
Vorstellung Lexus LC 500: Balance aus Souveränität und Bissigkeit

Von Axel F. Busse

Ein solch glückliches Händchen hätte man den Lexus-Designern schon bei anderer Gelegenheit gewünscht: Eine augenschmeichelnde Sinfonie aus Metall und Karbon, Glas, Lack und Leder ist das Coupé LC 500 geworden, ein Sportwagen in feiner Balance zwischen traditionellen Stilelementen und zukunftsweisender Formensprache. Obendrein kann er trotz V8-Motorisierung als politisch korrekt gelten: Es gibt ihn nämlich auch als Hybridversion.

Das macht der Toyota-Tochter so schnell niemand nach: Neun von zehn in Deutschland verkauften Lexus sind mit einem Hybridantrieb ausgestattet. Genau genommen waren es dieses Jahr sogar noch mehr, nämlich rund 92 Prozent bis Ende Juli. Klar, dass die neue Fahrmaschine da nicht ohne eine Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor anrollen darf. Der LC 500h tut dies auch und will seine Kunden mit einem komplett neu konstruierten Hybridsystem gewinnen. Die Mehrheit der Käufer aber, so erwartet es jedenfalls der Hersteller, wird sich wohl am alt Hergebrachten bedienen.

Für den fünf Liter großen und 351 kW / 477 PS leistenden V8-Saugmotor werden sich wahrscheinlich mehr als zwei Drittel der Kunden entscheiden – völlig untypisch für die Marke also. Aber verständlich ist es trotzdem, denn solch ein appetitlich angerichtetes Paket aus großvolumigem Bollersound, immensen Leistungsreserven, hohem Ausstattungslevel und exklusivem Markencharakter gibt es heute nur selten. Und dass so etwas noch einmal neu auf den Markt kommt, wird jeden Tag unwahrscheinlicher. Am ehesten könnten noch das in die Jahre gekommene 6er-Coupé von BMW und der Maserati Gran Turismo als Konkurrenten angesehen werden. Auch Jaguars F-Type wird als Wettbewerber genannt, obwohl der ein reiner Zweisitzer ist.

Zur Frage der Sitze im Lexus LC mag es verschiedene Meinungen geben. Offiziell wird das Coupé als 2+2-Sitzer gehandelt, und wer als Erwachsener die hinteren Muldenplätze erklimmt, kann es dort eine Weile aushalten. Vorausgesetzt er gibt den Wunsch auf, eine entspannte Körperhaltung einzunehmen. Besser (und wahrscheinlicher für die Praxis) ist es, die hinteren Sitze gleich als Gepäckraum einzuplanen, denn die 197 Liter Kofferraum (beim Hybrid 172 Liter) stehen dem Anspruch, ein Grand Tourer – also ein Reiscoupé für große Distanzen – zu sein, diametral entgegen. Wer weit reist, braucht mehr Gepäck, und deshalb ist es gut, wenn es „+2-Sitze“ gibt. Dass die Ladekante mit 86 Zentimetern auf SUV-Niveau ist, hat nicht nur für die Statistik Bedeutung.

Die hintere Karosseriebegrenzung ist so hoch und massiv gebaut, um dem Coupé Steifigkeit bei dynamischer Fahrt zu verleihen. Und um die Option auf ein Cabrio offenzuhalten. Zusätzliche Versteifungselemente im Unterbau scheiden angesichts des jetzt schon hohen Gewichts von mehr als 1900 Kilogramm eher aus. Seit der Einstellung des SC 430 hat Lexus nichts Vergleichbares mehr im Angebot, so dass die Idee, ein hoch motorisiertes Coupé zu einem offenen Gleiter mit beweglichem Stoffdach zu machen, die Lexus-Ingenieure bereits umtreiben dürfte. Man kann ihnen nur dazu raten, die Vision auch in die Realität zu übersetzen. Mit dem Mut, der nötig war, das 2012 vorgestellte Concept-Car LS-LC mit nur minimalen Retuschen als Serienfahrzeug herauszubringen, sollte es gelingen, auch einen offenen LC zum Erfolg zu führen.

Der Innenraum des LC tröstet diejenigen unter den Lexus-Fans, die trotz finanziell

ausreichender Möglichkeiten keinen der 500 Superrenner vom Typ L-FA mehr abbekommen haben. Viele Elemente von dessen Innenraumgestaltung finden sich im LC wieder. Besonders charmant wirkt die etagenartig angeordnete Cockpitarchitektur mit ihren aufgesetzten Lederpolstern in vorzüglicher Verarbeitung, den geschmeidigen Formen der Metallapplikationen und den je nach Ausstattung mit Kontrastfarben und -nähten veredelten Polstern. Während andernorts die Reduzierung von Schaltern, Tasten und anderen Bedienelementen propagiert wird, scheint man ihre Fülle bei Lexus noch immer für einen Ausweis technischer Kompetenz anzusehen.

Natürlich ist der LC, was Sicherheits- und Assistenzsysteme angeht, auf der Höhe der Zeit. Grund zur Suche nach besseren Lösungen ist aber im Navigationssystem zu finden, dessen Trackpad-Bedienung nicht nur ausgeprägte feinmotorische Fähigkeiten verlangt, sondern dessen Kartengrafik nebst Entfernungs- oder Ankunftsinformationen so klein geraten sind, dass man sie manchmal nur mit Mühe entziffern kann. Eine gewölbte Scheibe vor dem Monitor kann nicht alle Reflektionen unterbinden. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet so intensiv und zuverlässig, dass sie – zumindest auf dieser Testfahrt – sogar Vorschriften wahrnimmt und ins Head-up-Display einspielt, die für die gewählte Fahrspur gar nicht von Belang sind. Absolute Tauglichkeit als Langstreckenreisewagen ist dem Lexus LC dennoch einschränkungslos zu bescheinigen, denn mit der Testfahrt vollzogen V8 wie Hybrid eine komplette Alpendurchquerung.

Wünsche nach akustisch wirkungsvoller Präsenz stellt der Achtzylinder ebenso zufrieden wie nach einem Ausgleich zwischen Gelassenheit und Bissigkeit. Das Zehn-Gang-Automatikgetriebe ist dafür verantwortlich, dass je nach Fahrstil bei niedrigen Drehzahlen entspannt oder in schnellem Wechsel der Übersetzungen das volle Potenzial an Längs- und Querdynamik erlebbar ist. Sehr gute Sitze halten die Insassen aufrecht, ein niedriger Schwerpunkt (510 mm) und eine feinfühligere Lenkung vermitteln das Gefühl, die Fuhre jederzeit im Griff zu haben. Wird er nicht zu heftig gefordert, bringt der V8 seine Insassen mit zehn bis zwölf Litern je 100 Kilometer ans Ziel, im „Sport+“-Modus und mit Bestzeit-Ambitionen können es schnell 15 werden.

Lediglich beim Anlassen gibt der Motor etwas den Aufschneider, der automatische Gasstoß lässt den Verdacht aufkommen, man hätte versehentlich den Fuß auf dem Pedal gelassen. Ansonsten ist es ein seidiges Triebwerk, das seine Reserven bei Bedarf schlagartig freisetzt. Das tut auch der V6 mit Elektrounterstützung, allerdings ab etwa 4500 Umdrehungen unter einer hochfrequenten Geräuschabsonderung, die mit dem Charakter des Fahrzeugs schlecht vereinbar scheint. Obwohl mit 118 Pferdestärken weniger ausgestattet, fällt dies nicht als Manko ins Gewicht. Agil und über jeden Zweifel erhaben schieben Verbrenner und Elektromotor souverän vorwärts, die etwas bessere Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse gegenüber dem V8 kommt ihm dabei zugute. Flink ansprechend offenbart er in zügiger Abfolge von Berg- und Talfahrt keine Blöße. Auch bei anhaltend hohem Tempo nimmt er sich selten mehr als neun Liter (6,4 nach EU-Norm).

Mit rund 130 Ordnern rechnet Lexus für ein volles Verkaufsjahr in Deutschland. Nur ein oder zwei davon werden zum Basispreis von 99 200 Euro zu den Kunden rollen. Ein Performance-Paket etwa, bestehend aus Carbondach, 21-Zoll-Alus, High-End-Sound-System von Mark Levinson, Head-Up-Display, Allradlenkung, Sperrdifferential und ausfahrbarem Heckspoiler erhöht den Preis um 7500 Euro. (ampnet/afb)

Daten Lexus LC 500 (LC 500h)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,77 x 1,92 (o. Spiegel) x 1,35

Radstand (m): 2,87

Motor: V8-Benziner, 4969 ccm, Direkteinspritzung

(V6-Benziner, 3456 ccm, Direkteinspritzung)

Leistung: 351 kW / 477 PS bei 7100 U/min (220 kW / 299 PS bei 6600 U/min)

Max. Drehmoment: 540 Nm bei 4800 U/min (348 Nm bei 4900 U/min)

(Leistung E-Motor: 132 kW / 179 PS)

Max Drehmoment: 300 Nm

Systemleistung: 264 kW / 359 PS)

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h (250 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 Sek. (5,0 Sek.)

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,5 Liter (6,4 Liter)

CO₂-Emissionen: 263 g/km (145 g/km)

Tankinhalt: 82 Liter

Leergewicht / Zuladung: 1935 kg / 435 kg (1985 kg / 460 kg)

Kofferraumvolumen: 197 Liter (172 Liter)

Bereifung v/h: 245/40 RF 21 / 275/35 RF 21

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Basispreis: 99.200 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Dawo



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus
