

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Leben

Lexusprobleme

Autotest Christine Brinck und Josef JOffe, / ZEIT-Autorin und ZEIT-Herausgeber, / im Lexus GS 450 Hybrid / Dieses Hybridauto verbraucht kaum weniger Sprit als Normalo-Autos

Christine Brinck und Josef JOffe

Wenn man beim Lexus Hybrid auf den Startknopf drückt, diese Retro-Mode, die an die Frühzeit der automobilen Geschichte erinnert, passiert erst einmal gar nichts. Der Motor bleibt

verstocktstumm, auch beim Anfahren. So still bleibt bis ungefähr Tempo 25 bis die sechs Zylinder des Benzinmotors anspringen, die den GS 450h auf (abgeregelte) 250 jagen.

Hübsch, aber nicht sehr hybrid. Denn abgesehen von der sehr kurzen Anfahrtsphase läuft dieses Auto wie jedes andere nicht elektrisch, sondern im Viertakt des klassischen Verbrennungsmotors. Der Testverbrauch dieses 3,5-Liter-Wagens einmal den italienischen Stiefel rauf und runter pendelte zwischen zehn und elf Litern; kaum weniger als bei der herkömmlichen Konkurrenz. Ein vergleichbarer BMW 550i mit Fünf-Liter-Hubraum frisst im Test 12,7 Liter.

Die Erklärung liegt auf der Hand: Elektrisch, also mit null Benzinverbrauch, fährt der Lexus nur ganz kurz, eben bis rund 25 Stundenkilometer. Leider aber gehts im normalen Verkehr etwas heftiger zu. Folglich rauscht fast immer Benzin durch die Leitung, folglich ein Verbrauch, der Onkel Dagobert nicht jubeln lassen würde. Auch nicht die Enkel mit ihrem weitläufigen Feriengerät Skateboards, Schlauchboot, nimmt doch der Kofferraum wegen der Batterien nur 280 Liter auf und hat keinerlei Variabilität. Hat Toyota etwa fehlkalkuliert? Der Erfolg mit seinem Ersthybrid, dem Prius, sagt: »Nein.« Ein Forscherteam an der University of California hat herausgefunden, dass es den Käufern in Amerika nicht um Verbrauch, sondern um »Identität« geht. Diese Leute wollten ein besonderes »Narrativ« um sich herum stricken, »als Menschen

gesehen werden, denen die Umwelt wichtig ist«. Laut Wired, dem Zentralorgan der hippen Umweltfreunde, sei es das eigentliche Motiv der Käufer, »den Schadstoffausstoß zu verringern und alle anderen wissen zu lassen, dass sie selber diese feine Wahl getroffen haben«. Wired lag in seiner Mai-Ausgabe gut im Trend. Im Herbst hat Roger Federer, der Gewinner der U.S. Open, außer 1,2 Millionen Dollar auch einen Lexus Hybrid als Siebtpremie erhalten. Früher wäre es vermutlich eine machomäßige Corvette gewesen. Leonardo DiCaprio und Cameron Diaz fahren inzwischen ebenfalls Hybridautos.

Bei der Umweltbelastung liegt denn auch der gravierende Unterschied. Im Vergleich zum E-Benz 500 und zum BMW 550i sind die Abgaswerte deutlich, ja dramatisch niedriger. Beim Kohlendioxid sind es 30 Prozent weniger. Beim Monoxid stößt der Lexus nur ein Drittel so viel aus wie die beiden anderen. Kohlenwasserstoff: ein Viertel beziehungsweise ein Sechstel. Mithin: Was in den Motor reinläuft, ist kaum weniger; was aus dem Auspuff rauskommt, sind im Vergleich mit ähnlichen Karossen nur Bruchteile.

Und der Rest? Dieser Lexus hat wie all seine Brüder aus der Luxus-Abteilung von Toyota ein gediegenes, aber kein

atemberaubendes Design. An der Oberkante der oberen Mittelklasse platziert, fährt diese Stufenhecklimousine fast wie eine ganz große aber nur fast. Zwar kann der 450h bei der Beschleunigung gut mit den Achtzylindern von Benz und BMW mithalten (in 6,3 Sekunden auf 100), aber am Fahrkomfort müssen die Toyotaner noch etwas arbeiten. Zum Beispiel beim Seitenhalt der Vordersitze oder bei der Fahrt auf nicht so kommodem Pflaster. Auf einer neuen, frisch polierten Autobahn liegt der Lexus perfekt auf der Straße, auf der mauffreien, mithin vernachlässigten A14 zwischen Perugia und Cesena springt und bockt er jede Querrille ein dumpfer Schlag. Möglich, dass die Ingenieure auf dem Weg nach Europa in die »Atlantik-Falle« geraten sind: Amerika wie Sofa, Europa wie Porsche. Herausgekommen ist aber nicht ein straffes, sondern einfach nur ein ruppiges Fahrwerk mit kräftigem Abrollgeräusch.

Ansonsten mangelt es am Luxus nicht. Von Leder bis Leichtmetall ist alles drin und mehr, zum Beispiel ein Schlüsselsystem, das den Besitzer schon im Anmarsch erkennt und bereitwillig die Türen aufschließt. Oder eine Rückwärtskamera, die auf dem Bildschirm anzeigt, wen oder was man gerade hinter sich zu zerquetschen droht. Das alles für

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

58000 Euro, was immer noch ein paar tausend weniger sind als für den 550i oder den E-500. Zuzahlen, und zwar mächtig, muss man für das Navigationssystem: immerhin 4450 Euro.

Die Verhöhnung des Navi ist eine Tradition dieser Kolumne, wird sie doch von ungeduldigen Journalisten geschrieben, die das Handbuch nicht lesen. Aber wir beschwören es: Erst wollte uns dieses Ding von München aus über die Tauernautobahn nach Umbrien locken. Na gut, vielleicht weiß es die Dame besser als wir. Sechzig Kilometer hinter Rosenheim in Richtung Salzburg änderte sie ihre Meinung. Zurück nach Rosenheim, dann nach Innsbruck und weiter über den Brenner.

Das kostete zwölf Liter mehr Super, belastete aber unsere Gewissen unterproportional. Denn es strömten genau 0,0 Gramm Stickoxid bei dieser Extratour aus dem Auspuff und dreimal weniger Kohlenmonoxid als bei einem vergleichbaren Benziner.

Unter der Haube
Motorbauart/Zylinderzahl: 6-
Zylinder-V-Motor, 3456 ccm

Hubraum / Leistung: 218 kW (296 PS) / Elektromotor: Drehstrom-Synchronmotor mit Permanentmagnet, max. Leistung: 147 kW (200 PS) / Beschleunigung (0100 km/h): 5,9 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter auf 100 km (Super) / kosten (pro jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 19, Steuer: 236 Euro (Schadstoffklasse Euro 4) / Basispreis: 57600 Euro

Unter der Haube
Motorbauart/Zylinderzahl: 6-
Zylinder-V-Motor, 3456 ccm
Hubraum / Leistung: 218 kW (296 PS) / Elektromotor: Drehstrom-Synchronmotor mit Permanentmagnet, max. Leistung: 147 kW (200 PS) / Beschleunigung (0100 km/h): 5,9 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter auf 100 km (Super) / kosten (pro jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 19, Steuer: 236 Euro (Schadstoffklasse Euro 4) / Basispreis: 57600 Euro /

Unter der Haube
Motorbauart/Zylinderzahl: 6-
Zylinder-V-Motor, 3456 ccm

Hubraum / Leistung: 218 kW (296 PS) / Elektromotor: Drehstrom-Synchronmotor mit Permanentmagnet, max. Leistung: 147 kW (200 PS) / Beschleunigung (0100 km/h): 5,9 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter auf 100 km (Super) / kosten (pro jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 19, Steuer: 236 Euro (Schadstoffklasse Euro 4) / Basispreis: 57600 Euro /

Bildunterschrift: Unter der Haube
Motorbauart/Zylinderzahl: 6-
Zylinder-V-Motor, 3456 ccm
Hubraum / Leistung: 218 kW (296 PS) / Elektromotor: Drehstrom-Synchronmotor mit Permanentmagnet, max. Leistung: 147 kW (200 PS) / Beschleunigung (0100 km/h): 5,9 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter auf 100 km (Super) / kosten (pro jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 19, Steuer: 236 Euro (Schadstoffklasse Euro 4) / Basispreis: 57600 Euro /