

Fahrbericht Lexus LC 500: Sauger geht vor Hybrid

Von Axel F. Busse, cen

Wer sich als Innovationstreiber bei alternativen Antrieben hervorgetan hat, darf auch das Althergebrachte pflegen. So könnten die Überlegungen gelaute haben, die dem Lexus LC 500 einen V8-Saugmotor bescherten. Wobei das nur die halbe Wahrheit ist: Es gibt ihn auch als Hybrid. Wir widmen uns im Praxistest aber dem frei atmenden Fünf-Liter-Boliden, der bei den Kunden eindeutig die beliebtere Version ist.

Schon bevor Konzernchef Akio Toyoda die Devise „no more boring cars“ („keine langweiligen Autos mehr“) öffentlich formulierte, gab es mutige Designer in den Studios des japanischen Herstellers. Das war 2012 zu sehen, als Lexus auf der Detroit Auto Show das Konzeptfahrzeug LC-LF enthüllte. Dass es kaum verändert zu einem Serienmodell würde, ahnte damals noch niemand. Aber heute kann man den maßgeblichen Designer Tadao Mori nur beglückwünschen.

So zeichnet man die Klassiker von morgen. Nur einmal hat Lexus etwas Vergleichbares hervorgebracht, doch der exorbitant teure Karbon-Renner LF-A war zu schnell ausverkauft, als dass die Wohlhabenden dieser Welt ihn sich in ausreichender Stückzahl hätten in die Garage stellen können. Lange Haube, tief sitzender Grill und schmales Greenhouse verpackt in weiche, fließende Linien – das ist, was man einen Hingucker nennt. Das Doppel-Trapez des Frontgrills wird von den Kanten am Heck zitiert und die messerscharf geschnittenen Konturen der Leuchtengläser setzen einen anregenden Kontrast zu den geschmeidigen Proportionen. Die rautenförmigen Auspuffblenden fügen sich stilistisch erstklassig in die Gesamtoptik ein, die dahinter zum Vorschein kommenden Doppelendrohre für sich wirken zu lassen, wäre aber auch kein Fehler gewesen.

Schönheit und Funktionalität lassen sich nicht immer vollendet versöhnen, und so bleiben bei den versenkbaren Türgriffen, die man so ähnlich auch bei Aston Martin und Jaguar findet, Wünsche in der Handlichkeit offen. Der Zugang zu dem mit 192 Litern bescheiden ausgefallenen Kofferraum liegt mit 85 Zentimetern höher als bei manchen SUV. Die in die Spoilerlippe integrierte Rückfahrkamera leistet beim Rangieren gute Dienste. Der Verzicht auf eine Entriegelungstaste (zum Beispiel im Markenlogo darunter) lässt nur die Möglichkeit, das Gepäckabteil vom Innenraum aus oder per Schlüsseltaste zu öffnen.

Die beabsichtigte Teilhabe an der Luxusklasse bringt jeder Quadratzentimeter der edel gestalteten Innenarchitektur zum Ausdruck. Wegen der starken Scheibenneigung heizt sich die Kabine leicht auf, doch das Gebläse der Klimaautomatik ist kräftig. Unvermeidlicher Nebeneffekt der schrägen Front- und Heckfenster: Besonders bei hellem Interieur können störende Reflektionen in den Scheiben auftreten.

Angenehm unkonventionell ist die etagenförmige Anordnung der Bedienebenen im Cockpit, jedes Element bezogen mit feinem Leder. Parallel angeordnete Haltegriffe für den Beifahrer betonen eher die Fahrerorientierung des Funktionsbereiches, als dass sie wirklich nötig wären. In den sehr konturiert ausgeformten und mit kräftigen Seitenwülsten versehenen Sitzen kann auch der Passagier der Querschleunigung gut widerstehen.

Geradezu putzig muten die hinteren Fußmatten im Format 16x30 Zentimeter an. Da aber die rückwärtigen Sitze für Insassen jenseits des Grundschulalters ungeeignet sind, werden sie häufiger für das Abstellen von Transportbehältnissen genutzt. Um Zugang zu schaffen und den Fahrersitz Richtung Lenkrad zu bewegen, ist ein unhandlich angebrachter Klappgriff vorgesehen, der einen Elektromotor in Tätigkeit setzt. Es vergehen fast zehn Sekunden, bis der Sessel seine Endposition erreicht hat – eine Geduldsprobe für alle, die

gerade einen schweren Einkaufskorb in der Hand halten. In dem flachen Kofferraum bringt man das Utensil nur unter, wenn der Tragebügel klappbar ist.

Eine Neuentwicklung ist der V8-Sauger nicht, er wird auch im GS-F und im RC-F angeboten. Seine Einbaulage im LC 500 platziert ihn so, dass er zu einer ausgewogenen Gewichtsverteilung beiträgt. Über 32 Ventile befüllt die Direkteinspritzung die genau 4969 Kubikzentimeter großen Brennräume mit Gemisch. Bei 7100 Umdrehungen werden 477 PS (351 kW) freigesetzt, allerdings hat man nicht den Eindruck, dass das Aggregat damit am Ende seiner Möglichkeiten angekommen sei. Schon weit darunter, bei 4800 Umdrehungen wird das maximale Drehmoment von 540 Newtonmetern erreicht, das ausschließlich an die Hinterachse transportiert wird.

Lexus kann sich rühmen, für die Portionierung der Antriebskräfte ein einzigartiges Zehn-Gang-Automatikgetriebe im Angebot zu haben. Dessen Qualitäten erfährt man am besten in einem der beiden Sportmodi, die mittels Drehknopf oberhalb des Hauptdisplays aktiviert werden. Die lernfähige Elektronik passt sich im Nu dem Fahrstil an und streut bei forcierter Gangart auch gern mal wohltönendes Zwischengas ein. Überhaupt trägt der fette Sound des Achtzylinders enorm zum Fahrvergnügen bei. Bei starker Verzögerung ist die Schaltbox ebenso auf der Hut und rastet mehrere Stufen zurück, um maximale Durchzugskraft ausgangs der Kurve bereit zu stellen.

Oft erweisen sich Luxus-Sportwagen in der Praxis behäbiger als das Datenblatt es vermuten lässt, denn die Testfahrzeuge werden bis unters Alcantara-Dach mit teuren (und gewichtigen) Zusatzausstattungen gepackt. Da der LC 500 ab Werk so ziemlich alles mitbringt, was das Autofahren komfortabel und sicher macht, war es auch keine Überraschung, dass der Testwagen sich mit 1970 Kilogramm Live-Gewicht genau im vorgesehenen Limit bewegte. Dem Temperament des Antriebs erwies sich das Fahrwerk einschränkungslos gewachsen, wobei in den Sporteinstellungen durchaus noch etwas mehr Härte angemessen gewesen wäre. Die elektrische Servolenkung passt eher zum Eco-Modus und zu einem Cruiser, bei dynamischer Fahrweise ist das Gefühl des unmittelbaren Zugriffs auf die Lenkachse nicht sehr ausgeprägt.

Das Maß lautet „Premium“ und Lexus ist es hoch anzurechnen, dass der Hersteller statt endloser Optionslisten ein Rundum-Sorglospaket für die Kunden schnürt. Komfort- und Sicherheitseinrichtungen der neuesten Generation sind in der Anzahl und Wirkungsweise vorhanden, wie man es von einem Sportcoupé dieser Preisklasse erwarten darf. Dass gute Absichten allein nicht reichen, sondern auch einer überzeugenden Umsetzung bedürfen, ist am Infotainmentsystem zu erkennen.

Die Navigation auf dem vergleichsweise kleinen und weit vom Fahrer entfernten Bildschirm per Touchpad bedarf feinmotorischer Übung und zum Beispiel für die Aktivierung der Sitzbelüftung sind fünf Einzelschritte vonnöten. Tasten oder ein Drehrad wären da sinnvoller. Außerdem ist die Abdeckungsscheibe des Monitors nicht entspiegelt. Die Detailtiefe der Navi-Karte ist ausbaufähig, kleinere Gewässer zum Beispiel entfallen völlig.

Ein Auto für einen fast sechststelligen Basispreis kann man schwerlich als Sonderangebot bezeichnen. Doch in den USA ist die Sensibilität für Anschaffungskosten und den erhältlichen Gegenwert offenbar besser ausgeprägt als hierzulande. Während dort 2017 ein LC 500 auf 6800 neu zugelassene Pkw kamen, lag das Verhältnis in Deutschland bei 1 : 59 650. Mit dem Inhalt des 82 Liter großen Tanks kommt man in der Praxis etwa 600 Kilometer weit, die häufige Verwendung der Sportmodi kann den Aktionsradius auf 450 Kilometer verringern.

Fazit: Der LC 500 mit V8-Motor ist zu Recht die bevorzugte Variante des rassigen Lexus-Coupés. Souveräne Performance und ansprechende Soundkulisse treffen sich mit außergewöhnlichem Komfort- und Ausstattungsniveau. Kostenfrei dazu gibt es hohe

Exklusivität, denn bei zweistelligen Zulassungszahlen darf man sich der Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer sicher sein. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Lexus LC 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
