Fahrbericht Lexus RZ 450e: Der Leisetreter mit Lenkknochen

Von Walther Wuttke, cen

Akio Toyoda ist Perfektionist und verzeiht keine Defizite bei den Fahrzeugen seines Konzerns. Deshalb kommt die neuartige Lenkung beim Lexus RZ 450e erst in zwei Jahren zum Einsatz. „Das können wir noch besser“, beschied er seine Entwickler und schickte sie in eine weitere Runde. Bei dieser Technik gibt es keine mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Rädern, stattdessen werden die Lenkbefehle des Fahrers über eine elektrische Steuerung an die Räder geschickt.

Der RZ 450e besitzt, wenn er mit der neuartigen Lenkung ausgestattet ist, deshalb kein konventionelles Lenkrad, sondern eine Steuereinheit, wie sie ansonsten in Flugzeugen zum Einsatz kommt. Die neue Lenkung wird auch in den anderen neuen Modellen der Marke angeboten werden. Der RZ 450e steht am 17. April bei den Händlern. „Die ersten Bestellungen der Launch-Edition werden nach zwei Monaten bei den Kunden stehen“, verspricht Lexus-Generalmanagerin Nadine Busch.

Der RZ450e ist der erste Vertreter der Marke, der exklusiv für den Elektroantrieb entwickelt wurde und dabei den neuen Antrieb mit Motoren an der Front- und Hinterachse nutzt und mit der ebenfalls neuen Direct-4-Allradsteuerung ausgerüstet ist. Die Systemleistung erreicht 230 kW und beschleunigt den RZ 450e in 5,3 Sekunden auf 100 km/h. Bei 160 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Als Reichweite verspricht Lexus 440 Kilometer, wenn der elektrische SUV mit 18-Zollrädern ausgestattet ist. Mit 20-Zöllern kommt der Lexus maximal 395 Kilometer weit.

Der RZ 450e ist ein typischer Vertreter der Marke, und auch die neuartige Lenkung samt „Lenkknochen“ verlangt nur ein kurzes Umdenken. Sie arbeitet schon jetzt präzise, so dass sich der Mensch am Steuer fragt, was die Techniker noch verbessern sollen. Vor allem auf kurvenreichen Strecken und beim Rangieren fällt das bei konventionellen Lenkungen übliche Umgreifen weg, reicht ein Griff, um den Lexus in die verlangte Richtung zu manövrieren.

Wenn das System in zwei Jahren eingeführt wird, kommen zusätzliche Kosten auf die Kunden zu. Wie hoch der Aufpreis sein wird, ist allerdings noch unbekannt. Unabhängig von der Lenkung hätte allerdings der Wendekreis des 4,8 Meter langen SUV etwas handlicher ausfallen können. Auch die maximale Anhängerlast ist mit 750 Kilo überschaubar.

Doch zurück zur Gegenwart. Auch mit konventionelle Zahnstangenlenkung ist der RZ450e leicht zu beherrschen und stellt den Menschen hinter dem Lenkrad nicht vor Probleme. Der „vegane“ Innenraum ist, wie von der Marke gewohnt, edel ausgestattet, die Instrumente übersichtlich angeordnet, die (optionale) Audioanlage von Mark Levinson liefert den Sound zur Fahrt, und kann ihre Stärke angesichts der Stille im großzügig dimensionierten Interieur voll ausspielen. Elektroautos sind stets akustisch zurückhaltend unterwegs, der RZ450e ist in dieser Disziplin noch einmal besser als seine Konkurrenten. Erst jenseits von 140 km/h machen sich Windgeräusche dezent bemerkbar.

Als Verbrauch verspricht Lexus 16,8 kWh für die Varianten mit 18 Zollrädern und 18,7 kWh bei 20 Zöllern. Bei einer ersten Ausfahrt in Südfrankreich meldete der Rechner 22,6 kWh. Je nach gewählter Fahreinstellung (Normal, Eco, Range oder Sport) variiert die Reichweite. Am weitesten bringt Range den RZ450e, allerdings ist dann die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt, und auch Komforteinstellungen wie die Klimaautomatik stellen ihren Dienst ein. Den besten Kompromiss bietet daher die Einstellung Eco, gepaart mit dem Einsatz der vier Rekuperationsmöglichkeiten, die über Schaltwippen am Lenkrad angesteuert werden können und die Reichweite deutlich verbessert.

Die 71,4 kWh starke, im Wagenboden platzierte Batterie lässt sich an der Schnellladesäule in 30 Minuten auf 80 Prozent aufladen. Lexus verspricht für den Energiespeicher eine Leistung von mindestens 70 Prozent nach zehn Jahren und gewährt eine entsprechende Garantie. Der RZ 450e ist mit dem Lexus Safety System plus ausgestattet einschließlich Safe Exit Assist, einem proaktiven Fahrassistent mit Lenkunterstützung und einem Monitor, der den Fahrer auf Anzeichen von Müdigkeit oder Ablenkung überwacht.

Die Preisliste beginnt bei 68.000 Euro für die Basisversion. Einschließlich Executive Paket wechseln 72.600 Euro den Besitzer. Die Launch Edition kostet mindestens 74.700 Euro, und die Version Luxury beginnt bei 78.100 Euro.

Der RZ450e ist die Fortsetzung der Elektrifizierungsoffensive von Toyotas Premiummarke. „Bis zum Jahr 2026 werden wir in jedem Segment ein vollelektrisches Modell anbieten“, blickt Nadine Busch nach vorne. Dazu gehört auch „ein volumenfähiges Modell“, mit dem die Modellpalette nach unten abgerundet werden soll, um so auch jüngere Kunden an die Marke zu binden. Mit dem CT 200 stand bereits ein kompakter Lexus im Angebot. Der neue kompakte Lexus soll auch helfen, die Zulassungen in Deutschland auf 7000 Modelle zu verdoppeln. (cen/Walther Wuttke)

Daten: Lexus RZ 450e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,80 x 1,89 x 1,63
Radstand (m): 2,85
Antrieb: 2 E-Motoren, AWD
Gesamtleistung: 230 kW / 313 PS
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 Sek.
Elektr. Reichweite: 440 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,8 kWh
CO2-Emissionen: 0 g/km (WLTP)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2055 kg / max. 585 kg
Preis: 68.000 Euro

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