



Lexus ES 300h Luxury Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Die Luxus-Marke von Toyota wird mit dem ES 300h ihren Ansprüchen gerecht. Die große Limousine bietet allerlei Luxus und einen edel eingerichteten Innenraum. Dabei geht Lexus seinen eigenen Weg und setzt nach wie vor auf viele Tasten im Innenraum. Unter diesen muss man sich erstmal zurecht finden, weiß aber die schnelle Erreichbarkeit der Funktionen, ohne langwierige Suchen in den Menüs bald zu schätzen.

So praktisch die vielen Funktionstasten sein können, so umständlich sind die Menüs des Infotainmentsystems und deren Bedienung gestaltet. Die Steuerung über das Touchpad in dieser Auslegung ist und bleibt frustrierend, egal wie viel man lernt und übt. Ein weiteres Manko des ES 300h ist die fehlende Anhängelast, nicht mal ein Fahrradträger ist möglich. Typisch bei großen Limousinen: Die Rücksitze können nicht umgelegt werden, der Variabilität des Innenraums sind damit enge Grenzen gesetzt. Am Hybridantrieb gibt es nichts auszusetzen, er arbeitet sehr geschliffen, Toyotas jahrelange Erfahrung ist zu spüren. Auch sparsam kann man unterwegs sein, wenn man es gelassen angeht. Dann ist die Laufkultur für eine Luxuslimousine angemessen. Wer die durchaus ausreichende volle Leistung ausschöpft, bekommt aber den Vierzylinder zu hören, der zwar nicht laut, aber irgendwie auch nicht standesgemäß in den Innenraum schallt. Das Fahrwerk verrichtet seine Arbeit zurückhaltend komfortabel, wenngleich es keine adaptiven Dämpfer gibt - die führen die meisten Konkurrenten zumindest in den Optionslisten. Letztere ist beim ES 300h Luxury übersichtlich, nur Metallic-Lack und ein Head-Up-Display kann man zusätzlich bekommen. Der Rest ist Serie - und das ist nicht wenig. Der ES 300h Luxury ist zwar ein teures, aber wirklich komplettes Paket. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

- +** fein gemachter Innenraum, umfangreiche Serienausstattung, viele Komfort- und Assistenzsysteme, angemessene Fahrleistungen
- keine Anhängelast zulässig, Kofferraum ohne Variabilität, teils komplizierte und umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,3
	Transport	4,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Lexus fertigt die Karosserie des ES 300h sorgfältig, alle Bauteile sind passgenau verbaut und sauber ausgeführt. Nur die aus mehreren Teilen zusammengeschweißten Türrahmen mögen nicht recht in die sonst feine Konstruktion passen. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern nach oben gedrückt und offen gehalten, eine praktische Lösung. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet,

nur mittig und im Bereich der Hinterachse nicht extra abgedeckt. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt soweit fest, nur auf schlechten Straßen hört man hier und da leises Knarzen aus dem Armaturenbrett. Geschäumte Kunststoffe, Lederüberzüge und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck.

3,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,5 Litern Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von angemessenen 905 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 415 kg – das reicht gerade so für vier Leute und ein klein wenig Gepäck, für ein Auto dieser Größe zu wenig. Auf dem Dach gibt's keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man es aber mit bis zu 75 Kilogramm belasten. Mit 4,98 Meter Länge und 2,12 Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist der ES 300h alles andere als kompakt, vor allem aber zu lang für stressfreies Fahren in Innenstädten. Der Wendekreis beträgt 12,5 Meter.

⊖ Eine Anhängerkupplung gibt es nicht, auch eine Nachrüstung ist nicht möglich, weil keine Anhängelast zulässig ist. Ebenso wenig ist eine Stützlast erlaubt, somit auch kein Fahrrad-Heckträger möglich. Der Tankstutzen ist relativ groß und besitzt auch keine Klappe innen, so dass es kein großes Problem darstellt, den Tank mit Dieselkraftstoff zu befüllen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen; immerhin kann der Händler ein Notrad bestellen und samt Wagenheber und Werkzeug in die dafür vorgesehene Aussparung im Kofferraum legen.

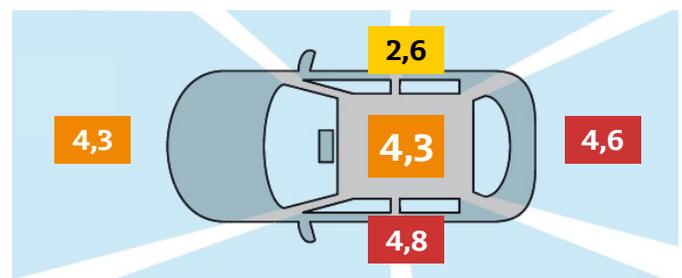
2,6 Licht und Sicht

Die recht tiefe Sitzposition ist wenig günstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil der Beginn der langen Fahrzeugfront ebenso wenig erkannt werden kann wie das Fahrzeugende hinten. Als Fahrer ist man dankbar um die Parksensoren vorne und hinten und die Kameras rund um das Auto, um beim Rangieren nicht anzuecken. Lexus verbaut alle verfügbaren elektronischen Hilfen serienmäßig in der Luxury-Ausstattung.

Die Rundumsicht liegt auch nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten rechts und links Sichteinschränkungen durch die C-Säulen, aber auch die

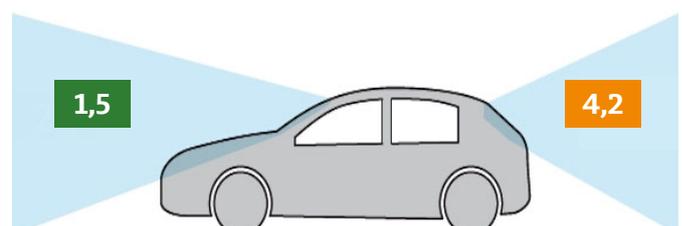
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen und die schmale, hoch ansetzende Heckscheibe schränken die Sicht erheblich ein.

breiten B-Säulen schränken den Blick nach draußen ein. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss schwerer.

⊕ Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Abschnitt, um die seitlichen Bereiche neben dem Auto besser einsehen zu können. Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel sind Serie, ebenso gute Matrix-LED-Scheinwerfer, die über ein separates Abbiegelicht verfügen;

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert. Sind die Vordersitze ganz nach unten gefahren, befinden sich die Sitzflächen etwa 42 cm über der Straße. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls tief angeordnet und darüber hinaus beeinträchtigt die abfallende Dachlinie, der große Radlauf und der Schweller etwas den Zugang.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und

2,9 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 455 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Der Kofferraum ist seitlich etwas zerklüftet, der Boden aber weitgehend eben. Unter dem Kofferraumboden befindet sich der Einsatz mit Fächern für Werkzeug, Wagenheber, Verbandkasten usw. - weiteren Stauraum sucht man vergebens. Ein Umklappen der Rückbank ist nicht möglich.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe wird serienmäßig elektrisch angetrieben, sie öffnet und schließt auf Knopfdruck oder auch berührungslos per Fußschwenk unter das Heck - das Keyless-System dafür wird ebenfalls aufpreisfrei eingebaut. Die Ladekante liegt zufriedenstellende 70 cm über der Straße, innen ist die Stufe mit knapp 19 cm ziemlich hoch, beim Ausladen muss das Gepäck weit angehoben werden. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher knapp bemessen, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen.

4,5 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Möglichkeit, die Rücksitzlehnen umzuklappen, ist beim ES 300h grundsätzlich nicht gegeben. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten ist knapp bemessen, es gibt nur zwei Taschenhaken links und rechts, links ein kleines Fach

dynamisches Kurvenlicht im klassischen Sinne gibt es nicht. Das Fernlicht kann über einen Fernlichtassistenten automatisch gesteuert werden (Serie), dann werden einzelne Lichtsegmente deaktiviert, wenn andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden sollen.

⊖ Ein Heckwischer ist nicht lieferbar. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

seitliche Lampen den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung - das ist sehr praktisch. Ab Werk ist der Lexus mit einem schlüssellosem Zugangssystem ausgestattet. Für alle Außenplätze sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Trotz der Hybridtechnik passen stattliche 455 l Gepäck in den Kofferraum des ES.

⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte erhellt - das ist recht wenig. Beim Schließen fahren die Bügel der Heckklappe direkt in den Kofferraum und nicht in eine seitliche Verkleidung, damit können sie Gepäck beschädigen.

und vier Verzurrösen. Lexus verbaut in die Rücksitzlehne immerhin eine Durchladeluke, somit lassen sich zumindest lange schmale Gegenstände verstauen.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Grundfunktionen des ES 300h kann man nach etwas Eingewöhnung beherrschen. Für weitergehende Funktionen wie Navigation oder Fahrzeugeinstellungen muss man aber vieles über die wenig intuitive Bedienstruktur lernen. Die Steuerung über das grobschlächtig reagierende Touchpad macht es nicht gerade leichter.

⊕ Das Kombiinstrument ist zu zwei Dritteln als Monitor ausgeführt, wobei ein physischer Ring über dem Display den Tacho umrahmt. Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur werden noch klassisch analog angezeigt. Die Abstandsregelautomatik ist auch als normaler Tempomat nutzbar, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Lenkrad (elektrisch in Höhe und Weite verstellbar) und Pedale sind einwandfrei angeordnet und lassen sich zu einer angenehmen Sitzposition arrangieren. Dabei helfen auch die gut erreich- und bedienbaren Einstelltasten der elektrischen Sitze. Der Wählhebel des Automatikgetriebes ist in passender Höhe auf dem Mitteltunnel problemlos erreichbar, wie auch die Schalter für die Fensterheber in den Türen. Diese funktionieren auch nach dem Abstellen des Wagens noch, bis eine Tür geöffnet wird.

Zum Starten des Hybridsystems drückt man auf eine beleuchtete, gut auffindbare Taste. Bei Regen aktiviert der in seiner Empfindlichkeit einstellbare Regensensor den Scheibenwischermotor. Ebenfalls automatisch aktiviert werden die Scheinwerfer. In guter Höhe und leicht erreichbar findet man die Bedientafel der Klimaautomatik. Die Tasten dort sind eindeutig beschrieben, die Temperaturen werden per Wipprädchen geändert, die vorgewählte Temperatur steht direkt daneben. Auch Heckscheiben- und Außenspiegelheizung sowie Umluft werden dort bedient - der Wagen bietet aber auch eine automatische Umluftsteuerung per Luftgütesensor. Die Tasten für Sitzklimatisierung und Lenkradheizung befinden sich ein Stück weiter unten - nicht optimal, aber über das Menü lassen sich automatisierte Heizstrategien einstellen. Weitergehende Optionen der Klimaanlage wie etwa die Intensitätseinstellung der Automatikfunktion sind im Infotainmentmenü untergebracht. Auch im Dunkeln findet man alle Bedienelemente, weil praktisch alles beleuchtet und klar ablesbar ist. Leseleuchten sind im Dachhimmel für beide Sitzreihen vorhanden. Der Infotainmentbildschirm ist weit oben montiert, was für eine

geringe Ablenkung vom Straßenverkehr sorgt. Heute nicht mehr selbstverständlich: die Lautstärke wird per Drehregler (oder über Lenkradtasten) eingestellt.

⊖ Viele Funktionen haben eigener Tasten im Cockpit - unter denen man sich erst einmal zurecht finden muss. Dann aber erleichtert dies die Bedienung. Denn Details muss man im Infotainmentsystem einstellen und dessen Steuerung hat es in sich. Das Touchpad auf dem Mitteltunnel ist zwar gut zu erreichen, so intuitiv wie bei einem Laptop kann man es aber nicht bedienen; man bewegt tatsächlich einen Cursor auf dem Bildschirm hin und her. Damit muss man dann während der Fahrt das angestrebte Symbol treffen - was nicht immer gelingt, aber stets vom Verkehr ablenkt. Die Eingewöhnungszeit für das System ist immens, selbst wenn man sich im nicht immer logischen Menü zurecht gefunden hat. Man erhält ein haptisches Feedback per Vibration, wenn man auf einem Menüpunkt gelandet ist. Dieses aber ist aber ungewöhnlich stark. Die Feststellbremse wird manuell über einen Schalter aktiviert, der unterhalb des Startknopfes am Armaturenbrett versteckt ist. So kann der Beifahrer im Notfall die Taste kaum finden bzw. erreichen, um eine Notbremsung auszulösen. Sind die Türen weit geöffnet, kommt man nicht ohne weiteres an die inneren Türgriffe.



Die Materialauswahl und Verarbeitungsqualität im Innenraum können sich durchaus sehen lassen. Weniger gut ist es um die Funktionalität bestellt. Besonders das schlecht bedienbare Touchpad und die umständliche, wenig intuitive Menüstruktur des Infotainment-Systems können nicht überzeugen. Das kann die europäische Konkurrenz inzwischen deutlich besser.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Mit seinem Multimedia-Angebot ist der ES 300h in der Luxury-Ausstattung sehr gut aufgestellt, alle verfügbaren Funktionen sind sogar serienmäßig. Das Infotainment-System

umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen. Sogar das Mark Levinson

Soundsystem mit 17 Lautsprechern ist mit dabei. Die Handybindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist auch möglich. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12 V-Steckdosen sowie einen AUX-Anschluss - nur im Kofferraum

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Die Lexus-Limousine stellt ihren Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Menschen, bei der Kopffreiheit sieht es ähnlich aus. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse angemessen. Das subjektive Raumgefühl fällt noch gut aus, etwas einengend

3,2 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es etwas weniger großzügig zu. Ursache ist die nach hinten abfallende Dachlinie, welche die Kopffreiheit reduziert. Denn während die Beinfreiheit selbst für über 2,05 m große Menschen ausreicht, geraten schon 1,85 m große Personen mit dem Kopf in Dachkontakt. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene großzügig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze ist begrenzt. Lediglich die Lehnenneigung der hinteren Sitze kann man elektrisch einstellen, wobei der Bereich nicht allzu groß ist. Verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist zufriedenstellend, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne, das auch die induktive Ladeschale enthält. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber

1,9 KOMFORT

2,6 Federung

Ein adaptives Fahrwerk bietet Lexus nur in der Ausstattungsvariante F SPORT an - warum ausgerechnet die Luxusausstattung Luxury ohne dieses Feature auskommen muss, ist nicht ganz verständlich.

Immerhin bietet auch das "Standardfahrwerk" einen sehr ordentlichen Fahrkomfort, so dass man elektronische Dämpfer selten vermisst. Wenn dann mal innerorts, wo über schlechten

1,8 Sitze

⊕ Die serienmäßigen Komfortsitze vorn bieten viele Einstellmöglichkeiten. So sind beide Sitze in Höhe und Neigung elektrisch einstellbar, ebenso die Lehnen und ihre

findet man gar keinen Anschluss. Ein DVD-Laufwerk ist Serie, ebenso eine induktive Ladestation für entsprechend geeignete Handys.

wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel. Serienmäßig gibt es ein über den vorderen Plätzen ein Schiebedach, das aber nur ein klassisches, nicht allzu großes Format hat.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht klimatisiert, aber beleuchtet und separat abschließbar.

Straßen die Unebenheiten etwas deutlicher bis zu den Insassen durchdringen. Ansonsten ist man komfortabel unterwegs, auf der Landstraße gibt es kaum Kritik und auch auf der Autobahn werden lange wie kurze Bodenwellen gut absorbiert; ebenso werden Querfugen sowie Bodenwellen willig geschluckt, Nachschwingen tritt kaum auf.

integrierten 4-Wege-Lordosenstützen. An beiden Vordersitzen kann überdies die Sitzflächenlänge variiert werden. Eine Memory-Funktion zur elektrischen Einstellung gibt es ebenso

für beide Plätze. Die Konturen der Flächen und Lehnen sind gut, die Auslegung auf Komfort bringt etwas weniger Seitenhalt mit sich, insgesamt passen die Sitze aber sehr gut für das Auto und seine Auslegung als komfortable Reiselimousine. In der zweiten Reihe kann man immerhin noch die Lehnenneigung einstellen, die Tasten dafür befinden sich auf der

ausklappbaren Mittelarmlehne. Die hinteren Sitze verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine angenehme Sitzposition selbst für Erwachsene. Der mittlere Sitz der Rückbank ist ein klassischer "Notsitz" für kurze Strecken.

2,4 Innengeräusch

⊕ Wind- und Fahrgeräusche sind im ES 300h nur wenig präsent, Lexus hat seine große Limousine hier gut gedämmt. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 66,3 dB(A). Rein elektrisch angetrieben - kurze Strecken sind zwischendurch möglich - ist der Antriebsstrang natürlich sehr leise, so stromert man gelassen kurze Strecken vor allem in der Stadt umher. Springt der Verbrenner an, bleibt auch dieser bei niedriger Last akustisch dezent im Hintergrund. Bei höherer und hoher Lastabforderung steigt die Drehzahl des

Vierzylinders deutlich an und der Motor ist klar zu vernehmen - allerdings dröhnt und lärmt er nicht über Gebühr, wozu der kleinere Vierzylinder im IS 200h neigt. Einerseits ist die Akustik des überarbeiteten 2,5 l-Benziners gefälliger, andererseits sind aufgrund des größeren Hubraums höhere Leistung bei niedrigeren Drehzahlen für eine nachdrückliche Beschleunigung möglich, was sich ebenfalls positiv auf die Lautstärke im Innenraum auswirkt.

1,0 Klimatisierung

⊕ Üppig ausgestattet ist die Lexus-Limousine auch im Bereich der Klimatisierung. Was verfügbar ist, hat Lexus serienmäßig eingebaut. So gibt es eine Dreizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik, Ionisierung und

einstellbarer Intensität, Sitzheizung vorn und hinten sowie eine Lenkradheizung. Für die vorderen Plätze gibt es eine Sitzlüftung, die Scheiben im Fond sind abgedunkelt und zusätzlich Rollos seitlich und hinten verbaut.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Benzin- und Elektromotor liefern bei Bedarf angemessene Leistung ab. Sie produzieren zusammen maximal 218 PS. Der Benziner steuert von 3.600 bis 5.200 Touren 221 Nm bei, der Elektromotor schiebt aus dem Stand mit 202 Nm an. Damit geht es laut Hersteller in 8,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur (abgeregelten) Spitze von 180 km/h. Auch die

Messungen im ADAC Autotest belegen eine gute Leistungsfähigkeit des Antriebs. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 5,2 Sekunden erledigt. Ebenso wichtig ist, wie der ES 300h von 15 bis 30 km/h anschiebt, denn in diesem Bereich fädelt man nach dem Abbiegen in den fließenden Verkehr ein: In 1,1 Sekunden ist diese Disziplin erledigt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Hybridantrieb entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig. Durch den E-Motor ist das Ansprechverhalten sehr spontan, der Verbrenner aber braucht immer kurz, bis er die vorgesehene Drehzahl erreicht hat und dann mit anschiebt - nur hier ergibt sich eine leichte Verzögerung. Der Vierzylinder bietet eine recht gute Laufkultur, ganz vibrationsfrei läuft er

aber nicht. Insgesamt arbeitet der Benziner dennoch gut und angenehm. Dröhnen verkneift er sich weitgehend, im Alltag bleibt der Motor fast immer im Hintergrund, selbst bei Drehzahlen um 4.000 1/min während des Beschleunigens ist der Motor zwar zu hören, aber brummt oder dröhnt nicht.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist je nach Topografie für eine kurze Strecke rein

elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es den S-Modus, bei dem

man simulierte Gänge des Getriebes vorwählen und so den groben Übersetzungsbereich und die Motorbremswirkung beeinflussen kann; "geschaltet" werden kann auch über die Schaltwippen am Lenkrad. Bei aktiviertem EV-Modus fährt der ES 300h unter bestimmten Rahmenbedingungen vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das

Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Lexus so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der große Lexus ist komfortabel, sicher und dennoch fahraktiv unterwegs. Den ADAC Ausweichtest besteht er ohne Probleme, ist weitgehend neutral unterwegs und erstaunlich agil für ein großes und komfortabel gefedertes Auto ohne adaptives Fahrwerk. Auf öffentlicher Straße fällt weder eine besondere Spurrinnenempfindlichkeit auf, noch sind die

Lastwechselreaktionen in Kurven auffällig. Die Abstimmung des Fahrwerks wurde offensichtlich sehr sorgsam gewählt und gefällt mit ihrer Ausgewogenheit. Die Traktion ist einwandfrei; bekommt der ES 300h seine Leistung mal nicht auf die Straße, regelt die Traktionskontrolle feinfühlig nach.

2,0 Lenkung

⊕ Lexus hat dem ES 300h eine recht feinfühlige, aber dennoch entspannte Lenkung mitgegeben. So lässt sich die große Limousine durchaus zielgenau steuern, ohne dass Nervosität aufkommen würde. Die Lenkkräfte werden

angemessen und geschwindigkeitsabhängig geregelt. Auch die Zentrierung ist gelungen und sorgt für entspannte Autobahnetappen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man etwas mehr als zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

2,6 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der ES 300h durchschnittlich 35,4 m Bremsweg (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein ordentlicher Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei hoher Beanspruchung standfest. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, wie bei

vielen Hybriden: Der Übergang von Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Mit etwas Übung und Routine gelingt die Dosierung der Bremse aber gut.

1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Ausstattung mit Assistenzsystemen ist beim großen Lexus sehr umfangreich. Fast alles ist sogar Serie, wie beispielsweise das vorausschauende Notbremssystem mit Kollisionswarnung, die Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ungewöhnlich: Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist nicht erhältlich. Die automatische Distanzregelung (ACC), die auch manuell als einfacher Tempomat aktiviert werden kann, ist wiederum Serie. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind der Spurwechselassistent, der den Ausparkassistenten enthält, welcher beim rückwärts Ausparken vor querendem Verkehr oder Personen warnt, sowie die Müdigkeitserkennung. Optional gibt es nur das Head-Up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert, mit rund 1.500 Euro aber sehr teuer ist.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der ES 300h gut ab, er erzielt 91 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2018). Front-, Seiten- und Knieairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie nur bis 1,70 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Auf allen Sitzplätzen werden Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Nach einem Unfall setzt der Lexus automatisch einen Notruf ab (eCall).

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine vorgesehenen Verstaueorte, Platz bietet sich unter dem Kofferraumboden wie im Testwagen an - dort sind sie aber im Falle eines Unfalls und bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem Lexus ES 300h mit 87 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 10/2018). Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Für den Beifahrersitz ist Isofix nicht erhältlich. Es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet, denn beispielsweise bei Kindersitzen mit Basis ist der Verstellbereich des vorderen Sitzes dann eingeschränkt. Zu

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

beachten ist für die hinteren Außenplätze auch, dass hohe Kindersitze unter Umständen am Dachhimmel anstehen. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz, an den hinteren Fenstern sollte dieser aber bei gehaltenem Schalter sensibler reagieren.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu leicht bedienbar - eben auch von den Kindern selbst.

1,4 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es erstaunlich gute 90 Prozent, die Front ist weitgehend gut bis sehr gut entschärft; hilfreich ist dabei auch die aktive Motorhaube, die im Falle eines Aufpralls blitzschnell ein Stück nach oben schnellert und damit den Abstand zu harten Motoranteilen vergrößert. Nur die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Der City-Notbremsassistenten mit Personen-erkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindig-

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

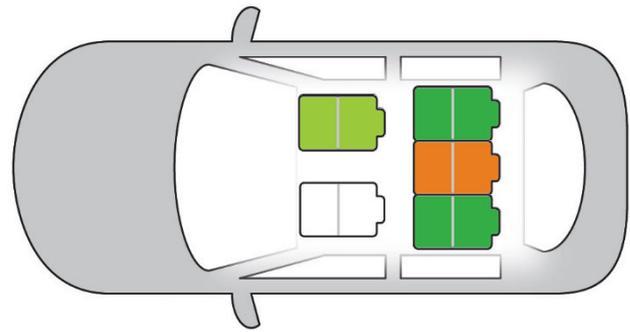
⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des ES 300h liegt bei 5,5 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Ein durchaus respektable Wert angesichts der Fahrzeuggröße. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 150 g je Kilometer. Im Bereich CO₂ gibt es dafür 33 Punkte. Innerorts liegt der

1,7 Schadstoffe

⊕ Im Bereich Schadstoffe sieht es relativ gut, aber noch nicht perfekt aus. Die gesetzlichen Vorgaben werden natürlich eingehalten, die strengerer Anforderungen des Ecotest kann der Lexus nicht ganz erfüllen. So sind die Partikelemissionen nicht besonders niedrig und es steigen die CO-Emissionen im Autobahnabschnitt etwas an - beides ist aber nur bei hohen Lasten auffällig, ansonsten ist der ES 300h sehr sauber. Daher gibt es 43 von 50 möglichen Punkten. Um auch in

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

keiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

Verbrauch des Japaners bei 4,3 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,4 l/100 km. Hier sieht man das hohe Potenzial des Hybridsystems im urbanen Bereich und auf der Landstraße bei ruhiger Fahrweise.

Sondersituationen noch sauberer unterwegs zu sein, wird künftig ein Otto-Partikelfilter verbaut, der aber im Testwagen noch nicht vorhanden war. Zusammen mit den CO₂-Zählern kommt der Lexus auf 76 Punkte und damit locker auf vier von fünf Sterne. Die RDE-Messung auf der Straße hat gezeigt, dass auch im Realbetrieb die Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden.

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Anspruch von Lexus als Premiummarke im Toyota-Konzern spiegelt sich auch im Preis wider. So kostet der ES 300h in der Luxury-Ausstattung knapp 64.000 Euro. Viel Geld für ein Auto mit Vierzylinder-Motor, wenn manche Konkurrenten bei ähnlichen Preisen mit laufruhigeren Sechszylindern aufwarten. Allerdings ist die getestete Variante wirklich umfangreich ausgestattet, und das serienmäßig. Lediglich Metallic-Lackierung und ein Head-Up-Display kann man noch ergänzen.

Ansonsten ist im Luxury-ES wirklich alles an Komfort-, Sicherheits- und Assistenzausstattung immer an Bord, was man in dieser Klasse erwartet. Das relativiert dann den hohen Grundpreis. Die Kfz-Steuer liegt bei überschaubaren 112 Euro pro Jahr (nach WLTP). Bei der Versicherung ist der ES 300h allerdings teuer, die Haftpflicht kostet zwar moderat (Klasse 17), bei Teil- und Vollkasko ist er aber mit den Klassen 26 bzw. 29 sehr ungünstig eingestuft.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ES 300h Automatik
Aufbau/Türen	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2487
Leistung [kW (PS)]	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.
0-100 km/h [s]	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	4,4
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ)	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/29/26
Steuer pro Jahr [Euro]	60
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	847
Preis [Euro]	47.326

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Vollhybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-TEMP (EVAP, ISC)	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,4/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	100/103 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.975/1.865/1.445 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	454/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km / 12 Jahre
Produktion	Japan, Kitakyushu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza RE 050A
Wendekreis links/rechts	12,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,9/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	127 g/km (WTW* 150 g/km)
Reichweite	905 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/-/l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	166 Euro	Wertverlust	681 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1031 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	112 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/29/26		
Basispreis ES 300h Luxury Automatik	64.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.494 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.500 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	4,5	Bremse	2,6
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	1,4
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,2
Komfort	1,9	Verbrauch/CO ₂	2,7
Federung	2,6	Schadstoffe	1,7
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,0		

Stand: Juni 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer