

---

## Fahrbericht Lexus ES 300h: Luxus mit E

Von Dennis Gauert, cen

Wenn ein Exot angreift, wird das kritisch beäugt. Auf die Fünfer und E-Klassen dieser Welt hat es Toyotas Premiumabteilung nämlich abgesehen. Mit einem wichtigen Unterschied: Bei Lexus läuft das mit Hybrid statt Plug-in. So bieten die Japaner mit dem ES 300h ein 218 PS starkes System, bestehend aus einem 2,5 Liter großen Vierzylindermotor mit 178 PS und einem 120 PS starken Elektromotor – beide liefern mindestens 200 Newtonmeter Drehmoment. Bei flotten und langen Testfahrten hat sich die sportlich-elegante Limousine dafür nur sieben Liter genehmigt.

Osteopathen machen reißen den Absatz, wenn jemand in der Region diesen Lexus fährt – denn selten sieht man Herbstspaziergänger so willig, ihren Kopf drehen. Ja, der ES 300h ist ein Auto bei dem man ungeniert hinsehen kann. Irgendwo zwischen intelligent, interessant und irritierend ordnet sich die japanische Vorstellung von einer Coupé-Limousine in der öffentlichen Wahrnehmung ein. Entgegen stehen ihm die typisch deutschen Oberklasse-Limousinen, denen aus zwei Gründen kaum jemand hinterher schaut: Entweder sie sehen zu selbstverständlich oder zu protzig aus. Mit dem Design des ES findet Lexus eine Linie, die solche Attribute gekonnt umspielt.

### Sparen auf Kosten der Höchstgeschwindigkeit

Nun gibt es aber auch Obszönitäten, die gerade bei der Käuferschicht für große Limousinen schnell Empfindlichkeiten hervorrufen. Ein Vierzylinder-Benzinmotor in einem bis zu 1785 Kilogramm schweren Reiseauto wird beileibe nicht als Maß der Dinge betrachtet. Eher sind es die drehmomentstarken Diesel- oder großvolumigen Benzinmotoren, die üblicherweise bestellt werden. Da kommen die Werte des Lexus nicht gelegen: In 8,9 Sekunden spurtet der ES 300h auf Tempo 100 km/h, 190 km/h ist die höchste Zahl die vom Tacho abgelesen werden kann. Im Autoquartett der Chefetage ist das sicher nicht der Trumpf.

Doch das Spiel ist ohne den Hybrid gemacht: homogenes Drehmoment und 5,5 Liter Benzinverbrauch sind mit etwas Übung machbar. Auf kürzeren Innenstadttappen kann der Verbrauch gar auf drei Liter gesenkt werden. Möglich macht es der Hybrid, der beim Stop-and-Go erst richtig aufblüht. Denn vollelektrisches Fahren geht im Lexus beim Ampelstart bis etwa 30 km/h, erst dann schaltet sich der Benziner dazu. Im Schubbetrieb kann ebenfalls rein elektrisch gefahren werden. Zusammen mit der sehr guten Geräuschisolation erwartet den Fahrer dabei ein seichter Gleitflug im Ledergestühl. Im ES 300h zu fahren ist damit das Gegenteil von Stress.

### Das Infotainment nervt aber klingt

Es sei denn es wird der Versuch unternommen, das Infotainmentsystem intuitiv zu bedienen. Während jeder Autofahrer mittlerweile an Drehregler oder Touchscreen gewöhnt ist, bietet Lexus etwas ganz anderes als Bedienung: ein Touchpad. Was die Arbeit schon am Computer – vergleichen mit der Nutzung einer Maus - stark entschleunigt, findet im ES 300h seinen Nullpunkt. Wer auch nur davon ausgeht, dass sich ein Mauszeiger frei auf dem Bildschirm bewegt, wird abgestraft. Der Cursor ordnet sich lediglich an festgelegten Menüpunkten an, die mittels des Touchpads gewechselt werden können. Lexus möchte außerdem, dass der Nutzer dazu das ganze Pad mit Kraft herunter drückt. Wer sich die Digitalisierung abgewöhnen möchte, findet hier seinen Weg. Auch was die Funktionen betrifft, hinkt das System leider hinterher. So ist die Rückfahrkamera ein milchiges Erlebnis, das mindestens eine Generation zu spät kommt. Das Mark-

---

Levinson-Soundsystem hingegen ist klanglich eines der besten auf dem Markt. Konträrer könnte der Eindruck nicht sein.

Ab 47 500 Euro Reisen wie im Pullmann

Das Schöne ist: Nach diesem Schandfleck bleibt fast nur noch Gutes übrig. Der Einstiegspreis von 47 500 Euro ist für das Gebotene fast schon eine Sensation. Die Fahrzeugform, die Qualität, die Antriebsart – keiner bietet das zu diesem Preis. Denn im Lexus sind Materialanmutung und Verarbeitung auf einem Niveau, das man in München und Stuttgart lange nicht mehr kennt. Nahezu der gesamte Innenraum ist entweder Leder, Softtouch-Oberfläche oder hochwertiges Dekor. Auch die umschlossene Formensprache, die Qualität der Schalter – das alles funktioniert zu diesem Preis herausragend gut. Dazu sitzen Passagiere in der zweiten Reihe mit einer Beinfreiheit, die an einen Pullmann erinnert. Dahinter verbirgt sich ein lang gezogener Kofferraum, der 454 Liter fasst.

Das fordert hinsichtlich der Praxis seinen Tribut. Ein Familienurlaub wird mit 454 Litern eng und für die langen Türen benötigt man einen Parkplatz mit viel Raum zu den Seiten. Ansonsten lebt es sich im ES 300h angenehm. Die Geräuschisolation fällt auch bei Autobahntempo positiv auf. Die Sitze sind komfortabel, verfügen über eine einstellbare Lordosenstütze und bieten vorbildlichen Langstreckenkomfort. Das Fahrwerk mit direktem Einlenkverhalten bügelt Unebenheiten glatt und hoppelt nur bei sehr hohen Bodenwellenfrequenzen. Es ist serienmäßig in zwei Stufen anpassbar.

Assistenzsysteme mit nur einer Schwäche

Hinzu kommen in unserem Testwagen Assistenzsysteme wie ein Frontkollisionswarner mit Notbremsassistent, ein Spurhalteassistent, sowie ein Abstandstempomat inklusive Stauassistent, ein Regensensor, Parksensoren und vieles mehr. Die Assistenten im Lexus sind leicht einstell- und kontrollierbar, der präzise Spurhalteassistent sticht besonders heraus. Der Abstandstempomat ist zwar in drei Bereichen einstellbar aber so regeltreu, dass er für die deutsche Autobahn nicht geschaffen ist. Zu spät und zu langsam zieht er dem Vordermann beim Beschleunigen nach – ruck zuck ist also ein anderer Verkehrsteilnehmer von rechts vor einem eingeschert und das Spiel beginnt von vorn. Im Stau hingegen funktioniert das System tadellos.

Trotz des Frontantriebs macht der Lexus auf der Straße eine stabile Figur und fühlt sich ausgewogen an. Dazu trägt auch das CVT-Getriebe bei, das kaum merklich arbeitet und nur bei Volllast hervortritt – im Gegensatz zu dem großvolumigen Vierzylinder, der durch ein konstantes aber angenehmes Brummen auf sich aufmerksam macht und willig hochdreht. Die Leistungsentfaltung ist homogen und bis zur begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h unnachgiebig. Die Bremsen packen beherzt zu und erregen erst spät das ABS. Die Wankneigung ist ebenfalls gering, sodass sich in Kombination mit der kurzen Lenkübersetzung ein präzises aber angenehmes Fahrverhalten ergibt.

Fazit: Der Lexus ES 300h ist eine Alternative. Er ist elegant und groß aber sparsam. Besonders hervor sticht das Design, das sich klug um die Prahlerei schlängelt. Der Innenraum bietet ebenfalls eine angenehme Umgebung und eine hervorragende Verarbeitung sowie Geräuschisolation. Das Infotainmentsystem und die Begrenzung auf 190 km/h sind die Achillesferse des Lexus, die ihm das Leben in Deutschland schwer macht. Wer damit leben kann, findet im ES 300h einen ruhigen und extravaganten Begleiter, der deutsche Straßen schluckt obwohl er kaum durstig ist. (ampnet/deg)

Daten Lexus ES 300h F-Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,98 x 1,87 x 1,45

---

Radstand (m): 2,64  
Motor: R4-Ottomotor, 2487 ccm  
Leistung Ottomotor: 178 PS (131 kW) bei 5700 U/min  
Leistung Elektromotor: 120 PS (88 kW)  
Systemleistung: 218 PS (160 kW)  
Max. Drehmoment: 221 Nm bei 3600 U/min (Otto-Motor), 202 Nm (Elektromotor)  
Kraftübertragung: Ein-Stufen-Planetengetriebe  
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,9 Sek  
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h  
Kofferraumvolumen: 454 Liter  
Verbrauch WLTP: 4,6 Liter / 100km  
Testverbrauch: 7 Liter / 100 km  
Basispreis: 57 000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



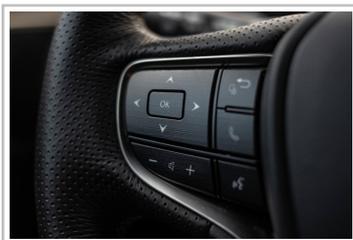
Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



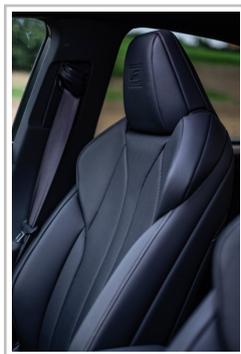
Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Lexus ES 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---