Oberklasse mit Hybrid

Zwei Japaner nehmen den 5er in die Zange

Infiniti und Lexus gegen BMW: Wer baut die bessere Hybrid-Limousine? Das Ergebnis überrascht

Hybridautos in Deutschland: ein Fall für Besserwisser, meist auch für Besserverdiener, weniger für Sparer. Natürlich auch ein Fall für Umweltbewusste, ganz bestimmt aber einer für wahre Individualisten, denn die Hybriden kauft hierzulande ja kaum einer.

Dabei stehen sie inzwischen auch bei den deutschen Automarken in den Preislisten. Und keiner davon, so grün er auch sein mag, schmeckt nach Jute und Jesuslatschen. Manche der Hybriden geben sogar den Kraftprotz wie unser Test-BMW mit dem aufwendigen Namen „Active Hybrid 5“. Er tritt immerhin mit 340 PS Systemleistung an.

In der gleichen Leistungs-Liga spielt auch der neue Lexus GS 450h, der eindrucksvolle 345 PS an die Hinterräder schickt. Das kleine „h“ am Ende der Typenbezeichnung zeugt dabei vom ausgeprägten Selbstbewusstsein der Toyota-Tochter. Man hat die Hybridtechnik ja erfunden, zumindest in der Großserie – da muss als Kennzeichen ein kleiner Hinweis reichen.

Und was bedeutet „GS“? „Große Schlappe“ könnte passen, denn seit 20 Jahren schon versucht die japanische Nobelmarke, mit dem GS in der europäischen Businessklasse zu landen. Aber E-Klasse & Co ließen dem mittelgroßen Lexus bislang auch nicht die kleinste Chance.

Nun steht dieser allerdings besser als je zuvor da. Der jüngste Lexus GS verfügt über ein modernes Design, ein komplett neues Chassis, einen verfeinerten Hybridantrieb – und orientiert sich auch gleich an einem neuen Maßstab: Nicht mehr Mercedes sei das Vorbild gewesen, flüstern Insider hinter vorgehaltener Hand, sondern der 5er von BMW.

Infiniti mobilisiert stramme 364 PS

Dritter im Bunde der Oberklasse-Hybriden ist der heimische Konkurrent des Lexus namens Infiniti – ein Nissan-Ableger und hierzulande tatsächlich noch unbekannter als ein GS. Aber aufstrebend, wie die Limousine vom Typ M35h vorführt: Das Hybrid-Gerät verweist mit 364 PS die Konkurrenz in die Schranken. Die genannte PS-Zahl ist bei diesen Autos immer die sogenannte Systemleistung, die sich einstellt, wenn Benziner und Elektromotor optimal zusammenarbeiten. Der BMW schießt 55 Elektro-PS zu, der Lexus 65, der Infiniti 68. ►

Infiniti M35h

Leistung	364 PS
Preis	61590 Euro

Infiniti M35h

Eigenwillig: schwungvoll gestyltes Cockpit, passend zum Außendesign. Vollausstattung zum Listenpreis, aber zum Teil umständliche Bedienung

BMW Active Hybrid 5

Leistung	340 PS
Preis	70 880 Euro

Lexus GS 450h

Leistung	345 PS
Preis	61 500 Euro

Mehr Leistung dank Hybrid: Diese Limousinen bieten keine Magerkost

Auto Bild AUGMENTED REALITY

Hier finden Sie das Video zum Lexus. Wie's geht: Seite 33. Oder scannen Sie direkt den QR-Code ein

BMW Active Hybrid 5

Modern: das Design im BMW. Aufgeräumtes Cockpit, aber die mächtige Armaturenlandschaft beeinträchtigt das Raumgefühl

Lexus GS 450h

Geradlinig: Lexus bemüht sich innen um Schlichtheit. Aber der neue zentrale Bedienknopf (rechts vom Wählhebel) erfordert Geduld und eine ruhige Hand

FOTOS: A. EMMERLING (4)

Infiniti M35h

Der Elektromotor arbeitet mit einer Lithium-Ionen-Batterie zusammen, steuert bis zu 68 PS bei. Der V6-Benziner leistet allein 306 PS

Weich gepolsterte Rücksitze, auffallend die zu kurz geratenen Rückenlehnen der Vordersitze

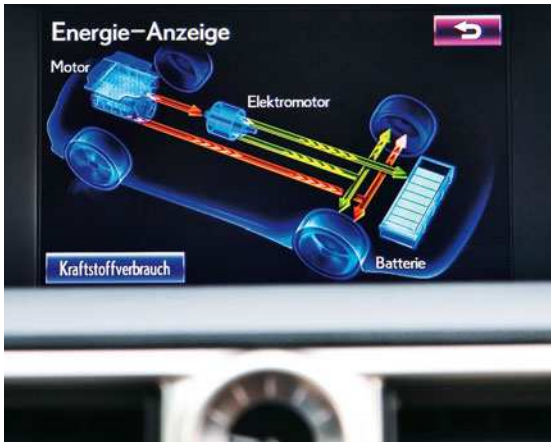
BMW Active Hybrid 5

Doppelte Kraft: 306 PS vom Turbo-Sechszylinder plus 55 Elektro-PS, aber bei verschiedenen Drehzahlen. Zusammen erreichen sie 340 PS

Hier finden Sie das Video zum BMW. Wie's geht: Seite 33. Oder scannen Sie direkt den QR-Code ein

Bequeme Sitze mit großer Beinauflage, aber tiefe Sitzposition im Fond. Das schmälert den Komfort

Lexus GS 450h



292 PS plus 65 Elektro-PS, genährt von Nickel-Metallhydrid-Akkus. Reiner E-Betrieb bei niedrigem Tempo gelingt hier noch am besten

Großzügig bemessene Sitze im Fond. Die hohe Sitzposition begünstigt entspannte Haltung und Sicht

Optisch zeigt der Lexus nun ein markantes Gesicht. Seine Designer sprechen vom Bumerang-Grill, anspielend auf die gezackte seitliche Begrenzung. Der Rest wirkt freilich wie immer: ansehnlich, aber irgendwie auch anonym.

Billig ist so ein GS Executive Line (61500 Euro) nicht, aber in Anbetracht der reichhaltigen Ausstattung fair kalkuliert. Das gilt auch für den Infiniti (GT Premium für 61590 Euro), während BMW (70880 Euro mit Testwagen-Extras) heftig zuschlägt und obendrein dem Hybrid-Kunden wichtige Dinge vorenthält. Aktivlenkung, Wankausgleich, Durchladesystem und anderes gibt es für den Hybrid-5er nicht.

Im Lexus rackert ein V6 mit Elektrotuning

Bleischwer sind sie alle, die Hybriden, besonders der BMW (1938 Kilogramm). Was sie freilich nicht daran hindert, abzuzischen wie echte Sportlimousinen. BMW und Infiniti nehmen sich da nicht viel, wobei ihre elektrischen Hilfsmotoren den Benzinmotoren bei niedrigen Drehzahlen ordentlich auf die Sprünge helfen, beim Turbo-Sechszylinder des BMW noch eindrucksvoller als beim rauen V6-Sauger des Infiniti.

Wo bleibt da der neue Lexus? Auf jeden Fall in Sichtweite, auch wenn er nicht ganz so vehement davonprescht. Dafür entschädigt er mit einem Antriebspaket, das durch überlegene Harmonie glänzt. Nur der Lexus mischt die Drehmomente mit einem stufenlosen Getriebe, eine geniale Sache, die einen nahtlosen Vortrieb garantiert. Dagegen benehmen sich die mit acht (BMW) und sieben (Infiniti) Stufen operierenden Rivalen vergleichsweise ruppig, besonders der Infiniti. Prinzipbedingter Lexus-Nachteil: die beim Beschleunigen gleichbleibend hohe Drehzahl, die zu einer gewöhnungsbedürftigen (aber gut gedämpften) Akustik führt.

Dieser Antriebskomfort ist auch das Erste, was einem den Lexus sympathisch macht. Anschließend überraschen aber noch weitere Vorzüge – das angenehme Raumgefühl etwa, im Fond unterstützt von einer hohen Sitzposition. Das schlichte Cockpitdesign kann ebenfalls gefallen, obwohl es nicht immer praktisch ist und uns die Bildschirmsteuerung nach Art einer Computermaus beständig aufregte.

Positiv waren die Gefühle indessen bei forcierter Fahrt auf anspruchsvollen Strecken. Da ver-

Lesen Sie weiter auf Seite 45

Mercedes und Hybrid:

In der E-Klasse spart ein Diesel

Billiger, aber viel schwächer: die Mercedes-Lösung

In den Fahrleistungen rangiert der Hybrid-Mercedes auf dem Niveau des E 250 CDI

Wir vergleichen Äpfel nicht mit Birnen. Deshalb reiht sich der Mercedes mit dem Namen E 300 BlueTec Hybrid auch nicht in den Vergleichstest ein. Er rangiert nämlich in einer ganz anderen Leistungs- und Preisklasse. So ist die Punktwertung auf dieser Seite vorwiegend von theoretischem Interesse, denn sie basiert auf dem Schlüssel für die viel teureren Angebote der 350-PS-Klasse mit den drei anderen Hybriden.

54 835 Euro kostet unser Testwagen mit den für das Fahren relevanten Extras. Und dafür bietet er 2,1 Liter Hubraum, vier Zylinder sowie 204 PS, die von 27 Elektro-PS unterstützt werden. Im Kern handelt es sich also um einen E 250 CDI mit einem Hilfsmotor, der aus einer Lithium-Ionen-Batterie gespeist wird. Der Aufpreis für den Hybriden (3570 Euro) ist happig. Das Besondere: Mercedes stellt damit den ersten Diesel-Hybriden Deutschlands auf die Räder. Der Testverbrauch liegt zwar nur 0,2 Liter unter dem E 250 CDI ohne Hybrid-Aggregat. Im Vergleich zu den Benzin-Hybriden im nebenstehenden Dreiertest spielt der Benz aber in einer anderen Liga: Nur 5,5 Liter Diesel gönnt sich der Mercedes-Hybrid im Testverbrauch – der BMW 5er mit Benzin-Hybrid kommt auf 9,4 Liter. Nett auch der Segel-Modus des Mercedes (eine Art Freilauf), schön das leise Anfahren, sofern man das Gaspedal wie ein rohes Ei behandelt.

Schade allerdings, dass der Testwagen mit Sportfahrwerk ausgerüstet war – die Standard-Abstimmung hätte ihm noch mehr Komfort-Punkte gebracht. Aber auch so sind die 510 Gesamtpunkte überzeugend – vor allem im Vergleich mit den durstigeren Benzin-Hybriden.

Wertungen

	PUNKTE MAX.	E 300 BlueTec
Karosserie		
Platzangebot vorn	20	18
Platzangebot hinten	20	17
Raumgefühl	15	14
Kofferraum	20	17
Zuladung	10	7
Anhängelast	10	0
Übersichtlichkeit	15	14
Qualitätseindruck	20	18
Funktionalität	10	8
Sicherheitsausstattung	10	7
Karosseriewertung	150	120
Antrieb		
Beschleunigung	15	9
Zwischenspurt	20	13
Höchstgeschwindigkeit	5	4
Laufkultur	15	8
Drehfreude/Ansprechen	10	5
Getriebe	20	16
Testverbrauch	30	27
Reichweite	10	10
Antriebswertung	125	92
Komfort		
Einstieg	5	4
Sitzposition	15	13
Sitze vorn	20	18
Sitze hinten	10	7
Bedienbarkeit	10	9
Federung	25	18
Innengeräusch	10	8
Geräuscheindruck	15	9
Komfortausstattung	15	8
Multimedia/Connectivity	10	3
Assistenzsysteme	5	4
Klimatisierung	10	6
Komfortwertung	150	107

	PUNKTE MAX.	E 300 BlueTec
Fahrdynamik		
Fahrverhalten	20	17
Elektronische Fahrhilfen	15	11
Geradeauslauf	10	8
Agilität	20	18
Lenkung	20	18
Traktion	10	8
Wendekreis	10	5
Bremsen	20	13
Fahrdynamikwertung	125	98
Umwelt		
Außenabmessungen	10	4
Leergewicht	10	4
CO_2-Ausstoß	10	7
Schadstoffemission	5	5
Außengeräusch	5	2
Umwelttechnik	10	8
Umweltwertung	50	30
Eigenschaftswertung	**600**	**447**
Kosten		
Preis	30	20
Wiederverkauf	20	10
Steuer/Versicherung	10	7
Wartung	5	2
Garantien	10	4
Kraftstoffkosten	15	13
Aufpreisgestaltung/Extras	10	7
Kostenwertung	100	63
Gesamtwertung	**700**	**510**
Preis in Euro		54 835
Preis pro Wertungspunkt in Euro		107,5

Lustfaktor

Hier geht es ausschließlich um Geschmack

Kategorien	E 300 BlueTec
Design	★★★★☆
Temperament	★★☆☆☆
Handling	★★★★☆
Wellness	★★★☆☆
Image	★★★★☆
Gesamt	★★★☆☆

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig

Wir beziehen uns hier, wie oben in der Punktewertung, auf die umseitig getesteten Hybridlimousinen der Oberklasse. Daran gemessen ist er nun mal schlapp, der Diesel-Hybrid, und auch nicht besonders erhebend. Es sei denn, man steht auf harte Fahrwerke und klassische Taxigeräusche. Kaum Beschwerden indessen bezüglich Design und Image, und überraschend agil bewegt er sich obendrein, der Spar-Benz.

TECHNISCHE DATEN

E 300 BlueTec Hybrid Elegance

R4, Biturbo, vorn längs • Hubraum 2143 cm³ • Leistung 150 kW (204 PS) bei 4200/min • max. Drehmoment 500 Nm bei 1600/min • Elektromotor 20 kW (27 PS) • Hinterradantrieb • Siebenstufenautomatik • Bereifung 245/45 R 17 W • Beschleunigung 0-50/100/130 km/h 2,6/7,6/12,6 s • Tank 80 l • Testverbrauch 5,5 l Diesel/100 km • Test-CO_2 145 g/km • Reichweite 1450 km • Leergew./Zulad. 1880/510 kg • Bremsweg kalt/warm 36,5/36,3 m • Spitze 242 km/h • Innengeräusch bei 50/100/130 km/h 57/63/68 dB (A) • Länge/Breite/Höhe 4868/1854/1456 mm

Preis: 54 835 Euro*

* inklusive Multikonturesitz-Paket für 619 € und Direct-Control-Fahrwerk für 500 €

Fazit

Wenn schon der ganze Aufwand, um Sprit zu sparen, warum dann nicht gleich mit dem Sparmeister, dem Diesel? Die Frage stellte sich bei der Hybridtechnik von Anfang an. Nach Peugeot liefert nun Mercedes die Antwort. Die Vorteile gegenüber dem hybridlosen Diesel sind zwar sehr überschaubar, der Aufpreis heftig. Im Vergleich zum 5er-BMW mit Benzinhybrid (Vergleichstest) spart der Benz allerdings fast vier Liter. **Wolfgang König**

FOTOS: A. EMMERLING (13)

Fahrzeugdaten	BMW	Infiniti	Lexus
Motor Bauart/Zylinder/Einbaulage	Reihensechszylinder, Turbo, vorn längs + Elektromotor	V6, vorn längs + Elektromotor	V6, vorn längs + Elektromotor
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette
Hubraum	2979 cm^3	3498 cm^3	3456 cm^3
kW (PS) bei U/min	225 (306) 5800	225 (306) 6800	215 (292) 6000
Nm bei U/min	400/1200	350/5000	352/4500
Elektromotor kW (PS)	40 (55)	50 (68)	48 (65)
Systemleistung kW (PS)	250 (340)	268 (364)	254 (345)
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Getriebe	Achtstufenautomatik	Siebenstufenautomatik	stufenloses Planetengetriebe
Antrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	245/45 R 18 Y	245/50 R 18 W	235/45 R 18 Y
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx GT	Dunlop SP Sport Maxx TT	Dunlop SP Sport Maxx 050
Abgas CO_2	160 g/km	159 g/km	141 g/km
Verbrauch*	6,1/7,3/6,8 l	9,0/5,6/6,9 l	6,7/5,5/6,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	67 l/Super	70 l/Super	66 l/Super
Vorbeifahrgeräusch	68 dB (A)	70 dB (A)	70 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	keine Angaben	1500/750 kg	1500/750 kg
Kofferraumvolumen	375 l	350 l	482 l
Länge/Breite/Höhe	4899/1860/1464 mm	4945/1845/1500 mm	4850/1840/1455 mm

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

Kosten/Garantien	BMW	Infiniti	Lexus
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Steuer pro Jahr	160 €	168 €	132 €
Typklassen HPF/VK/TK	20/26/29	22/29/27	20/29/24
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	250/500 €	400/650 €	220/365 €
Garantie/Gewährleistung	Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000	3 Jahre/100 000
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre	3 Jahre	3 Jahre

Messwerte	BMW	Infiniti	Lexus
Beschleunigung 0-50 km/h	2,2 s	2,4 s	2,5 s
0-100 km/h	5,9 s	5,7 s	6,3 s
0-130 km/h	9,0 s	9,2 s	9,9 s
Zwischenspurt 60-100 m/h	3,1 s	2,8 s	3,2 s
80-120 km/h	3,7 s	3,7 s	4,1 s
Leergewicht/Zuladung	1938/462 kg	1892/508 kg	1830/495 kg
Gewichtsverteilung v./h.	50/50 %	52/48 %	51/49 %
Wendekreis links/rechts	12,0/12,3 m	11,6/11,9 m	11,0/10,9 m
Bremsweg 100 km/h kalt	37,5 m	36,7 m	39,6 m
100 km/h warm	36,9 m	36,9 m	39,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h	56 dB (A)	57 dB (A)	55 dB (A)
bei 100 km/h	63 dB (A)	64 dB (A)	62 dB (A)
bei 130 km/h	69 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)
Testverbrauch - CO_2	9,4 l S - 222 g/km	8,5 l S - 200 g/km	8,1 l S - 193 g/km
Reichweite	710 km	820 km	810 km

JET AUTO BILD tankt klimaneutral bei Jet Weitere Infos unter autobild.de/klimabeitrag

Preise/Ausstattung	BMW	Infiniti	Lexus
Modell	Active Hybrid 5	M35h GT Premium	GS450h Executive Line
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vo.	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/2. Reihe	S/S	S/S	S/S
Klimaanlage/-automatik	N/S (4 Zonen)	N/S (2 Zonen)	N/S (2 Zonen)
Bi-Xenon-Scheinwerfer	1200 €	S	S
Navigationssystem	S	S	2300 €
Metalliclackierung	980 €	950 €	990 €
Preis (wird bewertet)	70 880 €*	61 590 €	61 500 €

S = Serie; N = nicht lieferbar; * inklusive Sportautomatik für 150 €, dynamische Dämpfer-Control für 1300 €, Sport-Lederlenkrad für 140 €, Komfortsitze vorn für 2260 €, Lederausstattung für 2010 €, Sitzheizung vorn für 380 €, RFT-Bereifung für 290 € und 18-Zoll-Streamline-Räder für 1450 €

Finanzierungsangebote der Hersteller

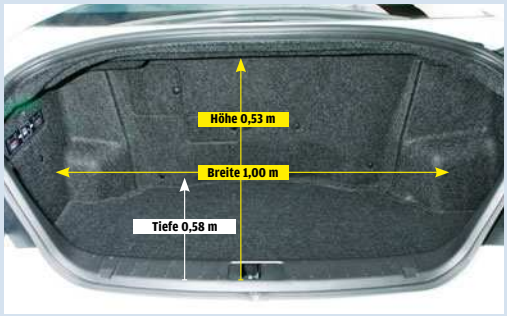
Hersteller	BMW	Infiniti	Lexus
Preis	70 880 Euro	61 590 Euro	61 500 Euro
Sonderzahlung	14 176 Euro	12 318 Euro	12 300 Euro
Monatsrate	951 Euro	696 Euro	547 Euro
Schlussrate	35 440 Euro	30 795 Euro	29 520 Euro
Gesamtkosten	82 901 Euro	67 473 Euro	60 965 Euro

Drei-Wege-Finanzierung, 20 Prozent Sonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Fahrleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Hersteller, ohne Gewähr

FOTOS: A. EMMERLING (7)

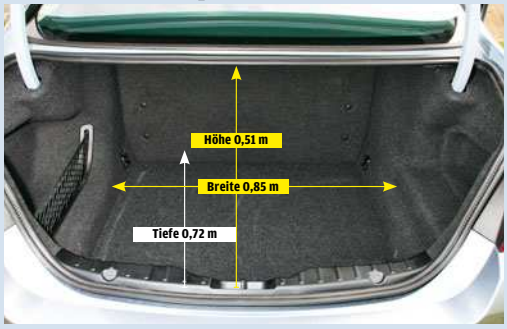
An den Schriftzügen sollt ihr sie erkennen. Ansonsten gleichen die Hybriden ihren konventionell angetriebenen Geschwistern

Infiniti M35h



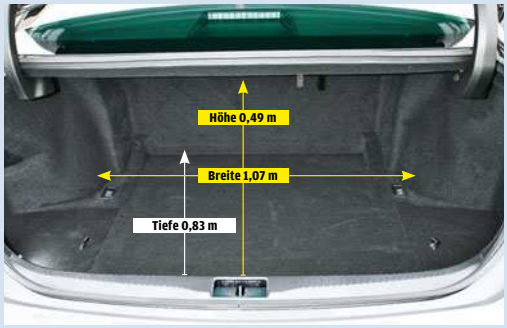
Den Platz hinter den Rücksitzen beansprucht das Batteriepaket. Übrig bleiben 350 Liter für das Gepäck, Golf-Format also. Immerhin: Die 508 Kilo erlaubte Zuladung erfüllen gängige Maßstäbe

BMW Active Hybrid 5



Hier geht kaum mehr rein als in einen 1er: 375 Liter. Und wie bei den Konkurrenten fehlt auch die Luke zum Durchladen. Zuladung: bescheidene 462 Kilo, Anhängevorrichtung nicht erhältlich

Lexus GS 450h



Gut gemacht: Im neuen Lexus GS konnte das nutzbare Volumen auf immerhin 482 Liter erhöht werden. Das passt zur Größe des Autos, ebenso wie die erlaubte Zuladung: 495 Kilogramm

blüfft der Nobel-Japaner mit gehobener Abstimmungsfinesse, sein Fahrwerk straff gedämpft, aber keineswegs unkomfortabel, die Lenkreaktionen linear und präzise, die elektronische Garnierung dezent, aber wirkungsvoll. Da haben sie wirklich ein gewaltiges Stück aufgeholt, die Lexus-Ingenieure. Mehr Gefühl im Lenkrad und im Bremspedal könnte den guten Eindruck noch verstärken. Und wären die im Test gemessenen Bremswege nicht deutlich länger ausgefallen als bei den Konkurrenten, hätte der Lexus den BMW womöglich auch in der Eigenschaftswertung überholt.

Als Hybrid büßt der 5er viel vom Reiz ein

Auf jeden Fall langt es schon jetzt, um dem Maßstab von BMW sehr nahezukommen. Im Komfort vermag dieser den Lexus noch zu übertrumpfen, was er auch seiner fein abgestimmten Dämpferverstellung verdankt. Gekonnt austariert auch die diversen Fahrprogramme, aber ganz so behende wie andere 5er nimmt er die Kurven nicht – da spürt man das hohe Gewicht und das Fehlen der Fahrwerkoptionen.

So schrumpft der fahrdynamische Vorsprung gegenüber dem Lexus zusammen, während er im Vergleich zum Infiniti immer noch klar zutage tritt. Dessen Elektronik bremst den M35h bisweilen so rigoros zusammen, als hätte die Stasi das ESP ausgelegt. Flauschig dagegen die Lenkung, das Pedalgefühl beim Bremsen sowie die Dämpfung des ansonsten holprigen Fahrwerks. So erinnert der Fahreindruck eher an die amerikanische Schule als an eine europäische Sportlimousine.

Wie steht es mit dem springenden Punkt dieser Hybrid-Limousinen, dem Verbrauch? Im Test bei gemischter Fahrweise können da nur der Infiniti (8,5 l/100 km), vor allem aber der Lexus (8,1 l/100 km) den technischen Aufwand rechtfertigen. Beim BMW (9,4 l/100 km) stellt sich indessen die Sinnfrage.

Wertungen

	PUNKTE MAX.	Lexus	BMW	Infiniti
Karosserie				
Platzangebot vorn	20	17	17	15
Platzangebot hinten	20	17	16	17
Raumgefühl	15	14	13	12
Kofferraum	20	16	8	7
Zuladung	10	6	6	7
Anhängelast	10	1	0	1
Übersichtlichkeit	15	13	13	13
Qualitätseindruck	20	17	18	16
Funktionalität	10	7	9	7
Sicherheitsausstattung	10	8	6	6
Karosseriewertung	150	116	106	101
Antrieb				
Beschleunigung	15	11	12	12
Zwischenspurt	20	15	16	16
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4	4
Laufkultur	15	13	12	11
Drehfreude/Ansprechen	10	8	10	7
Getriebe	20	18	18	15
Testverbrauch	30	21	19	21
Reichweite	10	6	5	6
Antriebswertung	125	96	96	92
Komfort				
Einstieg	5	3	3	3
Sitzposition	15	13	14	12
Sitze vorn	20	15	19	16
Sitze hinten	10	9	9	8
Bedienbarkeit	10	7	8	6
Federung	25	21	23	15
Innengeräusch	10	9	8	8
Geräuscheindruck	15	11	11	10
Komfortausstattung	15	15	10	15
Multimedia/Connectivity	10	3	6	7
Assistenzsysteme	5	4	4	3
Klimatisierung	10	5	10	6
Komfortwertung	150	115	125	109

	PUNKTE MAX.	Lexus	BMW	Infiniti
Fahrdynamik				
Fahrverhalten	20	17	18	16
Elektronische Fahrhilfen	15	11	14	10
Geradeauslauf	10	7	8	6
Agilität	20	17	18	15
Lenkung	20	16	18	14
Traktion	10	8	8	7
Wendekreis	10	6	3	4
Bremsen	20	7	12	12
Fahrdynamikwertung	125	89	99	84
Umwelt				
Außenabmessungen	10	5	4	4
Leergewicht	10	5	4	4
CO_2-Ausstoß	10	5	3	4
Schadstoffemission	5	5	4	4
Außengeräusch	5	3	4	3
Umwelttechnik	10	8	8	8
Umweltwertung	50	31	27	27
Eigenschaftswertung	**600**	**447**	**453**	**413**
Kosten				
Preis	30	13	4	13
Wiederverkauf	20	18	11	7
Steuer/Versicherung	10	4	7	4
Wartung	5	1	5	1
Garantien	10	4	3	4
Kraftstoffkosten	15	8	6	7
Aufpreisgestaltung/Extras	10	6	8	5
Kostenwertung	100	54	44	41
Gesamtwertung	**700**	**501**	**497**	**454**
Platzierung		**1.**	**2.**	**3.**
Preis in Euro		61500	70880	61590
Preis pro Wertungspunkt in Euro		122,8	142,6	135,7
Preis-Leistungs-Sieger		**1.**	**3.**	**2.**

Fazit

Der Lexus hat uns überrascht. Weniger der gekonnt abgestimmte Antrieb (das war zu erwarten) als seine fahrdynamischen Qualitäten. Nur optisch fehlt es ihm an dem gewissen Etwas. Das finden wir beim teuren BMW auf Rang zwei – sein Hybridantrieb bringt allerdings kaum Vorteile, aber diverse Nachteile. Reichlich Raum für Verbesserungen lässt der Infiniti. Der zweite Japan-Hybrid trumpft vor allem mit seiner Luxusausstattung auf.

Wolfgang König

Lustfaktor

Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

Kategorien	BMW	Lexus	Infiniti
Design	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Temperament	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Handling	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆
Wellness	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆
Image	★★★★☆	★★★☆☆	★★☆☆☆
Gesamt	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig

■ Hätten Sie ihn erkannt, den Lexus? Genau, optische Identität ist nach wie vor eine Schwäche der Marke. Dem wellenförmig gestylten Infiniti gelingt das schon besser, strapaziert aber mehr die Geschmacksnerven. Gefällig der BMW, der auch fahrerisch am meisten reizt, ohne den Wellnessfaktor zu vernachlässigen. Image: Klar, ein BMW – zumal als Hybrid – krönt die Figur. Lexus und Infiniti beweisen dagegen fortgeschrittenes Understatement.

Und was denken Sie? Schreiben Sie an: redaktion@autobild.de

Platzierung

1 Lexus GS 450h **501 Punkte**

Lexus vorn, ein Wunder? Nein, hauptsächlich eine Preisfrage. Aber auch Antrieb, Fahrwerk und Ausstattung überzeugen. Und der Verbrauch erfüllt die Erwartungen. Schwach: die Bremsen.

2 BMW Active Hybrid 5 **497 Punkte**

Der teure BMW glänzt mit den üblichen Vorzügen: klasse Reihensechszylinder, Verwöhnkomfort, fahraktiv. Doch als Hybrid ist er weniger agil als andere 5er. Und der Verbrauch enttäuscht.

3 Infiniti M35h **454 Punkte**

Er fällt auf, er bietet Luxus serienmäßig, und er hat den Dampf respektabler Sportlimousinen. Doch die Abstimmung von Fahrwerk und Hybridantrieb lässt viele Wünsche offen.