



Lexus RC 200t F Sport Automatik

Dreitüriges Coupé der Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Aggressiv steht er da, der Lexus RC. Der riesige Kühlergrill lässt einen wild tobenden Motor mit vielen Zylindern, großem Hubraum und überbordender Leistung erwarten. Den gibt es in diesem Auto auch, im RC F mit V8-Motor und 477 PS. Kenner haben es aber schon auf dem Bild erkannt: Im ADAC Autotest tritt der kleine Bruder des RC F an, der RC 200t. Hier sorgt ein turboaufgeladener Zweiliter-Vierzylinder mit 245 PS in Verbindung mit einer Achtstufen-Automatik für den Vortrieb. Das Fahrwerk ist gut ausbalanciert und die Lenkung präzise, das hohe Fahrzeuggewicht von 1.750 Kilogramm drückt aber auf die Agilität. Auch längsdynamisch bleibt bei diesem Wagen die Wurst auf dem Brot: 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit sind Werte, die aktuelle Kompaktsporler locker aus dem Ärmel schütteln. Auf eine Infotainment-Bedienung per Touchpad ist noch kein anderer Hersteller gekommen - aus gutem Grund. Während der Fahrt ist es nur mit hoher Ablenkung vom Straßenverkehr zu bedienen, eine lange Eingewöhnungszeit verlangt es obendrein. Ebenfalls negativ: Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch von 8,4 Litern auf 100 Kilometer fällt zu hoch aus. Für die 54.000 Euro, die der Wagen in der Ausstattung F Sport mindestens kostet, bekommt der Kunde insgesamt einen nicht unkomfortablen, gut ausgestatteten Wagen mit einer sehr guten Verarbeitung und Coupé-Karosserie. Ein klassischer Gran Turismo also, der noch dazu nicht an jeder Ecke steht.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A5, BMW 4er Coupé, Infiniti Q60, Mercedes Benz C-Klasse Coupé.

+ komfortabler Antrieb, sicheres Fahrverhalten, hochwertige Verarbeitung

- hoher Preis, teurer Unterhalt, umständliches Bediensystem, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,3 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,4 Senioren

2,2 Langstrecke

3,8 Transport

2,0 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

Stand: Mai 2016
Text: Christoph Pauly

+ Die Verarbeitung des Lexus RC ist auf einem hohen Niveau. Die Karosseriefugen verlaufen gleichmäßig. Der Kofferraum ist komplett mit wertigem Stoff ausgeschlagen, Blechkanten wurden sauber umgelegt und abgedichtet. Auch die Verarbeitung im Motorraum ist tadellos, die Motorhaube wird von Gasdruckfedern offen gehalten. Der Unterboden ist bis auf die Hinterachse und den Abgasstrang völlig verkleidet, so verschmutzt der Motorraum nicht und Luftverwirbelungen unter dem Auto werden reduziert. Auch bei Fahrten in Regen und Schmutz bleiben die Türausschnitte sauber, der sorgfältigen Abdichtung sei Dank. Der Innenraum ist sehr gut verarbeitet, die Materialien sind hochwertig - zumindest im Sichtbereich des Fahrers. Die unteren Türverkleidungen bestehen aus hartem Kunststoff, auch der untere Teil des Armaturenbretts ist nicht aus weichem Material. Der Himmel und die Dachsäulen sind aber mit wertigem Stoff überzogen, Handschuhfach und Ablagekasten zwischen den Sitzen mit Filz ausgeschlagen.

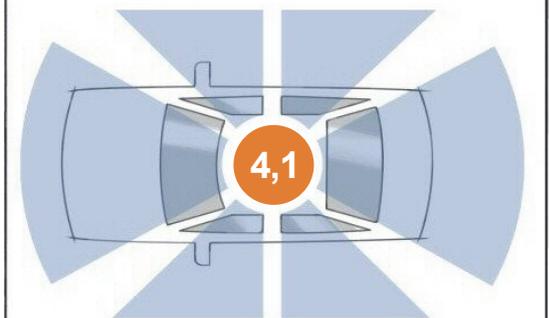
- Die lackierten Stoßfänger zeigen sich Parkremplern gegenüber völlig ungeschützt, das Gleiche gilt für die Seiten des Lexus. Einen Fehlbetankungsschutz bietet der RC nicht.

Der RC ist ein Automobil mit einem recht speziellen Anwendungsbereich. Das Transportwesen gehört nicht dazu. Weder ist eine Anhängerkupplung erhältlich, noch darf auf dem Dach ein Gepäckträger montiert werden. Die maximale Zuladung ist mit 430 Kilogramm für den Viersitzer noch ausreichend, die Reichweite dank des 66 Liter großen Tanks mit 785 Kilometern ordentlich. Notrad und Bordwerkzeug inklusive Wagenheber sind serienmäßig an Bord, ein defektes Rad in Fahrbereifung passt aber nicht in die Reserveradmulde und muss nach dem Rädertausch im Kofferraum transportiert werden.

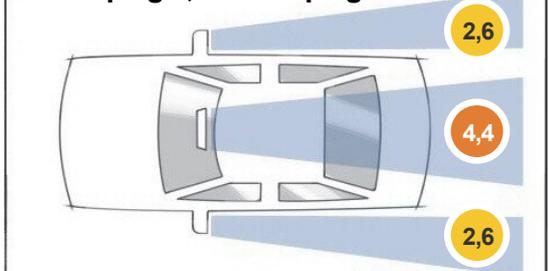
Im Sichtkapitel erreicht der Lexus mit seiner Coupé-Karosserie insgesamt nur eine zufriedenstellende Note, da die Karosserieform einer guten Sicht im Wege steht. Einige elektronische Helferlein bessern die Bilanz aber wieder auf.

+ Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer mit Fernlichtautomatik sorgen für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Bei Regen sorgen die Scheibenwischer für gute Sicht, nur an der A-Säule bleibt ein größerer Streifen stehen. Dank der niedrigen Motorhaube übersieht man bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug nicht so leicht. Parksensoren vorne und hinten sowie die Heckkamera (alles serienmäßig) erleichtern das Rangieren enorm. Die durchschnittlich großen Außenspiegel blenden - wie auch der Innenspiegel - automatisch ab und besitzen darüber hinaus einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel neben dem Fahrzeug verkleinert.

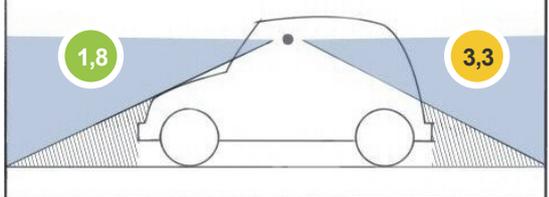
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Die Rundumsichtmessung stellt dem RC nur ein ausreichendes Zeugnis aus, gerade die Sicht nach schräg hinten ist durch die ansteigende Seitenlinie und die massiven C-Säulen stark behindert. Dazu sind die Fahrzeugenden auch durch die tiefe Sitzposition schwer abzuschätzen: Während man die Front mit etwas Geschick und Erfahrung noch erahnen kann, entzieht sich das Heck durch den hohen Heckabschluss und das kleine Heckfenster völlig dem Blick des Fahrers. Auch der kleine Innenspiegel kann hier nicht weiterhelfen.



Die schlechte Sicht nach schräg hinten ist vor allem der Coupé-Karosserie geschuldet.

3,2 Ein-/Ausstieg

+ Das schlüssellose Zugangssystem sorgt dafür, dass der Schlüssel in der Hosentasche bleiben kann. Das Fahrzeug entsperert sich automatisch, wenn der Schlüsselträger die Türen oder die Heckklappe öffnen möchte. Die Türaufhalter mit drei Rastungen halten die Türen auch an Steigungen sicher fest. Fahrer und Beifahrer können am Dachhimmel montierte Haltegriffe nutzen, die auch für die Fondinsassen beim Ein- und Aussteigen nützlich sind. Das Auto beleuchtet das Umfeld nach dem Absperren mit den Scheinwerfern, Rückleuchten und Lichtern in den Spiegeln.

⊖ Das Coupé stellt eine sportliche Karosserieform dar - auch die Insassen sollten über ein Mindestmaß an Fitness verfügen. Ansonsten lässt sich vielleicht das Einsteigen noch realisieren, der Ausstieg wird aber zäh. Es muss jeweils der sehr breite und recht hohe Schweller überwunden werden, zudem sind die Sitze nur 52 cm über der Straße montiert. Als zusätzliche Herausforderung sind die Türausschnitte nicht sehr hoch, auf den Kopf muss man also achten. Der Einstieg nach hinten wird durch die automatisch nach vorn fahrenden Vordersitze erleichtert, ist aber dennoch eine beschwerliche Kletterei. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

4,8 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Gepäckabteil des RC ist mit 225 Litern recht klein. Es lassen sich immerhin bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten darin unterbringen. Klappt man die Rücksitzbank um, vergrößert sich der Stauraum auf 595 Liter.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die kleine Heckklappe gibt eine ebenso kleine Ladeöffnung frei, sperrige Gegenstände müssen hier leider draußen bleiben. Immerhin öffnet die Klappe weit, sodass man nicht Gefahr läuft, sich den Kopf zu stoßen. Öffnen und schließen lässt sich die Klappe leicht, wenn auch die Taste zum Entriegeln recht klein geraten ist. Die Ladekante ist mit 69 Zentimetern durchschnittlich hoch, störender ist beim Be- und Entladen da eher die 16 Zentimeter hohe Stufe, die vom Kofferraumboden zur Ladekante überwunden werden muss.

⊖ Der Laderaum ist weder hoch noch besonders breit. Immerhin hat Lexus die Kofferraumverkleidung in jede Ausbuchtung der Karosserie eingepasst, so dass die Seiten des Kofferraums zwar zerklüftet sind, unter Umständen aber die entscheidenden Extra-Zentimeter Raum bieten.

3,3

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umgelegt werden, was einfach funktioniert. Da keine Fondtüren vorhanden sind, muss man sich aber langstrecken, um den Mechanismus zu bedienen. Vom Kofferraum aus kann die Klappfunktion auch deaktiviert werden, was den Diebstahlschutz für das Gepäck erhöht.

⊖ Der Kofferraum hält keinerlei Fächer oder ähnliches für kleines Gepäck bereit, so muss man alles lose in den Kofferraum des Sportwagens legen.

2,9

INNENRAUM

2,2

Bedienung

Die Grundfunktionen des RC sind einfach zu bedienen und erfordern keine lange Eingewöhnungszeit. Für tiefer gehende Funktionen wie beispielsweise Navigation oder Klangeinstellungen muss man sich aber im Infotainmentsystem zurecht finden. Dieses hat eine nicht sofort eingängige Menüstruktur und wird per Touchpad bedient.

⊕ Ein besonderes Gimmick bietet das Kombiinstrument. In Anlehnung an den limitierten und vergriffenen Supersportwagen Lexus LFA fährt der mittige (und einwandfrei ablesbare) Drehzahlmesser per Knopfdruck nach rechts und gibt Platz für detaillierte Anzeigen des umfangreichen, aber eingängig bedienbaren Bordcomputers frei. Kühlmittel- und Öltemperatur, Ladedruck des Turboladers und Öldruck, Außentemperatur und noch einiges mehr lässt sich dort ablesen. Die Abstandsregelautomatik ist auch als normaler Tempomat nutzbar, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Lenkrad (elektrisch in Höhe und Weite verstellbar) und Pedale sind einwandfrei angeordnet und lassen sich zu einer angenehmen Sitzposition arrangieren. Dabei helfen auch die gut erreich- und bedienbaren Einstelltasten der elektrischen Sitze. Der Wählhebel des Automatikgetriebes ist in guter Höhe auf dem Mittelunnel angebracht und problemlos erreichbar, wie auch die Schalter für die Fensterheber in der Tür. Diese funktionieren auch nach dem Abstellen des Wagens noch, bis eine Tür geöffnet wird. Zum Starten des Vierzylinders drückt man auf eine beleuchtete, gut auffindbare Taste. Bei Regen aktiviert der in seiner Empfindlichkeit einstellbare Regensensor den Scheibenwischermotor. Ebenfalls automatisch aktiviert werden die Scheinwerfer. In guter Höhe und leicht erreichbar findet man die Bedientafel der Klimaautomatik. Die Tasten dort sind eindeutig beschrieben, die Temperatur wird aber per Sensortaste geändert, für deren Bedienung man länger braucht als mit klassischen Drehreglern. Immerhin wird die Temperatur direkt beim Bedienfeld angezeigt. Auch Heckscheiben- und Außenspiegelheizung sowie Umluft werden dort bedient - der Wagen bietet aber auch eine automatische Umluftsteuerung per Luftgütesensor. Weitergehende Optionen der Klimaanlage wie etwa die Intensitätseinstellung der Automatikfunktion sind im Infotainmentmenü untergebracht. Auch im Dunkeln findet man alle Bedienelemente, bis auf die Regler der Luftaustrittsdüsen sind alle Schalter beleuchtet. Leseleuchten sind im Dachhimmel für beide Sitzreihen vorhanden. Der Infotainmentbildschirm ist sehr weit oben montiert, was für eine geringe Ablenkung vom Straßenverkehr sorgt. Bedient wird das System mit einem gut erreichbaren Touchpad. Die Wiedergabe von CD, Radio und externen Soundquellen des vorzüglich klingenden Soundsystems sind aber auch mit Tasten in der Mittelkonsole bedienbar, die Lautstärke wird hier per Drehregler oder über Lenkradtasten eingestellt.



Die sehr gute Verarbeitungsqualität kann nicht über die Mängel bei der Bedienung, insbesondere des Infotainmentsystems, hinwegtrösten.

– Ein großer Negativpunkt in diesem Kapitel ist das Infotainmentsystem des Lexus beziehungsweise die Bedienung desselben per Touchpad auf dem Mitteltunnel. Dieses funktioniert wie die Mausoberfläche eines Laptops, man bewegt auch tatsächlich einen Cursor auf dem Bildschirm hin und her. Damit muss man dann während der Fahrt das angestrebte Symbol treffen - was nicht immer gelingt, aber stets vom Verkehr ablenkt. Die Eingewöhnungszeit für das System ist immens, selbst wenn man sich im nicht immer logischen Menü einmal zurecht gefunden hat, ist die Treffsicherheit des Touchpads nicht höher. Man erhält ein haptisches Feedback per Vibration, wenn man auf einem Menüpunkt gelandet ist. Dieses aber ist recht stark und nervt deshalb mit der Zeit zusätzlich. Ablagen bei den Rücksitzen sucht man hinten vergeblich. Die Feststellbremse wird mit dem linken Fuß per Pedal aktiviert - im Alltag stört das weit in den Fußraum ragende Pedal massiv. Außerdem kann der Beifahrer im Notfall so keine Notbremsung auslösen. Beim Angurten stört der hohe Ablagekasten zwischen den Sitzen. Sind die Türen weit geöffnet, kommt man nicht ohne weiteres an die inneren Türgriffe, um sie zu schließen.

2,8 Raumangebot vorne*

Die geringe Innenbreite, die schmalen Fenster und die tiefe Sitzposition sorgen für ein einem sportwagentypisches, aber nicht sonderlich großzügiges Raumgefühl.

+ Das Platzangebot vorn ist gut, es finden Fahrer bis etwa 1,95 Meter genügend Bein- und Kopffreiheit vor.

5,0 Raumangebot hinten*

– Hinten hat man zwar ein gerade noch akzeptables Raumgefühl, die sehr geringe Innenbreite lässt aber in diesem Kapitel keine bessere Bewertung zu. Ist der Vordersitz für eine 1,85 große Person eingestellt, bleibt hinten gerade einmal noch genug Raum für 1,70 Meter große Passagiere.

4,0 Innenraum-Variabilität

– Der RC wartet - typisch für ein Coupé - mit einer allenfalls ausreichenden Innenraumvariabilität auf. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen, die Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

In Verbindung mit der Ausstattung F Sport ist der RC mit adaptiven Dämpfern ausgestattet, die abhängig von der Fahrsituation den besten Kompromiss aus Komfort und Fahrverhalten sicherstellen soll. Stellt man den Fahrmodusschalter (mit den Optionen Eco, Normal, Sport und Sport+) auf Sport+, wird die Grundabstimmung der Dämpfer sportlicher.

+ Das Fahrwerk des RC passt nicht zu den Erwartungen, die angesichts des sportlichen Designs geweckt werden. Es würde mit seiner komfortorientierten Auslegung insgesamt eher zu einer (sportlichen) Limousine passen, wenn auch das Fahrwerk zumindest in der Stellung Sport trockener über Unebenheiten rollt und Wankbewegungen weitgehend unterdrückt. Lange Bodenwellen regen gerade bei höherem Tempo zu nachschwingenden Aufbaubewegungen an.

Kurze Wellen absorbiert der Lexus nicht völlig, stolpert aber nicht wie ein typischer Sportwagen über Fahrbahnverwerfungen. Einzelhindernisse wie Gullideckel und auch Querfugen in der Fahrbahn federt er passabel weg, auch bei niedrigen Geschwindigkeiten in der Stadt wirkt der Wagen trotz der beim F Sport serienmäßigen, 19 Zoll großen Felgen nie ungehobelt. Unkomfortabel wird es nur auf wiederkehrenden, kurzen Anregungen: Hier stuckert der Lexus fühlbar. Nick- und Wankbewegungen lässt der RC zu, aber in moderatem Maße. Rauer Fahrbahnbelag ist deutlich an Lenkrad und Bodenblech spürbar.

1,8

Sitze

⊕ Die im F Sport serienmäßigen, elektrisch einstellbaren vorderen Sportsitze mit Lederbezug und Sitzbelüftung können insgesamt überzeugen. Der Fahrersitz wartet mit einer elektrischen Lordosenstütze auf, die in der Intensität, aber nicht in der Höhe verstellbar ist. Hohe Lehnen mit ausgeprägten Lehnenwangen sorgen für guten Halt, ohne einzuengen. Allein die Sitzflächen könnten etwas länger sein. Die Polsterung ist angenehm, ist aber etwas ungleichmäßig, was auf langen Strecken auffällt. Drei Sitzeinstellungen können per Memory-Funktion gespeichert und wieder abgerufen werden. Die Rücksitze sind ordentlich konturiert und erinnern etwas an Schalenitze. Die Sitzposition ist zufriedenstellend, solange man nicht zu groß ist - dann wird der Kniewinkel unangenehm.

1,8

Innengeräusch

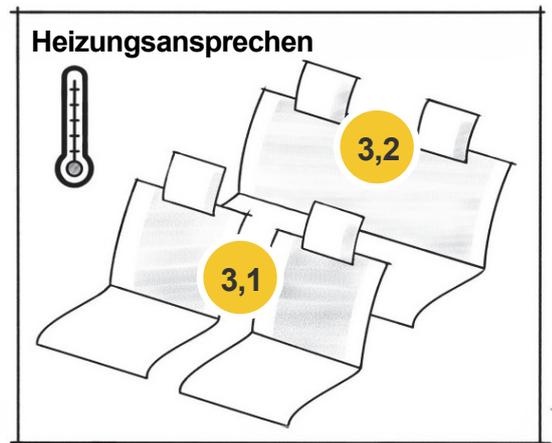
⊕ Mit gemessenen, sehr niedrigen 66,9 dB(A) Innenraumgeräuschpegel bei 130 km/h bestätigt sich der Charakter des RC als komfortorientierter Wagen. Das Motorgeräusch drängt sich nie in den Vordergrund, wählt man den Fahrmodus Sport+, klingt der Motor zumindest etwas sportlicher. Die Abrollgeräusche sind stets recht deutlich zu hören und mindern so den Komforteindruck, vor allem auf rauem Fahrbahnbelag. Windgeräusche sind kaum vorhanden.

2,5

Klimatisierung

⊕ Bei der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat regeln, müssen sich jedoch gemeinsam für eine Luftverteilung entscheiden, die in vorgegebenen Kombinationen einstellbar ist. Die Heizleistung beim ADAC Heizungstest ist zufriedenstellend. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschtung und einen Aktivkohlefilter. Das Automatikprogramm kann in drei Intensitätsstufen geregelt werden.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich weder öffnen noch ausstellen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,8

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

⊕ Mit seinen 245 PS und 350 Nm kann der RC 200t Automatik eine gute Note beim simulierten Überholvorgang von 60 bis 100 km/h einfahren. Bereits nach 4,5 Sekunden ist das Manöver absolviert. Der Wagen ist mit dem Vierzylinder-Turbomotor also gut motorisiert, versteht es aber nicht, diese guten Fahrleistungen auch emotional zu verpacken. Der Motor wirkt stets wie in Watte gepackt, ein Sportmotor sollte kerniger auftreten. Die Kraftentfaltung ist gleichmäßig, die Drehfreude nicht zu ausgeprägt: Bei hohen Drehzahlen lässt der Vortrieb des Turbomotors nach. Laut Hersteller beschleunigt der RC 200t in 7,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit soll 230 km/h betragen.

1,8

Laufkultur

⊕ Man kann zwar mangelndes Sportwagen-Feeling bemängeln, aber in diesem Kapitel trumpft der Motor auf. Vibrationen erföhlt man nur, wenn man genau darauf achtet, Brummfrequenzen sind überhaupt nicht zu vernehmen. Nur in hohen Drehzahlregionen stören sich sensible Gemüter an einem leichten Vierzylinder-Dröhnen.

1,9

Schaltung

Entscheidend zum aus sportlicher Sicht enttäuschenden Auftritt des RC200t trägt die Achtstufen-Automatik bei. Eine handgeschaltete Alternative ist nicht erhältlich. Der Automat schaltet behäbig und mit viel Wandlereinsatz, was zum eher limousinenhaften Charakter beiträgt. Im Sportmodus schaltet der Wagen etwas schneller.

⊕ Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar, die gewählte Schaltstufe ist klar ersichtlich. Der Rückwärtsgang lässt sich spontan einlegen. Der Wagen fährt rückwärts wie vorwärts gut dosierbar an und bietet eine gut funktionierende Kriechfunktion. An Steigungen hält die Autohold-Funktion den Wagen fest, bis Gas gegeben wird. Die Gänge können auch per Schaltwippen am Lenkrad gewechselt werden, der eingelegte Gang wird auf Wunsch im Kombiinstrument angezeigt.

1,3

Getriebeabstufung

⊕ Mit acht Gängen bietet die Automatik stets die passende Übersetzung. Im letzten Gang beträgt die Drehzahl bei 130 km/h niedrige 2.300 Umdrehungen.

2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist gut, in Kurven verhält sich der Wagen bis hin zu recht hohen Geschwindigkeiten neutral, im Grenzbereich fordert das hohe Gewicht aber irgendwann seinen Tribut und der Lexus schiebt sicher über die Vorderachse. Lastwechsel beeindrucken den Japaner nicht, er bleibt satt in der Spur.

Beladen untersteuert der RC bei etwas niedrigeren Geschwindigkeiten, die Fahrsicherheit wird aber nicht beeinträchtigt. Auf kurze Lenkimpulse reagiert das Coupé mit einer kurz nachpendelnden Lenkung, stabilisiert sich aber schnell wieder. Die Hinterachse bleibt währenddessen ruhig. Die Traktion ist dank Hinterradantrieb mit Sperrdifferential und elektronischer Traktionskontrolle tadellos. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Lexus zunächst eine Tendenz zum Übersteuern, wird aber effektiv vom ESP eingeregelt, sodass er beim Gegenlenken stark untersteuert. Dadurch ist er kurzzeitig nicht lenkbar. Durch den Geschwindigkeitsabbau während der Regelphase des ESP ist aber ein problemloses Einfahren in die Ausfahrgasse möglich.

– Spurrinnen läuft der RC stark nach, auch hängende Fahrbahnen lassen den Japaner von der Spur abkommen. Hier wirken sich die breiten Reifen negativ aus.

2,1 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht bei jedem Tempo direkt an, auch bei größeren Lenkwinkeln setzt sie Lenkradbefehle sofort um. Die Lenkkräfte bei größeren Lenkwinkeln sind angenehm, um die Mittellage aber etwas indifferent. Die Fahrbahnbeschaffenheit ist nicht besonders gut fühlbar, die Lenkung wirkt stark gedämpft. Dennoch ist der Wagen zielgenau manövrierbar. Der Wendekreis ist mit 11,1 Metern vergleichsweise klein. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind es unter drei Lenkradumdrehungen.

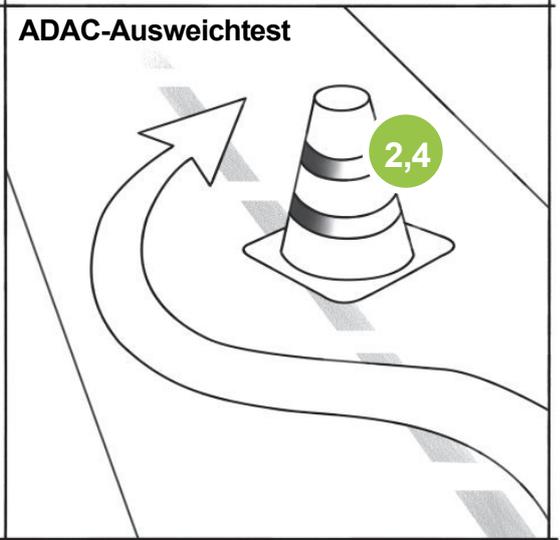
2,0 Bremse

+ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 36,6 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza RE 050 A der Größen 235/40 R19 96Y vorn und 265/35 R19 94Y hinten). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse mit Festsätteln an der Vorderachse spricht schnell an und lässt sich tadellos dosieren. Auch in Kurven bleibt das Fahrzeug bei hartem Bremsmanövern stabil.

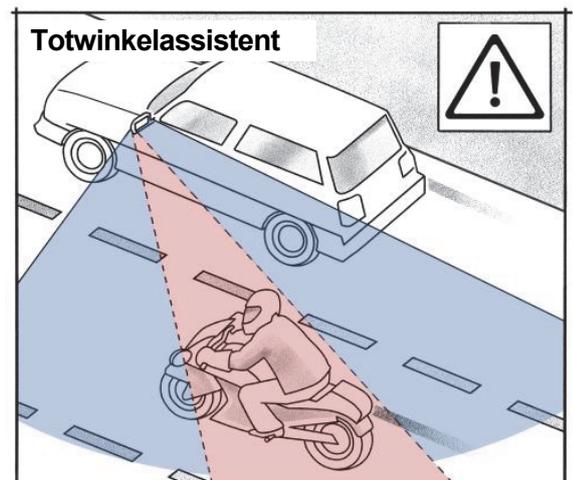
2,0 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Vom Gesetzgeber vorgeschrieben sind ESP, Bremsassistent und Reifendruckkontrolle. Letztere misst bei diesem Modell den Druck direkt mittels Sensoren in den Rädern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

⊕ Das aufpreispflichtige Radarsystem bietet neben der Erweiterung des Tempomaten um eine automatische Abstandsregelung auch ein Kollisionswarnsystem. Es warnt den Fahrer optisch und akustisch vor möglichen Kollisionen und leitet eine Vollbremsung ein, sollte ein Unfall unvermeidlich erscheinen. So kann immerhin die Aufprallgeschwindigkeit minimiert werden. Zum Ausstattungsumfang F Sport zählt ein radargestützter Totwinkelassistent, der die Nachbarspuren überwacht und auf herannahende Fahrzeugen und solche im toten Winkel hinweist. Ein beim rückwärtigen Ausparken hilfreicher Querverkehrswarner ist ebenfalls enthalten. Zusätzlich ist im F Sport ein Spurhalteassistent serienmäßig, der vor unbeabsichtigtem Spurverlassen warnt und gegebenenfalls durch einen leichten Lenkeingriff hilft. Bei Vollbremsungen blinken die gut sichtbaren LED-Rückleuchten, um den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation zu warnen. Das Fahrzeug kann nicht gestartet werden, wenn der Automatikwählhebel in D steht - so ist unbeabsichtigtes Anfahren ausgeschlossen.

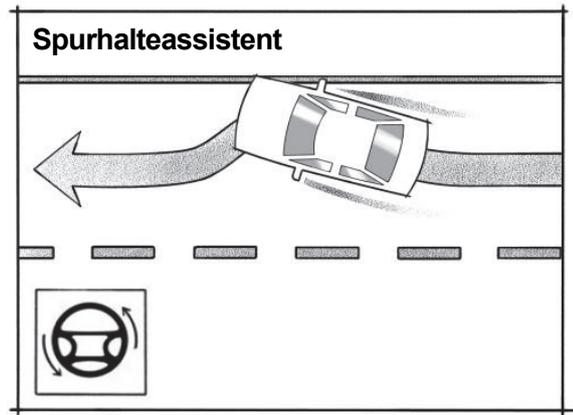
⊖ Die Blinker sind bei aktivierter Warnblinkanlage außer Funktion, so kann bei einem Abschleppvorgang ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrersitz aus nicht erreicht werden.

2.2 Passive Sicherheit - Insassen

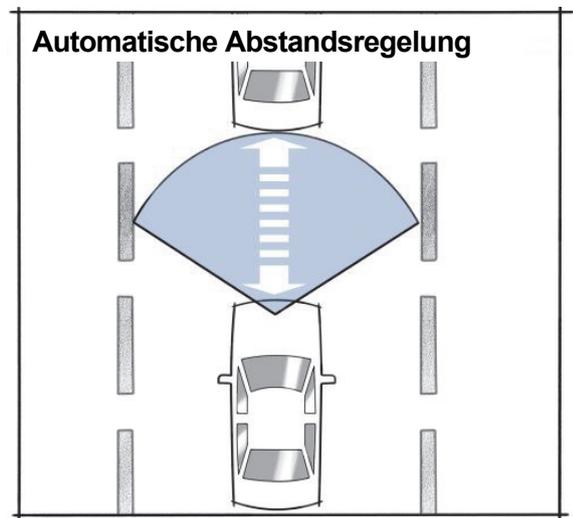
Für den Lexus RC liegt kein Crashtest vor. Die vorderen Kopfstützen sind zufriedenstellend hoch, sie schützen Personen bis zu knapp 1,80 Meter.

⊕ Der Lexus RC verfügt serienmäßig über Frontairbags und Knieairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorne und einen über die komplette Fahrzeugseite reichenden Kopfairbag, der so auch die hinteren Insassen schützt. Die Kopfstützen vorn sind nah genug am Kopf, um gut vor einem Schleudertrauma zu schützen. Hinten reicht die Kopfstützenhöhe nur für höchstens 1,55 Meter große Personen aus, das abfallende Dach kann aber im Falle eines Auffahrunfalls den Kopf zusätzlich stützen. Auf den vorderen Sitzen werden die Passagiere ermahnt, sich anzuschnallen, der Status der hinteren Gurte wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich hinten jemand während der Fahrt ab, ertönt ein akustisches Signal, bis der Gurt wieder geschlossen wird. Stabile Bügeltürgriffe sorgen dafür, dass bei einer Unfallbergung hohe Zugkräfte an den Türen aufgebracht werden können.

⊖ Die Kopfstützen hinten sind zu weit vom Kopf entfernt, um effektiv wirken zu können.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,0 Kindersicherheit

- + Laut Lexus ist auf allen Plätzen die Montage universaler Kindersitze aller Gewichtsklassen per Gurt erlaubt. In der zweiten Reihe sind jedoch die Sitzflächen kühlenartig vertieft. Dadurch und aufgrund des ungünstigen Anlenkpunktes kann ein mit einem Gurt befestigter Kindersitz nach vorne wegrutschen. Als Alternative bietet der Lexus hinten Isofix-Aufnahmepunkte und Ankerhaken, so können Sitze einfach und sicher befestigt werden - sie müssen aber erst in das Auto gefädelt werden, was aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht so einfach ist. Der Beifahrersitz bietet eine automatische Airbagabschaltung, wenn ein Kindersitz montiert ist. Erkennt das Fahrzeug nicht, dass ein Kindersitz montiert ist, kann man zusätzlich den Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktivieren - vorbildlich. Leider sind für den Beifahrersitz keine Isofix-Aufnahmepunkte erhältlich, die Gurtlänge und Geometrie der Anlenkpunkte sind aber für Kindersitze gut geeignet.
- Besonders hohe Kindersitze lassen sich im Fond nicht unterbringen.

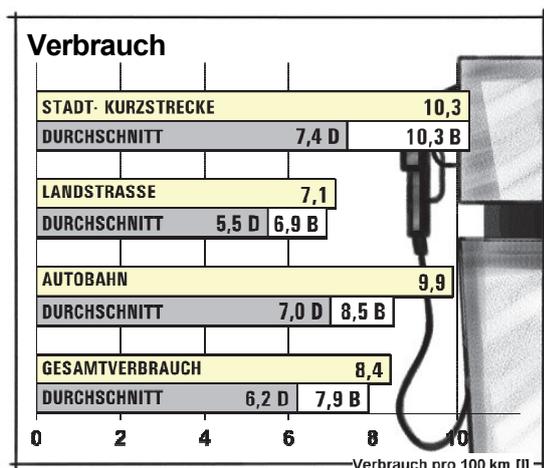
2,0 Fußgängerschutz

- + Der RC bietet eine Pop-Up Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger angehoben wird, um den Abstand zwischen den harten Teilen im Motorraum und dem Blech zu vergrößern. Weiter ist die Front des Wagen glattflächig gestaltet, weshalb der RC in diesem Kapitel eine gute Bewertung erhält.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂*

- Der Verbrauch des RC 200t fällt sehr hoch aus. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 231 g/km erhält das Mittelklasse-Coupé nur magere 13 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,4 l/100 km. Vor allem innerorts und auf der Autobahn zeigt sich der Turbomotor durstig. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 10,3 l/100 km. Außerorts sind es 7,1 l und auf der Autobahn 9,9 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, der Lohn sind 41 Punkte. In der Summe erreicht der Lexus vor allem aufgrund des hohen Verbrauchs mit 54 Punkten drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

4,9

AUTOKOSTEN

5,0

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für das Benzin zusammen. Der hohe Benzinverbrauch sorgt hier also für eine schlechte Bewertung.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Lexus gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

– Bei Verwendung der serienmäßigen Reifengröße sind die Kosten für den Reifenersatz sehr hoch.

2,4

Wertstabilität*

+ Die Wertstabilität der neu auf den Markt gekommenen Motorvariante wird über den vierjährigen Betrachtungszeitraum als noch gut eingeschätzt.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Ein Schnäppchen macht man mit dem sportlichen Wagen aus Fernost nicht: Der Lexus RC 200t F Sport kostet mindestens 54.000 Euro (davon gehen 8.500 Euro auf das Konto der Ausstattungslinie F Sport) und ist damit auf dem Niveau der deutschen Premium-Konkurrenz. Leider kosten das Navigationssystem und die radarbasierten Sicherheitssysteme dann immer noch einen zusätzlichen Aufpreis. Serienmäßig ist aber dennoch einiges an Bord, beispielsweise Leder-Sportsitze mit Belüftung, Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, große 19-Zoll-Mischbereifung, Rückfahrkamera und Hinterachs-Sperrdifferential.

5,5

Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen sehr hoch aus. Die jährliche Kfz-Steuer ist noch moderat und schlägt mit 182 Euro zu Buche. Doch die Versicherungskosten liegen insbesondere aufgrund ungünstiger Einstufungen in den Kaskoklassen hoch (KH: 16; TK: 25; VK: 28).

5,1

Monatliche Gesamtkosten*

– Der Unterhalt des Lexus RC ist auch mit der kleinen Motorisierung teuer. In jeder Einzelwertung schneidet er sehr schlecht ab. Der gute prozentuale Werterhalt wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	300h Automatik	200t Automatik
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2494	4/1998
Leistung [kW (PS)]	164 (223)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	221/4200	350/1650
0-100 km/h[s]	8,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9 l S	7,2 l S
CO2 [g/km]	113	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/28/25	16/28/25
Steuer pro Jahr [Euro]	86	182
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	872	907
Preis [Euro]	47.050	45.500

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1998 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5800 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1650 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/35R19/275/35R19
Reifengröße (Testwagen)	235/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,85/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,3/7,1/9,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	166 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	231 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4695/1840/1395 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1740 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Tankinhalt	66 l
Reichweite	785 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	139 Euro
Monatliche Werkstattkosten	106 Euro
Monatliche Fixkosten	161 Euro
Monatlicher Wertverlust	588 Euro
Monatliche Gesamtkosten	994 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/28/25
Grundpreis	54.000 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	1.100 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Zweizonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer und Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 950 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	850 Euro ^o
Schiebe-Heubdach	1.100 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	3,4	Lenkung*	2,1
Sicht	2,6	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	3,2	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	4,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	2,9	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	3,3
Raumangebot vorne*	2,8	Verbrauch/CO2*	4,7
Raumangebot hinten*	5,0	Schadstoffe	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,2		
Federung	2,5	AUTOKOSTEN	4,9
Sitze	1,8	Betriebskosten*	5,0
Innengeräusch	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,5	Wertstabilität*	2,4
Motor/Antrieb	1,8	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	1,9	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	5,1
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	1,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen