



## Lexus RX 450h Executive Automatik

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

Lexus hat den RX 450h nach rund drei Jahren Bauzeit aufgefrischt. Vor allem die Fahrzeugfront erhielt ein markanteres Design, im Innenraum findet man im Detail leichte Modifikationen. Ganz neu ist die Ausstattungsvariante F-Sport, welche sportliche Designelemente und ein modifiziertes Fahrwerk beinhaltet. Ansonsten bleibt bei der Technik alles beim Alten. Das 299 PS starke SUV bietet einen laufruhigen Antrieb und den Reiz, bei niedrigen Geschwindigkeiten rein elektrisch unterwegs sein zu können. Der Komfort und die Verarbeitung geben kaum Anlass zur Kritik. Dass trotz des Gewichts von rund 2,2 Tonnen der Verbrauch noch akzeptabel ausfällt, liegt am aufwendigen Hybrid-System. Schnelle Autobahnetappen lassen den Spritkonsum trotzdem massiv ansteigen. Auf befestigten Straßen zeigt der RX 450h zufriedenstellende Fahreigenschaften. Im Gelände stößt der Allradantrieb aber 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 getestete Variante kostet mindestens 66.800 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Porsche Cayenne Hybrid, VW Touareg Hybrid.

**+** gute Verarbeitung, flotte Fahrleistungen, hoher Fahrkomfort, großer Kofferraum

**-** teilweise komplizierte Bedienung, langer Bremsweg, sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

4,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,1 Langstrecke

2,1 Transport

2,3 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

### Verarbeitung

Durch das aktuelle Facelift zeigt die Fahrzeugfront nun ein markanteres Design. Die Verarbeitungsqualität des RX liegt nach wie vor auf hohem Niveau.

⊕ 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. Aufgrund des ungünstigen Tankeinfüllstutzens besteht die Möglichkeit einer Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin. Der Unterboden könnte glattflächiger sein, um die Aerodynamik zu verbessern. Die Karosserie ist rundum wenig geschützt und kratzempfindlich - für unwegsames Gelände also kaum geeignet.

2,4

### Alltagstauglichkeit

Der Lexus RX besitzt vor allem aufgrund der großzügigen Zuladung und einer hohen Reichweite eine gute Alltagstauglichkeit.

⊕ Das Fahrzeug ist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte ausgestattet. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 565 kg. Auf dem Dach dürfen laut Bedienungsanleitung Lasten von bis 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Dachreling. Dank des großen 65 l Tanks lassen sich trotz des recht hohen Verbrauchs Reichweiten von über 800 km realisieren. Unter dem Kofferraumboden findet man serienmäßig ein Notrad, welches bei einer Reifenpanne die Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man unter dem Kofferraumboden.

⊖ Die Reserveradmulde ist für ein Rad in Fahrbereifung zu klein.

2,3

### Sicht

Der Lexus besitzt aufgrund der hohen Sitzposition eine gute Übersichtlichkeit. Um das Rangieren mit dem großen SUV zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenzsystemen.

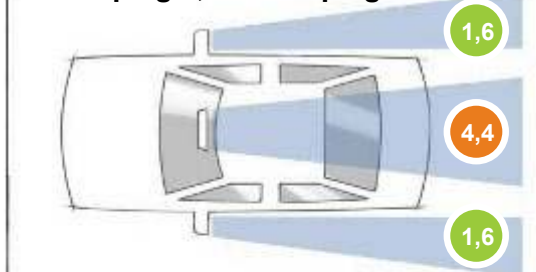


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

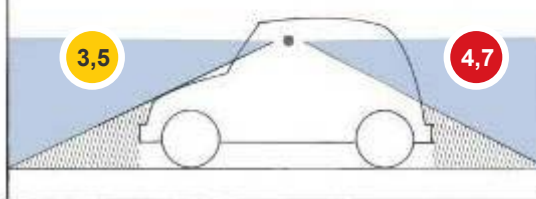
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

- ⊕ Der Fahrer hat durch die hohe Karosserie und die dadurch erhöhte Sitzposition eine sehr gute Sicht auf den Verkehr. Bei der Sicht nach hinten helfen ihm die großen Außenspiegel, die bei Blendefahrt durch hinterher fahrende Fahrzeuge 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. Die Rückfahrkamera ist hier sehr hilfreich.

## 2,9 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. Besonders gering ist der Abstand zwischen Schweller und Sitz, da der untere Teile des Schwellers in die Türen integriert und beim Öffnen der Türe dann nicht im Weg ist. Auch hinten kann man recht bequem ein- und aussteigen. Einzig die nach hinten abfallende Dachlinie schränkt die Kopffreiheit beim Einsteigen ein. Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, man verwechselt aber leicht die drei Tasten. Praktischer ist da der serienmäßige schlüssellose Zugang. Die Türaufhalter sind zwar stark genug, um die Türen an Steigungen sicher offen zu halten, allerdings besitzen diese nur zwei Rasterungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erschwert.

- ⊕ Das Lenkrad schwenkt nach dem Ausschalten der Zündung 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.

## 2,1 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.**

## 2,4 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.

---

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Zusätzlich kann auch nur der Mittelteil der Rücksitzlehne umgeklappt werden. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach. Die Lehnen können entweder von vorne oder über separate Hebel im Kofferraum vorgeklappt werden. Dabei senkt sich gleichzeitig auch automatisch die Sitzfläche ab. Leider entsteht trotzdem kein komplett ebener Ladeboden. Kleines Gepäck lässt sich in den kleinen Fächern seitlich und mit Verzurrösen sichern.

---

## 2,1 INNENRAUM

---

### 1,9 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.

⊕ 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). Ein neues Bedienkonzept stellt der abgeflachte Joystick auf der Mittelkonsole dar. Erstaunlich gut lässt sich damit das Menü bedienen und die Navigation einstellen. Das Navigationssystem 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.

⊖ Die Klimabedienung ist kompliziert, nur die Automatikfunktion kann man leicht einstellen; Extrawünsche muss man sich aus den Menüs heraussuchen. Die Bedienung des Radio funktioniert ähnlich kompliziert. Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken).



**Hervorragende Verarbeitungsqualität und ausgezeichnete Funktionalität kennzeichnen den Lexus.**

---

### 2,3 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.

---

## 2,3 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 über zwei Meter große Personen (Fahrer- und Beifahrer für 1,85 m große Insassen eingestellt). Leider ist die Kopffreiheit limitiert, wodurch nur knapp 1,90 m Personen genügend Kopffreiheit haben. Das subjektive Raumempfinden ist großzügig.



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

---

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze des Lexus lassen sich asymmetrisch geteilt längs verschieben. Zudem ist die Lehnenneigung der Rücksitze einstellbar.

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,1 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Lexus ausgewogen und komfortabel abgestimmt. 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.

---

### 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. Die Lordosenstützen sind aber leider nur in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbar. Der Seitenhalt könnte bei schnell durchfahrenen Kurven besser ausfallen. Insgesamt sind die Sitze groß genug, um auch langen Erwachsenen eine bequeme Sitzposition bieten zu können. 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. Für eine bequeme Sitzposition lassen sich die Lehnen der Rücksitze in der Neigung einstellen. Die Polsterung fällt komfortabel und auch für lange Strecken geeignet aus.

⊖ Die Ledersitze sind zwar perforiert, allerdings ist beim Executive keine Sitzlüftung lieferbar. Deshalb schwitzt man auf den Ledersitzen im Sommer recht schnell.

---

### 1,7 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der Geräuschpegel bei lediglich 67,1 dB(A). Fahr- und Windgeräusche fallen kaum auf, auch bei noch höheren Autobahngeschwindigkeiten.

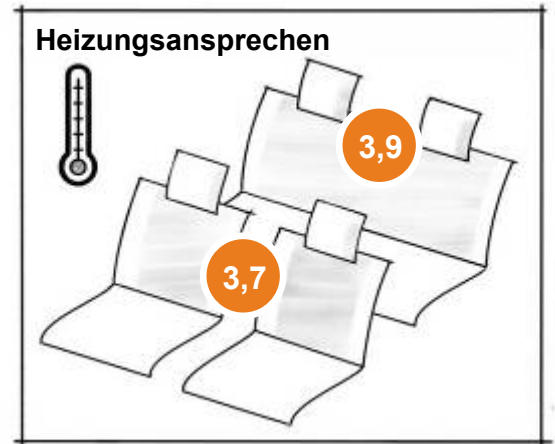


Der Elektromotor ist kaum zu hören, der Verbrennungsmotor bei ruhiger Gangart auch nur im Hintergrund. Fordert man aber Leistung vom System, ist der Sechszylinder deutlich zu hören - das mag so gar nicht zum sonst ruhigen Ambiente passen. Immerhin gibt's keine Dröhngeräusche.

## 2,7 Klimatisierung

Die Heizleistung ist vorne wie hinten noch akzeptabel. Der Fußraum wird relativ schnell aufgeheizt, allerdings dauert es sehr lange, bis auch der restliche Innenraum angenehm temperiert ist.

+ Fahrer und 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 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, reicht das für 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. Für den Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h vergehen wenig als fünf Sekunden.

### 1,7 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.

---

**3,0**

## FAHREIGENSCHAFTEN

---

**2,7**

### Fahrstabilität

Die Richtungsstabil ist für ein so großes SUV selbst bei hohem Tempo gut. Bei einem plötzlichen Spurwechsel pendelt das Fahrzeug zwar nach, bleibt aber gut beherrschbar. Spurrillen bringen den RX 450h kaum aus der Ruhe. In kritischen Situationen hilft VSC (Vehicle Stability Control) ein mögliches Schleudern bereits im Keim zu ersticken. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Hybrid-RX ein gutes bis zufriedenstellendes Bild. Lenkbefehle werden zunächst gut angenommen, dann zeigt das Fahrzeug aber schnell deutliches Untersteuern. Die ESP-Eingriffe erfolgen harmonisch. Kippneigung oder Schleudergefahr besteht nicht. Bei starkem Beschleunigen oder wenn die Vorderräder anfangen durchzurutschen schaltet sich der E-Motor für die Hinterräder zu. Die Traktionskontrolle arbeitet nicht perfekt, 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. 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.

---

**2,7**

### Lenkung\*

Die Lenkung spricht zufriedenstellend auf Lenkbefehle an und zeigt sich ausreichend präzise. 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 für ein so großes Fahrzeug in Ordnung.

---

**3,4**

### Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Lexus RX 450h durchschnittlich 40,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport 270 101V der Größe 235/55 R19). Das ist nur eine ausreichende Leistung. Immerhin zeigt 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 Bremscheiben ist gewöhnungsbedürftig - aber mit Erfahrung dann sehr praktisch für eine möglichst ökonomische Fahrweise.

2,3

## SICHERHEIT

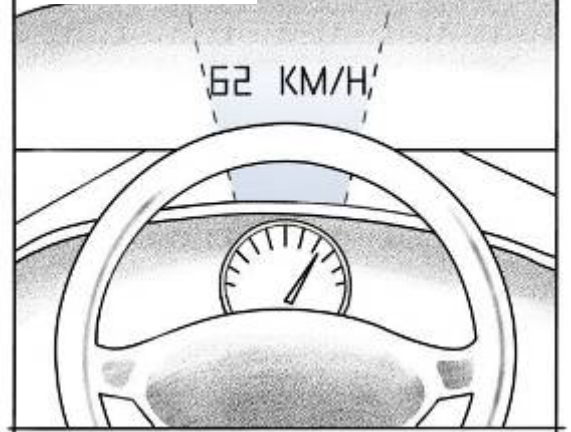
2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Der Lexus ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Helle LED-Scheinwerfer inkl. Kurvenlicht gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Ein Head-Up-Display ist in dieser Ausstattungsvariante gegen Aufpreis erhältlich. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeugkernern besonders gut zu erkennen. In den Türen befinden sich im unteren Bereich weiße Leuchten, so wird der von hinten nahende Verkehr wenigstens etwas auf offenstehende Türen aufmerksam gemacht.

**-** Die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) inkl. dem Kollisionswarn- und Notbremsystem Pre-Crash Safety ist nur in der Top-Ausstattung "Luxury Line" erhältlich. Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

#### 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.

2,1

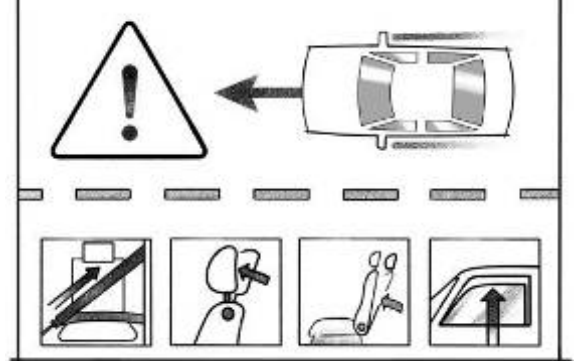
### Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis ist nicht vorhanden. Es kann aber von einem guten Sicherheitsstandard ausgegangen werden.

**+** 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 knapp 1,85 m 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, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

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

#### PreSafe



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



## 1,9 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.

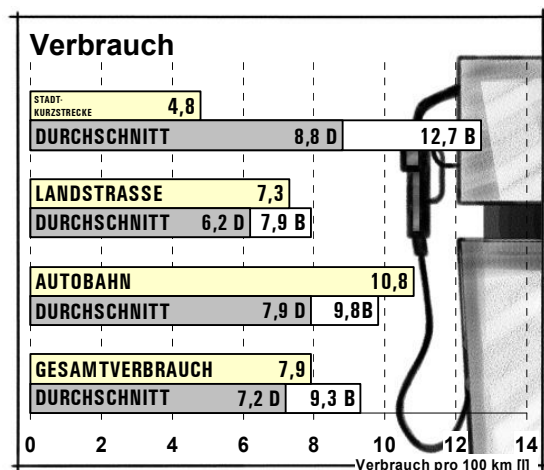
## 3,5 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor. 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.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Lexus RX 450h liegt bei gemessenen 7,9 l Super alle 100 km. Der im EcoTest ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei 218 g/km, wodurch das Fahrzeug im CO<sub>2</sub>-Kapitel 25 Punkte erhält. Innerorts konsumiert der RX dank Hybrid-Technik lediglich 4,8 l, außerorts sind es 7,3 l und auf der Autobahn 10,8 l Super pro 100.



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

## 1,7 Schadstoffe

⊕ Der RX 450h kann beim Schadstoffausstoß eine gute Beurteilung einfahren. Keine der Schadstoffgruppen zeigen besondere Auffälligkeiten, auch nicht im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus. Es werde gute 43 von 50 EcoTest-Punkten im Schadstoffbereich erzielt. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es aber trotzdem nur für drei Sterne im EcoTest (68 Punkte).

## 4,4 AUTOKOSTEN

### 3,4 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch nicht besonders niedrig ausfällt, erhält das Fahrzeug hier ebenfalls nur eine durchschnittliche Bewertung.

## 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 verhindern eine bessere Benotung.

## 3,0 Wertstabilität\*

Dem großen Hybrid-SUV kann eine zufriedenstellende Wertstabilität prognostiziert werden.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

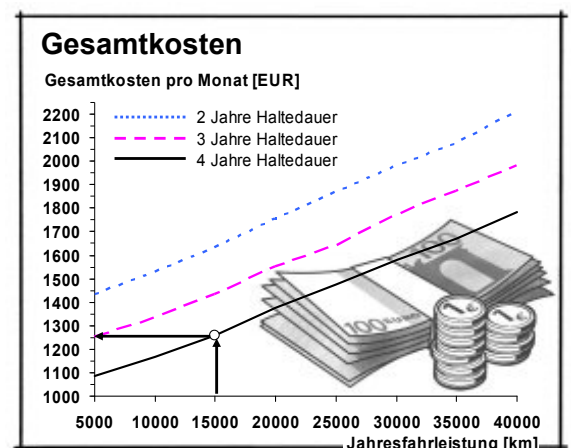
- Auch wenn sich der RX 450h Executive gut ausgestattet zeigt, der Kaufpreis von 66.800 Euro ist zu hoch. Wer empfehlenswerte Extras wie ACC mit Notbremsassistent ordern möchte, muss dafür die Top-Ausstattung "Luxury-Line" (+ 9.400 Euro) ordern und dann nochmals 3.500 Euro für das ACC-System berappen. Das ist fast schon unverschämt.

## 5,5 Fixkosten\*

- + Die KFZ-Steuer fällt mit 140 Euro im Jahr sehr niedrig aus.
- Bei den Aufwendungen für die Versicherung sieht es dagegen sehr düster aus, durchgehend ungünstige Einstufungen bei Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko sorgen dafür, dass die Fixkosten extrem hoch ausfallen.

## 4,6 Monatliche Gesamtkosten\*

- Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten im Umfeld seiner Mitbewerber, dann muss sich der RX 450h weit hinten einreihen. Grund sind die hohen Fixkosten und der hohe absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1260 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	RX 350 Automatik	RX 450h Automatik
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
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	10,7 S	6,3 S
CO2 [g/km]	250	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	24/29/26	24/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	350	140
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1228	1128
Preis [Euro]	53.150	59.950

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
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)	<b>235/55R19V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,2/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/ 7,3/ 10,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	145g/km / <b>218g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,1dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4770/1885/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2130 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2135 kg/565 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>440 l/830 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>820 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>152 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>82 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>184 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>842 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.260 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/28/26
Grundpreis	66.800 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (nicht beim Executive)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	1.470 Euro
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (nicht beim Executive)	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne	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
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	1.010 Euro <sup>°</sup>
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro <sup>°</sup>

<sup>°</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen