



Lexus GS 300h Executive Automatik

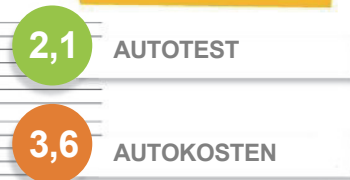
Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (164 kW / 223 PS)

Der Lexus GS ist nun mit zwei unterschiedlichen Hybrid-Motorisierungen erhältlich. Neben dem großen GS 450h wird die Limousine jetzt auch als 300h angeboten. Im Gegensatz zum 450h kommt anstatt eines Sechszylindermotors ein kleinerer Vierzylinder zum Einsatz, der in Verbindung mit dem Elektromotor maximal 223 PS leistet. Die Fahrleistungen sind damit im Alltag mehr als ausreichend. Nur unter Last fühlt sich die Motor-/Getriebeeinheit nicht ganz so souverän an, wie man es aus dem 450h kennt. Deutliche Vorteile kann der kleinere Hybrid im Stadtbetrieb verbuchen: Hier fällt der Verbrauch sehr niedrig aus. Im EcoTest-Mix liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km. Zusammen mit den sauberen Abgasen kann der 300h mit 83 Punkten und vier Sternen das bisher beste Ergebnis eines benzinbetriebenen Fahrzeugs in der oberen Mittelklasse einfahren. Zum Vergleich: Der 450h braucht im Schnitt 1,3 l/100 km mehr. Neben dem niedrigeren Spritverbrauch sollte auch der Anschaffungspreis ein Argument sein, anstatt des 450h auf den 300h zurückzugreifen. In der getesteten Ausstattung kostet der GS 300h zwar stolze 50.800 Euro, im Vergleich zum 450h spart man sich aber mehr als 10.000 Euro. Überzeugen kann der GS mit hohem Fahrkomfort, niedrigem Geräuschniveau sowie bequemen Sitzen - alles Attribute, die ein gutes Langstreckenfahrzeug ausmachen. Ebenfalls lobenswert sind die vielen hilfreichen Assistenzsysteme, die aber leider nur gegen Aufpreis verfügbar sind. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A6 Hybrid, BMW ActiveHybrid 5, Infiniti Q70 Hybrid.

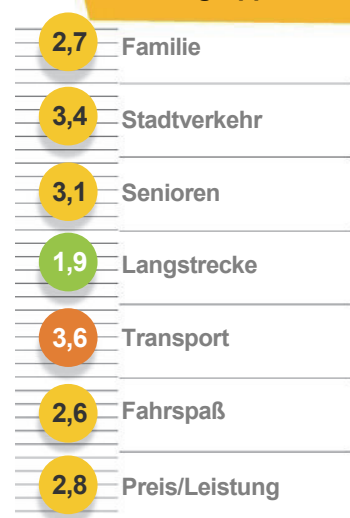
- +** hoher Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, hohe aktive und passive Sicherheit, niedriger Stadtverbrauch
- kleiner nicht variabler Kofferraum, Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: März 2014
Text: D. Silvestro

2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

Der Lexus GS zeigt sich auch im Detail hervorragend verarbeitet und bietet kaum Anlass zur Kritik.

+ Die Karosserie wirkt solide und sauber gefertigt. Der Kofferraum ist ordentlich verkleidet. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. In der Ausstattungslinie Executive werden die Insassen serienmäßig mit hochwertigen Ledersitzen verwöhnt. Der Innenraum ist durchweg tadellos verarbeitet, das Armaturenbrett fühlt sich hochwertig an und ist teilweise ebenfalls mit Leder überzogen. Der im Motorbereich vollständig verkleidete Unterboden sorgt dafür, dass der Motorraum nicht so stark verschmutzt. Die Türeinstiege sind gut abgedichtet und im Schwellerbereich kratzgeschützt.

- Die Tankklappe ist zwar in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel ist aber etwas umständlich abzuschrauben. Zudem gibt es keinen Fehlbetankungsschutz. Die Stoßstangen sind komplett lackiert und besitzen keine Kunststoffeinlagen, welche den Lack bei leichten Remplern schützen würden. An den Türen fehlen Seitenschutzleisten.

2,5

Alltagstauglichkeit

Mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte besitzt der GS eine gute Alltagstauglichkeit.

+ Dank des großen 66 l Kraftstofftanks können mit dem GS 300h mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 1.120 km realisiert werden. Die maximale Zuladung beträgt gute 515 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Dachreling. Obwohl kein Reserverad lieferbar ist, findet man im GS einen Wagenheber und Bordwerkzeug - das ist vorbildlich.

- Der Lexus ist nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserverad ist beim GS nicht lieferbar. Die zulässige Anhängelast beträgt beim GS 300h nur magere 500 kg.

2,8

Sicht

Bei der Rundumsicht kann die Limousine nicht komplett überzeugen. Es gibt zwar einige Assistenten, welche die Sicht verbessern, doch leider sind einige Ausstattungsdetails der teuren Top-Ausstattungsvariante "Luxury Line" vorbehalten.

+ Serienmäßig findet man im Lexus GS Executive helle Bi-Xenonscheinwerfer inklusive Tagfahrlicht, welche für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Um das Einparken zu erleichtern, findet man neben Parksensoren vorne und hinten auch eine Rückfahrkamera an Bord. Die Außenspiegel geben ein gutes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder und besitzen beide einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel sind automatisch abblendend, wodurch die Blendung durch den rückwärtigen Verkehr verringert wird.



Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

➖ Aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond wird die Sicht nach hinten stark eingeschränkt. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur sehr schlecht erkannt werden - immerhin wird der Fahrer durch die Rückfahrkamera unterstützt. Innovative LED-Scheinwerfer und Kurvenlicht sind für diese Ausstattungsvariante leider nicht lieferbar (nur für F-Sport und Luxury). Auch einen Totwinkelassistenten gibt es in dieser Ausstattungsvariante nicht.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im GS vorne wie hinten zufriedenstellend. Die Vordersitze sind nicht zu tief positioniert, was das Einsteigen einigermaßen komfortabel macht, allerdings stört die flach verlaufende Dachlinie ebenso wie der breite Schweller. Hinten gefallen die großen Türausschnitte und die weit öffnenden Türen, einzig der Schweller fällt auch hier etwas zu breit aus.

⊕ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut. Zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und besitzen drei Rasterungen, wodurch das Ein- und Aussteigen auch in engen Parklücken einfach ist, ohne Gefahr zu laufen, die Tür am Nachbarauto anzuschlagen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg.

3,9 Kofferraum-Volumen*

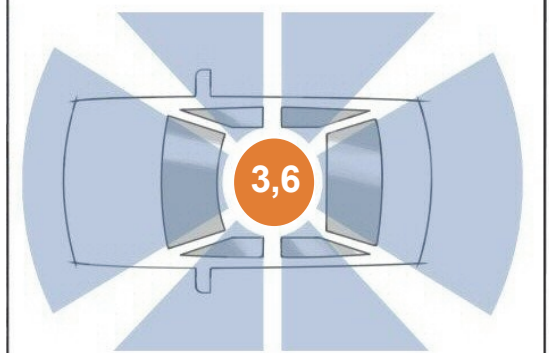
Das Kofferraumvolumen des Lexus GS fällt mit 415 l für diese Fahrzeugklasse akzeptabel aus.

➖ Aufgrund der Limousinen-Form kann der GS aber nicht bis zum Dach beladen werden. Ein zusätzlicher Nachteil ist, dass sich die Rücksitzlehnen nicht umklappen lassen, um bei Bedarf den Stauraum zu erhöhen.

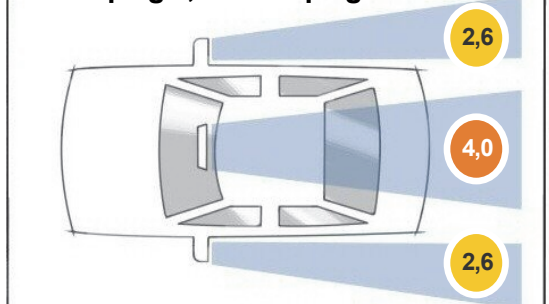
2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Heckabteils ist zufriedenstellend, wobei sich in der Limousine sperrige Gegenstände nur schlecht transportieren lassen. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt weit auf. Es wird eine akzeptable Ladeöffnung freigegeben, wobei die Ladekante rund 71 cm über der Fahrbahn liegt und das Gepäck dadurch weit angehoben werden muss, um es dann über die Ladekante in den 17 cm tiefer liegenden Kofferraumboden zu heben. Große Gegenstände können aufgrund des lediglich 52 cm hohen Kofferraums kaum transportiert werden.

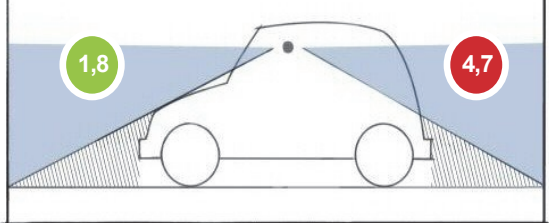
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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 Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum mit 415 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe. Die Rücksitzlehnen können nicht umgeklappt werden um den Stauraum zu erweitern.

4,4 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum des GS ist nicht variabel, es finden sich aber wenigstens einige sinnvolle Ablagemöglichkeiten im Kofferraum.

- + Neben einem kleineren Ablagefach mit Netz auf der rechten Seite findet man unter der Abdeckung des Kofferraumbodens ein größeres Ablagefach. Zusätzlich gibt es stabile Fixierhaken.
- Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht umklappen. Es gibt auch keine Durchlademöglichkeit.

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Die Grundfunktionen des Lexus GS lassen sich recht einfach bedienen und erfordern auch keine lange Eingewöhnung. Doch wer sich mittels des Remote-Touch Bediensystems auf dem riesigen 12,3 Zoll Display (Aufpreis, Serie: 8 Zoll) zurechtfinden möchte, benötigt eine deutliche Eingewöhnungszeit. Die einzelnen Menüpunkte des Radios oder Navigationssystems sind sehr unübersichtlich aufgebaut und mit dem sensibel reagierenden Bedien-Joystick in der Mittelkonsole nur schlecht anwählbar.

+ Das Lenkrad lässt sich über einen sehr großen Bereich elektrisch in der Höhe und Weite einstellen. Pedale und Schalthebel sind gut positioniert und ideal erreichbar. Der Scheibenwischer besitzt einen über eine separate Taste einschaltbaren Regensensor. Alle vier elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird) und besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik sowie einen sensibel reagierenden Einklemmschutz. Hilfreiches Detail: Dem Fahrer wird beim Ausschalten der Zündung angezeigt, falls ein Fenster nicht ganz geschlossen ist. Vorne wie hinten gibt es genügend Ablagen, das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, vorne wie hinten gibt es separate Leseleuchten. Ist eine Tür oder Klappe (inkl. Motorhaube) nicht richtig geschlossen, wird dies dem Fahrer angezeigt.

- Die Bedienelemente der Klimautomatik sind zwar in akzeptabler Höhe angeordnet, doch sind nicht alle Funktionen über Tasten wählbar, sondern teilweise umständlich in Untermenüs des Navigationsdisplays versteckt. Die Radiobedienung erfolgt größtenteils ebenfalls über das Menü. Lediglich einen Drehknopf für die Lautstärke sowie ein Drehknopf für die Senderwahl gibt es. Der Rest muss über das Radio-Menü gesteuert werden, welches sehr unübersichtlich aufgebaut ist und den Nutzer vor einige Rätsel stellen kann. Die Innentürgriffe sind bei voll geöffneten Türen nur schwierig zu erreichen.



Eine herausragende Verarbeitung kennzeichnen den Lexus GS. Das Bedienkonzept ist aber gewöhnungsbedürftig.

2,2 Raumangebot vorne*

+ Vorne bietet das Fahrzeug viel Platz. Personen bis 1,95 m haben genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit ist noch etwas großzügiger bemessen. Auch die Innenbreite fällt akzeptabel aus, was in der Summe zu einem guten subjektiven Raumgefühl führt.

3,2 Raumangebot hinten*

Hinten findet man ebenfalls genügend Beinfreiheit vor. Limitierend wirkt sich die Kopffreiheit aus. Personen über 1,85 m stoßen mit dem Kopf am Dach an. Auch hinten gibt es genügend Ellenbogenfreiheit, zu zweit hat man ein gutes Raumgefühl. Zu dritt wird es im Fond aber schon recht eng.



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

4,5 Innenraum-Variabilität

– Der Innenraum ist kaum variabel. Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht klappen.

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

Der GS 300h ist in der Ausstattungsvariante Executive zwar nur mit dem Standardfahrwerk ausgestattet, wählt man aber die höheren Ausstattungsvarianten F-Sport oder Luxury-Line, findet man auch das adaptive Fahrwerk AVS an Bord.

+ Schon das Standardfahrwerk zeigt sich äußerst ausgewogen abgestimmt und sorgt für einen guten Fahrkomfort. Auf langen Bodenwellen schwingt die Karosserie kaum nach, selbst voll beladen steht immer genügend Federweg zur Verfügung und die Karosserie wird nicht zu stark gestaucht. Erstaunlich gut federt der GS 300h feine Fahrbahnunebenheiten ab, die kaum in den Innenraum durchdringen. Auch bei regelmäßiger Anregung der Karosserie tritt kein Stuckern auf. Ebenfalls gut spricht das Fahrwerk bei groben Hindernissen oder Querfugen an, wobei hier das adaptive Fahrwerk nochmals ein gutes Stück sensibler reagiert. Vertikalschwingungen und Seitenneigung sind nicht zu stark ausgeprägt vorhanden. In der Summe kann das Fahrwerk überzeugen und eignet sich auch für Viel- und Langstreckenfahrer. Aber auch der Langsamfahrkomfort ist gut.

1,5 Sitze

Die bequemen Sitze bietet eine Reihe an Einstellmöglichkeiten und einen langstreckentauglichen Sitzkomfort.

+ Beide Vordersitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Dadurch findet man schnell eine bequeme Sitzposition. Die angenehm gefederten Ledersitze mit integrierter Sitzlüftung sind gut konturiert und bieten zufriedenstellenden Halt. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einstellbaren Lordosenstützen ausgestattet. Leider lassen sich diese nur in der Intensität, aber nicht in der Höhe einstellen. Auch die äußeren Rücksitze bieten einen guten Sitzkomfort. Sie sind zufriedenstellend konturiert und bieten eine gute Oberschenkelunterstützung.

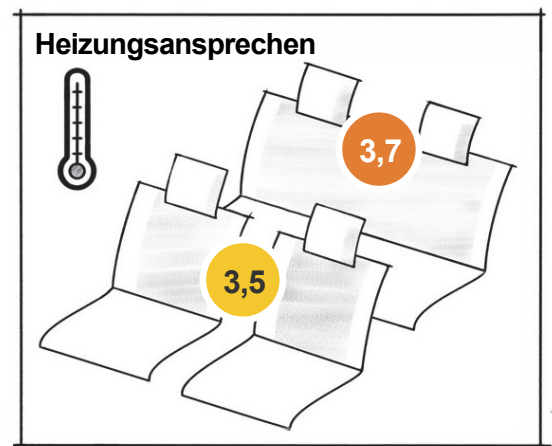
1,7 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt niedrig aus. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der Geräuschpegel bei geringen 66,0 dB(A). Fahr- und Windgeräusche sind kaum präsent, auch bei höheren Autobahngeschwindigkeiten. Im rein elektrischen Fahrbetrieb gleitet man nahezu geräuschlos dahin, schaltet sich der Verbrenner zu, hört man den Motor bei ruhiger Fahrweise kaum. Laut wird es erst, wenn man Leistung abfordert. Dann ist der Vierzylindermotor deutlich im Innenraum präsent.

2,6 Klimatisierung

Für den Lexus GS gibt es die neue S Flow Klimaautomatik, die jedoch nur in der Top-Ausstattung Luxury-Line im Fahrzeug verbaut ist. Diese erkennt, welche Sitzplätze mit Insassen besetzt sind und regelt entsprechend die Klimaautomatik. Dadurch soll der Energieverbrauch gesenkt werden. Mit der normalen Zweizonen-Klimaautomatik, die serienmäßig verbaut ist, kann der GS 300h nur ein geradeso zufriedenstellendes Ergebnis bei der Heizleistung einfahren. Vorne wie hinten dauert es bei tiefen Temperaturen recht lange, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird.

⊕ Beide vorderen Insassen können sich die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung ist zwar nur für den Fahrer und Beifahrer gemeinsam regelbar, doch kann jeder Bereich individuell angepasst werden. Eine automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor gibt es serienmäßig.



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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der GS 300h schöpft seine Leistung aus einem 2,5 l-Vierzylinder mit 181 PS sowie einem 105 kW starken Elektromotor, was für eine maximale Systemleistung von 223 PS sorgt. Damit lassen sich Überholmanöver in kurzer Zeit absolvieren. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der 300h in rund 5,1 s.

2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Elektro- und Benzinmotors geht insgesamt in Ordnung. Im rein elektrischen Fahrmodus sind praktisch keine Vibrationen im Innenraum spürbar. Läuft der Vierzylinder-Verbrennungsmotor, dringen bei gemächlicher Fahrweise kaum Motorvibrationen in den Innenraum. Fährt man allerdings unter Last, würde man sich mehr Laufkultur wünschen. Das stufenlose Automatikgetriebe sorgt dann für hohe Drehzahlen. Der Motor dröhnt dadurch etwas und ist ständig im Innenraum präsent.

1,8 Schaltung

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe (CVT) des GS 300h ist insgesamt recht gut abgestimmt. Das Drehmoment des Elektro- und Verbrennungsmotors wird gut ausgenutzt, wodurch die Drehzahlen nicht gleich bei jeder kleinen Änderung der Gaspedalstellung nach oben schnellen.

Nur bei höherer Leistungsabforderung nerven die dann recht hohen Drehzahlen. Das Getriebe reagiert spontan auf Gasbefehle und regelt die Drehzahl entsprechend. Der Fahrer kann neben dem rein elektrischen Fahrmodus (EV) zwischen vier weiteren Fahr-Modi wählen: ECO, NORMAL, SPORT S und SPORT S+. Im ECO-Modus werden die Leistungsentfaltung des Antriebs, die Drosselklappenstellung und die Motordrehzahl möglichst ökologisch geregelt. Dazu spricht im ECO-Modus unter anderem das Gaspedal sanfter an. Im SPORT S Modus ist die Antriebsregelung auf eine spontanere und kraftvollere Beschleunigung ausgerichtet. Dabei wird im Teil- und Volllastbereich mehr Antriebsleistung abgerufen und die Antriebsregelung reagiert spontaner. Durch die Schaltwippen am Lenkrad können auch manuell "virtuelle" Schaltstufen gewählt werden. Betätigt man die Auto-Taste im Bereich der Handbremse, wird die Autohold-Funktion aktiviert und das Fahrzeug z.B. an einer Steigung automatisch am Wegrollen gehindert. Der Fahrer muss dadurch nicht dauerhaft die Fußbremse betätigen. Beim Anfahren wird die Bremse wieder automatisch gelöst.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Das stufenlose Getriebe ist so abgestimmt, dass es sich immer die möglichst ökonomischste Übersetzung sucht, um Benzin zu sparen. So sind auch die Drehzahlen meist relativ niedrig. Nur beim Beschleunigen steigt die Motordrehzahl an.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

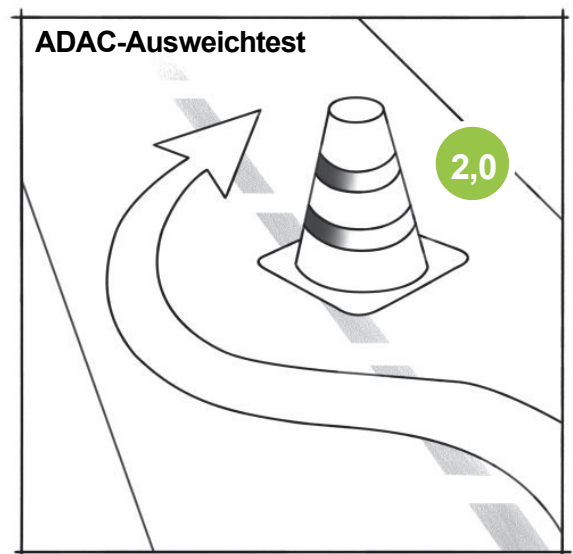
2,2 Fahrstabilität

Der Lexus GS zeigt ein sicheres Fahrverhalten und ist auch für ungeübte Fahrer gut beherrschbar.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls (z.B. bei einem schnellen Spurwechsel) zeigt der GS 300h ein stabiles Fahrverhalten und bleibt gut beherrschbar. Nicht zuletzt sorgt auch der lange Radstand dafür, dass das Fahrzeug einen guten Geradeauslauf besitzt und auch bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen sicher seine Spur hält. Beim ADAC Ausweichtest untersteuert das Fahrzeug beim Gegenlenken deutlich, bleibt aber trotzdem lenkbar und wird durch starke ESP-Eingriffe sicher in der Spur gehalten. Das weitgehend gut beherrschbare untersteuernde Eigenlenkverhalten kündigt sich im Grenzbereich früh an, es sind stets genügend Sicherheitsreserven vorhanden. Kritische Lastwechselreaktionen gibt es kaum, sie werden durch das früh eingreifende ESP unterbunden. Die Traktion des Hecktrieblers ist auch auf rutschiger Fahrbahn gut.

2,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage ausreichend präzise an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Der Fahrbahnkontakt bei schnell durchfahrenen Kurven ist gut bis zufriedenstellend. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten arbeitet sie aber etwas zu leichtgängig, worunter die Rückmeldung leidet.



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.

⊕ Beim Rangieren im Stand ist der Kraftaufwand sehr gering. Um das Lenkrad von ganz links nach ganz rechts zu drehen, sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse erstaunlich gering aus.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der GS 300h nach rund 38,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport Maxx 050 94Y der Größe 235/45 R18). Das ist kein Spitzenwert, geht aber noch in Ordnung. Die Bremse spricht spontan an, lässt sich aber speziell beim Übergang zwischen Rekuperation (leichtes Bremsen mittels Elektromotor) und normaler Bremsung nur schlecht dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

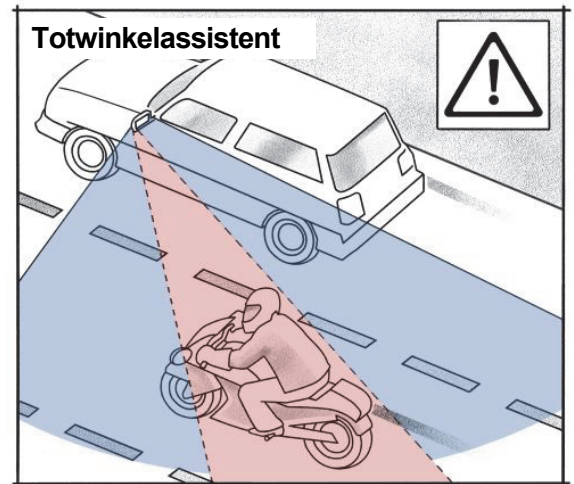
2,0 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

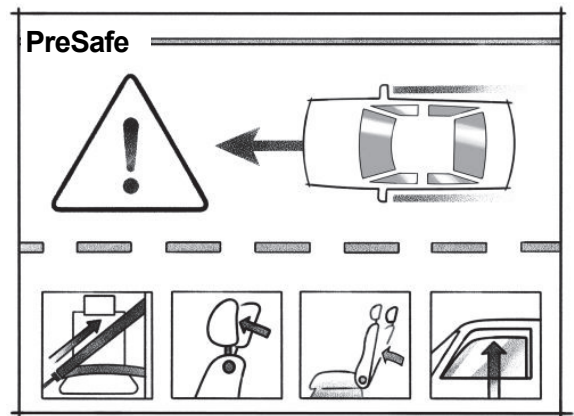
Der Lexus GS ist serienmäßig mit den wichtigsten aktiven Sicherheitselementen ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es zwar eine Vielzahl weiterer Assistenzsysteme, doch oft sind diese nur in den deutlich teureren Ausstattungsvarianten erhältlich und kosten dann teilweise immer noch saftigen Aufpreis.

⊕ Neben ESP und einem Bremsassistenten findet man auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Ein Totwinkelassistent ist optional erhältlich. Ebenso kann man gegen Aufpreis das Advanced Pre-Crash-Safety-System inklusive Spurhalteassistent ordern. Das Advanced Pre-Crash-Safety-System beinhaltet eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Notbremssystem. 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 komplett zu vermeiden. Das Notbremssystem arbeitet insgesamt recht gut und erhielt im ADAC Vergleichstest von Notbremsassistenten (08/2012) die Gesamtnote "gut". Bei einer starken Bremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr.

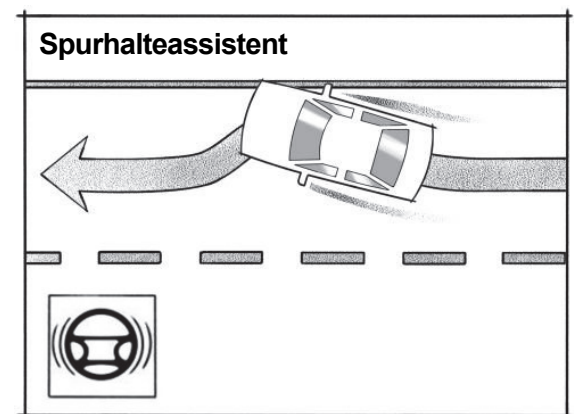
⊖ Für einen Nachtsichtassistenten, der ohnehin nur in den sehr teuren Ausstattungsvarianten "F Sport" oder "Luxury Line" erhältlich ist, nochmals mehrere tausend Euro Aufpreis zu verlangen, ist schlicht utopisch und absolut unverständlich.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Ein Head-Up-Display und LED-Scheinwerfer inklusive Kurvenlicht und einem Fernlichtassistenten sind zwar für den GS 300h lieferbar, allerdings ebenfalls nur in den zwei teuersten Ausstattungsvarianten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, da man mit aktivierter Warnblinkanlage keinen Abbiegevorgang anzeigen kann. Der Schalter für die Handbremse ist rechts unter dem Lenkrad versteckt und somit im Notfall vom Beifahrer kaum zu erreichen.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Lexus GS ist serienmäßig mit zehn Airbags ausgestattet und sollte sehr gute Crash-Ergebnisse aufweisen. Ein ADAC Crashtest liegt aber nicht vor.

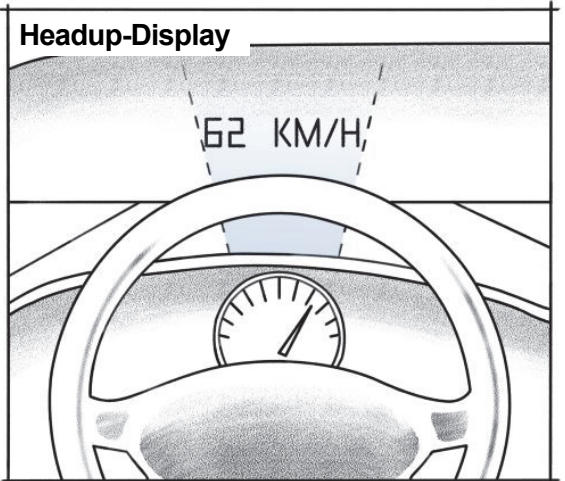
+ Neben Front- und Seitenairbags vorne findet man auch durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für beide vorderen Insassen an Bord. Zudem werden die Fondpassagiere durch serienmäßige Seitenairbags hinten bei einem Seitenaufprall geschützt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich in der Höhe für maximal 1,85 m große Personen einstellen und befinden sich sehr nahe am Kopf, wodurch diese bei einem Heckaufprall gut wirken können. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

- Hinten reicht die Kopfstützenhöhe zwar nur für kleine Personen, doch kann das Dach einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand der Kopfstützen zum Kopf könnte etwas geringer sein. Der Unterbringungsort des Warndreiecks und Verbandkastens unter dem Kofferraumboden ist gut gekennzeichnet, doch ist beides im Notfall nicht schnell genug erreichbar (vor allem, wenn der Kofferraum beladen ist).

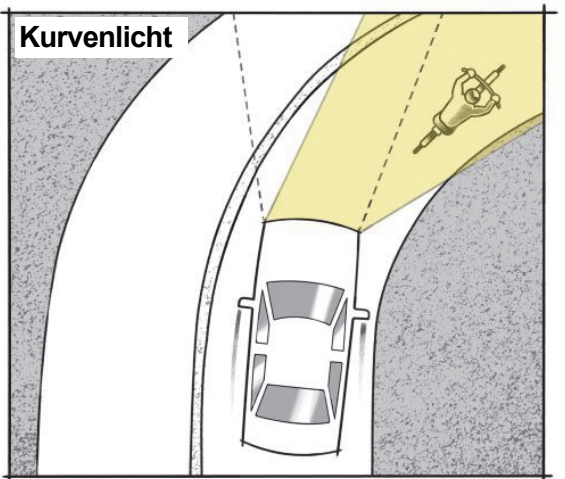
1,8 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich im GS sicher und stabil befestigen, was zu einer guten Beurteilung der Kindersicherheit führt.

+ Die beiden äußeren Rücksitze eignen sich sehr gut zum Befestigen von Kindersitzen. Kindersitze können entweder mittels Isofix und Ankerhaken befestigt oder auch mit den langen Gurten sicher fixiert werden. Auf den äußeren Rücksitzen sind alle Kindersitzklassen erlaubt, es gibt allerdings laut Hersteller die Einschränkung, dass die Kopfstütze dann abgezogen werden sollte, damit der Kindersitz nicht daran anstößt. Die Isofix-Haken auf den hinteren Außensitzen sind relativ schlecht zugänglich.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Der Beifahrerairbag kann mittels Schlüsselschalter deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrersitz vorwärtsgerichtete Kindersitze aller Altersklassen montiert werden. Rückwärts gerichtete Kindersitze sind aber auch mit deaktivierten Airbags nicht erlaubt. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz ist zwar laut Hersteller für Kindersitze freigegeben, doch eignet sich dieser aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte, welche es erschweren den Kindersitz fest zu fixieren, sowie der ungünstigen Sitzform nur im Notfall zum Transport von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten ohnehin nebeneinander nicht genügend Platz.

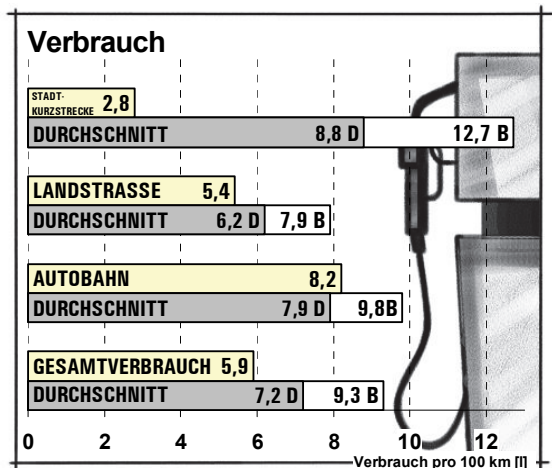
3,0 Fußgängerschutz

Ein Crash-Ergebnis liegt nicht vor. Es kann aber von einem zufriedenstellenden Fußgängerschutz ausgegangen werden, da sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube befinden und die Fahrzeugfront nachgiebig gestaltet ist.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Lexus GS 300h kann mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km und einer CO₂-Bilanz von 161 g/km ein gutes Ergebnis im CO₂-Kapitel des EcoTest einfahren (41 Punkte). Das Hybrid-Fahrzeug kann insbesondere innerorts mit einem sehr niedrigen Verbrauch punkten (2,8 l/100 km). Allerdings steigt der Verbrauch bei höheren Geschwindigkeiten deutlich an, da dann das Hybrid-System seine Vorteile kaum noch ausspielen kann. So sind es außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 8,2 l pro 100 km.



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus. Für die Schadstoffe gibt es 42 Punkte. In der Summe erreicht der Lexus GS 300h mit 83 Punkten vier Sterne im ADAC EcoTest.

3,6 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Obwohl der Lexus teuren Super-Kraftstoff fordert, sind die Betriebskosten überschaubar.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Lexus gewährt generell - wie Toyota - eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

3,9 Wertstabilität*

Trotz der innovativen Hybrid-Technik kann dem Lexus GS 300h kein besonders guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Der Lexus kann sich kaum gegen die deutsche Konkurrenz in diesem Segment durchsetzen.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Lexus GS 300h kostet mindestens 45.300 Euro. Für die getestete Ausstattungsvariante "Executive" kommen nochmals 5.500 Euro dazu. Der GS zeigt sich als Executive zwar sehr gut ausgestattet, doch insgesamt ist das Fahrzeug trotzdem teuer. Wer darüber hinaus noch sinnvolle aktive Sicherheitssysteme haben möchte, muss nochmals kräftig draufzahlen oder sogar auf die deutlich teureren höheren Ausstattungsvarianten zurückgreifen.

5,0 Fixkosten*

⊕ Jährlich werden für das Fahrzeug lediglich 78 Euro an KFZ-Steuer fällig.

⊖ Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug dagegen bei den Versicherungseinstufungen. Speziell die Haftpflicht (KH: 20) und die Vollkaskoversicherung (VK: 29) schlagen hier negativ zu Buche. Die Teilkasko (TK: 24) fällt immerhin noch akzeptabel aus.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen nicht besonders niedrig aus. Das liegt vor allem am hohen Anschaffungspreis sowie dem nicht besonders guten Restwertverlauf. Punkten kann der 300h dagegen mit den niedrigen Betriebskosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	300h Automatik	450h Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2494	6/3456
Leistung [kW (PS)]	164 (223)	254 (345)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	221/4200	352/4500
0-100 km/h[s]	9,2	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,7 S	5,9 S
CO2 [g/km]	109	137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/24	20/29/24
Steuer pro Jahr [Euro]	78	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	930	1109
Preis [Euro]	45.300	54.750

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	164 kW (223 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	221 Nm
bei	4200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,8/5,4/8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	161 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4850/1840/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2095 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415 l/415 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1115 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km (im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung)
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	121 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	170 Euro
Monatlicher Wertverlust	732 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.099 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/24
Grundpreis	50.800 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 über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Advanced Pre-Crash)	1.900 Euro
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (nicht für Executive)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (nicht für Executive)	nicht erhältlich
Head-Up-Display (nicht für Executive)	nicht erhältlich
Kurvenlicht (nicht für Executive)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Advanced Pre-Crash)	1.900 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	850 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel)	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer + Beifahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent (nicht für Executive)	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.300 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	990 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen