



Lexus RX 450h Ambiente Automatik

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(220 kW / 299 PS)

Wer ein großes, bei Bedarf auch schnelles SUV sucht, das gleichzeitig nicht zuviel verbraucht, der sollte den Lexus RX 450h in die engere Wahl nehmen. Er bietet neben knapp 300 PS, einen laufruhigen Antrieb und den Reiz, bei niedrigen Geschwindigkeiten rein elektrisch unterwegs sein zu können. Der Komfort und die Verarbeitung sind über jeden Zweifel erhaben, Luxus und Annehmlichkeiten gibt es zur Genüge. Dass trotz des Gewichts von rund 2,2 Tonnen der Verbrauch angemessen niedrig bleibt, liegt am aufwendigen Hybrid-System. Schnelle Autobahnetappen jedoch lassen den Spritkonsum massiv ansteigen. Auf befestigten Straßen zeigt der RX 450h gute bis zufriedenstellende Fahreigenschaften. Im Gelände stößt der Allradantrieb sehr schnell an seine Grenzen: Schon ein matschiger ebener Feldweg kann zum Steckenbleiben führen. Der Luxus und die moderne Technik haben natürlich ihren Preis: Die Hybrid-Preisliste startet bei knapp 60.000 Euro.

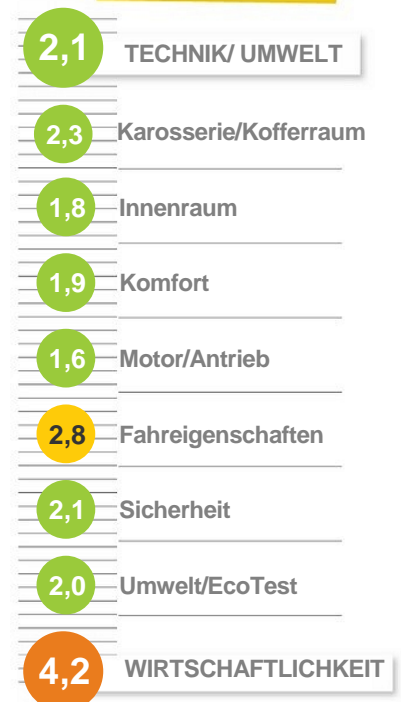
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** BMW X6 ActiveHybrid, Porsche Cayenne Hybrid, VW Touareg Hybrid

+ gute Verarbeitung, viel Luxus, flotte Fahrleistungen, angemessener Verbrauch

- teilweise komplizierte Bedienung, sehr teuer in der Anschaffung und im Unterhalt



ADAC-URTEIL



2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck, alles sitzt passgenau. Die Türen schließen leicht, die Spaltabstände sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit Ledersitzen und hochwertigen, haptisch angenehmen Kunststoffen fort. Die Türausschnitte sind einwandfrei nach außen abgedichtet und verschmutzen damit kaum. Die Tankdeckelverriegelung ist nicht in die zentrale Türverriegelung untergebracht, es befindet sich aber ein gut erreichbarer Knopf im Innenraum. Unter dem Kofferraumboden findet sich ein Notrad - immerhin. Die Reserveradmulde ist für ein Rad in Fahrbereifung aber zu klein. Die maximale Zuladung beträgt üppige 515 kg (inkl. Fahrer).

⊖ Der Unterboden könnte glattflächiger sein, um die Aerodynamik zu verbessern. Die Karosserie ist rundum wenig geschützt und kratzempfindlich - für unwegsames Gelände also kaum geeignet.

2,5

Sicht

⊕ Der Fahrer hat durch die hohe Karosserie und die dadurch erhöhte Sitzposition gute Sicht auf den Verkehr. Bei der Sicht nach hinten helfen ihm die großen Außenspiegel, die bei Nachtfahrten gegen Blendung selbsttätig abdunkeln. Das LED-Licht sorgt für umfangreiche Fahrbahnausleuchtung und in Verbindung mit dem dynamisch geregeltem Kurvenlicht auch für gute Sicht auf kurvigen Straßen. Dank Rückfahrkamera und Parksensoren verlieren enge Parklücken ihren Schrecken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der RX450h zufriedenstellend ab, A- und B-Säulen sind nicht zu breit, nur nach schräg hinten wird der Ausblick deutlich eingeschränkt.

⊖ Der Innenspiegel könnte größer sein. Der Blick nach hinten wird durch die hohe Fensterunterkante eingeschränkt, Gegenstände in Bodennähe hinter dem Auto können nur in größerer Entfernung gesehen werden.

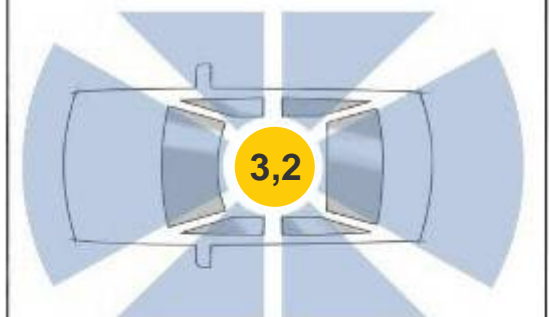
2,8

Ein-/Ausstieg

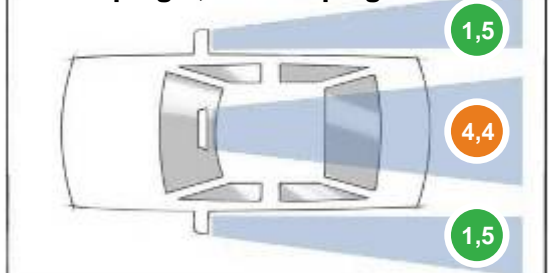
Durch die erhöhte Karosserie und die großen Türen ist der Zustieg bequem, allerdings müssen wegen des hohen Schwellers die Beine weit angehoben werden. Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, man verwechselt aber leicht die drei Tasten. Praktischer ist da der serienmäßige schlüssellose Zugang.

⊕ 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 eine Einstiegs- und Umfeldbeleuchtung ist vorhanden. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

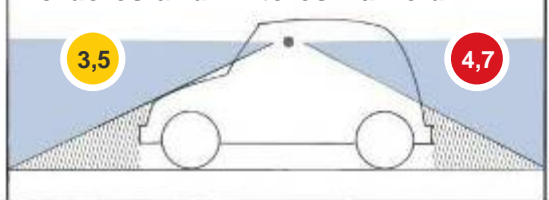
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,0 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum fasst im Normalfall 440 l. Er kann über die Lehnenneigung und die verschiebbare Rückbank noch etwas vergrößert werden. Klappt man die Rücksitze komplett um, erweitert sich das Ladevolumen auf 830 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum ist mit 440 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse großzügig.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch per Fernbedienung. Die Klappe schwingt mit knapp 1,93 m sehr hoch. Zwei Leuchten erhellen bei Dunkelheit das Ladeabteil, zusätzlich steht auch eine 12-V-Steckdose zur Verfügung. Die Öffnung zum Beladen des Kofferraums ist sehr groß, das Format zweckmäßig. Innen stört keine Bordwand.

- Der Ladeboden ist mit 79 cm sehr hoch, was das Einladen von Gepäck erschwert. Wegen der Höhe und der enormen Tiefe ist der hintere Bereich schlecht erreichbar.

1,8 Kofferraum-Variabilität

+ 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 vorgeklappt werden, dabei senkt sich auch automatisch die Sitzfläche ab. Leider entsteht trotzdem kein komplett ebener Ladeboden. Zum Transport von Ski bietet es sich an, nur den schmalen Mittelteil der Lehne vorzuklappen. Kleines Gepäck lässt sich in den kleinen Fächern seitlich und mit Verzurrösen sichern.

1,8 INNENRAUM

1,3 Bedienung

+ Wer sich das erste mal in den RX 450h setzt, wird sich schier erschlagen fühlen von den unzähligen Knöpfen, Tasten und Reglern. Sie zu beherrschen bedarf einiger Eingewöhnung. Dann aber gefällt die annehmbare Ergonomie und die Tatsache, dass man nicht alle Funktionen in verschachtelten Untermenüs suchen muss, sondern separate Tasten findet. Aufgrund der Funktionsfülle ist der Gewöhnungsaufwand immer hoch. Auch könnte so manche Taste glücklicher positioniert sein - unten am Armaturenbrett muss man stets suchen. Ein neues Bedienkonzept stellt der abgeflachte Joystick auf der Mittelkonsole dar. Erstaunlich gut lässt sich damit das Menü bedienen und die Navigation einstellen. Ein Lob verdient auch das Head-Up-Display, es zeigt zwar nur monochrom an, konzentriert sich aber auf das Wesentliche. Das Lenkrad kann man elektrisch einstellen (mit Memory), die Pedale und der Schalthebel liegen günstig. Wie es sich in der Luxusklasse gehört, funktioniert fast alles elektrisch unterstützt oder mit Sensoren (Sitzeinstellung, Fensterheber, Spiegel, Scheibenwischer, Licht). Nur beim Blinker wird gepatzt - es gibt keine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken).



Hervorragende Verarbeitungsqualität und ausgezeichnete Funktionalität kennzeichnen den Lexus.

Das Navi arbeitet zuverlässig, die Audioanlage bietet einen erstklassigen Klang. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und ausgezeichnet ablesbar, eine Anzeige informiert über den momentanen Kraftstoffverbrauch und über die Aktivitäten des Hybridsystems. Vorn und hinten befinden sich praktische Ablagen und Leselampen.

⊖ Der Tempomat regelt seine Geschwindigkeit und seinen Abstand durch ein Radarsystem unterstützt - das funktioniert aber schlecht, ständige Leistungsschwankungen zeugen von einem mangelhaft abgestimmten Regelalgorithmus. Zum Glück lässt die Radarfunktion abschalten und der Tempomat mit klassischer Funktion nutzen. Die Klimabedienung ist kompliziert, nur die Automatikfunktion kann man leicht einstellen; Extrawünsche muss man sich aus den Menüs herausuchen. Die Bedienung des Radio funktioniert ähnlich kompliziert.



Das linke Rundinstrument im Fahrerdisplay informiert über die Aktivität des Hybridsystems.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Den Fahrersitz kann man für Personen bis 1,90 m Größe einstellen. Die Innenbreite ist vorne großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl für die Insassen.

2,6 Raumangebot hinten*

⊕ Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt, der mittlere Sitz kann Erwachsenen nur auf kurzen Strecken zugemutet werden. Zurückgeschoben bietet die Rückbank Platz für knapp 1,90 m große Mitfahrer (Fahrer- und Beifahrer für 1,85 m große Insassen eingestellt). Das subjektive Raumempfinden ist großzügig.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Lexus gut abgestimmt, das Fahrwerk reagiert ausgewogen, tendenziell weich und komfortabel. Die serienmäßige Luftfederung arbeitet einwandfrei. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut absorbiert und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Ebenso werden Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querrillen nicht unangenehm an die Insassen weitergereicht. Eine Stuckerneigung besteht kaum. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Dank Luftfederung samt Niveauregulierung ändert sich das Federungsverhalten bei voller Beladung kaum.

2,1 Sitze

+ Beide Vordersitze verfügen über eine Höhen- und eine Neigungseinstellung und werden komplett elektrisch bewegt. Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten genügend Halt, dank Lordosenstütze auch im Rückenbereich. Der Seitenhalt könnte allerdings besser ausfallen. Insgesamt sind die Sitze groß genug, um auch langen Erwachsenen eine bequeme Sitzposition bieten zu können. Dank serienmäßiger Sitzlüftung mit gelochtem Leder müssen die Insassen auch bei warmen Temperaturen nicht schwitzen. Die Rücksitzlehne ist sehr hoch, die Fläche könnte aber schräger nach hinten geneigt sein, um mehr Unterstützung für die Oberschenkel großer Insassen bieten zu können. Die Polsterung aber fällt komfortabel und auch für lange Strecken geeignet aus.

1,2 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei 130 km/h noch sehr niedrig. Fahr- und Windgeräusche fallen kaum auf, auch bei sehr hohen Autobahngeschwindigkeiten. Der Elektromotor ist kaum zu hören, der Verbrennungsmotor bei ruhiger Gangart auch nur im Hintergrund. Fordert man aber Leistung vom System, dreht der Sechszylinder deutlich zu hören bei höchsten Drehzahlen - das mag so gar nicht zum sonst ruhigen Ambiente passen. Immerhin gibt's keine Dröhngeräusche.

1,6 Klimatisierung

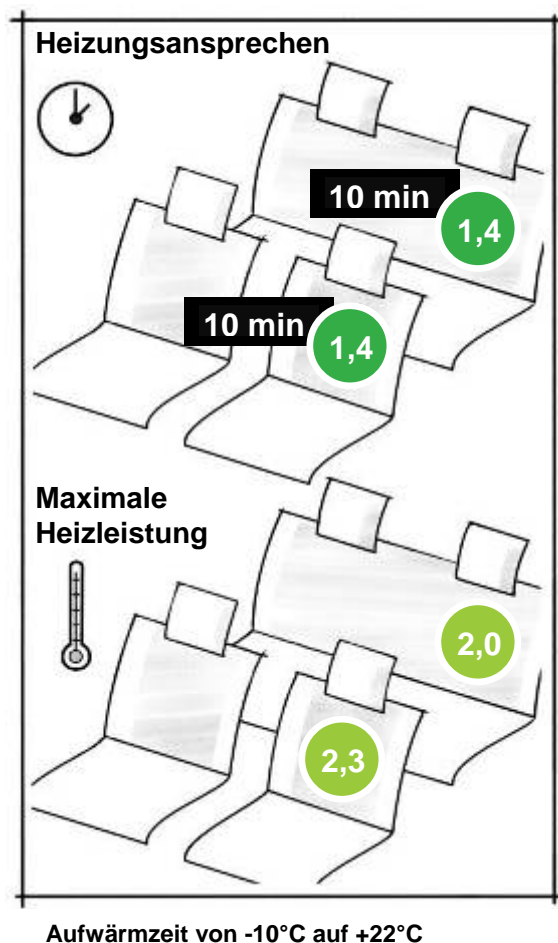
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Die Heizung ist kräftig und benötigt nur kurze Zeit, um für angenehme Wärme im gesamten Innenraum zu sorgen. Fahrer und der Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig voneinander vorwählen. Die Luftmengen können für oben, mitte und unten individuell, für Fahrer und Beifahrer aber gemeinsam eingestellt werden. Man kann auch alles der einwandfrei arbeitenden Klimaautomatik überlassen, die elektrisch betrieben ist und damit ohne den Verbrennungsmotor funktioniert. Luftfilter (Aktivkohlefilter) verhindern das Eindringen von Pollen und Schmutzpartikeln in den Innenraum. Eine automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor gibt es zusätzlich.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

+ Der RX450h verfügt über einen knapp 250 PS starken V6-Motor und zwei Elektromotoren mit 167 PS und 68 PS. Das Dreiergespann kann zusammen 299 PS Systemleistung generieren. Auch wenn der Hybrid-SUV sehr schwer ist, das reicht für richtig gute Fahrleistungen. Von 0 auf 100 km/h gibt Lexus 7,8 Sekunden an und der Vortrieb muss elektronisch bei 200 km/h begrenzt werden. Auch Zwischenspurts beispielsweise beim Überholen sind im Handumdrehen erledigt, 5,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h haben wir gemessen.



1,5 Laufkultur

⊕ Der V6-Motor läuft weitgehend vibrationsfrei und kultiviert. Bei hohen Drehzahlen kann er leichtes Dröhnen leider nicht vermeiden, auch leichte Vibrationen sind in bestimmten Drehzahlbereich spürbar. Das tut einem entspannten Fahren auch auf langen Etappen aber keinen Abbruch und animiert eigentlich eher dazu, gelassen und ruhig zu fahren.

1,8 Schaltung

⊕ Die stufenlose Automatik "schaltet" völlig ruckfrei, reagiert aber oft etwas träge. Der Schalthebel lässt sich prinzipiell leicht bedienen, in der kompliziert gestalteten Gasse kann man aber schon mal den Überblick verlieren. Der Rückwärtsgang lässt sich einwandfrei einlegen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ 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. Eine Geländeuntersetzung fehlt.

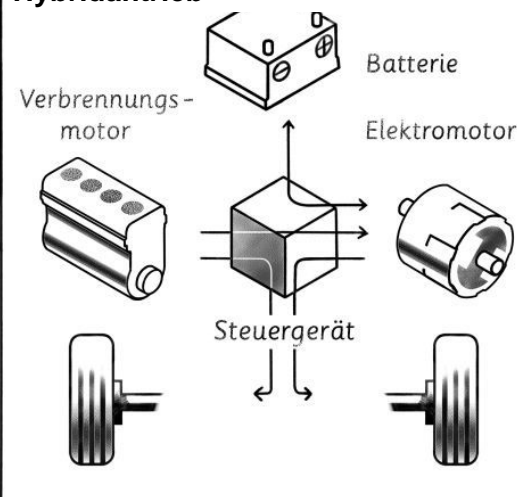
2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabil ist selbst bei hohem Tempo gut, auch Spurrillen bringen den RX 450h nicht aus der Ruhe. 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). Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Hybrid-RX ein gutes bis zufriedenstellendes Bild, Lenkbefehle werden zunächst gut angenommen, zeigt aber schnell deutliches Untersteuern. Die ESP-Eingriffe erfolgen harmonisch. Kippneigung oder Schleudergefahr besteht nicht.

⊖ Die Traktionskontrolle arbeitet ausgesprochen schlecht, sie bremst das Auto auf Glätte bis zum Stillstand herunter. Abhilfe: man wechselt manuell in den Schnee-Modus, dann wird leichter Schlupf an den Rädern zugelassen.

Hybridantrieb



Hybrid-Antrieb bedeutet zwei Antriebsarten, die abwechselnd oder auch parallel verwendet werden können. Bisher in der Kombination Verbrennungs- und Elektromotor auf dem Markt.

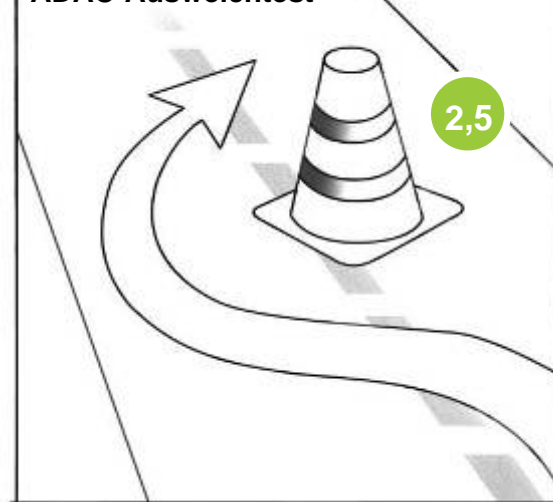
2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabil ist selbst bei hohem Tempo gut, auch Spurrillen bringen den RX 450h nicht aus der Ruhe. 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). Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Hybrid-RX ein gutes bis zufriedenstellendes Bild, Lenkbefehle werden zunächst gut angenommen, zeigt aber schnell deutliches Untersteuern. Die ESP-Eingriffe erfolgen harmonisch. Kippneigung oder Schleudergefahr besteht nicht.

⊖ Die Traktionskontrolle arbeitet ausgesprochen schlecht, sie bremst das Auto auf Glätte bis zum Stillstand herunter. Abhilfe: man wechselt manuell in den Schnee-Modus, dann wird leichter Schlupf an den Rädern zugelassen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Grundsätzlich ist das verzögerte Ansprechen der Hinterräder von Nachteil, weil keine mechanische Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse besteht, sondern durch den zweiten Elektromotor die Hinterräder angetrieben werden. Das hat auch deutlich unterschiedliche Drehmomente an den Achsen zur Folge. Abschließend fehlen auch noch Differenzialsperren. Damit ist der RX 450h selbst für leichtes Gelände nicht geeignet - schon ein matschiger ebener Feldweg kann zum Steckenbleiben führen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ 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. Das Kurvenverhalten bleibt auch voll beladen unproblematisch.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung reagiert zufriedenstellend auf Lenkbefehle, an ihrer Präzision gibt es wenig auszusetzen, sie orientiert sich am üblichen Reaktionsverhalten großer SUVs. Dem Fahrer wird ein mittelmäßiger Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Die Übersetzung fällt durchschnittlich aus, der Kraftaufwand beim Lenken ist sehr gering. Das lässt den RX 450h leichter wirken als er tatsächlich ist. Der Wendekreis geht mit 12,2 m in Ordnung.

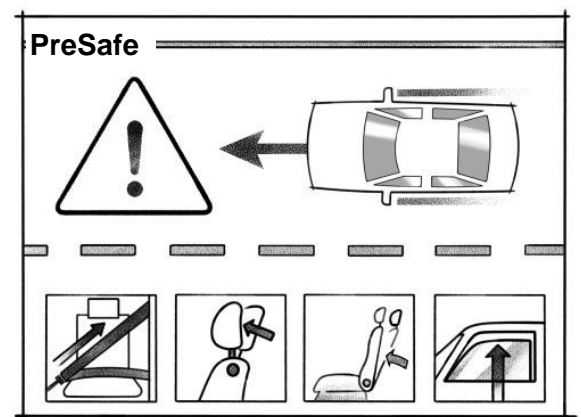
3,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Lexus RX 450h durchschnittlich 41,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bereifung 235/55 R19). Das ist nur eine ausreichende Leistung. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Fading und kein Nachlassen. Die Bremse lässt sich zufriedenstellend dosieren, etwas ungewohnt ist das Ansprechverhalten: der Übergang von Rekuperation zum Wirken der Brems Scheiben ist gewöhnungsbedürftig - aber mit Erfahrung dann sehr praktisch für eine möglichst ökonomische Fahrweise.

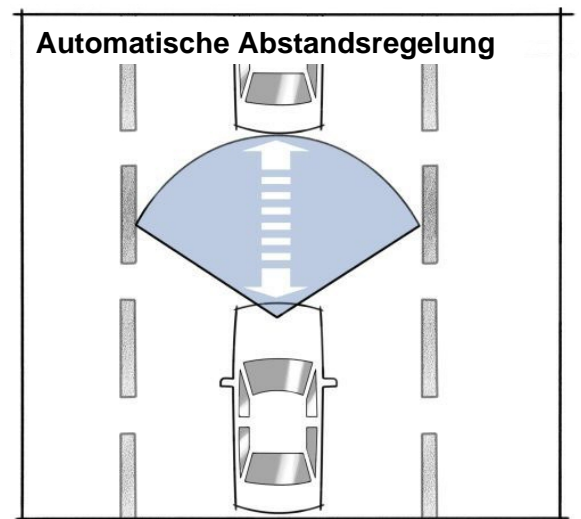
2,1 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Lexus ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Optional sind der radarbasierte Tempomat mit automatischer Geschwindigkeitsanpassung und ein Pre-Safe-System erhältlich.



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Helle LED-Scheinwerfer samt Kurvenlicht gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeugkern besonders gut zu erkennen. Gegen Aufpreis kann man ein Head-Up-Display ordern. In den Türen befinden sich im unteren Bereich weiße Leuchten, so wird der von hinten nahende Verkehr wenigstens etwas auf offenstehende Türen aufmerksam gemacht.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlicheren linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist nicht vorhanden. Es ist aber von einem hohen Sicherheitsstandard auszugehen, weil andere Lexus-Modelle stets sehr gute Ergebnisse erreichen konnten. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- (vorne und hinten) und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die Kopfstützen bieten vorne Personen bis zu einer Größe von 1,85 guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering. Es sind stabile Bügeltürgriffe außen vorhanden, damit können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen.

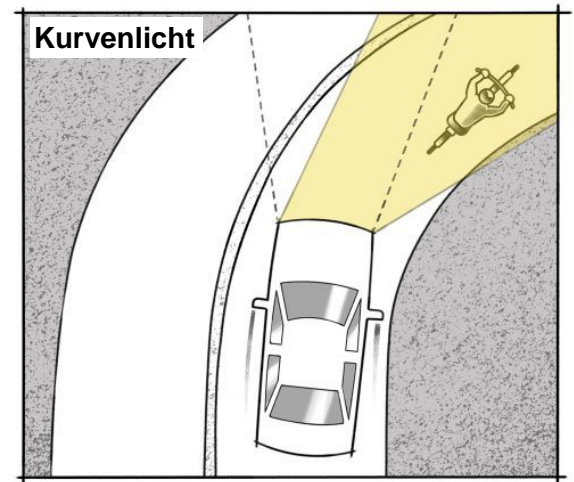
⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig. Da hilft auch der zufriedenstellend geringe Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze nicht wirklich weiter.

1,8 Kindersicherheit

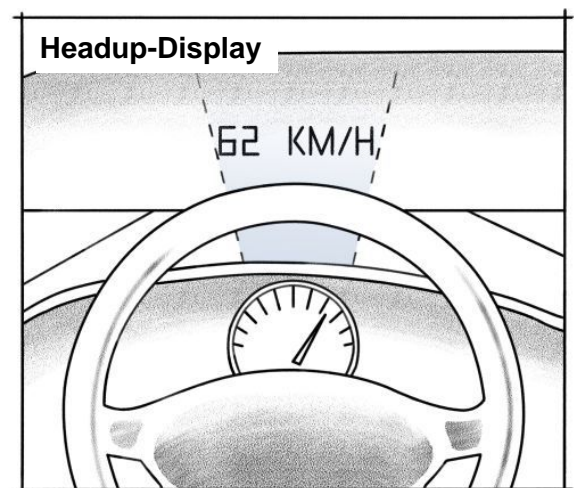
⊕ Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten stabil unterbringen, besser noch mit dem Isofix-System und den zusätzlichen Ankerhaken. Der mittlere Sitz eignet sich für Kindersitze wenig. Die Gurte sind lang genug und verfügen über günstige Anlenkpunkte. Der Einklemmschutz der Fenster arbeitet sensibel. Der Beifahrersitz lässt sich abschalten, damit können auch dort rückwärts gerichtete Babyschalen installiert werden.

3,5 Fußgängerschutz

Ein Crasheergebnis nach EuroNCAP-Norm gibt es bisher nicht. Im direkten Bereich der Motorhaube sind keine harten Motorteile verbaut. Dennoch besteht aufgrund der Bauform des Autos ein etwas erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Spezielle Schutzmechanismen wie eine sich selbsttätig anhebende Motorhaube fehlen bisher noch.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Headup-Display
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

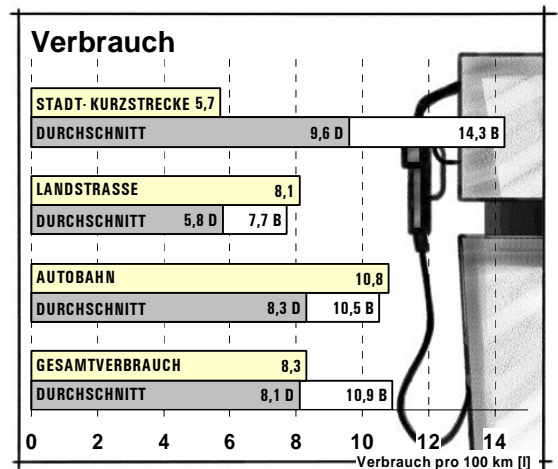
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Lexus RX 450h liegt bei moderaten 8,3 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 193 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 33 Punkte. Innerorts konsumiert der Hybrid-Lexus 5,7 l, außerorts 8,1 l und auf der Autobahn 10,8 l Super pro 100. Der Innerorts- und der Außerortsverbrauch werden in Kombination ermittelt - wird das Hybrid-Auto nur innerorts gefahren, ergibt sich aufgrund der Batterieladezyklen ein höherer Verbrauch als 5,7 l/100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Der Rx 450h kann beim Schadstoffausstoß eine saubere Vorstellung abliefern. Selbst im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus liegen die Werte ausgesprochen gering, Stickstoffoxide sind kaum messbar. Nicht so optimal sieht es bei den CO-Werten aus - daher werden nur 47 von 50 EcoTest-Punkte im Schadstoffbereich erzielt. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt für 80 Punkte und damit locker vier von fünf Sterne.



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

4,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,2 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Vergleich zu seinen Mitbewerbern sehr gering ausfällt, kann der RX 450h hier eine gute Bewertung erreichen.

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine kleine Inspektion - alle 30.000 km oder 2 Jahre eine Wartung fällig.

⊕ Lexus spendiert dem RX 450h nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell - wie Toyota - eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

⊖ Teure Werkstattstundensätze und hohe Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, verhindern eine bessere Benotung.

0,7

Wertstabilität*

⊕ Dem Hybrid-SUV wird eine ausgesprochen gute Wertstabilität prognostiziert. Aktuelle Technik und ein recht knappes Angebot machen es möglich. Und da in Zukunft der Spritverbrauch immer wichtiger wird, hat der RX 450h die besten Voraussetzungen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Auch wenn die Ausstattung üppig ist, ein Kaufpreis von über 66.000 Euro ist sehr hoch. Zumal die Ausstattungsliste noch weitere Annehmlichkeiten und Sicherheitsfeatures bietet, beispielsweise das Rear-Seat-Entertainment-System oder das empfehlenswerte ACC-System.

4,5

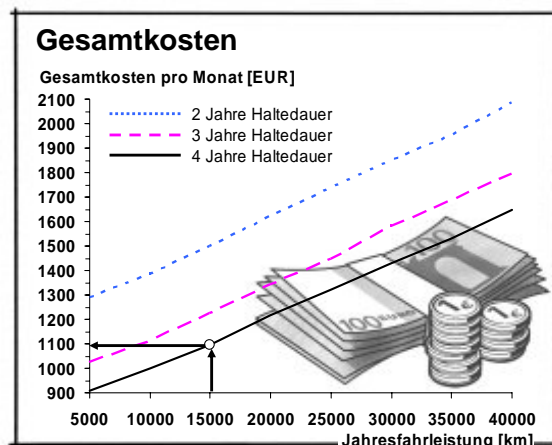
Fixkosten*

⊕ Die KFZ-Steuer fällt mit 126 Euro im Jahr sehr niedrig aus.
 ⊖ Bei den Aufwendungen für die Versicherung sieht es sehr düster aus, durchgehend ungünstige Einstufungen bei Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko sind der Grund.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten im Umfeld seiner Mitbewerber, dann muss sich der RX 450h leider ganz hinten einreihen. Grund sind die hohen Fixkosten und der hohe absolute Wertverlust in Euro und Cent. Die verhältnismäßig günstigen Kraftstoffkosten können die Bilanz nicht mehr retten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1095 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	RX 350	RX 450h
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3456	6/3456
Leistung [kW(PS)]	204(277)	220(299)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	346/4700	317/4800
0-100 km/h[s]	8,0	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,6 S	8,3 S
CO2 [g/km]	250	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/29/26	23/29/26
Steuer pro Jahr [Euro]	330	126
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1082	1032
Preis [Euro]	52.370	59.690

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro4 III
Leistung	220 kW (299 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	317 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	235/55R19V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/ 8,1/ 10,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	148g/km / 193g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4770/1885/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	2185 kg /515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	780 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	450 Euro
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. PreSafe)	3500 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	Serie
Luftfederung	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie

INNEN

Sitzlüftung (vorne)	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer + Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	970 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1350 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	167 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	130 Euro
Monatlicher Wertverlust	722 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.095 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/26
Grundpreis	66.590 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,0	Bremse	3,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,7
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,3
Federung	2,1		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,2
Innengeräusch	1,2	Betriebskosten*	3,2
Klimatisierung	1,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	0,7
Fahrleistungen*	1,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,5	Fixkosten*	4,5
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	5,0
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen