

Lexus RX 400h Executive

Fünftüriges Geländefahrzeug der oberen Mittelklasse (200 kW / 272 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Den bereits etablierten RX 300 gibt es jetzt auch mit Hybridantrieb. Mit dem RX 400h demonstriert Toyota, was mit diesem Antriebskonzept alles möglich ist: mittels zusätzlichem E-Motor sogar Allradantrieb. Die insgesamt zwei E-Motoren und der starke Sechs-Zylinder-Motor bieten Kraft in allen "Lebenslagen", ohne dass Fahrer und Insassen viel von dem Wechselspiel der Antriebe mitbekommen. Richtig sparsam ist dieses Konzept allerdings nur, wenn das Tempo nicht so hoch ist und oft geändert wird. Während der Schub- und Bremsphasen werden die Batterien geladen, um dann beim Beschleunigen die Elektromotoren mit Strom versorgen zu können. Fazit: Ein teurer SUV für Technikfreaks, sparsamer als seine Konkurrenten und angenehm zu fahren, ohne jedoch die eigentlichen Vorteile dieses Konzeptes zu bieten: eine gewisse Geländetauglichkeit, hohe Anhängelast und Platz für fünf Personen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X5, Mercedes ML, Audi Q7.



- + gute Verarbeitung
- + perfekte Hybridtechnik
- + luxuriöse, komplette Ausstattung
- + bequeme Sitze
- + leiser Antrieb
- wenig Bodenfreiheit
- kaum Zuladung
- geringe Anhängelast
- hinten kurze Kopfstützen
- hoher Autobahnverbrauch

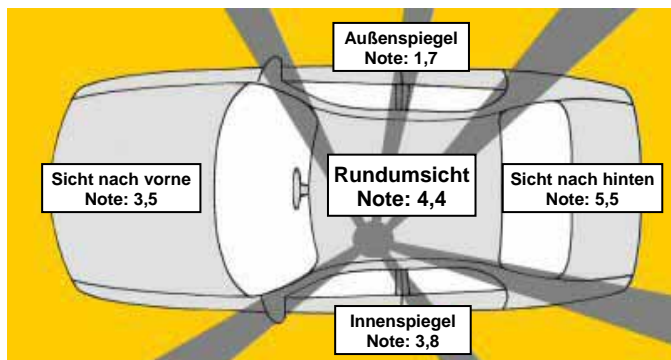
Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,8

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck, kräftige Stoßfänger schützen bei kleinen Remplern. Die Türen schließen leicht, die Spaltabstände sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit Ledersitzen



Die Sicht nach schräg hinten ist durch die breiten Dachpfosten stark eingeschränkt. Die hohe Fensterkante hinten wirkt zusätzlich stark sichtbehindernd. Insgesamt nur eine ausreichende Note für die Rundumsicht.

zen und hochwertigen, haptisch angenehmen Kunststoffen fort. Das vollwertige Reserverad ist unter dem Wagenboden befestigt - bei einer Panne lässt sich der Radwechsel ohne Mühe durchführen.

- Für einen SUV ist die Bodenfreiheit mit knapp 18 cm zwischen den Achsen sehr gering. Bescheiden fallen auch die Dachlast mit höchstens 75 kg und die mögliche Anhängelast mit 2.000 kg aus. Der stark zerklüftete Unterboden sorgt für verbrauchserhöhende Luftverwirbelungen. In den Stoßfängern befinden sich bruchgefährdet untergebrachte Leuchten.

Sicht

Note: 2,7

Beim Rückwärtsfahren erkennt der Fahrer Hindernisse schlecht, weil das Rückfenster nicht weit nach unten reicht. Hier hilft aber die Heckkamera, die auf einem Bildschirm die Verhältnisse hinter dem Fahrzeug gut sichtbar darstellt.

- + Der Fahrer hat durch die hohe Karosserie und die dadurch hohe Sitzposition gute Sicht auf den Verkehr. Bei der Sicht nach hinten helfen ihm die großen Außenspiegel, die bei Nachtfahrten gegen Blendung selbsttätig abdunkeln. Das Xenon-Licht sorgt für beste Fahrbahnausleuchtung und in Verbindung mit dem dynamisch geregelten Kurvenlicht auch für gute Sicht auf kurvigen Straßen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

Durch die hohe Karosserie und die großen Türen ist der Zustieg bequem, allerdings müssen wegen des hohen Bodens die Beine weit angehoben werden. Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, man verwechselt aber leicht die drei Tasten.

- + Besonders für korpulente Fahrer gut: Das Lenkrad schwenkt beim Abziehen des Zündschlüssels nach oben und bewegt sich Richtung Armaturenbrett weg, um den Freiraum zu vergrößern. Bei Dunkelheit sind die Einstiegsbereiche beleuchtet.



Auch wenn der Lexus recht hochbeinig daherkommt, sind doch die hinteren Sitzplätze relativ bequem erreichbar.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

Der Kofferraum fasst 385 l Gepäck. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 825 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Wegen der schrägen Heckpartie lassen sich sperrige Gegenstände nicht gut verstauen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch per Fernbedienung. Die Öffnung zum Beladen des Kofferraums ist sehr groß, das Format zweckmäßig.
- Der Ladeboden ist mit 80 cm sehr hoch, was das Einladen von Gepäck erschwert. Wegen der Höhe und der enormen Tiefe ist der hintere Bereich schlecht erreichbar.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,4

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beide Teile lassen sich unabhängig in Längsrichtung verschieben, was den Kofferraum etwas vergrößert. Wenn das nicht reicht, können die Lehnen im Verhältnis 40:20:40 vorgeklappt werden. Zum Transport von Ski bietet es sich an, nur die schmale Mittellehne vorzuklappen. Zum Verstauen von kleinem Gepäck kann der Boden im hinteren Bereich senkrecht gestellt werden, der dann eine Barriere gegen Vorrutschen bildet.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,4

- + Die Handhabung der Primärfunktionen ist funktionell und leicht. Das gilt mit Einschränkungen auch für das hochwertige Audiosystem (Bedienung z.T. im Lenkrad), das Navigationssystem mit Touch-Screen (Extra) und für die Klimaanlage, die vollautomatisch

arbeitet. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und ausgezeichnet ablesbar, eine Anzeige informiert über den momentanen Kraftstoffverbrauch. Auf dem Bildschirm kann der Energiefluss verfolgt werden. Lenkrad (weiter Einstellbereich), Vordersitze, Außenspiegel (mit Memory), Fenster und das Glasschiebedach (Aufpreis) lassen sich elektrisch einstellen bzw. betätigen. Sensoren steuern die vorgewählte Fahrgeschwindigkeit, bei Regen die Scheibenwischer und bei Dunkelheit die Fahrbeleuchtung. Vorn und hinten befinden sich praktische Ablagen und Leselampen.

- Die vielen gleichförmigen Druckschalter in der Mittelkonsole für die Sekundärfunktionen sind nur schwierig auseinander zu halten. Um Programme über das Touchscreen-Display starten zu können, müssen vorher lange Texte gelesen und bestätigt werden, was beim Fahren ablenkt. Das trifft auch für die Heckkamera zu, die nach jedem Neustart neu in Gang gesetzt werden muss. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Der Handschuhfachdeckel schlägt beim Öffnen gegen die Knie des Beifahrers. Halter für große Wasserflaschen fehlen.



Hervorragende Verarbeitungsqualität und ausgezeichnete Funktionalität verbinden sich beim Lexus.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Das Platzangebot ist vorne großzügig, die Sitze lassen sich für Personen bis fast 1,95 m Größe einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,2

- + Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt. Zurückgeschoben bietet sie Platz für ca. 1,95 m große Mitfahrer (Fahrer- und Beifahrer ca. 1,95 m groß).

Komfort

Note 2,1

Federungskomfort

Note: 2,7

Auf eher ebenen Straßen ist die Federung recht komfortabel, frei von jeglicher Stuckerneigung. Bei größeren Erhebungen aber wirkt das Fahrwerk gelegentlich hölzern und vollführt die Karosserie etwas ausgeprägtere Relativbewegungen. Dann werden auch die Stöße unvermittelt an die Insassen übertragen. Angenehm: Die Seitenneigung in Kurven und die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sind relativ gering.

Sitzkomfort

Note: 1,8

- + Alle vier Sitze sind bequem gepolstert und bieten genügend Halt (auch im Rücken). Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich individuell einstellen, was zu einer sehr entspannten Sitzhaltung führt. Die

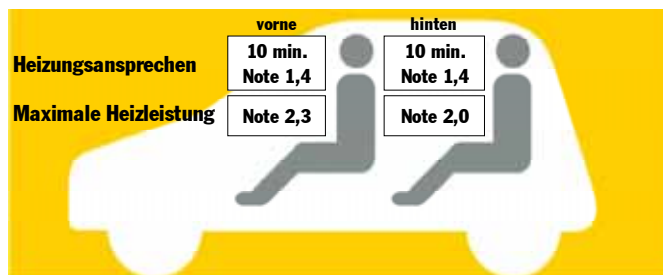
Rücksitzlehne ist sehr hoch, die Fläche könnte aber schräger nach hinten geneigt sein, um mehr Unterstützung für die Oberschenkel bieten zu können.

Innengeräusch **Note: 1,6**

- + Im elektromotorischen Betrieb (bis maximal 50 km/h) fährt der RX 400h nahezu geräuschlos. Aber auch später, wenn sich der Sechszylinder-Motor unauffällig eingeklinkt hat, ist der Geräuschpegel bis hin zur Endgeschwindigkeit relativ niedrig und unaufdringlich.

Klimatisierung **Note: 2,0**
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung ist kräftig und benötigt nur kurze Zeit, um für angenehme Wärme zu sorgen. Fahrer und der Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig voneinander vorwählen. Highlight ist die Klimaautomatik, die auch ohne den Verbrennungsmotor funktioniert. Luftfilter verhindern das Eindringen von Pollen und Schmutzpartikeln in den Innenraum. Im Bereich der Rücksitze haben die Scheiben erhöhte Schutzwirkung gegen UV- und Infrarotlicht. Vorn sind die lederbezogenen Sitze beheizbar.
- Auf den Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Die Mitteldüsen erzeugen meist unangenehmen Zug, da sich die Luftverteilung und -menge nur grob einstellen lässt.

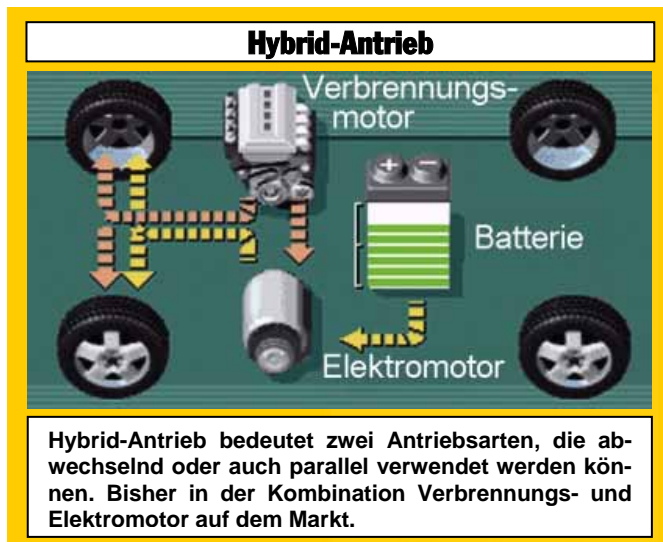


Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,8**

Fahrleistungen* **Note: 2,3**

- + Der RX 400h sprintet vom Stand weg fast wie ein Sportwagen. Mit voll geladenen Batterien sind die Fahrleistungen exzellent, aber auch wenn die Elektromotoren nicht mehr mithelfen, immer noch gut.



Laufruhe **Note: 1,5**

- + Insgesamt läuft die Antriebskombination mit dem V-6-Benzinmotor und den zwei Elektromotoren sehr kultiviert, Vibrationen gibt es bei keiner Drehzahl.

Schaltung **Note: 1,7**

- + Das Automatikgetriebe arbeitet stufenlos. Es sind zwei Charakteristiken wählbar; eine für normale Fahrt, eine für Fahrten im Gebirge.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Das stufenlose Getriebe ist so abgestimmt, dass es sich immer die möglichst ökonomischste Übersetzung sucht, um Benzin zu sparen. So sind auch die Drehzahlen meist relativ niedrig, gehen nur beim Beschleunigen nach oben.

Fahreigenschaften **Note 3,1**

Fahrstabilität **Note: 2,3**

- + Die Richtungsstabil ist selbst bei hohem Tempo gut, Schlingerneigung tritt nur sehr gemildert auf. Allerdings ändert sich das bei starkem Beschleunigen, dann hält der Wagen nicht mehr selber Kurs und es muss am Lenkrad korrigiert werden. In kritischen Situationen hilft VSC (Vehicle Stability Control) ein mögliches Schleudern bereits im Keim zu ersticken. Bei starkem Beschleunigen oder wenn die Vorderräder anfangen durchzurutschen schaltet sich der E-Motor für die Hinterräder zu. Für weitere Traktionsverbesserung sorgt die Antriebsschlupfregelung (TRC).

Kurvenverhalten **Note: 2,0**

- + Das Kurvenverhalten ist untersteuernd ausgelegt, das stellt auch ungeübte Fahrer nicht vor Probleme. Wenn das Tempo zu hoch ist, setzt das VSC mit akustischer Klingeltonuntermalung ein, um dem Vortrieb Einhalt zu bieten und Schleudern möglichst zu verhindern.

Handlichkeit **Note: 3,4**

Der RX 400 ist mit seiner zwar leichtgängigen, jedoch wenig direkten Lenkung nicht gerade handlich. Hinzu kommen die ausladende Karosserie und der nicht gerade kleine Wendekreis.

Lenkung **Note: 4,8**

- Die Lenkung ist ein düsteres Kapitel: Bei hohem Tempo spricht sie zögernd an und ist ungenau. Hinzu kommt, dass sie keinerlei Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Außerdem hat sie starke Antriebseinflüsse. So ändert sich das normal ziemlich starke Rückstellen bei kräftigem Beschleunigen fast ins Gegenteil.

Sicherheit **Note 2,7**

Bremse **Note: 3,5**

Die Bremswirkung ist durchschnittlich: Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 42,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Ansprechen und Dosierbarkeit sind passabel. Um möglichst effizient zu verzögern hilft der Bremsassistent.

Aktive Sicherheit **Note: 2,6**

- Mit ESP und Bremsassistent ist der Wagen auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit auf dem Stand der Technik.
- + Die LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an, sind hoch angeordnet und somit sehr gut zu erkennen. Rück-

leuchten warnen in geöffneten Vordertüren.

- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Der Beifahrer kann im Notfall die Fuß-Feststellbremse nicht erreichen.

Passive Sicherheit

Note: 2,4

Die Kopfstützen sind vorne für ca 1,75 m große Personen hoch genug.

- + Der RX 400h hat ein umfangreiches Airbagkonzept. Außer den Front-Airbags mit zweistufigem Auslösesystem sind vorne Knie-Airbags vorhanden. Nach hinten durchgehende Kopf-/Schulter-Airbags übernehmen den Seitenschutz. Alle Kopfstützen haben geringe Abstände zu den Köpfen und können so optimal wirken. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Die Front ist zwar weitgehend glattflächig, für kleinere Fußgänger bei einem Zusammenstoß jedoch zu hoch. Auch befinden sich dicht unter der Motorhaube unnachgiebige Motorteile, was die Gefahr einer Verletzung zusätzlich erhöht. Hinten reicht die Höhe der Kopfstützen höchstens für ca. 1,60 m große Mitfahrer.

Kinder

Note: 2,1

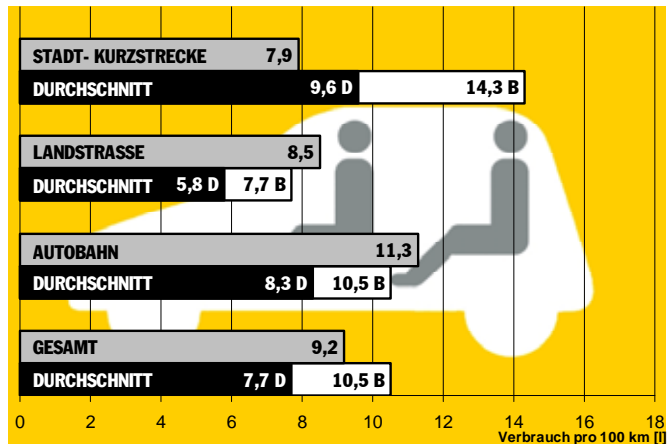
- + Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten stabil unterbringen, besser noch mit dem Isofix-System und den zusätzlichen Ankerhaken. Die Gurte haben Blockiereinrichtungen, damit sich die Kinder nicht selber befreien können. Der Einklemmschutz der Fenster arbeitet sensibel.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,4**

Verbrauch*

Note: 3,7

- + Innerorts kann der Lexus sein Hybridsystem optimal einsetzen; der Verbrauch ist dort mit 7,9 l/100 km sehr niedrig.
- Anders beim Außerorts- und Autobahnverbrauch: Hier fließen 8,5 l bzw. 11,3 l Super durch die Einspritzdüsen. Zusammen mit dem Wert für innerorts ergibt das einen Durchschnitt von 9,2 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,0**

Betriebskosten*

Note: 3,4

Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) liegen im durchschnittlichen Rahmen.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 3,5

Für eine Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Lexus gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung).

Wertstabilität*

Note: 2,8

Durch die innovative Technik kann für ein Fahrzeug dieser Größe ein relativ günstiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung*

Note: 5,5

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind extrem hoch: 54.300 € zuzüglich Zubehör.

Fixkosten*

Note: 4,2

- Die Kosten für die Versicherung sind hoch.

Die Motorvarianten	in der preisgünstigsten Modellversion	
Typ	RX 300	RX 400h
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/3311
Leistung [kW(PS)]	150(204)	200(272)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	283/4500	288/4400
0-100 km/h[s]	9,0	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km [l]	12,4 S	9,2 S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/24/26	22/24/26
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	885	882
Grundpreis[Euro]	43550	49750

Aufbau:			Versicherung:	Kraftstoff:
ST = Stufenheck	KB = Kombi	GO = Geländewagen offen	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	GS = Geländew. geschlossen	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	TR = Transporter	PK = Pick-Up	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine			D = Diesel
RO = Roadster	BU = Bus			

Daten und Messwerte

6-Zylinder	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3311 ccm
Leistung maximal	200 kW (272 PS)
Leistung Ottomotor	155 kW (211 PS)
bei	4400 U/min
Leistung Elektromotoren v/h	123 kW (167 PS) / 50 kW (68 PS)
Drehmoment maximal	750 Nm
Drehmoment Ottomotor	288 Nm
bei	4400 U/min
Drehmoment Elektromotoren v/h	333 Nm / 130 Nm
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3 m/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4. Gang)	-
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9 l / 8,5 l / 11,3 l
CO ₂ -Ausstoß	241 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	53/62/68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4760 mm/1845 mm/1680 mm
Leergewicht/Zuladung	2055 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/825 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	630 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten (geschätzt)	ca. 75 Euro
Monatliche Fixkosten	154 Euro
Monatlicher Wertverlust	565 Euro
Monatliche Gesamtkosten	938 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/24/26
Grundpreis	54300 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Heckkamera)	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Knieairbag	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (Rückbank dreigeteilt)	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	1250 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

Karosserie/Kofferraum	2,4
Verarbeitung/Handhabung	1,8
Übersichtlichkeit	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,4
Innenraum	2,0
Bedienung	1,4
Raumangebot-vorn*	2,1
Raumangebot-hinten*	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,1
Federung	2,7
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	2,0
Motor/Antrieb	1,8
Fahrleistungen*	2,3
Laufruhe	1,5
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	3,1
Fahrstabilität	2,3
Kurvenverhalten	2,0
Handlichkeit	3,4
Lenkung	4,8
Sicherheit	2,7
Bremsen	3,5
Gestaltung	2,6
Rückhaltesysteme	2,4
Kinder	2,1
Umwelt	2,4
Verbrauch*	3,7
Schadstoffe	1,0
Wirtschaftlichkeit*	5,0
Betriebskosten*	3,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5