

Lexus-Europachef Alain Uyttenhoven: Gelungene Provokation

Von Jens Meiners

In den USA besitzt sie rund 20 Prozent des Premium-Marktes, in Deutschland ist sie weit abgeschlagen: die japanische Nobelmarke Lexus, eine Tochter des Toyota-Konzerns, die immerhin sieben Baureihen in einem Preisspektrum von 26 950 Euro für den kompakten CT 200h bis zu 132 800 Euro für die Luxuslimousine LS 600h anbietet. Beiden Modellen ist gemein, dass Sie über einen Hybridantrieb verfügen - und dieser Markenschwerpunkt soll erhalten bleiben, sagt Lexus-Europa-Chef Alain Uyttenhoven im Gespräch mit unserer Redaktion: "Hybrid ist die Signatur der Marke."

Während Lexus bei den Verkäufen in Deutschland im unteren vierstelligen Bereich liegt, sind die Zahlen auf europäischer Ebene erfreulicher: 70 000 Einheiten sollen es dieses Jahr werden, das Ziel liegt bei 100 000 Verkäufen im Jahr 2020. Für Wachstum soll ein engmaschigeres Händlernetz sorgen - und ein frisches Portefeuille. Besonders der kompakte SUV namens NX kommt gut an; jetzt hat Lexus außerdem den sportlichen Hecktriebler IS aufgefrischt.

Im Frühjahr 2017 kommt das Oberklasse-Coupé LC hinzu, ein hinreißend gezeichneter Gran Turismo, der mit V6-Hybridantrieb oder klassischem V8 auf den Markt kommt. Es handelt sich dabei vor allem um ein Image-Auto, genau wie die leistungsstarken Derivate der klassischen Baureihen namens RC F und GS F. Auch wenn sie selten verkauft werden: Die Hochleistungs-Boliden haben dem Image der Marke geholfen und sie kurbeln den Verkauf sportlicher Ausstattungspakete an: 25 Prozent der vier- und sechszylindrigen Lexus-Modelle werden mit dem F-Sport-Paket verkauft, das vor allem kosmetische Änderungen enthält.

Egal, welches Modell man betrachtet: Das Design der Marke, definiert über die spindelförmige Kühlermaske und scharfe Kanten, polarisiert. Doch Uyttenhoven ist überzeugt, dass die neue Formensprache der Marke guttut: Man wolle den Kunden etwas

individuelles bieten. "Die Rückmeldung aus dem Markt ist sehr positiv."

Auf schärfere Emissions- und Verbrauchsvorschriften ist Lexus übrigens bestens vorbereitet: Einen Diesel gibt es – nach einem enttäuschenden Intermezzo beim IS-Vorgängermodell – schon lange nicht mehr, dafür ist jede Baureihe mit Vollhybrid-Antrieb zu bekommen.

Mit der Einführung von Plug-In-Hybriden mit nochmals größerer elektrischer Reichweite und Ladefunktion kann sich Lexus Zeit lassen: Man schafft die kommenden Regulierungen auch so – und spart sich einen Großteil der schweren Akkumulatoren, die bei Plug-In-Modellen benötigt werden. Sobald nennenswerte Nachfrage entsteht, kann die Plug-In-Technik relativ kurzfristig eingeführt werden. (ampnet/jm)



Alain Uyttenhoven.



Lexus liefert das einmillionste Hybriddmodell, einen NX 300h, aus (v.l.): Italien-Chef Mariano Autuori, Händler Franco Spotorno, Kunde Aldo Pirronello, Europa-Chef Alain Uyttenhoven und Andrea Carlucci, CEO von Toyota Italien.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Mercedes-Benz GLC 43 4MATIC Coupé.



Virtueller Rennwagen: Lexus LF-LC GT Vision Gran Turismo.
