

Pressepräsentation Lexus GS: Ausschließlich mit Hybrid

Von Thomas Lang

Wenn es um die obere Mittelklasse im Premium-Segment geht, kennt die Autowelt derzeit nur ein Thema: Die neue E-Klasse von Mercedes, die noch in diesem Frühjahr zu den Kunden drängt. Gemessen an den Zulassungszahlen der Stuttgarter Businessclass in Deutschland gebärdet sich der GS aus dem Hause Lexus als direkter Wettbewerber wie David gegen Goliath. Nein, besser wie eine Ameise gegen Godzilla. Denn auch der GS aus Japan tritt umfassend renoviert an. Beim Antrieb setzt Lexus konsequent auf den Hybrid. Den Neuen GS gibt es ausschließlich mit der Kraft der zwei Herzen. Der GS 300h bietet eine Systemleistung von 164 kW / 223 PS, der GS 450h bleibt bei seinen bekannten 254 kW / 345 PS Systemleistung.

Die Zahlen des Kraftfahrtbundesamts sprechen eine deutliche Sprache. In der Welt der Premium-Limousinen der oberen Mittelklasselautet laut das Fazit auch nach Addition aller Zulassungen für 2015: Alles fest in deutscher Hand. Klassenprimus Audi überzeugte mit dem A6 im letzten Jahr 44.095 neue Kunden, BMW 33.108 und Mercedes mit der E-Klasse 30.800 Käufer. Dagegen nehmen sich die 97 Lexus GS im gleichen Zeitraum wie ein Glas Wasser aus, im Vergleich zum Inhalt eines Olympia-Schwimmbeckens.

Die Ursachenforschung macht es sich mit einem alleinigen Hinweis auf den Image-Rückstand der Japaner zu leicht. Denn Lexus bietet unter anderem beim Antrieb ein absolutes Alleinstellungsmerkmal. Die 4,88 Meter lange Limousine ist ausschließlich mit Hybridantrieb lieferbar. Wer beim Namen dieser Antriebsalternative noch immer an erstere Stelle ein Motorkonzept für Öko-Aktivistinnen assoziiert, die aus Überzeugung autounafin sind, auf die Fragen ihrer persönlichen Kulinarik ausschließlich vegane Antworten formulieren, muss ganz schnell umdenken. Die Hybridantriebe für den Lexus GS schaffen den Spagat zwischen „ökologisch wertvoll“ und „standesgemäßer Vortrieb“ vorbildlich. Die inzwischen millionenfach bewährten Übungseinheiten der Hybridtechnik aus dem Hause Toyota/Lexus sprechen in ihren aktuellen Entwicklungsstufen beim GS eine eindeutige Sprache.

Der GS ist seit 1991 eine der tragenden Säulen im Portfolio von Lexus. Der Hybridantrieb feierte 2005 beim GS 450h, der dritten Modellgeneration seine Premiere. Beim neuen GS handelt es sich strenggenommen nur um eine umfangreiche Überarbeitung der 2012 eingeführten vierten Generation. Doch angesichts der weitreichenden Modifikationen, alleine im Bereich der Karosserie, ist der Begriff „Facelift“ etwas zu kurz gesprungen.

Da der 450h mit unverändert 254 kW / 345 PS Systemleistung unter der Rubrik „alter Bekannter“ firmieren darf, lag der Focus bei der ersten Verkostung auf dem GS 300h, der mit einem Grundpreis von 47 100 Euro den Einstieg in die Reihe markiert. Zum Vergleich: der 450h startet bei 56 100 Euro.

Vom streitfähigen Karosseriethema „Grill“ bei Lexus abgesehen, bietet die Limousine eine klare Linie und ausreichend Merkmale der Unverwechselbarkeit. Im Innenraum dominiert eine ausgeprägte Geschmackssicherheit bei der Gestaltung bis hin zu liebevollen Details, in Verbindung mit feinen Materialien und einer Verarbeitung, der nur das Attribut „Makellosigkeit“ gerecht wird. Der Sitzkomfort und das Platzangebot fallen klassenüblich aus. Und mit nunmehr 450 Liter Gepäckraumvolumen ist das alte Manko des GS, eines für die Klasse zu kleinen Kofferraums, zumindest akzeptabel kompensiert. Diese konzeptionelle Schwäche war und ist noch immer unverzichtbaren der Unterbringung von Komponenten der Antriebstechnik wie der Batterieeinheit geschuldet. Doch wer mit dem Hybridantrieb grundsätzlich eine dauerhafte Freundschaft schließen will, muss sich, neben dem kleinen Kofferraum, über einige grundsätzliche Dinge im Klaren sein. Er sollte von überdurchschnittlicher Begeisterung für Technik, in diesem Fall den fortschrittlichsten Antrieb, getragen sein und die Bereitschaft mitbringen, die Möglichkeiten und Fähigkeiten dieses Antriebskonzepts durch eine grundlegende Anpassung seines Fahrstils zu erschließen.

Die Laufruhe, die, der Vierzylinder-Benziner im GS 300h mit seinen 2,5 Litern Hubraum vermittelt, ist einfach sensationell. Mit dem Bonus gänzlich ausbleibender Wind- oder Abrollgeräusche herrscht im Innenraum des GS 300h das nervenschonende Geräuschniveau einer fern der Zivilisation angesiedelten Wellnessoase. Da macht die Mehrinvestition in die Highend-Anlage von Mark Levison wirklich Sinn, die während der ersten Ausfahrt eindrucksvoll belegen darf, welchen Verlust die Musikwelt durch den Tod von David Bowie getroffen hat.

Im Komfortmodus verarbeitet das Fahrwerk alle Nicklichkeiten vernachlässigter Fahrbahnbeläge mit luftfederungsmäßiger Begabung und weckt einen gewaltigen Appetit nach Strecken, die in vierstelligen Kilometerangaben gemessen werden müssen. Bei konsequenter Anwendung einer vorausschauenden Fahrweise, die den strammen 1,8-

Tonner möglichst gründlich durch Rollen verzögern lässt und den Bleifuß beim Angasen zu Hause im Keller eingelagert hat, geht der ungläubige Blick während der Fahrt beständig auf die Verbrauchsanzeige des Bordcomputers, die sich nach gut 150 Kilometern bei 6,2 Liter auf 100 Kilometer eingependelt hat.

Natürlich verfügt der aktuelle GS über mindestens so viele Assistenten wie der Vorstand eines DAX-Konzerns. Und wie es sich für diese Spezies ziemt, wirkt sie im Hintergrund dezent und kaum wahrnehmbar. Ob Abstandwarner, Totwinkel-Kontrolleur, Spur-Beauftragter, adaptive Geschwindigkeitsregelung oder Fernlicht-Assistenz, die unter dem Paket „Lexus Safety System+“ zusammengefassten Features, agieren ohne aufdringliche optische oder akustische Signalisation.

Im Alltag stößt der GS 300h in Punkto Dynamik nie wirklich an seine Grenzen. Natürlich kann der GS 450h in dieser Beziehung alles noch viel besser. Bis hin zur Grenze wo Antworten geliefert sind, auf Fragen, die der Verbraucher höchstens in Ausnahmefällen stellt.

Technisch, fahrdynamisch und qualitativ gibt es bei einem Lexus GS nichts, was ihn objektiv gegenüber seiner deutschen Wettbewerber ins Hintertreffen bringt. Nicht einmal eine fehlende ansehnliche Aufpreisliste für Vieles was gut und noch annehmlicher ist. Alleine für die Ausstattung „Luxury Line“ berechnet der freundliche Lexus Händler gegenüber dem Basispreis knapp zusätzliche 15.000 Euro. Und was vielleicht subjektiv beim Image des Markennamens fehlen mag, sollte das technische Image doch zu einem guten Teil kompensieren können. In der automobilen Businessclass ist der neue Lexus GS auf jeden Fall mehr als eine Alternative für chronische Audi-BMW-Mercedes-Verweigerer. (ampnet/tl)

Technische Daten Lexus GS 300h

Länge x Breite x Höhe (m): 4,88 x 1,84 x 1,46

Radstand (m): 2,85

Motor: R4-Benziner, 494 ccm, Direkteinspritzung

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

Max. Drehmoment: 221 Nm bei 4200-5400 U/min

Hybridgenerato: Drehstromsynchronmotor

Leistung: 105 kW / 143 PS

Max. Drehmoment: 300 Nm

Systemgesamtleistung: 164 kW / 223 PS

Kraftübertragung: CVT, Heckantrieb

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,00 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,4 Liter

Effizienzklasse: A+.

CO₂-Emissionen: 107 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 173 kg / max. 465 kg

Kofferraumvolumen: 374 Liter

Max. Anhängelast: 500 kg.

Wendekreis: 11,2 m

Räder: 18 Zoll

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Basispreis: 45 500 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus GS 450h.



Lexus GS 450h.



Lexus GS 450h.



Lexus GS 450h.



Lexus GS 300h.



Lexus GS 300h.



Lexus GS 300h.



Lexus GS 300h.
