
Vorstellung Lexus RZ 450e: Ein Joch als Lenkrad

Von Walther Wuttke, cen

Gut Ding will Weile haben, müssen sich die Entwickler bei Lexus gedacht haben, bevor sie sich daran wagten, nach vielen elektrifizierten Fahrzeugen ihr erstes vollelektrisches Modell auf den Markt zu rollen. Nach dem UX 300e, der noch auf einer Verbrenner-Plattform entwickelt wurde, rollt Anfang kommenden Jahres nun der von Grund auf neue RZ 450e zu den Händlern. Dabei nutzten die Lexus-Ingenieure die für Elektromodelle erdachte Konzern-Plattform, auf der auch der Toyota Bz4X aufbaut.

Der RZ ist der Auftakt zur vollelektrischen Neuausrichtung der gesamten Modellpalette. „Bis zum Jahr 2030 wird Lexus in West- und Mitteleuropa eine vollelektrische Marke sein“, erklärte ein Markensprecher bei der statischen Vorstellung des RZ 450e. Fünf Jahre später, so Lexus-Chef Koji Sato, „werden wir weltweit vollelektrisch sein“. Das neue Modell kann vom 20. April an in Deutschland online reserviert werden. Die ersten Auslieferungen sind für Januar 2023 geplant.

Mit seinem Design fügt sich der elektrische RZ nahtlos in die Formensprache des Herstellers ein. Die für die Marke typische wuchtige Frontpartie mit dem „Diabolo“-Kühlergrill wurde überarbeitet und „elektrifiziert“, und die Seitenlinie steigt zum Heck sanft an. Dort erstreckt sich eine Lichtleiste über die gesamte Fahrzeugbreite, und der geteilte Heckspoiler verlängert das Design nach hinten und trägt auch zu den versprochenen guten Aerodynamikwerten bei. Der Innenraum profitiert von den neuen Freiheiten, die die Elektromobilität bietet. Der Radstand von 2,85 Metern bei einer Außenlänge von 4,8 Metern ermöglicht großzügige Platzverhältnisse auch hinten.

Um das Gewicht möglichst niedrig zu halten, wählten die Entwickler hochfeste Materialien, die neben einer hohen Karosseriesteifigkeit auch Gewichtsvorteile ermöglichen. Wie bei allen E-Mobilen wurden die Energiespeicher (insgesamt 71,4 kWh) im Unterboden platziert, was wiederum den für diese Fahrzeuge typischen niedrigen Schwerpunkt ermöglicht. Die Reichweite soll bei mehr als 400 Kilometer liegen, und der Verbrauch bei 18,1 kWh auf 100 Kilometer. Die Batterie, verspricht Lexus, soll auch nach zehn Jahren noch mehr als 90 Prozent ihrer Leistungskapazität besitzen. Die beiden Motoren an der Vorder- und Hinterachse entwickeln gemeinsam 230 kW (313 PS), was sich in eine Beschleunigung von gut fünfzehn Sekunden aus dem Stillstand bis 100 km/h übersetzt. Bei 160 km/h wird der Vortrieb durch die Bordelektronik ausgebremst.

Um die akustischen Einflüsse in Grenzen zu halten, entwickelte Lexus eine dreistufige Strategie. Zunächst werden Geräuschfrequenzen gezielt angesteuert, um zu verhindern, dass bestimmte Geräusche den Innenraum erreichen, und gleichzeitig widmeten sich die Akustiker des Hauses bewusst dem Geräuschkomfort im Fond. Außerdem kommt beim RZ auch eine neue Version der „Active Sound Control“ zum Einsatz, mit der geräuschunterdrückende Frequenzen über die Lautsprecher in den Innenraum geleitet werden und die akustischen Störungen unterdrückt werden. Der Innenraum ist, wie von Toyotas Premiumabteiler gewohnt, mit hochwertigen und bestens verarbeiteten Materialien ausgestattet. Das optionale Panoramadach lässt sich zudem bei Bedarf verdunkeln.

Gewöhnungsbedürftig ist allerdings das neue Lenkrad, das eben kein Rad mehr ist, sondern ein viereckiges Joch, das zusammen mit der optionalen „One Motion Grip“-Lenkung zum Einsatz kommt. Das neue Lenksystem verzichtet auf eine mechanische Verbindung und eine Lenksäule. Sie werden ersetzt durch eine elektrische Steuerung, die den Wunsch des Fahrers an die Räder geschickt. Dadurch sollen sich die Vibrationen verringern und die Stabilität verbessern. Das ungewöhnliche „Lenkrad“ soll außerdem den Lenkaufwand verringern und wird gleichzeitig vermutlich viel Gesprächsstoff liefern. Wer

auf die neue Technik verzichtet, darf an einem konventionellen runden Lenkrad kurbeln und das ebenfalls neue „Direct4 System“ erleben, mit dem die Traktion an den vier Rädern gesteuert wird. Sensoren werten dabei Faktoren wie Geschwindigkeit, Lenkwinkel und G-Kräfte aus, um daraus die passenden Antriebsmomente für die beiden angetriebenen Achsen zu errechnen.

Der RZ 450e ist mit dem aus dem Lexus NX bekannten Multimediasystem ausgerüstet, das sich jetzt auch über den neuen „Hey-Lexus-Assistenten“ steuern lässt. Über Preise schweigen sich die Lexus-Verantwortlichen noch aus. (Walther Wuttke, cen)

Vorläufige Daten Lexus RZ 450e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,80 x 1,89 x 1,63
Radstand (m): 2,85
Antrieb: 2 Elektromotoren, Allrad, 71,4-kWh-Batterie
Gesamtleistung: 230 kW / 313 PS
Max. Drehmoment: 435 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,6 Sek.
Elektr. Reichweite: über 400 km
Durchschnittsverbrauch: ca. 18,0 kWh

Bilder zum Artikel



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus RZ 450e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus
