

AUTOMOBILE

Glatte Grotte

Mit einem neuen Einstiegsmodell will Toyota die Luxusmarke Lexus in Europa endlich auf Stückzahlen bringen. Die Händler werden langsam ungeduldig.

Bei der demoskopischen Gliederung der automobilen Menschheit prägte das Toyota-Marketing kürzlich einen neuen Begriff. Er umfaßt „35- bis 45-jährige mit hohem Selbstbewußtsein und kompromißloser Einstellung“ und lautet „GTI-Generation“.

Wenn die Schläfenhaare zu ergrauen beginnen, steigen Angehörige dieser Bevölkerungsgruppe gewöhnlich auf sportliche Limousinen um, vorzugsweise von BMW, Mercedes oder Audi. Japanische Hersteller wurden von dieser kaufkräftigen Klientel bisher gemieden. Es mangelte an attraktiven Produkten aus Fernost.

Mit dem neuen Lexus IS 200, einer Sportlimousine im Format der Dreier-Reihe von BMW, will Toyota diese Lücke jetzt schließen. Der größte japanische Autohersteller zog dafür etliche Register erlesener Fahrzeugtechnik.

Chefentwickler Nobuaki Katayama entschied sich für einen Sechszylinder-Reihenmotor, die beste, aber auch teuerste Lösung. Wegen der hohen Fertigungskosten kehrten sogar die Mercedes-Entwickler diesem Prinzip inzwischen den Rücken und entschieden sich für den günstigeren, aber weniger lauffähigen V6-Motor.

Das seidenweich laufende und im oberen Drehzahlbereich kehlig trompetende



Neuer Lexus IS 200: Kehlige Trompete, seidenweicher Lauf

155-PS-Aggregat des Lexus IS 200 bewies bei ersten Testfahrten in der vergangenen Woche höchstes Niveau, ebenso wie Fahrwerk und Sechsgang-Getriebe.

Mit einem Grundpreis von 49 700 Mark ist der Lexus IS 200 um etwa 8 bis 15 Prozent günstiger als vergleichbar ausgestattete Konkurrenten deutscher Hersteller. Er soll die Vorhut einer gewaltigen Modelloffensive bilden. In den kommenden zwei Jahren will Toyota fünf neue Typen der Luxusmarke in Europa einführen, unter ihnen einen Geländewagen, ein großes Coupé und ein Cabriolet.

Die Initiative kommt spät. Seit nunmehr zehn Jahren führt der noble Toyota-Ableger in Europa ein klägliches Schattendasein (siehe Grafik). Lediglich in den USA eroberte Lexus mit aggressiven Dumpingpreisen den Markt. Im vergangenen Jahr wurden dort 156 260 Lexus-Neuwagen zugelassen; Mercedes verkaufte, trotz ungleich größerer Modellpalette, kaum mehr.

Anfangs schienen die Startbedingungen auch in Europa sehr gut. „Autos wie der Lexus machen mir angst“, gestand Mercedes-Chef Werner Niefer 1989, als das erste Modell, der S-Klassen-Gegner LS 400, vorgestellt wurde. „Baut mir das beste Auto der Welt“, hatte die Weisung des Toyota-Chefs Eiji Toyoda an die Entwickler gelautet.

Das Ergebnis war ein Flaggschiff der Sonderklasse, unter dessen Blech 300 Patente und ein gutes Dutzend Weltneuheiten steckten, etwa dreidimensional erscheinende Leuchtzifferblätter in der Instrumententafel, wie sie Mercedes erst jetzt in der neuen S-Klasse anbietet. Um die sagenhafte Laufruhe des V8-Zylinders zu demonstrieren, errichteten die Entwickler bei Präsentationen eine Pyramide aus 36 randvollen Sekstgläsern auf dem nahezu vibrationsfrei laufenden Motor.

Autotester fühlten sich lyrisch inspiriert. An die „sanfte Landung einer Kirschblüte auf dem Flügel einer Amsel“ glaubte sich ein Redakteur der „Frankfurter Allgemei-

nen“ erinnert, als er das Automatikgetriebe bei der Arbeit spürte.

Die Kunden überzeugte das nicht. Inzwischen murrte auch die Lexus-Händlerschaft vernehmlich. Zu lange, klagen sie, habe das Werk mit der Einführung neuer Produkte gezögert.

Bisher beschränkt sich das Lexus-Programm auf zwei Modelle. Doch auch der 1993 vorgestellte kleinere Lexus GS 300, der gegen die Mercedes E-Klasse, die Fünfer-Reihe von BMW und den Audi A6 antrat, brachte keinen Durchbruch. 1998 erreichte der Importeur insgesamt 2088 Stück. Um die Investitionen in neue Verkaufsräume auszugleichen, reicht das bei weitem nicht. „Wenn der neue IS 200 auch nicht läuft, dann können wir die Lexus-Sparte dichtmachen“, klagt einer der größten Toyota-Händler in Deutschland.

Skeptisch stimmt die Vertriebsexperten das offensichtliche Design-Wirrwarr innerhalb des Lexus-Programms. Während alle BMW-, Mercedes- und Audi-Modelle im Styling eine klare Familienzugehörigkeit erkennen lassen, vereint die drei bisher vorgestellten Lexus-Varianten fast nichts: glatt und klobig der große LS 400, unruhig und verspielt der mittlere GS 300, sachlich und gedungen der kleine IS 200.

Stolz präsentierten die Designer des neuen Lexus-Basismodells die Neuerungen im Cockpit: Inspiriert von Zifferblättern sportlicher Uhren, brachten sie drei runde Zusatzinstrumente innerhalb des Kreises der Tachometerskala unter. Chefkonstrukteur und Hobby-Rennfahrer Katayama hält diese Lösung für besonders übersichtlich: „Normalerweise kostet der Blick auf die Instrumente viel zu viel Zeit.“

Die Experten der Fachpresse jedoch zeigten sich davon enttäuscht. Das glatte, stellenweise metallisch anmutende Armaturenbrett soll die Aura kerniger Sportlichkeit erzeugen, fiel aber im Urteil der Tester durch. Der Essener Autokritiker Thomas Imhof: „Das sieht grottenbillig aus.“

CHRISTIAN WÜST

