



## Lexus LS 600h Luxury AWD Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (327 kW / 445 PS)

Der über fünf Meter lange LS besitzt ein imposantes Blechkleid. Die Front wird vom markanten Kühlergrill dominiert, und auch die LED-Scheinwerfer sind ein Blickfang. Am Heck gibt es ebenfalls LED-Rückleuchten, auffällige Auspuffendrohre und den blauen 600h-Schriftzug, der auf die Hybridtechnik hinweist. Zum Hybrid-System gehören ein V8-Benzinmotor mit einer Maximalleistung von 394 PS und einem maximalen Drehmoment von 520 Nm sowie ein 224 PS starker Elektromotor mit einem Drehmoment von 300 Nm - zusammen leisten die Aggregate 445 PS. Für die Kraftübertragung sorgt ein stufenloses Automatikgetriebe. Mit diesen Leistungsdaten ist ein sehr gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen selbstverständlich, doch wie schlägt sich die Limousine im ADAC EcoTest? Das Resultat ist eher ernüchternd - der Durchschnittsverbrauch liegt bei zehn Liter auf 100 Kilometer. Punkten kann der Lexus allerdings mit dem luxuriösen Innenraum und der Sicherheitsausstattung, wenn auch das empfehlenswerte Advanced Pre-Crash Safety System zur Vermeidung von Auffahrunfällen mit Totwinkel- und Spurhalteassistent nur gegen Aufpreis erhältlich ist. Zudem hat die Oberklasse-Limousine einen stolzen Anschaffungspreis, der bei 129.300 Euro (Luxury Line) liegt. **Karosserievarianten:** Langversion. **Konkurrenten:** Audi A8 hybrid, BMW ActiveHybrid 7, Mercedes S-Klasse HYBRID, Porsche Panamera S Hybrid.

- +** luxuriöser Innenraum, gutes Raumangebot vorn und hinten, komfortable Federung, sehr gute aktive Sicherheitsausstattung
- geringe Zuladung, mäßige Karosserieübersichtlichkeit, kleiner Kofferraum, hoher Verbrauch im Test



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,6 Familie

4,2 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,9 Langstrecke

4,0 Transport

1,9 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

**+** Die Verarbeitung des Lexus LS 600h Luxury Line ist auf hohem Niveau. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und der Kofferraum ist schön verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die Armaturen und Türverkleidungen sind mit Leder, der Himmel und die Dachsäulen mit Alcantara überzogen. Edelholz-Applikationen werten den Innenraum optisch auf. Die Türausschnitte sind gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem besitzen die Schweller Lackschutzleisten. Der Motor ist vollständig abgeschottet und große Bereiche des Unterbodens verkleidet, das senkt die Geräuschemissionen und den Verbrauch. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen elektrischen Taster entriegelt werden.

**-** Es fehlen Stoßleisten, die bei Parkremplern die lackierten Stoßfänger schützen würden. An den Türen sind zwar verchromte Leisten, allerdings haben diese kaum eine Schutzfunktion. Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, so dass der LS600h mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

2,8

### Alltagstauglichkeit

**+** Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der LS600h insgesamt zufriedenstellend ab. Er bietet vier vollwertige Sitze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch eher für Kurzstecken eignet. Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis 840 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

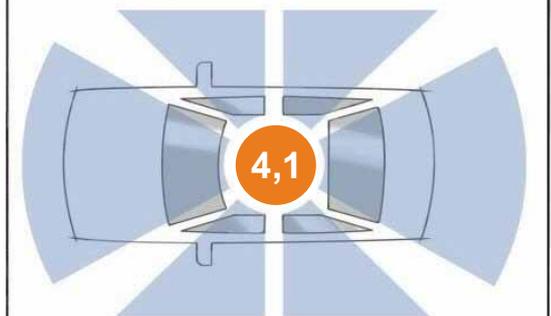
**-** Die maximale Zuladung fällt mit 355 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung. Eine Anhängelast ist nicht zulässig.

2,4

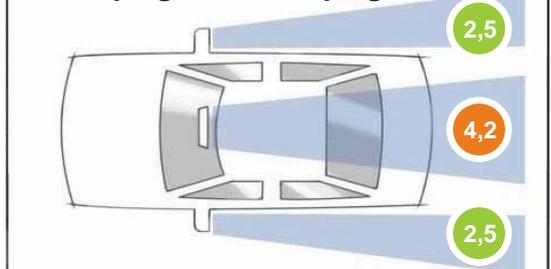
### Sicht

**+** Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden gut wahrgenommen. Beim Rangieren helfen eine Rückfahrkamera und Parksensoren an Front und Heck. Die Außenspiegel sind groß und bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten, zudem sind sie asphärisch gestaltet und blenden bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Auch der Innenspiegel blendet automatisch ab. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Im Dunkeln leuchten die LED-Scheinwerfer die Fahrbahn sehr gut aus. Das Licht schwenkt in Kurven mit und das Fernlicht ist sensorgesteuert.

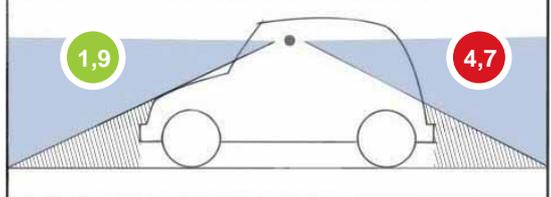
#### Rundumsicht



#### 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.

⊖ Die große Karosserie lässt sich schlecht einsehen, besonders das hintere Ende kann kaum abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der LS nur ausreichend ab, besonders die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Durch das hohe Heck lassen sich tief liegende Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich wenig wahrnehmen. Der Innenspiegel liefert zudem nur ein kleines Sichtfeld.



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

## 2,5 Ein-/Ausstieg

+ Der LS 600h ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem, mit Sensoren an allen Türen ausgestattet. Die Sitze sind in einer guten Höhe über der Straße und die Türausschnitte groß, so dass man vorn wie hinten bequem ins Fahrzeug gelangt. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türschweller liegen nicht zu hoch und auch der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist zufriedenstellend. Die Türbremsen könnten an Steigungen etwas zuverlässiger halten, vorn gibt es drei und hinten zwei Türreasterungen. Der LS 600h ist serienmäßig mit dem Soft Close-Schließsystem ausgestattet, fallen die Türen nicht ganz ins Schloss, werden sie automatisch zugezogen. Im Dunkeln wird das Fahrzeugumfeld nach dem Aussteigen und beim Aufschließen beleuchtet.

⊖ Große Personen müssen auf den Kopf aufpassen, da dieser leicht am Dachholm gestoßen wird. Vorsicht ist auch beim Öffnen der Fondtüren geboten, da man sich den hinteren Teil der Türen leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern kann dies der Kopfhöhe entsprechen.

## 4,7 Kofferraum-Volumen\*

⊖ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gering aus. Die Rücksitzlehne lässt sich nicht umlegen, so dass der Kofferraum maximal 350 l fasst. Dies entspricht fünf handelsüblicher Getränkeboxen.



**Bedingt durch die Unterbringung der Hybrid-Batterie ist der Kofferraum mit 350 l Volumen sehr klein. Da die Zuladung mit 355 kg aber auch sehr niedrig ist, wird dies kaum ins Gewicht fallen.**

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist zufriedenstellend. Die Ladeöffnung ist breit, die Höhe aber nur durchschnittlich. Die äußere Ladekante liegt mit rund 71 cm in einer akzeptablen Höhe. Zum Ausladen muss das Gepäck über eine gut 17 cm hohe Stufe gehoben werden.

+ Die Kofferraumklappe öffnet selbstständig nach dem Betätigen der Fernentriegelung. Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich vorn liegende Gegenstände gut erreichen.

⊖ Das Ladeabteil ist schmal und niedrig, dies schränkt die Alltagstauglichkeit ein. Das elektrische Öffnen und Schließen der Heckklappe funktioniert langsam.

4,5

## Kofferraum-Variabilität

– Die Innenraum-Variabilität ist nicht gut. Eine klappbare Rücksitzlehne gibt es nicht und auch eine Durchladeluke ist nicht erhältlich. Dadurch können lange Gegenstände nicht transportiert werden. Zum Transport kleiner Utensilien gibt es links ein Gepäcknetz, ein Fach (40 l) unter dem Kofferraumboden und Zurrösen.

2,0

## INNENRAUM

1,9

### Bedienung

Die Bedienung des Lexus erfordert eine gewisse Gewöhnung. Es gibt viele Schalter und man kommt mit dem intelligenten Bedienkonzept erst nach einer intensiven Eingewöhnung zurecht. Die Steuerung des Joy-Sticks ist hakelig und erfordert Fingerspitzengefühl. Die Bedienelemente für die Sitzheizung und die Rollos sind weit unten, so dass der Blick beim Bedienen weit nach unten wandert.

+ Das Lenkrad lässt sich elektrisch in Höhe und Weite einstellen und auch der Wählhebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind gut angeordnet, allerdings ist das Gaspedal deutlich tiefer als das Bremspedal. Der Start-/Stopp-Knopf ist beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Das Licht wird am Blinkerhebel aktiviert, oder wahlweise vom Lichtsensor - das Fernlicht wird auch ebenfalls automatisch aktiviert. Die Nebelleuchten werden am Lenkstockhebel bedient. Auch die Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Die Instrumente lassen sich sehr gut ablesen, allerdings ist die Power-Anzeige (anstatt des Drehzahlmessers) etwas gewöhnungsbedürftig. Darüber hinaus findet man im Kombiinstrument Informationen zum aktuellen Betrieb (u. a.: elektrisch) und zur Kühlflüssigkeitstemperatur. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Der Abstand zum Vorausfahrenden (ACC) kann am Lenkrad verändert werden. Der 12,3-Zoll-Hauptbildschirm liegt sehr günstig und das Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Das Radiobedienteil liegt nicht zu tief, Grundeinstellungen wie die Lautstärke ändern, können mittels Drehregler getätigt werden. Audioeinstellungen müssen über das Menü durchgeführt werden. Das Klimaanlagebedienteil ist günstig angeordnet, die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert und auch die Heckscheibenheizung schaltet selbstständig ab - die Temperatur wird aber nicht über Drehregler, sondern mittels Tippschalter eingestellt. Weitere Einstellungen können im Menü geändert werden. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar und klappen automatisch ein. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und auch die Innenraumbeleuchtung ist hell - es gibt vorn wie hinten Leseleuchten. Für die hinteren Passagiere gibt es ein zweites Bedienteil in der Mittelsitzlehne, hier können die Klimatisierung, das Audiosystem oder auch die Sitzeinstellungen geändert werden. Zudem gibt ein 9-Zoll-LCD Farbmonitor am Dachhimmel mit DVD-Player. Es lässt sich per Fernbedienung einstellen.

– Der Lenkradkranz aus Wurzelholz ist hart und im Griffbereich rutschig. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen und der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.



**Der Lexus LS überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität, die Bedienung erfordert Eingewöhnung.**

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot ist vorn großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Platz. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig bemessen und das Raumempfinden ist angenehm - nur die wuchtige Mittelkonsole schränkt das Empfinden etwas ein.

---

## 2,2 Raumangebot hinten\*

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden genügend Kopffreiheit vor - die Beinfreiheit ist deutlich großzügiger. Die Innenbreite entspricht im Klassenvergleich allerdings nur dem hinteren Klassenmittelfeld. Das Raumempfinden ist dennoch angenehm, besonders wenn sich nur zwei Personen die Rücksitzbank teilen müssen.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz. Besonders üppig ist dabei die gebotene Beinfreiheit.**

---

## 4,3 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität ist nur ausreichend. Die Rücksitzlehnen lassen sich zwar in der Neigung einstellen, allerdings kann die Rücksitzbank nicht geklappt werden.

---

## 1,7 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

⊕ Der LS 600h ist serienmäßig mit einer Luftfederung ausgestattet, die im Normal- oder Sportmodus betrieben werden kann. Die Federung beinhaltet eine adaptive Stoßdämpfung sowie eine automatische Niveauregulierung. Sowohl kurze als auch lange Bodenwellen werden souverän abgefedert, bei letzteren tendiert der LS 600h bei höheren Geschwindigkeiten allerdings zu leichtem Nachschwingen. Es ist auch bei dynamischen Lenkbewegungen eine gewisse Seitenneigung feststellbar. Bei ungleichmäßigen Fahrbahnuntergründen ist eine ganz leichte, aber nicht störende Stuckerneigung vorhanden. Einzelhindernisse und Querfugen pariert die Federung souverän. Kopfsteinpflaster dringt nur wenig bis zu den Insassen durch und es kann zudem ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

---

### 1,8 Sitze

Im Fond sind die Sitzflächen und -lehnen wenig konturiert, wodurch der Seitenhalt leidet.

⊕ Der LS 600h Luxury Line ist serienmäßig mit Ledersitzen und Komfortsitzen im Fond ausgestattet. Die Vordersitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen, auf der Rückbank kann die Fläche längs und die Lehne in der Neigung eingestellt werden. Vorn wie hinten gibt es Lordosenstützen - im Fond gibt es sogar eine Massagefunktion, diese ist jedoch sehr laut. Die Vordersitze sind gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt, die Lehnen sind hoch. Der Fahrer kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auch im Fond sind die Lehnen sehr hoch und die Sitzposition angenehm. Das Polster ist vorn wie hinten bequem und es gibt in beiden Sitzreihen eine Sitzheizung und -lüftung.

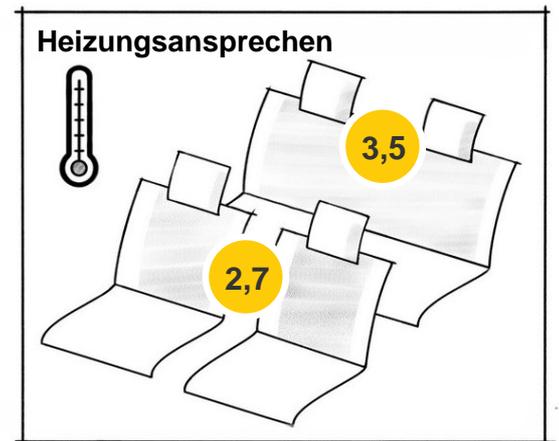
## 0,8 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr gering, bei Tempo 130 liegt er gerade einmal bei 63,7 dB(A) - das ist sehr gering. Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Auch Fahrgeräusche halten sich im Hintergrund, ein Poltern ist aber gelegentlich aus den Radhäusern zu hören. Das Motorgeräusch rückt unter Last und bei steigenden Drehzahlen etwas in den Vordergrund. Bei Konstantfahrten ist das Drehzahlniveau niedrig, so dass der Motor nicht wahrgenommen wird. Im rein elektrischen Betrieb ist es sehr leise im Innenraum.

## 1,8 Klimatisierung

Beim Heizungstest ist das Heizansprechen insgesamt zufriedenstellend. Hinten dauert es jedoch länger bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

⊕ Die Luxury Line ist mit einer Vier-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, so können alle außen Sitzenden die gewünschte Temperatur individuell einstellen. Auch die Luftverteilung kann separat eingestellt werden. Für eine gute Atemluft sorgt ein Aktivkohlefilter und auch die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Alle Sitze sind mit Sitzheizung und Sitzbelüftung ausgestattet. Die Scheiben im Fond lassen sich durch elektrische Rollos abdecken.



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

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen\*

⊕ Bei den Fahrleistungen kann der LS 600h im Klassenvergleich überzeugen. Der Lexus wird von einem V8-Benzinmotor mit einer Maximalleistung von 394 PS (520 Nm) und zusätzlich von einem Elektromotor mit einer Leistung von 224 PS (300 Nm) angetrieben - wenn die Hybrid-Batterie ausreichend geladen ist. Daraus ergibt sich eine Systemleistung von 445 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der LS 600h in kurzen 3,5 Sekunden.

## 1,3 Laufkultur

⊕ Das Acht-Zylinder-Aggregat läuft absolut ruhig, Störfrequenzen werden nicht wahrgenommen. Zudem läuft der Motor sehr vibrationsarm. Im E-Betrieb lassen sich keinerlei Vibrationen oder Störgeräusche feststellen.

## 1,2 Schaltung

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe (E-CVT) überträgt die Antriebskraft (von Verbrennungs- und Elektromotor) ohne Zugkraftunterbrechung und ruckfrei. Der Wählhebel lässt sich einfach bedienen, wahlweise können auch simulierte Schaltstufen manuell am Wählhebel gewechselt werden. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Autohold-Funktion, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert (Aktivierung am Lenkrad).

## 1,0 Getriebeabstufung

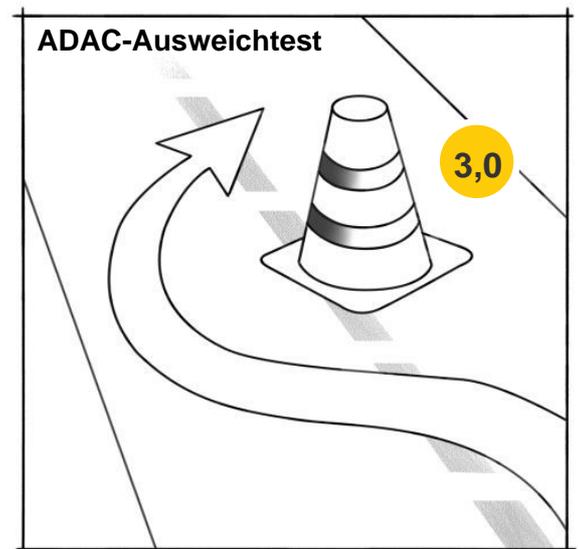
⊕ Die Übersetzung wird den Betriebsbedingungen in einem sehr weiten Bereich stufenlos angepasst. Bei ruhiger und konstanter Fahrweise arbeitet das Aggregat selbst bei hohen Geschwindigkeiten mit niedrigen Drehzahlen.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Der LS 600h reagiert zwar schnell auf Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem nachpendelndem Heck. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Beim ersten Anlenken drängt er bereits mit dem Heck nach. Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) greift zwar ein, aber recht spät, was beim Zurücklenken zu einem Gegenpendler führt. Hier regelt das VSC effektiv und bremst die Limousine stark ein - eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Insgesamt ist ein hoher Lenkeinschlag erforderlich.

⊕ Spurrillen oder Seitenwind nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs. Der LS 600h ist prinzipiell untersteuernd ausgelegt, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Lastwechselreaktionen sind nur wenig vorhanden. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst durchdrehende Antriebsräder beim Beschleunigen ab. Durch den permanenten Allradantrieb sind Traktionsprobleme jedoch kaum ein Thema.



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.

### 2,2 Lenkung\*

Der Wendekreis fällt mit 12,4 m im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

⊕ Die Lenkung des LS 600h reagiert gut auf Lenkbefehle und erweist sich als präzise. Die Lenkradrückmeldung geht in Ordnung, ist aber um die Mittellage etwas undefiniert - bei höheren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl ausgeprägter. Die Lenkübersetzung hat Lexus recht direkt gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es etwas über 2,5 Umdrehungen. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig.

2,3

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht der Lexus nach 37,5 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx 050; Größe: 245/45 R19 102Y). Die Bremse spricht sehr schnell an und erweist sich als standfest. Die Dosierbarkeit ist gut bis zufriedenstellend. Das Hybridsystem gewinnt die Energie beim Verzögern zunächst vom Generator elektrisch zurück und speichert sie in der Hybrid-Batterie. Erst wenn man stärker bremst, kommt das konventionelle Bremssystem zum Einsatz. Beim Übergang von der elektrischen zur hydraulischen Bremse (bei langsam steigendem Pedaldruck) ist eine leichte Synthetik spürbar.

1,8

## SICHERHEIT

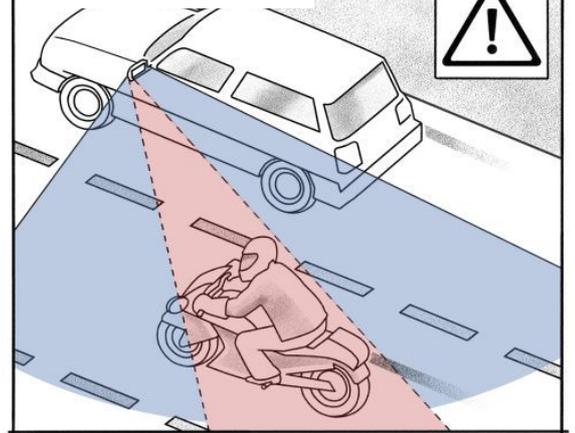
1,4

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der LS 600h ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrenbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Gegen Aufpreis gibt es einen Notbremsassistenten A-PCS (Advanced Pre-Crash Safety System). Erkennt das System eine drohende Kollision mit einem Fahrzeug oder einem Fußgänger erhält der Fahrer eine Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht, wird automatisch eine Vollbremsung eingeleitet - bei Differenzgeschwindigkeiten unterhalb von 40 km/h können Unfälle vermieden werden, bei höheren Differenzgeschwindigkeiten werden die Folgen gemindert. Darüber hinaus gibt es einen Spurhalte- sowie einen Totwinkelassistenten. Ein Nachtsichtassistent gehört ebenfalls zu den Sicherheitsumfängen. Darüber hinaus gibt es einen Gesichtsfeldmonitor, der den Blick des Fahrers überwacht und im Bedarfsfall den Fahrer bei kritischen Situationen früher warnt. Bei einem drohenden Heck-Crash werden die Kopfstützen selbstständig in Position gebracht, um die Unfallfolgen zu reduzieren. Zudem ist ein Abstandsregeltempomat erhältlich. Die LED-Rückleuchten sind gut erkennbar und blinken bei Gefahrenbremsungen. Das LED-Fahrlicht leuchtet die Fahrbahn entsprechend des Lenkeinschlages sehr gut aus. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Rückleuchten in den Türverkleidungen warnen den herannahenden Verkehr, wenn die Türen offen sind.

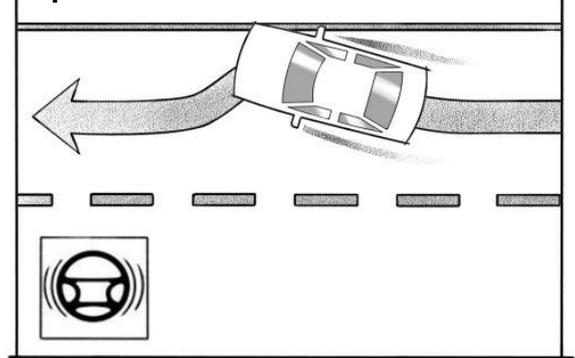
⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar, so kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

#### Totwinkelassistent



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.

#### Spurhalteassistent



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

#### Nachtsichtassistent



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

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein aktuelles ADAC Crahtest-Ergebnis liegt nicht vor.

⊕ Der LS 600h bietet einen guten Insassenschutz. Er ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Für den Fahrer gibt es einen Knieairbag. Gegen Aufpreis gibt es Pre-Crash-Gurtstraffer, die in Gefahrensituationen die Sicherheitsgurte straffen. Die aktiven Kopfstützen vorn bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m optimalen Schutz. Auch im Fond ist der Abstand zwischen Stütze und Kopf nicht zu groß. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Außentürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Der Verbandkasten ist unter dem Kofferraumboden positioniert und dadurch bei voll beladenem Ladeabteil schlecht zu erreichen. Im Fond bieten die Stützen nur Personen bis 1,66 m guten Schutz, allerdings übernimmt die Dachlinie eine gewisse Stützfunktion.

## 1,9 Kindersicherheit

Ein aktuelles ADAC Crahtest-Ergebnis liegt nicht vor. Auf der Rückbank finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

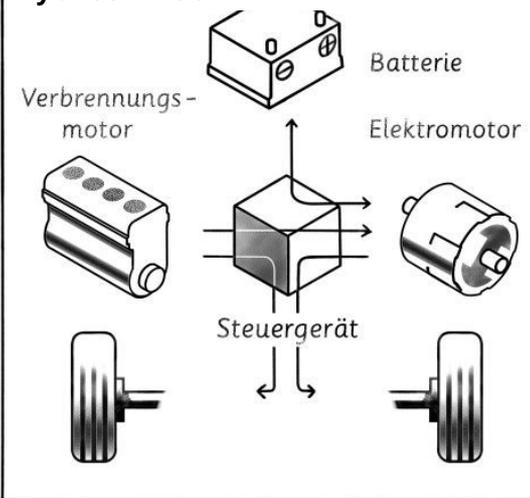
⊕ Der Lexus ist serienmäßig mit einem Isofix-System mit Ankerhaken auf den äußeren Sitzplätzen und Ankerhaken am Mittelsitz ausgestattet. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und auf den äußeren Plätzen sind die Schösser fest und kurz, das erleichtert die Einhandmontage. Außen sind sowohl die Positionen als auch die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Es gibt vorn wie hinten einen zuverlässig funktionierenden Fingereinklemmschutz. Der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden. Es dürfen auf allen Plätzen universelle Kindersitze verwendet werden und auch eine Montage hoher Rückhaltesysteme ist auf allen Plätzen möglich.

⊖ Auf dem Mittelsitz ist das Gurtschloss lose und die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig. Auf den äußeren Plätzen ist das Polster weich, so dass eine stabile Montage nur bedingt möglich ist. Das Isofix-System lässt sich trotz Einsteckhilfen nur mühevoll nutzen.

## 2,5 Fußgängerschutz

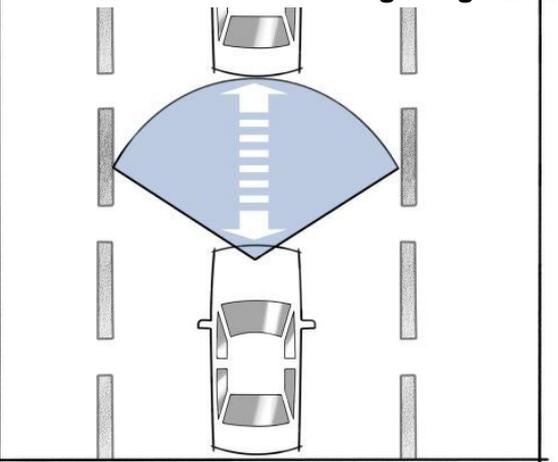
Ein aktuelles ADAC Crahtest-Ergebnis liegt nicht vor. Es wird aber ein guter bis durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.

### Hybridantrieb



Hybrid-Antrieb bedeutet zwei Antriebsarten, die abwechselnd oder auch parallel verwendet werden können. Bisher in der Kombination Verbrennungs- und Elektromotor auf dem Markt.

### Automatische Abstandsregelung



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

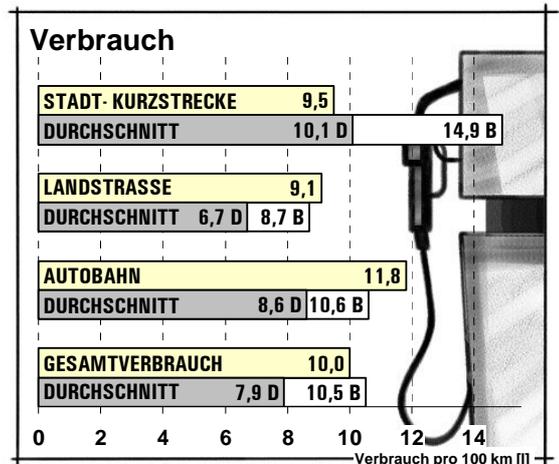
## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO2\*

– Im Verbrauch/CO2-Kapitel schneidet der LS 600h im Klassenvergleich trotz des Hybridsystems nicht gut ab. Aus der Messung resultiert ein CO2-Ausstoß von 273 g/km - das entspricht 17 Punkten. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 10 Liter auf 100 Kilometer ermittelt. Dieser setzt sich aus 9,5 l/100 km im Innerortsteil, 9,1 l/100 km im Außerortsteil und 11,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht zu hoch. Es fällt aber im anspruchsvollen Autobahnzyklus ein erhöhter CO-Gehalt auf. In diesem Kapitel reicht es zu 34 Punkten. Insgesamt bringt es der Lexus auf 51 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 5,2 AUTOKOSTEN

### 4,6 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Lexus LS 600h zu einer ausreichenden Bewertung führt.

### 3,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

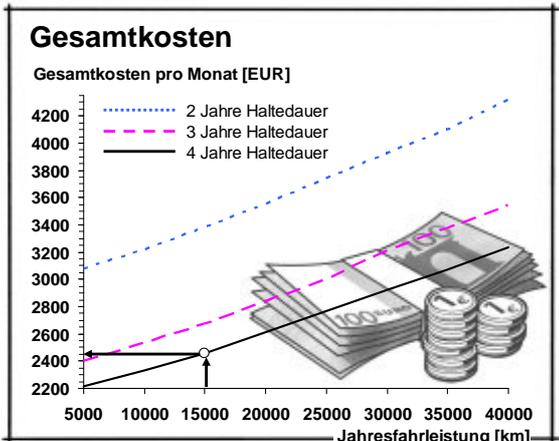
Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Fitnesscheck (Ölwechselservice) - alle 30.000 km oder 24 Monate ein Service fällig.

+ 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 hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### 5,4 Wertstabilität\*

– Trotz der Hybrid-Technik kann dem Lexus LS 600h kein guter Restwertverlauf prognostiziert werden. In dieser Klasse ist das Image maßgeblich, dies ist im Vergleich zur Konkurrenz nicht so hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2460 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

– Beim Neukauf muss man tief in die Tasche greifen, der Grundpreis liegt bei 129.300 Euro - das ist sehr teuer. Damit jedoch alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind, müssen weitere 8.450 Euro investiert werden.

5,5

## Fixkosten\*

– Bei den Fixkosten gibt der Lexus ebenfalls kein gutes Bild ab. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 278 Euro zu Buche. Zudem sind die Versicherungseinstufungen extrem ungünstig (KH: 23; TK: 29; VK: 31).

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen mit 2.460 Euro auf sehr hohem Niveau. Dabei hat der absolute Wertverlust den größten Anteil an den hohen Kosten.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	LS 460 AWD Automatik	LS 460 Automatik	LS 600h AWD Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4608	8/4608	8/4969
Leistung [kW (PS)]	272 (370)	285 (388)	327 (445)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	473/4100	493/4100	520/4000
0-100 km/h[s]	6,3	5,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	11,4 S	10,7 S	8,6 S
CO2 [g/km]	263	249	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/29	23/28/29	23/31/29
Steuer pro Jahr [Euro]	400	372	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2084	1993	2155
Preis [Euro]	96.800	92.800	111.000

#### 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-Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
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)	<b>245/45R19 Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,25/12,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>10,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,5/9,1/11,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	199 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>273 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>63,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5090/1875/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2140 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2410 kg/355 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>350 l/350 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	84 l
Reichweite	<b>840 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>199 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>112 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>243 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.906 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>2.460 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/31/29
Grundpreis	129.300 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

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

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

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (ACC mit PCS)	ab 4.150°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht (beim 600h)	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Luftfederung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt)	Serie
Spurassistent (Advanced PCS)	8.700 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (ACC mit PCS)	ab 4.150°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
DVD-Multimediasystem (hinten)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (4-Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (Massagefunktion hint)	Serie

### AUSSEN

Lackierung Metallic	1.100 Euro°
Schiebe-Hubdach	Serie
° im Testwagen vorhanden	

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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