

Fahrbericht Lexus LS 600h L Wellnessline: Abgefahr'n

Von Peter Schwerdtmann

Auf dem eng geschnittenen Supermarkt-Parkplatz rollt ein alter Passat so dicht an das Heck des Lexus LS 600h L, dass ich die Kofferraumklappe nicht öffnen kann. Ich moniere das, bekomme das Echo sofort. „Du benimmst Dich ja wie ein Mercedes-Fahrer“, schallt es mir laut entgegen. „Das ist aber ein Lexus“, brüllt er. Dann will er mich beleidigen: „Das ist ja nur ein Toyota.“ So brutal hat mich noch niemand auf das Problem der Marke gestoßen. Lexus ist eine erfolgreiche Marke. Aber in Deutschland geht es langsam voran, sehr langsam. Hier ist die Rolle des Luxusmobils von zwei deutschen Marken emotional besetzt. Andere Länder, andere Traditionen, andere Markenbindungen.

Dabei hätte der große Lexus durchaus auch die Aufmerksamkeit der Deutschen verdient. Schließlich kommt er bei langem Radstand und damit 5,21 Meter Gesamtlänge in klassischem Schwarz nicht nur gewaltig daher, es ist außerdem ein politisch korrektes Luxusfahrzeug, wegen des Hybridantriebs. Allerdings zählt er nicht zu den Vertretern des gemischten Doppels aus Benziner und Elektroantrieb, bei denen die Leistung gerade zum Mitschwimmen reicht. Der LS 600h ist ein Kraftprotz. Beide Motoren zusammen stellen für den Allradantrieb 327 kW / 445 PS bereit.

Der 2,5 Tonner beschleunigt in 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und muss standesgemäß bei 250 km/h gebändigt werden. Sein Durchschnittsverbrauch liegt bei nur 8,6 Litern auf 100 km, wobei der Verbrauch in der Stadt niedriger dank des Hybridantriebs niedriger liegt als auf der Autobahn. Unser Praxisverbrauch liegt zwischen zwölf und 13 Litern. Wie immer – der LS 600h ist bärenstark und verbraucht auch unter deutschen Straßen- und Stauverhältnissen relativ wenig Kraftstoff. Lexus beherrscht den Hybridantrieb vorbildlich. Zusätzlich adelt der Hybrid-Schriftzug den Besitzer als Menschen mit besonderem Verantwortungsbewusstsein auch im Luxus. Wer mehr als 137 000 Euro für die bessere Ausstattungsstufe „Wellnessline“ ausgibt, dem könnten die Kraftstoffkosten einerlei sein.

Erst die Wellnessline lässt aus dem langen Radstand des größten Lexus das Chefmobil

werden, das man eigentlich vom Platz hinten rechts aus testen müsste. Dort hat der Begünstigte zwei Fernbedienungen, mit denen er alles steuern kann: Sitzeinstellungen, Massage, Belüftung, Infotainment Bildschirm, der aus dem Himmel herunterklappt. Im Himmel kann man sich da hinten schon fühlen, wenn der Beifahrersitz sich zusammengefaltet nach vorn verzieht und der Chefsessel sich in eine fast ebene Liegefläche verwandelt hat. Kommentar des Kollegen von hinten, nachdem er alles Infotainment-Systeme durchgespielt hatte: „Abgefahr'n!“

Der Kommentar des Fahrers fiel ähnlich euphorisch aus. Von seinen drei Fahrprogrammen (Comfort, Sport S und Sport S+) wählte er meist Sport +, weil das Fahrzeug sich dann weniger wiegend durch den Verkehr bewegte. Auch er sitzt bequem in einem ambitioniert wirkenden Ambiente mit vielen Möglichkeiten, auch lange Strecken mit Hilfe der vielen Einstellmöglichkeiten unterhaltsam zu gestalten. Das Tasten und Reglern an Lenkrad, Armaturentafel und Mittelunnel sowie ein großer zentraler Bildschirm und besonders das System aus Handauflage und Cursor-Taste auf dem breiten Mittelunnel erleichtern die Bedienung. Und das ist gut so, denn zu bedienen gibt es viel: Den Modus für das elektrische Fahren, die Vier-Zonen-Klimaautomatik, Sonnenschutzrollos, Sitzeinstellung mit Memoryfunktion, Lenkradheizung, DVD-Player (Blu-ray-Disc), das Mark Levinson High-End-Audiosystem und noch viel mehr.

In Zeiten, in denen die neue S-Klasse von Mercedes-Benz schon fast beim Händler steht und den Anspruch erhebt, das beste Auto der Welt zu sein, muss jedes Mitglied des Luxussegment es über sich ergehen lassen, am neuen Stuttgarter gemessen zu werden. Dem Pöbler auf dem Parkplatz fiele die Entscheidung sicher leicht. Aber der Hybridantrieb des Lexus arbeitet perfekt. Er wird auch mit dem deutlich höheren Gewicht des LS 600h L scheinbar mühelos fertig. Die Gestaltung zeigt außen wie innen den Anspruch, ernster genommen zu werden. Es sind aber nicht nur die rund 300 Kilogramm weniger Gewicht, die eine S-Klasse selbstverständlicher luxuriös und leichter wirken lassen.

Es bleibt auch Geschmacksache, nur in einem Punkt nicht: Es gab einst eine große, schwere S-Klasse mit einer Zuladung von 280 Kg. Das wurde viel belächelt und ist längst vergessen. Der Lexus LS 600h L wird mit 300 kg Zuladung angegeben.
(ampnet/Sm)

Daten Lexus LS 600h L Wellnessline

Länge x Breite x Höhe in m: 5,21 x 1,88 x 1,48
Radstand in m: 3,09

Motor: V8-Benziner, 32 Ventile, Direkteinspritzung
Leistung: 290 kW / 394 PS bei 6400 U/min
Maximales Drehmoment: 520 Nm bei 4000 U/min
Elektromotor: 165 kW / 224 PS
Maximales Drehmoment: 300 Nm
Batterie: Nickel-Metallhydrid, 288 V
Systemleistung: 327 kW / 445 PS PS
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (elektronisch begrenzt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 s
Leergewicht / Zuladung: 2485 kg / 300 kg
Räder / Reifen: 19 Zoll LM / 245/45 R 19
Wendekreis: 11,8 m
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 8,6 l / 100 km
Kohlendioxid pro Kilometer: 199 g (Euro 5); Effizienzklasse C
Gepäckraumvolumen: 420 l
Basispreis: 137 200 Euro

Bilder zum Artikel:



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.

Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.



Lexus LS 600h L.