# Auf allen Vieren

Mit dem Lexus NX 300h haben die Japaner eine starke Ansage im Segment Mittelklasse-SUV. Flottenmanagement war mit der Allradversion unterwegs.

*Spielwiese für Technikliebhaber – der Lexus NX-Innenraum (li.)*

Bei der einen Marke bedeutet „300“ schlicht Vierzylinder, bei der anderen Hybrid. Bei Lexus als Hybridspezialisten dürfte die Sache klar sein: Vorn ein immerhin 2,5 Liter großer Vierzylinder-Otto und jede Menge E-Power zusätzlich an Vorder- und Hinterachse. Gleich beim Einstieg fällt auf, dass der Lexus ein Auto für Technik-Fans ist. Infotainment heißt hier: Es gibt viele Knöpfchen, und Bedien-Highlight ist das präzise anzusteuernde Touchpad mit Curser, den man über den Bildschirm führen kann. Mittlerweile kommen bei Lexus auch jene Interessenten auf ihre Kosten, die auf Apple CarPlay oder Android Auto schwören. Doch werfen wir einen Blick auf die Hardware und genießen das großzügige Platzangebot, das ein 4,64 Meter-Vehikel mit beinahe 2,70 Metern Radstand eben so bietet.

Wer den Allradler wählt – es gibt aus Effizienzgründen eine eigene E-Maschine für die Hinterachse –, muss mindestens 37.016 Euro netto ausgeben. Serienmäßig sind LED-Scheinwerfer, Smartphone-Integration und mehrere USB-Anschlüsse. Exakt 5.000 Euro netto Aufpreis kostet die Business-Line mit DAB-Tuner, großem Navi, Parkpiepser, Rückfahrkamera und Sitzheizung. Empfehlenswert ist das netto 630 Euro teure Safety System mit Features wie Fußgänger- und Radfahrer-Erkennung, Spurhalteassistent, adaptivem Tempomat und Verkehrszeichen-Erkennung. Relativ günstig ist das 420 Euro extra kostende Panorama-Glasdach. Und keine Sorge, der Lexus kann noch mehr Luxus – über 10.000 Euro netto kann man für diverse Lines ausgeben und Dinge wie elektrisch verstellbare oder klimatisierte Sitze ordern. Auch feine Rindshaut ist lieferbar, um mit der Marke standesgemäß unterwegs zu sein. Ein Merkmal jedoch gibt es mit dem NX völlig kostenlos: Er ist ein Charakter-Auto.

## Lexus NX 300h E-Four

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Otto/2.494** |
| **E-Motoren** | |
| kW (PS) bei U/min: | **105 (143) + 50 (68)** |
| Drehmoment bei U/min: | **270 Nm + 139 Nm** |
| Systemleistung kW (PS): | **145 (197)** |
| kW (PS) bei U/min: | **114 (155) bei 5.700** |
| Drehmoment bei U/min: | **210 Nm bei 4.200-4.400** |
| Getriebe: | **Automatik (leistungsverzweigt)** |
| Schadstoffkl./$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6d ISC/132 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,2/180** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **5,8 l /966 km (56 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **600/555 bis 1.600** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **21/28/27** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **16,3 %** |
| Dieselanteil: | **0 %** |
| Basispreis (netto): | **37.016 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **k. A.** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# Französischer Chic

Ein ganz besonders schickes SUV gibt es von der französischen Luxusmarke DS Automobiles. Natürlich rollt der Allrounder namens DS7 Crossback auch teilelektrisch an den Start. Und mit 300 PS Systemleistung ist er obendrein ganz schön potent.

Warum sollte die Entscheidung gerade für den DS7 Crossback fallen? Ganz einfach, weil hier besonders ambitionierte Innenarchitekten am Werk waren, denen es auf ganzer Linie gelang, eine Wohlfühlatmosphäre zu generieren: beispielsweise durch großzügigen Einsatz von flauschigem Alcantara auf der kompletten Armaturentafel oder markant gezeichneten Tasten. Hinzu kommt viel Bildschirmfläche – das Kombiinstrument besteht aus Anzeige, und es gibt auf Wunsch einen schnell reagierenden Zwölfzoll-Monitor mit den heute üblichen Finessen à la Smartphone-Integration & Co. Beim DS7 ist alles auf anspruchsvolle Optik ausgerichtet – technische Hilfsmittel sorgen für den Augenschmaus.

So brennen die schmalen und ausdrucksstarken LED-Rückleuchten nachts eine markante 3D-Lichtsignatur in den Äther – womit der praktische Beau an Wiedererkennungswert gewinnt. Nicht weniger anspruchsvoll ist der PHEV-Antrieb mit 300 PS, die keinesfalls nur auf dem Papier sichtbar werden. Nun ist der E-Tense allerdings kein Sportler, sondern serviert seine Kraft sozusagen auf dem Tablett der Erhabenheit. Ein kurzer Zwischenspurt sorgt locker aus dem Ärmel geschüttelt für Druck im Kreuz – auch in höheren Temporegionen. Für die Kurvenhatz sind wiederum andere Fahrzeuge zuständig. Hier liegt der Schwerpunkt auf komfortabler Fortbewegung, so ist auch das Fahrwerk abgestimmt. Es lässt sich außerdem in der Dämpferhärte variieren, und damit man geschmeidig über unerwartete Bodenwellen rollt, tastet ein bereits vor der Vorderachse platzierter Sensor die Fahrbahn ab. Mindestens 42.260 Euro netto kostet der 4x4 E-Tense mit Allrad plus der Möglichkeit rund 50 Kilometer rein elektrisch zu fahren. Das ist ein fairer Kurs, und die private Nutzung des Dienstwagens wird nur mit einem halben Prozent versteuert.

*Viel Alcantara macht den DS7 Crossback besonders edel*

## DS7 Crossback E-Tense 4x4

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Otto/1.598** |
| kW (PS): | **147 (200) bei 6.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **300 Nm bei 3.000** |
| Systemleistung kW (PS): | **221 (300)** |
| Systemdrehmoment: | **521 Nm** |
| **E-Motor** | |
| vorn: kW (PS) bei U/min: | **81 (110) bei 2.500** |
| Drehmoment bei U/min: | **320 Nm bei 500-2.500** |
| hinten: kW (PS) bei U/min: | **81 (110) bei 14.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **166 Nm bei 0-4.760** |
| Getriebe: | **8-Gang-Automatik** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6d/35 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **5,9/240** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **1,5 l/nicht ermittelb.** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **575/555 bis k. A.** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **k. A.** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **25,8 %** |
| Dieselanteil: | **44,7 %** |
| Basispreis (netto): | **42.260 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **k. A.** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate