
Interview mit Lexus-Europachef Pascal Ruch: Wasserstoff ist eine Alternative

Von Walther Wuttke, cen

Lexus bringt Anfang nächsten Jahres mit dem RZ 450e sein erstes Modell, das auf einer reinen Elektroplattform steht. Bis zum Ende Jahrzehnts plant die Premiummarke des Toyota-Konzerns eine ausschließlich elektrische Modellpalette – wenigstens für die Märkte mit einer ausreichenden Infrastruktur. Über die Planungen der Marke sprach Walther Wuttke mit Europachef Pascal Ruch.

Lexus will bis zum Jahr 2030 eine vollelektrische Marke sein. Gibt es dann keine Modelle mit Verbrennungsmotoren in Europa?

„Wir haben die Absicht, bis 2030 vollelektrisch zu sein, und wir wollen diese Technik in den Märkten mit einer ausreichenden Infrastruktur anbieten. Wir werden in den kommenden Jahren sehen, wie sich die Situation entwickelt, wobei Europa sehr unterschiedlich aufgestellt ist. Es wird auch dann wahrscheinlich noch Länder geben, in denen die Ladeinfrastruktur nicht ausreicht. Unser Ziel bleibt aber, da wo es möglich ist, ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge anzubieten.“

Wie wird im Jahr 2030 die Modellpalette aussehen? Wird sie dann dem Angebot von heute entsprechen?

„Unsere aktuellen Segmente werden wir auch in Zukunft besetzen. Ich schließe aber nicht aus, dass wir in absehbarer Zukunft in Segmenten präsent sein werden, wo Lexus bisher nicht unterwegs ist. Wir sehen viele Möglichkeiten in allen Klassen und Karosserieformen. Unter anderem können wir uns durchaus einen kompakteren Lexus vorstellen.“

Welche Rolle spielt bei Lexus der Wasserstoffantrieb? Die Technik ist ja im Konzern vorhanden und hat sich bewährt. Wäre die Brennstoffzelle nicht gerade für Lexus eine gute Alternative für batterieelektrische Modelle?

„Das ist nicht ausgeschlossen. Unser Ziel ist definitiv, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und in Zukunft CO₂-neutral zu werden. Wir meinen, dass dies technologieneutral geschehen sollte. Ob wir das mit batterieelektrischen Modellen oder mit Wasserstoff erreichen, ist unsere Entscheidung. Die Technik ist im Konzern vorhanden. Es gibt zwar noch keine konkreten Pläne, doch es ist nicht ausgeschlossen, dass wir diese Technologie bis zum Ende des Jahrzehnts anbieten. Wasserstoff ist bei Toyota für alle Marken im Gespräch, und natürlich auch bei Lexus. Dass er eine gute Alternative wäre, steht außer Frage.“

Lexus steht für eine gehobene Art der Mobilität. Nun ist der Elektromotor der große Gleichmacher und lässt die unterschiedlichen Eigenschaften der Marken verschwimmen. Wie übersetzt Lexus seine Philosophie in die Elektromobilität?

„Das versuchen wir bereits mit dem RZ 450e zu erreichen, und wir werden uns damit in Zukunft verstärkt beschäftigen. Der RZ steht für die Qualitäten, die man bei Lexus kennt. Die neue Plattform, die ausschließlich für den Elektroantrieb entwickelt wurde, erlaubt es uns, die typischen dynamischen Lexus-Eigenschaften mit dem Elektroantrieb zu kombinieren. Hinzu kommt die neu entwickelte Technologie Direct 4 und unsere One Motion Grip Lenkung, die beim Fahrerlebnis eine Differenzierung gegenüber anderen Modellen ermöglichen. Mit diesen Elementen können wir uns deutlich von den Fahrzeugen abheben, die bereits auf dem Markt sind.“

Der RZ 450e hat mehr als 300 PS und wird bei 160 km/h ausgebremst. Ist das nicht ein

Widerspruch? Wäre weniger Leistung nicht eine Möglichkeit, um die Reichweite zu optimieren?

„Ganz offen und ehrlich gesagt, gibt es außerhalb von Deutschland kaum Möglichkeiten, schneller als 160 km/h fahren zu können. Wir haben versucht, die beste Balance zwischen Effizienz, Reichweite und dem Gewicht der Batterie zu finden. Am Ende des Tages mussten wir uns entscheiden, was wir anbieten. Die größte Reichweite? Aber dann braucht man eine größere Batterie. Natürlich kann man auch mit der Geschwindigkeit spielen, doch das ist für höchstens 0,1 Prozent der Kunden entscheidend. Wir haben uns für mehr als 400 Kilometer Reichweite und der höchstens Effizienz, die es aktuell auf dem Markt gibt, entschieden. Die liegt mit einem Verbrauch von 18 Kilowattstunden um 20 Prozent unter dem Niveau unserer Mitbewerber. Heute ist für viele Käufer die Reichweite entscheidend, doch das wird sich ändern, wenn die Strompreise weiter steigen werden.“

Ist es denkbar, dass Lexus in Zukunft auch in Europa produziert? Oder reichen die Stückzahlen noch nicht aus, um diesen Schritt zu wagen?

„Die Stückzahlen würden ausreichen, es gibt aber keine konkreten Pläne. Das Thema Elektrifizierung hat allerdings mehrere Dimensionen. Man muss dabei nicht nur an das Auto, sondern auch an die Art und Weise denken, wie man das Auto produziert, und da muss ein Hersteller wie Toyota überlegen, wie sich die beste Ausrichtung langfristig gestalten lässt. Und deshalb gibt es entsprechende Überlegungen, aber nichts Konkretes.“

Ist Lexus angesichts der gestörten Lieferketten lieferfähig?

„Wir müssen wie die gesamte Industrie mit Lieferengpässen leben. Wir versuchen, die Lieferzeiten zu reduzieren, aber das ist eine sehr unsichere Situation. Noch gibt es keine Stabilität, deshalb kann ich keine Aussage machen, wann sich die Situation stabilisiert.“

Den RZ 450e kann man bereits reservieren. Wann wird die Reservierung in eine Bestellung umgewandelt?

„Das wird im Sommer sein, wenn wir den endgültigen Preis festgelegt haben. Die Produktion startet im Oktober, so dass die ersten Modelle Ende des Jahres oder im Januar, Februar ausgeliefert werden.“

Spielt die Feststoffbatterie bei Lexus eine Rolle, und wann kommt das erste Modell mit dieser Technik?

„Wir arbeiten an dieser Technik, und wir werden diese Batterie in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts in einem Modell auf den Markt bringen.“

Wie sehen Sie die Zukunft für Lexus in Deutschland?

„Mit der wachsenden Zahl von Elektromobilen und Plug-in-Modellen sehe ich ein Marktpotenzial in Deutschland von bis zu 8000 Fahrzeugen.“ (Walther Wuttke, ceo)

Bilder zum Artikel



Lexus-Europachef Pascal Ruch im Gespräch mit Walther Wuttke.

Foto: Autoren-Union Mobilität/harald Dawo
