

THEMA LEXUS

Nachrichten und Hintergrundinformationen



Lexus Geschäftsführer Ulrich Selzer über Antriebe und Ansprüche „HYBRID STATT ÖLVERBRENNER“

„Die Absatzkrise der Massenersteller wird das Ende der simplen Verbrennung von Heizöl und anderen fossilen Energieträgern im Auto beschleunigen,“ meint Ulrich Selzer, Geschäftsführer von Lexus Deutschland.

Davon profitieren natürlich zuerst die Hersteller, die sich rechtzeitig um saubere Alternativen bemüht haben, allen voran Lexus. Mit dem Selbstbewusstsein des erfolgreichen Vorreiters zählt Selzer das große Hybridangebot der Marke auf, die den Antrieb der Zukunft in die Premiumsegmente gebracht hat.

Das erfolgreichste Pferd im Lexus Stall, der RX, rollt 2009 in seiner

zweiten Hybridgeneration in die Verkaufsräume. 2008 wählten mehr als neunzig Prozent der deutschen RX-Kunden den RX 400h. Diese Quote dürfte der neue, nochmals deutlich sparsamere und zugleich stärkere RX 450h noch übertreffen. Weil Lexus Kunden, wenn sie die Wahl haben, fast immer zum Hybrid greifen, wird die neue RX Generation wohl als letzte von Grund auf neu entwickelte Lexus Modellreihe auch

mit konventionellem Benzinantrieb auf den deutschen Markt kommen. Lexus fährt in Zukunft Hybrid.

Dass nun langsam auch die ersten Wettbewerber mit eigenen Hybriden in den Startlöchern stehen, ficht Selzer nicht an. „Ich freue mich, wenn möglichst viele mit Hybridmodellen auf den Markt kommen, denn dann können wir endlich im direkten
Fortsetzung auf S. 2



Ausgabe Nr. 1/Februar 09

INHALT

SEITE 2

Editorial

SEITE 3

Präventiv sicher

Innovative Technologien im Lexus IS

SEITE 4/5

Impulsgeber für Nordamerika

Der neue Lexus HS 250h

SEITE 6/7

Auf dem Weg zur automobilen
Perfektion

Lexus feiert 20. Geburtstag

SEITE 8

Exklusiver Service

Kostenloser RX Hybrid für
Hotelgäste

V.i.S.d.P.: Lexus Deutschland
Karsten Rehmann
50420 Köln
Tel.: 02234/102 - 22 32
Fax: 02234/102 - 72 06

www.lexus-media.de



Sehr geehrte Damen und Herren,

Dynamik, Fahrkultur, Design und Sicherheit – diese Kerneigenschaften der Marke Lexus begleiten uns auch auf dem Weg durch das Jahr 2009. Beispielhaft beweisen dies die neuen Modelle, die Lexus auf der North American International Auto Show in Detroit vorgestellt hat. Der Lexus RX 450h, die zweite Generation des Crossover-Pioniers mit Hybridantrieb, und der HS 250h als erstes ausschließlich auf Hybridantrieb ausgelegtes Lexus Modell festigen unsere Position als Technologie-Führer und bauen den Vorsprung aus, den wir gegenüber unseren Wettbewerbern herausgehoben haben.

Die Einführung des Hybridantriebs im Premiummarkt ist nur eine der Erfolgsgeschichten, die Lexus seit der Premiere des ersten LS 400 im Januar 1989 geschrieben hat. Zum 20. Geburtstag von Lexus nehmen wir Sie mit auf eine kleine Zeitreise durch die Geschichte dieser Marke, die im Rekordtempo zu einem der weltweit erfolgreichsten Anbieter von Premiumfahrzeugen avancierte. Vom ersten Tag an stand Lexus für herausragende Produktqualität und einen zuvorkommenden Kundenservice, der in dieser Form unübertroffen ist. Der legendäre Lexus Service zählt zu den Faustpfeilen, mit denen wir unsere Position auf dem deutschen Markt weiter festigen werden. Ulrich Selzer, Geschäftsführer Lexus Deutschland, bringt es auf den Punkt: „Wir definieren Premium neu.“ Was er darunter versteht, erläutert er im Interview auf dieser Seite.

Ihr
Jürgen Stolze
General Manager PR
Lexus Deutschland

Fortsetzung von S. 1

Vergleichen zeigen, wie gut die Lexus Modelle wirklich sind.“ Eine Sorge hat er an dieser Stelle aber doch. Der Wunsch einiger Wettbewerber, Lexus durch neuartige Batterietechnologie aus dem Stand zu überholen, könnte bei „Schnellschüssen“ zu Zuverlässigkeitsproblemen führen, die letztlich das Gesamtimage der

Hybridtechnologie schädigen: „Ich hoffe, dass alle ihre Hausaufgaben genauso sorgfältig gemacht haben wie wir“, beschwört Selzer die Entwickler anderer Marken. Ein intelligenter Hightechantrieb allein genügt nicht, um Kunden zu binden. Ganz gleich wie groß der Technologievorsprung sein mag, ohne optimalen Service kann

man die Sympathie des Kunden nicht dauerhaft gewinnen. Mit wirklichem Dienst am Kunden will Selzer all jene Kunden von Lexus überzeugen, die sich von ihrem hart verdienten Salär das Extra-Quantum Exklusivität gönnen möchten, das viele Wettbewerber heute kaum noch bieten können.

„WIR DEFINIEREN PREMIUM NEU“

Wir haben ja speziell in Deutschland die Situation, dass die Premiumhersteller einen nicht geringen Teil des Marktes ausmachen. Was erwartet ein Kunde heute von einer Premiummarke?

Ich glaube, wir müssen den Begriff „Premium“ neu definieren. Es gibt eine Reihe von Kunden, ich nenne sie mal die wahren Premiumkäufer, die beruflich extrem engagiert sind, hohe Einkommen erzielen und sich davon auch etwas Besonderes gönnen. Diese Kunden möchten nicht die gleiche Armbanduhr tragen wie ihr Nachbar oder Geschäftspartner, und sie wollen auch nicht die gleiche Automarke fahren. Sie erwarten vielmehr hohe Exklusivität, wenn sie sich für ein Produkt entscheiden. Für diese Kunden hat Lexus die richtigen Fahrzeuge.

Regelt sich diese Exklusivität nicht schlicht über den Preis?

Nein. Natürlich schränkt der Preis die Zahl der Kunden ein. Aber

wenn sie als Hersteller eine Million Einheiten pro Jahr produzieren, ist die Marke nicht mehr exklusiv. Da wird der Begriff „Premium“ schon sehr weit gespreizt. Wahre Premiumkunden fühlen sich damit nicht mehr wohl.

Trotzdem denken Sie über eine Erweiterung des Lexus Angebots nach unten nach?

Wir werden speziell für europäische Kunden, die ein kompakteres Fahrzeug suchen, eine Antwort im Premiumbereich geben, die sehr gut zur Marke und ihrem exklusiven Anspruch passt.

Können Sie dazu schon einen Zeitplan nennen?

Einen genaueren Termin kann ich Ihnen heute nicht sagen. Die Marke Lexus und unsere Organisation müssen gründlich auf diesen Schritt vorbereitet werden. Jetzt führen wir erst einmal den neuen RX, das wichtigste Modell für die Marke, ein. Dann kommt das neue Cabrio

auf den Markt, und dann sehen wir weiter.

Warum haben sie sich überhaupt dafür entschieden, mit dem IS 250C das Modellangebot um ein weiteres Cabriolet neben dem SC 430 zu erweitern?

Cabriolets sind eine hervorragende Ergänzung unseres Modellprogramms und bringen einen Schuss Emotion und Leidenschaft ins Spiel. Außerdem sprechen wir damit den wahren Premiumkunden viel eher an als beispielsweise mit einem Kombi. Häufig wird das Cabrio als Zweit- oder sogar Drittauto genutzt. Für alltägliche Transportbedürfnisse besitzt ein solcher Käufer meist noch ein weiteres Fahrzeug.

Und ganz nebenbei: Ohne Dach sieht der IS 250 hinreißend aus, und das macht ihn für alle Cabriofans interessant, die heute noch nicht Lexus fahren.

Innovative Technologien im Lexus IS

PRAVENTIV SICHER

Sicherheit gehört zu den Kernwerten der Marke Lexus - und ist dabei keine Frage der Fahrzeuggröße. Neben einem vollständigen Airbag-Paket und hochentwickelten Fahrstabilitätssystemen setzt Lexus schon in der IS Baureihe automatische Systeme zur Unfallvermeidung ein.

Zu diesen innovativen Technologien gehört das Pre-Crash Safety System (PCS) für den IS 250. Das System, das in ähnlicher Form in den Baureihen LS und GS sowie im neuen RX zum Einsatz kommt, arbeitet mit einem Mikrowellen-Radarsensor, der Hindernisse vor dem Fahrzeug erfasst und diese Informationen an eine intelligente Steuereinheit weiterleitet. Auch Daten zu Geschwindigkeit, Lenkwinkel und Gierrate werden dort verarbeitet.

Erkennt das System auf Grundlage dieser Informationen die Gefahr ei-

ner Frontalkollision, stellt die Bremsanlage über den Bremsassistenten sofort den maximalen Bremsdruck abrufbereit zur Verfügung. In dieser Situation wird beim Betätigen des Bremspedals automatisch eine Vollbremsung eingeleitet - auch dann, wenn der Fahrer das Pedal zu zaghaft bedient. So verhindert PCS, dass wertvolle Meter verschenkt werden. Selbst wenn der Fahrer nicht auf die Gefahr reagiert, werden unmittelbar vor dem Aufprall die Sicherheitsgurte gestrafft, um die Insassen bestmöglich zu schützen und das Verletzungsrisiko zu reduzieren.

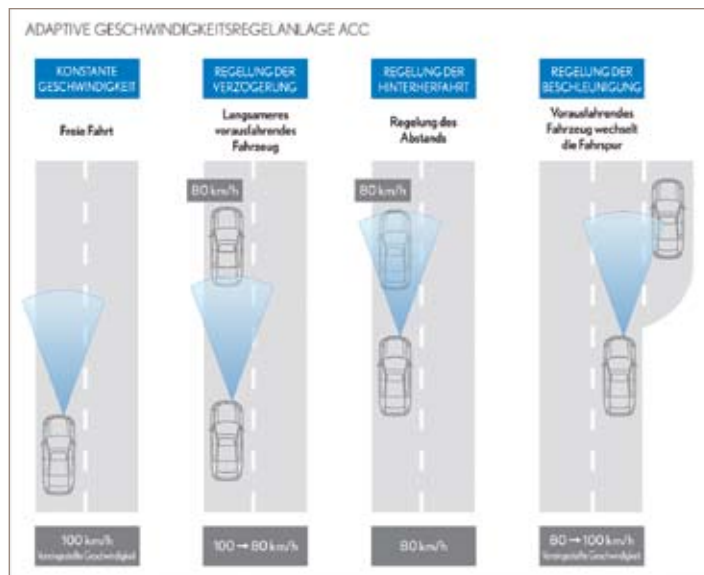


In Verbindung mit PCS ist auch die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage Adaptive Cruise Control (ACC) optional für den IS 250 erhältlich. Sie nutzt das Mikrowellen-Radar des PCS. Das System ermittelt die Distanz zum vorausfahrenden Fahrzeug und passt die Geschwindigkeit automatisch an: Verringert sich der Abstand, verzögert der Lexus IS 250 selbstständig; sobald die Fahrspur wieder frei ist, beschleunigt das Fahrzeug automatisch auf das zuvor gewählte Tempo. Die Länge des Abstands, den ACC halten soll, kann der Fahrer dabei per Tastendruck in drei Stufen vorwählen. Damit trägt das System zur Vermeidung von Auffahrunfällen ebenso bei wie zur Steigerung des Fahrkomforts auf langen Autobahnetappen.

Der für das Jahr 2009 umfassend modellgepflegte Lexus IS ist nun in allen Modellvarianten serienmäßig mit dem proaktiven integrierten Fahrdynamik-Management VDIM ausgestattet. Durch die intelligente Vernetzung aller aktiven Sicherheitssysteme wie VSC, TRC und der elektrischen Servolenkung

kann das System kritische Fahrsituationen wie Über- oder Untersteuern bereits in der Entstehung erkennen und entschärfen. Durch die sanften, gut dosierten Regeleinriffe hilft VDIM dem Fahrer, stets die volle Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten. In Abhängigkeit von der Fahrsituation werden die Sicherheitssysteme einzeln oder zeitgleich aktiviert. Zudem kann VDIM über die elektrische Servolenkung korrigierende Lenkimpulse setzen, um den Fahrer bei drohender Instabilität des Fahrzeugs beim Lenken zu unterstützen.

Der Lexus IS präsentiert sich im Jahr 2009 optisch dezent überarbeitet und glänzt mit nochmals erweiterter Serienausstattung und reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten. Der IS 220d mit 130 kW/177 PS starken Common-Rail Turbodiesel, Sechsgang-Schaltgetriebe und DPNR-System zur Reduzierung von Rußpartikeln und Stickoxiden kostet 29.810 Euro. Als IS 250 mit V6-Benzintriebwerk (153 kW/208 PS) und Sechsstufen-Automatik ist die Sportlimousine ab 34.740 Euro erhältlich.



Lexus HS 250h: Die erste auf Hybridantrieb ausgelegte Premiumlimousine

IMPULSGEBER FÜR NORDAMERIKA

„Wir fahren schon mal vor“, lautet ein selbstbewusster Lexus Slogan. Auf der North American International Auto Show in Detroit wurde dieses Motto einmal mehr mit Leben gefüllt. Denn während zum alljährlichen Neujahrsdefilee der Autowelt das Gros der Hersteller zum Thema Hybridantrieb nach wie vor nichts als Prototypen ausstellen konnte, zeigte Lexus bereits die nächste Generation von Serienfahrzeugen mit dieser innovativen Antriebstechnologie.





Mit dem HS 250h debütierte der erste Lexus, den es ausschließlich mit Hybridantrieb geben wird. Die frontgetriebene Limousine zielt voll auf den amerikanischen Markt und soll dort einen weiteren deutlichen Impuls pro Hybridantrieb im Premiumsegment geben. Nach Umfragen unter amerikanischen Autokunden würden sich etwa zwei Drittel der Befragten für ein Hybridmodell im Einstiegssegment des Premiummarktes entscheiden, wenn sie die Wahl hätten. Bislang gab es allerdings für sie kein passendes Angebot. Der Lexus HS 250h zielt genau in diese Lücke.

Zugleich ist der HS 250h der erste Lexus in der Geschichte der Marke mit einem Vierzylinder-Benzinmotor. Das 2,4-Liter-Triebwerk wird im Viertakt-Atkinson-Zyklus betrieben, der für ein praktisch vibrations- und geräuschloses Zuschalten des Verbrenners während der Fahrt besonders lange Ventilöffnungszeiten ermöglicht und so die Verdichtung absenkt. Die Extraportion Kraft für den Antrieb kommt aus dem ausgereiften Nickel-Metallhydrid-Batteriepaket. So bringt es der Lexus Hybrid Drive des HS 250h auf 138 kW/187 PS Systemleistung - mehr

als genug, um unter den Bedingungen des amerikanischen Straßenverkehrs mit gewohntem Premium-Komfort zu reisen. Jährlich will Lexus 30.000 Einheiten des HS 250h in den USA verkaufen. Die neue Limousine wird auch in Kanada und Japan auf den Markt



kommen. Auf die speziellen Vorstellungen europäischer Premium-Kunden wurde der HS 250h in Design und Packaging nicht ausgelegt und wird deshalb auch nicht in Deutschland angeboten.

Damit baut Lexus das Hybridangebot auf seinem Ursprungsmarkt auf vier Modelle aus. Eines davon, der neue RX 450h, steht sogar schon in zweiter Generation in den Startlöchern. Der Crossover wird ab dem Sommer an die ersten Kunden ausgeliefert. Weltweit hat Lexus bereits über 157.000 Fahrzeuge mit Hybridantrieb verkauft. Bei den Gesamtverkäufen erreichte die Marke in Nordamerika zum neunten Mal in Folge Platz eins unter den Herstellern luxuriöser Fahrzeuge.



NEUES „REMOTE TOUCH“-BEDIENSYSTEM FÜR LEXUS RX UND HS

Wie der Lexus HS 250h verfügen auch RX 350 und RX 450h über eine neue „Remote Touch“-Bedienung für das Multimedia-/Navigationssystem. Lexus hat das bewährte Touchscreen-Konzept weiterentwickelt. Statt mit der Hand über den Bildschirm zu „fahren“, kommt nun, wie im Büro, ein griffgünstig auf dem Getriebetunnel positioniertes Bedienelement zum Einsatz, das intuitiv wie eine Computer-Maus bedient wird. Mit der Maus bewegt man einen Cursor über den Bildschirm und wählt die verschiedenen Funktionen an. Eine individuell einstellbare Zentrierfunktion für die anzuwählenden Felder macht den Umgang mit der Maus zum Kinderspiel. Das intuitive System bietet den Vorteil, dass der zentrale Bildschirm dichter an der Frontscheibe platziert werden kann und trotzdem für Fahrer und Beifahrer jeglicher Statur optimal erreichbar ist. Durch die größere Entfernung zwischen Sitzen und Bildschirm müssen die Insassen ihre Augen weniger stark anstrengen, um zwischen der Fernsicht für die Straße und der Nahsicht auf den Monitor umzuschalten.

Lexus feiert 20. Geburtstag

AUF DEM WEG ZUR AUTOMOBILEN PERFEKTION

20 Jahre Lexus – das ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte mit Bestwerten bei Zuverlässigkeit, Qualität und Kundenzufriedenheit. Zum Geburtstag demonstriert Lexus einmal mehr seine Ausnahmestellung. Mit dem RX 450h zeigt die japanische Edelmarke die neueste Generation des Hybridantriebs und kommt so dem Ziel der automobilen Perfektion erneut einen Schritt näher.



Der Lexus LS in vier Generationen:
von 1989 bis heute

Mit einer großen Portion Selbstbewusstsein betrat Lexus 1989 die internationale Automobilbühne. Schließlich wollte das Unternehmen zum Debüt nichts weniger als das „beste Premiumfahrzeug der Welt“ auf die Straßen bringen. Bald nach der Präsentation des LS 400 auf der Motor Show in Detroit waren Kunden wie Fachpresse gleichermaßen von dem „Luxury Sedan“ überzeugt. Attribute wie die überlegene Fertigungsqualität und ein herausragendes Komfortniveau, die man der großen Limousine schon damals zuschrieb, prägen das Markenbild bis heute.

Zeitgleich zur US-Premiere öffneten 70 exklusive Lexus Foren ihre Tore für die anspruchsvolle Klientel. In enger Zusammenarbeit mit seinen Handelspartnern wollte die junge Marke ihren Kunden einen beispiellosen Service bieten. In den neuen Verkaufsräumen empfing ein bestens geschultes Personal die Kunden und das Ambiente ähnelte mehr einer noblen Boutique als

einem konventionellen Autohaus. Keine Hektik, keine Dauerbeschallung: Es herrschte eine entspannte und harmonische Atmosphäre.

Die amerikanischen Automobilkunden honorierten die Bestrebungen. Bereits 1991, gerade einmal zwei Jahre nach der Weltpremiere, übernahm die Toyota Tochter mit dem LS 400 die Spitze der

meistverkauften Importfahrzeuge auf dem US-Premiummarkt.

Heute ist Lexus Marktführer unter den Premiumherstellern auf dem nordamerikanischen Markt – eine Position, die die Marke seit dem Jahr 2000 ununterbrochen hält.

Ein Jahr nach dem erfolgreichen Debüt in den USA wagte Lexus

Lexus RX 400h: ab 2009





Lexus GS: 1997 - 2000



Lexus IS: 1999 - 2003

bereits den Sprung nach Europa. In Deutschland errichtete das Unternehmen ein Netz aus Lexus Foren, in denen die Fahrzeugpalette in einem exklusiven Ambiente präsentiert wird. Heute umfasst das Vertriebsnetz von Lexus in Deutschland 41 Händler- und 60 Servicestandorte. Die konkurrenzlos hohe Produkt- und Servicequalität hat seit dem Verkaufsstart 1990 einen wachsenden Kundenkreis überzeugt und schlägt sich in der höchsten Loyalitätsrate aller Premiummarken nieder; zahlreiche Qualitäts- und Kundenzufriedenheitsstudien des renommierten Marktforschungsinstituts „J.D. Power and Associates“ belegen dies.

Der Ausbau des Produktportfolios schritt schnell voran. Mit dem IS 300 führte das Unternehmen 2000 eine Alternative im Segment der sportlichen Mittelklasselimousinen ein und im Jahr darauf wurde der SC 430 als erster 2+2-sitziger Luxus-GT mit Stahldach präsentiert. Auf der Suche nach erfolgversprechenden Marktnischen profi-

tierte Lexus von seiner Philosophie konsequenter Kundenorientierung. Ein Beispiel ist die Entwicklung der RX-Baureihe: Viele im Grunde zufriedene Geländewagenfahrer hatten bei Befragungen übereinstimmende Kritik geübt. Ruppiges Fahrverhalten, Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen sowie ein genereller Mangel an Komfort wurden beanstandet. Das Fahrzeug, das diese Klagen verstummen ließ, war der ab 2000 auch in Deutschland erhältliche RX 300 – ein Fahrzeug, das Allradantrieb und einen großzügigen Innenraum mit Sportlichkeit und Komfort vereinte. Lexus begründete mit dem RX das Segment der Premium-Crossover und traf damit zielsicher den Nerv der Zeit.

Das trifft auch auf die dritte Generation des GS im Jahr 2005 zu, mit der Lexus die radikale neue Designphilosophie L-finesse vorstellte: stilvoll, dynamisch, klar und zugleich faszinierend. Mit der Einführung machte Lexus einen großen Sprung nach vorn und etablierte endgültig seine eigene For-

Lexus LS 600h: seit 2007



mensprache. Das Fundament des neuen Designs liegt im typisch japanischen Bestreben, scheinbar gegensätzliche Elemente zu einem harmonischen Ganzen zu verbinden. Bei L-finesse verschmelzen so Eleganz und Dynamik zu einer untrennbaren Einheit.

Große Innovationskraft demonstrierte die Marke 2005 auch beim Antrieb. Mit dem RX 400h als weltweit erstem Vollhybrid-Serienfahrzeug auf dem Premiummarkt setzte Lexus einen historischen Meilenstein. Eindrucksvoll belegte das Unternehmen, dass ökologisch bewusste Autofahrer nicht auf Luxus und Dynamik verzichten müssen. Der 200 kW/272 PS starke RX 400h ist bis heute das weltweit einzige Premium-SUV mit Hybridantrieb und avancierte aus dem Stand zum meistverkauften Lexus Modell in Deutschland; in der RX-Baureihe entscheiden sich neun von zehn Kunden für die innovative Antriebstechnologie.

2006 folgte der GS 450h – die erste sportliche Limousine mit

Vollhybrid-Antrieb – und ein Jahr später krönte der neue LS 600h das Lexus Programm. Die 327 kW/445 PS starke Luxuslimousine mit V8-Benziner, Elektromotor und permanentem variablen Allradantrieb verfügt über die Leistung und die Laufruhe eines Sechsliter-Zwölfzylinders, kann sich bei Verbrauchs- und Emissionswerten jedoch mit jedem Dreiliter-Sechszylinder messen.

Noch ehe die ersten Wettbewerber mit Hybridantrieb auf den Markt kommen, legt Lexus erneut nach. Das Jubiläumsjahr krönt das Unternehmen mit der nächsten Generation des RX, der als RX 350 mit V6-Benziner sowie als Hybridmodell RX 450h die Messlatte im Premiumsegment weiter anheben wird. Rechtzeitig zur Open-Air-Saison 2009 präsentiert Lexus zudem das neue viersitzige Cabriolet IS 250C und beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring erhält schließlich der mit Spannung erwartete Supersportwagen LF-A den letzten Schriff.

Kostenloser RX Hybrid für Hotelgäste

EXKLUSIVER SERVICE IM BESTEN LEXUS STIL



Das Hotel Europa in St. Moritz wird komplett mit Ökostrom betrieben und besitzt die größte Solaranlage eines Schweizer Hotels. Der verantwortungsvolle Umgang mit natürlichen Ressourcen gehört zu den Leitsätzen des Betriebs in den Schweizer Alpen.

Hoteldirektor Armin Bützberger hat dem Puzzle der Nachhaltigkeit

ein weiteres Stück hinzugefügt. Mit Beginn der aktuellen Wintersaison stellte der überzeugte Lexus Fahrer seinen Gästen einen RX 400h als kostenlosen Testwagen zur Verfügung – zur umweltschonenden Erkundung des Engadins.

Bützberger zeigt Pioniergeist und missionarischen Eifer: Er war der erste Käufer eines Hybridfahrzeugs

in der Region Engadin und will nun auch seine Gäste für die effiziente und saubere Lexus Technologie begeistern. Hotelbesucher, die mit einem Fahrzeug mit Hybridantrieb oder per Bahn anreisen, werden ebenfalls bevorzugt behandelt: Sie erhalten 20 Prozent Umwelt-Rabatt auf den Übernachtungspreis (www.hotel-europa.ch).

LEXUS LF-A: EIN SUPERSPORTLER BEIM NORDSCHLEIFEN-KLASSIKER

Nach dem ersten Einsatz des Lexus LF-A beim 24-Stunden-Rennen 2008 am Nürburgring kehrt Lexus im Mai zum Langstreckenklassiker in die „Grüne Hölle“ zurück. Galt es 2008 bewusst, die Grenzen der Belastbarkeit des ersten Supersportwagens von Lexus auszuloten, so soll das Team in diesem Jahr engagiert auf Ankommen fahren. Der Lexus LF-A ist als Hochleistungsportwagen konzipiert. Für den ersten Einsatz bei Langstreckenrennen in der Division 2 SP8 für Rennwagen mit mehr als vier Litern Hubraum wurde der praktisch dem künftigen Serienzustand entsprechende LF-A lediglich mit Sporttanks, einem Überrollbügel und Slicks ausgestattet. Der über 500 PS starke V10-Motor blieb unangetastet. Unter den Augen des designierten Konzern-Präsidenten Akio Toyoda erreichte der LF-A auf der Döttinger Höhe, der langen Schlussgerade auf der Nürburgring-Nordschleife, eine Spitzengeschwindigkeit von 320 km/h.

Die 1926 eröffnete Nordschleife des Nürburgrings gilt als die schönste, aber auch die härteste Rennstrecke der Welt. Eine Runde des Langstreckenrennens führt über 25,378 km und kombiniert die 20,8 km lange Nordschleife mit dem in den 80er Jahren gebauten Formel-1 Kurs in der Eifel.

LEXUS MODELLE AUF EINEN BLICK



IS 220d/IS 250
130 kW/177 PS
153 kW/208 PS
ab 29.810 EUR



IS F
311 kW/423 PS
ab 69.600 EUR



GS 300/460/450h
183 kW/249 PS
255 kW/347 PS
254 kW/345 PS
ab 45.750 EUR



LS 460/600h
279 kW/380 PS
327 kW/445 PS
ab 84.850 EUR



SC 430
210 kW/286 PS
74.650 EUR



RX 350/400h
203 kW/276 PS
200 kW/272 PS
ab 46.250 EUR