



Lexus IS 300h F Sport Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (164 kW/223 PS)

Lexus und Hybridtechnik gehören seit jeher zusammen. Das Unternehmen hält auch in Zukunft an der Technologie fest. Bereits in der dritten Generation wird der Lexus IS nun in Deutschland verkauft. Neben dem Basisbenziner (IS 250) gibt es auch die getestete Hybrid-Variante IS 300h. Einen Diesel sucht man vergebens im Sortiment. Der Vollhybrid überzeugt durch eine sehr harmonische Abstimmung zwischen den beiden Motoren und dem Automatik-Getriebe. Die Systemleistung liegt bei 164 kW/223 PS und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Der Stadtverbrauch fällt dank der Hybridtechnik erstaunlich gering aus (2,9 l/100 km). Das Sicherheitsniveau ist sehr hoch. Vor allem beim Crashtest nach EuroNCAP liefert die Mittelklasse-Limousine ein hervorragendes Fünf-Sterne-Ergebnis ab. Die aktive Motorhaube sorgt für guten Fußgängerschutz. Es gibt zwar eine Vielzahl an hilfreichen Assistenzsystemen, doch sind diese nur gegen hohen Aufpreis erhältlich. Der IS 300h F Sport hat zwar eine gute Serienausstattung, ist aber mit 45.900 Euro Grundpreis sehr teuer. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: BMW ActiveHybrid 3, KIA Optima, Peugeot 508 HYbrid4.

+ harmonischer Hybrid-Antrieb, hohe aktive und passive Sicherheit, niedriger Stadtverbrauch, komfortable Sitze

- Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,1 Senioren

1,9 Langstrecke

3,4 Transport

2,4 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

2,8 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

Der Lexus IS zeigt sich auch im Detail einwandfrei verarbeitet und bietet kaum Anlass zur Kritik.

⊕ Die Karosserie wirkt solide und sauber gefertigt. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Der Innenraum ist durchweg tadellos verarbeitet. Das Armaturenbrett besteht aus geschäumtem Kunststoff, fühlt sich hochwertig an und ist teilweise mit Leder überzogen. Der Unterboden ist von vorn bis hinten aufwändig verkleidet und reduziert somit Luftwirbel, die den Verbrauch negativ beeinflussen. Die Türeinstiege sind ordentlich abgedichtet und im Schwellerbereich kratzgeschützt.

⊖ Die Tankklappe ist zwar in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel ist aber etwas umständlich abzuschrauben. Zudem gibt es keinen Fehlbetankungsschutz. Die Stoßstangen sind fast durchgängig lackiert und besitzen keine Kunststoffeinlagen, welche den Lack bei leichten Remplern schützen würden. Es fehlen Seitenschutzleisten an den Türen. Teure Reparaturen bei kleinen Blessuren sind vorprogrammiert.

2,6 Alltagstauglichkeit

Mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte besitzt der IS eine ordentliche Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung beträgt 425 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden.

⊕ Dank des großen 66 l Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.100 km realisieren. Obwohl es kein Reserverad gibt, findet man im IS einen Wagenheber und Bordwerkzeug - das ist vorbildlich.

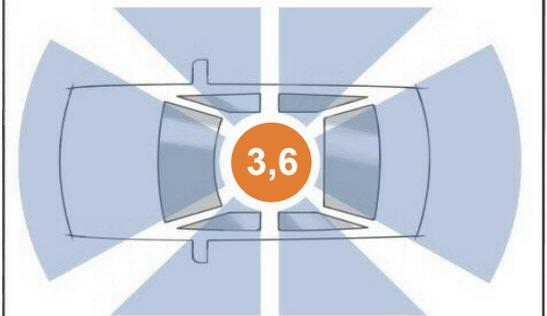
⊖ Der Lexus ist nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. An den IS dürfen maximal 750 Kilogramm angehängt werden - daran ändert auch ein Anhänger mit Bremse nichts.

2,3 Sicht

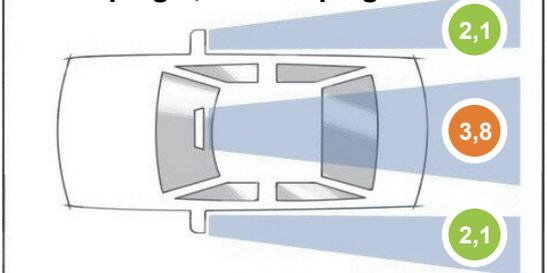
Bei der Rundumsicht kann die Limousine nicht komplett überzeugen.

⊕ Durch die flach abfallende Motorhaube können Gegenstände vor dem Fahrzeug sehr gut erkannt werden. Das Wischfeld der Frontscheibe fällt großzügig aus.

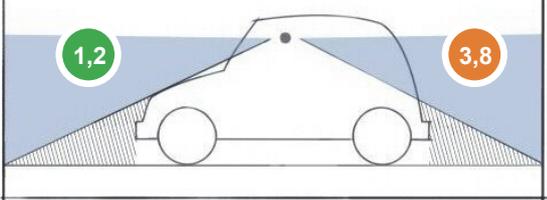
Rundumsicht



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.



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

Serienmäßig findet man im Lexus IS F Sport Scheinwerfer in LED-Technologie inklusive Tagfahrlicht, welche für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen, aber bezüglich der Sichtverhältnisse kennen nennenswerten Vorteil zu Xenon-Scheinwerfern bieten. Das Fernlicht wird gegen Aufpreis automatisch gesteuert. Um das Einparken zu erleichtern, findet man neben Parksensoren vorn 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 optional. 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 schlecht erkannt werden - immerhin wird der Fahrer durch die Rückfahrkamera unterstützt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im IS vorn wie hinten recht gut. Die Vordersitze sind nicht zu tief positioniert, was das Einsteigen einigermaßen komfortabel macht. Allerdings stört die flach verlaufende Dachlinie, an der sich große Personen leicht den Kopf stoßen. Hinten gefallen die großen Türausschnitte. Auch hier ist das Dach flach gehalten und die Türen dürften etwas weiter öffnen.

+ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut. Zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die Türfangbänder sind kräftig ausgelegt und besitzen drei Rasterungen, wodurch das Ein- und Aussteigen auch in engen Parklücken gelingt, 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. Zudem wird das Umfeld des Autos beleuchtet.

3,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen der Limousine fällt mit 355 l für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus. Bis zu sechs handelsübliche Getränkeboxen können darin untergebracht werden. Klappt man die Lehnen um, erweitert sich das Volumen auf 630 Liter.



Mit 355 l Volumen ist der Kofferraum des IS nur von durchschnittlicher Größe.

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Heckabteils ist zufriedenstellend, wobei sich in der Limousine sperrige Gegenstände nur schlecht transportieren lassen. Die Heckklappe kann per Schlüssel, über eine Taste im Innenraum oder direkt an der Heckklappe entriegelt werden. Die Taste an der Heckklappe ist aber winzig und zur Seite versetzt - man muss wissen, wo man sie suchen muss. Es wird eine akzeptable Ladeöffnung freigegeben, wobei das Gepäck rund 69 cm angehoben werden muss, um es dann über die Ladekante in den rund 16 cm tiefer liegenden Kofferraumboden zu heben. Große Gegenstände können aufgrund des sehr niedrigen Kofferraums kaum transportiert werden.

+ Die Rücksitzlehnen können extra verriegelt werden, wodurch der Zugang zum Kofferraum separat verwehrt werden kann.

– Klappt man die Rücksitzlehnen um, so entsteht eine sehr große Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mager aus.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

- + Der Klappmechanismus wird von vorn bedient und funktioniert einfach und leichtgängig.
- Für kleine Gegenstände gibt es kaum sinnvolle Ablage- oder Befestigungsmöglichkeiten.

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Die Grundfunktionen des Lexus IS lassen sich ordentlich bedienen, es bedarf aber einer längeren Eingewöhnungszeit, nicht zuletzt wegen des Remote-Touch Bediensystems auf dem großen 7 Zoll Navigationsdisplay. Die einzelnen Menüpunkte des Radios oder Navigationssystems sind sehr unübersichtlich aufgebaut und mit dem sensibel reagierenden Bedien-Joystick in der Mittelkonsole nur schlecht anwählbar.

+ Das Lenkrad lässt sich über einen sehr großen Bereich elektrisch in der Höhe und Weite einstellen. Pedale und Wählhebel 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 Türe 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. Vorn gibt es genügend Ablagen, das Handschuhfach reicht aus und ist beleuchtet. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, vorn wie hinten gibt es separate Leseleuchten. Ist eine Türe oder Klappe (inkl. Motorhaube) nicht richtig geschlossen, wird dies dem Fahrer angezeigt. Die elektrische Sitzeinstellung gibt keine Fragen auf. Auch die Spiegel werden elektrisch bedient und können angeschwenkt werden. Das Abblendlicht wird per Sensor gesteuert. Der Tempomat ist mit dem Abstandsregelsystem ACC kombiniert.

– Der Blinker schaltet nach geringen Biegungen schlecht ab. 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 Temperatur kann über Sensortasten gescrollt werden - hier reagieren die Tasten aber etwas übersensibel. 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. Für die hinteren Passagiere sind kaum Ablagemöglichkeiten vorhanden. Das Lenkrad ist mit Funktionen überfrachtet. Vor dem linken Knie sind acht Tasten angebracht, die vom Fahrer nicht eingesehen werden können. Auch die Instrumente sind überladen. Aktiviert man den Bordcomputer, wird der Tacho zur Seite geschwenkt - ein lustiger Effekt, der keinerlei Vorteile hat. Beim Anschnallen stört der üppige Ablagekasten zwischen den Vordersitzen.



Gut verarbeitet, aber alles andere als intuitiv gestaltetet präsentiert sich der Fahrerplatz.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn bietet das Fahrzeug viel Platz. Personen bis 1,96 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.

3,6 Raumangebot hinten*

Hinten findet man ebenfalls genügend Beinfreiheit vor. Limitierend wirkt sich die Kopffreiheit aus. Personen über 1,80 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Lexus IS werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,1 KOMFORT

2,1 Federung

Der Lexus IS F Sport ist serienmäßig mit einem adaptiven variablen Fahrwerk (AVS) ausgestattet. Wählt man am Fahrmodusregler die Einstellung Sport S+, so wird die Dämpfercharakteristik etwas härter gewählt - der Unterschied zur Normaleinstellung fällt aber sehr gering aus.

⊕ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung stellt einen sehr guten Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Restkomfort dar. Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt gröbere Fahrbahnunebenheiten souverän ab und sorgt für einen hohen Fahrkomfort. Auf kurzen Wellen wirkt der Lexus gelegentlich etwas nervös. Einzelhindernisse wie Schlaglöcher oder Kanaldeckel werden gut absorbiert und nicht zu stark an die Insassen durchgereicht. Sowohl Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen fallen gering aus. Im Sport+ Modus spricht die Federung etwas härter auf Fahrbahnunebenheiten an, was für ein direkteres Fahrgefühl sorgt, den Komfort aber schmälert. Auch voll beladen neigt der IS bei langen Bodenwellen nicht zum Nachschwingen.

1,6 Sitze

In der Ausstattungsvariante F Sport sind serienmäßig Sportsitze verbaut. 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. Vorn wie hinten sind die Lehnen sehr hoch gestaltet. Auch die äußeren Rücksitze bieten einen guten Sitzkomfort. Sie sind zufriedenstellend konturiert. Man sitzt auch hinten bequem, nur etwas tief, wodurch die Oberschenkelunterstützung mäßig ausfällt.

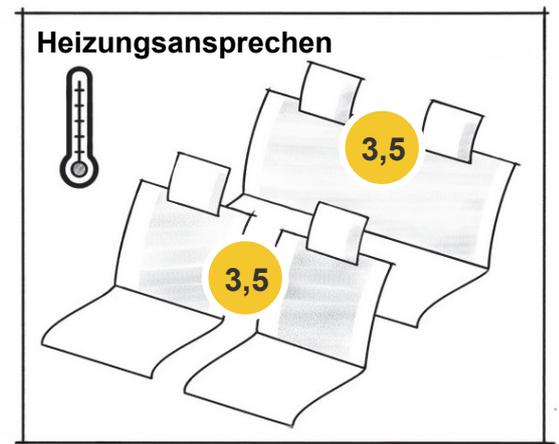
2,5 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt niedrig aus. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der Geräuschpegel bei 69,5 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, tritt der Vierzylinder aber deutlich in den Vordergrund - das mag so gar nicht zum sonst ruhigen Ambiente passen.

2,5 Klimatisierung

Der Lexus IS 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 vorn wie hinten nur 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.



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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Beim IS 300h kommt ein 2,5 l-Vierzylinder mit kombinierter Saugrohr- und Direkteinspritzung und 133 kW/181 PS zum Einsatz. Zusammen mit dem leistungsstarken Elektromotor wird eine kombinierte Maximalleistung von 164 kW/223 PS erreicht. Das reicht für gute Beschleunigungswerte. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Lexus 8,3 Sekunden an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h. Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen 5,0 Sekunden.

2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder Ottomotors ist überzeugend. Im rein elektrischen Fahrmodus sind praktisch keine Vibrationen im Innenraum spürbar. Lediglich unter Last zeigt sich der Verbrenner präsent, was auch an den höheren Drehzahlen liegt, welche dann mit der stufenlosen Automatik angefahren werden. Aktiviert man dann den Soundgenerator (Lautstärke einstellbar), dann ändert sich die Charakteristik des Lexus. Er übertönt sämtliche "echten" Antriebsgeräusche und dröhnt penetrant. Für lange Strecken gibt es glücklicherweise einen Abschaltknopf.

1,4 Schaltung

⊕ Das elektronisch gesteuerte CVT-Getriebe mit stufenloser Übersetzung ist gut abgestimmt und nutzt das Drehmoment aus, ohne bei jeder Leistungsabforderung sofort hohe Motordrehzahlen anzufahren. Das Getriebe reagiert spontan auf Gasbefehle und regelt die Drehzahl entsprechend ein. Beim neuen Lexus IS 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.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

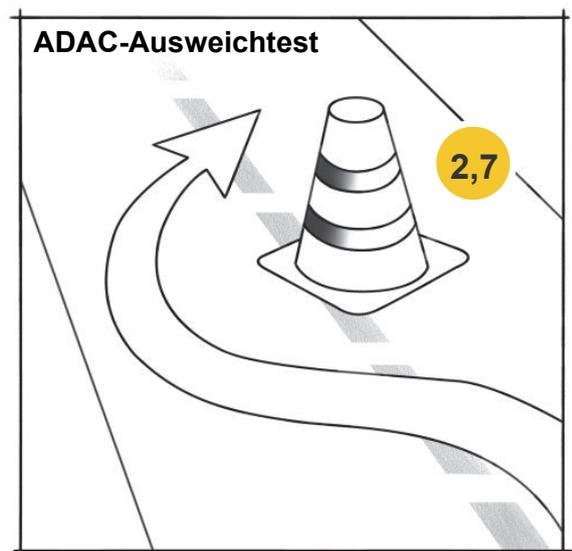
Der Lexus IS zeigt ein sicheres Fahrverhalten und ist auch für ungeübte Fahrer gut beherrschbar. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Lexus eine sportlich aggressive Charakteristik. Bei Gegenlenken übersteuert das Fahrzeug etwas. ESP regelt spät und verhalten.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls (z.B. bei einem schnellen Spurwechsel) verhält sich der IS absolut gutmütig und schwingt nur einmal sanft durch die Mittellage. Nicht zuletzt sorgt auch der lange Radstand dafür, dass das Fahrzeug einen guten Geradeauslauf besitzt und auch bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen sicher seine Spur hält. Das weitgehend gut beherrschbare untersteuernde Eigenlenkverhalten kündigt sich im Grenzbereich früh an, es sind stets genügend Sicherheitsreserven vorhanden. Kritische Lastwechselreaktionen gibt es kaum. Die Traktion des Hecktrieblers ist auch auf rutschiger Fahrbahn gut.

2,4 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an, stellt aber nicht vollständig in Mittelstellung zurück. Die Rückmeldung bei schnell durchfahrenen Kurven ist gut bis zufriedenstellend.

⊕ Die Zielgenauigkeit ist ordentlich, auch bei schneller Gangart sind kaum Kurskorrekturen notwendig. Beim Rangieren im Stand ist der Kraftaufwand sehr gering. Der Wendekreis fällt mit 11 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse gering aus.



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.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der IS 300h akzeptable 38,8 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER33 der Größe 225/40 R18 88Y vorn und 255/35 R18 90Y hinten). 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 leichten Kurve ist gut.

1,9 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

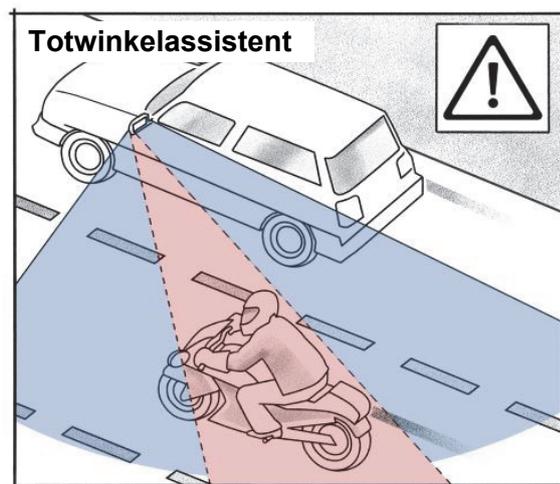
Der Lexus IS ist serienmäßig mit den wichtigsten aktiven Sicherheitselementen ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es zwar eine Vielzahl weiterer Assistenzsysteme, doch oft sind diese nur in den deutlich teureren Ausstattungsvarianten erhältlich und kosten dann teilweise immer noch saftigen Aufpreis.

+ 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. Bei einer starken Bremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Die LED-Rückleuchten werden auch bei schlechter Witterung sehr gut wahrgenommen. Steht der Automatik-Wählhebel in Fahrstellung, so kann der Motor nicht gestartet werden - ein unbeabsichtigtes Anfahren wird verhindert. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr.

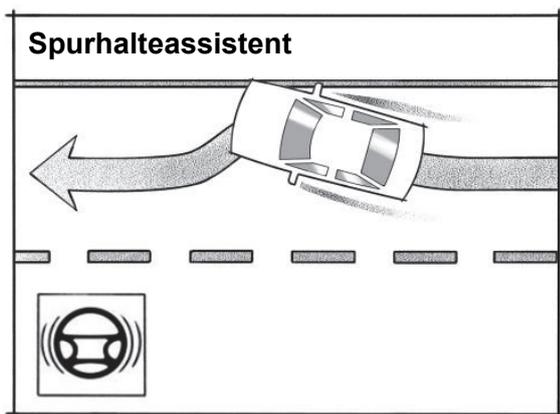
- Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so sind die Blinker ohne Funktion. Eine Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen wird somit erschwert. Das Pedal der Feststellbremse ist links vom Fahrer angeordnet und im Notfall von Mitreisenden nicht erreichbar.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP liefert der IS ein hervorragendes Ergebnis ab. Im Bereich Insassenschutz sahnt er 91% der möglichen Punkte ab. Beim EuroNCAP-Crashtest wurde er nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar.



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.

⊕ Neben Front- und Seitenairbags vorne findet man auch durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für beide vorderen Insassen an Bord. Zum vollständigen Schutz fehlen nur die hinteren Seitenairbags. Die vorderen Kopfstützen lassen sich in der Höhe für maximal 1,82 m große Personen einstellen und befinden sich sehr nahe am Kopf, wodurch diese bei einem Heckaufprall gut wirken können. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Das Pre-Crash-Safety-System leitet vor dem Aufprall präventive Maßnahmen ein. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

⊖ Hinten reicht die Kopfstützenhöhe zwar nur für kleine Personen, doch kann das Dach einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand der Kopfstützen zum Kopf könnte etwas geringer sein.

2,1 Kindersicherheit

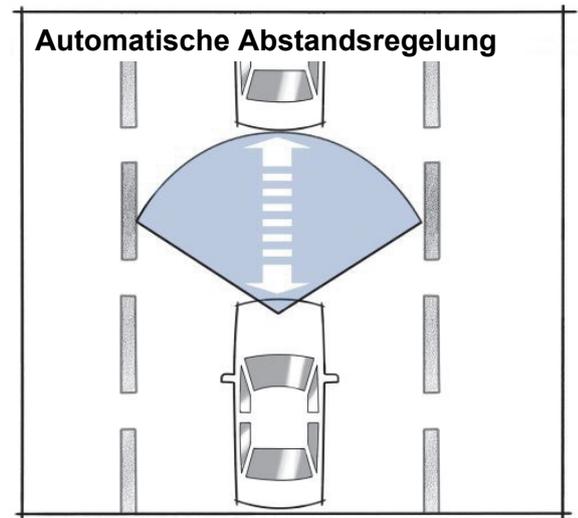
Kindersitze lassen sich im IS sicher und stabil befestigen, was zu einer guten Beurteilung der Kindersicherheit führt. Beim Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Lexus im Bereich Kindersicherheit 85% der möglichen Punkte.

⊕ 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. Der Beifahrerairbag kann mittels Schüsselschalter deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrersitz vorwärtsgerichtete Kindersitze aller Altersklassen montiert werden. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz ist laut Hersteller für Kindersitze nicht freigegeben. Drei Kindersitze hätten ohnehin nebeneinander nicht genügend Platz. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden leicht deaktiviert werden.

1,8 Fußgängerschutz

Der Lexus IS ist mit einer aktiven Motorhaube ausgerüstet. Dies zahlt sich beim Crashtest nach EuroNCAP aus. Hier erhält der IS 80% der möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz.



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.

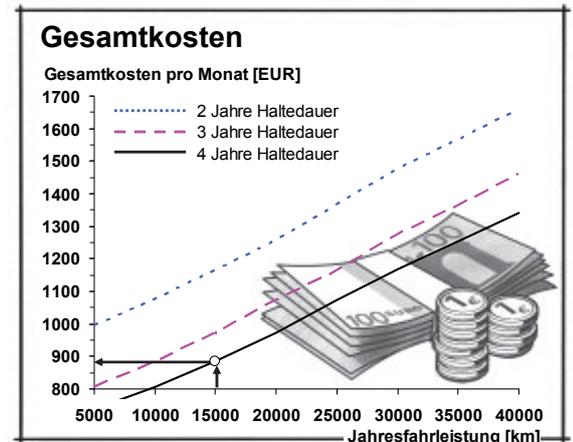
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

⊕ Das Hybrid-Fahrzeug kann insbesondere innerorts mit 2,9 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 5,4 l und auf der Autobahn 8,2 l pro 100 km. Im Durchschnitt ergeben sich 5,8 l/100 km. Der CO₂-Ausstoß beträgt laut Messung 159 g/km. Das reicht für 36 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus. Hier erreicht die Hybrid-Limousine 42 Punkte. In der Summe erreicht der Lexus IS 300h mit 78 Punkten klar die vier Sterne im ADAC EcoTest.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 886 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,0 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

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

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Zwischencheck (Ölwechsellservice) - 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.

2,4 Wertstabilität*

⊕ Der IS ist neu auf dem Markt und ein Modellwechsel in weiter Ferne. Nicht zuletzt wegen der innovativen Antriebstechnik und dem niedrigen Stadtverbrauch wird dem Lexus im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

➖ Der Lexus IS 300h kostet mindestens 36.700 Euro. Für die getestete Ausstattungsvariante "F Sport" kommen nochmals 9.200 Euro dazu. Für die 45.900 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.

5,5

Fixkosten*

➕ Jährlich werden für das Fahrzeug lediglich 50 Euro KFZ-Steuer fällig.
 ➖ Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug dagegen bei den Versicherungseinstufungen. Speziell die Kaskoklassen fallen sehr teuer aus (VK: 29, TK: 25). Die Haftpflicht wäre mit Typklasse 17 noch akzeptabel.

4,1

Monatliche Gesamtkosten*

➖ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen hoch aus. Das liegt vor allem am hohen Anschaffungspreis sowie den hohen Fixkosten. Die niedrigen Betriebskosten können da keinen Ausgleich schaffen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	IS 250 Automatik	IS 300h Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2500	4/2494
Leistung [kW (PS)]	153 (208)	164 (223)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	252/4800	221/4200
0-100 km/h[s]	8,1	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,6 S	4,3 S
CO2 [g/km]	199	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/24	17/29/25
Steuer pro Jahr [Euro]	228	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	792	740
Preis [Euro]	34.200	36.700

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	164 kW (223 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	221 Nm
bei	4200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40R18/255/35R18
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y/255/35R18
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,9/5,4/8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	159 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4665/1810/1430 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1720 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1135 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	162 Euro
Monatlicher Wertverlust	542 Euro
Monatliche Gesamtkosten	886 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/29/25
Grundpreis	45.900 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

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

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

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. PCS)	1.900 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. ACC)	1.900 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. ACC)	1.900 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	800 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer + Beifahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.600 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	850 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen