ADAC

Autotest

Lexus RX 450h Luxury AWD CVT

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (230 kW / 313 PS)

EcoTest ★★★★☆

Die Neuauflage des Lexus RX übernimmt nun ebenfalls die aggressive Formensprache der aktuellen Lexus-Modellpalette. Dem riesigen Kühlergrill verpasst Lexus den Beinamen Diabolo - kein Wunder, wirkt der RX vor allem in der Graphitschwarz-Lackierung des Testwagens wie von einem anderen Stern. Ob er gefällt ist Geschmacksache, auffallen tut man damit allemal. Erstmals gibt es als Alternative zu der getesteten Hybrid-Variante einen kleinen Benziner. Einen für den europäischen Markt viel wichtigeren Dieselantrieb sucht man dagegen nach wie vor vergebens. Der Hybridantrieb wurde tiefgreifend weiterentwickelt - die beiden Elektromotoren sorgen zusammen mit dem komplett neuen V6-Benzinmotor für eine Systemleistung von 313 PS. Auch wenn es damit stets äußerst flott vorangeht, durch das stufenlose Automatikgetriebe, das unter Last oft mit hohen Drehzahlen agiert, wirkt das 2,2 Tonnen schwere SUV zäher als es tatsächlich ist. Während sich der Verbrauch in der Stadt angesichts der Größe durchaus sehen lassen kann, steigt dieser auf der Autobahn deutlich an. Und das ist auch die Krux des Konzepts: Für die Stadt ist das SUV schlicht zu groß, zu unübersichtlich, zu unhandlich. Bei Langstrecken gehen dagegen die typischen Vorteile eines Hybrid verloren. Auch wenn der RX 450h dank seinen Stärken bei Platzangebot, Komfort und Sicherheit insgesamt gut abschneidet, wäre ein Diesel schlicht passender. Der Grundpreis der getesteten Luxury-Variante liegt bei stolzen 76.400 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung dabei äußerst umfangreich aus. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q7, BMW X5, Porsche Cayenne, Volvo XC90, VW Touareg.

ADAC-URTEIL

2,0	AUTOTEST
4,2	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2	Familie
4,2	Stadtverkehr
2,6	Senioren
1,8	Langstrecke
2,0	Transport
2,8	Fahrspaß
3,1	Preis/Leistung

⊕ gute Verarbeitung, hohes Sicherheitsniveau, gutes Platzangebot, sehr leiser Innenraum, guter Fußgängerschutz, beispielhafte Serienausstattung

⊖ teils komplizierte Bedienung, recht langer Bremsweg, geringe Stadttauglichkeit, hoher Verbrauch außerhalb der Stadt, teuer in Anschaffung und Unterhalt

Stand: April 2016
Text: D. Silvestro

2,3 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die neue Generation des Lexus RX zeigt sich insgesamt exzellent verarbeitet. Die Karosserie gefällt mit edel wirkenden Details, wie dem aufwendig verkleideten Motorraum. Die Türen schließen leicht, die Spaltmaße sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit Ledersitzen und hochwertigen, haptisch angenehmen Kunststoffen fort. Nur wenige Bereiche (z.B. der untere Teil der Türverkleidungen) sind nicht geschäumt und bestehen aus hartem Kunststoff. Die Türausschnitte sind perfekt nach außen abgedichtet und verschmutzen damit nicht. An den Schwellern findet man Schutzleisten, die den Lack vor Kratzern schützen.

⊖ Der Unterboden könnte glattflächiger sein, um die Aerodynamik zu verbessern. An einigen Stellen fehlt zudem Unterbodenschutz. Die Karosserie ist rundum nur wenig geschützt und kratzempfindlich - für unwegsames Gelände also kaum geeignet. Die Tankklappe ist zwar nun in die Zentralverriegelung integriert und somit leichter zu bedienen, der Tankstutzen besitzt aber immer noch keinen Fehlbetankungsschutz.

2,3 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Lexus RX ist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte ausgestattet. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 555 kg. Auf der Dachreling dürfen laut Bedienungsanleitung Lasten von bis zu 75 kg transportiert werden. Dank des großen 65 l Tanks lassen sich trotz des recht hohen Verbrauchs Reichweiten von rund 855 km realisieren. Die zulässige Anhängelast liegt bei hohen 2.000 kg (gebremst). Ungebremst sind es 750 kg. Die Stützlast beträgt brauchbare 80 kg.

⊖ Im RX 450h findet man nur noch ein Reifenpannenset, das sich bereits bei kleineren Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserverad, wie es noch beim Vorgänger verbaut war, ist nicht mehr erhältlich. Positiv: Einen Wagenheber samt Bordwerkzeug findet man dennoch im Fahrzeug.

2,2 Sicht

Insgesamt schneidet der Lexus RX aufgrund der vielen sichtverbessernden Systeme im Sicht-Kapitel zwar gut ab, das SUV kann deshalb trotzdem nicht in allen Kriterien punkten. So fällt die Rundumsicht nicht besonders gut aus. Sowohl die breiten B-Säulen als auch der von mächtigen Dachsäulen dominierte Bereich schräg hinten schränken die Sicht nach draußen recht stark ein.

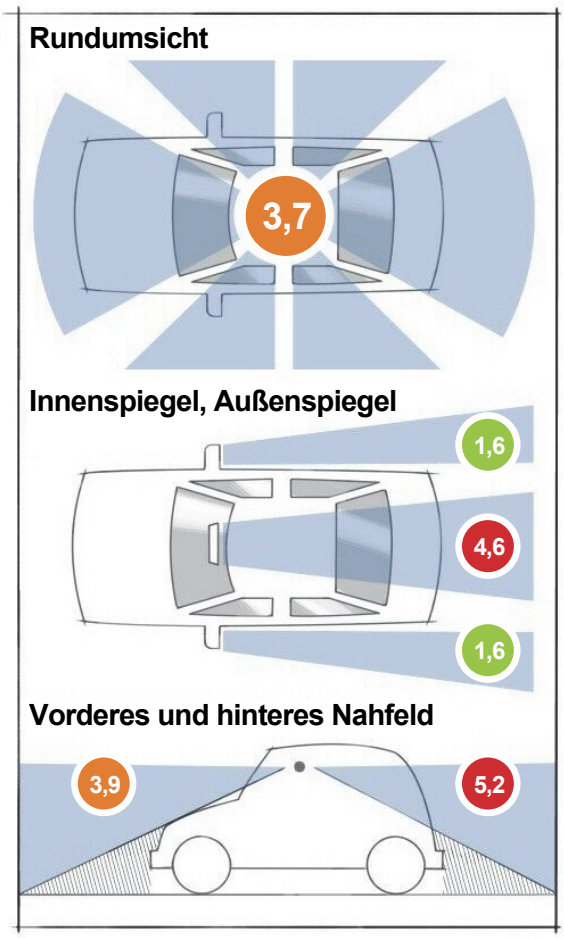
Die breiten Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten sehr.

⊕ 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 beide einen zusätzlich asphärischen Bereich besitzen und wie auch der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden. Das in dieser Ausstattung serienmäßige LED-Licht mit drei Linsen je Seite sorgt für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung. Helles Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht leuchten die Fahrbahn stets optimal aus. Der Fernlichtassistent schaltet je nach Verkehrssituation das Fernlicht automatisch ein und wieder aus. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera. Eine 360°-Kamera ist optional erhältlich.

© ADAC e.V.

Dabei wird das Umfeld des Fahrzeugs durch mehrere Kameras erfasst und aus der Vogelperspektive dargestellt. Als besonderes Gimmick lässt sich das virtuelle Fahrzeug auf dem Bildschirm in alle Richtungen drehen und somit das Umfeld aus sämtlichen Perspektiven betrachten.

⊖ Trotz aller Technik ist ein automatischer Einparkassistent für den RX nicht erhältlich. Der Blick nach hinten wird durch die hohe Fensterunterkante eingeschränkt, Gegenstände in Bodennähe hinter dem Auto können nur in größerer Entfernung gesehen werden. Der Innenspiegel könnte größer ausfallen.



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.

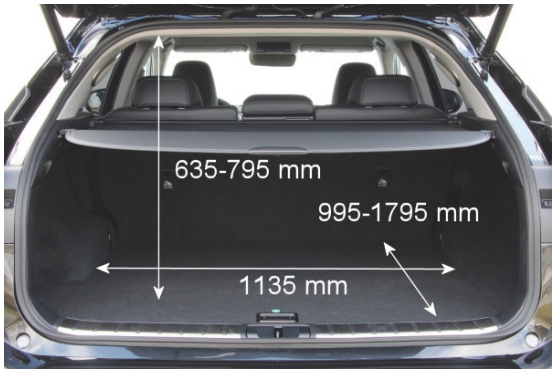
2,4 Ein-/Ausstieg

Durch die erhöhte Karosserie und die großen Türen fällt der Zustieg bequem aus, allerdings müssen wegen des hohen Schwellers die Beine sehr weit angehoben werden. Besonders gering ist der Abstand zwischen Schweller und Sitz, da der untere Teile des Schwellers in die Türen integriert und beim Einsteigen nicht im Weg ist. Auch hinten gefällt der bequeme Ein- und Ausstieg. Einzig die nach hinten abfallende Dachlinie schränkt die Kopffreiheit dabei leicht ein.

⊕ 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. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist in der getesteten Ausstattung Serie. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen an Steigungen sicher offen zu halten.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst bis zur Gepäckraumabdeckung 415 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis unter das Dach, finden 595 l Platz. Dann können bis zu elf Getränkekisten verstaut werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen auf 805 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. auf 1.455 l, wenn man das Fahrzeug bis zum Dach belädt.



Mit 415 l Volumen bietet der Kofferraum des Lexus nur durchschnittlich viel Platz für das Gepäck.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie schwingt weit auf und bietet auch großen Personen bis rund 1,95 m genügend Platz darunter. Die Öffnung zum Beladen des Kofferraums ist sehr groß, das Format zweckmäßig. Der Ladeboden ist mit der Ladekante eben, was das Ausladen erleichtert.

© ADAC e.V.

⊖ Die Ladekante fällt mit 80 cm über der Straße zu hoch aus. Das Einladen von schwerem Gepäck gestaltet sich dadurch mühevoll. Wegen der Höhe und der enormen Tiefe des Kofferraums ist der hintere Bereich schlecht erreichbar. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht eine Stufe und der Ladeboden steigt nach vorn etwas an.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach. Die Lehnen können entweder von vorn oder über Tasten im Kofferraum elektrisch vor- und zurückgeklappt werden, eine äußerst komfortable Lösung. Der elektrische Klappmechanismus ist der getesteten Topausstattung Luxury vorbehalten. Kleines Gepäck lässt sich in den kleinen Fächern seitlich und mit Verzurrösen sichern.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Erhöhung der Insassensicherheit ist für den RX auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Während sich die Verarbeitungsqualität in Bestform zeigt, bleibt die Bedienbarkeit insbesondere wegen des schlecht bedienbaren und sehr gewöhnungsbedürftigen Remote-Touch-Systems etwas auf der Strecke.

Die Grundfunktionen des Lexus RX lassen sich noch recht einfach bedienen und erfordern keine zu große Eingewöhnung. Doch wer sich mittels des Remote-Touch Bediensystems auf dem riesigen 12,3 Zoll Display (Premium Navigation, Serie beim Luxury) zurechtfinden möchte, benötigt eine enorme Eingewöhnungszeit. Die einzelnen Menüpunkte des Radios oder Navigationssystems sind sehr unübersichtlich aufgebaut und mit dem viel zu sensibel reagierenden Bedien-Joystick in der Mittelkonsole vor allem während der Fahrt kaum anwählbar.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen sehr großen Bereich elektrisch in der Höhe und Weite einstellen. Pedale und Schalthebel sind gut positioniert und einwandfrei erreichbar. Der Tacho ist groß und sowohl tagsüber als auch bei Nacht einwandfrei ablesbar. Anstatt eines Drehzahlmessers findet man beim Hybrid eine Power-Anzeige, die anzeigt, welche Leistung man aktuell abruft. Wechselt man in den Sportmodus, wird die Poweranzeige durch einen klassischen Drehzahlmesser ersetzt. Alle vier elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird) und besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik sowie einen sensibel reagierenden Einklemmschutz. Nettes Detail: Der Fahrer wird beim Ausschalten der Zündung gefragt, ob die noch offenen Fenster geschlossen werden sollen. Vorne wie hinten gibt es genügend Ablagen, das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, vorne wie hinten gibt es separate Leseleuchten. Ist eine Türe oder Klappe (inkl. Motorhaube) nicht richtig geschlossen, wird dies dem Fahrer angezeigt. Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Alle Grundfunktionen lassen sich einfach über Tasten anwählen, für Detaileinstellungen muss man aber ins Bordmenü wechseln. Die Radiobedienung erfolgt größtenteils ebenfalls über das Menü. Es gibt je einen Drehknopf für die Lautstärke und die Senderwahl sowie Skip-Tasten. Stationstasten sucht man aber vergebens. Die Serienausstattung fällt in der getesteten Variante sehr großzügig aus. Sowohl ein Navigationssystem als auch ein Abstandsregelautomat sind bereits an Bord. Optional gibt es ein empfehlenswertes aber nicht ganz günstiges Head-Up-Display.

© ADAC e.V.

⊖ Die Innentürgriffe sind bei voll geöffneten Türen kaum zu erreichen.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz kann für Personen bis rund 1,95 m Körpergröße weit genug zurückgestellt werden. Die Kopffreiheit wäre noch ein gutes Stück großzügiger bemessen (bis ca. 2,00 m). Die Innenbreite fällt vorn großzügig aus. Insgesamt ergibt sich für die Insassen ein angenehmes Raumgefühl.

2,3 Raumangebot hinten*

⊕ Die Rückbank bietet für über zwei Meter große Personen (Fahrer- und Beifahrer für 1,85 m große Insassen eingestellt) genügend Platz. Leider ist die Kopffreiheit limitiert, wodurch nur rund 1,90 m Personen genügend Kopffreiheit vorfinden. Das subjektive Raumempfinden ist großzügig.

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

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze des RX lassen sich asymmetrisch geteilt längs verschieben. Zudem lässt sich in der getesteten Ausstattung die Lehnenneigung der Rücksitze elektrisch einstellen.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

Der RX 450h ist in der getesteten Luxury-Ausstattung mit einem adaptiven Fahrwerk ausgestattet. Die Dämpferkennlinie lässt sich in zwei Stufen einstellen. Entscheidet man sich für die sportlichere Ausstattung F-Sport, findet man neben dem adaptiven Fahrwerk auch aktive Stabilisatoren an Bord, die die Roll- und Nickneigungen der Karosserie minimieren sollen.

⊕ Die adaptiven Dämpfer sorgen insgesamt für einen guten Fahrkomfort. Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt und überzeugt sowohl bei langen Bodenwellen auf der Autobahn, als auch bei schlechten Landstraßen mit welliger Fahrbahn. Der RX verschont die Insassen weitgehend mit harten Stößen. Etwas Verbesserungspotential gibt es beim Abrollkomfort. Hier merkt man die enormen ungefederten Massen der schweren 20-Zoll-Räder. Bei feinen Unebenheiten im Asphalt kann die Karosserie auch mal zum Stuckern angeregt werden. Ebenso können Schlaglöcher und Querfugen auch mal stärker durchschlagen. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie deutlich, aber nicht ungewöhnlich stark für ein Fahrzeug in dieser Klasse. Wer es etwas sportlicher mag, kann den Fahrmodus Sport+ wählen, dann spricht das Fahrwerk noch etwas direkter an. Wirkliche Sportlichkeit kommt aber auch dann nicht auf.

© ADAC e.V.

1,7 Sitze

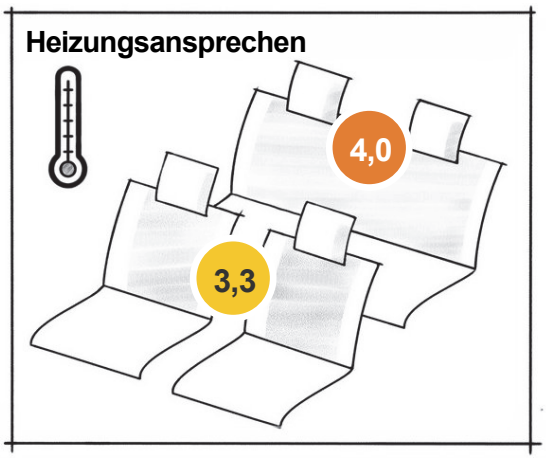
⊕ Die Komfortsitze vorn verfügen über eine Höhen- und eine Neigungseinstellung und werden komplett elektrisch eingestellt. Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten genügend Körperunterstützung. In der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen sind für Fahrer und Beifahrer Serie. Der Seitenhalt geht in Ordnung, könnte aber bei schnell durchfahrenen Kurven noch etwas besser ausfallen. Insgesamt bieten die sehr angenehm gepolsterten Vordersitze auch großen Personen eine bequeme Sitzposition. Die Rücksitze sind zwar nicht ganz so bequem, bietet aber dennoch auch für längere Strecken genügend Komfort. 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 perforiert und besitzen in der getesteten Ausstattung eine Sitzlüftung.

1,0 Innengeräusch

⊕ Schon der Vorgänger war äußerst leise. Beim neuen Modell setzt Lexus nochmals eins drauf und verringert dank Doppelverglasung vorn und aufwendiger Geräuschdämmung (u.a. drei Dichtlippen an den Türen) nochmals das Lärmniveau. Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h bei lediglich 64,2 dB(A). Damit gehört der RX 450h zu den leisesten Vertretern seiner Klasse. Fahr- und Windgeräusche fallen kaum auf, auch bei höheren Autobahngeschwindigkeiten. Der Elektromotor ist kaum zu hören, auch der Verbrennungsmotor bleibt bei ruhiger Gangart im Hintergrund. Fordert man aber Leistung vom System, ist der Sechszylinder deutlich zu hören - das mag so gar nicht zum sonst ruhigen Ambiente passen.

2,3 Klimatisierung

Im RX 450h Luxury ist eine spezielle S Flow Klimaautomatik verbaut. Diese erkennt, welche Sitzplätze mit Insassen besetzt sind und regelt entsprechend die Klimaautomatik. Dadurch soll die Effizienz gesteigert und der Energieverbrauch gesenkt werden. Dennoch dauert es recht lange, bis der Innenraum erwärmt wird. Vorn wird es noch zufriedenstellend schnell warm, hinten dauert es deutlich länger.



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

⊕ Fahrer und Beifahrer können 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 unabhängig vom Verbrennungsmotor funktioniert. Die Intensität des Automatik-Modus lässt sich einstellen. Luftfilter (Aktivkohlefilter) verhindern das Eindringen von Pollen und Schmutzpartikeln in den Innenraum. Eine automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor gibt es zusätzlich.

© ADAC e.V.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

Die Antriebssystem des neuen RX 450h besteht aus einem 3,5 l-V6-Benzinmotor und zwei Elektromotoren mit 123 kW an der Vorderachse und 50 kW an der Hinterachse. Das Dreiergespann kann zusammen 313 PS Systemleistung generieren.

⊕ Auch wenn das Hybrid-SUV stolze 2.160 kg auf die Waage bringt, fallen die Fahrleistungen gut aus. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h benötigt der RX 5,1 s. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Lexus mit 7,7 Sekunden an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h (abgeregelt).

1,7 Laufkultur

⊕ Der V6-Motor läuft weitgehend vibrationsfrei und kultiviert. Bei hohen Drehzahlen kann leichtes Dröhnen aber nicht vermieden werden, auch schwache Vibrationen sind in bestimmten Drehzahlbereich spürbar. Einem entspannten Fahren auch auf langen Etappen tut das keinen Abbruch und animiert auch dazu, gelassen und ruhig zu fahren.

1,9 Schaltung

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe (CVT) des RX 450h zeigt sich insgesamt recht gut abgestimmt. Der Wählhebel lässt sich einwandfrei bedienen, wenn auch die Schaltgasse etwas kompliziert gestaltet ist. Die Automatik reagiert spontan und schaltet absolut ruckfrei. Sie reagiert allerdings sehr sensibel auf Leistungsabforderung und lässt den Motor dann oft mit recht hohen Drehzahlen arbeiten - das ist besonders bei Autobahnfahrten auf Dauer anstrengend. Der Fahrer kann neben dem rein elektrischen Fahrmodus (EV) zwischen drei weiteren Fahr-Modi wählen: ECO, NORMAL und SPORT S. Im ECO-Modus werden die Drosselklappenstellung und andere Verbraucher verbrauchsoptimiert angepasst, wodurch sich diese Betriebsart für eine möglichst ökologische Fahrweise eignet. Im SPORT S Modus ist die Antriebsregelung auf eine spontanere und kraftvollere Beschleunigung ausgerichtet. Es können am Wählhebel in der S-Position auch manuell "virtuelle" Schaltstufen gewählt werden. Die Rückwärtsfahrstufe lässt sich einwandfrei einlegen. Das Anfahren an Steigungen klappt dank feinfühliger Kriechfunktion spontan und ruckfrei. An Steigungen wird der Lexus durch Betätigen der Auto-Hold-Taste automatisch und zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen gehindert. Der Fahrer muss dadurch nicht dauerhaft die Fußbremse drücken. Beim Anfahren wird die Bremse wieder automatisch gelöst. Wird das Bremspedal einmal vollständig durchgedrückt, wird die Berganfahrhilfe aktiviert und das Fahrzeug für eine kurze Zeit am Zurückrollen gehindert.

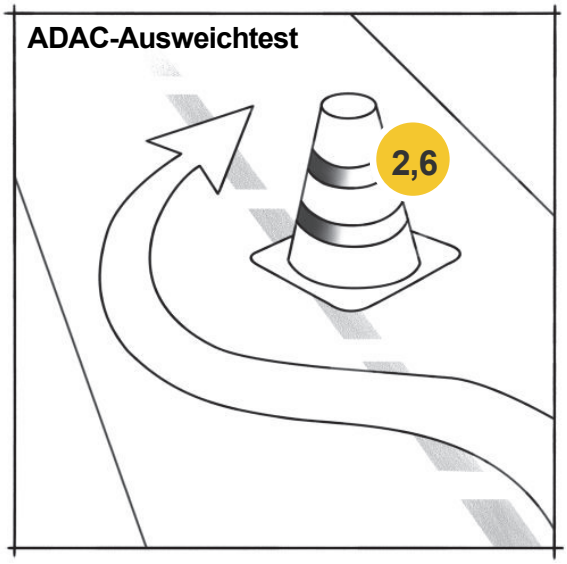
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Das stufenlose Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten und ökonomischen Drehzahlen. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen dann oft mit hohen Drehzahlen arbeitet.

© ADAC e.V.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität



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.

Die Fahrstabilität des RX ist zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Spurwechsel pendelt das Fahrzeug zwar nach, bleibt aber immer gut beherrschbar. Seitenwind bringt das SUV kaum aus der Ruhe. Es ist eine gewisse Spurrinnenempfindlichkeit vorhanden, was an den breiten 20-Zoll-Rädern liegen kann. Beim ADAC Ausweichtest hinterlässt der RX 450h ein zufriedenstellendes Bild. Lenkbefehle werden zunächst gut angenommen, dann untersteuert das Fahrzeug aber deutlich. Durch effektive ESP-Eingriffe wird das Fahrzeug stabilisiert und kann so unkritisch in die Ausfahrgasse manövriert werden. Das alles fühlt sich wenig sportlich aber sicher an. Bei schneller Kurvenfahrt neigt das Fahrzeug früh zum Untersteuern. Lastwechselreaktionen sind nicht vorhanden. 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 die Hinterräder durch den zweiten Elektromotor 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 kaum geeignet.

2,8 Lenkung*

Die überarbeitete elektrische Servolenkung soll durch ein reduziertes Rückstellmoment einen erhöhten Fahrkomfort bieten. Der Kraftaufwand, um das Lenkrad zu drehen fällt so äußerst gering aus. Das Lenkgefühl leidet darunter aber etwas. Die Lenkung spricht zufriedenstellend auf Lenkbefehle an und zeigt sich ausreichend präzise. Dem Fahrer wird aber nur ein mittelmäßiger Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Die Übersetzung fällt recht direkt aus. Es sind nur knapp über 2,5 Umdrehungen nötig, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken. Der Wendekreis fällt mit 12,7 m groß aus.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Lexus RX 450h durchschnittlich 38,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport Maxx 102V der Größe 235/55 R20). Das ist nur eine ausreichende Leistung. Immerhin zeigt die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen der Bremsleistung. Die Bremse lässt sich zufriedenstellend dosieren, etwas ungewohnt ist das Ansprechverhalten. Der Übergang von Rekuperation zum mechanischen Bremsen ist nicht ideal gelöst.

© ADAC e.V.

1,4 SICHERHEIT

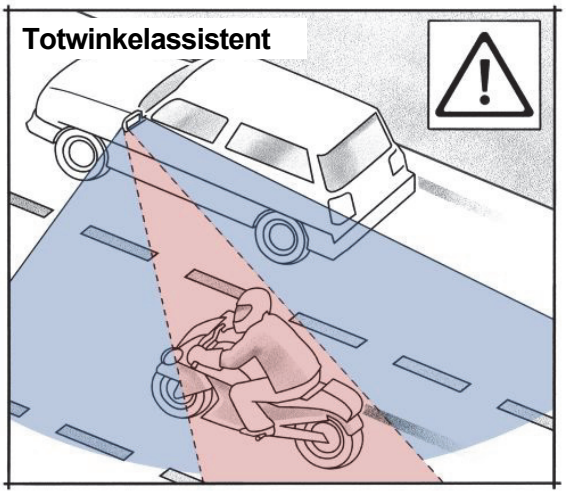
0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der RX ist serienmäßig mit dem Lexus Safety System + ausgestattet, das eine ganze Reihe an aktiven Sicherheitselementen bündelt. Das Paket beinhaltet einen adaptive Geschwindigkeitsregelung samt dem Notbremssystem Pre-Crash Safety. Im ersten Schritt wird eine Kollisionswarnung ausgegeben und das Bremssystem auf eine Notbremsung vorbereitet. Betätigt der Fahrer die Bremse zu schwach, wird die Bremskraft automatisch so weit erhöht, dass eine Kollision möglichst vermieden werden kann. Reagiert der Fahrer nicht, wird eine automatische Notbremsung eingeleitet. Kollisionen können so unter Umständen sogar ganz vermieden werden. Das System funktioniert auch bei niedrigen Stadtgeschwindigkeiten (City-Safety). Ebenfalls im Paket enthalten sind ein Spurhalte- und Totwinkelassistent samt Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren, ein Aufmerksamkeitsassistent, eine Verkehrszeichenerkennung und ein Fernlichtassistent. Helle LED-Scheinwerfer inkl. Kurvenlicht gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Auch Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind verbaut. Ein Head-Up-Display ist gegen Aufpreis erhältlich. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Bei starker Verzögerung blinken sie und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Über die Heckkamera wird der rückwärtige Raum überwacht. Nähert sich ein Fahrzeug schnell von hinten, wird dieses durch ein Pulsieren des Bremssignals auf die Gefahr aufmerksam gemacht. In den Türen befinden sich im unteren Bereich Leuchten, so wird der von hinten nahende Verkehr auf offenstehende Türen aufmerksam gemacht.

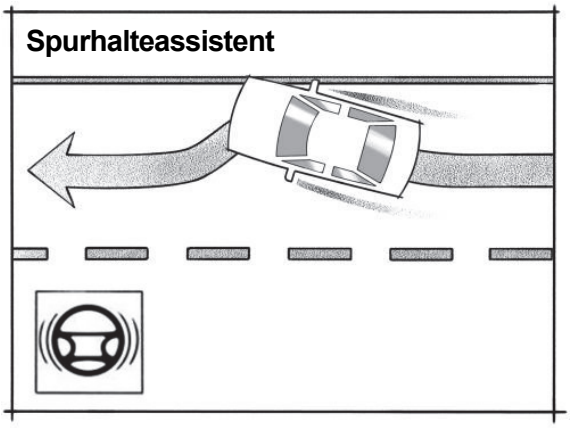
⊖ Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

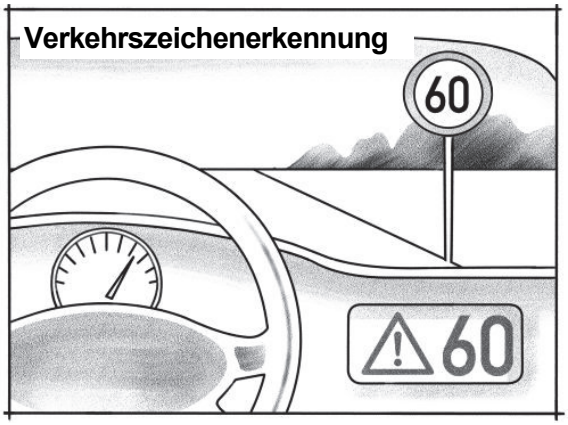
⊕ Bei den ADAC Crashtest kann der Lexus RX mit einem guten Fünf-Sterne-Ergebnis punkten. Für die Insassensicherheit erhält das Fahrzeug 91 % der möglichen Punkte. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- (vorne und hinten) und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Alle äußeren Sitzplätze sind mit Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

© ADAC e.V.

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 1,65 m guten Schutz. Da hilft auch der geringe Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze nicht wirklich weiter.

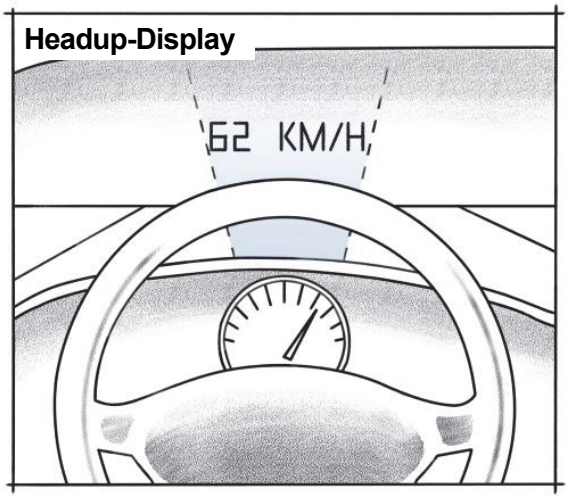
1,6 Kindersicherheit

⊕ Der Lexus RX bietet eine gute Kindersicherheit. Bei den ADAC Crashtests erhält das SUV gute 82 % der möglichen Punkte. Die Rücksitze sind dank großer Türausschnitte gut zugänglich. Auf beiden äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze sowohl mittels Isofix als auch mit den Sicherheitsgurten stabil unterbringen. Laut Betriebsanleitung dürfen auf den äußeren Rücksitzen alle Kindersitzklassen montiert werden. Aufpassen sollte man allenfalls bei sehr hohen Kindersitzen. Diese können am Dachholm anstoßen. Auch der Beifahrersitz ist einwandfrei für Kindersitze geeignet - vorausgesetzt man deaktiviert vorher über den Schlüsselschalter die Beifahrerairbags. Auf Isofix-Befestigungspunkte muss man hier jedoch verzichten. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

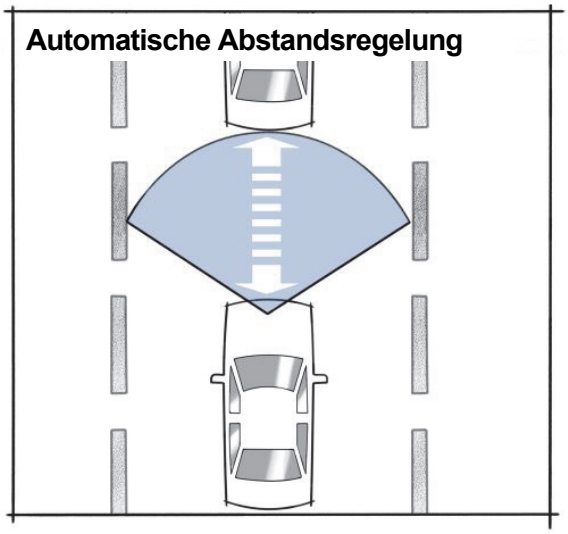
⊖ Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Transport von Kindersitzen und ist hierfür laut Betriebsanleitung auch nicht freigegeben.

1,8 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des RX fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests erreicht das SUV lobenswerte 79 % der möglichen Punkte. Obwohl keine zusätzlichen Schutzeinrichtungen wie eine aktive Motorhaube verbaut sind, fallen die Belastungen bei einem Fußgängeraufprall vergleichsweise gering aus.



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.



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.

© ADAC e.V.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel des EcoTest schneidet die Hybridvariante des RX zufriedenstellend ab. Die ermittelte CO2-Bilanz liegt bei 209 g/km, das reicht für 27 Punkte. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt 7,6 l Super pro 100 km. Innerorts konsumiert der RX dank Hybrid-Technik lediglich 3,8 l/100 km. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung voll-ständig geladen war und im Außerortsteil auch wieder nachgeladen wurde. Im realen Innerorts-Betrieb wird das Fahrzeug auch mit leerer Batterie genutzt, sodass der Kraftstoffverbrauch dann höher ausfällt. Außerorts sind es 7,2 l und auf der Autobahn 10,0 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Der RX 450h kann beim Schadstoffausstoß eine gute Beurteilung einfahren. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, auch nicht im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus. Es werden gute 45 von 50 EcoTest-Punkten im Schadstoffbereich erzielt. Insgesamt erhält das große SUV mit 72 Punkten vier von fünf Sternen im EcoTest.

4,2 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse fallen diese noch überschaubar aus.

4,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

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

⊖ Bei Verwendung der Seriengröße ist mit sehr hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

2,0 Wertstabilität*

⊕ Da die aktuelle Generation des RX 450h ganz neu auf dem Markt ist, kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

© ADAC e.V.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Kaufpreis des Lexus RX 450h fällt in der getesteten Top-Ausstattung mit 76.400 Euro sehr hoch aus. Keine Frage, das Luxus-SUV ist beispielhaft ausgestattet und bietet serienmäßig sogar ein adaptives Fahrwerk, Navigationssystem, LED-Abblendlicht und eine Unzahl an Assistenzsystemen. Dennoch ist der Preis letztendlich nicht gerechtfertigt. Die Sonderausstattungsliste ist kurz, das, was zusätzlich angeboten wird, recht selbstbewusst kalkuliert. Als Beispiel kostet das empfehlenswerte Head-Up-Display samt Totwinkelassistent und 360° Kamera stolze 3.300 Euro.

5,5 Fixkosten*

⊕ Die Kfz-Steuer fällt mit 120 Euro pro Jahr äußerst 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 (KH: 22; VK und TK: 31).

4,4 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 Anschaffungspreis.

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200t Automatik	450h AWD CVT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	6/3456
Leistung [kW (PS)]	175 (238)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1650	n.b./n.b.
0-100 km/h[s]	9,2	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,8 l S	5,2 l S
CO2 [g/km]	181	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/31/31	22/31/31
Steuer pro Jahr [Euro]	212	120
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	fehlt	fehlt
Preis [Euro]	49.900	58.900

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	230 kW (313 PS)
bei	n.b. 1/min
Maximales Drehmoment	n.b. Nm
bei	n.b. 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R20
Reifengröße (Testwagen)	**235/55R20V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**12,45/12,7 m**
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**5,1 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**38,9 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**7,6 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**3,8/7,2/10,0 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**209 g/km**
Innengeräusch 130 km/h	**64,2 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4890/1895/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2180 mm**
Leergewicht/Zuladung	**2160 kg/555 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**415 l/805 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	**855 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km /
	im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**107 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**107 Euro**
Monatliche Fixkosten	**215 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**789 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**1.218 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/31/31
Grundpreis	76.400 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display (Assistenz-Plus-Paket)	3.300 Euro°
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Plus-Paket)	3.300 Euro°
Verkehrsschilderkennung	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	Serie
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 (elektrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (ab Werk)	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	1.000 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,0**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,3**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,3
Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	**2,0**
Bedienung	1,8
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	2,3
Innenraum-Variabilität	3,3
Komfort	**1,9**
Federung	2,1
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,0
Klimatisierung	2,3
Motor/Antrieb	**1,7**
Fahrleistungen*	1,9
Laufkultur	1,7
Schaltung	1,9
Getriebeabstufung	1,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,6
Lenkung*	2,8
Bremse	3,0
Sicherheit	**1,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	1,8
Umwelt/EcoTest	**2,4**
Verbrauch/CO2*	3,3
Schadstoffe	1,5

AUTOKOSTEN **4,2**

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,9
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,4

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.