



## Lexus NX 300h Executive E-FOUR Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (145 kW / 197 PS)



Der Lexus NX ist markenintern das kompakteste SUV, das laut Lexus mit dem dynamischen Design besonders eine junge, aktive Käuferschicht ansprechen soll. Der großzügig bemessene Innenraum hinterlässt insgesamt einen guten Qualitätseindruck, und die in der getesteten Variante serienmäßigen Ledersitze bieten einen guten Komfort. Die Federung erfüllt nicht gänzlich den Komfortanspruch, da sie teils etwas hölzern anspricht. Wer ein adaptives Fahrwerk haben möchte, muss auf die Ausstattung F-Sport zurückgreifen. Angenehm lauf ruhig zeigt sich der Hybridantrieb mit einer Systemleistung von 197 PS - zumindest bei defensiver Fahrweise. Für die Kraftübertragung sorgt ein stufenloses Automatikgetriebe, das den Motor prinzipiell mit niedrigen Drehzahlen arbeiten lässt. Wird der Lexus jedoch gefordert, schnell die Drehzahl dauerhaft nach oben, was besonders bei Autobahnfahrten als unangenehm wahrgenommen wird. Beim getesteten E-FOUR (Aufpreis 1.350 Euro) sorgt ein zusätzlicher Elektromotor an der Hinterachse für Vortrieb und macht den Lexus damit zum Allradler - der Motor wird fahrzustandsabhängig zugeschaltet. Der Verbrauch fällt im ADAC EcoTest mit 7,1 Liter Super auf 100 Kilometer durchschnittlich aus. Der NX Executive Line bietet eine gute Sicherheitsausstattung. Es gibt serienmäßig helles LED-Abblend- und LED-Abbiegelicht, das an Abzweigungen den seitlichen Bereich stärker ausleuchtet. Gegen Aufpreis ist ein adaptiver Tempomat mit Notbremsystem erhältlich. In der Summe ist der NX 300h Executive E-Four eine interessante Alternative zu den etablierten Mittelklasse-SUV, er ist jedoch mit einem Preis von mindestens 47.350 Euro teuer. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi Q5, Peugeot 3008 Hybrid4.

### ADAC-URTEIL

2,3

AUTOTEST

3,8

AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4

Familie

3,9

Stadtverkehr

2,7

Senioren

2,2

Langstrecke

2,5

Transport

2,8

Fahrspaß

3,0

Preis/Leistung

**+** gutes Innenraumplatzangebot, ordentliche Zuladung, LED-Abblendlicht Serie, gute Crashtestergebnisse

**-** mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, teuer in der Anschaffung und hohe Fixkosten, teils gewöhnungsbedürftige Bedienung

Stand: Januar 2015  
Text: Martin Brand

**+** Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Die Türrahmen sind mehrteilig, die Schweißstellen werden aber immerhin mit einer Gummilippe verdeckt. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, an den Schwellern fehlen aber Lackschutzleisten. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Armaturen sind sauber eingepasst und die Kunststoffkanten ordentlich entgratet. Die Dachsäulenverkleidungen sind mit Stoff verkleidet und die oberen Bereiche der Armaturentafel sowie der Türen zeigen sich mit Leder überzogen. In der Executive-Variante gibt es serienmäßig Ledersitze und Applikationen in Metallic-Optik werten das Interieur auf. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Der Motorraum ist von unten verkleidet, wodurch das Aggregat nicht verschmutzen kann. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten.

**-** Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, wie die unteren Bereiche der Türverkleidungen sowie das Handschuhfach, sind hart und kratzempfindlich. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindern könnte. Die Fahrzeugenden sind bei kleinen Parkremplern ausreichend geschützt. Hinten ist der untere Teil des Stoßfängers unlackiert und austauschbar. An den Fahrzeugflanken gibt es zwar Kunststoffelemente an den Kotflügeln und an den Türen. Diese sind an den Türen aber recht tief positioniert, wodurch sie nur wenig Schutzwirkung bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge haben.

**+** Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Lexus ein noch gutes Bild ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 555 kg ordentlich aus. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen 80 kg transportiert werden. Mit einer Tankfüllung (56 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 785 Kilometer möglich. Nur beim allradgetriebenen NX 300h E-FOUR sind Anhängelasten zulässig. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.500 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Die maximale Stützlast beträgt nur durchschnittliche 60 kg, was für den Transport von schweren E-Bikes mittels Heckträger zu wenig sein kann. Ohne E-Four (Allradantrieb) dürfen keine Anhänger gezogen werden.

**-** Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel findet man nicht an Bord.

Der Fahrer kann die Karosserie insgesamt zufriedenstellend überblicken. Während sich die Front recht gut abschätzen lässt, fällt dies am Heck aufgrund der schräg verlaufenden Heckscheibe schwerer. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Niedrige Hindernisse werden vor dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrgenommen.

**+** Der Fahrer kann dank der erhöhten Sitzposition das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Außenspiegel sind groß und bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzen beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

Dank des LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der NX 300h mit einem LED-Abblendlicht und einem Halogen-Fernlicht ausgestattet. Damit wird die Fahrbahn gut ausgeleuchtet. Ab der Ausstattung F Sport gibt es LED-Abblend- und Fernlicht. Beim Abbiegen leuchten zusätzliche Lampen in den Nebelscheinwerfern den seitlichen Bereich stärker aus. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkbereich.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der NX 300h ausreichend ab. Besonders eingeschränkt wird der Blick nach hinten. Hier behindern die massiven Dachsäulen den Blick nach schräg hinten und die nicht versenkbaren Kopfstützen direkt nach hinten. Zudem lassen sich aufgrund der hohen Heckpartie tiefe Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich nur sehr schlecht erkennen. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt ebenfalls gering aus. Der optionale Fernlichtassistent ist für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Ein Kurvenlicht wird generell nicht angeboten.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

+ In der getesteten Ausstattungsvariante Executive Line besitzt der Lexus serienmäßig das Lexus Smart Key-System. Dann kann das Fahrzeug schlüssellos mittels Sensoren an den Türgriffen und der Heckklappe geöffnet werden, der Schlüssel muss nur mit sich geführt werden. Die Türen besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen, die kräftig dimensioniert sind und die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt recht gut. Der Fahrersitz ist in guter Höhe über der Straße positioniert und der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt gering aus. In den Fond gelangt man recht bequem, wenn auch hier der Radlauf etwas in den Einstiegsbereich hineinragt. Haltegriffe über allen Türen helfen beim Ein-/Aussteigen. Nähert man sich dem Fahrzeug im Dunkeln an, werden die Türgriffe beleuchtet und es gibt auch eine Einstiegsbeleuchtung. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus (Aktivierung mit Fernlicht).

⊖ Die weit über der Straße positionierten Schweller und die flach verlaufende Dachlinie erschweren das Ein-/Aussteigen. Große Personen sollten auf den Kopf achten, damit dieser nicht gestoßen wird.

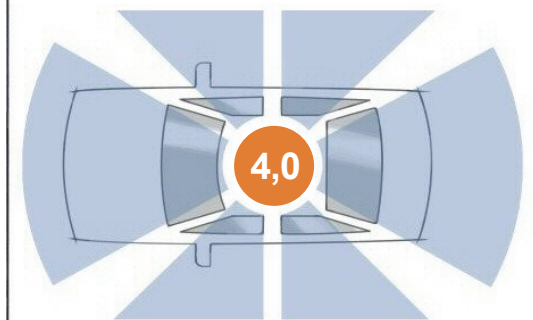
## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung gemessen nur 310 Liter. Baut man die Abdeckung aus und belädt das Abteil bis unter das Dach, finden 525 Liter Platz. Dann lassen sich bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten stapeln. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterunterkante 655 Liter verstauen. Nutzt man die gesamte Fläche und belädt das Abteil bis unters Dach fasst es 1.270 Liter.

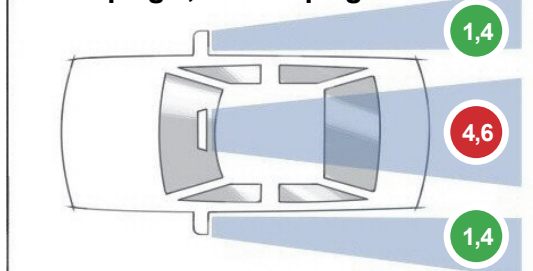


**Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.**

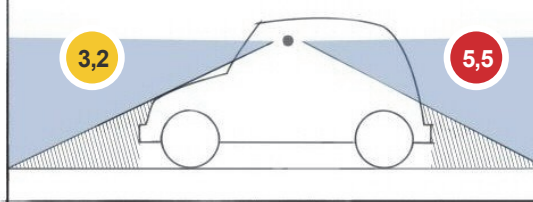
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld

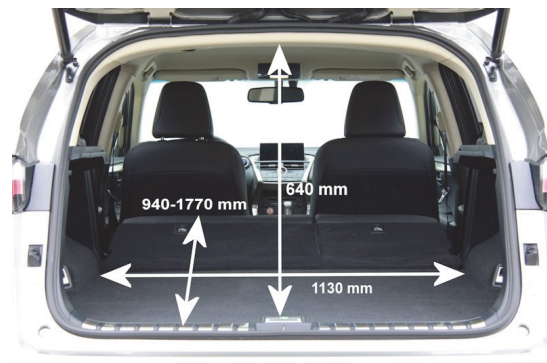


**Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem**

2,4

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit erzielt der NX 300h ein noch gutes Ergebnis. Der Testwagen war mit der optionalen, elektrisch öffnenden Heckklappe (Easy Load) ausgestattet. Insgesamt dauert der Öffnungs- und Schließvorgang aber recht lang. Die Öffnungshöhe der Heckklappe kann im Menü eingestellt werden. Die Klappe schwingt maximal auf rund 1,85 m auf und kann durch nachdrücken auf 1,90 m geöffnet werden. Damit bietet sie auch großen Personen genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und besitzt eine durchschnittliche Breite. Der Kofferraum selbst fällt breit aus, ist aber recht flach. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Zum Ausladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da der Kofferraumboden nahezu eben zur Ladekante ist. Mit zwei Lampen ist das Abteil ausreichend beleuchtet. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine ebene Ladefläche.
- ⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante knapp 80 Zentimeter über der Fahrbahn liegt.



**Der Kofferraum ist mit 310 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.**

2,7

## Kofferraum-Variabilität

- Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Zur Ladungssicherung gibt es stabile Zurrösen. Kleines Gepäck kann auch unter dem Kofferraumboden verstaut werden, hier findet sich ein Fach mit einer Größe von rund 105 Liter. Im Ladeabteil selbst gibt es keine Ablagemöglichkeiten und Fächer.
- ⊖ Der Mittelgurt im Fond ist ungünstig am Dach fixiert. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen.

2,3

## INNENRAUM

2,4

### Bedienung

Das Cockpit des NX 300h wirkt auf den ersten Blick mit Schaltern überladen und unübersichtlich. Die Grundfunktionen lassen sich zwar recht schnell einprägen, bis man allerdings mit dem umfangreichen Media-System zurecht kommt, bedarf es einer intensiven Eingewöhnung. Viele Funktionen lassen sich sowohl mit separaten Tasten als auch im Mediamenü (acht-Zoll-Display) mittels Dreh-Drück-Schalter in der Mittelkonsole einstellen - was eine enorme Funktionsfülle mit sich bringt. So können beispielsweise Klimaanlageparameter sowohl am gut in der Höhe positionierten, aber mit vielen Tasten versehenen Bedienteil oder im Menü verändert werden. Gleiches gilt für das Audiosystem. Das Bedienteil ist etwas tief positioniert und umfasst nur Einsteller für die Lautstärke und Senderwahl - weitere Funktionen sind mittels Dreh-Drück-Schalter bedienbar. Darüber hinaus gibt es noch Audiobedienelemente am Lenkrad. Ein nettes Detail beim Executive: Im Mittelstufach gibt es eine Induktionsladeschale für ein (Qi-kompatibles) Smartphone - dadurch ist kein Ladekabel mehr erforderlich.



**Eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität kennzeichnen den Lexus NX.**



**+** Das Lenkrad kann in Höhe und Weite justiert werden und der Wählhebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, am Bremspedal fehlt allerdings ein Schutz, der verhindern könnte, dass man beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleibt. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist sehr gut zugänglich im Armaturenbrett positioniert. Die Scheibenwischer sind bei der Executive Line sensorgesteuert, die Empfindlichkeit des Sensors kann eingestellt werden. Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentenschaltung. Das Licht kann manuell am Blinkerhebel aktiviert werden oder man überlässt die Steuerung dem serienmäßigen Lichtsensor. Die Nebellampen werden ebenfalls am Blinker eingeschaltet. Es gibt sowohl für das Licht als auch für die Nebellampen Kontrollanzeigen im Kombiinstrument. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist klar gezeichnet. Im Normalmodus wird allerdings nicht die Drehzahl angezeigt, sondern die Leistungsabgabe. Im Sport-Modus gibt es eine klassische Drehzahlanzeige. Der Bordcomputer gibt Informationen zur Restreichweite, dem Durchschnitts- und Momentanverbrauch wieder - letzteres wird jedoch nur in Balkenform angezeigt. Im Hauptdisplay lassen sich die Verbräuche der letzten 15 Minuten anzeigen. Das optionale Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs ab. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Die Abstandsregelung kann auch deaktiviert und die Regelanlage als herkömmlicher Tempomat genutzt werden. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippautomatik mit Einklemmschutz. Die Vordersitze und die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Letztere sind auch elektrisch anklappbar. Vorn gibt es ein geschlossenes Staufach zwischen den Sitzen, zwei Becherhalter und Türfächer. Das Handschuhfach ist recht groß. Im Fond findet man nur schmale Türfächer und Becherhalter vor. Für die Vorderen gibt es Leseleuchten, für die Hinteren eine zentrale Innenraumlampe.

**-** Vorn stört beim Anschnallen der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen und man muss sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen. Das Handschuhfach muss ohne Beleuchtung auskommen.

---

2,0

## Raumangebot vorne\*

**+** Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis rund 1,95 Meter finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Dank der recht großzügigen Innenbreite hat man vorn ein gutes Raumempfinden, wenn auch die Mittelkonsole recht wuchtig ausfällt.

---

2,5

## Raumangebot hinten\*

**+** Im Fond finden Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m bequem Platz. Während die Beinfreiheit sehr üppig ausfällt (Vordersitze für 1,85 m Große eingestellt) ist hier die Kopffreiheit limitierend. Die Innenbreite fällt durchschnittlich aus. Das Raumgefühl ist im Fond angenehm - was auch am fehlenden Mitteltunnel liegt.

---

3,8

## Innenraum-Variabilität

Im Fond lässt sich die Lehnenneigung einstellen und die Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden. Darüber hinaus werden keine Sitzvarianten angeboten.

Das Fahrwerk ist mit der straffen Grundabstimmung insgesamt zufriedenstellend gelungen. Besonders Querfugen und kurze Wellen dringen recht deutlich in den Innenraum. Zudem lassen letztere den Lexus bei häufigem Vorkommen nervös wirken. Kleinere Einzelhindernisse werden ordentlich geschluckt, größere schlagen allerdings deutlicher durch. Kopfsteinpflaster ist ebenfalls deutlich aber nicht zu unangenehm im Innenraum spürbar. Trotz der straffen Grundabstimmung federt der NX 300h auf langen Wellen recht stark ein und aus - besonders voll beladen. Beim Beschleunigen und Bremsen neigt sich die Karosserie durchschnittlich stark. Eine gewisse Seitenneigung ist bei dynamischen Lenkvorgängen vorhanden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Fahrkomfort recht gut. Der NX 300h F Sport ist mit einem adaptiven Fahrwerk mit aktiven Fahrwerksstabilisatoren ausgestattet. Dadurch sollte der Lexus einen besseren Federungskomfort bei verringerten Karosserieneigungen bieten.

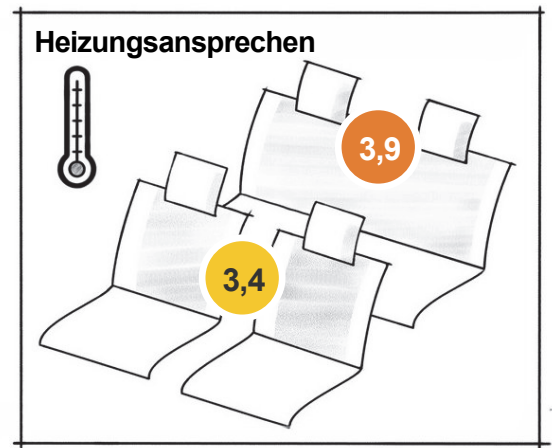
- +** Der NX 300h Executive Line ist mit Leder-Komfortsitzen ausgestattet. Die Vordersitze lassen sich elektrisch in der Höhe und in der Neigung einstellen, wodurch Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Sowohl die Flächen als auch die hohen Lehnen sind körpergerecht gestaltet, bequem gepolstert und ordentlich konturiert. Sie bieten einen guten Seitenhalt, wenn dieser auch im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Rücksitzbank ist zufriedenstellend ausgeformt. Die Lehne ist auch im Fond hoch. Die Sitzposition ist recht angenehm, wenn auch die Oberschenkel etwas mehr aufliegen dürften.
- Die Ledersitze sind zwar perforiert, allerdings neigt man dennoch bei sommerlichen Temperaturen zum Schwitzen. Eine Sitzbelüftung ist für den Executive Line ebenso wenig erhältlich wie eine einstellbare Lordosenstütze.

- +** Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel beträgt niedrige 66,4 dB(A). Bei moderater Fahrweise arbeitet der Verbrennungsmotor mit niedrigen Drehzahlen und ist dadurch nur hintergründig im Innenraum zu vernehmen. Der Elektromotor ist im rein elektrischen Betrieb kaum zu hören. Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf, wenn auch auf schlechten Oberflächen gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist. Windgeräusche sind bei höheren Geschwindigkeiten im Innenraum zu hören, werden aber nicht als störend empfunden.
- Fordert man dem Lexus Leistung ab, lässt das Getriebe den Verbrennungsmotor mit hohen Drehzahlen arbeiten - das wird als störend und unangenehm laut im Innenraum empfunden.

## 2,4 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Lexus nur ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Während der vordere Teil der Fahrgastzelle in noch zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, müssen sich die hinten Sitzenden lang gedulden. Vorn werden die Fußbereiche schneller warm als der restliche Bereich - das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

⊕ Der NX 300h ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimatisierungsautomatik samt Aktivkohlefilter ausgestattet. Die Intensität des Automatik-Modus kann im Menü eingestellt werden. Fahrer und Beifahrer können die Wunschtemperatur separat einstellen. Die Luftverteilung lässt sich für oben, mittig und unten individuell, für Fahrer und Beifahrer aber gemeinsam einstellen. Die Umluftfunktion wird bei drohendem Scheibenbeschlag automatisch deaktiviert.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen\*

Der NX 300h Executive E-FOUR Automatik kann bei den Fahrleistungen ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Lexus wird von einem 2,5-l-Verbrennungsmotor mit einer Leistung von 155 PS (bei 5.700 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 210 Nm (4.200 - 4.400 1/min) sowie von zwei Elektromotoren angetrieben. An der Vorderachse befindet sich ein E-Motor mit einer Leistung von 143 PS und an der Hinterachse ein E-Motor mit 68 PS. Die Systemleistung beträgt 197 PS. Bei voller Beschleunigung wird der Verbrennungsmotor von beiden E-Motoren unterstützt. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Lexus dann in 5,9 Sekunden.

## 2,3 Laufkultur

⊕ Dem Hybridsystem kann insgesamt eine gute Laufkultur attestiert werden. Im rein elektrischen Betrieb sind weder Störgeräusche noch Vibrationen im Innenraum wahrnehmbar. Der Vierzylinder-Verbrennungsmotor läuft bei niedrigen Drehzahlen ebenfalls kultiviert und überträgt kaum Vibrationen zu den Insassen.

⊖ Wird das Aggregat gefordert, so dass es mit hohen Drehzahlen arbeitet, kann es nicht vollkommen überzeugen. Dann macht das Aggregat durch lautes Dröhnen auf sich aufmerksam und es sind auch Vibrationen am Lenkrad spürbar.

## 1,9 Schaltung

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe (CVT) des NX 300h ist insgesamt recht gut abgestimmt. Der Wählhebel lässt sich einwandfrei bedienen, wenn auch die Schaltgasse etwas kompliziert gestaltet ist. Die Automatik reagiert spontan und schaltet absolut ruckfrei. Sie reagiert allerdings sehr sensibel auf Leistungsabforderung und lässt den Motor bereits bei etwas stärkerer Gaspedalbetätigung mit sehr hohen Drehzahlen arbeiten - das ist besonders bei Autobahnfahrten auf Dauer anstrengend.

Der Fahrer kann neben dem rein elektrischen Fahrmodus (EV) zwischen drei weiteren Fahr-Modi wählen: ECO, NORMAL und SPORT S. Im ECO-Modus werden die Drosselklappenstellung und andere Verbraucher verbrauchsoptimiert angepasst, wodurch sich dieser für eine möglichst ökologische Fahrweise eignet. Im SPORT S Modus ist die Antriebsregelung auf eine spontanere und kraftvollere Beschleunigung ausgerichtet. Es können am Wählhebel in der S-Position auch manuell "virtuelle" Schaltstufen gewählt werden. Die Rückwärtsfahrstufe lässt sich einwandfrei einlegen. Das Anfahren an Steigungen klappt dank feinfühligere Kriechfunktion spontan und ruckfrei. An Steigungen wird der Lexus durch Betätigen der Auto-Hold-Taste automatisch und zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen gehindert. Der Fahrer muss dadurch nicht dauerhaft die Fußbremse drücken. Beim Anfahren wird die Bremse wieder automatisch gelöst. Wird das Bremspedal einmal vollständig durchgedrückt, wird die Berganfahrhilfe aktiviert und das Fahrzeug für eine kurze Zeit am Zurückrollen gehindert.

1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Das stufenlose Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten und ökonomischen Drehzahlen. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen dann oft mit hohen Drehzahlen arbeitet.

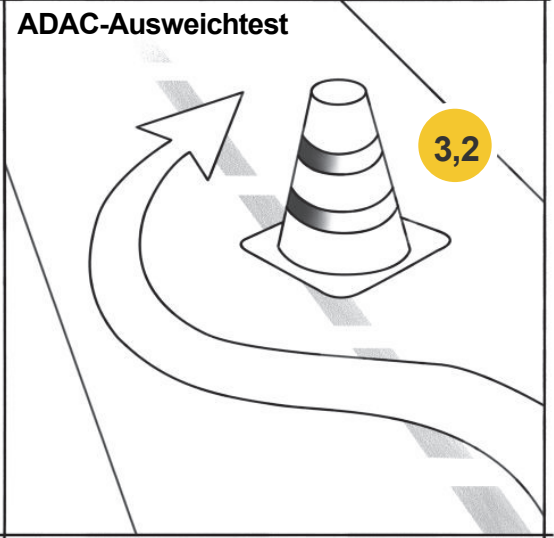
2,6

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

### Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität schneidet der NX 300h insgesamt zufriedenstellend ab. Der Lexus quittiert plötzliche Lenkimpulse mit deutlicher Karosserieneigung und einem leicht nachpendelnden Heck - im Grenzbereich regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) zuverlässig. Die Richtungsstabilität geht in Ordnung, wenn der NX 300h Spurrillen auch etwas nachfolgt. Beim ADAC Ausweichtest kann das SUV ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, begibt sich der Lexus mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs und schiebt dann beim Gegenlenken leicht über die Vorderachse. Dabei wird recht wenig Geschwindigkeit abgebaut und es entsteht ein kleiner Gegenpendler beim Einfahren in die Ausfahrgasse. Bei einem plötzlichen, einer Schrecksituation entsprechendem Lenkimpuls drängt das Heck bereits beim Anlenken stark. Die Übersteuerneigung verstärkt sich beim Gegenlenken und das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich dann anspruchsvoll. Im Bedarfsfall regelt allerdings das VSC, wodurch ein Schleudern vermieden wird. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt das SUV recht früh eine deutliche Untersteuerneigung - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Wird das Gaspedal in einer Kurve gehoben, wodurch ein Lastwechsel entsteht, verhält sich der Lexus unkritisch und zeigt kaum Reaktionen. Der E-Four-Antrieb (Elektromotor an der Hinterachse) macht den NX 300h im Bedarfsfall zu einem allradgetriebenen Fahrzeug. Damit wird nicht nur die Traktion auf rutschigem Untergrund verbessert, sondern die Hinterachse auch bei starken Beschleunigungen mit angetrieben.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**



Darüber hinaus ist der Lexus mit einem Frontdifferenzial mit begrenzter Sperrwirkung ausgestattet. Es regelt bei niedrigen Geschwindigkeiten Drehmomentunterschiede an den Vorderrädern und verbessert dadurch das Beschleunigungsverhalten aus Kurven heraus.

2,9

## Lenkung\*

Die Lenkung spricht recht gut auf Lenkbefehle an, allerdings neigt sich die Karosserie zunächst und es werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut, wodurch der NX 300h mit leichter Verzögerung stabil der vorgegebenen Richtung folgt. Im Normal-Modus wird dem Fahrer ein durchschnittliches Lenkgefühl vermittelt. Die Zielgenauigkeit ist nicht perfekt, man muss aufgrund des verzögerten Ansprechens und des nicht idealen Lenkgefühls gelegentlich korrigieren. Im Sport-Modus fällt die Lenkkraftunterstützung etwas geringer aus und das Lenkgefühl wird dadurch etwas verbessert.

- +** Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig. Von ganz links nach ganz rechts sind es etwas über 2,5 Lenkradumdrehungen.
- Der Wendekreis fällt mit 12,5 Metern im Klassenvergleich zu groß aus.

2,4

## Bremse

- +** In diesem Kapitel schneidet der NX 300h mit einer spontan ansprechenden, wirkungsvollen und standfesten Bremse gut ab. Der Lexus kommt nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach rund 37,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Dueler H/L 100H der Größe 225/60 R18) zum Stehen. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in der Kurve ist gut, der Lexus schiebt unproblematisch über die Vorderräder.
- Die Bremse lässt sich speziell beim Übergang zwischen Rekuperation (leichtes Bremsen mittels Elektromotor) und normaler Bremsung nicht optimal dosieren, da sich der Druckpunkt am Bremspedal schlecht erfüllen lässt.

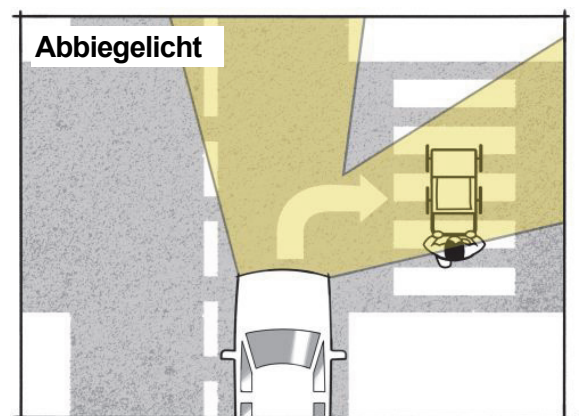
1,7

## SICHERHEIT

1,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

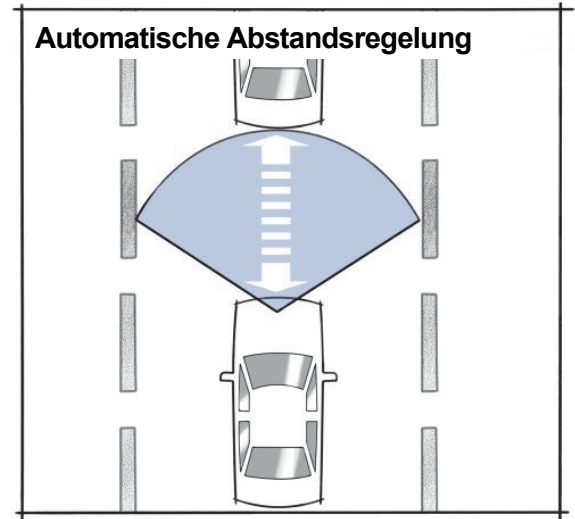
- +** Der NX 300h ist serienmäßig mit den wichtigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) und einem Bremsassistenten findet man auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Bei einer Vollverzögerung blinkt das reaktionsschnelle LED-Bremslicht mit erhöhter Frequenz und warnt dadurch den nachfolgenden Verkehr. Ab Werk ist der Lexus auch mit einem LED-Abbiegelicht ausgestattet, das den seitlichen Bereich beim Abbiegen besser ausleuchtet. Gegen Aufpreis ist das adaptive Geschwindigkeitsregelsystem (ACC) mit dem Pre-Crash-Safety-System (PCS) mit Notbremsfunktion erhältlich.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

Das Notbremssystem gibt bei einer drohenden Kollision eine Kollisionswarnung ab und betätigt im zweiten Schritt selbstständig die Bremse, um die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren bzw. die Kollision vollständig zu vermeiden. Ordert man das optionale Navigationssystem, werden dem Fahrer basierend auf den Navigationsdaten aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen im Navi-Display angezeigt. Steht der Automatik-Wählhebel in Fahrstellung, kann der Motor nicht gestartet werden - ein unbeabsichtigtes Anfahren wird verhindert.

⊖ Das optionale Head-up-Display mit Fernlicht- und Spurhalteassistent sowie die 360°-Kamera mit Totwinkel- und Rückraumassistent sind erst ab der Ausstattungsvariante F Sport erhältlich. An den Türinnenseiten fehlen Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr darauf aufmerksam machen könnten. Die aktivierte Warnblinkanlage schaltet sich beim Betätigen des Blinkers nicht automatisch ab, wodurch ein Richtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne weiteres angezeigt werden kann.



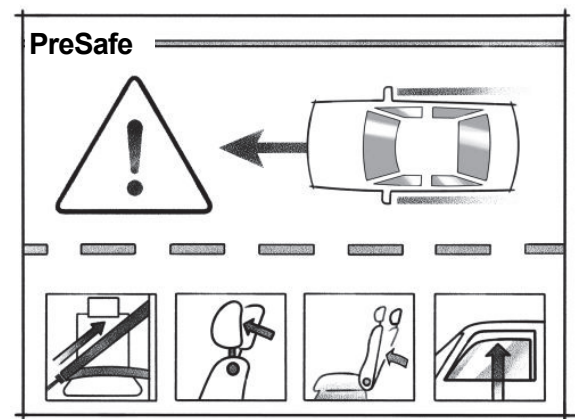
**Automatische Abstandsregelung**

Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Lexus NX 82 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 12/2014). Insgesamt reicht es bei den Crashtests zu vollen fünf Sternen. Der Lexus ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags vorn und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus gibt es Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Gurte besitzen zudem Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für knapp 1,95 m große Personen und können aufgrund des geringen Abstands zum Kopf bei einem Heckaufprall optimal wirken. Im Fond reichen die Kopfstützen zwar nur für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,70 m, liegen aber ebenfalls nah am Kopf. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Ordert man das Pre-Crash-Safety-System, werden die vorderen Gurte bei einer vom System als kritisch eingestuften Situation gestrafft, um bei einem Unfall optimal wirken zu können.

⊖ Der Unterbringungsort des Warndreiecks und Verbandskastens unter dem Kofferraumboden ist gut gekennzeichnet, doch ist beides im Notfall nicht schnell genug erreichbar (vor allem, wenn der Kofferraum beladen ist).



**PreSafe**

Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

## 1,8 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erhält der Lexus NX 300h 82 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test: 12/2014). Im Fond lassen sich zwei Kindersitzen nebeneinander montieren, für drei ist aber kein Platz. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Fahrersitz und auf den äußeren Fondplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden.

Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit dem Isofix-System inkl. Ankerhaken befestigen. Alternativ können Kindersitze auf diesen Plätzen auch mit den langen Gurten befestigt werden. Die kurzen Gurtschlösser sind stabil fixiert und die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert. Sie liegen weit genug auseinander, dass auch breite Kindersitze problemlos verwendet werden können. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schalter außen am Armaturenbrett deaktivieren, wodurch auch rückwärtsgerichtete Kindersitze vorn rechts verwendet werden können. Hohe Kindersitze lassen sich vorn rechts problemlos und auf den äußeren Fondplätzen nur gerade so befestigen. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

– Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos verwenden. Der Mittelsitz ist laut Bedienungsanleitung nicht für Kindersitze freigegeben. Dessen Kontur und die ungünstig positionierten Gurtanlenkpunkte eignen sich ohnehin nicht zur Montage von Kindersitzen. Die Kindersicherung der Fondtüren kann auch von Kinderhänden leicht deaktiviert werden.

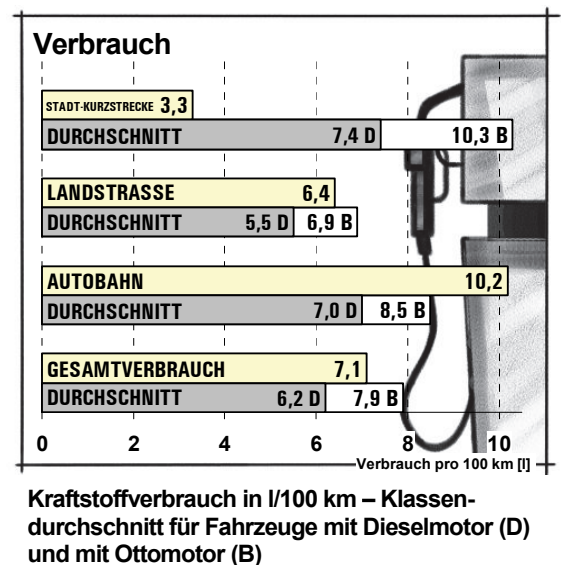
## 2,3 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erhält der NX 300h beim Fußgängerschutz gute 69 Prozent der möglichen Punkte. Während der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die Vorderkante der Motorhaube und die Pfosten der Windschutzscheibe noch zu aggressiv gestaltet.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Bei der ADAC EcoTest-Messung erhält der Lexus NX 300h E-Four mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 193 g/km 25 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei sehr niedrigen 3,3 l/100 km. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung einen Batterieladezustand von 60 bis 70 Prozent hatte. Im realen Innerorts-Betrieb wird das Fahrzeug auch mit "leerer" Batterie genutzt, so dass der Kraftstoffverbrauch dann höher ausfällt. Außerorts liegt der Kraftstoffverbrauch bei 6,4 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile nicht mehr ausspielen, hier verbraucht der Lexus hohe 10,2 l/100 km.



## 2,0 Schadstoffe

+ Der Lexus NX 300 h erfüllt die Abgasnorm Euro6. Die Schadstoffe im Abgas sind recht gering, wodurch der Japaner in diesem Kapitel 40 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit der CO<sub>2</sub>-Bewertung bringt es der NX 300h E-Four auf insgesamt 65 Punkte. Das entspricht drei von fünf Sternen.

3,8

## AUTOKOSTEN

3,0

### Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch im Klassenvergleich nicht besonders niedrig ausfällt, erhält der Lexus hier nur eine durchschnittliche Bewertung.

2,9

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Fitnesscheck (Ölwechselservice) - alle 30.000 km oder 24 Monate ein Service fällig. Der Vierzylinder-Hybridmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Lexus spendiert dem NX 300h nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell - wie Toyota - eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

1,8

### Wertstabilität\*

⊕ Da sich SUV derzeit großer Beliebtheit erfreuen, wird dem neuen Lexus NX 300h für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Lexus NX 300h kostet mindestens 39.800 Euro. Für den Testwagen müssen in der getesteten Ausstattungsvariante "Executive Line" und dem Allradantrieb (E-Four) schon 47.350 Euro aufgewendet werden. Die Serienausstattung fällt dann im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Wer darüber hinaus noch sinnvolle aktive Sicherheitssysteme haben möchte, muss nochmals kräftig draufzahlen oder sogar auf die deutlich teureren höheren Ausstattungsvarianten zurückgreifen.

5,5

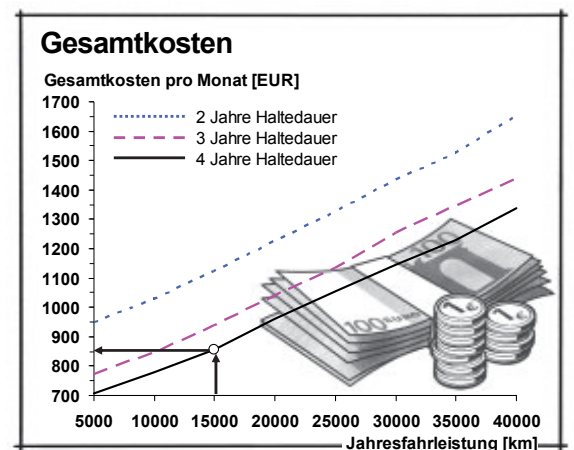
### Fixkosten\*

- ⊕ Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 102 Euro überschaubar aus.
- ⊖ Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug dagegen bei den Versicherungseinstufungen, da es in allen Klassen ungünstig eingestuft ist (KH: 20; TK: 26; VK: 29).

3,8

### Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen nicht besonders niedrig aus. Das liegt vor allem am hohen Anschaffungspreis und den hohen Fixkosten. Daran kann auch der gute Restwertverlauf nichts ändern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 857 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).



## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder H	Schadstoffklasse Euro64-Zylinder H
	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	145 kW (197 PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	4200 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/60R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,5/11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>3,3/6,4/10,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	121 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>193 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4630/1845/1645 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2135 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1840 kg/555 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/655 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	<b>785 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht (LED)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC mit PCS)	600 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (PCS)	600 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Fernlicht Halogen)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer und Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

### AUSSEN

Dachreling	Serie
Einparkhilfe hinten (und vorn)	Serie
Lackierung Metallic	950 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>113 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>171 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>510 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>857 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/26
Grundpreis	47.350 Euro

## NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,9
Sicht	2,7	Bremse	2,4
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Sicherheit</b>	<b>1,7</b>
Kofferraum-Volumen*	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
Raumangebot vorne*	2,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,5
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	2,0
Innenraum-Variabilität	3,8		
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>		
Federung	2,7		
Sitze	2,1	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,8</b>
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	3,0
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Wertstabilität*	1,8
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen