

## Fahrbericht Lexus GS 450h F-Sport: Nur keinen Streit

Von Peter Schwerdtmann

**Hybrid oder Diesel – das ist die Frage, an der Freundschaften zerschellen. Zuviel Herzblut ist im Spiel, wenn es um den heute besten Antrieb geht. Jetzt müssen wir Autofahrer ausbaden, dass beide Seiten anfangs als die weltverbessernden Gutmenschen auftraten und Andersgläubigen den Kampf ansagten. Dabei ist doch alles so einfach: Der Hybridantrieb hat seine Stärken im dichten Stadtverkehr, der Diesel auf der langen Strecke. Der Hybridantrieb zahlt dafür mit höherem Gewicht, der Diesel mit der schlechteren Abgasqualität.**

Streit lohnt sich nicht. Beide Systeme werden uns noch lange begleiten. So kann jeder entscheiden, ob der Diesel oder die Kombination von Benzin- und Elektromotor für ihn geeignet ist. Doch Fahrzeuge wie der Lexus GS 450h F-Sport zeigen, dass es bei einer Entscheidung für den Hybridantrieb nicht nur um Kraftstoffkosten und Umwelt geht. Denn das Typenschild mit dem Zusatz „hybrid“ oder „h“ kann auch zum persönlichen Wohlbefinden beitragen. Ein Lexus wie der GS450 h F-Sport hat den Vorteil, „politisch korrekt“ zu sein. Damit darf man trotz des Preises von wenigsten 71 800 Euro beim Kunden vorfahren, und selbst 254 kW / 345 PS Systemleistung werden einem nicht zum Nachteil ausgelegt.

Zur dieser beachtlichen Systemleistung trägt ein Sechs-Zylinder-Benziner bei, der mit 3,5 Litern Hubraum 215 kW / 292 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute (U/min) und 352 Newtonmeter (Nm) Drehmoment bei 4500 U/min schafft. Der Elektromotor liefert 147 kW / 200 PS und ein Drehmoment von 275 Nm. Beide beschleunigen den fast zwei Tonnen schweren GS450h F-Sport per Heckantrieb in 5,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Bei 250 km/h wird die (abgeregelte) Höchstgeschwindigkeit erreicht. Das klingt eher ambitioniert als politisch korrekt.

Dafür kann der Lexus so manches Dorf ganz ohne oder so manche Innenstadt mit nur kurzen Benziner-Einsätzen leise und ohne nennenswerte Abgasemissionen durchqueren. Wieviel der Lexus von seinem Einsparpotenzial nutzt, liegt auch beim Hybridantrieb an den Vorgaben des Fahrers über das Fahrpedal. Theoretisch, also nach

EU-Norm, braucht der 450h im Schnitt 5,9 bis 6,2 Liter auf 100 km. Tatsächlich lagen wir mit rund sieben Litern in der Innenstadt (innerorts nach Norm 6,5 bis 6,7 Liter) dicht an den Laborwerten. Bei schnellen Autobahnfahrten zwischen Hannover und Hamburg stand die neun vor dem Komma. Wir brauchten auf dieser Strecken 9,2 Liter auf 100 km, so viel wie mit einem Audi A6 Quattro-Benziner mit 310 PS, der parallel zum Lexus mitlief.

Der Lexus erweist sich auch bei den schnellen Autobahnetappen als eines der leisesten Fahrzeuge im Markt. Da vermag auch der Sechszylinder nicht, sich akustisch in den Vordergrund zu drängen. Und das ist gut so, weil das Geräusch, das er und das stufenlos arbeitende (CVT-)Getriebe erzeugen, den Nicht-Hybrid-Fahrer irritieren können. Denn die Motordrehzahl bleibt bei etwa 4000 U/min konstant, während der GS 450h beschleunigt. An diese Zwangskombination von Hybrid und CVT im Hause Toyota muss man sich gewöhnen. Das fällt leicht, weil in diesem Betriebszustand die Leistung beider Motoren und das gemeinsame Drehmoment einen mächtigen Vortrieb erzeugen.

Es geht aber nicht nur schnell und stabil geradeaus. Lexus hat dem F-Sport-Modell einige Elemente mitgegeben, die ihn zu einem agilen, sportlich zu fahrenden Auto europäischen Zuschnitts werden lassen. Dazu gehören 19-Zoll-Räder sowie das adaptive Fahrwerk mit Wankausgleich, die aktive Hinterradlenkung und die elektrische Servolenkung – alle vernetzt. Bei der Ausstattung kann Lexus all die Systeme anbieten, die heute bei Premiummobilen üblich sind, bis hin zu Head-up-Display, Nachtsichtassistent und einer Navigation mit zentralem 12,3-Zoll-Touchscreen

Über diesen Bildschirm werden viele Funktionen des Fahrzeuges, der Anzeigen und des Infotainments nach Art des PC gesteuert: Auf dem breiten Mitteltunnel findet rechts der Unterarm so Platz, dass die Hand den davor liegenden Cursor gut bedienen kann. An das System hat man sich rasch gewöhnt, ebenso wie an die anderen Bedienelemente auf Mitteltunnel, Armaturentafel, Armablage in den Türen und Lenkrad. Das Cockpit zeigt elegante Linien, unterstreicht die Breite des Fahrzeugs und setzt mit Leichtmetall-Pedalerie, klassischen Rundinstrumenten mit unterschiedlicher Beleuchtung und dem Drei-Speichen-Lenkrad sportliche Akzente. Dazu passen auch die elektrisch einstellbaren Sportsitze.

Doch trotz aller Hinweise auf die sportlichen Fähigkeiten der Limousine überwiegt der Eindruck von Luxus und von einem großzügigen Raumangebot. Im neuen GS 450, der seit Sommer 2012 auf dem deutschen Markt angeboten wird, passen Anspruch und Wirklichkeit zusammen. Sogar der Kofferraum wuchs – um mehr als 50 Prozent auf 482 Liter. Wie so oft bei japanischen Hybrid-Fahrzeugen, blieb aber auch beim GS 450h die

Zuladung auf der Strecke. Es sind keine 400 Kilogramm, so viel wie beim Toyota-Zwerg Aygo.

Also doch eher ein Coupé als eine Limousine? Der GS 450h hat vier Türen und doch stützt die sanft abschwingende Dachlinie eher die Coupé-These. Die Gestaltung besonders der Front bedient sich mit den scharfen Kanten im markanten Gesicht eher einer aggressiveren Formensprache, wie sie meist bei Sportwagen anzutreffen ist. Aber das ändert nichts daran. Der Lexus 450h F-Sport ist ein geräumiger, luxuriöser Viersitzer mit sportlichen Fahreigenschaften und einem hohen Aufwand an modernen Technologien, einschließlich eines Vollhybrid-Antriebs, der beides ermöglicht: lautloses Gleiten und eine sportliche Gangart. Doch ist es nicht allein der Antrieb, der diesen Lexus in den Rang einer Alternative zu anderen Premiummobilen erhebt. Da punkten seine Stellung als Ausnahme auf deutschen Straßen ebenso wie seine Leistung, sein ungewöhnliches Äußeres und sein edles Ambiente. (ampnet/Sm)

#### Lexus GS 450h F-Sport

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,85 x 1,84 x 1,46

Motor: Sechs-Zylinder-Ottomotor, 3456 ccm

Leistung: 215 kW / 292 PS bei 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 352 bei 4500 U/min

Elektromotor: 147 kW / 200 PS

Maximales Drehmoment: 275 Nm

Batterie: Nickel-Metallhydrid, 6,5 Ah, 36 kW

Systemleistung: 254 kW / 345 PS

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,9 bis 6,2 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 137 bis 145 g/km (Euro 5) / Effizienzklasse A

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Leergewicht / Zuladung: 1895 bis 1985 kg / 375 bis 455 kg

Max. Anhängelast (gebremst): 1500 kg

Reifen: vorn: 235/40 R19 / hinten 265/35 R 19

Kofferraumvolumen: 482 l

Basispreis: 71 800 Euro

Bilder zum Artikel:



Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.

Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.

Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.



Lexus GS 450h F-Sport.