



## Lexus UX 250h Executive Line Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Lexus hat ein weiteres SUV im Angebot, aber immerhin ein kompaktes: den UX. Dieses Modell gibt es neben dem reinen Verbrenner selbstverständlich auch als Hybrid-Variante. Dabei kommt der neue 2,0l-Benziner zum Einsatz, der seine Leistungsfähigkeit auch schon im aktuellen Corolla unter Beweis stellen konnte. Gemeinsam mit einem 109 PS Elektromotor entwickelt das Gespann 184 PS Systemleistung und bringt den UX 250h flott in Fahrt.

Wer moderat Leistung abfordert, nötigt den Verbrenner auch nicht in höchste Drehzahlen wie beim CT 200h aus gleichem Hause, so dass man mit dem UX durchaus entspannt unterwegs sein kann. Dazu trägt auch das kommode Fahrwerk bei, das weniger mit Fahrdynamik als mit gemütlichen Cruisen anfangen kann. Sicher ist es aber ohne Zweifel. Das Cruisen macht auch unter Verbrauchsaspekten mehr Sinn, denn flotte Fahrten quittiert der Hybrid mit Verbräuchen um 8 l/100 km, während Zurückhaltung deutlich unter 5 l/100 km Verbrauch ermöglicht. Im Ecotest liegt der Verbrauch bei 5,4 l Super pro 100 km. Besonders günstig ist der UX 250h mit über 37.000 Euro nicht. Allerdings ist er als Executive Line schon recht gut ausgestattet und gefällt durch einen schön gestalteten Innenraum - dieser wird dem Luxus-Anspruch von Lexus weitgehend gerecht, wenngleich natürlich Abstand zu den größeren Baureihen gehalten wird, die mehr weiche Kunststoffe und belebte Elemente bieten. Platz gibt es für vier Erwachsene genug - nur viel Gepäck können sie nicht mitnehmen, weil der Kofferraum arg flach ausfällt. Lexus lässt eine Anhängerkupplung zu, allerdings nur mit bescheidenen 750 kg Anhängelast; immerhin kann man einen Fahrradträger aufspannen (Stützlast bis 75 kg), das ist bei den Vollhybriden nicht selbstverständlich. **Konkurrenten:** als kompaktes Edel-SUV mit Vollhybrid-Antrieb keine, sonst KIA Niro Hybrid, Toyota Corolla.

- + fein gemachter Innenraum, umfangreiche Ausstattung, angemessene Fahrleistungen, komfortables und sicheres Fahrwerk, innerorts sparsamer Antrieb
- sehr geringe Anhängelast, arg flacher Kofferraum wegen ungünstig platzierter 12 V-Batterie, wenig Ablagen im Fond

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ An der sorgfältigen Verarbeitung der Karosserie des UX 250h gibt es nichts auszusetzen. Alle Bauteile sind passgenau zusammengesetzt und sauber ausgeführt. Der Unterboden ist teilweise verkleidet und aerodynamisch optimiert, mittig und im hinteren Bereich hätte man aber noch mehr machen können. Die Türrahmen sind sogar aus einem Stück gefertigt, das ist bei Lexus nicht selbstverständlich. Und zusätzlich sind die Rahmen verkleidet, das hat der UX den meisten Konkurrenten in seiner Klasse voraus. Überhaupt hat Lexus den Innenraum schön gestaltet und offensichtliche Sparmaßnahmen weitgehend vermieden. So gibt es zahlreiche

weiche Oberflächen und eine farblich abgesetzte Naht auf dem Armaturenbrett. Die Noblesse endet aber im unteren Bereich der Vordersitze, dort setzt man auf harten Kunststoff - wie auch im Bereich der Rücksitze. Mag das Material nicht immer das wertigste sein, so ist doch alles sauber verbaut und bleibt auch auf schlechten Straßen knarzfrei.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen profanen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich und einem Luxus- wie Lexus-Anspruch nicht angemessen.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Der UX 250h verfügt mit 43 Liter nur über einen recht kleinen Benzintank. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 Litern Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich damit eine theoretische Reichweite von 795 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei üppigen 565 kg – das reicht locker für vier Erwachsene mit reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's Befestigungsschienen für Dachträger, es sind Lasten bis 80 kg erlaubt. Mit 4,5 Meter Länge und 2,08 Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist der UX 250h recht kompakt, in engen Innenstädten kommt man damit gut zurecht, auch weil der Wendekreis mit 11,2 m nicht groß ausfällt. Die Anhängelast ist grundsätzlich auf 750 kg beschränkt, egal ob der Anhänger

eine eigene Bremse hat oder nicht - das ist natürlich sehr wenig. Die Stützlast darf aber bis 75 kg betragen, und so kann man immerhin einen Fahrradträger selbst mit zwei schweren Pedelecs anbauen. Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, das lediglich bei kleinen Beschädigungen helfen kann. Gegen Aufpreis erhält man Reifen mit Notlaufeigenschaften oder über das Zubehörprogramm ein Notrad sowie Wagenheber und Radmutternschlüssel.

⊖ Der Tankstutzen ist relativ groß und besitzt auch keine Klappe innen, so dass es kein großes Problem darstellt, den Tank mit Dieselmotorkraftstoff zu befüllen.

### 3,0 Licht und Sicht

Was dem Lexus von Außen eine bullige Optik beschert, führt innen zu einer schlechten Aussicht. So sind gerade die hinteren Dachsäulen sehr breit und überdies die Kopfstützen nicht vollständig versenkbar. Das führt zu nennenswerten Sichteinschränkungen, die sich auch in der ADAC Rundumsichtmessung niederschlagen. Hier schneidet der UX nur gerade noch ausreichend ab. Das Ende der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers, das Heck lässt sich dagegen ganz gut abschätzen. Vorn kann man bodennahe Hindernisse noch recht nah am Auto erkennen, hinten gelingt das deutlich schlechter - hier ist man froh um die Parkhilfen. Serienmäßig kommt der UX 250h in der Executive Line nur mit einer Rückfahrkamera, aber ohne Parksensoren. Diese lassen sich hinzu bestellen, ein Parkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind aber nicht verfügbar.

Die beim Executive Line serienmäßigen LED-Scheinwerfer kommen ohne Kurvenlicht, ohne Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung - lediglich LED-Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion kann man



**Breite Dachsäulen, nur teilweise versenkbare Kopfstützen und die schmale, hoch ansetzende Heckscheibe schränken die Sicht erheblich ein.**

ergänzen; Matrix-Scheinwerfer sind den höheren Ausstattungsstufen vorbehalten. Immerhin, ein statischer Fernlichtassistent ist Serie. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Ein- und Aussteigen kann man in den UX recht gut, die Türausschnitte sind ausreichend groß dimensioniert; die Schweller sind einerseits praktisch, weil auffällig schmal, andererseits nicht besonders niedrig, was aber der SUV-Ausrichtung geschuldet ist. An den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze sind selbst in der untersten Einstellung angenehme 47 cm über der Straße. Das Ein- und Aussteigen in Reihe gelingt zufriedenstellend, aber weniger bequem als vorn, weil die Türausschnitte im unteren Bereich recht schmal zulaufen. Man muss seine Füße mehr oder weniger einfädeln hinter den Vordersitzen. Die Türen werden vorn an drei, hinten an zwei Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe gibt es für alle äußeren Sitzplätze. Das schlüssellose Zugangssystem ist serienmäßig verbaut.

⊖ Der schlüssellose Komfortzugang funktioniert im Alltag zwar tadellos, verfügt aber über einen unzureichenden

## 3,8 Kofferraum-Volumen

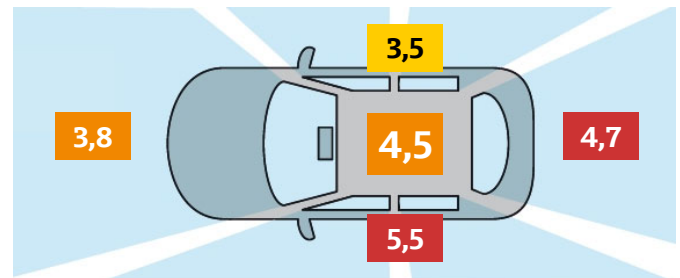
Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung nur 190 Liter - arg wenig, nicht nur für diese Klasse. Baut man die Abdeckung aus und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen immerhin auf 330 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu vier Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 570 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.025 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 45 Liter Platz.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es nur für die höheren Ausstattungsvarianten, nicht für die Executive Line. Erst ab knapp zwei Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der geöffneten Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt sehr hohe 81 Zentimeter über der Straße, innen ist die Stufe mit nur 1,5 Zentimeter aber nicht der Rede wert. Die Kofferraumöffnung ist angemessen groß, allerdings fällt die Höhe des Gepäckabteils sehr knapp aus, so dass etwas höhere Taschen oder

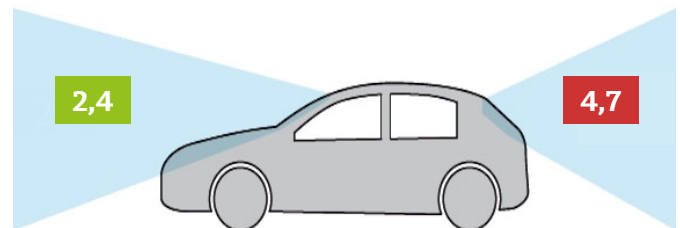
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Diebstahlschutz: Es kann über einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Lediglich 190 l Gepäck passen in den Kofferraum des Japaners.

Getränkekisten schon kaum noch unter die Kofferraumabdeckung passen - so wird schnell klar, warum Lexus als Abdeckung nur Stoff einspannt. Die Kofferraumabdeckung ist ein feines Netz mit Metallrand, das sich zusammenfalten und in einem Beutel unter dem Kofferraumboden verstauen lässt. Je ein Lampe links und rechts erhellen im Dunkeln das Gepäckabteil.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt per Hebel oben an der Lehne, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man sollte beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt in Bodennähe vier Verzurrösen im Kofferraum, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. Darüber hinaus bietet der UX

250h zwei Taschenhaken seitlich, links und rechts je ein Seitenfach sowie ein Fach unter dem Kofferraumboden.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist - wie bei den meisten Schrägheckfahrzeugen - nicht erhältlich; ganz ausgezogen können die hinteren Kopfstützen aber eine gewisse Trenn- und damit Schutzfunktion übernehmen, weil der Abstand zum Dachhimmel gering ist.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Nach etwas Eingewöhnung kann man die Grundfunktionen des UX 250h gut beherrschen. Für weitergehende Funktionen wie Fahrzeugeinstellungen oder Navigationssteuerung muss man aber vieles über die wenig intuitive Bedienstruktur lernen. Die Steuerung über das grobschlächtig reagierende Touchpad macht es nicht gerade leichter.

⊕ Wie auch im großen ES-Modell von Lexus verfügt der kompakte UX über ein Kombiinstrument, das zu zwei Dritteln als Monitor ausgeführt ist; ein physischer Ring über dem Display umrahmt die Tachoanzeige. Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur werden noch klassisch analog angezeigt. Die Abstandsregelautomatik ist auch als normaler Tempomat nutzbar, die eingestellte Geschwindigkeit wird eingeblendet. Lenkrad und Pedale sind einwandfrei angeordnet und lassen sich zu einer angenehmen Sitzposition arrangieren. Eine elektrische Sitzeinstellung samt Memory-Funktion ist den höheren Ausstattungslinien vorbehalten. Der Wählhebel des Automatikgetriebes liegt in passender Höhe auf dem Mittelunnel und ist problemlos erreichbar, wie auch die Schalter für die Fensterheber in den Türen. Diese funktionieren nach dem Abstellen des Wagens bis eine Tür geöffnet wird. Zum Starten des Hybridsystems dient die Power-Taste, die zwar beleuchtet, aber hinter dem Lenkrad etwas versteckt ist. Bei Regen steuert der in seiner Empfindlichkeit einstellbare Regensensor den Scheibenwischer. Ebenfalls automatisch aktiviert werden die Scheinwerfer. In guter Höhe und leicht erreichbar findet man die Bedientafel der Klimaautomatik. Die Tasten dort sind eindeutig beschrieben, die Temperaturen werden per Wipptaste geändert, die vorgewählte Temperatur steht direkt darüber. Auch Heckscheiben- und Außenspiegelheizung sowie Umluft werden dort bedient. Die Tasten für die Sitzheizung und Lenkradheizung befinden sich ein Stück weiter unten - nicht optimal, aber über das Menü lassen sich automatisierte Heizstrategien einstellen und über eigene "Auto"-Tasten direkt schalten. Weitergehende Optionen der Klimaanlage wie etwa die Intensitätseinstellung der Automatikfunktion sind im Infotainmentmenü unter-

gebracht.

Auch im Dunkeln findet man die Bedienelemente, weil das meiste beleuchtet und klar ablesbar ist. Warum aber gerade die Schalter der Fensterheber weitgehend dunkel sind, bleibt ein Rätsel. Die Topausstattung des UX verfügt über induktiv beleuchtete Lüftungsdüsen-Rädchen, dieses optische Schmankerl ist im Executive Line leider nicht verfügbar. Leseleuchten sind im Dachhimmel für beide Sitzreihen vorhanden. Der Infotainmentbildschirm ist weit oben montiert, was für eine geringe Ablenkung vom Straßenverkehr sorgt. Heute nicht mehr selbstverständlich und sehr positiv: die Lautstärke wird per Drehregler (oder über Lenkradtasten) eingestellt.

⊖ Unter den vielen Tasten im Cockpit muss man sich erst mal zurechtfinden, dafür kann man sich für viele Funktionen die Tiefen der Infotainment-Menüs sparen. Denn dieses ist in weiten Teilen wenig intuitiv und vor allem umständlich zu bedienen. Das Touchpad auf dem Mittelunnel ist zwar gut zu



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt, die Materialanmutung ist angesichts der Fahrzeugklasse wertig. Weniger gut ist es um die Funktionalität bestellt. Besonders das schlecht bedienbare Touchpad und die umständliche, wenig intuitive Menüstruktur des Infotainment-Systems können nicht überzeugen. Das kann die europäische Konkurrenz inzwischen deutlich besser.



erreichen, so intuitiv wie bei einem Laptop kann man es aber nicht steuern; man bewegt tatsächlich einen Cursor auf dem Bildschirm hin und her. Damit muss man dann während der Fahrt das angestrebte Symbol treffen - was nicht immer gelingt, aber stets vom Verkehr ablenkt. Die Eingewöhnungszeit für das System ist erheblich, selbst wenn man sich im nicht immer logischen Menü zurecht gefunden hat. Man erhält ein haptisches Feedback per Vibration, wenn man auf einem

## 2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Mit seinem Multimedia-Angebot ist der UX in der Executive Line gut aufgestellt, viele Funktionen sind sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, ein CD-Laufwerk, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung. Die Handy-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist auch möglich. Das Navigationssystem kostet Aufpreis, ebenso

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das kompakte Lexus-SUV stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit wie auch die Kopffreiheit reichen für fast zwei Meter große Menschen. Nur bei der Innenbreite wird deutlich, dass man sich immer noch im Kompaktsegment bewegt, diese ist nicht besonders üppig, aber für die Fahrzeugklasse angemessen. Das subjektive

## 3,3 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es weniger großzügig zu. Sowohl die Beinfreiheit wie auch der Platz über den Köpfen reicht für etwa 1,85 m große Menschen aus. Die Vordersitze sind dabei für 1,85 m große Personen eingestellt. Die Innenbreite hinten ist für zwei Erwachsene großzügig, für drei Erwachsene wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie, die schmalen Seitenfenster und die breiten C-Säulen fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Allzu viele Ablagen findet man im UX nicht, immerhin vorn werden die üblichen Stauräume geboten: (eher kleine) Türfächer, zwei Becherhalter und ein Fach unter der Mittelarmlehne. Hinten dagegen fehlen die Türfächer, es gibt nur eine Lehnentasche hinten am Beifahrersitz und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Besonderheiten wie Stauraum unter den Sitzen bietet der Lexus nicht. Das

Menüpunkt gelandet ist. Dieses aber ist aber ungewöhnlich stark. Die Feststellbremse kann neben der automatischen Steuerung auch manuell über einen Schalter aktiviert werden, der unterhalb des Startknopfes am Armaturenbrett versteckt ist. So kann der Beifahrer im Notfall die Taste kaum finden bzw. erreichen, um eine Notbremsung auszulösen. Sind die Türen weit geöffnet, kommt man nicht ohne weiteres an die inneren Türgriffe.

die induktive Ladeschale fürs Handy. Das Mark Levinson Soundsystem mit 13 Lautsprechern ist den höheren Ausstattungen vorbehalten. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse, je eine 12 V-Steckdose vorn und im Kofferraum sowie einen AUX-Anschluss; für die Rückbank stehen nur zwei USB-Anschlüsse, aber keine 12 V-Steckdose zur Verfügung.

Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und das hoch aufbauende Armaturenbrett. Gegen Aufpreis gibt es über den vorderen Plätzen ein Schiebedach, das aber nur ein klassisches, nicht allzu großes Format hat.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht klimatisierbar, aber beleuchtet und abschließbar.

## 2,7 KOMFORT

### 2,6 Federung

Ein adaptives Fahrwerk ist für den UX nicht verfügbar. Das Standard-Fahrwerk im UX 250h macht aber einen guten Eindruck. Während es auf kleine Unebenheiten nicht ganz so sensibel reagiert wie beispielsweise der technisch verwandte Corolla von Toyota, kann das kompakte SUV Bodenwellen, die mehr Hub abverlangen, erstaunlich gut schlucken. Je schlechter die Straße, desto besser kann das Fahrwerk sein Absorptionsvermögen zeigen. Für ein Standard-Fahrwerk bietet es

einen wirklich guten Gesamtkomfort; der größere Federweg ist spürbar, einzig das etwas erhöhte Losbrechmoment bei kleinen Kanten und Einzelhindernissen ist nicht so optimal. Im Alltag und auch auf schlechten Strecken hat Lexus aber eine angenehme Abstimmung gefunden. Innerorts wie außerorts ist man bequem unterwegs. Selbst auf der Autobahn sind lange Strecken kein Problem, Querfugen wie auch Bodenwellen werden willig geschluckt, Nachschwingen tritt kaum auf.

### 2,8 Sitze

Die Vordersitze sind angemessen konturiert und bieten dem Rücken und den Schultern festen Halt. Lendenwirbelstützen sind für den Executive Line nicht erhältlich, ebenso wenig eine elektrische Einstellung. Die Sitzflächenneigung ist nicht einstellbar. Vorn und hinten gibt es eine Mittelarmlehne, beide

sind aber nicht in Länge oder Höhe justierbar. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so bequem wie vorn, weil die Lehne und die Sitzfläche weniger konturiert sind; die Oberschenkelauflage ist aber selbst für Erwachsene noch ausreichend. Die Lehnenneigung hinten ist nicht veränderbar.

### 3,1 Innengeräusch

Wind- und Fahrgeräusche sind ab Landstraßentempo durchaus präsent, aber nicht dominant. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,5 dB(A). Rein elektrisch angetrieben - kurze Strecken sind zwischendurch möglich - ist der Antriebsstrang natürlich sehr leise, so stromert man ruhig in der Stadt umher. Springt der Verbrenner an, bleibt auch dieser bei niedriger Last akustisch im Hintergrund. Bei höherer und hoher Lastabforderung steigt die Drehzahl des Vierzylinders deutlich an und der Motor ist klar zu vernehmen - allerdings lärmt er

nicht so erheblich wie die Toyota-Varianten mit dem 1,8 l-Benzin-Hybrid. Zum einen ist die Akustik des 2,0 l-Benziners gefälliger, zum anderen sind aufgrund seiner höheren Leistung niedrigere Drehzahlen bei trotzdem nachdrücklicher Beschleunigung möglich, was sich ebenfalls positiv auf die Lautstärke im Innenraum auswirkt. Für die höchste Ausstattung des UX gibt es die vorderen Scheiben in Doppelverglasung als zusätzliche Geräuschdämmung.

### 2,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist im UX 250h Serie. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Bei Nichtbesetzung der Beifahrerseite wird dort die Klimatisierung abgeschaltet, um Energie zu sparen. Für die Rückbank gibt es Mittelausströmer und Lüftdüsen im

Fußraum. Die Lenkradheizung wie auch die Sitzheizung vorn kosten Aufpreis - für die Rücksitze ist eine Heizung nicht erhältlich. Auch Sitzlüftung allgemein ist nicht verfügbar. Extra getönte hintere Scheiben gibt es nur für die F SPORT Ausstattung.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Benzin- und Elektromotor legen sich auf Wunsch gemeinsam ins Zeug und mobilisieren zusammen maximal 184 PS. Der Benziner steuert von 4.400 bis 5.200 Touren 190 Nm bei, der Elektromotor schiebt aus dem Stand mit 202 Nm an. Damit geht es laut Hersteller in 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur Spitze von 177 km/h. Die Messungen

des ADAC Autotest belegen das Potential des Antriebs. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 6,2 Sekunden erledigt. Von 15 bis 30 km/h sprintet der UX 250h in 1,1 Sekunden - wichtig beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln innerorts in den fließenden Verkehr.

## 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Hybridantrieb entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig. Durch den E-Motor ist das Ansprechverhalten angenehm spontan, ähnlich wie bei einem Elektroauto. Nur der Verbrenner braucht immer kurz, bis er die vorgesehene Drehzahl erreicht hat und dann mit anschiebt - hier ergibt sich eine leichte Verzögerung bei stärkerer Leistungsabforderung. Der Vierzylinder bietet eine ordentliche Laufkultur, dennoch sind leichte Vibrationen sind bei bestimmten Drehzahlen auszumachen, die insgesamt aber nicht stören, der Benziner

arbeitet zurückhaltend. Dröhnen tritt kaum auf, im Alltag bleibt der Motor fast meist im Hintergrund. Selbst bei Drehzahlen um 4.000 1/min während des Beschleunigens ist der Motor zwar zu hören, aber brummt oder dröhnt nicht. Nur um 5.500 1/min ergibt sich eine auffällige Eigenresonanz - dieser Bereich wird aber nur kurz bei starkem Beschleunigen angesteuert und ist auch weniger dominant wie im gleich motorisierten Corolla.

## 1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie und geeigneter Topografie ist für eine kurze Strecke rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es den S-Modus, bei dem man sieben simulierte Gänge des Getriebes vorwählen und so den groben Übersetzungsbereich und die Motorbremswirkung

beeinflussen kann. "Durchschalten" lassen sich die Gänge am Ganghebel. Bei aktiviertem EV-Modus fährt der UX 250h unter bestimmten Rahmenbedingungen vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Lexus so lange festbremst, bis man Gas gibt.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Mit dem UX 250h ist man sicher unterwegs. Zwar ist er mit seinen größeren Federwegen und damit ausgeprägteren Karosseriebewegungen nicht so fahraktiv wie beispielsweise ein aktueller Corolla von Toyota unterwegs, aber bis auf ein im Grenzbereich leicht nachdrängendes Heck, das vom ESP zuverlässig eingefangen wird, gibt es wenig auszusetzen. Auf öffentlicher Straße fällt weder eine besondere Spurrinnenempfindlichkeit auf, noch sind die Lastwechselreaktionen in Kurven kritisch.

Den ADAC Ausweichtest besteht er ohne Probleme, da das ESP recht rigide und effektiv eingreift und damit deutlich Tempo rausnimmt. Tendenziell ist der UX 250h untersteuernd ausgelegt, was auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Insgesamt ist der UX nicht besonders fahrdynamisch ausgelegt, dafür aber sicher abgestimmt. Die Traktion ist einwandfrei; bekommt der Lexus seine Leistung nicht auf die Straße, regelt die Traktionskontrolle feinfühlig nach.

### 2,1 Lenkung

⊕ Dem UX 250h hat Lexus eine insgesamt feinfühlige, aber dennoch stressfreie Lenkung verpasst. So lässt sich das kompakte SUV durchaus zielgenau steuern, ohne dass Nervosität aufkommen würde. Die Lenkkräfte werden angemessen und geschwindigkeitsabhängig geregelt. Auch die

Zentrierung ist gelungen und sorgt für entspannte Autobahnetappen. Störende Antriebseinflüsse sind nicht festzustellen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen.

### 2,9 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der UX 250h durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei hoher Beanspruchung

standfest. Das Bremsgefühl ist - typisch bei vielen Hybriden - etwas synthetisch; der Übergang von Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche.

Mit etwas Übung und Routine gelingt die Dosierung der Bremse aber gut.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Obwohl in der unteren Mittelklasse angesiedelt, ist die Sicherheitsausstattung des UX 250h sehr umfangreich - das ist vorbildlich. Fast alles ist sogar Serie, wie beispielsweise das vorausschauende Notbremssystem mit Kollisionswarnung, die Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ungewöhnlich: Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist nicht erhältlich. Die automatische Distanzregelung (ACC), die auch manuell als einfacher Tempomat aktiviert werden kann, ist wiederum Serie. Aufpreis kostet lediglich das Assistenz-Paket, das neben einem Head-Up-Display (Projektion in die Windschutzscheibe) den Spurwechselassistenten und den Ausparkassistenten enthält, welcher beim rückwärts Ausparken vor querendem Verkehr oder Personen warnt. Die Müdigkeitserkennung ist wiederum Serie.

### 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der UX 250h sehr gut ab, er erzielt 96 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 05/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Fahrer und Beifahrer werden zusätzlich durch Knieairbags geschützt. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie nur bis 1,70 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Auf allen Sitzplätzen werden Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Nach einem Unfall setzt der Lexus automatisch einen Notruf ab (eCall).

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine vorgesehenen Verstaueorte, Platz bietet sich unter dem Kofferraumboden wie im Testwagen an - dort sind sie aber im Falle eines Unfalls und bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)



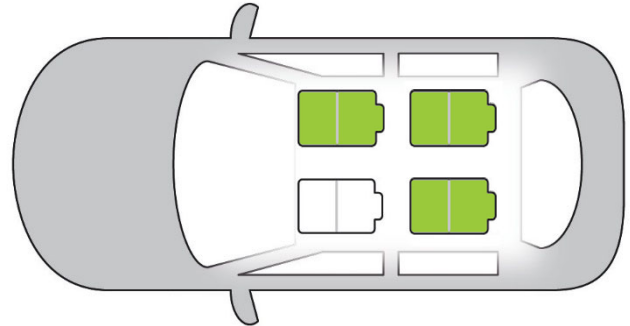
## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem Lexus UX 250h mit 85 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 05/2019). Mit den Gurten kann man Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut befestigen, auf der Rückbank links und rechts gelingt das auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung einwandfrei. Für den Beifahrersitz ist Isofix nicht erhältlich. Es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet, denn beispielsweise bei Kindersitzen mit Basis ist der Verstellbereich des vorderen Sitzes dann eingeschränkt. Zu beachten ist für die hinteren Außenplätze auch, dass hohe Kindersitze unter Umständen am Dachhimmel anstehen. Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze ungeeignet, es gibt keine Isofix-Halterung und über die Gurtbefestigung ist dennoch ein sicherer Stand schwer zu erreichen. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu leicht bedienbar - eben auch von den Kindern selbst.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es noch gute 82 Prozent, die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Randbereiche der Motorhaube und vor allem die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Der City-

Notbremsassistenten mit Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des UX 250h mit 2,0 l-Hybrid-Benziner liegt bei 5,4 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 146 g je Kilometer. Im Bereich CO<sub>2</sub> gibt es dafür 35 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des kompakten Lexus bei 3,9 l,

außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,7 l/100 km. Der 2,0 l-Benziner ist damit deutlich weniger sparsam als der 1,8 l-Motor im Lexus CT 200h - hat aber auch spürbar mehr Leistung.

### 2,6 Schadstoffe

Im Bereich Schadstoffe sieht es ähnlich aus, auch hier kann der der 2,0 l-Hybrid nicht ganz überzeugen. Die gesetzlichen Vorgaben werden natürlich eingehalten, die strengerer Anforderungen des Ecotest kann der Lexus aber nicht vollständig erfüllen. So sind die Partikelemissionen etwas erhöht und es steigen die CO-Emissionen im Autobahnabschnitt deutlich an. Daher

gibt es nur 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Zählern kommt der UX 250h auf undankbare 69 Punkte - undankbar deshalb, weil um einen Punkt der vierte Stern verpasst wird. Das Gesamtergebnis im ADAC Ecotest lautet damit drei von fünf Sterne.

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der UX 250h insgesamt noch gut ab - er ist eine vergleichsweise günstige Möglichkeit, einen Lexus zu fahren. Der Grundpreis ist mit 37.550 Euro zwar nicht niedrig, allerdings fällt die Ausstattung insbesondere im Sicherheitsbereich recht umfangreich aus. Serie sind u.a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, viele Assistenten, 17-Zoll-Alufelgen, DAB+ Empfang und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Parksensoren vorn und hinten sowie den Spurwechselassistent (inkl. Ausparkassistent) kann man

im Paket hinzubestellen. Der gut ausgestaffierte Testwagen kostet 44.150 Euro - angesichts der Ausstattung und der gebotenen Leistung keine überzogene Forderung. Eine Inspektion ist zwar nur alle zwei Jahre bzw. 30.000 km nötig, zum Ölwechsel will Lexus seine UX 250h aber jedes Jahr und spätestens nach 15.000 km sehen - für Wenigfahrer ungünstig. Die Steuer liegt bei niedrigen 92 Euro pro Jahr (nach WLTP-CO2-Wert), die Versicherung kommt aufgrund der hohen Kasko-Einstufungen relativ teuer.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	UX 200 Automatik	UX 250h Automatik	UX 300e
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1987	4/1987	-
Leistung [kW (PS)]	126 (171)	135 (184)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/4800	n.b.	300/0
0-100 km/h [s]	9,2	8,5	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	177	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	125	94	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/26	19/27/26	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	100	40	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	684	673	k.A.
Preis [Euro]	33.484	35.385	n.b.

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Hybridmotor (Voll-Hybrid, Otto/Elektro), Euro 6d-TEMP (WLTP)	
Hubraum	1.987 ccm
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	121/94 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	225/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.499/1.840/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.540/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km /12 Jahre
Produktion	Japan, Kitakyushu

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005A
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,9/4,8/7,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	123 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	190/570/1.025 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>96 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>69 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>149 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>380 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	694 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1)</sup>	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/26		
Basispreis UX 250h Executive Line Automatik	37.550 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.03.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.489 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1)</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	1.550 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	1.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.550 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.200 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.550 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	1.550 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	950 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,4**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,4</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,5
Federung	2,6	Schadstoffe	2,6
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Juni 2020  
Test und Text: M. Ruhdorfer