

Modellwechsel bei Lexus: Aus GS wird ES

Von Michael Kirchberger

Eine neue Baureihe bei Lexus? Kommt der ES als weitere Mittelklasse-Limousine? Weit gefehlt. Spätestens die Ankündigung, das neue Modell starte als siebte Generation, macht klar: Der GS wird umbenannt. Der ES wurde bislang nur jenseits von Europa verkauft, der GS war dagegen ein europäisch konfiguriertes Auto. Fahrdynamisch, chauffeursorientiert, sportlich. Das hat ihm bei der hierzulande ohnehin nur mäßig erfolgreichen Marke ein besonders schattenreiches Leben beschert. Zu groß, zu mächtig die Konkurrenz, zu exotisch der feine Ableger der Toyota-Tochtergesellschaft, und daher nun das Aus für den ambitionierten Mittelklasse-Lexus.

Der neue ES soll es nun richten, er im Vergleich zu seinem Vorgänger, der sich in Amerika und Asien ganz wacker schlägt, deutlich gewachsen. Die Länge stieg um 6,5 Zentimeter auf 4,98 Meter, die Breite um 4,5 Zentimeter auf 1,87 Meter. Der Radstand hat sich auf 2,87 Meter gestreckt, das sind fünf Zentimeter mehr als bisher und kompensiert weitgehend den geringfügigen Höhenverlust. Denn die Rücksitze können nun niedriger angeordnet werden, da die störenden Radhäuser weiter nach hinten gewandert sind. Die Kopffreiheit bleibt im ES deshalb gut, das Kofferraumvolumen konnte ebenfalls zulegen. Genaue Daten hält Lexus noch zurück, augenscheinlich schafft der neue ES jedoch mehr Gepäck als sein Vorgänger und auch mehr als der verblichene GS.

Möglich macht das die gerade entwickelte GA-K-Plattform, die als neue Architektur künftig für mehrere Modelle des japanischen Premiumanbieters erhalten wird. Sie soll für einen niedrigen Schwerpunkt sorgen, der gut für dynamisches und agiles Fahrverhalten ist. Außerdem ist die neue Konstruktion verwindungssteifer als die alte, der ES wird deutlich leiser als sein Vorgänger, verspricht Lexus. Um 30 Prozent hat man den Einsatz geräuschkämmender Materialien erhöht, das dürfte hörbar sein, oder eben nicht.

Markenbotschaft von Lexus ist der Hybridantrieb. Den gibt es im ES 300h, wo eine nun kompaktere E-Maschine im Ensemble mit einem ebenfalls überarbeiteten 2,5-Liter-Benziner ans Werk geht. 218 PS (160 kW) Leistung stellt das System bereit. 4,5 Liter Benzin werden als Normverbrauch angegeben, der Verbrenner arbeitet im Atkinson-Zyklus, um den Konsum zu zügeln. Das verringert zwar die Laufruhe, die Kooperation mit dem Elektromotor soll dem Vierzylinder jedoch die rauen Manieren austreiben. Als Energiespeicher dient dem Hybridsystem ein Nickel-Metallhydrid-Akku, der ebenfalls kompakter geworden ist und so Platz sparend unter den Rücksitzen genügend Einbauraum findet. Weitere Motorisierungen mit Reihen-Vier- und V-Sechs-Zylinder-Motoren werden länderspezifisch angeboten.

Mit am Start steht Anfang 2019 die sportliche F-Version des ES, die sich neben dem exaltierten Karoserieschmuck durch Leichtmetallräder im 19-Zoll-Format zu erkennen gibt. Die konventionellen Ausführungen haben 17 oder 18 Zoll große Räder. An Bord sind neben den umfangreichen Erweiterungen der Sicherheitssysteme, etwa der Nachtsichtassistent mit Fußgänger- oder Radfahrererkennung, eine High-End-Audioanlage von Mark Levinson, die mit 17 teils aktiven Lautsprechern für perfekten Klang sorgen soll. Der Einstiegspreis in das ES-Modellprogramm wird bei rund 30 000 Euro beginnen, für die vollausgestatteten Spitzenmodelle dürften dann etwas mehr als 60 000 Euro fällig werden.

Gefeiert wurde die Europa-Premiere des ES fast zeitgleich mit seinem globalen Debüt auf der Peking Auto Show in einer erweiterten Lounge am Flughafen von Brüssel, die eigentlich für die Gäste der Star Alliance reserviert ist. So wie hier sind auf den Airports in New York, Dubai und Tokio exklusive Verweilmöglichkeiten für Business-Gäste

entstanden. Alle tragen den Namen „Lounge by Lexus“ und zeichnen sich durch eine besondere Innenarchitektur und exquisites Mobiliar aus. Hier habe man sich einen exklusiven Raum für Akquisen künftiger Kunden geschaffen, heißt es.

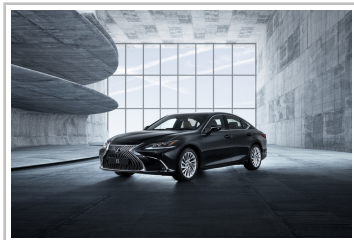
Lexus hat im vergangenen Jahr bei den Verkäufen zugelegt. Sie konnten von rund 2400 auf etwa 3000 Einheiten gesteigert werden. Hauptsächlich ist der Zuwachs jedoch auf die Nachfrage nach den SUV-Modellen NX und RX zurückzuführen, die am allgemeinen Erfolg dieser Fahrzeugkategorie teilhaben. In Europa hat die Toyota-Tochtermarke im vergangenen Jahr 75 000 Fahrzeuge verläuft. Der ES soll mithelfen, den Absatz bis 2020 auf 100 000 Einheiten zu steigern. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Lexus ES.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



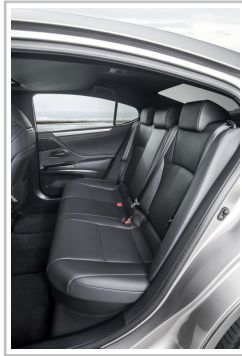
Lexus ES F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



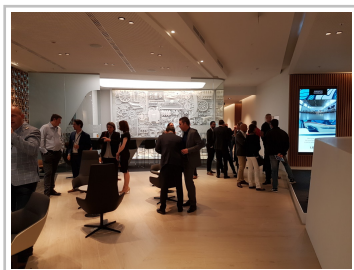
Lexus ES F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



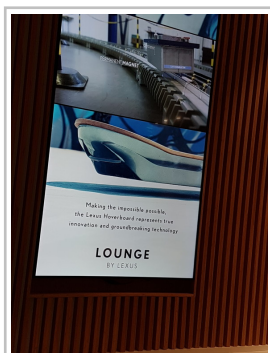
Lexus-Lounge am Brüsseler Flughafen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Lexus-Lounge am Brüsseler Flughafen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Lexus-Lounge am Brüsseler Flughafen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Lexus-Lounge am Brüsseler Flughafen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger