

Die Konkurrenz wird größer...

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 22. August 2005 um 19:45

Hallo,
AMS hat den Lexus einem Einzeltest unterzogen.
Ein Konkurrent wird das wohl nicht:

Lexus RX 400h: Strom-Linie

Mit Elektrohilfe mehr Kraft und weniger Verbrauch - das ist das Credo des Lexus RX 400h mit Hybridantrieb. Kann der dreimotorige Geländewagen - mit einem Benzinmotor und zwei Elektroantrieben - auch halten, was er verspricht?

Hinzu kommen zwei Planetengetriebe, ein Generator, ein Satz Batterien - schon die Zutaten können die Vorstellungskraft überfordern. Doch nicht die Ansammlung von Aggregaten macht das Wunder namens Lexus RX 400h aus. Die wahre Kunst liegt in der Regie des Zusammenspiels. Und da ist zumindest eines klar: Lieber würden sich die Ingenieure die Zunge an die Tür nageln, als die staunende Konkurrenz in ihr Geheimnis einzuweihen.

Der Lexus ist keine Schönheit. Spur und Radstand wirken unter der 4,8-Meter-Karosserie etwas kümmerlich. Das hochbeinige Gefährt taugt ungeachtet des Preises (ab 49.750 Euro) kaum zum Eindruckschinden. Das gilt auch für den Blick ins Innere: viel silbriges Plastik, im Stil eher Ghettoblaster als High-End-Apparat.

Nüchtern betrachtet gibt es indes wenig auszusetzen. Die Verarbeitung weckt Vertrauen, die Bedienung fällt leicht, an Platz mangelt es ebenfalls nicht. Der Fahrer sitzt relativ hoch hinter dem Lenkrad, aber bequem. Auch hinten weilt man gern, zumal zusätzlich zur Längsverstellung noch die Lehnenneigung justiert werden kann. Kein Grund zum Klagen mithin, es sei denn, es muss viel Gepäck verstaut werden. Der hohe Ladeboden lässt das Kofferraumvolumen auf 439 Liter schrumpfen.

Auf den ersten Blick ein ganz normales Auto.

Ein Eindruck, der sich freilich verflüchtigt, sobald der Fahrer den Zündschlüssel dreht. So oft man es auch probiert: Hier zündet nichts. Um so überraschender, dass sich der Lexus beim Gasgeben lautlos in Bewegung setzt. Das Geheimnis: Beim Anfahren bewegt sich der Wagen zunächst rein elektrisch, und wer es nicht eilig hat, kann diesen Zustand bis Tempo 50 und mehr beibehalten.

Das funktioniert, solange die drei unter den Rücksitzen verstauten Batterien genügend Saft haben. Ihnen kommt zugute, dass beim Verzögern des Autos automatisch nachgeladen wird.

Dann aktiviert das System einen Generator, nutzt also kinetische Energie. Reicht das nicht aus, muss allerdings der Benzinmotor ran. Dabei handelt es sich im Prinzip um den gleichen, der auch im RX 300 Dienst tut: ein V6, der aus 3,3 Liter matte 211 PS und 288 Nm realisiert.

272 PS leistet das Gesamtsystem, doch der Augenöffner sind die 824 Nm Drehmoment, die schon aus dem Stand bis 20 km/h bereitstehen. Dergleichen schafft eben nur ein E-Motor, der hier mit 650 Volt auch noch bis zu 167 Zusatz-PS locker macht. Addiert man die Leistung des zweiten, für den Antrieb der Hinterräder zuständigen Drehstromaggregats (68 PS), kommen 446 PS zusammen - theoretisch zumindest, denn das Antriebsmanagement sorgt dafür, dass sich die Leistungsspitzen nicht summieren, sondern ergänzen.

In der Praxis führt diese Gemengelage zu eindrucksvollen Resultaten. Der Lexus schießt aus den Startlöchern wie von der Tarantel gestochen. In 8,2 Sekunden erreicht man 100 km/h, auch danach fehlt es nicht an Vorwärtsdynamik.

Bei hohen Drehzahlen singt der V6 ein schauriges Lied.

Bei Tempo 200 ist allerdings Schluss, denn mehr möchte Toyota der Technik vorerst nicht zumuten. Ein weiterer Wermutstropfen: Die Planetengetriebe des Hybridantriebs fungieren zugleich als stufenlose Automatik - entsprechend ist der akustische Eindruck.

Die Hinterräder werden nur elektrisch versorgt, so braucht man weder Differenzial und Verteilergetriebe noch Kardanwelle. Allerdings taugt das Auto kaum zur Überwindung natürlicher Hindernisse: Der Heckantrieb dient hier zur Wahrung der Stabilität und wird nach Bedarf von der Fahrdynamikregelung aktiviert.

Und so gebärdet sich dieser SUV auf der Straße auch erfreulich zivil und weitgehend unproblematisch. Das bei Autos dieses Genres übliche Untersteuern macht sich erst bei höheren Kurvengeschwindigkeiten bemerkbar, der Lexus lässt sich ebenso mühelos wie zügig bewegen.

Bleibt zum Schluss noch die Frage, um die sich der ganze Aufwand dreht: Wie sparsam ist der Hybrid wirklich? Fest steht, dass der Testwagen mit einem Gesamtdurchschnitt von nur 10,1 Liter pro 100 Kilometer im SUV-Vergleich Maßstäbe setzte. Eine detaillierte Betrachtung gibt aber ein zwiespältiges Bild: Mit 7,8 Liter hervorragend der Verbrauch im reinen Stadtverkehr, was einleuchtet. Günstig auch die Werte bei gemäßigter Fahrt auf Landstraßen (7,2 Liter/100 Kilometer) und Autobahnen (9,3 Liter/100 Kilometer). Vorbei ist es mit dem Hybridvorteil indes, wenn man die Leistung ausschöpft. Dann konsumierte der Lexus im Verbrauchstest nämlich bis zu 16,7 Liter auf 100 Kilometer. Wahre Wunder sind offenbar selbst bei Toyota unmöglich. Wer beim Fahren mitdenkt, kann in der Tat Sprit sparen. Beeindruckend die Harmonie des Hybridantriebs, ansonsten beschränken sich die Qualitäten des Nobel-SUV auf guten Durchschnitt.

Technische Daten

Leistung

155 kW (211 PS)

Beschleunigung 0-100 km/h

8.2 s

Elastizität 80-120 km/h im höchsten Gang

k. A.

Höchstgeschwindigkeit

200 km/h

Testverbrauch

10.1 L/100 km

Bremsweg aus 100 km/h

40.6 m

Grundpreis

58.900 €

Gruß