

Pressepräsentation Lexus IS 300h F-Sport: Neuer Geist an Bord

Von Peter Schwerdtmann

Beim Automobilbau geht nichts von heute auf morgen. Bei Toyota war der Wille zum Wandel schon 2011 erkennbar: Auf der Tokyo Motor Show überschrieb Toyota seinen Stand mit dem Slogan „Re-Born“. Die Wiedergeburt sollte Toyota-Fahrern „wieder Fahrfreude“ bringen. Die Luxus-Tochter Lexus wollte damals gar „ein neues Kapitel“ aufschlagen. Der neue Chef Akio Toyoda wollte es so. Erst heute erkennt man den neuen Geist in Fahrzeugen wie dem Lexus IS 250 und erst recht im Lexus IS 300h F-Sport – nicht nur im Prospekt, sondern auch beim Fahren.

Für Toyota wie für Lexus galt bisher: alles in Ordnung, aber wenig inspirierend. Selbst die Hybridmodelle konnten daran nichts ändern. Die waren zwar nachhaltig aber nicht aufregend. Doch jetzt sollen neue Qualitäten ins Spiel kommen, technische wie emotionale. Ein konsequenterer Umgang mit der Plattformstrategie soll die neuen Qualitäten ins Spiel bringen. Unter dem Blech soll so viel wie möglich gleich sein. Dafür sollen im sicht- und spürbaren Bereich größere Anpassungen an den Markt möglich werden.

Im Rahmen dieser Strategie sollen auch die folgenden Punkte normiert werden, die dann alle Toyota- und Lexus-Fahrer zu spüren bekommen werden: tiefere und gleichzeitig flachere, niedrigere Hüftpunkte und vorn eine höhere Sitzposition als hinten. Das soll auch dazu dienen, den Schwerpunkt nach unten zu ziehen und durch geringere Fahrzeughöhe und einen günstigeren Verlauf des Dachs eine bessere Aerodynamik bringen. Mit höherer Verwindungssteifigkeit der Karossen und geringere Rollneigung wird man es so leichter haben, die Modelle auch an Märkte anzupassen, die Fahreigenschaften höher werten als andere.

Ein Beispiel für den neuen Geist aus Japan ist der neue Lexus IS 250, den es – wie bei allen Lexus-Baureihen üblich – auch als Hybrid-Version Lexus IS 300h gibt. Schon sein

Gesicht spricht eine deutliche Sprache. Ein mächtig ausladender scharfkantiger Grill mit beeindruckenden Lufteinlässen, großen Scheinwerfern und pfeilförmig angeordnetem LED-Tagfahrlicht wird dominiert von einem Grill, den die deutschen Lexus-Kollegen „Diabolo“-Grill nennen, weil er an den Seiten stark eingezogen ist. Der Name soll nur die Nähe zu einem Spielzeug aus Kindertagen beschreiben, hört man aus Lexus-Kreisen. Dort wehrt man sich aber auch nicht dagegen, wenn der Grill als diabolischer Auftritt interpretiert wird.

Diese Art von aggressivem Gesicht ist nicht mehr ganz neu, wir kennen Sie schon von anderen Modellen. Aber beim IS unterstreicht er deutlich den neuen Anspruch - sowohl beim Benziner IS 250, noch mehr aber beim IS 300h in der F-Sport-Variante. Wir hatten jetzt Gelegenheit, den Hybrid in der schärferen Variante zu fahren. Hier bringen der 2,5 Liter Vierzylinder und der Elektromotor zusammen ein Systemleistung von 168 kW / 223 PS an die Hinterräder. Das reicht für eine Beschleunigung in 8,3 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Optik hätte noch mehr Speed vertragen.

Wer den Eco-Mode des Fahrcharakteristik-Schalters nutzt, hat die Chance, in die Nähe des Normverbrauchs (Schnitt nach EU-Norm) von 4,5 Liter auf 100 km zu kommen (Effizienzklasse A+). Die Fahrleistungen wird er so allerdings nicht erreichen. Dazu braucht es den Sport-Modus oder am besten gleich den Sport +-Modus, mit dem Getriebe, Lenkung und Motor das maximale Fahrvergnügen hergeben.

Die Nähe zum hauseigenen Sportler wird auch innen mit der betont breiten, geraden Armaturentafel deutlich. Auch das Lebensgefühl des Fahrers passt sich dem Sportleranspruch an, wenn er in das Etui aus engem Fußraum, gerader und hoher Mittelkonsole, den Sportsitzen mit gutem Seitenhalt und der Türverkleidung rutscht. Da haben es die Passagiere hinten luftiger. Der gewachsene Radstand und dünnere Lehnen der Vordersitze verschaffen ihnen in der dritten Generation des IS rund 75 Millimeter mehr Kniefreiheit als in der zweiten.

Der Fahrer hat dafür nach Art eines Sportwagens alles im Blick und vieles auf kurzem Wege im Zugriff. Das dicke, griffige Sportlenkrad bietet eine Menge Funktionstasten, fast so viele wie ein Lenkrad in der Formel 1, nur nicht so schön bunt. Dafür hat der Fahrer bunte Displays, die ihn stets willig informieren. Zum Beispiel zu der Frage, wer gerade mehr zum Vortrieb leistet, der Elektromotor oder der Benziner, und ob man mit dem Strom aus der Nickel-Metallhydrid-Batterie unter dem 430 Liter großen Kofferraum auch das nächste Dorf rein elektrisch durchfahren kann. Auch an Assistenzsystemen fehlt es nicht, und selbstverständlich ist Internet an Bord sowie Bluetooth und sämtliche

Steckverbindungen fürs Anbinden von externen Geräte wie Smartphones.

Es wundert uns immer wieder, wie rasch es selbst einem Hybriden mit dem Beinamen F-Sport gelingt, uns zum Spielen mit dem Elektromotor zu bringen oder im Eco-Modus um Verbrauch und Reichweite zu kämpfen. Dabei bringt der Sport+-Modus doch auch viel Freude, zumal das CVT-Getriebe in unserem 300h F-Sport den Motor beim Beschleunigen nicht so in den in den Vordergrund drängt wie bisher und auch die Gangbereiche sanfter wechselt.

Die neue Vorderachse mit stärkerem Stabilisator und die überarbeitete Mehrlenker-Hinterachse haben wir auf unserer Tour nicht an die Grenze bringen wollen, kehrten aber doch mit dem Eindruck heim, dass die Neigung in Kurven schwächer ausfällt und das straffe Fahrwerk dennoch nicht unkomfortabel arbeitet.

Der Lexus 300h F-Sport dürfte Akio Toyoda gefallen. Er hat mehr als seine Vorgänger den Charme und die Attraktivität, die Europäer so lieben. Er kommt als knackiges Auto daher, dessen alternativer Antrieb sich nicht in der Vordergrund drängt und keineswegs den Öko heraushängen lässt. Mit so einem Auto im Portfolio darf man wieder einmal die Frage stellen, warum Toyotas Nobelmarke Lexus sich in den USA verkauft wie geschnitten Brot, in Deutschland, ja in ganz Europa, aber auf keinen grünen Zweig kommt. Bisher haben Luxus, handwerkliche Qualität, starke Motoren und Hybridantriebe aus Japan Respekt, aber keine Begeisterung ausgelöst. Jetzt müssen die Europäer lernen, dass in all die viele, aufwändige Technik nun auch ein neuer Geist eingezogen ist. Mal sehen, mit welchen Slogans Toyota und Lexus bei der nächsten Tokio Motor Show antreten. (ampnet/Sm)

Daten Lexus IS 300h F Sport

Länge x Breite x Höhe in m: 4,67 x 1,81 x 1,43

Motor: Vierzylinder-Reihe, Atkinson, 2,5 l,

Leistung: 133 kW / 181 PS bei 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 221 Nm zwischen 4200 und 5400 U / min

Elektromotor: 105 kW / 143 PS

Maximales Drehmoment: 300 Nm

Batterie: Nickel-Metallhydrid, Kapazität 6,5 Ah, Leistung 1,5 kWh

Systemleistung: 164 kW / 223 PS

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 s

Leergewicht / Zuladung: 1695 kg bis 1755 kg / 450 l bis 510 l

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Räder / Reifen: vorn 18 x 8,0J, 225/40 R 18; hinten 18 x 8,5 J, 255/35 R 18

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,7 bis 4,3 l / 100 km

Kohlendioxid pro Kilometer: 109 g bis 99 g (Euro 5); Effizienzklasse A+

Gepäckraumvolumen: 450 l

Maximale Anhängelast 750 kg

Basispreis: 45 900 Euro