# Fahrvorstellung Lexus RX 450h: Nur noch hybridisiert

Von Frank Wald

SUV sind doof – skandieren gerade Jugendliche in ganz Europa auf den Straßen. Weil sie zu groß sind, zu schwer, zu viel CO2 ausstoßen und überhaupt. Der Lexus RX 450h, dessen überarbeitete vierte Generation am 19. Oktober zu Preisen ab 61 350 Euro zum Händler rollt, könnte ihnen dennoch gefallen. Zwar ist er mit 4,89 Meter Länge auch ein großer SUV, doch zumindest das mit dem CO2-Ausstoß hat er im Stadtverkehr dank seines Vollhybrid-Antriebs gut im Griff. Außerdem wird er so selten gekauft, dass er die Öko-Bilanz kaum trüben kann. Das KBA zählte exakt 619 Neuzulassungen – für das gesamte Jahr 2018.

Für Toyotas Nobeltochter ist der RX trotzdem ein wichtiges Auto. Lexus feiert in diesem Jahr sein 30-jähriges Bestehen und ohne das „weltweit erste Premium-SUV“ gäbe es die Edel-Marke heute womöglich gar nicht mehr. Betrat die erste Generation 1998 mit der Kombination aus stadtverkehrstauglichem Allrad-SUV und Pkw-Fahrkomfort noch Neuland, entwickelte sich das Konzept schon bald zum Bestseller, das von allen Wettbewerbern fleißig nachgeahmt wurde. Der RX selbst wurde vor allem in den USA ein großer Erfolg und damit zum Pionier der Crossover-Fahrzeuggattung.

In der zweiten Generation gelang Lexus 2005 mit dem RX 400h ein weiterer Clou: der erste Hybrid-SUV mit elektrifiziertem Antriebsstrang kombinierte einen V6-Benziner mit einem Elektromotor zu einer Systemleistung von 272 PS (200 kW). Damit stieg der RX zum meistverkauften Modell der Marke auf. Insgesamt hat Lexus bis heute mehr als drei Millionen Exemplare verkauft, 266 000 Stück davon in Europa. Inzwischen hat der RX mit NX (2014) und UX (2019) sogar eine kleine Crossover-Familie um sich geschart, die ihm allerdings auch immer stärker den Rang ablaufen. Dringend Zeit also für eine Überarbeitung.

So wurde die vierte Generation, die 2015 erschien und drei Jahre später noch um eine siebensitzige Variante RX L erweitert wurde, jetzt neben einer optischen Auffrischung vor allem in puncto Technik und Infotainment auf den neuesten Stand gebracht. In den Abmessungen unverändert konzentrierten sich die Designer vor allem auf die Details. So widmete sich beispielsweise ein Designer fast sechs Monate der Gestaltung des markenprägenden Diabolo-Kühlergrill. Heraus kam eine neue Gitternetzstruktur aus tausenden Einzellinien, in dem die L-förmigen Waben nun in der Größe variieren, je weiter sie sich vom zentralen Markenlogo entfernen. Daneben gibt es abgerundeten Stoßfänger und Schürzen vorn und hinten sowie filigraner gezeichnete Scheinwerfer und L-förmige Heckleuchten.

Auch innen gibt es nur dezente Veränderungen. Ins Auge springt der 12,3 Zoll große Multimedia-Monitor, der nun etwas näher zum Fahrer rückte, weil er nicht mehr nur durch ein etwas fummeliges Touchpad im Mitteltunnel, sondern einfacher auch als Touchscreen zu bedienen ist. Künftig können darüber außerdem alle i-Phone- und Android-Smartphones per Apple Carplay und Android Auto mit dem Infotainmentsystem verbunden werden. In der um elf Zentimeter gestreckten Langversion lässt sich die zweite Sitzreihe weiter nach vorne schieben, um den Einstieg in die dritte zu vereinfachen.

Auch das Netzwerk an Assistenzsystemen wurde weiter ausgebaut. Der RX tritt mit der jüngsten Generation des Safety System+ an. Dazu gehört ein Pre-Crash-System, das nun auch Radfahrer am Tage und Fußgänger in der Nacht erkennt, eine Spurführung mit Lenkeingriff und adaptiver Temporegelung, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein automatisch auf- und abblendendes Fernlicht. Eine komplett eigenständige

Neuentwicklung ist der adaptive Fernlicht-Assistent mit der so genannten Bladescan-Technologie, bei der die LED im Scheinwerfer ihr Licht auf einen klingenförmigen Spiegel projizieren, der mit 6000 Umdrehungen rotiert und das Licht durch eine Linse reflektiert. Das soll, besser noch als das Matrix-LED-Licht, eine breitere und gezieltere Ausleuchtung der Straße ermöglichen, ohne den voraus- oder entgegenkommenden Verkehr zu blenden. Speziell Fußgänger und Verkehrszeichen in der Nacht sollen so deutlich früher erkannt werden.

Deutlich spürbarer fielen die Änderungen unter der Haube aus. Die konventionellen Benzinmotoren wurden komplett gestrichen, womit der Lexus RX in Deutschland künftig nur noch mit dem neuerdings „selbstaufladend" genannten Hybridantrieb zu haben sein wird. Das System des 450h basiert nach wie vor auf einem V6-Benziner mit 3,5 Liter Hubraum und 262 PS (193 kW), das in Kombination mit zwei Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse eine Systemleistung von 313 PS (230 kW) mobilisiert. Damit sprintet der 2,2 Tonnen schwere SUV zwar in 7,7 Sekunden auf Tempo 100. Doch gefühlt wirkt der Zwitterantrieb längst nicht wie ein Sechszylinder mit Elektrobooster.

Dafür verantwortlich ist nicht zuletzt das stufenlose CVT-Automatikgetriebe, mit dem die Japaner sowas wie ein Anti-Raser-System eingebaut haben. Selbst wenn das Pedal voll getreten wird, nimmt der SUV damit nur langsam Fahrt auf. Die Wechsel zwischen den Schaltstufen sind zwar nicht mehr ganz so zäh und gummiartig. Sobald jedoch bei schnellen Einfädelungen oder Überholvorgängen spontan Leistung gefragt ist, brummt der Motor gar nicht premium-like unangenehm auf.

Doch das passt zur grundsätzlich gemächlichen Gangart des Lexus RX 450h und Toyotas Hybrid-Strategie, die nach wie vor auf das rein elektrische Fahren verzichtet zugunsten einer möglichst hohen Verbrauchsreduzierung im Alltag. Statt also eine schwere Lithionionen-Batterie mitzuschleppen, nutzen die Japaner auch hier einen kleinen Nickel-Metallhydrid-Akku zum Anfahren und Segeln sowie zur Rückgewinnung der Schub- und Bremsenergie. Je nach Fahrprofil soll der RX 450h so auf bis zu 40 Prozent der Strecke mit abgeschaltetem Motor unterwegs sein – vorausgesetzt, man fährt sehr vorausschauend, häufig in der Stadt und übertreibt es nicht mit dem Gaspedal-Spiel. Dann lassen sich nach Lexus' Angaben laut Norm Werte von 5,8 Litern oder 132 Gramm CO2 pro Kilometer erzielen. Bei unseren Testfahrten über kurvenreiche Landstraßen ermittelte der Bordcomputer zwar stets mehr als acht Liter – für einen SUV von der Größe eines RX ist das aber immer noch ein gutes Ergebnis.

Angeboten wird der Lexus RX 450h in vier Ausstattungen sowie als verlängerte Version RX 450h L. Während die Basisversion quasi ignoriert wird, erwartet Lexus in Deutschland gut 42 Prozent der Käufer bei der Executive Line für 66 850 Euro, serienmäßig unter anderem mit 8-Zoll-Touchscreen, 2-Zonen-Klimaautomatik, beheizbaren und belüfteten Ledersitzen, Smart Key, elektrisch öffnender Heckklappe und 20-Zoll-Doppelspeichen-Alurädern. Einen großen Preissprung machen dann noch einmal die beiden Top-Versionen F Sport für 79 150 Euro und Luxury Line für 77 550 Euro, dann aber auch mit allem Schnick und Schnack wie etwa einem adaptiven variablen Fahrwerk, 12,3-Zoll-Touchscreen, Premium-Navigationssystem, Matrix-LED inklusive Bladescan-Fernlicht sowie Mark Levinson High-End-Audiosystem mit 15 Lautsprechern. Die entsprechenden Langversionen kosten dann noch einmal knapp 3500 Euro Aufpreis. (ampnet/fw)

Daten Lexus RX 450h F SPORT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,89 x 1,90 x 1,69
Radstand (m): 2,79
Motor: V6-Benziner, 3456 ccm
Leistung: 193 kW / 262 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 335 Nm bei 4600 U/min

Elektromotor: 123 kW / 167 PS vorn, 50 kW / 68 PS hinten
Max. Drehmoment: 335 Nm vorn, 139 Nm hinten
Systemleistung: 230 kW / 313 PS
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,7Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 5,9 - 5,8 Liter
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 134–132 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: 2215 kg / 500 kg
Kofferraumvolumen: 539–1612 Liter
Tankvolumen: 65 Liter
Böschungswinkel vorne / hinten: 16,5 Grad / 24,0 Grad
Bodenfreiheit: 195 mm
Max. Anhängelast: 2000 kg
Bereifung: 235/55 R20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,33
Preis: 79 150 Euro

## Bilder zum Artikel

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

Lexus RX 450h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus