



Lexus IS 250C Luxury Aut.

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse
(153 kW / 208 PS)

Das Cabrio von Lexus ist gut verarbeitet und dank des Metall-Klappdachs voll wintertauglich. Leider wird der IS zum Marktstart nur mit einer Motorvariante und ausschließlich mit Automatikgetriebe angeboten. Er bietet dank seiner 208 PS gute Fahrleistungen, der Verbrauch fällt dagegen zu hoch aus. Das gut abgestufte Sechsgang-Automatikgetriebe schaltet spontan und ruckfrei, nur bei Volllast sind deutliche Schaltrücke vorhanden. Der Kofferraum fällt zufriedenstellend aus. Möchte man allerdings das Frischluftvergnügen auskosten, schrumpft er auf magere 110 l. Vorne findet man gute Platzverhältnisse vor und kann dank bequemer Sitze und komfortbetontem Fahrwerk auch längere Strecken entspannt bewältigen. Die hinteren Sitzplätze sind aber nur für Kurzstrecken zumutbar. Dank moderner Assistenzsysteme wie das aufpreispflichtige Abstandsregelsystem zeigt der Japaner ein hohes Sicherheitsniveau. Die Ausstattung fällt üppig aus, selbst Ledersitze und Bixenon-Scheinwerfer sind im Preis inbegriffen. Dieser fällt für die hier getestete Variante mit 53.350 Euro viel zu hoch aus.

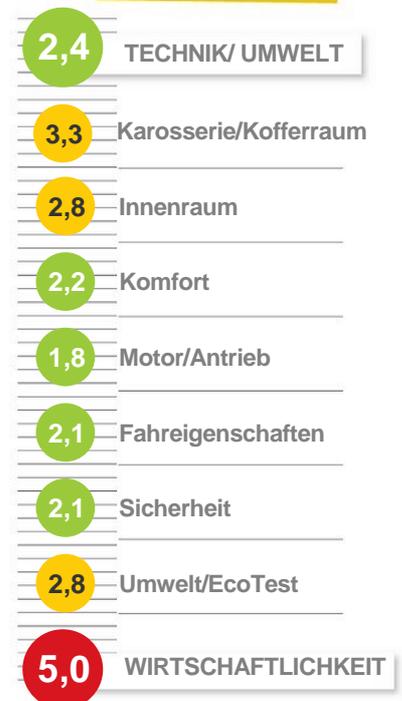
Karosserievarianten: Limousine **Konkurrenten:** Audi A5 Cabrio, BMW 3er Cabrio, Mercedes CLK

+ luxuriöse Ausstattung, gute Verarbeitung, sehr bequeme Sitze, niedriges Innengeräusch, laufruhiger Motor, hohes Sicherheitsniveau

- hoher Verbrauch, schlechte Kofferraumzugänglichkeit, hinten sehr wenig Platz, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserie ist sich gut verarbeitet, die Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig aber nicht immer ganz gering. Selbst auf schlechten Straßen zeigt sich das Cabrio recht verwindungssteif. Im Innenraum dominieren hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert Windgeräusche und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Die Türschweller sind gegen eintretenden Schmutz geschützt und wenig kratzempfindlich. Das Blechdach des IS 250C öffnet auf Knopfdruck voll elektrisch, braucht allerdings zum öffnen rund 20 Sekunden, der Schließvorgang dauert sogar noch etwas länger. Da das Verdeck nur bei stehendem Fahrzeug betätigt werden kann, sollte das Öffnen oder Schließen des Verdecks z.B. an einer roten Ampel gut überlegt sein. Um das Verdeck zu öffnen, muss im Kofferraum eine Gepäckraumabdeckung hervorgezogen werden, welche sehr fummelig zu bedienen ist. Das Windschott ist nur als Zubehör gegen saftigen Aufpreis bei Lexus erhältlich, die Bedienung des Windschotts ist nur zufriedenstellend. Während der Fahrt kann es kaum hochgeklappt werden, da man es schlecht erreicht. Klappt man das Windschott erst bei geschlossenem Dach nach unten, stößt es am Dachhimmel an und verkratzt den Kunststoff. Für das demontierte Windschott gibt es keinen festen Platz im Kofferraum. Die maximale Zuladung fällt für ein viersitziges Cabrio mit 325 kg noch akzeptabel aus.

⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Die Stoßfänger sind lackiert und deshalb kratzempfindlich. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen und kann nur über einen Schalter, welcher leicht mit der Heckklappenbetätigung verwechselt werden kann, geöffnet werden. Im Cabrio ist nur einen Reifenreparaturset vorhanden, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als Wirkungslos erweisen kann. Immerhin spendiert Lexus einen Wagenheber und ein umfangreiches Bordwerkzeug-Sortiment.

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.

3,0 Sicht

⊕ Der Fahrer hat wegen der abfallenden Front nach vorn gute Sicht. Die Rückspiegel blenden selbsttätig und stufenlos ab, die äußeren sind groß und beheizt, zudem besitzen sie einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden. Die hellen Bi-Xenon-Scheinwerfer werden bei Kurvenfahrten elektrisch geschwenkt, um den jeweiligen Kurvenverlauf optimal auszuleuchten. Beim Einparken helfen akustische Abstandssensoren vorne und hinten. Als Sonderausstattung wird eine Heckkamera angeboten, die auf dem Bildschirm einen großen Bereich hinter dem Fahrzeug gut sichtbar darstellt, wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist, die Optik neigt jedoch stark zum Verschmutzen.

⊖ Die Übersichtlichkeit ist nach hinten sehr schlecht. Das hintere Fahrzeugende kann nur erahnt werden. Der Lexus IS 250C schneidet bei der Rundumsichtmessung nur ausreichend ab. Während die A-Säulen und die dünnen B-Säulen den Blick nach vorne und zur Seite kaum einschränken, fällt die Sicht nach hinten katastrophal aus. Die sehr hohe Heckpartie und die großen Überrollbügel schränken bei geschlossenem Verdeck die Sicht nach hinten sehr stark ein. Da helfen auch nicht die klappbaren hinteren Kopfstützen, den dahinter befinden sich direkt die Überrollbügel. Dieses Extra hätte man sich auch sparen können. Aufgrund der Bügel sieht man auch im Innenspiegel nichts. Bei geöffnetem Verdeck wird die Sicht nach hinten besser, es stört aber immer noch die hohe Heckpartie.



Die sehr hohe Heckpartie und die breiten Überrollbügel schränken die Sicht nach hinten extrem stark ein.

3,5 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man nur zufriedenstellend ein und aus. Der tiefe Sitz und der breite Schweller, sowie die flache Windschutzscheibe stören beim Einsteigen. Bei geöffnetem Verdeck gestaltet sich das Ein- und Aussteigen leichter, es stört aber immer noch die weit nach hinten gezogene Windschutzscheibe. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten.

⊕ Mit dem schlüssellosen Fahrzeugbediensystem "Lexus Card Key" werden die Fahrzeugtüren und der Kofferraum je nach Bedarf vollautomatisch ver- und entriegelt, auch die Fenster lassen sich damit öffnen und schließen. Die Einstiegsbereiche sind hell erleuchtet.

⊖ Die beiden hinteren Sitze sind bei geschlossenem Verdeck sehr schlecht zugänglich. Die Vordersitze lassen sich zwar zum leichteren Einsteigen nach vorne fahren, doch der Spalt zwischen Sitz und Tür ist sehr klein, wodurch Erwachsene kaum nach hinten gelangen. Bei geöffnetem Verdeck fällt das Ein- und Aussteigen dagegen nicht mehr ganz so schwer. Es gibt keine Haltegriffe am Dachhimmel.



Ist das Verdeck geschlossen, steht mit 385 l Volumen ein ausreichend großer Kofferraum zur Verfügung. Im geöffneten Zustand reduziert sich der Kofferraum jedoch auf Kleinstwagenniveau.

3,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt bei geschlossenem Verdeck mit 385 l genauso groß aus wie bei der Limousine. Die Sitze sind nicht klappbar, wodurch der Stauraum nicht erweitert werden kann.

⊖ Möchte man allerdings das Cabrio offen fahren, muss das Gepäckabteil mit dem großen Stahldach geteilt werden. Es bleiben dann nur noch magere 110 l Kofferraumvolumen übrig.

4,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊖ Die Kofferraumklappe lässt sich ziemlich schwer anheben, auch fehlt ein schmutzgeschützter Griff. Zum Schließen der Klappe ist viel Kraft erforderlich. Die Zugänglichkeit ist akzeptabel, allerdings ist das zerklüftete Format schlecht nutzbar. Die Bordwand ist mit ca. 72 cm recht hoch. Über die muss das Gepäck beim Einladen gehievt werden. Am abstehenden Schloss der Heckklappe kann man sich den Kopf anstoßen. Der Kofferraum ist nur spärlich beleuchtet.

4,7 Kofferraum-Variabilität

In einem Fach unter dem Kofferraumboden können kleine Gegenstände untergebracht werden. Es gibt aber kein Gepäcknetz oder ähnlich.

⊖ Eine klappbare Rücksitzlehne bzw. Rücksitzbank ist nicht erhältlich.

2,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Der Lexus IS 250C lässt sich recht einfach handhaben, auch wenn man für die fehlerfreie Bedienung eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt, da nicht alle Schalter wie gewohnt angeordnet sind. So muss man zum Beispiel bei der manuellen Einstellung des Heizgebläses immer ins Menü des großen Navigationsbildschirms und über den Touchscreen die Gebläsestufe einstellen. Insgesamt wirkt die Mittelkonsole überfrachtet, da die Klima- und Radiobedienelemente nicht klar getrennt sind. Das Radio kann aber zusätzlich über Tasten am Lenkrad bedient werden, die Lautsprecher des aufpreispflichtigen Multimediapakets sorgen für einen sehr kräftigen und klaren Klang, auch bei lauter Musik. Das große DVD-Navigationssystem lässt sich einfach über einen Touchscreen einstellen. Das System lässt sich auch als Freisprechanlage für Mobiltelefone mit Bluetooth-Schnittstelle nutzen. Viele Funktionen werden elektrisch unterstützt. So ist das Lenkrad elektrisch einstellbar und die Sitze können auf Tastendruck eingestellt werden. Die Memoryfunktion erlaubt das abspeichern von drei Sitzeinstellungen. Die großen, weiß beleuchteten Rundinstrumente können sehr gut abgelesen werden, nur wenn das Lenkrad ganz tief gestellt ist, wird der obere Teil verdeckt. Der Motor wird mit einem leichten Druck auf die Starttaste zum Leben erweckt. Ein Fahrlicht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord. Alle Fensterheber haben eine Abwärtsautomatik, allerdings nur das Fahrerfenster auch eine Aufwärtsautomatik. Vorn gibt es Leseleuchten, hinten fehlt eine zusätzliche Beleuchtung. Über den Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Auch ein Geschwindigkeitsregelsystem ACC (Adaptive Cruise Control) ist erhältlich - ACC verzögert den IS automatisch, um den vorgewählten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu halten und beschleunigt wieder bis zur vorgewählten Geschwindigkeit, wenn die Fahrbahn frei ist. Das System funktioniert aber nicht besonders harmonisch, zudem funktioniert es nur bei Geschwindigkeiten überhalb von 30 km/h.



Sachlich, aber hervorragend verarbeitet folgt die Fahrerplatzgestaltung europäischen Vorbildern.

⊖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Weniger häufig benutzte Schalter sind willkürlich verteilt, werden z. T. vom Lenkrad verdeckt. Auch die Schalter im Lenkrad sind klein, Verwechslungen sind bei Nacht leicht möglich. Es fehlt ein Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Das Handschuhfach ist zwar ausreichend groß, allerdings füllen die gigantischen Bedienungsanleitungen für das Fahrzeug (über 600 Seiten) und das Navigationssystem (über 400 Seiten) schon den Großteil des schwach beleuchteten Faches aus. Auch ansonsten sind nicht besonders viele sinnvolle Ablagen vorhanden. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

2,8 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Sitzen hat man nur ein durchschnittliches Raumangebot, da die breite Mittelkonsole und die nicht besonders üppige Innenbreite des Fahrzeugs den Fahrer etwas einengen.

+ Der Sitz lässt sich für Personen bis 1,90 m Körpergröße zurückschieben.

5,0 Raumangebot hinten*

⊖ Das Cabrio bietet auf den zwei hinteren Notsitzen kaum Platz für erwachsene Personen. Allenfalls Kinder bis knapp 1,60 m Größe finden noch ausreichend Platz (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Man fühlt sich sehr beengt, da die Innenbreite gering und kaum Platz für die Füße vorhanden ist.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

+ Der Lexus IS250C zeigt einen guten Kompromiss aus straffer aber nicht unkomfortabler Federung. So wankt die Karosserie auch bei langen Bodenwellen nicht nach. Andererseits werden aber auch kurze grobe Bodenwellen oder Kanaldeckel gut abgedämpft und dringen nicht unangenehm in den Innenraum. Stuckern kann beim IS kaum festgestellt werden. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich in Grenzen.

2,0 Sitze

+ Auf den straff gefederten Vordersitzen sitzt man sehr bequem. Der Fahrersitz ist sowohl in der Höhe als auch in der Neigung elektrisch einstellbar. Die hohen Lehnen und angenehm geformte Sitzflächen sorgen vorne für guten Komfort, der Seitenhalt könnte aber bei schneller Kurvenfahrt besser sein. Beide vorderen Sitze sind mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, welche sich in der Höhe, nicht aber in der Intensität einstellen lassen. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen.

⊖ Auch wenn die Fondsitze sehr gut ausgeformt sind und dem Körper guten Halt bieten, aufgrund des sehr geringen Platzangebotes im Fond sind längere Strecken für Erwachsene Personen kaum zumutbar.

1,8 Innengeräusch

⊕ Bei geschlossenem Dach ist der Geräuschpegel im Innenraum selbst bei Autobahntempo angenehm gering. Windgeräusche dringen nur dezent bis zu den Insassen vor, Motorgeräusche sind kaum vorhanden, erst bei hohen Drehzahlen zeigt sich der Sechszylinder-Motor im Innenraum präsent.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung im Lexus IS spricht vorne wie hinten zufriedenstellend an und sorgt für angenehme Temperaturen.

⊕ Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst und sorgt auch im Sommer schnell für angenehme Temperaturen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Die Vordersitze lassen sich in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig beheizen und belüften.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der drehfreudige Sechszylinder-Motor sorgt für gute Beschleunigungswerte, die Gänge müssen aber weit ausgedreht werden. Insgesamt hat der 208 PS starke Motor wenig Probleme mit dem knapp 1,8 t schweren Cabrio, auch wenn er bei niedrigen Drehzahlen etwas müde wirkt.

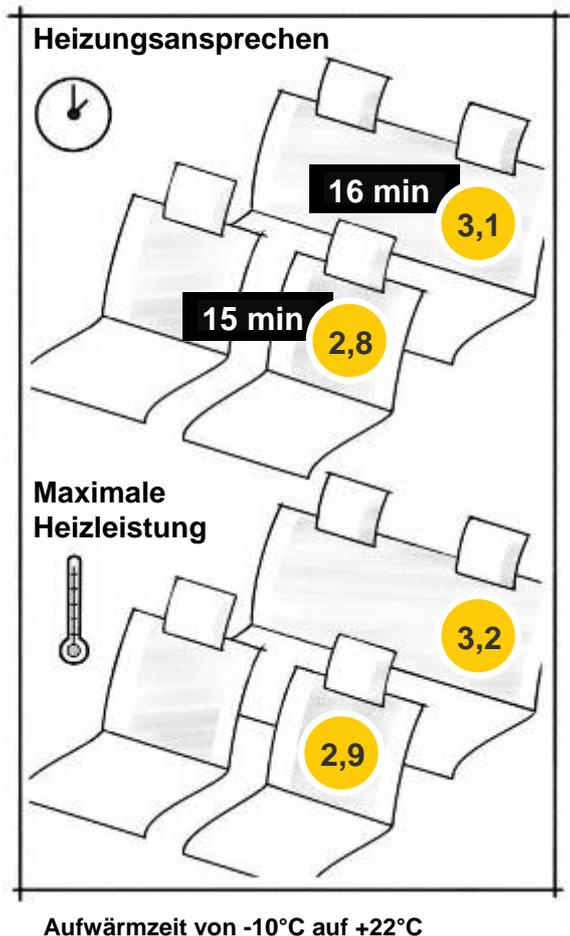
1,3 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Motor des IS250C läuft sehr kultiviert und überträgt so gut wie keine Vibrationen in den Innenraum. Auch Brummfrequenzen sind nicht vorhanden.

2,1 Schaltung

⊕ Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan. Das Getriebe verfügt über eine intelligente elektronische Schaltkontrolle, welche die automatischen Schaltvorgänge an die Straßenverhältnisse und den individuellen Fahrstil anpasst. Seine Steuerung erlaubt ferner die Anwahl verschiedener Fahrprogramme - Normal-, Power- und Snow-Modus - die über einen Schalter im Cockpit aktiviert werden. Mit dem Schaltwippen am Lenkrad oder mit dem Gangwahlhebel sind sequenzielle Gangwechsel möglich.

⊖ Bei Schaltvorgängen unter hoher Last sind deutliche Schaltrücke spürbar.



1,9 Getriebeabstufung

⊕ Die Sechsstufen-Automatik ist gut abgestuft und passt gut zur Charakteristik des Motors. Dank der langen Gesamtübersetzung sind auch bei Autobahntempo die Motordrehzahlen moderat.

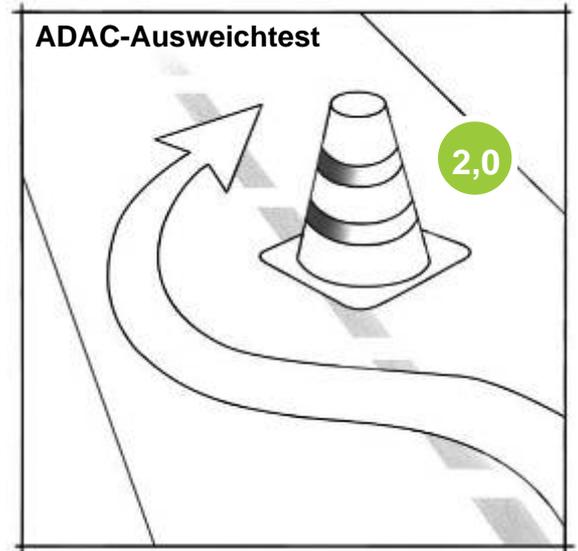
2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der IS 250C zeigt einen stabilen Geradeauslauf und hält selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, zeigt das Fahrzeug keine Tücken. Beim ADAC-Ausweichtest untersteuert das Fahrzeug, in der Ausfahrgasse kann auch leicht das Heck nachdrängen. Die harmonischen und effektiven ESP-Eingriffe sorgen aber für ein sicheres Ausweichverhalten. Die Antriebsschlupfregelung TRC (Traction Control) hilft, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich. Ist das Tempo einmal zu hoch, greift auch hier VSC ein, versucht ein Schleudern zu verhindern. Lastwechselreaktionen sind trotz des Heckantriebs kaum vorhanden.



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.

1,9 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht auch bei hohen Geschwindigkeiten gut an. Das Lenkgefühl und der Zielgenauigkeiten der Lenkung könnten etwas besser sein. Dank der direkten Übersetzung und dem geringen Kraftaufwand beim Rangieren wirkt das Fahrzeug handlich. Der Wendekreis fällt mit unter 11 m für ein Fahrzeug dieser Klasse sehr gering aus.

2,5 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand fällt mit 38 m zufriedenstellend aus (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung Bridgestone Turanza ER33 95Y). Die Bremsanlage zeigt sich auch nach mehrmaligen Bremsungen sehr standhaft.

⊕ Die Bremse spricht dank Bremsassistent ausgezeichnet an und lässt sich gut dosieren.

2,1 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

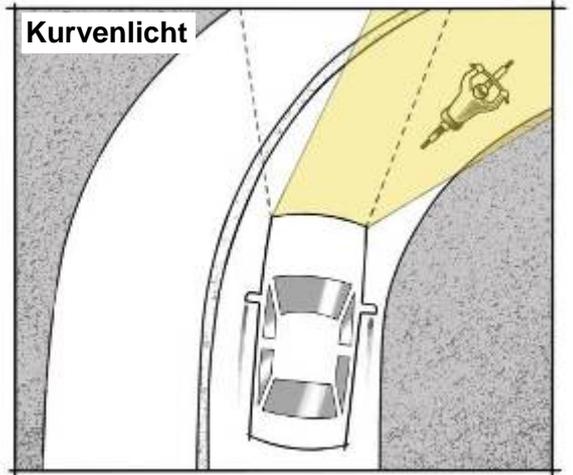
⊕ Der Lexus IS250C bietet neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm (VDIM) und einem Bremsassistenten eine Reihe an weiteren aktiven Sicherheitssystemen. So werden die Luftdrücke der einzelnen Reifen permanent durch Sensoren überwacht und ein Druckverlust dem Fahrer mitgeteilt. Ebenfalls serienmäßig findet man helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, welche die Fahrbahn auch bei Kurvenfahrt optimal ausleuchten. Gegen Aufpreis ist ein adaptives Geschwindigkeitsregelsystem erhältlich, welches den Abstand zum Vordermann automatisch regelt. Im Falle einer drohenden Kollision wird der Fahrer dann auch über das vorausschauende Kollisionswarnsystem PCS optisch und akustisch gewarnt und es wird eine Teilbremsung eingeleitet. Das PCS strafft bei einer drohenden Kollision automatisch die reversiblen Gurtstraffer und bereitet das Bremssystem auf eine Notbremsung vor. Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren den nachfolgenden Verkehr.

⊖ Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

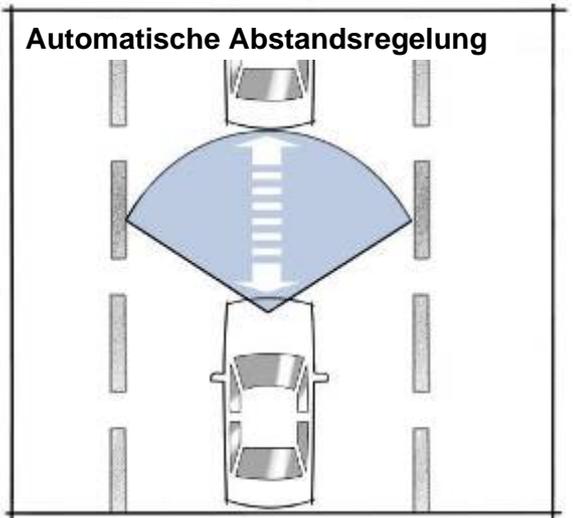
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein EuroNCAP-Crashergebnis liegt nicht vor.

⊕ Der Lexus IS 250C schützt die Insassen bei einem Crash mit sechs Airbags. Neben den Frontairbags, sind auch Thorax-Seitenairbags mit integriertem Kopfschutz und Knieairbags an Bord. Die Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für Personen bis 1,80 m, der Abstand zum Kopf könnte aber geringer sein. Hinten reichen die Kopfstützen für die maximale Personengröße, der Abstand zum Kopf ist gering. Gurtanschnall-Erinnerer sind auf beiden vorderen Sitzen vorhanden. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Bei einem Überschlag werden die Insassen durch Überrollbügel geschützt.



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



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.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Die beiden Rücksitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, wodurch Kindersitze schnell und einfach befestigt werden können. Aber auch mit normalen Gurten können Kindersitze lagestabil befestigt werden. Allerdings ist die Zugänglichkeit zu den hinteren Sitzen besonders bei geschlossenem Dach schlecht. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, wodurch auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze befestigt werden können.

3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, harte Bereiche des Motors haben genügend Abstand zur Motorhaube, so sollte hier das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

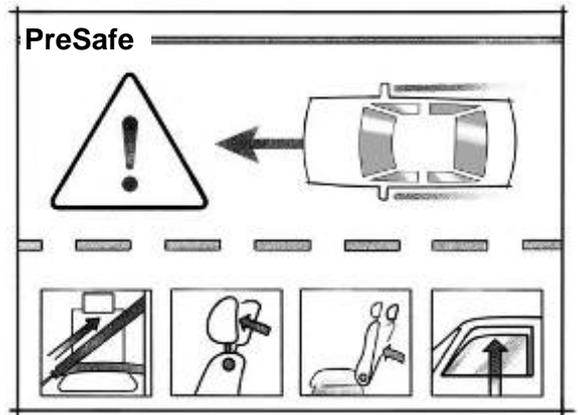
2,8 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

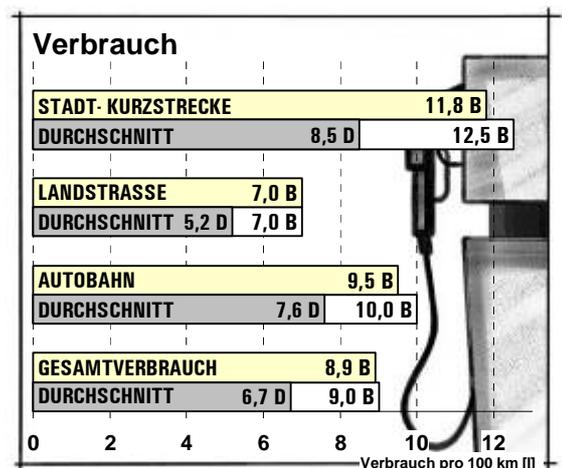
⊖ Der Verbrauch des Lexus IS 250C fällt mit 8,9 l im Schnitt nicht besonders niedrig aus. Mit einem CO₂-Ausstoß von gemessenen 211 g/km erreicht das Cabrio nur 19 Punkte beim ADAC-EcoTest in diesem Kapitel. Speziell im Stadtbetrieb fällt der Verbrauch mit 11,8 l/100 km zu hoch aus. Auf der Landstraße sind es 7,0 l und auf der Autobahn noch moderate 9,5 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen erzielt der Lexus dagegen ein gutes Ergebnis. Hier erreicht er 46 Punkte, was insgesamt aber trotzdem nur für drei Sterne beim ADAC-EcoTest reicht. Mit 65 Punkten verfehlt er den vierten Stern deutlich.



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



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

5,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten fallen aufgrund des hohen Verbrauchs hoch aus.

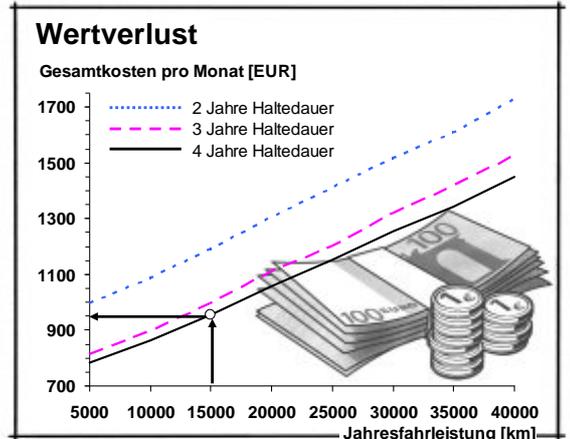
4,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Lexus spendiert dem neuen IS nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

– Die Werkstattstundensätze und die Kosten beim Reifenersatz sind hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 954 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,7

Wertstabilität*

Der Lexus IS 250C zeigt sich nicht besonders Wertstabil und wird es schwer haben, sich in Deutschland durchzusetzen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Grundpreis von knapp 50.000 Euro gehört der IS nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse. Die hier getestete Ausstattungsvariante bringt es sogar schon auf 53.350 Euro. Immerhin zeigt sich der Japaner sehr gut ausgestattet und die Aufpreisliste fällt angenehm kurz aus.

4,6

Fixkosten*

– Teuer zeigt sich das Cabrio auch bei den fixen Kosten. Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 248 Euro für einen Benziner hoch aus. Auch die Versicherungseinstufungen sind nicht gerade günstig.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen aufgrund des hohen Anschaffungspreises und dem schlechten Werterhalt enorm aus. Zusätzlich wird der Geldbeutel durch hohe Betriebs- und Fixkosten belastet.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	IS 250C
Aufbau/Türen	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2500
Leistung [kW(PS)]	153(208)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	252/4800
0-100 km/h[s]	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,9 S
CO2 [g/km]	219
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	913
Preis [Euro]	49.650

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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2500 ccm
Leistung	153 kW (208 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	252 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40R18/255/40R18
Reifengröße (Testwagen)	255/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,8/ 7,0/ 9,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	219g/km/ 211g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4635/1800/1415 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/325 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/385 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	785 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	166 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	611 Euro
Monatliche Gesamtkosten	954 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/24
Grundpreis	53.350 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 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 IS 250C Luxury Aut

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	3500 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	450 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer und Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	4250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (und belüftbar)	Serie
Windschott(Zubehör)	645 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	720 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,9
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,5	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,3	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	4,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,3}	2,3
Innenraum	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,8	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	5,0	Umwelt/EcoTest	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,1
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,4
Federung	2,2		
Sitze	2,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	5,0
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	4,5
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	3,7
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	4,6
Schaltung	2,1	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,9		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest