



Lexus LBX Elegant e-CVT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (100 kW / 136 PS)

Wer gerne etwas mehr Luxus und die neueste Technik im Auto hat, muss in aller Regel zu größeren Fahrzeugen greifen. Selbst wenn im Kleinwagenbereich inzwischen viele Sicherheitsassistenten eingebaut werden, so bleibt das begrenzte Budget gerade im Innenraum meist nicht verborgen. In jene Lücke geht Lexus mit seinem neuen LBX. Man erhält in diesem Kleinwagen-SUV ein "Look and Feel" wie in der Premium-Mittelklasse, aber im kompakten und praktischen Format. Netter Nebeneffekt dank moderner Hybridtechnik und vergleichsweise geringem Gewicht: Der Verbrauch bleibt moderat, im Ecotest begnügt sich der frontgetriebene LBX mit 5,3 l/100 km. Als Besonderheit gibt es den Japaner auch mit Allradantrieb, wobei hierfür ein weiterer Elektromotor an der Hinterachse eingebaut wird, der lediglich 6,4 PS und 52 Nm leisten kann. Damit wird er weder zum Bezwinger schwierigen Geländes noch zur Zugmaschine - es bleibt bei überschaubaren 750 kg Anhängelast, vorausgesetzt das "Anhängsel" hat eine eigene Bremse.

Viel wichtiger sind aber seine inneren Qualitäten, denn Lexus richtet den Innenraum wertig und gefällig ein, verbaut hier und da weiche Materialien und fährt auch sonst moderne Technik auf, so dass Premium-Ansprüche ohne weiteres erfüllt werden. Natürlich spiegelt sich das im Preis wider, der für die Testvariante jenseits der 35.000 Euro beginnt und im Falle des Testwagens bei stolzen 42.690 Euro liegt. Bedenkt man jedoch, was die Konkurrenz inzwischen für ihre Kleinwagen-SUVs haben will und diese weit weniger veredelt, dann ist der LBX eigentlich nicht besonders teuer. Eine vergleichbare Kombination von edel und kompakt kann man lange suchen, was den Lexus LBX zu einem interessanten Exoten und vielleicht sogar zu einem Geheimtipp macht für alle, die kein großes Auto brauchen und nicht in einer rollenden Sparmaßnahme sitzen wollen. **Konkurrenten:** u.a. Kia Stonic, Hyundai Bayon, Toyota Yaris Cross, VW T-Cross.

- ⊕ viele Komfort- und Assistenzausstattungen aus höheren Klassen, für Kleinwagen nobel gemachter Innenraum, angemessenes Platzangebot vorn und im Kofferraum, komfortables und sicheres Fahrwerk, sparsam und sauberes Abgas
- ⊖ recht wenig Platz auf der Rückbank, hoher Anschaffungspreis, teure Versicherung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

An der sorgsamten Verarbeitung der Karosserie des LBX gibt es wenig auszusetzen. Alle Bauteile sind passgenau zusammengesetzt und sauber ausgeführt. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert, mittig und im hinteren Bereich hätte man aber noch mehr Verkleidungen anbringen können. Die Türrahmen sind leider mehrteilig, also aus separaten Profilen zusammengeschweißt; über alle Schweißnähte hat man Abdeckungen gelegt oder mattschwarze Folie geklebt - eine durchgehende Fensterrahmenverkleidung gibt es jedoch nicht.

Den Innenraum hat Lexus schön gestaltet und zu offensichtliche Sparmaßnahmen weitgehend vermieden. So gibt es zahl-

reiche weiche Oberflächen und einen farblich abgesetzten Lederüberzug mit 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 durchgehend das wertigste sein, so ist doch alles sauber verbaut und bleibt auch auf schlechten Straßen knarzfrei.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen simplen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich und für einen Lexus eigentlich nicht angemessen.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der LBX verfügt mit 36 l nur über einen ziemlich kleinen Benzintank. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,3 l Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich damit eine theoretische Reichweite von 675 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei angemessenen 439 kg – immerhin handelt es sich hier um einen Kleinwagen mit überschaubarem Platz auf der Rückbank. Fahren vier Erwachsene mit, können sie trotzdem noch etwas an Gepäck mitnehmen. Über eine mögliche Dachlast schweigt sich selbst die Bedienungsanleitung aus, eine Dachreling gibt es auch nicht.

Mit 4,19 m Länge und 2,04 m Breite (inkl. Außenspiegel) ist der LBX recht kompakt. In engen Innenstädten kommt man damit gut zurecht, auch weil der Wendekreis mit 11,2 m nicht groß

ausfällt. Die Anhängelast ist bei einem Anhänger mit eigener Bremse auf 750 kg beschränkt, ungebremste Anhänger dürfen sogar nur 650 kg wiegen - 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 über das Zubehörprogramm ein Notrad sowie Wagenheber und Radmutternschlüssel.

⊖ Der Tankstutzen ist recht groß und besitzt auch keine Klappe innen, so dass man den Tank mit Dieselmotorkraftstoff befüllen kann.

2,6 Licht und Sicht

⊕ Die kompakten Ausmaße und die erhöhte Sitzposition helfen beim Überblick über das Verkehrsgeschehen. Man sieht zwar die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt, dafür lässt sich das Heck aber recht gut abschätzen. Wirklich störend sind hauptsächlich die sehr breiten C-Säulen - hier fehlt ein Fenster für einen besseren Ausblick. Immerhin sind die Kopfstützen recht flach ausgeführt. Die ADAC Rundumsichtmessung attestiert dem LBX letztlich nur ein ausreichendes Ergebnis. 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 LBX in der Elegant-Ausstattung mit Parksensoren rundum (Parkassistent optional) und einer Rückfahrkamera, die sich gegen Aufpreis um ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern lässt.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer mit manueller Leuchtweitenregulierung lassen sich ebenso gegen Aufpreis

durch Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive separatem Abbiegelicht ersetzen. Dann wird auch die Leuchtweite automatisch reguliert. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bleibt Lexus aber



Sehr breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

auch dann schuldig. Ein statischer Fernlichtassistent ist immer Serie. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können.

⊖ Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Ein- und Aussteigen kann man in den LBX recht gut, die Türausschnitte sind zumindest vorn 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 Sitzflächen der Vordersitze befinden sich selbst in der untersten Einstellung angenehme 51 cm über der Straße.

Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gelingt noch zufriedenstellend, aber weniger bequem als vorn, weil die Türausschnitte im unteren Bereich recht schmal zulaufen. Man muss seine Füße hinter den Vordersitzen mehr oder weniger einfädeln.

Bei einem Kleinwagen wird man lange suchen müssen, bis man elektrisch entriegelnde Türen findet. In den Türgriffen außen befinden sich Kontaktschalter, innen reicht ein Druck auf die kleinen Hebel in den Türverkleidungen, um die Türen öffnen zu können. Sollte die Elektrik ausfallen, reicht ein beherzter Zug an den Griffen oder an den inneren Hebeln. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen

2,9 Kofferraum-Volumen

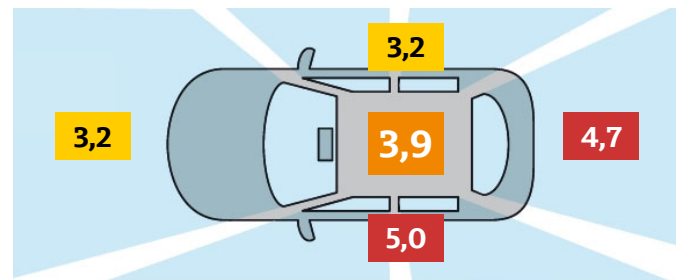
Der LBX bietet für ein Kleinwagen-SUV einen vergleichsweise großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 345 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 425 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 675 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.055 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es ein kleines Fach mit rund 5 l Fassungsvermögen.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, gegen Aufpreis funktioniert das elektrisch wie im Testwagen.

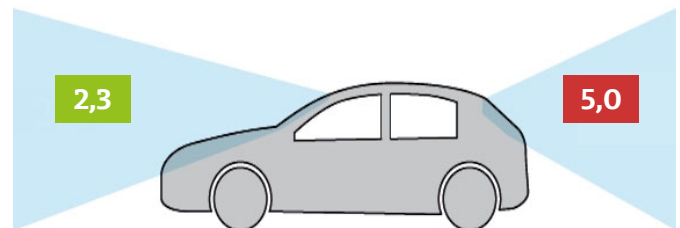
Rundumsicht

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.



gehalten. Haltegriffe gibt es für alle äußeren Sitzplätze - auch für den Fahrer, was eine angenehme Besonderheit bei einem asiatischen Modell ist. Das schlüssellose Zugangssystem ist serienmäßig verbaut.

⊖ Der schlüssellose Komfortzugang funktioniert im Alltag zwar tadellos, verfügt aber über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann über einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 345 l Volumen bietet der Kofferraum des LBX erstaunlich viel Platz für das Gepäck.

Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Da das

Heckklappenschloss verkleidet ist und wenig absteht, birgt es selbst für größere Personen nur ein geringes Verletzungspotenzial. Dennoch sollten großgewachsene Personen auf Ihren Kopf achten. Zum Schließen der Klappe gibt es innen zwei Knöpfe, einmal nur "Klappe schließen" und einmal "Klappe schließen mit Fahrzeugverriegelung". Die Ladekante befindet sich mit 78 cm doch recht hoch über der Straße; innen ergibt sich eine 18 cm hohe Stufe, über die das Gepäck beim Ausladen gehievt werden muss.

Der Kofferraum verfügt über einen 12-V-Anschluss auf der linken Seite - keine Selbstverständlichkeit mehr im Kleinwagensegment und soll daher an dieser Stelle positiv hervorgehoben werden.

⊖ Bei umgeklappter Rückbank hat man eine deutliche Stufe am Kofferraumboden, so dass Gepäck nicht einfach von hinten nach vorn durchgeschoben werden kann. Der Kofferraum wird nur von einer LED rechts ausgeleuchtet, weshalb es im Gepäckraum nachts recht dunkel bleibt.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert unkompliziert und mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus - dann braucht man aber etwas mehr Kraft zum Klappen. Die seitlichen Gurte haben zwar keine Klemmen zur Fixierung, jedoch sind die Befestigungspunkte oben und unten so gestaltet, dass ein Einklemmen beim Zurückklappen der Lehnenteile kaum möglich ist. Seitliche Fächer sowie

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Nach etwas Eingewöhnung kann man die Grundfunktionen des LBX gut beherrschen. Für weitergehende Funktionen wie Fahrzeugeinstellungen oder die Lenkradbedienung muss man aber vieles über die wenig intuitive Bedienstruktur lernen. Für die Steuerung des Infotainmentsystems setzt Lexus auf einen 9,8 Zoll großen Touchscreen, der angemessen hoch verbaut ist.

Das Kombiinstrument besteht aus einem 12,3 Zoll großen Display (optionales Technologie-Paket), das hoch auflöst und tagsüber wie nachts sehr gut ablesbar ist. Man kann sich Infos wie Drehzahl und Geschwindigkeit als Rundinstrumente wie auch als Zahl anzeigen lassen. Lexus bietet hier verschiedene Konfigurationsmöglichkeiten, die aber in den verschachtelten Menüs erst mal gefunden werden müssen. Der Umfang der anzeigbaren Informationen ist üppig - wer das Instrumentendisplay überladen findet, kann die dargestellten Informationen reduzieren.

Lenkrad und Pedale sind einwandfrei angeordnet und lassen



Die hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

Taschenhaken fehlen dem Gepäckabteil. Vier stabile Verzurrösen sind vorhanden, jedoch auf Höhe der Ladekante, so dass kein Netz am Boden eingespannt werden kann.

sich zu einer angenehmen Sitzposition arrangieren. Eine elektrische Sitzeinstellung für die Fahrerseite ist den höheren



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum liegt auf hohem Niveau, was die Materialanmutung nicht durchgehend halten kann. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Raum für Kritik.

Ausstattungsvarianten vorbehalten. Der Wählhebel des Automatikgetriebes liegt in passender Höhe auf dem Mitteltunnel 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. Beim Schließen fahren die Fenster sanft und leise in die Türrahmen oben, diesen "Sanfteinlauf" findet man sonst nur in bedeutend größeren Autos des Luxussegments.

Zum Starten des Hybridsystems dient die Power-Taste, sie ist beleuchtet und oben am Armaturenbrett zwar an ungewöhnlicher Position, aber dabei gut zu sehen. Bei Regen steuert der in seiner Empfindlichkeit einstellbare Regensensor den Scheibenwischer. Ebenfalls automatisch aktiviert werden die Scheinwerfer. In sinnvoller Höhe und ausreichend verständlich gestaltet findet man die Bedientafel der Klimaautomatik direkt unterhalb des Infotainmentmonitors. Die Tasten dort sind eindeutig beschrieben, die Temperaturen werden per Wipptaste geändert, die vorgewählte Temperatur steht direkt darüber im Display. Auch Heckscheiben- und Außenspiegelheizung sowie Umluft werden dort bedient. Die "Tasten" für die Sitzheizung und Lenkradheizung sind zwar in

den Touchscreen gewandert, werden dort aber immerhin dauerhaft angezeigt. Über das Menü lassen sich automatisierte Heizstrategien (z.B. unter 10 °C Außentemperatur usw.) einstellen und über eigene "Auto"-Tasten direkt schalten. Weitergehende Optionen der Klimaanlage wie etwa die Intensitätseinstellung der Automatikfunktion sind im Infotainmentmenü untergebracht.

Auch im Dunkeln findet man die Bedienelemente, weil das meiste beleuchtet und klar ablesbar ist. Leseleuchten und eine Zentralleuchte am Dachhimmel gibt es für die vorderen Sitze, die Rückbank muss nur mit einer Mittelleuchte auskommen. Heute nicht mehr selbstverständlich und sehr positiv: die Lautstärke wird per Drehregler (oder über Lenkradtasten) eingestellt. Die Feststellbremse kann neben der automatischen Steuerung auch manuell über einen Schalter aktiviert werden, der perfekt erreichbar auf der Mittelkonsole platziert ist; so kann der Beifahrer im Notfall die Taste schnell erreichen, um eine Notbremsung auszulösen.

⊖ Sind die Türen weit geöffnet, kommt man nicht ohne weiteres an die inneren Türgriffe.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Elegant-Ausstattung ist der LBX gut, aber nicht umfassend ausgestattet - wenn man sieht, welche technischen Möglichkeiten für den LBX lieferbar sind. Hier wird auch der kleinste Lexus seinem Premium-Anspruch gerecht. Ein Radio mit DAB+ Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (jeweils kabellose Anbindung möglich) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit cloudbasierter Routenberechnung liefert Lexus immer mit. Die integrierte Sprachsteuerung versteht auch freie Formulierungen und berücksichtigt, von welchem Platz die Order kommt - praktisch, wenn beispielsweise der Beifahrer den Befehl zum Fensteröffnen gibt. Lexus verbaut optional je zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten (alle USB-C), für die vorderen Plätze gibt es zudem eine 12-V-Steckdose - sowie eine weitere im Kofferraum. Über die induktive Ladeschale (Option)

in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als weiteres Extra im Multimedia-Bereich offeriert Lexus ein Mark Levinson Premium Surround Soundsystem mit 13 Lautsprechern und gutem Klangbild. Einen CD-Player gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis. Over-the-Air-Updates sind möglich, bei Bedarf neben dem Funkmodul auch über das integrierte WLAN-Modul. So lassen sich Basisfunktionen wie die Zentralverriegelung über die Lexus-App bedienen. Das Smartphone kann auch als Schlüssel fungieren, elektronische Schlüssel kann man an andere Nutzer als Fernfreigabe weitergeben. Nutzerprofile können angelegt und Fahrzeugeinstellungen zugewiesen werden - praktisch, wenn mehrere Personen den LBX nutzen und individuelle Einstellungen haben möchten.

2,8 Raumangebot vorn

Nicht nur für ein Kleinwagen-SUV bietet der LBX in der ersten Reihe ein ausreichend großzügiges Platzangebot, bis knapp 1,90 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für noch etwas größere Personen reichen. Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch

nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird durch den schwarzen Dachhimmel, das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie geschmälert. Ein Glasschiebedach ist nicht verfügbar.

3,6 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für gut 1,80 m große Personen aus - die kompakten Ausmaße des LBX schlagen vor

allem hier durch, auch weil das Gepäckabteil vergleichsweise groß ausfällt. Viel mehr Kopffreiheit gibt es jedoch ebenfalls nicht, mit einer Größe von rund 1,85 m würde man den

Dachhimmel ohnehin berühren. Das Raumgefühl ist lediglich passabel, wofür neben dem dunklen Dachhimmel die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die Basisfunktion des geteilten Umklappens der Rücksitzlehnen. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, z.B. unter der "schwebenden" Mittelkonsole. In der Mittelarmlehne befindet sich ein geschlossenes Ablagefach. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone. Die Türfächer sind aber so schmal, dass 1-l-Flaschen im üblichen Format nicht hineinpassen - jedoch können solche Flaschen stabil in der Mittelablage aufrecht fixiert werden. Es gibt zwei Becherhalter mit Haltenasen, einen davon unter der Mittelarmlehne, die in zwei Positionen einrastet. Angesichts des knappen Platzes haben die Entwickler den Innenraum recht geschickt gestaltet. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und nicht klimatisiert, jedoch beleuchtet und abschließbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

⊖ Hinten finden die Mitfahrer wenig Ablagemöglichkeiten vor. Die Türfächer sind klein, Becherhalter sucht man hier vergebens. Es gibt nur eine Lehnentasche an der Beifahrer-sitzlehne, in der sich wenigstens kleinere Gegenstände verstauen lassen.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Ein adaptives Fahrwerk ist für den LBX nicht verfügbar - wäre bei einem Kleinwagen auch absolut außergewöhnlich. So oder so, das Standard-Fahrwerk im LBX macht einen guten Eindruck, erst recht für ein Kleinwagen-SUV. Nur innerorts, gerade bei langsamen Geschwindigkeiten, wäre mehr Feingefühl beim Ansprechen schön. Mit zunehmender Geschwindigkeit - und je ausgeprägter die Bodenwellen sind - werden die Unebenheiten besser absorbiert. Die Vorderachse federt spürbar nachgiebiger als die Hinterachse, die aber wiederum nicht

wirklich bockig reagiert, sondern nur eben straffer. Je schlechter die Straße, desto besser kann das Fahrwerk sein Absorptionsvermögen zeigen. Für ein Standard-Fahrwerk bietet es einen guten Gesamtkomfort; der etwas größere Federweg im Vergleich zu einem normalen Kleinwagen ist spürbar. Selbst auf der Autobahn sind lange Strecken kein Problem, Querfugen wie auch Bodenwellen werden willig geschluckt, Nachschwingen tritt kaum auf.

3,0 Sitze

Die Vordersitze sind angemessen konturiert und bieten dem Rücken und den Schultern festen Halt. In der Elegant-Ausstattung gibt es für die Fahrerseite eine Zweiwege-Lordosenstütze, für die Beifahrerseite keine separate Rückenunterstützung. In den höheren Ausstattungsvarianten verfügt der LBX über einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz mit zusätzlicher Neigungseinstellung und Memory-Funktion. Vorn gibt es eine längs-

einstellbare Mittelarmlehne mit geschickter Mechanik, dafür hinten gar keine Mittelarmlehne. Wie üblich sitzt es sich hinten nicht so bequem wie vorn, weil die Lehne und die Sitzfläche weniger konturiert sind; die Sitzbank insgesamt ist für einen Kleinwagen vergleichsweise hoch platziert, so dass sich selbst für Erwachsene kein unbequemer Kniewinkel ergibt.

3,3 Innengeräusch

Lexus wirbt mit hohem Aufwand, der zur Geräuschdämmung im Innenraum getrieben wird. Spezielle Dämmmaßnahmen im Dach, in den Radhäusern und am Unterboden sowie Active Noise Cancelling über die Lautsprecher sollen den Innenraum

während der Fahrt ruhigstellen. Der Erfolg hält sich allerdings in Grenzen, im LBX herrscht die meiste Zeit die in Kleinwagen übliche Geräuschkulisse. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor leise, bei mittleren Drehzahlen kernig grummelnd und bei

hohen Drehzahlen dann ein kleiner akustischer Rabauke mit seinem charakteristischen Dreizylindersound. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, sie gehen insgesamt in den

allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Und diese liegen eben in der Summe nur im durchschnittlichen Bereich - beispielsweise liegen bei Tempo 130 km/h nur mäßige 69,9 dB(A) an.

2,3 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist im LBX Elegant Serie. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Zusätzlich gibt es einen Eco-Modus, in dem die Lüfterdrehzahl und die Kühlleistung des Klimakompressors reduziert werden. Für die Rückbank gibt es nur Luftdüsen im Fußraum - besser als nichts, aber für den Luxus-Anspruch etwas wenig. Die Lenkradheizung wie auch die Sitzheizung

vorn sind Serie - für die Rücksitze ist eine Heizung nicht erhältlich. Auch Sitzlüftung allgemein ist nicht verfügbar. Extra getönte hintere Scheiben gibt es nur für die höheren Ausstattungen (ab Emotion).

⊖ Die Luftmengen lassen sich an den Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Ausströmungsrichtung einstellen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Für den LBX gibt es genau genommen nur eine Motorisierung, denn die Allrad-Variante hat zwar zusätzlich einen Elektromotor an der Hinterachse, der leistet aber nur magere 6,4 PS bzw. maximal 56 Nm. Der tiefere Sinn dieser Variante bleibt nebulös, denn weder verbessern sich die Beschleunigungswerte noch erhöht sich die magere zulässige Anhängelast. Dafür steigen das Fahrzeuggewicht und der Verbrauch.

So erscheint die getestete Frontantriebsvariante die sinnvollere zu sein. Immerhin liefert der Hybridantrieb eine System-

leistung von 136 PS und ein maximales Drehmoment von 185 Nm. Damit verspricht Lexus eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,2 s und eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeiten von 170 km/h. Die ADAC Messungen zeigen, dass der Antrieb für den Alltag völlig ausreicht. Denn los gehts von 15 auf 30 km/h in knapp 1,3 s, damit gelingt das flotte Einfädeln beim Abbiegen problemlos. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der kleine Lexus in gut sechs Sekunden, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,1 s.

2,6 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 Drei-

zylinder bietet eine ordentliche Laufkultur, dennoch sind gewisse Vibrationen bei mittleren und höheren Drehzahlen zu spüren, die insgesamt aber nicht zu sehr stören. Der Benziner verkneift sich nerviges Dröhnen, wie es z.B. der 1,8-l-Vierzylinder in den größeren Modellen von Toyota an den Tag legt.

1,2 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 gibt es den B-Modus mit erhöhter Rekuperation und damit stärkerer Bremswirkung durch das Hybridsystem auch ohne Betätigung des Bremspedals. Bei aktiviertem EV-Modus fährt der LBX

unter bestimmten Rahmenbedingungen vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts klappt zügig, so gelingt schnelles Rangieren problemlos. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Lexus im Stand so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Mit dem LBX ist man sicher unterwegs. Er fährt sich zwar mit seinen größeren Federwegen und damit ausgeprägteren Karosseriebewegungen nicht so fahraktiv wie beispielsweise der kompakte CT200h aus gleichem Hause, bis auf ein im Grenzbereich leicht nachdrängendes Heck, das vom ESP zuverlässig eingefangen wird, gibt es jedoch 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 effektiv eingreift und damit soweit nötig Tempo rausnimmt. Tendenziell ist der LBX im Grenzbereich leicht untersteuernd ausgelegt, was auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Insgesamt ist der bisher kleinste Lexus nicht besonders fahrdynamisch ausgelegt, dafür aber sicher abgestimmt. Die Traktion ist einwandfrei; bekommt der Lexus seine Leistung nicht auf die (rutschige) Straße, regelt die Traktionskontrolle feinfühlig nach.

2,5 Lenkung

⊕ Der LBX kommt mit einer mäßig feinfühligem Lenkung, das Feedback von der Straße ist stark gedämpft. Letztlich passt das zum Charakter des Fahrzeugs, immerhin erwartet man alles andere als einen Dynamikkünstler. Dennoch lässt sich das Kleinwagen-SUV durchaus zielgenau steuern, ohne dass Nervosität aufkommen würde. Die Lenkkräfte werden ange-

messen und geschwindigkeitsabhängig geregelt. Auch die Zentrierung ist angemessen gelungen und sorgt für entspannte Autobahnetappen. Störende Antriebseinflüsse sind nicht festzustellen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen.

3,1 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der LBX durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein nur zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest. Das Bremsgefühl ist - typisch bei vielen Hybriden - etwas synthetisch; der Übergang von Rekuperation auf die mecha-

nische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Bei Lexus haben sie das aber gekonnt hinbekommen, wodurch eine feinfühlig dosierte Bremsung ohne große Gewöhnung möglich ist.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schaut man sich die Assistenten-Serienausstattung an, wähnt man sich kaum im Kleinwagensegment. Im Safe und Sound Paket kommen lediglich das Head-Up-Display (Projektion in die Windschutzscheibe), der dynamische Fernlichtassistent, der erweiterte Spurwechsel-Assistent und der Kreuzungsassistent vorn hinzu. Die beiden Fahrassistenten greifen auf die dann zusätzlich verbauten Radarsensoren in den vorderen Fahrzeugecken zurück. Alles weitere im LBX - und das ist eine Menge - ist serienmäßig. Beispielsweise gibt es das vorausschauende Notbremsssystem mit Kollisionswarnung, die automatische Abstandsregelung ACC, die Verkehrszeichenerkennung, den Spurhalteassistenten, den Totwinkelassistenten und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Der Ausparkassistent, welcher beim rückwärts Ausparken vor querendem Verkehr oder Personen warnt, und die Müdigkeitserkennung inklusive Fahrerüberwachung mittels Kamera sind ebenso Serie.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Einen eigenen Crashtest mit dem LBX gibt es bisher nicht. Der technisch verwandte Toyota Yaris Cross konnte 86 Prozent und volle fünf Sterne im Jahr 2021 für eine einwandfreie Insassensicherheit erzielen. Für den LBX ist ein vergleichbar gutes oder eventuell besseres Ergebnis zu erwarten, denn der Lexus bringt zusätzlich Knie- und Centerairbags mit. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp zwei Meter 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). Ein Kofferraum-Trenngitter ist über den Zubehör-Katalog zu bekommen.

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

2,5 Kindersicherheit

⊕ Wenn es um die Platzierung von Kindersitzen geht, zeigt sich beim LBX wiederum seine Kleinwagen-Zugehörigkeit. Vorn können Kindersitze gut mit den Gurten befestigt werden,

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

dank abschaltbarer Airbags auch Rückwärtsgerichtete. Isofix-Halterungen gibt es dort jedoch nicht. Hinten liegen die Gurtumlenkpunkte nicht optimal für alle Kindersitztypen, es lohnt sich eine Probemontage, um für das Auto passende Sitze zu erwerben. Dafür gibt es auf den beiden äußeren Plätzen Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe. Zu beachten ist für die hinteren Außenplätze auch, dass ausladende Kindersitze mit Basis und Stützfuß den Verstellbereich der Vordersitze nennenswert einschränken. Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze ungeeignet, es gibt keine Isofix-Halterung und über die Gurtbefestigung ist ein sicherer Stand schwer zu erreichen. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

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

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz beim LBX gibt es noch kein Euro NCAP-Ergebnis, jedoch ist von einer moderaten Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer auszugehen, weil auch der technisch eng verwandte Toyota Yaris Cross ein gutes Testergebnis erzielt hat. Wie inzwischen üblich werden die A-Säulen das größte Verletzungsrisiko bei einer Kollision im

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

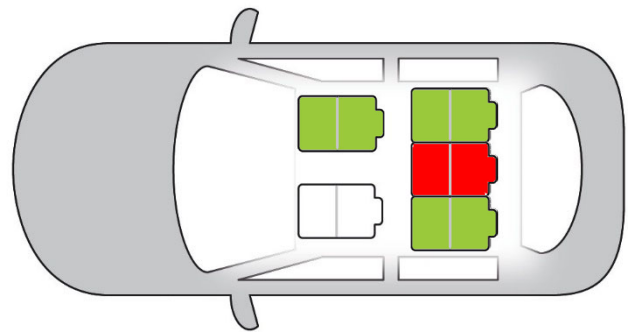
⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des LBX mit 1,5-l-Hybrid-Benziner liegt bei 5,3 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 146 g je Kilometer. Im Bereich CO₂ gibt es dafür 35 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Kleinwagen-SUVs bei 3,6 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,5 l/100 km. Der 1,5-l-Benziner ist damit nicht wirklich sparsamer als der 1,8-l-Motor in den entsprechenden Toyota-Modellen - der Dreizylinder ist aber weniger dröhnig und von daher durchaus eine interessante Alternative.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile in den Abgasen sind sehr niedrig, der Hybridantrieb kann daher auch in diesem Bereich überzeugen. Völlig verdient erhält der kleine Lexus volle 50 Punkte für seinen sehr geringen Schadstoffausstoß. In der Summe bringt es der LBX auf gute 75 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht und damit eine Empfehlung darstellt.

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)

Frontbereich darstellen. Der Notbremsassistent mit Personen-, Radfahrer und Motorradfahrererkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,6		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,8		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Denn auch bei den Messungen auf der Straße gibt sich der Japaner keine Blöße und bestätigt sein gutes Ergebnis vom Prüfstand.

2,4 AUTOKOSTEN

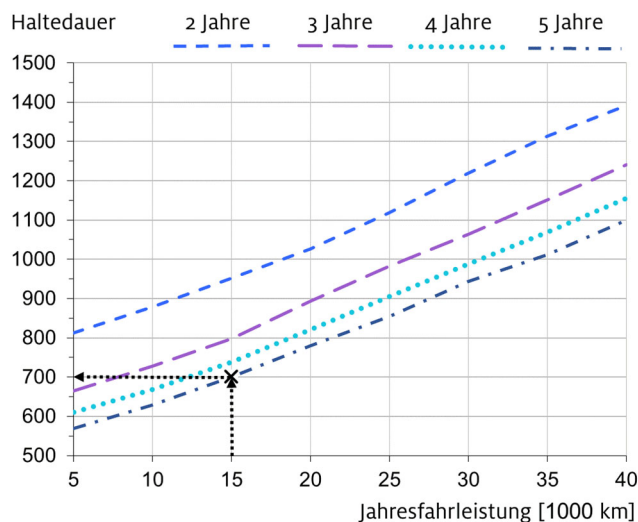
2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der LBX insgesamt noch gut ab - angesichts seines üppigen Grundpreises von rund 36.000 Euro auf den ersten Blick erstaunlich. Jedoch relativiert sich der üppige Preis, wenn man die umfangreiche Serienausstattung betrachtet und darüber hinaus feststellen muss, dass auch die Konkurrenz in den letzten Jahren bis zum Glühen an der Preisschraube gedreht hat. Der LBX ist eine vergleichsweise günstige Möglichkeit, einen Lexus zu fahren. Denn es ist nicht einfach nur ein umdesignter Toyota, sondern bekommt an vielen Stellen sichtbare und spürbare Veredelungen mit. Das ist an Kleinigkeiten wie einem vierten Haltegriff am Dachhimmel oder auch an praktischen sowie schönen Details wie mehr Teppich und mehr veredelten Materialien im Innenraum auszumachen. Das Arsenal an Assistenten ist ohnehin herausragend in der Kleinwagenklasse, zumal vieles sogar Serie ist. Der umfassend ausgestattete Testwagen kostet 42.690 Euro - happig für ein Kleinwagen-SUV, angesichts der Ausstattung und der gebotenen Leistung jedoch keine überzogene Forderung. Eine Inspektion ist zwar nur alle zwei Jahre bzw. 30.000 km nötig, zum Ölwechsel will Lexus seine LBX-Modelle aber jedes Jahr und spätestens nach 15.000 km sehen - für Wenigfahrer ungünstig. Die Steuer liegt bei

niedrigen 44 Euro pro Jahr, die Versicherung kommt aufgrund der sehr hohen Kasko-Einstufungen relativ teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 700 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	LBX e-CVT
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1490
Leistung [kW (PS)]	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	185/3600
0-100 km/h [s]	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	102
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	81
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	669
Preis [Euro]	32.990

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/100 km pro t]*	4,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	3,4 Plätze 262/513/802 57/570
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,65
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	65,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	163

* 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

3-Zyl.-Hybridmotor (Voll-Hybrid Otto/Elektro), Euro 6e	
Hubraum	1.490 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	185 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	103 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.190/1.825/1.560 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	332/992 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/750 kg
Stützlast/Dachlast	75 kg/-
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Tahara

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98H
Reifenmarke Testwagen	Yokohama Advan V61
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,6/4,8/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	126 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.316/439 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/675/1.055 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	377 Euro
Monatliche Gesamtkosten	700 Euro		
Steuer pro Jahr	44 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis LBX Elegant e-CVT	35.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.03.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.420 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	4.350 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/4.350 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	4.350 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.350 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4.350 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.300 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	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2 Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 875 Euro
Metalllackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: November 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer