



## Lexus GS 450h Executive Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (254 kW / 345 PS)

Die vierte Generation des GS ist in zwei Motorvarianten erhältlich. Neben dem Basisbenziner (GS 250) gibt es auch die getestete Hybrid-Variante GS 450h. Einen Diesel sucht man weiterhin vergebens im Sortiment. Der Vollhybrid überzeugt durch seine sportwagenähnlichen Fahrleistungen. Kein Wunder, durch die gut harmonisierende Kombination von V6-Benzinmotor und Elektromotor liegen auch bis zu 345 PS an der Hinterachse an und beschleunigen den GS in nur 5,9 Sekunden auf 100 km/h. Erstaunlich gering fällt dank der Hybridtechnik der Stadtverbrauch aus (5,5 l/100 km), auch wenn die Limousine aufgrund ihrer Abmessungen alles andere als ein klassisches Stadttauto ist. Der GS bietet einen hohen Fahrkomfort, mit einem leisen Innenraum, bequemen Sitzen und einem angenehm federnden adaptiven Fahrwerk. Es gibt zwar eine Vielzahl an hilfreichen Assistenzsystemen, doch sind diese nur gegen hohen Aufpreis erhältlich. Der GS 450h Executive bietet zwar eine gute Serienausstattung, ist aber mit 61.500 Euro sehr teuer.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A6 Hybrid, BMW ActiveHybrid 5, Infiniti M35h.

**+** sehr hoher Fahrkomfort, harmonischer Hybrid-Antrieb, sichere Fahreigenschaften, hohe aktive und passive Sicherheit, niedriger Stadtverbrauch

**-** recht kleiner nicht variabler Kofferraum, Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,8 Langstrecke

3,2 Transport

1,9 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

2,8

## 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. 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 nun 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. Es fehlen Seitenschutzleisten an den Türen.

2,4

### 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 lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 900 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt angemessene 475 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Dachreling. Obwohl es kein Reserverad gibt, 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.

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.

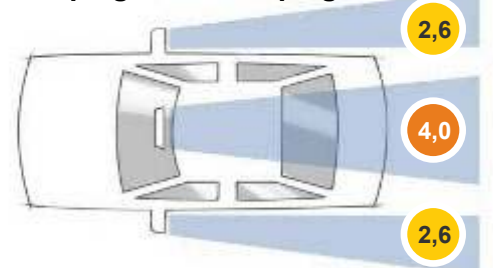


Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

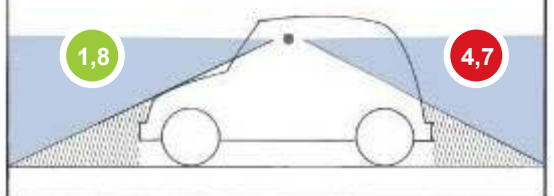
#### Rundumsicht



#### 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.

⊕ Serienmäßig findet man im Lexus GS Executive helle Bi-Xenonscheinwerfer inklusive Tagfahrlicht, welche für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Innovative LED-Scheinwerfer und Kurvenlicht sind aber für diese Ausstattungsvariante nicht lieferbar. 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 eine asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennbar machen. Einen zusätzlichen Totwinkelassistenten gibt es in dieser Ausstattungsvariante aber nicht. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel sind automatisch abblendend, wodurch die Blendung durch den rückwärtigen Verkehr verringert wird.

⊖ Aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond wird die Sicht nach hinten stark eingeschränkt. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur sehr schlecht erkannt werden - immerhin wird der Fahrer durch die Rückfahrkamera unterstützt.

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 ans 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.

3,3

## Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen der Limousine fällt mit 415 l für diese Fahrzeugklasse akzeptabel aus.

⊖ Ein echter Nachteil des GS ist, dass die Rücksitzlehnen nicht geklappt werden können, um bei Bedarf den Stauraum zu erhöhen.



**Der Kofferraum mit 415 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um 20 l größer geworden.**

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 das Gepäck rund 71 cm angehoben werden muss, um es dann über die Ladekante in den rund 18 cm tiefer liegenden Kofferraumboden zu heben. Große Gegenstände können aufgrund des lediglich 52 cm hohen Kofferraums kaum transportiert werden.

4,4

## Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum des GS ist nicht variabel, es finden sich aber zumindest 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. Bei der Hybrid-Variante gibt es auch keine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne (nur beim GS 250).

2,3

## INNENRAUM

2,0

### Bedienung

Die Grundfunktionen des Lexus GS lassen sich recht einfach bedienen und erfordern auch keine zu starke Eingewöhnung. Doch wer sich mittels des Remote-Touch Bediensystems auf dem großen 8 Zoll Navigationsdisplay 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. Gegen Aufpreis gibt es einen noch größeren Bildschirm (nicht im Testwagen). Mit einer Diagonale von 12,3 Zoll gehört das Display zu den größten in PKWs verbauten Bildschirmen. Aber auch mit dem großen Bildschirm vereinfacht sich die Bedienung kaum, da hier die Menüs genauso verschachtelt und unübersichtlich aufgebaut sind.



**Eine herausragende Verarbeitung und gute Funktionalität kennzeichnen den Lexus GS.**

⊕ 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 Klimaautomatik 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.

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.

---

## 1,7 KOMFORT

---

### 1,5 Federung

Der Lexus GS ist serienmäßig mit einem adaptiven variablen Fahrwerk (AVS) ausgestattet. Die Dämpfercharakteristik kann in zwei Stufen eingestellt werden (Normal und Sport+).

+ Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt feine wie auch gröbere Fahrbahnunebenheiten souverän ab und sorgt für einen hohen Fahrkomfort. Einzelhindernisse wie Schlaglöcher oder Kanaldeckel werden gut absorbiert und nicht zu stark an die Insassen durchgereicht. Sowohl Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Im Sport+ Modus spricht die Federung deutlich härter auf Fahrbahnunebenheiten an, was für ein direkteres Fahrgefühl sorgt, den Komfort aber schmälert. Im Alltag ist man mit dem Normalmodus besser bedient, da dieser einen guten Kompromiss bietet. Auch voll beladen neigt der GS bei langen Bodenwellen nicht zum Nachschwingen.

---

### 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 gute Oberschenkelunterstützung.

---

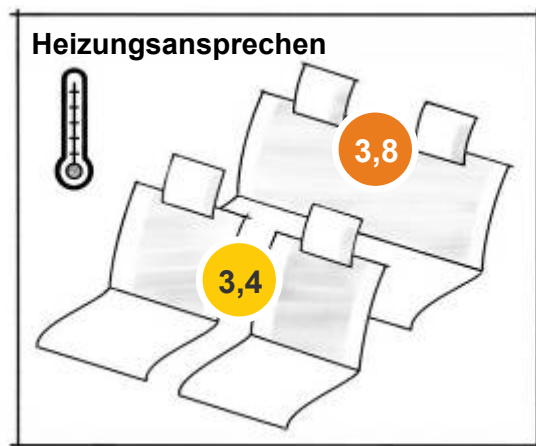
### 1,4 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt sehr niedrig aus. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der Geräuschpegel bei geringen 65,5 dB(A). Fahr- und Windgeräusche sind kaum präsent, auch bei noch höheren Autobahngeschwindigkeiten. Der Elektromotor ist kaum zu hören, der Verbrennungsmotor bei ruhiger Gangart lediglich im Hintergrund. Fordert man aber Leistung vom System, ist der Sechszylinder deutlich zu hören - das mag so gar nicht zum sonst ruhigen Ambiente passen.

## 2,3 Klimatisierung

Der Lexus GS mit der neuen S Flow Klimaautomatik ausgestattet. Diese erkennt, welche Sitzplätze mit Insassen besetzt sind und regelt entsprechend die Klimaautomatik. Dadurch soll der Energieverbrauch gesenkt werden. Die Heizleistung fällt vorne wie hinten durchschnittlich aus.

⊕ 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 Luftgütersensor sowie eine innovative Nanoe-Technologie, welche mittels Ionen Gerüche im Fahrzeug bindet, gibt es serienmäßig.



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

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen\*

⊕ Beim GS 450h kommt ein weiterentwickelter 3,5 l Sechszylinder mit kombinierter Saugrohr- und Direkteinspritzung und 290 PS zum Einsatz. Zusammen mit dem leistungsstarken Elektromotor wird eine kombinierte Maximalleistung von 345 PS erreicht. Auch wenn die Limousine durch die Hybrid-Technik mit 1,9 t nicht gerade als Leichtgewicht bezeichnet werden kann, überzeugt der GS 450h durch sehr gute Fahrleistungen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Lexus 5,9 Sekunden an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h. Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen lediglich 4,1 Sekunden.

### 1,3 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder läuft weitgehend kultiviert und vibrationsfrei. Im rein elektrischen Fahrmodus sind praktisch keine Vibrationen im Innenraum spürbar. Bei hohen Geschwindigkeiten hält sich der V6 stets zurück und ist kaum wahrnehmbar. Lediglich unter Last zeigt er sich leicht präsent, was auch an den höheren Drehzahlen liegt, welche dann mit der stufenlosen Automatik angefahren werden.

### 1,4 Schaltung

⊕ Das elektronisch gesteuerte Hybridgetriebe mit stufenloser Übersetzung ist gut abgestimmt und nutzt das hohe Drehmoment gut aus, ohne bei jeder Leistungsabforderung sofort hohe Motordrehzahlen anzufahren. Das Getriebe reagiert spontan auf Gasbefehle und regelt die Drehzahl entsprechend ein. Beim neuen Lexus GS hat der Fahrer die Wahl zwischen vier Fahr-Modi: ECO, NORMAL, SPORT S und SPORT S+. Im ECO-Modus werden die Leistungsentfaltung des Antriebs, die Drosselklappenstellung und die Fahrstufenwahl 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 können auch manuell "virtuelle" Schaltstufen gewählt werden.

## 1,0 Getriebeabstufung

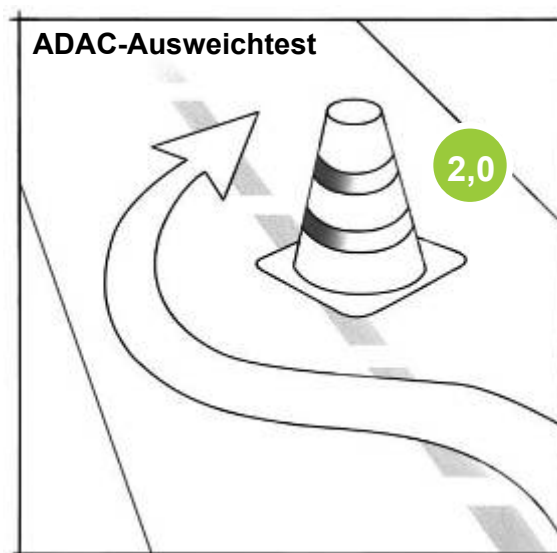
+ Das stufenlose Getriebe ist so abgestimmt, dass es sich immer die möglichst ökonomischste Übersetzung sucht, um Benzin zu sparen. So sind auch die Drehzahlen meist relativ niedrig, gehen nur beim Beschleunigen nach oben.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 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) verhält sich der GS stabil und pendelt nur leicht nach. 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.



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.

### 2,0 Lenkung\*

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

+ 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 11,4 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse erstaunlich gering aus.

### 2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der GS 450h akzeptable 38,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone Turanza ER33 94Y der Größe 235/45 R18). Die Bremse spricht dabei spontan an, lässt sich aber speziell beim Übergang zwischen Rekuperation (leichtes Bremsen mittels Elektromotor) und normaler Bremse nicht perfekt dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

2,0

## SICHERHEIT

1,7

### 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. Ein Head-Up-Display und LED-Scheinwerfer inklusive Kurvenlicht und einem Fernlichtassistenten sind zwar für den GS 450h lieferbar, allerdings ebenfalls nur in den zwei teuersten Ausstattungsvarianten.

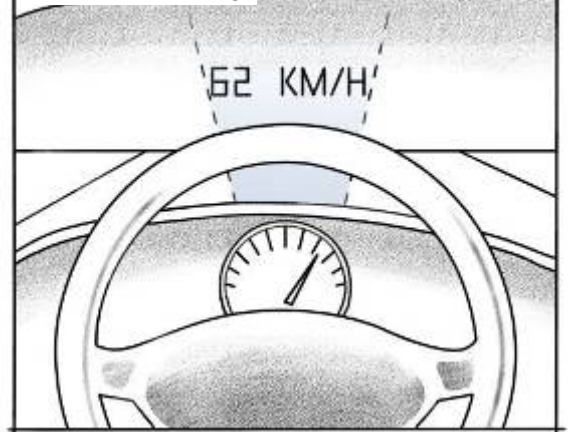
2,1

### 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.

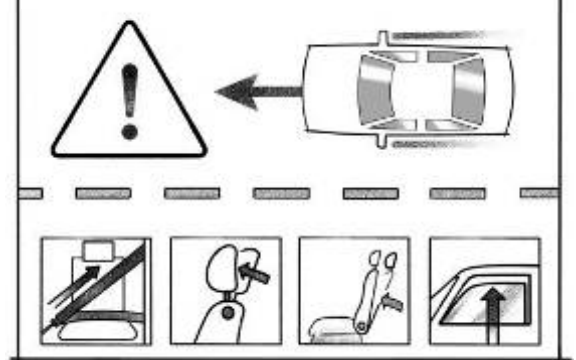
⊕ Neben Front- und Seitenairbags vorne findet man auch durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für beide vorderen Insassen an Bord. Zudem werden die Fondpassagiere durch serienmäßige Seitenairbags hinten bei einem Seitenaufprall geschützt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich in der Höhe für maximal 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.

#### Headup-Display



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.

#### PreSafe



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

#### Nachtsichtassistent

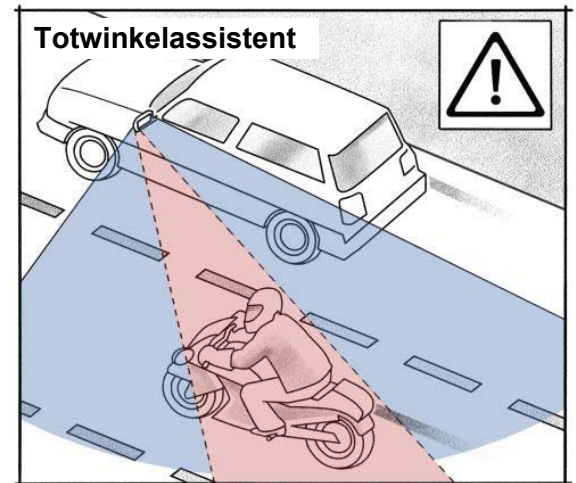


Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



Der Ansnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

– Hinten reicht die Kopfstützhöhe 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 ist zwar gut gekennzeichnet, doch um diese zu erreichen, müssen der Kofferraumboden und zwei weitere Abdeckungen umständlich und zeitraubend angehoben werden, bis Warndreieck/Verbandkasten zugänglich sind.



**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.**

## 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. 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.

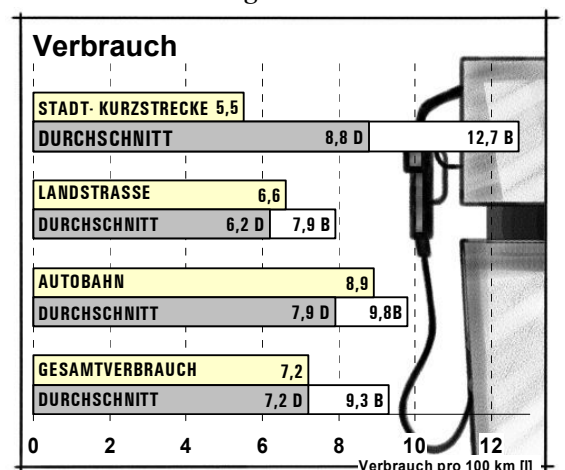
## 3,0 Fußgängerschutz

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

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Das Hybrid-Fahrzeug kann insbesondere innerorts mit 5,5 l/100 km einen niedrigen Verbrauch vorweisen. Allerdings steigt der Verbrauch bei höheren Geschwindigkeiten deutlich an, da dann das Hybrid-System seine Vorteile kaum noch ausspielen kann. So sind es außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 8,9 l pro 100 km.



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

Im Durchschnitt ergeben sich 7,2 l/100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt laut Messung 198 g/km. Das reicht für 31 von 50 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel des ADAC EcoTest.

---

## 1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus. Einige Punkte verliert der GS aufgrund des leicht erhöhten Partikelaustrittes, welcher auf die Direkteinspritzung zurückzuführen sein sollte. Für die Schadstoffe gibt es 45 Punkte. In der Summe erreicht der Lexus GS 450h mit 76 Punkten klar die vier Sterne im ADAC EcoTest.

---

## 4,5 AUTOKOSTEN

---

### 3,0 Betriebskosten\*

Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der GS 450h im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff zu einer zufriedenstellenden Benotung der Betriebskosten.

---

### 3,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

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

---

### 3,8 Wertstabilität\*

Trotz der innovativen Hybrid-Technik kann dem Lexus GS 450h kein besonders guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Der Lexus kann sich kaum gegen die deutsche Konkurrenz in diesem Segment durchsetzen, auch wenn sowohl die Technik als auch die Verarbeitung durchweg Premium sind.

---

### 5,2 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Lexus GS 450h kostet mindestens 54.750 Euro. Für die getestete Ausstattungsvariante "Executive" kommen nochmals 6.750 Euro dazu. Für die 61.500 Euro erhält man zwar eine sehr gute Serienausstattung, doch insgesamt ist das Fahrzeug trotzdem zu teuer. Wer darüber hinaus noch sinnvolle aktive Sicherheitssysteme haben möchte, muss nochmals kräftig drauf zahlen oder sogar auf die deutlich teureren höheren Ausstattungsvarianten zurückgreifen.

5,5

## Fixkosten\*

+ Jährlich werden für das Fahrzeug lediglich 124 Euro 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.

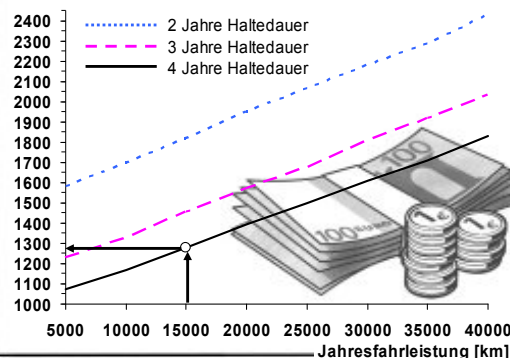
4,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

- Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen hoch aus. Das liegt vor allem am hohen Anschaffungspreis sowie dem nicht besonders guten Restwertverlauf.

## Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1278 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	GS 250 Automatik	GS 450h Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2500	6/3456
Leistung [kW(PS)]	154(209)	254(345)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	253/4800	352/4500
0-100 km/h[s]	8,6	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	9,1 S	5,9 S
CO2 [g/km]	207	137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/24	20/29/24
Steuer pro Jahr [Euro]	244	124
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1083	1101
Preis [Euro]	45.200	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-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	254 kW (345 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	352 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4/11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/ 6,6/ 8,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	137g/km / <b>198g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,5dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4850/1840/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2100 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1850 kg/475 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>415 l/415 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	<b>915 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>143 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>82 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>182 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>871 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.278 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/24
Grundpreis	61.500 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 2012 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 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Advanced Safety System)	4.200 Euro
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (ab F Sport Ausstattung)	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (ab F Sport Ausstattung)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Advanced Safety System)	4.200 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	650 Euro <sup>o</sup>
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 (ab F Sport Ausstattung)	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.300 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nicht beim 450h)	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	990 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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