



Lexus NX 350h Luxury AWD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (179 kW/244 PS)

Sich im dicht besetzten SUV-Markt von der Konkurrenz abzugrenzen ist ein ambitioniertes Ziel. Denn unzählige Modelle in jedweder Größen- und Leistungsklasse tummeln sich in diesem Revier. Und gerade Premium-Hersteller wie Audi, BMW oder Mercedes haben jede noch so kleine Segment-Lücke längst mit vielen unterschiedlichen Karosseriekonzepten gefüllt. Da haben es exotische Marken wie Lexus hierzulande nicht gerade leicht. Die Japaner haben sich als Nobelmarke von Toyota seit den Neunziger Jahren immerhin eine respektierte Sonderstellung und eine feste, wenn auch sehr kleine Fangemeinde erarbeitet. Und mit dem kompakten NX findet die tatsächlich ein ganz besonderes SUV im Mittelklasseformat. Dynamisch geformt, fein verarbeitet und mit dem ausgereiften Hybrid-Antrieb von Toyota bestückt, bietet der NX350h eigentlich alles, was das Käuferherz begehrt. Eine sehr umfangreiche Sicherheits- und Infotainment-Ausstattung, zügige Fahrleistungen und einen sparsamen Antrieb. Dabei besticht vor allem das Sound- und Infotainment-System mit top Klang, klarer Bildschirmauflösung und einfacher Bedienbarkeit. Dennoch sind knapp 70.000 Euro für den Allradler ein zu stolzer Preis. Auch wenn die Qualitätseindruck, die Verarbeitung und die Materialauswahl in der obersten Liga spielen. Beim Platzangebot und auch bei den Bremsleistungen ist der Japaner nämlich längst nicht Spitzenklasse. Dem sehr guten Gesamteindruck und einem guten Testergebnis steht das aber keinesfalls im Weg. **Konkurrenten:** u. a. Honda CR-V, Kia Sportage, Nissan X-Trail, Toyota RAV-4.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, feine Materialien, effizienter und leistungsstarker Antrieb, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- ⊖ mäßige Bremsleistung, Platzangebot auf der Rückbank eingeschränkt, sehr hohes Preisniveau

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 4,1

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Der Lexus NX überzeugt durchweg mit einer sehr guten Verarbeitungsqualität. Spaltmaße, Türrahmen und auch der Innenraum dürfte selbst anspruchsvollste Kunden zufriedenstellen. So wirkt gerade das Armaturenbrett und die Türtafeln mit vielen aufgeschäumten Kunststoffen sehr edel, auch wenn man im unteren Bereich hartes Material vorfindet. Und die A- und B-Säulen sind mit Stoff in Lederfarbe bezogen.

3,0 Alltagstauglichkeit

Für den Alltag ist das fünfsitzige SUV gut gerüstet. Die maximale Zuladung darf im Falle des 1.842 kg schweren Testwagens 538 kg betragen – das reicht für fünf Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert die Montage eines Dachträgers. Die Anhängerkupplung kann dank ihrer Stützlast von 60 kg auch zwei E-Bikes auf einem geeigneten Heckträger transportieren. Gebremste Anhänger bis zu 1,5 t dürfen an den Haken genommen werden, ungebremste bis 750 kg. Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,6 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55-l-Tank eine theoretische Reichweite von 830 km.

⊖ Obwohl es deutlich größere SUV auf dem Markt gibt, wirkt der Lexus vor allem im engen Stadtverkehr wenig behände. Das liegt auch am großen Wendekreis von 12,5 m, weshalb das SUV beim Rangieren viel Platz benötigt.

2,8 Licht und Sicht

Trotz der hohen Sitzposition und der relativ kompakten Abmessungen des Fahrzeugs ist die Übersichtlichkeit nicht besonders gut. Die Motorhaube ist recht lang und entzieht sich dem Blick des Fahrers. Das Heck endet knapp hinter der etwas schräg verlaufenden Heckscheibe. Störend für die Rundumsicht sind zudem die breiten C-Säulen mit den nur sehr kleinen Eckfenstern.

⊕ Hilfreich für die bessere Rundumsicht ist das serienmäßig verbaute 360-Grad-Kamerasystem. Beim Einparken und Rangieren helfen also hochaufgelöste Kamerabilder auf dem großen Bildschirm sowie die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten. Einen Parkassistenten bietet Lexus gegen Aufpreis an. Der Innenspiegel und der Außenspiegel auf der Fahrerseite blenden bei zu hellem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Beide Außenspiegel haben zudem einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist. Die sogenannten Quad-LED-Scheinwerfer mit Matrixtechnik sind beim NX Luxury Serie. Sie leuchten die Fahrbahn homogen und weitflächig aus. Dazu gehören auch ein adaptiver Fernlichtassistent sowie Abbiege- und Kurvenlichtfunktionen.

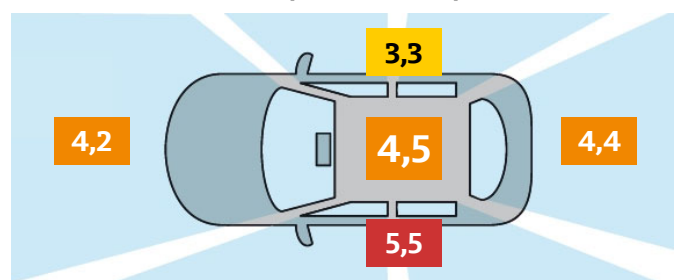
Mit der gediegenen Atmosphäre setzt sich Lexus klar von Toyota-Modellen ab und muss den Vergleich mit deutscher Premium-Konkurrenz keinesfalls scheuen. Nur die unteren Bereiche von Türtafeln, Mittelunnel und Armaturenräger. Selbst der im vorderen Bereich fein verkleidete Unterboden zeugt von viel japanischer Liebe zum Detail.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

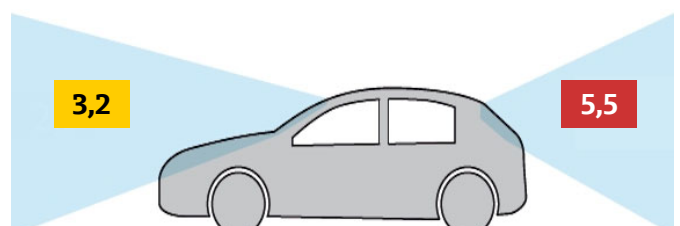
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Wie bei vielen anderen SUV auch schlägt hier die Stunde des Lexus NX: Der Ein- und Ausstieg gelingt sehr komfortabel. Der Fahrersitz sitzt in der niedrigsten Stellung knapp 60 cm über der Straße und damit für die meisten Körpergrößen perfekt. Allerdings sind die Schweller etwas breit. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei. Die Fondtüren werden nur an zwei Positionen offen gehalten, zudem könnten die Haltekräfte höher ausfallen. Die Türausschnitte sind wegen der nach hinten abfallenden Dachlinie gerade für größere Mitfahrer etwas eng. Nach dem Aussteigen und nachdem man mit der Fernbedienung das Auto aufgesperrt hat, wird per Front-, Türgriff- und Heckleuchten das Fahrzeugumfeld beleuchtet.

⊖ Der Lexus ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem im Kartenformat ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum mit 400 l Volumen bietet ausreichend Platz für das Gepäck oder den täglichen Einkauf.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Lexus NX ist durchschnittlich groß. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 400 l und bis unters Dach 545 l hinein. Dann lassen sich bis zu 10 handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um und

belädt das Ladeabteil bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), fasst es 820 l. Bis unter das Dach passen dann 1.330 l in den Kofferraum. Unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 25 l verstauen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt beim Lexus elektrisch. Selbst rund 1,90 m große Personen müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten allerdings auf das etwas abstehende Schloss achten. Der Kofferraum ist wegen seiner Ebenheit gut nutzbar. Das Kofferraumrollo kann man unterhalb des Kofferraumbodens klapperfrei verstauen. Dazu ist der Kofferraum auch an den Seiten mit weichem Teppich ausgeschlagen. Das findet man bei asiatischen Modellen selten vor.

⊖ Die Ladekante liegt 78 cm über der Straße und damit hoch, was das Be- und Entladen erschwert.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen in Reihe zwei lassen sich vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt nach vorn klappen. Das gelingt allerdings nur im Fond und nicht vom Kofferraum aus. Eine Ablage im Kofferraum für Kleinkram findet man links. Und in einem Fach unterhalb des Kofferraumbodens kann man kleinere Gegenstände verstauen. Zudem befindet sich



Die recht hohe Ladekante mit ca. 78 cm erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

links und rechts je ein Taschenhaken. Ein Transport- oder Schienensystem gibt es nicht.

2,7 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im großen 14-Zoll-Touchscreen des Multimedia-Systems gebündelt sind. Das ist in guter Höhe positioniert, leicht zum Fahrer geneigt und gut erreichbar. Das System verfügt, anders als viele Konkurrenten, über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung sowie über Schnellwahltasten für grundlegende Klima-Funktionen. Obendrein sind zwei haptische Temperatur-Drehregler in das Display integriert. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und einwandfrei zu bedienen. Die Menüstruktur des Infotainments ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer nach einer kurzen Eingewöhnung. Was aber stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das umfangreiche Menü im Kombiinstrument hangeln. Das Multifunktionslenkrad ist trotz der vielen Tasten aber übersichtlich ausgelegt. Das sieben Zoll große Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anstatt eines Drehzahlmessers

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Luxury-Version ist der Lexus NX in puncto Konnektivität nahezu voll ausgestattet. Auffälligstes Ausstattungsmerkmal ist neben dem sehr schnellen Navigationssystem "Smart Connect Pro" samt Online-Funktionen das eindrucksvoll klingende Premium-

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Vorn finden bis zu 1,95 m große Personen ausreichend Platz für Beine und den Kopf. Das Platzangebot ist großzügig, eingengt fühlt man sich im Lexus NX trotz der hohen

3,2 Raumangebot hinten

In der zweiten Sitzreihe schränkt die Kopffreiheit die maximale Personengröße auf circa 1,85 m ein. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von gut 2,05 m ausreichen. Hinten ist der Lexus nicht besonders breit und bietet ein eher unterdurchschnittliches Platzangebot. Das subjektive Raumgefühl wird obendrein von der ansteigenden Seitenlinie etwas eingeschränkt.

gibt es beim Hybrid eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Leistung man gerade vom Antriebsstrang abrufen beziehungsweise zurückgewonnen wird. Scheibenwischer und Fahrlicht sind sensorgesteuert, der aktivierte Regensensor wird dem Fahrer allerdings nicht angezeigt.



Eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität kennzeichnen den Lexus NX.

Soundssystem von Mark Levinson. Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung und digitalen Radioempfang sowie Apple CarPlay und Android Auto – beides kabelgebunden - sind selbstverständlich Standard. Ebenso ist eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones an Bord.

Seitenlinie keinesfalls. Das im Testwagen verbaute Panoramadach, das mehr Licht in den Innenraum lässt, ist lediglich gegen Aufpreis erhältlich.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,7 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der Lexus NX nur das Standardprogramm. Hier haben einige Konkurrenten mehr zu bieten. In Reihe zwei kann man die Rücksitzlehnen asymmetrisch geteilt umklappen. In der Neigung verstellen oder gar verschieben lassen sich die Rücksitze nicht. Ablagen gibt es einige, man kommt mit kleinen Flaschen, Bechern und mehr Kleinigkeiten

gut zurecht. Hinten findet man klassenübliche Verstaumöglichkeiten wie geschlossene Lehnentaschen oder Becherhalter in der Mittelarmlehne vor, Besonderheiten wie etwa Bodenfächer gibt es jedoch nicht. Das beleuchtete, mit Filz ausgeschlagene und verschließbare Handschuhfach ist nicht sehr geräumig und nicht klimatisierbar.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk bietet trotz des Verzichts auf eine adaptive Dämpferregelung einen ordentlichen Federungskomfort, kann allerdings mit den besten im Segment nicht ganz mithalten. Das Fahrwerk könnte speziell in der Stadt etwas feinfühlicher auf Unebenheiten und Einzelhindernisse ansprechen,

Kopfsteinpflaster wird aber souverän geschluckt. Alltagstauglich ist das Fahrwerk aber allemal, auf Landstraße und Autobahn kommt es mit Bodenwellen recht gut zurecht und hält den Lexus auch bei höheren Geschwindigkeiten satt auf dem Boden.

2,3 Sitze

⊕ Nicht nur der Fahrersitz lässt sich im Lexus vielfältig elektrisch verstellen - auch der Beifahrer kommt in diesen Genuss. Zum leichteren Ein- und Aussteigen fahren Fahrersitz und Lenkrad automatisch zurück. Lieblingseinstellung lassen sich zudem auf den Memory-Knöpfen hinterlegen. Sehr edel und strapazierfähig wirken die feinen Sitzbezüge aus Leder.

Fahrer- und Beifahrersitz sind damit gut konturiert und bieten anständigen Halt auch in Kurven. Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank in der zweiten Reihe geht in Ordnung, auch wenn die Konturierung nicht so deutlich ausgeprägt ist wie vorn. Erwachsene können hier aber auch über längere Zeit bequem sitzen.

2,9 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 67,3 dB(A) im Innenraum – ein guter Wert für ein SUV. Der Motor ist beim elektrischen Dahinrollen gar nicht zu hören; arbeitet der Verbrenner mit, bleibt er eher ruhig im Hintergrund, solange keine allzu starke Beschleunigung abverlangt wird. Dann jedoch steigt seine Drehzahl erheblich an,

verharrt dort und tönt vernehmlich bis in den Innenraum, verkniffelt sich aber lästiges Brummen oder Dröhnen. Es sind hauptsächlich Windgeräusche im Bereich der A-Säulen und der Außenspiegel, die für die akustische Untermauerung sorgen. Allgemeine Fahrgeräusche fallen nicht explizit auf.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Lexus NX 350h hat eine Zweizonen-Klimaatomatik serienmäßig an Bord. Die Temperatur kann für Fahrer, Beifahrer getrennt eingestellt werden. Im Fond gibt es große Luftausströmer, und sogar die Sitzheizung ist serienmäßig in der Luxury-Ausstattung. Auf den vorderen Plätzen sind die Luftverteilung und die Intensität der Klimatisierung ebenfalls

frei kombinierbar, aber nur für beide Seiten gemeinsam. Eine Lenkrad- sowie Sitzheizung für die vorderen Plätze ist ohnehin serienmäßig - genau wie abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Lexus NX 350h kombiniert einen 2,5-l-Benziner mit zwei Elektromotoren – aufgrund der Leistungsverzweigung des Toyota-Hybridsystems lässt sich die Leistung der drei Motoren nicht einfach aufsummieren, die Systemleistung beträgt in Summe 179 kW/244 PS. Laut Hersteller vergehen 7,7 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h aberegelt. Der kräftige, aber nicht sportlich wirkende Antrieb sorgt für gute Fahrleistungen. Für den

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen 5,1 s, von 80 auf 120 km/h 6,1 s. Zügig kann man sich beim Abbiegen auch in den fließenden Verkehr einordnen, von 15 auf 30 km/h geht es in 0,9 s – hier macht sich die Unterstützung durch die Elektromotoren positiv bemerkbar. Dass trotz des sehr kräftigen Antriebsstrangs kein rechter Fahrspaß aufkommen mag, liegt vor allem an der etwas angestregten Geräuschkulisse bei sportlicher Fahrweise.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Das Ansprechverhalten des Antriebsstrangs ist dank des unvermittelt einsetzenden Drehmoments der beiden E-Motoren sehr gut. Allein, wenn der Benziner hinzugeschaltet wird, dauert es einen Moment, ehe der Verbrenner seine Leistung abgibt. Solange sich der NX Hybrid im Elektrobetrieb

befindet, ist die Laufkultur – wie für einen E-Motor-typisch – tadellos. Springt der Vierzylinderbenziner an, wird es im Innenraum nicht nur merklich lauter, dann sind vom Antriebsstrang in bestimmten Betriebszuständen auch leichte Vibrationen spürbar.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Schaltvorgänge gibt es dank der stufenlosen Übersetzung des Planetengetriebes nicht, daher schneidet das Automatikgetriebe in puncto Komfort sehr gut ab. Die Reaktionsschnelligkeit des stufenlosen Getriebes ist allerdings verbesserungswürdig: Im Vergleich zu einem

schnell reagierenden Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebe dauert es merklich länger, ehe die Motordrehzahl angehoben wird und der Motor mehr Leistung abgibt. 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.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Lexus geht in Ordnung, das 1845 kg schwere SUV lässt sich aber hier und da von Fahrbahnunebenheiten und Spurrinnen beeinflussen. Die Fahrstabilität fällt bei moderatem Tempo und eher gepflegter Fahrbahn überraschend gut aus. Vor allem die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. Autobahnkurven meistert der Japaner auch bei höheren Geschwindigkeiten mit einem sicheren Gefühl, auch wenn sich Bodenwellen auf dem Untergrund verstecken. Beim ADAC Ausweichtest untersteuert das SUV zunächst beim ersten Lenkimpuls. Die ESP-Regeleingriffe sind dabei leicht zu spüren. um kurz darauf das Heck im Gegenschwung zu

entlasten. Was sich in der ersten Millisekunde wie ein Konter-schwung anfühlt, wird sanft vom ESP beruhigt. So lässt sich der NX sicher und zielgenau, wenn auch nicht sportlich dynamisch durch den Pylonen-Parcours manövrieren.

⊕ Die Traktion des Lexus NX ist dank des Allradantriebs auch bei feuchter Fahrbahn sehr gut. Die Hinterachse wird dabei ausschließlich von einem 40 kW starken Elektromotor angetrieben, der bei Vollgas oder Traktionsproblemen blitzschnell zum Einsatz kommt.

2,8 Lenkung

Die Lenkung ist dem Fahrzeugkonzept entsprechend mehr auf Komfort denn auf Sportlichkeit ausgelegt. Die Lenkkräfte fallen recht gering aus, wodurch sich die Lenkung etwas entkoppelt und synthetisch anfühlt. Speziell bei Kurvenfahrt würden sich sportliche Fahrer mehr Rückmeldung wünschen. Die anvisierte Kurvenlinie trifft man allerdings jederzeit präzise. Die Zentrierung lässt sich bei höheren Geschwindigkeiten zufriedenstellend erspüren. Mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt ausgelegt, der Lenkaufwand hält sich dadurch besonders innerorts in Grenzen.

3,4 Bremse

Bei der Bremswegmessung schneidet der Lexus NX 350h etwas enttäuschend ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das mehr als 1,8 t schwere SUV erst nach 37,8 m. Zum Vergleich: Der knapp 2,2 t schwere Genesis GV60 steht bereits nach 34,1 m.

⊕ Die Bremsanlage lässt sich für ein Hybridfahrzeug recht gut dosieren.

1,4 SICHERHEIT
























1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Lexus NX punktet mit einer sehr guten aktiven Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent samt Kollisionswarner ist ebenso Serie wie auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Autobahnassistenten, von der serienmäßigen Verkehrszeichenerkennung erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für den Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der NX auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Spurhalte-, Ausweichassistent sowie Müdigkeitswarner hat ebenfalls jeder NX an Bord.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Lexus NX hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis 1,95 m, die Kopfstützen in der zweiten Sitzreihe bis 1,70 m. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt. Zudem bietet der Japaner ein eCall-System, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzt. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm (Juli/2022) erhält der NX 91 Prozentpunkte bei der Insassensicherheit und fährt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

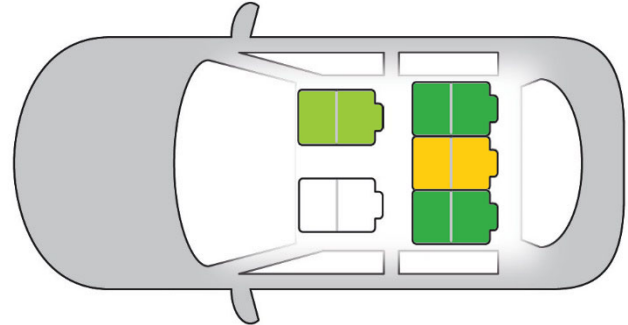
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer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

1,8 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nicht eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich dennoch vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Es passen ohnehin nur zwei Kindersitze nebeneinander hinein. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm (Juli/2022) erhält der NX 87 Prozentpunkte bei der Kindersicherheit.

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)

0,6 Fußgängerschutz

⊕ Der Lexus NX verfügt serienmäßig über ein akustisches Fußgängerwarnsystem bei niedrigen Geschwindigkeiten (elektrische Fahrt bis 25 km/h) sowie einen Notbremsassistenten, der bis 80 km/h auch Fußgänger und

Radfahrer erkennt. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm (Juli/2022) erhält der NX 83 Prozentpunkte beim Fußgängerschutz.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Für ein stattliches SUV geht der Verbrauch des Lexus NX Hybrid in Ordnung, auch wenn ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Liter auf 100 km kein Bestwert darstellt. Mit einer CO₂-Bilanz von 179 g/km erhält das Fahrzeug 24 Punkte im CO₂-Kapitel.

Innerorts verbraucht das SUV 5,3, außerorts 5,7 und auf der Autobahn hohe 9,0 l Benzin je 100 km.

2,1 Schadstoffe

⊕ Der 2,5-l-Benziner im Lexus hält die Grenzwerte der Euro 6d-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz gerecht werden. In einigen Prüfzyklen ist die Partikelanzahl leicht erhöht, zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das gibt einige Punkte Abzug. Im Schadstoff-Kapitel erhält der Voll-Hybrid somit 39 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der NX 350h auf insgesamt 63 Punkte, das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

4,1 AUTOKOSTEN

4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Lexus verlangt für den NX 350h AWD im hier getesteten Luxury-Ornat stolze 69.400 Euro. Damit ist das SUV extrem hoch eingepreist. Zumindest ist die Ausstattung sehr umfangreich. Eine allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Lexus bis 100.000 km oder für drei Jahre – im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Unter Einhaltung entsprechender Bedingungen wie beispielsweise regelmäßige Wartungen gibt es eine siebenjährige Anschlussgarantie nach der dreijährigen

Herstellergarantie. Auf die Hybrid-Komponenten (Hybrid-Batterie, Inverter und dazugehörige Steuergeräte) geben die Japaner eine fünfjährige Garantie bis 100.000 km, auf den Lack drei Jahre sowie gegen Durchrostung zwölf Jahre. Während die Haftpflichtversicherung (KH: 19) noch moderat ausfällt, bewegen sich die Kasko-Versicherungseinstufungen auf sehr hohem Niveau (Teilkasko bei 28 und Vollkasko bei 30).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	350h	450h+ AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2487	4/2487
Leistung [kW (PS)]	179 (244)	227 (309)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./4300	n.b./3200
0-100 km/h [s]	8,7	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,7 S	1,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	129	22
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/30/28	19/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	120	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	951	997
Preis [Euro]	47.600	61.850

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-Zylinder-Ottomotor (Voll-Hybrid), Euro 6d	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	179 kW/244 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b. Nm bei 4.300 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	135 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.660/1.865/1.660 mm
Leergewicht/Zuladung	1.865/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	545/1.436 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	60/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Miyata

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001 RFT
Wendekreis links/rechts	12,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/5,7/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	155 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.842/538 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/820/1.330 l

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

Betriebskosten	181 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	190 Euro	Wertverlust	697 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1147 Euro		
Steuer pro Jahr	134 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/30/28		
Basispreis NX 350h Luxury AWD Automatik	65.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	69.400
Km-Stand bei Testbeginn	6.177 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1000 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Option
Head-up-Display	Serie
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	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	749 Euro
Metalllackierung	950 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,1

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

Stand: November 2022
Test und Text: Markus Schönfeld