



Lexus LS 600h L Ambiente & Wellness AWD Aut.

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (327 kW / 445 PS)

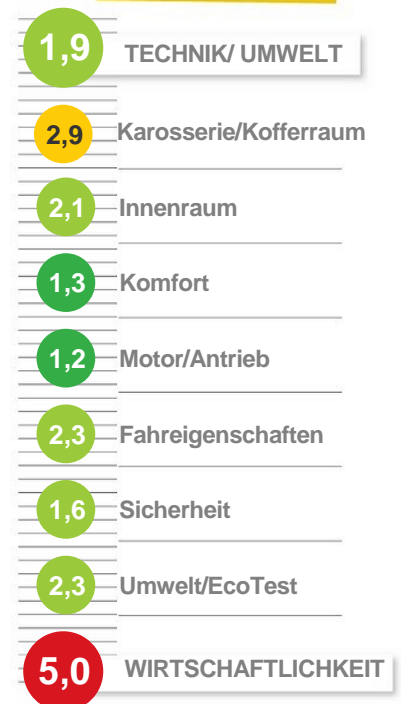
Das Spitzenmodell des japanischen Luxusauto-Herstellers Lexus ist der LS 600h, hier getestet in der Langversion mit dem maximalen Ausstattungspaket. Es beinhaltet zahlreiche Luxus-Features wie einen Ottomanen-Sitz hinten rechts, welcher neben einer ausfahrbaren Fußablage auch eine Massagefunktion besitzt. Innovative Sicherheitseinrichtungen wie das Pre-Safe-System zur Vermeidung von Auffahrunfällen bzw. Reduzierung der Unfallfolgen sind gegen Aufpreis lieferbar. Das Hybrid-Antriebskonzept mit V8-Benzinmotor und einem kräftigen Elektromotor leistet insgesamt 445 PS und sorgt für sehr gute Fahrleistungen bei vergleichsweise moderatem Verbrauch. Beim ADAC-EcoTest werden klar vier von fünf Sternen erreicht. Insgesamt ein Luxusauto, wie es seinesgleichen sucht, in der Bedienung teils etwas komplex, aber innovativ und luxuriös. Die hier getestete Ausstattungsvariante liegt bei unglaublichen 129.100 Euro, immerhin fällt die Sonderausstattungsliste recht kurz aus, da alles Wichtige bereits an Bord ist. **Karosserievarianten:** kurzer Radstand **Konkurrenten:** Mercedes S400 Hybrid; Audi A8, BMW 7er, Porsche Panamera (alle ohne Hybrid)

+ sehr gute Verarbeitung, luxuriöse Ausstattung, hoher Sicherheitsstandard, viel Platz, hoher Fahrkomfort, sehr gute Sitze, sehr gute Fahrleistungen

- geringe Zuladung, kleiner, nicht variabler Kofferraum, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Der LS 600h besticht durch seine sehr gute Verarbeitung und die durchweg hochwertigen Materialien im Innenraum. Die hier getestete Langversion ist hinten rechts mit einem luxuriösen, vielfach verstellbaren Ottomanen-Sitz ausgestattet, der besonders entspanntes Reisen ermöglicht. Ein entsprechend nobler Touch wird dadurch vermittelt. Die Lederausstattung, der mit feinstem Alcantara überzogene Dachhimmel und Edelh Holzpaneele runden das exklusive Ambiente ab. Die Karosserie zeigt sich ebenfalls sehr gut verarbeitet, die großen Türen müssen beim Schließen nur angelehnt werden und werden dann automatisch zugezogen. Der Unterboden ist komplett glattflächig und der Motorraum gegen eintretenden Schmutz abgeschottet, dadurch werden Geräuschemissionen und der Verbrauch gesenkt. Auf dem Dach dürfen 100 kg transportiert werden. Vorbildlich: Im Kofferraum befindet sich unter der Abdeckung ein vollwertiges Ersatzrad auf passender Alufelge.

⊖ Die mögliche Zuladung ist mit 300 kg zu gering, bei vier durchschnittlich schweren Erwachsenen wird bereits das zulässige Gesamtgewicht erreicht. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen und muss über einen Schalter im Innenraum geöffnet werden. Es fehlen sowohl an den wichtigen Stoßfängern als auch an den Türen Leisten, welche vor kleinen Remplern schützen würden.

Sicht

Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt noch zufriedenstellend aus. Die hinteren Dachsäulen und die hoch angesetzte Heckscheibe stören aber beim Blick nach hinten.

⊕ Die Außenspiegel sind groß und beheizbar, der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Bei Blendung dunkeln Innen- und Außenspiegel automatisch ab. Die serienmäßigen mitlenkenden LED-Scheinwerfer folgen dem Kurvenverlauf, um die Fahrbahn optimal auszuleuchten. Dadurch ist die Lichtverteilung noch besser, als bei Xenonscheinwerfer. Beim Einlegen der Fahrstufe „R“ bewegen sich die Spiegelflächen der Außenspiegel nach unten und gewähren dem Fahrer den Blick zum Bordstein, das Sonnenrollo der Heckscheibe senkt sich, falls es ausgefahren war und die beiden äußeren Kopfstützen können vom Fahrerplatz aus heruntergefahren werden. Die Heckkamera mit Einparkführung wird aktiv, sie informiert sowohl akustisch als auch optisch auf dem Bildschirm im Armaturenbrett über Hindernisse vor oder hinter dem Fahrzeug. Die Scheibenwischer sorgen dank der ausgeklügelten Wischergeometrie für ein optimales Wischergebnis.

Rundumsicht



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 Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht voll versenkbaren Kopfstützen im Fond erheblich eingeschränkt.

⊖ Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, Front- und Heckpartie sind vom Fahrerplatz aus schlecht zu sehen. Erst nach dem Einlegen der Fahrstufe „R“ werden vorne die Abstandssensoren aktiv. Das Einparkbild wirkt bei Rückwärtsfahrt im Regen verschwommen und reagiert empfindlich bei Lichteinfall. Im Innenspiegel sieht man recht wenig.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit dem schlüssellosen Fahrzeugbediensystem Smart Key entriegeln sich die Türen vollautomatisch mit Berühren des Türgriffs, auch das Schließen der Fenster ist damit möglich. Das Ein- und Aussteigen ist recht bequem, auch für große Personen. Die Langversion bietet besonders viel Platz im Fond und somit auch einen noch bequemeren Zustieg. Die Türen sind breit und öffnen weit; der Einstiegsbereich und der Fußraum sind hell beleuchtet; das Lenkrad schwenkt nach oben, wenn die Zündung abgeschaltet wird. Die Türen und die Kofferraumklappe schließen sanft und leise, weil sie mit elektromechanischer Unterstützung zugezogen und verriegelt werden. Für alle Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Türaufhalter sind zu schwach ausgelegt. Vorne können die Türen an Steigungen geradeso offen gehalten werden. Die hinteren Türen fallen dagegen an Steigungen zu, die Türaufhalter sind hier viel zu schwach dimensioniert.

4,4 Kofferraum-Volumen*

⊖ Der Kofferraum des langen Lexus LS 600h wurde durch konstruktive Maßnahmen zum Modelljahr 09 leicht vergrößert. Mit 350 l sind es immerhin 30 l mehr als vorher, für diese Fahrzeugklasse ist er aber trotzdem immer noch viel zu klein. Eine Erweiterung ist nicht möglich, da sich die Rückbank nicht umklappen lässt.



Bedingt durch die Unterbringung der Hybrid-Batterie und reichhaltigen Ausstattung ist der Kofferraum mit 350 l Volumen sehr klein. Da die Zuladung mit 300 kg aber auch sehr niedrig ist, wird dies kaum ins Gewicht fallen.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe schwingt beim Betätigen der Fernentriegelung selbsttätig auf. Der Kofferraum ist generell gut zugänglich, weil die Ladeöffnung groß und die Tiefe verhältnismäßig gering ist. Das Format ist zweckmäßig.

⊖ Entriegeln des Kofferraumes funktioniert von hinten nur, wenn man die Key-Karte bei sich trägt. Alternativ befindet sich unten links am Armaturenbrett ein Taster zum Öffnen. Das elektrische Öffnen und Schließen geht recht langsam. An Steigungen kann der Heckdeckel nicht immer sicher offen gehalten werden und fällt dann unkontrolliert wieder zu.

4,6 Kofferraum-Variabilität

⊖ Eine klappbare Rücksitzlehne bzw. Rücksitzbank ist nicht erhältlich. Auch die Durchladelupe entfällt beim LS 600h. So können längere Gegenstände nicht transportiert werden. Immerhin gibt es ein Gepäcknetz und ein kleines Fach im Kofferraum, um lose Gegenstände zu fixieren.

2,1

INNENRAUM

1,7

Bedienung

⊕ Das Fahrzeug ist mit sehr geringem Kraftaufwand zu bedienen, nahezu alle Bedienvorgänge werden elektrisch unterstützt. Der Innenraum wird hell beleuchtet, auch die Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden und im Fond sind beleuchtet. Die wichtigsten Schalter sind logisch in der Handhabung. Die Vordersitze, auch die Rücksitze und das Lenkrad lassen sich elektromotorisch einstellen. In Verbindung mit den Außenspiegeln und dem Lenkrad können mit der Memory-Funktion mehrere Sitzeinstellungen programmiert werden. Die großen Rundinstrumente sind besonders klar gezeichnet und sehr gut ablesbar; in LCD-Displays findet man zahlreiche weitere Informationen, unter anderem auch über die Betriebszustände des Hybrid-Antriebes. Ein Schalter links vom Lenkrad ermöglicht den rein-elektrischen Betrieb bis 50 km/h (bei genügend Batteriekapazität). Die Scheinwerfer und Scheibenwischer schalten sich auf Wunsch automatisch ein. In Verbindung mit dem automatischen Getriebe ist das adaptive Geschwindigkeitsregelsystem ACC sehr angenehm, es regelt auf Wunsch auch bis zum Stillstand. Erwähnenswert ist die einfache Bedienung des Navigationssystems mit Touchscreen und Bluetooth-Anbindung für Mobiltelefone, sowie des hochwertigen Audiosystems, das ein unvergleichbares Klangerlebnis vermittelt. Es ist zusammen mit der Heizung auch von den Rücksitzen aus zu bedienen. Für Mitfahrer im Fond ist ein 9"-LCD Farbmonitor im Dachhimmel integriert, der sich per Fernbedienung einstellen lässt. Das gilt auch für die Wellness-Funktionen des optionalen Ottomanensitzes rechts hinten.

⊖ Während viele direkte Konkurrenten über intelligente Bedienkonzepte die Schaltermenge reduzieren, ist beim LS das Armaturenbrett mit unzähligen Schaltern überladen, einige davon sind schlecht zu erreichen und wenig logisch in der Bedienung. Es dauert lange, bis man mit den vielen, zum Teil weniger wichtigen Schaltern zurechtkommt. Die Klimabedienung erfordert einen enormen Gewöhnungsaufwand, da teilweise wichtige Bedienelemente nur über den Touchscreen verfügbar sind (z.B. Gebläseeinstellungen). Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Der Lenkradkranz (elektrisch längs- und höheneinstellbar) aus Wurzelholz ist hart und im Griffbereich rutschig. Lässt man versehentlich etwas länger die Zündung eingeschaltet, ist rasch die Starterbatterie entladen; ein System um das zu verhindern, ist nicht vorhanden.



Der Lexus LS überzeugt durch außergewöhnlich gute Verarbeitungsqualität und hervorragende Funktionalität.

2,0

Raumangebot vorne*

⊕ Die Vordersitze verfügen über einen weiten Einstellbereich, so dass auch Personen bis ca. 1,90 m Größe ausreichend Platz finden. Durch die große Innenbreite ist viel Bewegungsfreiheit vorhanden, allerdings wird man ein wenig von der breiten Mittelkonsole eingeengt.

2,8 Raumangebot hinten*

Der Wagen hat nur vier vollwertige Sitze.

⊕ Die Kniefreiheit ist außergewöhnlich groß, selbst wenn die Vordersitze weit nach hinten geschoben sind. Insassen bis ca. 1,90 m Größe finden genügend Kopffreiheit, die Beinfreiheit reicht für Personen bis weit über 2,00 m. Personen bis ca. 1,70 m Größe können am rechten Fondsitz (Ottomane) mit ausgestreckten Beinen reisen, wenn der Beifahrersitz ganz nach vorne gestellt wurde (das kann von hinten aus gemacht werden). Das subjektive Raumgefühl für die beiden hinteren Insassen ist besonders großzügig.



Auf den beiden Einzelsitzen im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz. Besonders üppig ist dabei die gebotene Beinfreiheit.

1,3 KOMFORT

1,6 Federung

⊕ Die Luftfederung mit automatischer Niveauregelung und das adaptive variable Fahrwerk (AVS) regelt entsprechend der Karosseriebewegungen die Dämpfungscharakteristik. Das bietet auf Normalstraßen einen hohen Fahrkomfort. Der LS600h liegt dabei ruhig auf der Straße. Zusätzlich stehen die Betriebsarten Komfort- und Sport-Modus zur Verfügung. Auf schlechten Straßen wirkt die Luftfederung nicht mehr ganz so souverän. Das Fahrwerk wirkt beim Überfahren von Querrillen und kurzen Erhebungen leicht stößig. Zudem sind immer leichte Aufbaubewegungen spürbar.

1,1 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind körperunterstützend und sehr komfortabel. Vorne lassen sie sich durch die Höhen-, Neigungs- und Sitzflächenlängeneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen; in den Lehnen befinden sich aufblasbare, in der Höhe verstellbare Lendenwirbelstützen; die Sitzbelüftung sorgt für eine angenehme Temperierung. Bei schneller Kurvenfahrt könnte der Seitenhalt der Vordersitze besser sein. Die Fondsitze sind in Längsrichtung und Lehnenneigung einstellbar. In der Topausstattung "Ambience & Wellness" gibt es rechts hinten einen Luxus-Ottomanensitz. Dieser zeichnet sich durch eine vielfache Einstellbarkeit aus, sogar eine Fußstütze ist ausfahrbar. Der Beifahrersitz lässt sich vollkommen nach vorne wegbewegen (sogar die Kopfstütze klappt nach vorne, um dem hinteren Passagier die Sicht nach vorne zu ermöglichen), so können Insassen bis etwa 1,70 m Größe mit ausgestreckten Beinen reisen. Höchsten Komfort bieten zusätzlich wählbare Massageprogramme sowie das DVD-Entertainment-System.

0,7 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschverhalten ist auch bei hohem Autobahntempo niedrig und unaufdringlich. Der Motor ist nur beim Ausdrehen und das Reifenabrollgeräusch auf rauen Fahrbahnbelägen etwas hörbar. Das Hybrid-Modell besticht bei moderater Fahrweise durch extrem niedrige Motordrehzahlen; bis etwa 50 km/h kann fast geräuschlos elektrisch gefahren werden (für eine kurze Zeit).

1,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Klimaautomatik sorgt innerhalb kurzer Zeit für ein angenehmes Temperaturempfinden. Die Temperatur lässt sich fahrer- und beifahrerseitig unabhängig einstellen. Auch die hinteren Insassen können sich die Temperatur links und rechts separat einstellen. Die eintretende Luft wird gereinigt und auf Schadstoffe geprüft (automatische Umluftschaltung). Alle Sitze sind mit Sitzheizung und Sitzbelüftung ausgestattet. Die Scheiben im Fond lassen sich durch elektrische Rollos abdecken.

⊖ Die Regelung der Klimaautomatik ist nicht perfekt abgestimmt; so kommt die Luft während längerer Reisen plötzlich kühler oder wärmer, obwohl nichts verändert wurde.

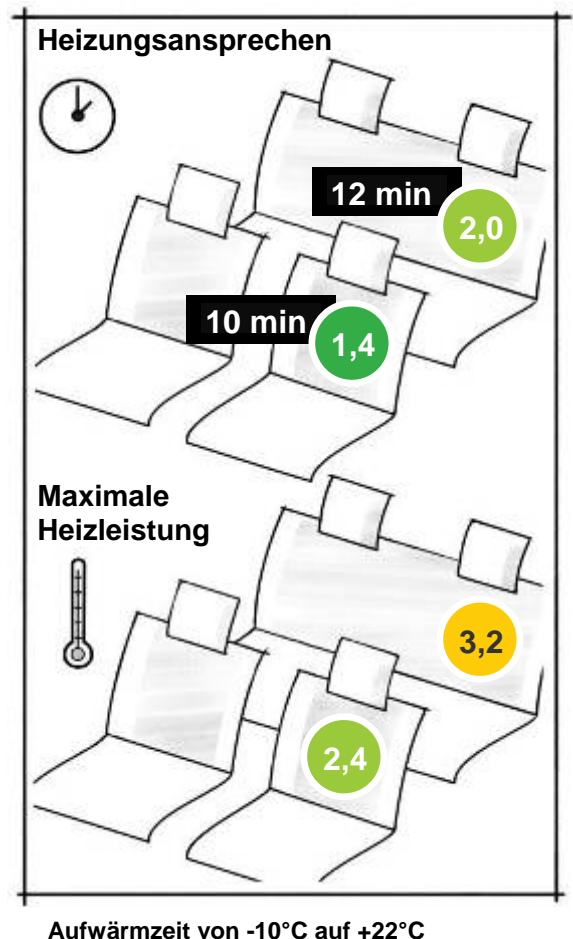
1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des LS 600h sind sehr gut. Der Wagen verfügt über einen V8-Benzinmotor (5,0 l Hubraum) mit 394 PS sowie zusätzlich einen Elektromotor mit einer Leistung von 224 PS (165 kW) und einem maximalen Drehmoment von 300 Nm, das bereits aus niedrigsten Drehzahlen zur Verfügung steht. In variabler Kombination durch das Planetengetriebe ergibt sich eine maximale Leistung des Gesamtsystems von 445 PS. Bei vollem Hybrid-Akku ist der zusätzliche Schub durch die Elektromotoren deutlich zu spüren; sind diese leer, merkt man das Leistungsdefizit. Dennoch sind die Fahrleistungen in allen Lebenslagen erstklassig, wenn auch geringfügig schwächer als beim LS 460 mit reinem Verbrennungsmotor.

1,0 Laufkultur

⊕ Der 8-Zylinder-Motor läuft bei jeder Drehzahl sehr vibrationsarm und kultiviert. Im Elektrobetrieb schwebt man förmlich über die Fahrbahn.



1,2

Schaltung

⊕ Der Lexus LS 600h ist - wie sein kleiner Hybrid-Bruder, der Toyota Prius - mit einem stufenlosen Planetengetriebe ausgestattet. Dieses ermöglicht die variable Verschmelzung der Antriebsmomente von Benzin- und Elektromotor, je nach Fahrsituation. Um das Drehzahlband optimal ausnutzen zu können, ist dem Verbrennungsmotor noch ein zweistufiges Untersetzungsgetriebe nachgeschaltet.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Übersetzung wird den Fahrbedingungen in einem sehr weiten Bereich stufenlos angepasst, so ist es möglich, dass man Geschwindigkeiten über 200 km/h bei Motordrehzahlen unter 2.000 U/min fahren kann.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

Fahrstabilität

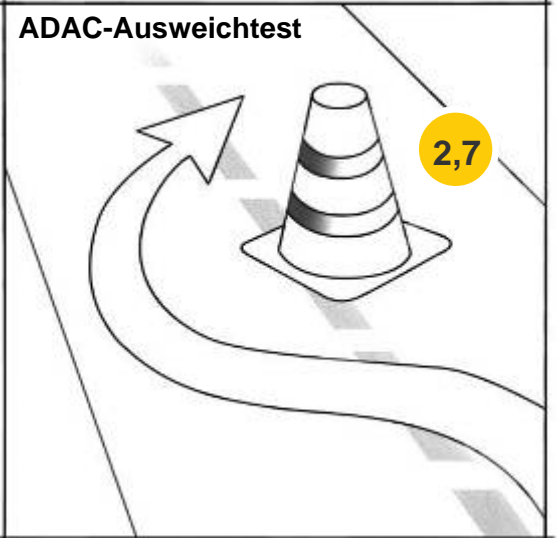
Im ADAC-Ausweichtest zeigt sich der LS 600h als sicher, was Schleudern oder Ausbrechen mit dem Heck angeht. Dafür ist das Fahrzeug schwerfällig und schiebt stark über die Vorderräder. Im Realfall könnte dies bedeuten, dass ein Hindernis nicht schnell genug umfahren werden kann - daher insgesamt nur durchschnittlich.

⊕ In Grenzsituationen (z. B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss) greift das Fahrzeug-Stabilitätsprogramm (VSC) korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Bei Spurrillen oder Seitenwind zeigt das Fahrzeug keine Auffälligkeiten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle verbessert die Traktion aller vier Antriebsräder und sorgt für kursstabileres Vorwärtkommen. Durch den permanenten Allradantrieb sind Traktionsprobleme kaum ein Thema bei diesem Fahrzeug.

2,2

Kurvenverhalten

⊕ Bei schnell durchfahrenen Kurven ist eine deutliche Untersteuertendenz vorhanden, was selbst weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Der LS wirkt mit seinem Leergewicht von knapp 2,5 t bei schnell durchfahrenen Kurven nicht besonders agil, aber sicher. Lastwechselreaktionen sind so gut wie nicht vorhanden. Das Fahrzeug-Stabilitätsprogramm (VSC) hilft dem Fahrer, in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist, und wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.



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.

2,1 Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 12,8 m für die Klasse durchschnittlich. Die enormen Abmessungen des LS 600h - insbesondere in der getesteten Langversion - machen den Wagen nicht gerade handlich.

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert das Fahrzeug schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.

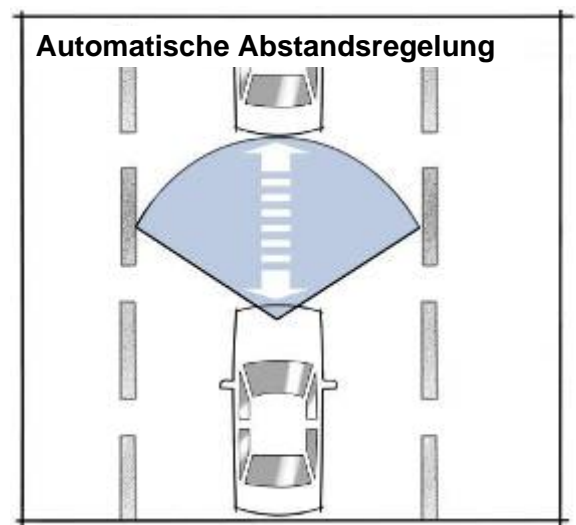
2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung mit 100 km/h benötigt der Lexus akzeptable 39 m bis zum Stillstand (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich zufriedenstellend dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Das Hybridsystem gewinnt die Energie beim Verzögern zunächst vom Generator elektrisch zurück und speichert sie in der Hybrid-Batterie. Erst wenn man stark bremst, kommt das konventionelle Bremssystem zum Einsatz. Beim Übergang von der elektrischen zur hydraulischen Bremse (bei langsam steigendem Pedaldruck) ist eine leichte Synthetik in der Bremse spürbar.

1,6 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und ein Bremsassistent sind beim LS600h obligatorisch. Gegen Aufpreis sind Infrarot- und Radarsensoren erhältlich, welche Hindernisse vor dem Fahrzeug erkennen (auch Fußgänger werden erkannt) und den Fahrer akustisch und optisch warnen. Droht eine Kollision, verändert ein elektronischer Notfall-Assistent die Übersetzung der Lenkung (Aufpreis) und erhöht die Dämpfungsferrate, wodurch ein Ausweichmanöver vereinfacht wird. Zudem erkennt eine Gesichtsfeldkamera die Blickrichtung des Fahrers und kann somit abschätzen, ob dieser vom Verkehrsgeschehen abgelenkt ist. Bei Gefahr strafft das Fahrzeug die Gurte und bremst automatisch ab, um die Aufprallgeschwindigkeit zu vermindern. Bei einem drohenden Heck-Crash werden zudem die Kopfstützen selbstständig in Position gebracht (ebenfalls Aufpreis). Adaptive Scheinwerfer - erstmalig in LED-Technologie - beleuchten die Fahrbahn bei Nacht besonders gut und sorgen so für ein zusätzliches Plus an Sicherheit, so auch die gut erkennbaren LED-Rückleuchten, welche bei einer Notbremsung durch Blinken den nachfolgenden Verkehr warnen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig. Es zeigt neben den Drücken der Fahrreifen auch den Luftdruck des Ersatzrades im Kombiinstrument an.



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.

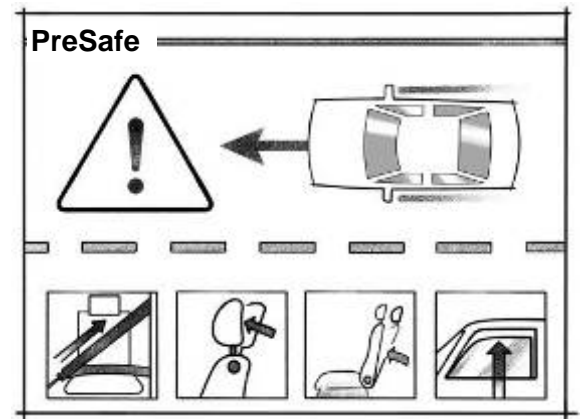
⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Ein selbsttätiger lenkender Spurassistent ist nur beim LS460 erhältlich.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis laut Euro-NCAP liegt nicht vor.

⊕ Die vorderen Passagiere werden bei einem Aufprall durch Front-Seiten-, Kopf- und Knieairbags geschützt. Die durchgehenden Kopfairbags und Seitenairbags schützen auch die hinteren Insassen.

Um beim aufpreispflichtigen Ottomanensitz hinten rechts ein Durchrutschen unter dem Gurt zu verhindern, wird bei einem Aufprall automatisch ein Airbag im vorderen Teil der Sitzfläche gezündet. Der Seatbelt-Reminder erinnert die vorderen Insassen daran, sich anzuschnallen. Die Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für Personen bis 1,90 m. Gegen Aufpreis ist das R-PCS (Rear Pre-Crash-Safety) lieferbar, welches über einen Radarsensor im Heckbereich schnell annähernde Fahrzeuge erkennt. Ist ein Heckaufprall nicht mehr zu verhindern, werden die vorderen Kopfstützen automatisch am Kopf angelegt. Über Elektrostatik-Sensoren in den Kopfstützen wird dabei die exakte Position des Kopfes ermittelt und die Kopfstützen optimal angelegt. Im Fond sind die Kopfstützen niedriger, sie bieten dennoch auch größeren Passagieren einen gewissen Schutz, weil das Dach Abstützfunktionen mit übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



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

1,5 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden Rücksitzen können Kinderrückhaltesysteme einfach und sehr lagestabil befestigt werden. Die Verwendung von Kindersitzen auf dem aufpreispflichtigen Ottomanensitz wird nicht eingeschränkt. Isofix mit Ankerhaken gibt es auf beiden Rücksitzen. Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Isofix-Sitze sind trotz Einsteckhilfen nur mühevoll zu montieren.

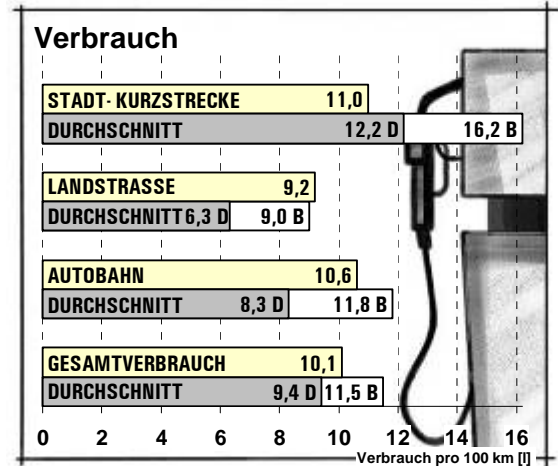
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Das Hybrid-Oberklassefahrzeug hat insbesondere innerorts einen vergleichsweise niedrigen Verbrauch. Dort sind es 11,0 l, außerorts akzeptable 9,2 l und auf der Autobahn 10,6 Liter Super auf 100km. Im Durchschnitt ergeben sich 10,1 l/100 km. Systembedingt kann der Wagen hauptsächlich innerorts seine Vorteile ausspielen; außerorts bringt die Hybrid-Technik kaum einen Vorteil. Der CO₂-Ausstoß beträgt laut Messung 243 g/km. Das reicht für 32 von 50 Punkten beim ADAC-EcoTest.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Einzig der hohe Ausstoß an Kohlenmonoxid (CO) auf der Autobahn trübt hier etwas das Gesamtbild. Es werden noch gute 43 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Insgesamt erreicht der Lexus LS 600hL mit 75 Punkten vier von fünf Sternen beim ADAC-EcoTest.

5,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,7 Betriebskosten*

Der akzeptable Verbrauch an Super-Kraftstoff sorgt auch für recht niedrige Betriebskosten in dieser Fahrzeugklasse.

4,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Fitnesscheck (Ölwechsellservice) - alle 30.000 km oder 24 Monate ein Service fällig.

⊕ Lexus spendiert dem LS nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell - wie Toyota - eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung). Auf die Hybridkomponenten gewährt Lexus eine fünfjährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Teure Werkstattstundensätze und sehr hohe Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, verhindern eine bessere Benotung.

4,9 Wertstabilität*

⊖ Trotz der innovativen Hybrid-Technik kann dem Lexus LS 600h in der Langversion alles andere als ein guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Der Luxus-Lexus kann sich kaum gegen die deutsche Konkurrenz in diesem Segment durchsetzen, auch wenn sowohl die Technik als auch die Verarbeitung durchweg Premium sind.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Grundpreis von weit über 100.000 Euro reiht sich der Lexus selbst in der obersten Liga ganz hinten in der Klassenskala ein. Zugute halten muss man die überaus luxuriöse und reichhaltige Serienausstattung.

5,0

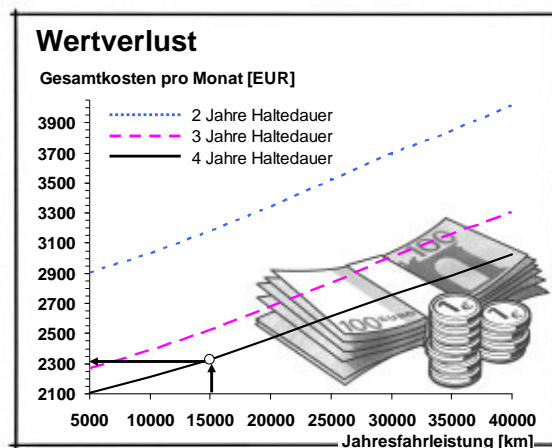
Fixkosten*

– Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Lexus keine gute Note. Während sich die Ausgaben für die Haftpflichtversicherung für diese Klasse gerade noch im Rahmen halten, lassen sich die Assekuranzen für die Vollkaskoversicherung dieses Fahrzeugs eine stattliche Summe auf ihr Konto überweisen. Die Steuern liegen aufgrund der 5,0 l Hubraum bei nicht gerade günstigen 298 Euro pro Jahr.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen auf sehr hohem Niveau. Bei nur 15.000 km pro Jahr und vier Jahren Haltedauer liegen die Kosten bereits bei weit über 2.000 Euro monatlich. Der absolute Wertverlust hat hier den größten Anteil an den hohen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2325 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	460	600h
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4608	8/4969
Leistung [kW(PS)]	280(380)	327(445)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	493/4100	520/4000
0-100 km/h[s]	5,7	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,2 S	10,1 S
CO2 [g/km]	261	219
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/29	21/31/29
Steuer pro Jahr [Euro]	376	298
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1769	1973
Preis [Euro]	86.850	103.900

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Ottomotor	Schadstoffklasse Euro4
Leistung	327 kW (445 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	520 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R19Y
Reifengröße (Testwagen)	245/45R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,75 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	10,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,0/ 9,2/ 10,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	219g/km/ 243g/km
Innengeräusch 130km/h	64dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5150/1875/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	2430 kg/300 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	84 l
Reichweite	830 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	185 Euro
Monatliche Werkstattkosten	127 Euro
Monatliche Fixkosten	183 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.830 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2.325 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/29
Grundpreis	129.100 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 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Lexus LS 600h L Ambiente & Wellness AWD Aut

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	3.500 Euro ^o
Automatikgetriebe (stufenlos)	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parklenkassistent	Serie
PRE-SAFE	2.600 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (LED-Scheinwerfer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
DVD-Multimediasystem (hinten)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (4-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer und Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.000 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest