
Vorstellung Lexus LS 500h: Japans neuer Maßstab für Luxus

Von Axel F. Busse

Leise, lässig, Lexus – das war der Dreiklang, der seit Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts viele Amerikaner und auch einige Deutsche faszinierte. Jahrzehnte und diverse Verschärfungen der Abgasnormen später versucht die edle Toyota-Tochter immer noch, im Konzert des europäischen Luxussegments Gehör zu finden – zur ersten Geige wird es wohl auch mit dem neuen LS 500h nicht reichen.

Das liegt weniger an den Qualitäten des Fahrzeugs, sondern daran, dass Oberklasse-Kunden oft nicht nur konservativ und markentreu, sondern auch prestigebewusst sind. Und wer die Mittel für eine S-Klasse aufbringen kann, fährt dann meist auch eine – selbst wenn in Einzelfällen die japanische Alternative technisch fortschrittlicher sein mag. Im Land der „Großen Drei“ eine Premium-Limousine erfolgreich zu machen, gleicht einer Sisyphus-Arbeit.

Anders ist das im Sultanat Oman. Dort ist Lexus unangefochtene Leitmarke im Luxussegment mit deutlich mehr als 50 Prozent Marktanteil. Ein Händler in der Hauptstadt Maskat verkauft pro Jahr mehr Fahrzeuge mit dem „L“ am Grill als alle deutschen Lexus-Autohäuser zusammen. Dass dieser zweite „Heimatmarkt“ ein geeigneter Schauplatz für die Fahrpräsentation des neuen Flaggschiffs ist, kann man sich gut vorstellen, aber auch praktische Erwägungen überzeugen auf Anhieb: Am 20. Januar soll der LS 500 in Deutschland seine Markteinführung erleben. Aus der Lieferung, die aus der japanischen Fabrik per Schiffsfracht ihren Weg nach Europa nimmt, bei einem Zwischenstopp am Persischen Golf ein paar Testwagen anzulanden, ist einfach nur effizient.

Seit der eher bieder gezeichneten ersten LS-Generation im klassischen Drei-Box-Design hat Lexus eine atemberaubende Entwicklung hingelegt. Der „Luxury Sedan“ (dafür steht das Modellkürzel) ist zu einem Viertürer in Coupé-Form gereift, dessen aggressive Front, schmal und spitz geformte Scheinwerfergläser, große Radausschnitte und trendige Farbkompositionen wie die Limousine gewordene Verwirklichung einer bemerkenswerten Aussage anmutet: „Keine langweiligen Autos mehr“, hatte der Chef des Mutterkonzerns, Akio Toyoda, kurz nach seinem Amtsantritt als oberste Maxime verkündet.

Wer gegen Audi A8, 7er-BMW und S-Klasse zu Felde ziehen will, sollte über ein Waffenarsenal verfügen, das gegen Ladehemmung immun ist. Obwohl 5,24 Meter lang und mit einem Radstand von 3,13 Metern ausgestattet, wirkt der LS 500 gar nicht wuchtig. Da der Raum zwischen den Achsen den des Vorgängers bereits um 25 Millimeter übertrifft, ist das Angebot einer zusätzlich gestreckten Variante nicht vorgesehen. Chefdesigner Koichi Suga, der die ersten Skizzen auf quadratischen gelben Klebezetteln anfertigte, ist ebenso stolz auf das geschmeidige Styling wie auf die fließende Cockpit-Architektur, die Teile des LC-Interieurs zitiert und seine wohlproportionierten Schmuck-Applikationen bis in die Türverkleidungen hinein streckt.

Hersteller von Luxus-Automobilen untermauern ihren gehobenen Anspruch gern durch Handarbeit, die als Akzent der Seriosität und Gediegenheit in Kontrast zu der Ansammlung von High-Tech eingesetzt wird, mit der der Fahrer die Teilnahme am Verkehr und die Bequemlichkeit der Insassen steuert. Farbdesigner und Textilkünstler konnten sich in den Türverkleidungen beweisen, deren Stoffbahnen in traditioneller Origami-

Technik gefaltet sind und in optischer wie haptischer Hinsicht einen Sonderstatus für sich reklamieren. Edelholzeinlagen, die aufgrund ihrer Fertigungstechnik millionenfache Ornament-Varianten zulassen und feine Metallstreifen, die als dreidimensionale Muster die volle Breite des Armaturenbretts schmücken, verhelfen dem Innenraum zu einem ebenso eigenständigen wie hochwertigen Ambiente.

Die Steuerung der vielfältigen Assistenz- und Komfortsysteme erfolgt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, über den Zentralmonitor und die dort eingeblendeten Symbole. Sie werden per Cursor angeklickt, der manuell über einen auf der Mittelkonsole liegenden Touchscreen aktiviert wird. Das ist auch bei anderen Modellen der Marke seit einiger Zeit Standard – wird dadurch aber nicht besser oder praktischer. Vielmehr kostet es den Lexus-Neuling außer einer gewissen Eingewöhnungszeit auch präzise feinmotorische Fähigkeiten. Dass europäische Kunden, die von anderen Herstellern weggelockt werden sollen, mitunter etwas weniger technikverliebt sind und es schätzen, wenn sie ihr neues Auto auf Anhieb beherrschen, hört sich Chefingenieur Kenji Ohtsuka aufmerksam an und macht sich eifrig Notizen.

Vier Einzelsessel mit kuscheligem Lederbezug, motorisch und pneumatisch anpassbare Polster, die natürlich auch Massagefunktion haben, auf Wunsch eine ausfahrbare Unterschenkel-Auflage bei einem Meter Beinfreiheit, die dem Passagier hinten rechts erholsame Nickerchen bei Autobahntempo ermöglichen soll – all das vermag der LS zu bieten. Ein so genannter „Clima-Concierge“ kann mehrere Heiz- oder Kühlfunktionen für Raum- und Sitztemperatur zusammenfassen und individuell anpassen. Dass die rückwärtigen Passagiere dafür ihr eigenes Touchscreen-Panel zwischen den Sesseln nutzen können, versteht sich fast von selbst. Der Entspannung im Fond tut es keinen Abbruch, dass Wind- und Abrollgeräusche trotz vielfältiger dämmender Maßnahmen doch nicht ganz in den Hintergrund gedrängt werden konnten.

Da Lexus keine Gelegenheit auslässt, seine Kompetenz in Sachen Hybridtechnik in den Vordergrund zu rücken, war die Abkehr vom V8-Motor für das Spitzenmodell eine logisch erscheinende Konsequenz. Analog zu dem im Coupé LC 500 verwendeten Antriebsstrang kommt ein V6-Alumotor zum Einsatz, der von einer Elektroeinheit ergänzt wird. Es kommt das so genannte Mehrstufen-Hybridsystem (MSHS) zum Einsatz, dem der Hersteller eine Reihe von Dynamik-Vorteilen gegenüber bisher bekannten Strom-Verbrenner-Kombinationen zuschreibt. Die Systemleistung beträgt 264 kW / 359 PS. Je nach gewählter Version wird diese Kraft per Heck- oder Allradantrieb auf die Straße gebracht. Während die offiziellen Daten über das Gesamtdrehmoment beider Systeme schweigen, darf man davon ausgehen, dass mit der Allradversion ein Spurtvermögen von 5,5 Sekunden von Null auf 100 Stundenkilometer erreicht wird.

Im Unterschied zu anderen Luxuslimousinen mit Stromunterstützung wie zum Beispiel dem Porsche Panamera bietet Lexus keine Auflademöglichkeit via Steckdose an. Die rein elektrische Reichweite ist nach Ansicht der Verantwortlichen auch keine aussagekräftige Größe, sondern es komme darauf an, welcher Anteil der Nutzungsdauer elektrisch zurückgelegt werde. Und dieser Anteil sei dank permanenter Aufladung durch den Verbrenner variabel. Die Verbrauchskontrolle nach NEFZ-Norm ergab einen Durchschnittswert von sieben Litern. In der Praxis, das belegte die ausgedehnte Testfahrt mit gleichmäßigem Tempo mit zwei Insassen und Gepäck, kann man mit zehn Litern kalkulieren. Der voll ausgestattete LS 500h ist halt auch kein Leichtgewicht: 2,5 Tonnen sind schon ohne Passagiere zu kalkulieren. (ampnet/afb)

Daten Lexus LS 500h AWD

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 5,24 x 1,90 x 1,45 (Luftfederung)

Radstand (m): 3,13

Motor: V6-Ottomotor, Direkteinspritzung, 3456 ccm

Antrieb: Allradantrieb
Leistung Verbrennungsmotor: 220 kW / 299 PS bei 6600 U/min
Maximales Drehmoment: 350 Nm bei 5100 U/min
Leistung Elektromotor: 45 kW / 60 PS
Systemleistung: 241 kW / 359 PS
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,5 Sek.
Verbrauch (EU-Norm): 7,0–7,1 L/100 km
Leergewicht/Zuladung: max. 2425 kg / 375 kg
Gepäckraum: 430 l
Preis: ab 93 300 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



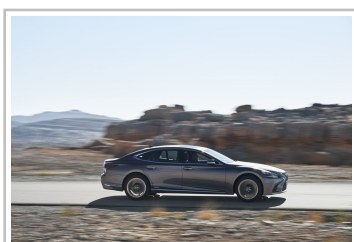
Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



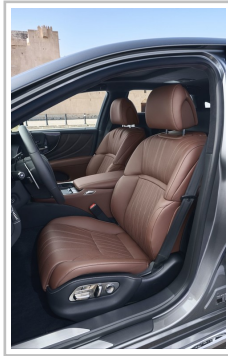
Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus LS 500h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus
