

Fahrbericht Lexus RC F: Ein klassischer Bolide

Von Jens Meiners

Auch wenn sich die Toyota-Tochter Lexus vorwiegend als Hybrid- und Nobelmarke definiert: Schon seit den frühen 90er-Jahren gibt es eine sportliche Unterströmung, die sich zunächst im Coupé SC 400 manifestierte, im Supersportwagen LFA einen vorübergehenden Höhepunkt fand und nunmehr mit dem 4,71 Meter langen, 477 PS starken Sportcoupé RC F ihre jüngste Ausprägung findet.

Der nicht einmal 1,40 Meter hohe und 4,71 Meter lange RC F tritt als Sportler in die Fußstapfen des 423 PS starken Viertürers IS F, der ohne direkten Nachfolger bleibt. Mit der Coupéform zielt der neueste Lexus jetzt direkt auf Audi RS5, BMW M4 und das nächste Mercedes-Benz C63 AMG Coupé mit V8-Turbo. Zudem könnte das Cadillac ATS Coupé mit einem über 400 PS starken V6-Turbo auf den Markt kommen.

In diesem Konkurrenzumfeld profiliert sich der Lexus konzeptionell als letzter klassischer Sportwagen. Nur noch der Audi RS5 verfügt über einen Saugmotor, alle anderen Modelle bekommen Turbos. Doch als Allradler, der eine Frontantriebs-Plattform nutzt, fehlt dem Audi der Hinterradantrieb. Das traditionelle Rezept kommt nur noch bei Lexus zum Einsatz.

Von gestern ist der Japaner deswegen jedoch keineswegs – im Gegenteil. Wie gelassen sein Fünfliter-V8 bei niedrigen Drehzahlen antritt, wie vehement er oberhalb von 3800 Umdrehungen pro Minute (U/min) noch einmal nachlegt und wie souverän er bei 7100 U/min seine Spitzenleistung von 477 PS aus dem Ärmel schüttelt. Das muss ihm erst einmal ein kleiner Turbomotor nachmachen. Die Spitze liegt bei abgeregelten 270 km/h, der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 4,5 Sekunden. Kein Grund zum Feiern ist der Durchschnittsverbrauch von 10,8 Litern pro 100 Kilometer, der sich allerdings auch ohne besondere Anstrengungen nachvollziehen lässt - eine Übung, die bei modernen Turbomotoren nur selten gelingt.

Bemerkenswert ist dabei, dass der RC F im normalen Straßenverkehr und bei

vorsichtigem Gasfuß gänzlich zivile Manieren an den Tag legt. Erst in der Hand des Experten wird der Japaner zum Supersportwagen, der kaum noch Konkurrenz zu fürchten hat. Bei dynamischer Fahrweise spannt der Lexus die Muskeln, die Acht-Gang-Automatik peitscht die Gänge durch, der V8 wird hellwach, und das immerhin rund 1,8 Tonnen schwere Coupé lässt sich mit äußerster Präzision durch die Kurven dirigieren.

Das Fahrwerk des RC F ist grundsätzlich sportlich, aber mit ausreichend Restkomfort abgestimmt; die direkte Lenkung und die hart zupackende Bremsanlage passen zum Charakter des Japaners. Vorn kommen 255er-Reifen, hinten kommen sogar Pneu der Dimension 275/35 R 19 zum Einsatz. Gegen Aufpreis gibt es ein Torque-Vectoring-System, das sich stufenweise einstellen und das den RC F extrem agil in Kurven eindrehen lässt. Die Karosserie ist extrem steif, was sich Lexus unter anderem durch 40 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber dem IS F erkauft.

Ansprechverhalten von Lenkung und Antrieb lassen sich in vier Modi anpassen, von Eco bis Sport S. In keiner der Stufen bleibt der Komfort restlos auf der Strecke. Die Sitze sind straff, aber langstreckentauglich, jedenfalls vorn. Der Fond taugt hingegen nur für kleinere Menschen oder Kinder. Eigenständig wirkt das komplett ausgestattete Cockpit mit seinen je nach Fahrzeugmodus unterschiedlich dargestellter Instrumentierung. Das berührungsempfindliche Touch-Pad-Feld, mit dem sich ein Cursor auf dem Zentralbildschirm bewegen lässt, erweist sich jedoch als ablenkungsträchtig.

Schon die regulären Lexus-Modelle wirken mit ihrem sogenannten "Diavolo"-Kühlergrill ungewöhnlich aggressiv; der RC F legt mit keilförmiger Proportion nochmals nach. Gegen Aufpreis gibt es Dach und Heckspoiler aus Carbon, und wer partout auch noch eine Motorhaube aus teurem, glänzend lackierten Kohlefaser-Verbundstoff wünscht, dem erspart Lexus ebenfalls den Weg zum Tuner. Wir würden - nicht nur aus Kostengründen - darauf verzichten, obwohl das komplette Carbon-Paket immerhin 10 Kilogramm Mindergewicht bedeutet.

Wenn der RC F im Januar 2015 in den Verkauf gelangt, wird er rund 75 000 Euro kosten. In Anbetracht des Gebotenen geht dieser Tarif in Ordnung. Dass er auf den markentypischen Hybridantrieb verzichten muss, dürfte die Kundschaft dieses rundum überzeugenden, klassischen Hochleistungs-Coupés wohl locker verschmerzen.

Daten Lexus RC F

Länge x Breite x Höhe (m): 4,71 x 1,85 x 1,39

Radstand (m): 2,76

Motor: V8-Benziner, 4969 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 351 kW / 477 PS bei 7100 U/min
Max. Drehmoment: 530 Nm bei 4800-5600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,8 Liter
Effizienzklasse: G
CO₂-Emissionen: 252 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: mind. 1765 kg / max. 485 kg
Kofferraumvolumen: 366 Liter
Wendekreis: 11,4 m
Reifen: vorn 255/35 R 19; hinten 275/35 R 19
Preis: 75 000 Euro (vorläufiger Preis)

Bilder zum Artikel



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F und unser Autor Jens Meiners (links).



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.



Lexus RC F.
