

---

## Lexus LBX: Der Kleinste soll's richten

Von Walther Wuttke, cen

Etwas muss man den Verantwortlichen bei Toyotas Premiummarke Lexus lassen: Aufgeben gehört nicht zu ihrem Vokabular, und deshalb steht demnächst mit dem kleinen LBX ein neuer Hoffnungsträger bei den Händlern. Im kommenden Jahr rollt der bislang kleinste Lexus überhaupt auf den Markt und soll vor allem die Kundschaft ansprechen, die sich bisher noch nicht mit der 1989 gegründeten Marke beschäftigt haben. Rund 25.000 Einheiten sollen in Zukunft jährlich in Europa abgesetzt werden, um so in die Nähe von 100.000 Zulassungen zu kommen. Aktuell verkauft Lexus in Europa rund 70.000 Fahrzeuge im Jahr.

Seine Sonderstellung im Modellprogramm verraten bereits die drei Buchstaben LBX, die für „Lexus Breakthrough Crossover“ stehen sollen. Die Modellbezeichnung stellt das viertürige und 4,20 Meter lange City-SUV auf eine Ebene mit dem Supersportwagen LFA, wenigstens was die Zahl der Buchstaben angeht. Während der LFA das Portfolio der Marke nach oben abrundet, verspricht der LBX den Einstieg in die Lexus-Welt und soll vor allem jüngere Kunden ansprechen. Hinter dem neuen Modell steht das durchaus anspruchsvolle „Ziel, das konventionelle Konzept eines Luxusautos in Frage zu stellen“, beschreibt Chefingenieur Kunihiko Endoh die Ausrichtung des kompakten LBX.

Für den LBX mussten die Entwickler die Kleinwagen-Plattform GA-B, die auch der Yaris Cross nutzt, anpassen. „Bei unserem ersten Entwurf sind wir gründlich an unseren Ansprüchen gescheitert, und erst nachdem wir die Basis noch einmal überarbeitet hatten, haben wir das gewünschte Design gefunden“, blickt Chefdesigner Simon Humphries zurück. Der City-SUV rollt auf 18-Zollrädern mit einem neu entworfenen „Diabolo“-Kühlergrill auf die Straße. Den Designern gelang dabei das Kunststück die für die Marke typische wuchtige Frontpartie zu „entschärfen“ und gleichzeitig die Markenidentität zu erhalten. Das gilt ebenfalls für das Karosseriedesign, das sich nahtlos in die Lexus-Formensprache einpasst.

Auch der Innenraum entspricht mit seinen edlen Materialien und der tadellosen Verarbeitung den Lexus-Ansprüchen. Trotz der überschaubaren Abmessungen ist für vier Menschen ausreichend Platz, und, das versprechen die Entwickler, es herrscht während der Fahrt die für die Marke typische Ruhe, sodass die optionale Audioanlage von Mark Levinson ihre Stärken ausspielen kann. Der Mensch hinter dem Lenkrad blickt auf eine aufgeräumte Informationszentrale, die durch ein Head-up-Display ergänzt werden kann. Über den zentral angeordneten 9,8 Zoll großen berührungsempfindliche Monitor wird das Infotainment gesteuert. Außerdem reagiert der Assistent „Hey Lexus“ auf Sprachbefehle. Der Gepäckraum ist mit 332 Litern überschaubar dimensioniert und nur über eine recht hohe Ladekante zu befüllen. Bei der Allradversion verringert sich das Volumen auf 240 Liter.

Als Antrieb kommt ein Hybridsystem zum Einsatz, bei dem ein 1,5-Liter-Dreizylinder (mit Ausgleichwelle zur Vermeidung von Vibrationen) mit einem Elektromotor kombiniert ist, die zusammen eine Systemleistung von 136 PS (100 kW) erreichen. Die Abteilung Energiespeicherung übernimmt ein bipolarer Nickel-Metallhydrid-Akku, der vor allem eine kräftigere Unterstützung durch den Elektromotor ermöglichen soll. In 9,2 Sekunden ist so Tempo 100 erreicht, und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h. Ein zweiter Elektromotor im Heck lässt den LBX zum Allradler mutieren. Für die Sicherheit ist die neueste Generation des Lexus Safety System + verantwortlich. Ob in Zukunft auch eine vollelektrische Variante geplant ist, lassen die Lexus-Verantwortlichen offen. „Warten wir ab, was die Zukunft bringt“, erklärt ein Markensprecher.

Der LBX kommt in verschiedenen Ausstattungsvarianten auf den Markt, die Lexus als „Atmosphären“ definiert. Neben den Einstiegsmodell stehen die „Atmosphären“ Elegant und Relax in der Preisliste, bei denen vor allem die hochwertige Anmutung im Mittelpunkt steht. Bei Emotion und Cool werden die sportlicheren und dynamischeren Eigenschaften

---

angesprochen. Außerdem lässt sich der LBX so personalisieren, dass „der Kunde am Ende ein einmaliges Fahrzeug besitzt“, erklärt Europachef Dimitris Tripositis.

Der Preis für das kleinste Modell im Portfolio ist noch nicht festgelegt, sagen die Markensprecher, und flüchten sich in die übliche Formulierung eines dem Wettbewerb angepassten Preises – was immer das sein mag. Aktuell beginnt der aktuelle Einstieg in die Lexus-Welt bei rund 40.000 Euro für den UX. Also wird der LBX vermutlich als erster Lexus irgendwo im Bereich der 30.000er-Marke liegen. (cen/ww)

---

## Bilder zum Artikel



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



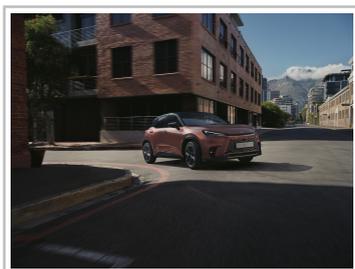
Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



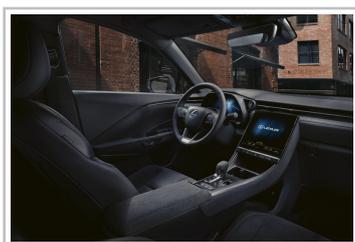
Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus LBX.

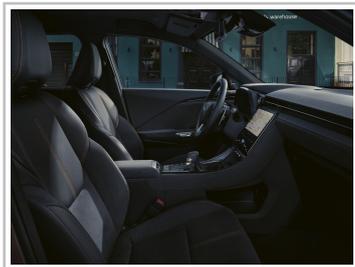
Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---



Chefingenieur Kunihiko Endoh am Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Chefdesigner Simon Humphries am Lexus LBX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus

---