

---

## Lexus 300h: Sparsamer Luxusliner reloaded

Von Guido Borck, cen

Für die japanische Toyota-Tochter Lexus zählt die Mittelklasselimousine ES zu den Bestsellern. Weltweit in 80 Ländern angeboten, wurden knapp über 2,75 Millionen Einheiten verkauft. Nur in Deutschland fristet die japanische Nobelmarke ein Mauerblümchendasein. Im Falle des 2018 bei uns eingeführten ES gingen bisher gerade einmal 250 Exemplare über den Ladentisch. Dabei braucht sich der japanische Mitbewerber eines Audi A6, BMW-Fünfer oder der Mercedes-E-Klasse keinesfalls vor seiner deutschen Premium-Konkurrenz zu verstecken. Aber vielleicht hilft dem ES ja jetzt das Facelift auf die Sprünge.

Optisch hat sich an der knapp fünf Meter langen Business-Limousine nur wenig verändert. Der weit nach unten gezogene Kühlergrill trägt weniger Streben und die Grafik der LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten wurden verändert. Das Multimediasystem hat jetzt einen Touchscreen erhalten, der sich leichter bedienen lässt und näher an den Fahrer herangerückt ist. Und das Bedienfeld für die Klimaautomatik trägt gebürstete Oberflächen.

Nach wie vor fällt die Sicherheitsausstattung beim ES umfangreich aus. Neben reichlich Fahrerassistenten zählen insgesamt zehn Airbags dazu, die unter anderem die Knie des Fahrers und Beifahrers bei einem Unfall schützen. Neu hinzugekommen sind die digitalen Außenspiegel, mit denen der Fahrer in der Nacht oder bei Regen den nachfolgenden Verkehr besser im Auge behält.

Eigentlich eine gute Sache, da die schmalen Kameras an den Vordertüren außerdem den Luftwiderstand an der Karosserie verbessern. Ob sich der hohe Aufpreis von 2000 Euro für die digitalen Kameraspiegel wirklich lohnt, muss jeder selbst entscheiden. Uns gefällt die Anordnung der beiden Monitore jedenfalls nicht. Zwar befinden sich die Displays oberhalb des Cockpits und liegen damit im direkten Blickfeld des Fahrers, doch wurden sie so klobig an der A-Säule montiert, dass alles nach nachträglich montierten Zubehörteilen aussieht. Außerdem ragt das Gehäuse auf der Beifahrerseite so weit in den Innenraum hinein, dass es die Sicht des Copiloten behindert. Der muss, anstatt die schöne Landschaft genießen zu können, dauernd auf das massive Gehäuse starren.

Das passt keinesfalls zur gewohnten Premium-Umgebung eines Lexus, zumal der ES ansonsten seine Gäste in einem sehr gediegenen Ambiente empfängt. Das Leder an den Sitzpolstern hinterlässt einen hochwertigen Eindruck und ist mit seinen abgesteppten Nähten penibel verarbeitet. Gleiches gilt für die edlen Hölzer am Cockpit und in den Türverkleidungen, die viel Liebe zum Detail erkennen lassen. Das Mobiliar erweist sich als bequem und in seinem Fond wartet der Japaner mit einer üppigen Kniefreiheit auf. Großgewachsenen Personen kommen hier allerdings dem Dachhimmel recht nah, dafür ist das Kofferraumvolumen mit 454 Litern ordentlich bemessen.

Unter der Motorhaube sitzt der gleiche Hybrid wie im Vorgänger. Die Kombination besteht aus einem 2,5-Liter-Benziner mit 178 PS (131 kW) und einem Elektromotor mit einer Leistung von 120 PS (88 kW). Die Gesamtsystemleistung beträgt 218 PS (160 kW). Damit beschleunigt der ES 300h in flotten 8,9 Sekunden auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit wird hingegen bei 180 km/h elektronisch abgeriegelt. Die Nickel-Metallhydrid-Batterien befinden sich platzsparend unter der Rücksitzbank. Über die genaue Kapazität des Speicherdepots macht Lexus weiterhin keine Angaben und schweigt genauso wie einst beim alten ES.

Über ein stufenloses Planetengetriebe wird die Kraft an die Vorderräder übertragen. Das CVT-Getriebe simuliert im Sportmodus sechs Fahrstufen, dadurch reduziert sich der

---

bekannte Gummibandeffekt spürbar beim Beschleunigen, nicht aber die Geräuschkulisse. Insgesamt erweist sich der Lexus zwar als ein sehr leises und kultiviertes Reisefahrzeug. Wer ihm jedoch die Sporen gibt, erntet im Einklang mit hohen Drehzahlen ein kerniges Verbrennungsgeräusch des 2,5-Liter Saugmotors.

Das Fahrwerk und die Bremsen wurden zugunsten einer besseren Agilität und Performance überarbeitet, gleiches gilt für das adaptive Dämpfersystem bei der Variante ES 300h F Sport. Trotz aller Maßnahmen ist und bleibt der 50.300 Euro teure ES aber weiterhin ein gemütlicher Cruiser. Statt auf Sport setzt er viel lieber auf einen behaglichen Fahrkomfort, der als sehr angenehm empfunden wird. Bei ruhiger Fahrweise genehmigt sich der Hybrid laut Werk nur 5,2 Liter im Schnitt, bei unserem ersten Kennenlernen waren es gerade einmal 5,8 Liter. Auch das ist in Ordnung. (aum/Guido Borck)

Daten Lexus ES 300h

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

Radstand (m): 2,87

Antrieb: R4-Benziner, 2487 ccm, Hybrid, Frontantrieb, stufenlose Automatik

Leistung: 131 kW / 178 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 221 Nm bei 3600-5200 U/min

Leistung Elektromotor: 88 kW / 120 PS

Max. Drehmoment: 202 Nm

Gesamtsystemleistung: 160 kW / 218 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.

Batteriekapazität: keine Angabe

Elektr. Reichweite: keine Angaben

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,2 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 119 g/km (WLTP)

Effizienzklasse: A+

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1680 kg / max. 470 kg

Kofferraumvolumen: 454 Liter

Max. Anhängelast: – kg

Basispreis: 50.300 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---



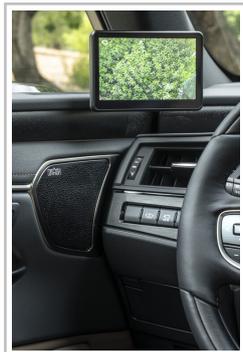
Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---