
Praxistest Lexus RC-F Track Edition: Luxus für Sportler

Von Dennis Gauert, cen

Als „Luxusmarke von Toyota“ erklärt der frisch gebackene Besitzer eines Lexus noch heute seinem Nachbarn den exotischen Neuzugang in der heimischen Einfahrt. Denn trotz der weltweiten Relevanz von Lexus-Modellen sind sie hierzulande nicht besonders bekannt. Wie fremdartig sich erst die Track Edition des RC-F präsentiert, ist bei einem Blick auf das Blechkleid in Titaniumsilber wohl selbsterklärend. Im Drift über den Ring geschoben würde der RC-F hingegen das Modell für ein stilechtes Poster mimen.

Das moderne Designstück aus Japan verfügt nicht nur über einen drehzahlsüchtigen V8-Motor mit nun 464 PS (mit Ottopartikelfilter), sondern auch über ein umfangreiches Aerodynamikpaket samt Carbon-Motorhaube und -Dach. Die vier beflamnten Endrohre unter dem scharfkantig skulpturierten Diffuser geben dem RC-F von Haus aus das Gütesiegel als automobile Sensation für hohe Ansprüche. Dass auch das Fahrwerk Schritt halten muss, haben die Japaner verstanden und bieten eine streckentauglich-straftige Abstimmung, die das immerhin 4,70 Meter lange Coupé zusammen mit der zusätzlichen Aerodynamik zur Fahrmaschine adelt.

Bei so viel konsequentem Handeln, wundert es nicht, dass Lexus dem V8-Coupé keine hohe Spreizung im Fahrwerk anbieten will. Im Alltag ist der RC-F durch seinen angenehmen Innenraum und den langen Radstand zwar ebenfalls genießbar, erinnert den Besitzer bei Bodenwellen aber schnell wieder daran, was der RC-F am besten kann. Das Eco-Programm kitzelt einen Verbrauch von neun Litern heraus. Wer den RC-F nicht nur auf eigener Achse über Landstraßen transportieren, sondern auch mal loslegen will, der wird knappe 13 Liter im Schnitt tolerieren müssen. Aber wer über 100.000 Euro für die Track Edition übrig hat, weint ja auch nicht an der Zapfsäule.

Der Motor hängt gierig am Gas

Wenn der Tank voll genug ist, kommen horrende Kräfte auf den Fahrer zu: In knapp vier Sekunden schiebt der RC-F die 1760 Kilogramm auf Tempo 100 km/h (mit aktivierter Launch Control), bis 270 km/h beschleunigt das Coupé mühelos. Mit den 530 Newtonmetern eines 5,0-Liter-V8 im Rücken stellen sich durch das unersättliche Ansaugeräusch aus acht Kammern die Nackenhaare auf. Das Triebwerk dreht derart schnell hoch, dass im Leerlauf schon ein Antippen des rechten Pedals reicht, um den Zeiger über 3000 Umdrehungen schnellen zu lassen. Entsprechend gierig hängt die Maschine am Gas und feuert jederzeit munter los.

Die Kraftübertragung übernimmt eine Acht-Stufen-Automatik, welche entweder sehr ruhiges Cruisen mit kaum merklichen Gangwechseln oder das harte, manuelle Einwerfen per Schaltwippen ermöglicht. Für die sportlichen Momente eignet sich besonders das Programm Sport+ innerhalb dessen auch die Launch Control – nach deaktiviertem ESP – verwendet werden kann. Ob diese Spielerei in einem Fahrzeug mit Heckantrieb und V8-Motor besonders hilfreich ist, sei dahingestellt. Der RC-F drückt ohnehin jederzeit gut.

In Kombination mit dem Zusatz „Track Edition“ wirkt das Gewicht des RC-F nahezu befremdlich, abgespeckt hat die zur Streckenvariante erklärte Sonderedition dafür sogar 100 Kilogramm. Die direkte und intuitiv dosierbare Lenkung dirigiert den schweren Tross auffallend direkt und leichtfüßig; lässt ihn damit gefühlt noch einmal 100 Kilogramm abspecken. Aber auch gefühlte 1,65 Tonnen sind etwas viel des Guten, wenn man die Track Edition als Wochenendrenner für den Ring anschaffen will.

In den Sportmodi reagiert der Lexus in alle Himmelsrichtungen direkt. Gasannahme, Einlenkverhalten, Bremspunkt – die Abstimmung macht einfach Spaß. Auch das

Hinterachsifferential trägt seinen Teil zur Show bei und ermöglicht schon beim Abbiegen präzise gleitende Hinterreifen. Selbst in solchen eigentlich instabilen Fahrsituationen bleibt der Lexus tiefenentspannt, ja geradezu unterfordert. Denn Rollneigung lässt das Fahrwerk nur bedingt zu, die Lenkübersetzung ist indes kurz gehalten. Wilde Ausrisse wie beim Ford Mustang GT oder Dodge Challenger bleiben damit aus. Fahrdynamisch spielt der Japaner eher in der Liga eines BMW M4.

Hybrid mal anders interpretiert

So ist der RC-F Track Edition auch ohne Elektromotor eine Art japanische Hybridlösung zwischen Luxus- und Motorsportcoupé. Dass keine der Welten mit beiden Füßen betreten wird, ist ein typischer Nebeneffekt. Ob er ins Gewicht fällt, ist eine andere Frage. Denn die RC-F Track Edition ist nicht etwa ein Tracktool, bei dem die Wahl zufällig auf einen RC-F als Basisauto fiel, sondern vielmehr die rennstreckentauglichste Serienvariante. An einem Samstag durch zwei Bundesländer zum Nürburgring fahren, dort seine Runden drehen und später wieder zurück – das geht im Lexus jedenfalls besser als in einem echten Tracktool und macht auch Spaß.

Lexus-Kunden sind laut Marktstudien ohnehin keine Rennfahrer, sondern hoch gebildete und wohlhabende Menschen. Wohl gerade deshalb hat Toyotas Luxusmarke im Innenraum nicht auf optische Reduktion gesetzt und kombiniert stattdessen rotes Leder mit roter und schwarzer Kohlefaser in Hochglanzoptik. Auch die Sportsitze mit F-Absteppung fließen mit dem Kendo-Design, das sich auch im einfallsreich umspielten Armaturenbrett präsentiert – innen bleibt der RC-F auch als Track Edition ganz Sportcoupé.

An mancher Eigenheit mag sich der Europäer reiben. So ist Lexus auch für seine exzentrischen Rundinstrumente bekannt, die dem Ziffernblatt eines Chronographen ähneln. Das Vorbild ist bereits mitten im Armaturenbrett zu finden – in Form einer analogen Uhr. Im Zentrum der Tachoeinheit steht ein Display, das außen durch einen analog skizzierten Drehzalmesser begrenzt wird. Je nach Modus ändern sich die Darstellungen. Dabei lässt Lexus Remiszenzen an 80er-Jahre-LCDs durchschimmern und geizt am Klimabedienteil nicht mit funktioneller Klassik.

Auch anderorts wirken Elemente wie alt bewährt, aber modern und in hoher Qualität perfektioniert. Das Bedienkonzept nimmt ein klassisches Laptop-Touchpad in die Mittelkonsole auf, das etwas Gewöhnung erfordert. Allein die Tatsache, dass der Mauszeiger den Menüpunkten anhaftet, irritiert manchmal. Die Bedienung aller weiteren Elemente auf Lenkrad und Klimabedienteil sind allerdings klug abgegrenzt und intuitiv bedienbar. In der Mittelkonsole gelangt der Fahrer unkompliziert an Fahrstufen, Fahr- und Stabilitätsprogramme. Sogar ein separater Launch-Button durfte mit einziehen. Ein so klares Bedienkonzept hätte man dem verspielten Designstück nicht zugetraut.

Fazit: Zu empfehlen ist der Lexus RC-F Track Edition für diejenigen, die das Design und die Philosophie von Lexus in einer Sportversion mit allen Annehmlichkeiten erleben wollen. Ein streckentaugliches Liebhaberstück für sportliche Fahrer ist das Paket, das Lexus anbietet. Die Verarbeitung und die Auswahl der zusätzlichen Track-Edition-Komponenten ist in dieser Preisklasse sehr gut gelungen. Beim Infotainment bietet der Lexus weniger als die deutsche Konkurrenz, bei der Qualität mehr. (aum/deg)

Daten Lexus RC-F Track Edition

L x W x H (m): 4.70 x 1.85 x 1.39

Radstand (m): 2.73

Antrieb: V8-Benziner, 4969 ccm, Heckantrieb mit Differentialsperre, 8-Stufen-Automatik

Leistung: 464 PS/ 341 kW bei 7100 U/min

Max. Drehmoment: 530 Nm bei 4800 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 4 Sek.

Normverbrauch: 11,3 Liter
CO₂-Emissionen: 258 g/km
Testverbrauch: 13–15 Liter
Gewicht: 1760 kg
Preis: ab 107.700 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Lexus RC-F Track Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert
