



Lexus RX 450h+ Executive Line AWD CVT

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (227 kW/309 PS)

Obwohl man den RX hierzulande recht selten im Straßenbild sieht, gehört er in Europa zu den wichtigsten Modellen des Herstellers. Die Japaner sind seit ein paar Jahren auf der Überholspur und steigern sukzessive den Absatz und entsprechend auch den Marktanteil – insbesondere in Europa. Toyotas Premium-Tochter gibt es aber erst seit den 1980ern – dennoch ist von Anfang an klar, dass die Nähe des Markennamens zum Wort „Luxus“ kein Zufall ist. Das Top-SUV der Japaner ist der RX, welcher sich als Plug-in-Hybrid für mindestens 82.800 Euro in der gehobenen Executive-Ausstattungsline dem ADAC Autotest stellt. Die fünfte Generation der Baureihe steht wie auch der NX auf der GA-K-Plattform, hat aber einen längeren Radstand und zusätzliche Versteifungen bekommen. Klammert man den unter Last nervig lauten Verbrenner aus, besticht das SUV mit einem guten Langstreckenkomfort: Wertige Materialien, eine gute Geräuschdämmung, bequeme Sitze und das bemerkenswert komfortable Stahlfahrwerk sorgen für pure Entspannung. Auch in puncto Sicherheitsausstattung wie auch Fahrerassistenz (größtenteils Serie) macht der Lexus eine gute Figur. Abgesehen von den guten Fahrleistungen zählt Dynamik nicht zu den Stärken des schweren PHEV: Der Bremsweg ist zu lang, die Karosserie wankt deutlich bei sportlicher Fahrweise und im ADAC Ausweichtest zeigt das SUV deutliche Schwächen. Ebenfalls verbesserungswürdig sind die elektrische Reichweite von nur 60 km und der Verbrauch von 7,1 l Benzin auf 100 km, wenn man mit leerer Batterie unterwegs ist. Unter Strich ist der RX 450h+ dennoch eine Alternative mindestens zur europäischen Premium-Konkurrenz – leider ist der Preis recht happig. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q7, BMW X5, GWM WEY 05, Mazda CX-80, Mercedes-Benz GLE, Volvo XC90.

⊕ wertige Materialien, kraftvoller Antrieb, guter Langstreckenkomfort, bequeme Sitze, komfortables Fahrwerk, reichhaltige Sicherheitsausstattung

⊖ magere rein elektrische Reichweite, nerviger Verbrenner, starkes Wanken bei dynamischer Ambition, langer Bremsweg, teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,6
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,1
	Transport	2,0
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,7

Ecotest ★★★★★☆

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Der Lexus RX 450h+ ist nicht nur in der gehobenen Ausstattungslinie Executive Line ein rundum hochwertiges Fahrzeug, wobei der aufgerufene Preis jenseits der 80.000 Euro die Messlatte entsprechend hoch aufhängen lässt. Das SUV präsentiert sich sauber gefertigt und besticht mit zahlreichen extra Verkleidungen, wie auch zusätzlichen Schutzelementen. So werden z. B. die mit doppelten Türdichtungen ausgestaffierten Einstiege zusätzlich im unteren Bereich mit einer weiteren Dichtung vor Dreck geschützt. Getrübt wird der Eindruck beim Blick ins Detail: Hier und da sitzen Teilkomponenten wie beispielsweise die Scheinwerfer nicht exakt und bei der Ummantelung von Kabelsträngen unter der von zwei Gasdruckfedern gehaltenen Motorraumklappe gibt es noch Verbesserungspotenzial. Bis auf das weitgehend unverkleidete Heck und die nur teilweise geschützten Seiten ist der Unterboden aerodynamisch günstig geschlossen gestaltet. In

puncto Materialqualität im Innenraum kann der Japaner jedoch überzeugen: Leder und geschäumte Kunststoffe werden vielerorts eingesetzt, die Säulenverkleidungen, der Dachhimmel und die Sonnenblenden sind wertig mit Samt überzogen. Oberflächen aus Pianolack und Zierelemente in Chrom-matt runden die standesgemäße Anmutung ab. Selbst die teilweise aus hartem Kunststoff bestehenden Türverkleidungen wie auch der untere Bereich des Armaturenbretts sind haptisch ansprechend gestaltet. Aber auch hier offenbart der "Griff" ins Detail Schwächen: Scharfe Gusskanten lassen sich beispielsweise um die Lenksäulenverkleidung erfühlen, die Türverkleidungen sitzen nicht optimal, vielerorts lassen sich bei beherztem Griff Knistergeräusche provozieren und angesichts des Preisniveaus dürften die haptischen Bedienelemente straffer sitzen.

3,3

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Lexus RX 450h+ im Ecotest bei 62 km – ein überschaubares Ergebnis, zumal das „+“ im Namen laut Hersteller die elektrische Reichweite und hohe Leistungsfähigkeit der 18,1-kWh-Lithium-Ionen-Batterie (brutto) unterstreichen soll. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit dem 55-l-Tank auf Basis des Verbrauchs im Ecotest von 7,1 l/100 km rund 775 km weit. Für das Aufladen der leeren Batterie sollte man wenigstens zweieinhalb Stunden einplanen – der Lexus kann nur mit maximal 6,6 kW (AC, Steckertyp-2) laden. Einen praktischen CCS-Anschluss zum Laden an einer DC-Schnelladesäule hat der Plug-in-Hybrid nicht zu bieten. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 15,6 kWh Strom inklusive der Ladeverluste benötigt. Serienmäßig liegen dem 2,1-t-Koloss sowohl ein Mode-3-Kabel als auch Adapter für die Haushaltssteckdose bei.

⊕ Die erlaubte Zuladung des Testwagens liegt bei sehr guten 646 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt schwerem Gepäck. Auch die Anhängelast kann sich für ein SUV der oberen Mittelklasse sehen lassen: 2.000 kg darf der RX an den

Haken nehmen, sofern der Anhänger über eine Bremse verfügt. Sonst sind nur 750 kg erlaubt. Die Stützlast von 80 kg auf der optionalen Anhängerkupplung reicht locker für zwei E-Bikes samt Fahrradheckträger. Zudem sind 75 kg auf der serienmäßigen Dachreling erlaubt.

⊖ Die Außenlänge von 4,89 m und die Fahrzeugbreite von 2,22 m (inkl. der Außenspiegel) machen den RX 450h+ in der Stadt sperrig und der Wendekreis von 12,5 m fällt unhandlich groß aus. Hinter der Ladeklappe verbirgt sich eine weitere umständliche Kappe über dem Typ-2-Anschluss. Die Tankklappe wird wie bei Plug-in-Hybriden mit Benzinmotor üblich aus dem Innenraum heraus per Taste geöffnet – leider bietet der Lexus keinen wirksamen Fehlbetankungsschutz. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es ist nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig an Bord. Ein Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls nicht erhältlich – zumindest in Deutschland. Angesichts der Aussparungen unter dem Ladeboden ist entsprechendes Werkzeug in anderen Märkten eventuell verfügbar.

3,0 Licht und Sicht

Erwartungsgemäß fällt die Sicht auf den Verkehr ob der hohen Sitzposition erhaben aus – die Übersicht über die Fahrzeugenden ist hingegen erschwert. Nach vorn ist es herausfordernd die Front über die sehr lange Haube einzuschätzen, zudem weist die Karosserie einen beträchtlichen Überhang nach vorn auf. Das hintere Fahrzeugende lässt sich dank der großen Heckscheibe mit tief liegender Fensterunterkante und des steilen Hecks einigermaßen abschätzen. Einen Einparkassistenten gibt es für den Lexus erst ab der Luxury-Ausstattungsline, dafür aber sind die Parksensoren rundum beim Executive Serie, wie auch die 360-Grad-Kamera. Leider kann die Schärfe des Bilds bei Dunkelheit nicht überzeugen – dafür verfügt die Heckkamera über eine Waschdüse und kann sich damit wirksam gegen Schmutz wehren. Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem RX ein mäßiges Zeugnis aus. Hieran sind hauptsächlich die rundum breit ausgeführten Dachsäulen schuld. Besonders stören die nicht versenkbaren Kopfstützen und sehr breiten D-Säulen das Blickfeld nach hinten. Serienmäßig ist der Lexus mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, ab der zweiten Ausstattungslinie Business immer mit je drei getrennten Leuchtkörpern. Der Lichtteppich ist zwar leicht inhomogen, aber insgesamt gut. Dem Fernlicht fehlt es jedoch etwas an seitlicher Ausleuchtung – es ist stark zentral gebündelt. Die Leuchtweite wird serienmäßig automatisch an den Beladungszustand angepasst. Ein Kurvenlicht oder adaptive Lichtverteilung hat der Japaner nicht zu bieten, dafür aber ein separates Abbiegelicht und einen statischen Fernlichtassistenten. Letzterer kann aber der Linie Luxury auch gezielt andere Verkehrsteilnehmer abblenden.

⊕ Serienmäßig kommt der Lexus mit einem automatisch abblendenden Innenspiegel. Die Funktion lässt sich zudem am Spiegel bei Bedarf deaktivieren. Ein digitaler Innenspiegel ist der Luxury-Linie vorbehalten. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und können somit zur Verringerung toter Winkel beitragen. Der Spiegel auf der Fahrerseite kann zudem serienmäßig automatisch abblenden. Mittlerweile eine Seltenheit: Serienmäßig verfügt der Lexus RX 450h+ über eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung des Gegenverkehrs verringern kann.

⊖ Die Scheibenwischer mit in die Wischerarme integrierten Waschdüsen können nicht überzeugen. Zudem wird auf

2,1 Ein-/Ausstieg

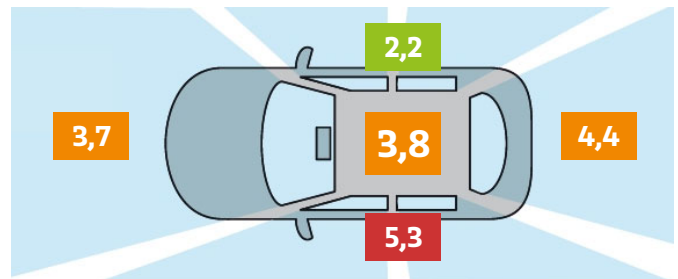
⊕ Wie bei vielen anderen SUV auch schlägt hier die Stunde des Lexus RX: Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn wie hinten komfortabel. In der niedrigsten Einstellung befindet sich der Fahrersitz angenehme 59 cm über der Straße und fährt bei



U. a. die breiten D-Säulen erschweren die Sicht nach hinten. Die Front ist wegen des langen Karosserieüberhangs zusätzlich schwer einschätzbar.

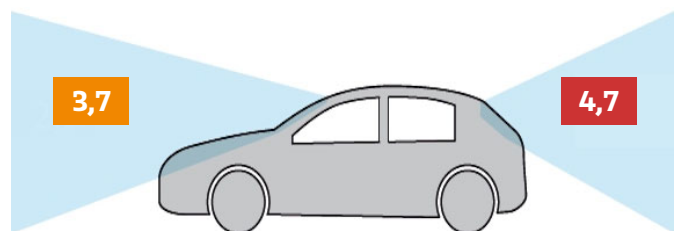
Rundumsicht

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.



beiden Seiten der Frontscheibe ein breiter Bereich nicht von den Wischern erfasst. Mit eingeschaltetem Warnblinker lässt sich die Fahrtrichtung nicht mehr anzeigen, was beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende ein erhöhtes Risiko darstellen kann.

Bedarf gemeinsam mit dem Lenkrad serienmäßig aus dem Weg, um den Zustieg weiter zu erleichtern. Lediglich die konzeptbedingt hohen Schweller und die beim RX sehr schräge A-Säule trüben den Eindruck etwas. Die vorderen

Türen verfügen über drei Raststufen, wobei die Haltekräfte stärker ausfallen dürften. Dafür steigt man hinten umso komfortabler zu: Der Einstieg ist sehr großzügig bemessen, sodass bereits die erste der beiden Raststufen der großen und langen Türen einen ausreichenden Einstiegs-Korridor freigeben. Nur die Schwellerhöhe lässt leichte Kritik zu. Dafür kann man auf der Rückbank von der einen zur anderen Seite leicht durchrutschen, denn es gibt keinen störenden Mitteltunnel. Haltegriffe sind an allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Serienmäßig an Bord ist immer ein schlüsselloses Schließsystem und ab der Ausstattungslinie Executive auch der Lexus Digital Key. Auf- und zusperren lässt sich das SUV

entweder per Fernbedienung oder mittels der Sensorik an allen vier Türgriffen sowie der Heckklappe (Funktion nicht deaktivierbar). Positiv: Das Fahrzeug verfügt über einen ausreichenden Diebstahlschutz und kann nicht mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Der Lexus Digital Key ermöglicht zudem die Nutzung von bis zu fünf verschiedenen kompatiblen Handys als Schlüssel (die ersten vier Jahre kostenfrei). Nach dem Aufsperrern bei Dunkelheit werden serienmäßig die äußeren Türgriffe erleuchtet sowie die Scheinwerfer und Lampen unter allen Türen nach dem Öffnen eingeschaltet.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Lexus RX ist den Fahrzeugabmaßen entsprechend groß. Bis zur Kofferraumabdeckung passen sehr gute 505 l hinein und bei Beladung bis unters Dach immer noch gute 665 l. Alternativ lassen sich auch bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Legt man die Rücksitzlehnen um, kann man bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) gute 875 l laden. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen fasst der Lexus 1.495 l. Weitere 35 l gehen unter den Ladeboden.

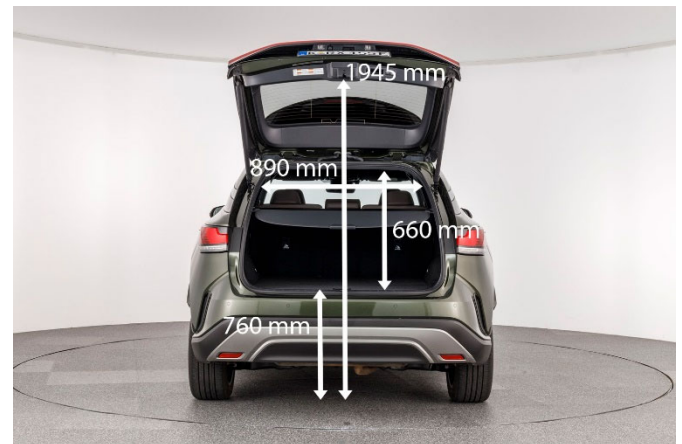


Das Ladevolumen beträgt 505 bis maximal 1.495 Liter. Weitere 35 Liter gehen unter den Ladeboden.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt beim Lexus elektrisch. Bei Bedarf auch per Fußgeste unter der Heckschürze, wobei der RX das Öffnen unter energischem Piepen verweigert, wenn man zu dicht hinter der Klappe steht. Erst ab einer Körpergröße von 1,95 m kann man sich an der Klappe stoßen – nicht am Schloss, denn dieses steht kaum ab und ist zudem stark ummantelt. Die Kofferraumöffnung ist riesig und gibt den gut nutzbaren Laderaum frei, dessen Seiten mit kratzunempfindlichem Teppich ausgekleidet sind. Leider fährt das Rollo nicht automatisch weg, welches zudem recht fummelig hinter den Sitzlehnen befestigt ist. Ein praktischer 12-V-Anschluss ist links vorhanden, um beispielsweise eine Kühlbox zu betreiben. Vorbildlich: Durch die LEDs rechts und links sowie in der Heckklappe wird der Kofferraum gut beleuchtet. Legt man die Rücksitzlehnen um, gibt es zwar keine Stufe, allerdings steigt der Ladeboden im Bereich der Lehnen etwas an. Die Bordwand ist nahezu auf einer Höhe mit der Ladekante, was das Ausladen schwerer Gegenstände erleichtert. Praktisch, wenn man beide Hände voll hat: Neben der Schließaste in der Klappe gibt es eine weitere Taste, welche nach dem Schließen automatisch das Fahrzeug verriegelt.

⊖ Die Ladekante liegt mit 76 cm ungünstig hoch über der Straße, was das Be- und Entladen erschwert. Für das



Die Heckklappe öffnet elektrisch, bei Bedarf auch per Fußgeste unter der Heckschürze. Mit 76 cm liegt die Ladekante ungünstig hoch und erschwert das Beladen.

ausgebaute Rollo gibt es keinen gesonderten Platz, beispielsweise unter dem Ladeboden. Dieser lässt sich im vorderen Bereich zudem nicht aufgestellt fixieren. Nur der hintere Bereich lässt sich per Strick und Haken oben an der Kofferraumöffnung befestigen, um u. a. an das Pannenset zu gelangen.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen in Reihe zwei lassen sich manuell per Hebel unten am Drehpunkt zwischen Bank und Lehne dreigeteilt umklappen, wobei die mittlere Lehne standardmäßig an die rechte Lehne gekoppelt ist. Die mittlere wird oben an der Lehne manuell entriegelt. Zusätzlich können die Lehnen auch links vom Kofferraum aus per Tastendruck elektrisch entriegelt werden und fallen dann allein um. Da die Lehnen oben kein Schloss haben, können die Gurte auch nicht

eingeklemmt werden. Allerdings liegen die Gurte nur auf einer Wulst auf und sind damit nicht solide fixiert. Taschenhaken und Ösen zur Befestigung eines Gepäcknetzes (horizontal und vertikal) sind vorhanden, Seitenfächer rechts und links hingegen nicht. Dafür bietet der vollständig verkleidete Bereich unter dem Ladeboden Staufächer und macht zudem einen wertigen Eindruck. Ein Transport- oder Schienensystem gibt es nicht.

2,2 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des RX ist übersichtlich gestaltet und erinnert an vergangene Tage – im positiven Sinne. Man findet sich schnell zurecht, denn es gibt zahlreiche bewährte Bedienelemente an vertrauter Position. Erfreulicherweise ist der Großteil davon als haptische Tasten ausgeführt, sodass die grundlegenden Funktionen selbst für Fahrzeugneulinge rasch verinnerlicht sind. Sicherlich wirkt das Cockpit nicht so clean wie bei manch einem Konkurrenten, auch wegen der vielen Lenkradtasten. Der Bedienbarkeit schadet es aber nicht – hier gelingt Lexus ein guter Kompromiss. Hinter dem Lenkrad befindet sich das digitale 12,3-Zoll-Instrumentendisplay, welches in puncto Darstellung und Auflösung aus heutiger Perspektive etwas altbacken und überladen wirkt. Zentral befindet sich stets die Tachoeinheit, welche einen gewissen Grad an Individualisierung zulässt. Das rechte Drittel wird regelrecht für den Lade- und Tankfüllstand verschwendet, links „stapeln“ sich alle anderen Informationen. Zu bemängeln haben wir, dass es keinerlei Informationen zur Temperatur des Verbrenners gibt. Eine Information über das eingeschaltete Licht bietet das Display auch nicht – man kann nur die Schalterstellung im Blinkerhebel ertasten. Immerhin leuchtet eine LED bei aktiviertem Fernlichtassistenten im Hebel. Optional (Technologie-Paket) ist das 10-Zoll-Head-up-Display, welches Inhalte farbig in die Frontscheibe projiziert. Mit dem Paket kommen allerdings auch berührungsempfindliche Bedienelemente am Lenkrad. Die Bedienung des Infotainments erfolgt vorrangig per Toucheingaben auf dem 14-Zoll-Zentralsdisplay. Dieses ist recht tief und weit vorm Fahrer weg angeordnet, sodass eine zielsichere Bedienung des rechten Bildschirmrands insbesondere bei unebener Fahrbahn zur Herausforderung wird. Einen praktischen Dreh-Drück-Steller gibt es beim RX nicht. Hybrid erfolgt die Bedienung der Klimateinheit: Grundfunktionen liegen entweder als haptische Taste unter dem Display (u. a. Heckscheibenheizung), sind dauerhaft im unteren Displaybereich eingeblendet (u. a. Automatikmodus) oder werden über die unpräzise rastenden Rädchen für



Zahlreiche haptische Bedienelemente ergänzen die Touch-Bedienung über das 14-Zoll-Infotainmentdisplay.

die Temperatur bedient. Weitere Funktionen wie z. B. die Sitzheizung sind je nach Modus in der Zeile darüber permanent im Display eingeblendet, oder werden per Klick temporär (u. a. bei Navigation) dargestellt – um den Bildschirm nicht zu überladen.

⊖ Abzüge gibt es bei der Bedienung und sprachlichen Gestaltung des Infotainments. Der Funktionsumfang ist enorm und man muss viel suchen – trotz der permanent auf der linken Seite eingeblendeten Schnellwahltasten. Zudem stößt man leider wie auch bei anderen Toyota-Modellen immer wieder auf unglückliche Bezeichnungen, die vermutlich aus holprigen Übersetzungen stammen. Das führt u. a. zu langen, sperrigen Bezeichnungen in kleiner und schmaler Schrift. Außerdem bedarf es teils unnötig vieler Bedienschritte, wie z. B. für das Abschalten der akustischen Warnung bei Überschreitung des Tempolimits. Hier sind sechs Schritte über verschiedene Untermenüs notwendig – andere Hersteller bieten hier Shortcuts auf erster Ebene. Die Fenster lassen sich nicht über die Fernbedienung von außen bedienen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia macht der Lexus eine gute Figur, auch wenn ihm kleine, aber feine Details mit Blick zur Konkurrenz fehlen. Ein Radio samt Digitalempfang ist selbstverständlich immer dabei, wie auch die Bluetooth-Freisprechanlage inklusive Audiostreaming. Eine erweiterte Sprachsteuerung gehört ebenfalls zum Funktionsumfang, welche sich im Alltag durchaus als hilfreich erweist. Kabellos kann das Smartphone per Apple CarPlay oder Android Auto mit dem Lexus gekoppelt werden – die Integration und Bedienung auf dem großen Zentraldisplay klappt tadellos. Das Lexus Link-System ist immer mit an Bord und bietet zum einen die cloudbasierte Navigation mit Verkehrsinformationen in Echtzeit und zum anderen Konnektivitätsdienste: Für zehn Jahre kostenfrei lassen sich Standardinfos per Lexus Link+-App abrufen (u. a. Standort oder Fahrzeugzustand). Ebenfalls kostenfrei, aber nur für die ersten vier Jahre, sind Remotedienste dabei, u. a. zur Bedienung der Standklimatisierung. An USB-Schnittstellen mangelt es nicht: Insgesamt drei USB-C-Anschlüsse sind in Reihe eins vorhanden

und zwei hinten. Erfreulich für Nutzer nicht ganz aktueller Geräte: Lexus spendiert dem RX vorn auch noch eine USB-Typ-A-Schnittstelle. Ansonsten lässt sich das Telefon kabellos in der Mittelkonsole laden – aufpreisfrei. Das serienmäßige Lautsprechersystem von Panasonic mit zwölf Boxen hat viel Druck. Wer mehr will, bekommt ab der nächsthöheren Ausstattungslinie Luxury das Mark Levinson High-End-Audiosystem, die automatische Einparkfunktion u. a. per Handy (Advanced Park) und auch eine Schuko-Steckdose im Fond. OTA (Over-the-Air) wird der RX dank Internetanbindung stets softwareseitig auf Stand gehalten – einen WLAN-Hotspot kann er für Mitreisende aber nicht bieten. Plant man längere Routen, ist das Navigationssystem bemüht Ladesäulen in die Streckenplanung zu integrieren. Leider wirkt es jedoch so, als würden Fahrzeug und Navigationssystem bei der Einteilung der Energie bzw. Wahl des Antriebs nicht konsequent zusammenarbeiten, sodass die vorgeschlagenen Säulen im Alltag eher informativ zu betrachten sind.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot im Lexus RX 450h+ ist in Reihe eins erhaben – wie man es auch angesichts der Fahrzeugabmaße erwartet. Die Vordersitze lassen sich passend für bis zu 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit genügt für Insassen jenseits der zwei Meter. Mehr als ausreichend bemessen ist die Innenbreite, sodass das Raumgefühl für die Frontinsassen trotz der einnehmenden Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie kaum eingeschränkt wird. Der dunkle

Dachhimmel ist Geschmacksache und wirkt im ersten Moment etwas drückend – wählt man eine helle Innenausstattung, wäre er entsprechend ebenfalls hell. Optional ist zudem ein elektrisches Panoramaglasdach zu haben, welches für einen stetigen Lichteinfall sorgt. Serie ist die mehrfarbige Ambientebeleuchtung, dessen Helligkeit je nach Zone einstellbar ist.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Das Raumangebot im Fond ist nicht ganz so erhaben, aber immer noch gut. Sind die Vordersitze für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für mehr als 2,10 m große Menschen. Limitierend ist die Kopffreiheit, die noch für 1,95 m groß Gewachsene genügt. Lexus wendet bei der Gestaltung der C- und D-Säule einen optischen Trick an: Die schwarze Farbgebung und der Schwung sorgen dafür, dass zum einen der Eindruck erweckt wird, dass das Dach schwebt. Zum anderen wirkt der RX wesentlich Coupé-hafter, als er tatsächlich ist, was der Kopffreiheit zuträglich ist. Die Innenbreite reicht für zwei Personen auf der Rückbank locker aus, für drei Insassen mit schmaler Statur nebeneinander auf kürzeren Strecken auch. Leicht getrübt wird das subjektive Raumempfinden von der hohen Seitenlinie und der neben dem Kopf befindlichen C-Säule. Dafür setzt sich die Ambientebeleuchtung hinten fort und vom optionalen Panoramadach hätten die Fondinsassen ebenso etwas.



Hinten ist Kopffreiheit für Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend. Die Beinfreiheit reicht sogar für Insassen bis 2,1 m Größe.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt – immerhin lässt sich die Rücksitzbank in ihrer Neigung asymmetrisch einstellen. Ab der Ausstattungslinie Luxury ist dies sogar dreigeteilt elektrisch möglich. Längs lässt sich die Bank nicht verschieben, dafür bleibt die Mittelarmlehne im Fond unabhängig von der Neigungseinstellung der Lehne stets parallel. Bei den Ablagen vorn haben die Japaner nicht gespart: Neben den großen Türfächern gibt es u. a. teilweise in der Tiefe verstellbare Becherhalter, ein Fach links neben dem Lenkrad, ein Brillenfach in der Deckenkonsole, eine geschlossene Ablage unter der Armlehne (von beiden Seiten aufklappbar)

und ein weiteres schließbares Fach vorn in der Mittelkonsole, welches u. a. USB-Anschlüsse und die induktive Ladeschale für das Smartphone beinhaltet. Die Fächer sind sogar teilweise beflockt, wie auch das Handschuhfach. Dieses fällt zudem recht groß aus und ist beleuchtet sowie abschließbar. Klimatisiert wird es hingegen nicht. Hinten ist das Angebot auch gut: Die Türfächer sind ausreichend groß, geschlossene Lehnentaschen für Literatur gibt es an den Lehnen der Vordersitze, ein geschlossenes Fach in der Mittelarmlehne wie auch zwei starre Becherhalter sind vorhanden und praktische Jackenhalter sind ebenfalls mit an Bord.

1,9 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Obwohl der RX 450h+ als Executive auf die adaptiven Dämpfer der höheren Ausstattungslinien verzichten muss, ist der Federungskomfort insgesamt bemerkenswert gut. Die Vorderräder werden von einer einfachen McPherson-Konstruktion samt Stabilisator geführt. Hinten haben sich die Ingenieure eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion samt separatem Achsträger überlegt. Grundsätzlich ist die Abstimmung gelungen und minder schaukelig, als man vermuten könnte. Zu Hause fühlt sich der Lexus auf langen Autobahnetappen oder auf der Landstraße, gern auch mit mäßiger Fahrbahnqualität. Die Kombination aus hoher Aufbaumasse (Leergewicht gut 2,1 t), langen Federwegen und

weicher Abstimmung sorgt für eine niedrige, Gelassenheit ausstrahlende Aufbau-Hubeigenfrequenz, ohne dabei an schweren Seegang zu erinnern. Auch bei der Überfahrt von Kopfsteinpflaster fühlt man sich weit weg von den Unebenheiten und weitgehend entkoppelt. Innerorts bei geringerem Tempo dürfte das Fahrwerk aber etwas sensibler ansprechen – hier machen sich auch die schweren Räder (21 Zoll, 235er Breite) bemerkbar. Einseitige Anregungen steckt der Lexus ebenfalls nicht ganz so gelassen weg, wie auch Querhindernisse. Hier wäre mit den adaptiven Dämpfern sicher noch ein deutlicher Zugewinn möglich.

2,0 Sitze

⊕ In Sachen Sitzkomfort vorn wie hinten gibt es kaum etwas auszusetzen – hier setzt sich der ausgesprochen gute Langstreckenkomfort weiter fort, obwohl im Executive „nur“ die Normalsitze verbaut sind. Sowohl die Lehnen als auch Sitzkissen sind angenehm gepolstert, nur der Seitenhalt dürfte auf dem eher rutschigen Leder etwas besser ausfallen. Bei den insgesamt acht Einstellmöglichkeiten vorn vermissen wir jedoch eine ausziehbare Beinauflage und Vier-Wege-Lordosenstütze – nur die Zwei-Wege-Variante ist mit an Bord. Beim Luxury wäre beides mit dabei. Zusätzlich dürfte man in der Klasse auch eine einstellbare Sitzwangenbreite zumindest

optional wie auch Massagefunktion erwarten – die gibt es aber beide nicht. Dafür können die Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegelposition gespeichert werden. Die Fahrerumgebung rundum ist angenehm weich gestaltet, sodass sich problemlos viele Kilometer abspulen lassen. Auch hinten lässt es sich kaum klagen. Positiv fällt uns zudem die Gestaltung der Rückbank auf, welche einen angenehmen Kniewinkel und volle Auflage der Oberschenkel ermöglicht. Der mittlere Sitzplatz hinten ist zwar härter gepolstert, wäre aber durchaus ob der genügenden Breite und Beinfreiheit (kein Mitteltunnel) Mitfahrern zumutbar.

1,7 Innengeräusch

⊕ Beworben wird der Plug-in-Hybrid als „außerordentlich ruhig“ – dieser Einschätzung stimmen wir bedingt zu. Lexus spendiert dem RX rundum eine Akustikverglasung und die Radschalen haben eine zusätzliche Dämmung bekommen.

Tatsächlich zahlen sich die Bemühungen aus: Windgeräusche sind ab Autobahntempo nur in Form von leisem Säuseln um die Außenspiegel wahrnehmbar und bei den übrigen Fahrgeräuschen gibt es wenig Verbesserungspotenzial. Unsere

objektive Geräuschmessung bei Tempo 130 km/h bestätigt den subjektiveindruck: 63,5 dB(A) sind ein sehr guter Wert und entsprechen voll und ganz der Erwartungshaltung in der Klasse. Bei günstigen Bedingungen kann der Hybrid bis Tempo 135 km/h vollelektrisch bewegt werden – ein wesentlicher Grund für das sehr gute Messergebnis.

⊖ Sobald man dem Antrieb nämlich Leistung abfordert (nicht übertrieben) bzw. das Tempo auf der Autobahn weiter erhöht, verschlechtert sich das akustische Ambiente

dramatisch. Das stufenlose Getriebe scheucht den Vierzylinder sehr sensibel in übertrieben hohe Drehzahlen, sodass dieser schlagartig die Akustik mehr als dominiert. Selbst wenn die Drehzahlen tatsächlich zur Bereitstellung der Leistung notwendig sind, bleibt unklar, wieso Lexus bei der sonst so hervorragenden Dämmung dieses akustische Inferno zulässt – die Japaner können es ja. Zumal der dröhnende Vierzylinderklang keinesfalls zum Charakter des Fahrzeugs passt.

1,1 Klimatisierung

⊕ Bei der Klimatisierung bleiben erwartungsgemäß beim RX 450h+ wenig Wünsche offen – spätestens ab der getesteten Ausstattungslinie Executive ist fast alles Serie. Eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik hat der Lexus zu bieten, wobei im Fond nur die Temperatur eingestellt werden kann. Drei Intensitätsstufen sind für den Automatikmodus möglich, die allerdings umständlich im Menü aktiviert werden müssen. Eine Ionisierungsfunktion per Nano-e-Technologie ist ebenfalls mit an Bord, eine Beduftung hingegen nicht. U. a. per App lässt sich beim Plug-in-Hybrid der Innenraum vorklimatisieren und bei frostigem Wetter kann die beheizte Scheibenwischerablage helfen, Schäden an den Wischergummis durch Festfrieren zu vermeiden. Serie sind die

Sitz- und Lenkradheizung sowie die Sitzlüftung vorn, die bei Bedarf an die Klimaautomatik gekoppelt sind. Wer auch hinten beheizte Sitze möchte, muss den RX als Luxury bestellen. Auch für die Sitzbelüftung hinten bedarf es die nächsthöhere Ausstattung. Serienmäßig sorgen abgedunkelte Scheiben im Fond für Privatsphäre und Sonnenschutz – Rollos sind hingegen nicht lieferbar. Hinten sorgen Luft-Ausströmer unter den Vordersitzen und in der Mittelkonsole für Frischluft, ansonsten lassen sich auch die Seitenscheiben komplett in den Türen versenken. Eine Seltenheit heutzutage: Vorn und hinten lassen sich die Luftrichtung und der -strom bei den Ausströmern unabhängig voneinander einstellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Angetrieben wird der RX 450h+ als Teilzeitstromer von Lexus Hybridantrieb der vierten Generation. Der Hersteller kann durchaus als Pionier unter den Hybriden gelten, denn bereits 2005 boten die Japaner den weltweit ersten Hybridantrieb bei den Premiumfahrzeugen an. Damals war dies der RX 400h als Vollhybrid, welcher durch die teilweise Elektrifizierung des Antriebstrangs ein Zeichen gegen die sonst üblicherweise kraftstoffverbrauchsstarke Konkurrenz setzen sollte. Die Hybridkomponenten entwickelt Lexus größtenteils selbst, sodass man ein maßgeschneidertes System erwarten kann. Über der Vorderachse werkelt ein 2,5-l-Vierzylinder, der nach dem Atkinson-Zyklus betrieben wird. Er allein stemmt 185 PS und 227 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Zwischen dem Verbrenner und den Vorderrädern hängen ein stufenloses Automatikgetriebe und ein Synchronmotor mit 134 kW (182 PS). Die Hinterachse wird von einem 40 kW (54 PS) starken Synchronmotor angetrieben. Insgesamt bringt es das System auf 227 kW bzw. 309 PS. Die entweder per Typ-2-Stecker, vom Verbrenner betriebenen Generator oder via Bremsenergieerückgewinnung (Rekuperation) zur Verfügung gestellte Energie speichert der Lexus in seiner 18,1 kWh

(brutto) großen Batterie, die sich unter den Rücksitzen wie auch im Fahrzeugboden verbirgt. Sie ist luftgekühlt und verfügt sogar über ein Heizelement zur Steigerung der Effizienz. Die Fahrleistungen, die der 2,1-t-Koloss mit diesem komplexen Antriebssystem erzielt, sind beachtlich: Für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Lexus 6,5 s an. Das Einfädeln in den Verkehr (15 - 30 km/h) gelingt rasant in weniger als einer Sekunde und die simulierten Überholvorgänge von 60 auf 100 km/h bzw. 80 auf 120 km/h gelingen ebenfalls sehr schnell in 3,6 s und 4,4 s. Wird der RX rein elektrisch betrieben, braucht es allerdings vergleichsweise zähe 6,9 s für ersteres Überholmanöver. Elektronisch begrenzt wird der Vortrieb bei Tempo 200 km/h. Konzeptbedingt vermittelt das große SUV begrenzt Fahrspaß, ist aber alles andere als untermotorisiert.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Abgesehen von der Akustik ist der Verbrenner im Lexus gut entkoppelt. Vibrationen oder unkultiviertes Brummen sind kein ernstes Thema – elektrisch ist die Laufkultur ohnehin tadellos. Auch bei der Leistungsentfaltung gibt es nichts zu klagen – der Antrieb schiebt das SUV stets kontinuierlich und

gleichmäßig voran. Dass das Ansprechen im elektrischen Betrieb sehr direkt ist, braucht nicht weiter betont werden. Aber auch im reinen Verbrenner-Modus hängt der Lexus beachtlich gut am Gas, sodass spontane Fahrmanöver jederzeit eingeleitet werden können.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Weiteres Lob erntet der Antrieb im Kapitel Getriebe. Wegen des CVT-Getriebes und der E-Unterstützung werden keine klassischen Gänge gewechselt – entsprechend gibt es auch keine Rucke o. Ä. Der Wechsel zwischen den Antriebsformen geschieht auch weitgehend unauffällig, wie auch die Änderung der Fahrtrichtung. Selbst leicht rollend kann man von Vor- auf Rückwärts rasch wechseln, sodass flotte Wendemanöver tadellos klappen. Einzig die Mechanik des Wählhebels in der Mittelkonsole benötigt zu Beginn etwas Eingewöhnung. Neben vier dezidierten Fahrmodi (Normal,

Sport, Eco und Custom) hat man auch die Möglichkeit, das Getriebe in die S-Stellung zu bringen oder manuell „Gänge“ mit den Paddeln hinter dem Lenkrad zu „schalten“. In S dreht der Verbrenner einfach konsequent höher und bei der Wahl der „Gänge“ wechselt man ohne großartige Last auch nur das Drehzahlniveau, sodass man bergab beispielsweise ein etwas höheres Schlepptomoment bekommen kann. Tritt man stärker aufs Gas, schnell die Motordrehzahl sowieso hoch – egal welchen „Gang“ man vorher gewählt hat. Eine praktische Auto-Hold-Funktion hat der RX mit an Bord.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität macht das schwere SUV keine gute Figur. Auf einen Lenkimpuls reagiert der Japaner mit einer raschen Richtungsänderung und deutlichen Aufbaubewegungen, sodass das ESP hart eingreifen muss, um wieder Ruhe einkehren zu lassen. Das Fahrverhalten bleibt dabei aber insgesamt unkritisch. Den ADAC Ausweichtest besteht der Lexus hingegen nicht. Reißt man schlagartig am Lenkrad, wie es beim Ausweichen durchaus vorkommen kann, und dirigiert den Lexus ebenso flott wieder zurück in Richtung eigene Spur, löst man den Überschlagschutz aus: Um ein drohendes Umkippen zu verhindern, blockiert das ESP das kurvenäußere Vorderrad. Dadurch untersteuert das SUV schlagartig und würde dementsprechend unlenkbar in den Gegenverkehr rutschen. Lenkt man sensibler, kann man den RX aber durchaus durch den Parcours bekommen. Wohlgermerkt unter starkem Tempoabbau

durch das ESP, starkem Wanken und stark untersteuernd. Bei sportlichen Ambitionen ist mit dem trägen SUV wenig Dynamik zu holen, wie auch die Geschwindigkeitsmessungen belegen. In zu schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Lexus sicher. Setzt man noch einen Bremsimpuls, untersteuert er stärker. Lastwechselreaktionen durch abruptes Gaswegnehmen lassen sich sowohl im elektrischen- als auch verbrennungsmotorischen Modus nicht nennenswert feststellen. Das Heck bleibt stets sicher unter Kontrolle. Unpassend für den Fahrzeugcharakter: Der RX lässt sich merklich von Fahrbahnquerneigungen und Spurrillen beeindrucken.

⊕ Dank des Allradantriebs gibt es keinerlei Traktionsprobleme.

1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkung des RX ist insgesamt gut gelungen und leistet sich in keiner der Teildisziplinen eine ernsthafte Schwäche. Spätestens außerorts vermittelt die Lenkung die Neutrallage transparent und gibt angemessen Rückmeldung über den Haftungszustand an den Vorderrädern. Auch die Übersetzung passt gut zum Auto, sodass sich der Lexus präzise entlang kurviger Strecken zirkeln lässt. 2,8 Umdrehungen sind nötig,

um vom einen zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln. Eine Hinterachslenkung gibt es für den RX 450h+ nicht, diese bekommt nur das Topmodell RX 500h.

4,0 Bremse

⊖ Bei einer Vollbremsung (Mittel aus zehn Bremsungen) steht der Lexus erst nach 39,2 m – dafür gibt es nur ein ausreichendes Prädikat. Das Pedalgefühl geht in Ordnung, wobei zunächst einiges an Leerweg überwunden werden muss und das Pedal bei schnellem Tritt rasch verhärtet. Dosieren lässt sich die Bremskraft dank des ausgeprägten Druckpunkts ordentlich.

1,3 SICHERHEIT**0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Bei der aktiven Sicherheit ist der Lexus mit dem Safety System + der dritten Generation auf Stand – bereits mit der Serienausstattung bleiben kaum Wünsche offen. Eine Abstands- und Kollisionswarnung sind dabei, wie auch ein Notbremssystem. Setzt man zurück, warnt der Lexus zunächst, wenn er Querverkehr erkennt und greift dann bei Bedarf aktiv ein, um eine Kollision zu vermeiden. Bei den höheren Ausstattungslinien ist die Funktion auch an der Front serienmäßig dabei, beim Executive ist sie an das Technologie-Paket gekoppelt. Weitere Bestandteile des optionalen Pakets sind: Spurwechselassistent (Serie ist der Totwinkelwarner), Spurwechselautomatik (bei aktiviertem Lenkassistenten und betätigtem Blinker unterstützt der Lexus beim Spurwechsel) und die erweiterte Fahrerüberwachung. Serie ist ein klassischer Müdigkeitswarner. Selbst ohne Technologie-Paket erleichtert der Japaner das Fahren enorm und glänzt dabei mit einer guten Funktionsqualität: Ein Abstandsregeltempomat, klassischer Tempomat und Limiter sind immer mit dabei – alle Systeme übernehmen nach Tastendruck die von der Verkehrszeichenerkennung registrierte Geschwindigkeitsbeschränkung. Außerdem mit an Bord ist der Lenkassistent, welcher beim Halten der Fahrspur zuverlässig unterstützt. Zudem unterstützt der RX bei Ausweichmanövern und warnt beim Aussteigen, falls man von hinten kommenden Verkehr übersehen hat. Während des Bremsens verdeutlichen die flackernden Bremsleuchten die Gefahrensituation und das direkte Reifendruckkontrollsystem informiert mit konkreten Zahlenwerten über die Druckverhältnisse in den Pneus.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: Dezember 2022) erreicht das SUV 90 Prozent der maximalen Punkte bei der Insassensicherheit – ein gutes Ergebnis. Front- und Seitenairbags vorn, ein Centerbag zwischen den vorderen Sitzen und von vorn nach hinten durchgängige Kopfairbags sind immer mit dabei. Einen Knieairbag gibt es für den Fahrer.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

In der ersten Reihe lassen sich die Kopfstützen für bis zu 1,95 m große Personen einstellen und das SUV warnt vorbildlich, wenn sich einer der Insassen nicht anschnallt. Erkennt der RX einen drohenden Heckaufprall, schaltet er die Warnblinkanlage an und zieht ggf. die Bremse an. Letzteres geschieht ebenfalls, wenn der Lexus in einer Kollision verwickelt war, um die Folgen eines möglichen Folgezusammenstoßes zu mindern. Vorbildlich: Alle Türen sind mit Leuchten versehen, sodass andere Verkehrsteilnehmer auch bei Dunkelheit die offenen Türen

2,6 Kindersicherheit

⊕ 87 Prozent der möglichen Punkte bekommt der Japaner für seine gute Kindersicherheit im Test nach Euro NCAP-Norm. Drei Kindersitze lassen sich problemlos mit den Gurten fixieren. Die Platzverhältnisse genügen überall, um selbst rückwärtsgerichtete Babyschalen montieren zu können. Vorn gibt es leider keine Befestigungsmöglichkeit per Isofix, hinten auf den äußeren Plätzen samt i-Size-Freigabe schon. Der mittlere Platz ist aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte für die Montage eines Sitzes nicht zu empfehlen.

⊖ Beim Test haben wir festgestellt, dass der Lexus keinen zuverlässigen Fenstereinklemmschutz besitzt. Außerdem lässt sich die Kindersicherung der hinteren Türen über die einfachen Hebel zu leicht bedienen, sodass Kinder diese einfach außer Kraft setzen können.

1,7 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erzielt der RX gute 89 Prozent beim Test nach Euro NCAP-Norm. Lediglich die massiven A-Säulen bescheinigt das Komitee als besondere Gefahrenquelle. Der Notbremsassistent erkennt sowohl Fußgänger als auch

2,5 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

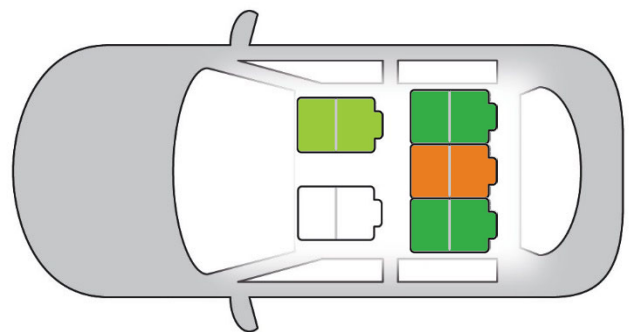
Eine wesentliche Motivation für das komplexe Hybridsystem ist die Einsparung von Kraftstoff gegenüber einem konventionellen Verbrenner. In Summe bringt es das System im Ecotest auf einen kombinierten Verbrauch von 2,7 l Super und 15,5 kWh pro 100 km. Damit einher geht ein CO₂-Ausstoß von 148 g/km und 34 der möglichen 60 Punkte im Ecotest. Absolut betrachtet ein befriedigendes Ergebnis, welches angesichts der Abmaße und Masse des SUV relativ betrachtet respektabel ist. Rein elektrisch verschlingt der Lexus mäßige 25,1 kWh/100 km und schafft daher auch nur überschaubare 60 km lokal emissionsfrei. Ausschließlich im Verbrenner-Modus liegt der Verbrauch bei ebenso mäßigen 7,1 l Super. Mit dem 55-l-Tank allein würde der RX gut 770 km weit kommen. Ist mal keine AC-

schnell erkennen können. Laut Preisliste sollen dem RX serienmäßig ein Nothammer und eine Notleuchte beiliegen, die wir allerdings nicht finden konnten.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen auf den äußeren Plätzen nur für 1,70 m groß gewachsene Insassen – in der Mitte bieten sie einen noch geringeren Schutz. Die Kombitasche für den Verbandkasten und das Warndreieck befinden sich schlecht erreichbar unter dem Kofferraumboden – insbesondere, wenn der Laderaum gefüllt ist.

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)

Radfahrer bis Tempo 80 km/h und kann damit einen Großteil von Zusammenstößen verhindern oder deren Schwere reduzieren.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0D	7,7B

Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8D	5,6B

Autobahn		
Durchschnitt	6,6D	7,6B

Gesamtverbrauch		
Durchschnitt	5,5D	6,5B

Ladesäule zur Hand, lässt sich der Akku auch mithilfe des Verbrenners laden, sodass man später rein elektrisch fahren kann. Über die Sinnhaftigkeit dessen aus energetischer Sicht lässt sich sicher streiten.

⊖ Im Test haben wir mit eingeschalteter Navigation und voller Batterie wiederkehrend festgestellt, dass der Lexus erstmal

seine elektrischen Reserven aufbraucht, um dann mit dem Verbrenner weiterzufahren. Hierbei rekurviert er zwar ab und zu, pendelt dann aber unterm Strich stets um einen niedrigen Batterieladestand herum. Hier wäre es wünschenswert, dass sich das System wie bei manch einem Konkurrenten gemäß der zu bewältigenden Strecke die Energiereserven effizienter einteilt.

2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des nach Euro 6e-Norm eingestuften Plug-in-Hybriden sind weitgehend gering. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus lässt der Lexus verbrennerseitig ein paar Punkte bei der CO-Belastung und dem Partikelaustritt liegen – letzteres trotz des verbauten Otto-Partikelfilters. Elektromotorisch entstehen lokal zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in

Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Verbrauch zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Unterm Strich landet der Lexus bei 37 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe beim Ecotest und erhält insgesamt ein Ergebnis von 71 Punkten. Das reicht für vier Sterne im ADAC Ecotest.

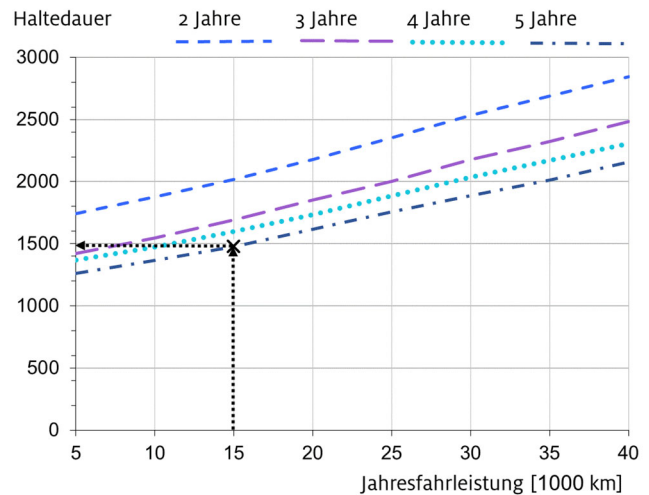
5,4 AUTOKOSTEN

5,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Selbst in der Basis ist der Lexus RX alle andere als ein Schnäppchen. In der Executive-Ausstattung werden für den RX 450h+ sogar mindestens 82.800 Euro fällig. Dafür ist die Liste an Sonderausstattungen kurz. Neben dem Technologie-Paket ist für den Executive noch das Panorama-Glasdach verfügbar, sonst nichts. Mehr als die Hälfte der beachtlichen monatlichen Kosten werden für den Wertverlust fällig. Zusätzlich stark belastend für das Portemonnaie sind die Einstufungen für die Versicherung: Typklasse 21 für die Haftpflicht, 32 für die Teilkasko und 31 für die Vollkasko. Lexus gibt immerhin drei Jahre bzw. für die ersten 100.000 km allgemeine Garantie auf den RX, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei auf den Lack. Auf Hybridkomponenten gibt es fünf Jahre Garantie. Alle zwölf Monate will der Lexus zur Inspektion, was gerade für Wenigfahrer ungünstig ist. Immerhin gibt der Hersteller mit jeder Inspektion ein Jahr Lexus Relax Garantie (bis 15 Jahre oder 250.000 km), welche das Kostenrisiko von Reparaturen reduziert und damit die Inspektionsaufwände ein Stück weit relativiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1478 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	RX 350h Comfort AWD CVT	RX 450h+ Comfort AWD CVT	RX 500h F Sport+ AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2487	4/2487	4/2393
Leistung [kW (PS)]	152 (207)	227 (309)	273 (371)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.	551/2000
0-100 km/h [s]	7,9	6,5	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,3 l S	3,3 l S	8,1 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	144	25	183
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/31/32	21/31/32	20/31/32
Steuer pro Jahr [Euro]	156	50	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	73.850	76.650	102.000

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100km pro t]*	1,3 + 7,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	2,1 237/410/701 35/937
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,39
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n. b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n. b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	2.487 ccm
Systemleistung	227 kW/309 PS bei 6.000 1/min
Max Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,10 l
CO ₂ -Ausstoß	75 g/km
Stirnfläche/C _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R21
Länge/Breite/Höhe	4.890/1.920/1.695 mm
Leergewicht/Zuladung	2.185/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	461/1.678 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	u. a. Japan, Miyawaka, Fukuoka

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Reifengröße Testwagen	235/ 50 R21 101W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx
Wendekreis links/rechts	12,4/12,5 m
Ecotest-Verbrauch	2,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,9/9,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	61 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	835 km
Innengeräusch 130 km/h	63,5 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2.134/646 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	505/875/1.495 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	132 Euro
Fixkosten	314 Euro	Wertverlust	888 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.478 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/32		
Basispreis RX 450h+ Executive Line AWD CVT	82.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.12.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	82.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.188 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. 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 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. *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 (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	2.100 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	2.100 Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Außenspiegel Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.235 Euro
Metalllackierung (grün)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.950 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,4

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Willy Roßmeier