

DER NEUE LEXUS ES: PERFORMANCE UND STIL AUF NEUEM NIVEAU

- Lexus bietet die erfolgreiche Mittelklasse-Premiumlimousine ES jetzt auch in Europa an
- Emotionales Design spiegelt das dynamische Potenzial des ES wider
- K-Plattform der neuen globalen Architektur verleiht dem Lexus ES herausragende Karosseriesteifigkeit und mehr Gestaltungsfreiraum
- Besonders dynamische F SPORT Modelle runden erstmals das ES Angebot ab
- ES 300h profitiert von jüngster Generation des Lexus Hybridsystems und kommt in Deutschland ab Januar 2019 in den Handel
- Zweite Generation des Lexus Safety System+

Seit sechs Modellgenerationen schreibt der Lexus ES eine Erfolgsgeschichte in der automobilen Mittelklasse. Mit der siebten Auflage feiert diese Baureihe jetzt auch ihr Debüt in Europa und schlägt dabei ein ganz neues Kapitel auf. Der neue ES entwickelt bekannte Vorzüge wie exzellenter Komfort, hochwertige Verarbeitung und luxuriöse Ausstattung dank seiner hochmodernen Basis konsequent weiter: Die neue K-Plattform gewährt den Entwicklern einen besonders großen Gestaltungsspielraum und legt die Grundlage für ein beeindruckendes Fahrerlebnis.

2017 hat Lexus in Europa fast 75.000 Fahrzeuge ausgeliefert und damit das vierte Rekordjahr in Folge erzielt. In Deutschland bildet der ES mit dem Hybridmodell ES 300h ab Januar 2019 eine weitere zentrale Säule im Modellprogramm. Die Limousine wartet in puncto Qualität und Sicherheit mit allen Vorzügen auf, die charakteristisch sind für Lexus, spricht mit ihrem markanten Design und der Fahrdynamik aber eine größere Zielgruppe an. Sie ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg von Lexus, bis 2020 das Ziel von 100.000 Neuzulassungen in Europa zu erreichen.

Der neue ES interpretiert die aktuelle Formensprache von Lexus besonders dynamisch und steht für die Vision der Marke, mehr Emotionen, Leidenschaft und Begeisterung zu vermitteln. Gegenüber seinen Vorgängern ist er geräumiger, ruhiger und sicherer. Die markante Premiumlimousine tritt mit der jüngsten Generation des Lexus Hybridsystems, umfangreicher Sicherheitsausstattung und einem Verarbeitungsniveau an, das in dieser Fahrzeugklasse Maßstäbe setzt.

Genau wie das neue Limousinen-Flaggschiff LS und das Coupé LC strahlt das Design des ES eine besondere emotionale Kraft aus. Diese Qualität geht auch auf die neue K-Plattform der globalen Fahrzeugarchitektur (GA-K) von Lexus zurück. Sie erhöht das fahrdynamische Potenzial und steigert das Sicherheitsniveau des Mittelklassemodells.

Neue Dimensionen im ES Design

Auf Basis der GA-K-Plattform wuchs der neue Lexus ES gegenüber dem Vorgänger um 65 Millimeter in der Länge und 45 Millimeter in der Breite. Gleichzeitig liegt er fünf Millimeter tiefer. Der um 50 Millimeter gestreckte Radstand rückt die Räder weiter nach außen, zugleich fallen die Karosserieüberhänge kürzer aus. Die Spurweite legt vorn um zehn und hinten um 37 Millimeter zu. Hieraus resultieren kraftvolle Proportionen und ein selbstbewusster Auftritt, der das dynamische Design angemessen widerspiegelt.

Yasuo Kajino, der Chef-Designer des ES, beschreibt die neue Formensprache als „provokante Eleganz“ und erklärt: „Der ES galt schon immer als elegante Luxuslimousine. Für die neue Generation haben wir mutige Designelemente hinzugefügt, die neue Akzente setzen und den Horizont unserer Kunden erweitern.“

So lässt die neue GA-K-Plattform eine flachere Dachlinie zu, aus der Kajinos Team eine markante Silhouette mit kraftvollem Abwärtsschwung ableitete, die zur ebenso athletischen wie flüssigen Gesamtwirkung beiträgt. Die Frontpartie des neuen ES unterscheidet sich je nach Modellvariante deutlich. Mit vertikalen Streben, die aus dem Zentrum des typischen Diabolo-Grills entspringen, geben sich die überwiegenden Versionen besonders elegant. Den neu in die ES-Palette aufgenommenen F SPORT Varianten verleihen L-förmige Designelemente, die den schwarz gehaltenen Kühlergrill und die Lufteinlässe im unteren Stoßfänger zieren, einen betont dynamischen Auftritt.

Anders als bei bisherigen Modellgenerationen betont die beinahe coupéhafte Dachlinie des neuen ES den sportlich geduckten Gesamteindruck und die aerodynamische Silhouette. Das Heck zeigt sich klar und präzise ausgeformt. Die LED-Leuchten reichen um die Fahrzeugecken herum und stellen so aus jedem Blickwinkel eine kontinuierliche gestalterische Verbindung her. Für die ES Standardmodelle stehen drei verschiedene Räderdesigns mit Durchmessern von 17 bis 18 Zoll bereit.

Die Versionen mit dem F SPORT Label unterstreichen ihre Sportlichkeit durch einen Heckspoiler, spezielle Embleme und eine tiefer gezogene Heckschürze. Sie rollen grundsätzlich auf 19-Zoll-Rädern, die genauso gestaltet sind wie die Felgen des Lexus LC.

Zwölf Töne umfasst die Farbpalette für die Karosserie, darunter auch zwei neue Beige- und Grün-Lackierungen. Das nur für die F SPORT Modelle erhältliche Flammblau unterstreicht das energische Design dieser Versionen.

Innenraumgestaltung erlaubt Blick ins künftige Interieur-Design der Marke

Für die optische und haptische Gestaltung des Innenraums griffen Yasuo Kajino und sein Team auf das neue Innenraumkonzept der Marke zurück. Das Cockpit des „Lexus Future Interior“ ist auf den Fahrer ausgerichtet und fasst per Head-up-Display die Informationen des zentralen Bildschirms und des Multiinformationsdisplay in einen kompakten Bereich in dessen Sichtfeld zusammen. So bleibt die Aufmerksamkeit stets auf die Straße gerichtet.

Lexus bezeichnet dieses Konzept als „Seat in Control“; alle Bedienelemente befinden sich in perfekter Reichweite und alle Informationen sind deutlich im Blickfeld des Fahrers.

Ein weiteres Instrument, das dem Fahrer hilft, sich besser aufs Verkehrsgeschehen zu konzentrieren, ist das optionale Head-up-Display - das derzeit größte im Premium-Segment. Es projiziert relevante Informationen in die Windschutzscheibe und somit in das natürliche Blickfeld des Fahrers. Welche Daten angezeigt werden, kann der Fahrer nach seinen persönlichen Vorlieben konfigurieren. Neben den Basisinformationen Fahrgeschwindigkeit, Kraftstoffniveau und Ganganzeige kann das Head-up-Display zusätzlich Tempolimits, Warnungen des Spurhalte-Assistenten und Navigationshinweise anzeigen.

Die Frage, was ein Fahrer wahrnimmt, wird immer auch von dessen Wohlbefinden mitbestimmt. Für eine verbesserte Sitzhaltung wurden der Winkel des Lenkrads und die Pedalpositionen optimiert, der Sitz selbst bietet auf Wunsch bis zu zehnfache Einstellmöglichkeiten. Das aus dem Lexus LS abgeleitete Lenkrad weist einen ergonomisch geformten Lenkradkranz auf.

Der Beifahrer genießt ein offeneres, geräumiges und entspannendes Umfeld. Trotz der flacheren äußeren Dachlinie dürfen sich auch die Fondpassagiere des neuen Lexus ES über besonderen Komfort freuen: Dank einer tieferen Sitzposition und des besonders ausgeformten Dachhimmels bleibt die volle Kopffreiheit erhalten. Zugleich kommt der längere Radstand den Mitreisenden auf der Rückbank in Form großzügiger Beinfreiheit zugute.

Die farbliche Gestaltung des Interieurs führt das Thema der „provokanten Eleganz“ nahtlos fort. Die Ausstattungsoption Lotusweiß vereint cremefarbene Bezüge mit einem braunen Dachhimmel. Dadurch wirkt der Fahrgastraum modern und behaglich zugleich. Zur Wahl stehen außerdem Interieurs in Samtschwarz, Mojavebeige und Topasbraun.

Die neuen F SPORT Varianten heben sich deutlich davon ab: Für sie entwickelten die Designer neue Applikationen, die es in dieser Form bei Lexus nie zuvor gab. So sind die Applikationen im Hadori-Design von der traditionellen japanischen Schwertschmiedekunst inspiriert. Fließende Wellenmuster verleihen diesen Applikationen eine dreidimensionale Wirkung, die sich je nach Betrachtungswinkel verändert. Der Effekt bleibt zurückhaltend, vermittelt aber unmissverständlich die Liebe zum Detail und die handwerkliche Qualität, die jedes F SPORT Modell kennzeichnen. Bei den anderen Versionen setzt Lexus traditionelle Materialien wie Bambus und Shimamoku-Holz ein. Sie verleihen dem ES jene handkunstwerkliche Anmutung, die Kunden im Premiumsegment erwarten und schätzen.

Eindrucksvolles Musikerlebnis dank Mark Levinson PurePlay-Audiosystem

Das neue Mark Levinson PurePlay-Audiosystem feiert seine Weltpremiere an Bord des neuen Lexus ES. Je nach Ausstattungslinie ermöglichen 17 hochwertige Lautsprecher, die gezielt auf Schulterhöhe im Innenraum platziert wurden, einheitlich auf allen Sitzplätzen einen besonders eindringlichen und kraftvollen, puren Sound-

Genuss. Dabei warten sie speziell im Mittel- und Hochtonbereich mit perfekt ausgewogenen Klangfarben auf, die ein einzigartiges Musikerlebnis produzieren.

Performance einer neuen Ära

Das von Chef-Ingenieur Yasuhiro Sakakibara geführte Entwicklungsteam verfolgte ein klares Ziel: Der neue ES soll insbesondere durch Federungs- und Akustikkomfort überzeugen und wartet mit einer fundamental besseren Handling-Performance als ihre Vorgängermodelle auf. „Wir wussten, dass sich dieser ES bei allen Fahrbahnverhältnissen agil und leichtfüßig anfühlen musste. Hierzu kommt es auf eine solide Basis an“, so der Chef-Ingenieur.

Die fanden die Entwickler in der neuen GA-K-Plattform – ein ungewöhnlich rigides Frontantriebs-Chassis, das in puncto Verwindungssteifigkeit das hohe Niveau der heckgetriebenen GA-L-Plattform des Coupés LC und der Limousine LS erreicht. Hochfeste Stähle unterschiedlicher Härtegrade ermöglichen eine beträchtliche Gewichtseinsparung gegenüber früheren Plattformen. Gleichzeitig schufen Optimierungen wie die komplett neue Mehrlenker-Hinterachse, die in die Lenksäule integrierte elektromechanische Servolenkung und die V-förmige Verstärkung hinter den Rücksitzen die Voraussetzungen für eine nochmals präzisere Abstimmung.

Fahrwerk passt sich den Straßenverhältnissen an

Sakikabara und sein Team konzentrierten sich bei der Entwicklung des Fahrwerks darauf, exzellenten Komfort und präzises Handling zu vereinen. Das Ergebnis ist ein Layout mit MacPherson-Federbeinen vorn und einer Mehrlenker-Hinterachse sowie Stabilisatoren an beiden Achsen.

Das Fahrwerk vereint eine beruhigende Berechenbarkeit mit direkten Rückmeldungen auf jede Lenkradbewegung. „Wir möchten, dass ausnahmslos jeder Autofahrer am Steuer des ES das Gefühl totaler Kontrolle genießt“, erklärt Yoshiaki Ito, der leitende Testfahrer. „Ein solches Komfortlevel geht weit über bloße Federungseigenschaften hinaus.“

Obwohl das Grundlayout der Vorderachse des neuen ES der Vorgängergeneration ähnelt, wurden einige Änderungen vorgenommen um das allgemeine Ansprechverhalten zu optimieren. Der Einbauwinkel der Federbeine harmoniert nun noch besser mit dem Lastweg des Rades, was sich in höherem Fahrkomfort auszahlt. 2 Grad mehr Nachlaufwinkel und 8 Millimeter längerer Nachlaufweg verbessern den Geradeauslauf. Die neu entwickelten dynamisch regelnden Dämpfer reagieren selbst auf die kleinsten Unebenheiten. Dies gewährleisten Hilfsventile mit nicht überlappenden Öffnungszeiten, die innerhalb des Dämpfers bereits einen Öfluss in beide Richtungen zulassen, bevor das Hauptventil öffnet.

Die Mehrlenker-Hinterachse profitiert ebenfalls vom schnellen Ansprechen der dynamisch regelnden Dämpfer. Der höher gelegte Anlenkpunkt des Längslenkers sowie größere Lagerbuchsen verbessern die Reaktion auf Straßenebenheiten, während die weiter auseinander gerückten Buchsen der Stabilisator-Befestigung die Rollbewegungen des Fahrzeugs weiter reduzieren.

Durch die neue, direkt an der Zahnstange installierte, elektromechanische Servolenkung EPS genießt der Fahrer des ES ein noch präziseres Lenkgefühl. Im Vergleich zu der Lenkunterstützung des Vorgängermodells, die an der Lenksäule eingreift, vermittelt die neue Lösung ein direkteres Feedback zum Lenkrad. Darüber hinaus ermöglicht die neue Positionierung des Servomotors eine Ausweitung der Lenkradverstellung um 30 Millimeter in der Höhe und 40 Millimeter in der Längsachse.

F SPORT Versionen mit erweiterter Fahrwerksregelung

F SPORT Modelle werden mit einem adaptiv variablen Fahrwerk AVS anstatt dynamischer Dämpfer mit einstellbarer Dämpfung angeboten. Um einen optimalen Fahrkomfort und präzise Kontrolle zu garantieren, errechnet das Fahrwerk – vergleichbar mit den Systemen im LC und LS – 650 verschiedene Konfigurationen. Die dafür nötigen Informationen liefern Sensoren für lineare und vertikale G-Kräfte, Fahrzeuggeschwindigkeit, Lenkwinkel, Gierrate und Bremsdruck ergänzt um Daten des Motorsteuergeräts und des ABS-Steuergeräts.

Mit dem Fahrmodus-Regler kann der Fahrer die Fahrzeugeinstellungen zudem auf unterschiedliche Straßenbedingungen anpassen. Modelle ohne adaptiv variables Fahrwerk AVS verfügen über die Modi Eco, Normal und Sport, wohingegen bei Fahrzeugen mit AVS der Sport-Modus durch Sport S ersetzt wird und die Modi Sport S+ sowie Custom hinzukommen.

Im Eco-Modus liegt der Fokus auf einem möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch. Das wird durch ein entsprechendes Ansprechverhalten des Motors auf Gasbefehle und den angepassten Einsatz der Klimaautomatik erzielt. Fahrzeuge ohne AVS sprechen im Sport-Modus direkter auf Gasbefehle an und straffen das Lenkgefühl, wohingegen der Sport-Modus bei Fahrzeugen mit AVS lediglich das Ansprechverhalten von Motor und Getriebe beeinflusst. Für einen sportlich-dynamischen Fahrstil nimmt der Sport S+ Modus Einfluss auf das Ansprechverhalten, das Getriebe, die Lenkung und die adaptiven Dämpfer. Im Custom-Modus kann der Fahrer zwischen drei Motor- und Getriebe-Einstellungen (Eco, Normal, Sport), zwei Lenk- und Fahrwerkseinstellungen (Normal, Sport) und zwei Klimaprogrammen (Eco, Normal) wählen.

Vierte Generation des Hybridantriebs

Der Lexus ES 300h tritt mit einem neuen Hybridantrieb der vierten Generation an. Die elektrifizierte Premium-Mittelklasselimousine überzeugt mit außergewöhnlich niedrigem Kraftstoffverbrauch, geringen Abgasemissionen und einem Ansprechverhalten, das in diesem Segment vorbildlich ist. Bei einer Gesamtsystemleistung von 218 PS / 160 kW kommt der ES 300h mit einem kombinierten Kraftstoffverbrauch von lediglich 4,7 Liter / 100 km aus.

Die Grundlagen des Hybridsystems bilden ein nochmals kompakterer und kraftvollerer Elektromotor sowie ein neuer, ultra-effizienter 2,5-Liter-Vierzylinder, der im Atkinson-Zyklus arbeitet. Dank seiner Hochgeschwindigkeits-Verbrennungstechnologie, geradlinigen Einlasskanälen und stärker angewinkelten

Ventilen mit lasergeschweißten Ventilsitzen gehört er zu den thermisch effizientesten Motoren für Serienfahrzeuge. Hinzu kommen eine Ölpumpe mit variabler Kapazität, Multidüsen-Einspritzinjektoren, variable Ventilsteuerung auf der Einlassseite (VVT-iE) und ein variables Kühlsystem.

Anstatt eines coaxialen Aufbaus kommt ein neues Getriebe mit Mehrachsordnung der Elektromotoren zum Einsatz, das speziell mit Blick auf den 2,5-Liter-Motor entwickelt wurde. Dadurch reduziert sich die Baulänge um nahezu 30 Millimeter. Das bisherige Planetengetriebe wird ersetzt durch Parallelwellen sowie ein kompaktes Multifunktions-Getriebe, in dem Planetengetriebe, Parksperre und Vorgelegerad untergebracht sind.

Die Nickel-Metall-Hybrid-Batterie zum Antrieb des Elektromotors befindet sich nun unter den Rücksitzen anstatt wie bisher im Kofferraum. Möglich wurde dies durch eine um 120 Millimeter reduzierte Bauhöhe der Batterie und die Verwendung eines kompakteren Kühlsystems. Somit konnte das Kofferraumvolumen erweitert und die Achslastverteilung des Fahrzeugs optimiert werden, was wiederum dem Handling zugutekommt.

Das neue Hybrid-Steuersystem passt die Motordrehzahl linearer an die Beschleunigung an und reduziert damit den Gummibandeffekt, der normalerweise mit Hybridantrieben in Verbindung gebracht wird. Im Sport-Modus steigt durch eine Anhebung des Drehmoments bei niedrigen Geschwindigkeiten die Beschleunigungskraft des Lexus ES. Über Schaltwippen am Lenkrad lassen sich die Fahreigenschaften eines Sechsgang-Getriebes simulieren.

Aktive Sicherheitssysteme auf höchstem Niveau

In Europa bietet Lexus die siebte Generation des ES serienmäßig mit der aktuellsten Version des Lexus Safety System+ an. Mit einem ganzen Paket an aktiven Sicherheitstechnologien ist es nochmals leistungsfähiger und bietet dem Fahrer sowie den Mitreisenden Hilfestellungen in komplexeren und vielfältigeren Fahrsituationen an, um Unfälle zu vermeiden oder ihre Folgen zu mindern.

So kann das Pre-Crash Safety System (PCS) neben entgegenkommenden Fahrzeugen durch die höhere Sensitivität und Reichweite des Radarsystems nun auch Fußgänger bei Nacht sowie Radfahrer bei Tageslicht schneller erkennen. Damit hilft es, den häufigsten Unfallszenarien im urbanen Raum vorzubeugen.

Eine weitere zusätzliche Sicherheitsfunktion ist der zweiachsige Fernlichtassistent. Er arbeitet zweistufig und blendet automatisch auf und ab. Zugleich leuchtet er dank 24 individuell gesteuerter LEDs einen präzise definierten Bereich vor dem Lexus ES aus und reduziert so die Blendefahr für vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge.