

Pressepräsentation Lexus F-Sport-Modelle: „Autos mit Würze“

Von Maximilian Keretlow

Sportversionen sollen bei vielen Herstellern das Image braver Serienlimousinen beflügeln. Künftig auch bei Lexus: Die Premium-Marke im Toyota-Konzern will bis Jahresende in allen Modellreihen „F Sport“-Versionen anbieten. Vier stehen bereits im Schaufenster.

GT 86, das neue Toyota-Coupé, Lexus 'F' Sportmodelle: Im Konzern sollen Autos wieder so etwas wie „Würze“ bekommen. In den vergangenen Jahren lag der Focus, wie Konzernlenker Akio Toyoda zugibt, vor allem auf höherer Effizienz und neuartigen Techniken wie dem Hybridantrieb. Für sie wurden Ingenieurs-Kapazitäten und finanzielle Ressourcen vor allem eingesetzt, Sportmodelle wie Celica, 2000 GT, Supra oder MR2 fanden keine Nachfolger.

Was begeisterte Ingenieure bei Lexus freilich nicht daran hinderte, nebenbei und, so wenigstens die Saga, ohne offiziellen Auftrag aus einer biederen IS-Limousine einen Prototypen in der Art des BMW M3 aufzubauen: leichte Mittelklasse-Karosserie, Fünfliter V-8-Motor (aus dem großen LS), härtere Federn, größere Bremsen, die obligaten Spoiler. Erste Versuchsrunden auf dem Fuji-Speedway gerieten so gut, dass die Schöpfer sich trauten, ihr Kind dem Vorstand vorzustellen - der sofort grünes Licht gab zur Entwicklung eines Serienmodells. Wobei die Fuji-Strecke gleich noch Pate stand für den Namen der künftigen Sportversionen: „F Sport“.

Der IS F erschien 2008 und ist noch heute im Programm: besagte fünf Liter Hubraum, 311 kW/423 PS, 0 - 100 in 4,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit (elektronisch begrenzte) 270 km/h. Das Ganze absolut alltagstauglich und verpackt in der normalen IS-Karosserie. Allenfalls die großen Räder, der kleine Heckspoiler und die 8-förmigen doppelten Auspuffrohre lassen die Potenz erkennen. Und der Preis: 70 600 Euro - das Doppelte wie beim Grundmodell IS 250. Die IS-Reihe freilich steht vor der Ablösung.

Noch mehr austoben durften sich die Ingenieure beim Lexus LFA. Ohne Rücksicht auf Serienteile wie beim IS F entwickelten sie ein Cockpit aus Kohlefaser-Kunststoff, befeuert von einem Motor, der an Formel-1-Technik erinnert: V-Zehnzylinder (mit einem für diese Zahl idealen Winkel von 72 Grad), 4,8 l Hubraum, Drehzahlen bis 9000 U/min, 412 kW/560 PS. Er beschleunigt das nur 1500 kg wiegende Gefährt in 3,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und bis auf 325 km/h. Ein wesentlicher Teil der Erprobungsfahrten fand auf dem Nürburgring statt, wie andere Marken verfügt der Toyota-Konzern hier über ein Entwicklungszentrum. 500 Exemplare des LFA wurden von Hand gebaut und sofort verkauft - 50 davon nochmals verstärkt mit „Nürburgring Performance Paket“. Testfahrer Akira Iida umrundete damit den berühmten Eifel-Kurs in sieben Minuten und 14 Sekunden - was ihm und dem LFA höchste Wertschätzung auch seitens sehr schneller Wettbewerber einbrachte. In Deutschland wurden von den 500 LFA-Exemplaren 16 verkauft, für jeweils runde 375 000 Euro, eines davon mit Nürburgring-Performance.

Mit deutlich größeren Stückzahlen rechnet Lexus bei den Serienmodellen. Gute 3000 planen die 31 deutschen Händler (unterstützt von 50 Servicepunkten) für dieses Jahr, womit Lexus-Fahrern noch immer ein exklusiver Auftritt sicher ist. Die Hälfte davon wird auf den CT 200h entfallen, auf die 2011 eingeführte Kompakt-Limousine mit serienmäßigem Hybridantrieb. Die Modifikationen beim Sportmodell beschränken sich auf ein strafferes Fahrwerk mit Querdämpfer vorn (einer Art Domstrebe mit integriertem hydraulischem Dämpfer). Hinzu kommen optische Änderungen z. B. an Stoßfängern, Seitenschwellern und Grill. Die Systemleistung (100 kW/136 PS), die Fahrwerte und der vorbildlich niedrige Verbrauch (3,8 l/87 g) ändern sich nicht, der Preis steigt um gute 5000 auf 34 430 Euro.

Der GS in Sportversion verfügt über ein variables Fahrwerk und über sportliche Designelemente. Die fast fünf Meter lange, opulent ausgestattete und sorgfältig verarbeitete Mittelklasse-Limousine ist jüngst in neuer Form erschienen, sie bildet wieder eine Alternative z. B. zum Audi A6 und zum 5er-BMW. Zu haben ist sie als GS 250 mit 2,5-l-V6-Motor (154 kW/209 PS) und als GS 450h mit 3,5-l-Benzin- plus Elektromotor, Gesamtleistung 254 kW/345 PS. Die Preise betragen 45 200 Euro für den GS 250 und 54 750 für den GS 450h, für F Sport werden (inklusive umfassender Ausstattung und beim GS 450h inklusive Hinterradlenkung) jeweils rund 15 000 Euro mehr aufgerufen.

Drittes Modell mit F Sport-Emblem ist der jüngst in einigen Details überarbeitete RX. Er ist ein luxuriöser SUV, vergleichbar etwa mit dem VW Touareg, dem Volvo XC 90 oder dem Mercedes ML, zu haben als RX 350 mit 3,5-l-Benzinmotor (204 kW/277 PS) und als RX 450h mit demselben V6-Triebwerk plus zwei Elektromotoren. Der zweite sorgt für

den Allradantrieb an der Hinterachse. Die Systemleistung beträgt 220 kW/299 PS, der Normverbrauch nur 6,3 l/145 g CO₂. Die Ausstattungsvariante F Sport unterscheidet sich nicht im Antrieb, wohl aber in Details wie dem strafferen Fahrwerk mit Querdämpfern vorn und hinten sowie eigenständigem rautenförmigem „Diabolo“-Grill. Die Grundpreise betragen 53 150 Euro für den RX 350 und 59 950 für den RX 450h, Zuschlag für F Sport runde 10 000 bzw. 13 000 Euro. (ampnet/low)

Bilder zum Artikel:



CT 200h F.



CT 200h F.



CT 200h F.



Lexus IS-F.



Lexus IS-F.



Lexus IS-F.

Lexus IS-F.



Lexus LFA.



Lexus LFA.
Lexus LFA.



Lexus GS 450h F.



Lexus GS 450h F.

Lexus RX 450h F.



Lexus RX 450h F.



Lexus RX 450h F.