
Vorstellung Lexus ES 300h und RC 300h: Selbstbewusster Luxus

Von Peter Schwerdtmann

Mit der sechsten Generation des ES-Modells tritt Lexus nun am kommenden Wochenende voller Optimismus an. Die Generation eins bis fünf blieben in Deutschland hinter den Erwartungen zurück. Für deutsche Käufer kam Premium eben nicht aus Fernost, sondern aus dem deutschen Süden. Und auch das Design fand nicht ungeteilte Zustimmung. Nach 30 Jahren hat sich der Geschmack hierzulande dem japanischen oder das japanische Design dem europäischen Geschmack angenähert. Das zeigen die beiden neuen Modelle Lexus ES 300h und RC 300h auf den ersten Blick.

Der neue ES nimmt in der Länge um 65 Millimeter und in der Höhe um 5 Millimeter zu, gewinnt in der Breite sogar 45,7 Millimeter. Doch es sind nicht die gegenüber dem Vorgänger gewachsenen Außenmaße. Es ist die neue Silhouette, die beim ES den Blick auf sich zieht: Die Motorhaube verkürzt, die A-Säule entsprechend nach vorn geschoben, entsteht Platz für ein elegantes Dach nach Art eines Coupés, das in einem Stummelheck endet. Das wirkt gleichermaßen ausgewogen, schnell wie elegant.

Eleganz trifft als Beschreibung des ES- wie des RC-Gesicht nicht zu. Die Designer haben etwas geschafft, was eigentlich unmöglich schien: Sie lassen den riesigen Diabologrill zwischen den scharf geschnittenen Schlitzaugen der Scheinwerfer noch aggressiver wirken. Da braucht es die vielen Akzente, die mit optischen Anspielungen an einen Pfeil überall zu finden sind, kaum noch. Diese Mischung aus Eleganz und Aggressivität zeigen nur wenige.

Diese Charakterisierung gilt für den Lexus RC 300h ebenso. Der wirkt nur noch schneller. Denkt man sich eine Niere anstelle des Diabologrills, wäre das eine gelungene Form für einen 8-er BMW. Auch ein 5-er BMW wäre mit dem ES-Blech nicht schlecht gekleidet. Doch trifft dieser Vergleich nur einen Teil der Wahrheit. Denn wir sprechen über zwei verschiedene Konzepte, beim Käufer Erfolg zu generieren.

Dabei locken Lexus-Modelle traditionsgemäß eher mit Komfort, Luxus und – seit der Entscheidung, sich auf den Hybridantrieb zu konzentrieren – mit geringem Verbrauch und nicht mit Leistung. So kommt es, dass jeder Betrachter einem RC gut und gern die doppelte Motorleistung zutraut. Doch der GT bringt es maximal auf eine Systemleistung von Verbrenner und Elektromotor zusammen auf 223 PS und ein maximales Drehmoment von 221 Newtonmetern (Nm). Damit schafft er den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,6 Sekunden und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h – rasend schnell für Japaner und Amerikaner.

Der ES 300h bringt es auf eine Systemleistung von 218 PS und damit in 8,9 Sekunden für 0 auf 100 km/h und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Auch die Verbrauchswerte – gemessen nach NEFZ – unterscheiden sich nicht wesentlich. Der ES 300h wird mit 4,4 Litern auf 100 km angegeben, der RC mit fünf Litern. In der Praxis auf unserer langen Proberunde in den Bergen oberhalb des spanischen Malaga schwankten die Werte – je nach Strecke – zwischen sechs und acht Litern.

Deutliche Unterschiede ergeben sich aus der Bauart der beiden Modelle. Der RC ist ein zweisitziges Coupé, ein Gran Turismo mit zwei ausreichend großen Notsitzen hinten und einem immerhin 340 Liter großen Kofferraum. Der ES beeindruckt mit großem Innenraum, besonders auf der Rücksitzbank. Beim Kofferraum – 454 Liter – und der maximalen

Zuladung von maximal 470 kg übt sich der ES eher in Zurückhaltung.

Beeindruckend, mit welcher Ruhe beide Lexus zur Sache geben. Die Dämmung von Schwingungen von innen und Geräusch von außen ist so gut, dass auf einmal Geräusche hörbar werden, die sich sonst nie in den Vordergrund drängen: Abrollgeräusche auch auf gutem Asphalt zum Beispiel oder das Lösen der Bremse. Wer den Vierzylinder-Benziner des Hybridantriebs nicht durch Vollgas fordert, gewinnt den Eindruck, in einem Elektroauto zu rollen. Überhaupt nervt das Zusammenspiel zwischen Motor und dem stufenlosen Riemengetriebe nicht mehr so wie bei den früheren Generationen.

Der Innenraum begnügt sich nicht damit, gute Materialien in guter Verarbeitung anzubieten. Er präsentiert selbstbewusst Luxus und Überfluss. Der Arbeitsplatz des Fahrers gleicht einem Cockpit und zeigt den deutlichen Hang zum Digitalen bei den Instrumenten, bei den Bildschirmen, dem Touchscreen mit den Steuermenüs fürs Infotainment, dem Head up-Display und dem kleinen Pad für die Eingabe von Daten per Finger. Doch wie beim modernen Flugzeugcockpit finden sich auch hier noch genug analoge Schalter und Regler, mehr als 50. Die passen ins Bild und liefern einen weiteren Beitrag zur Diskussion der besten Bedienung: Knöpfe oder Klicks und Tipps. Ergebnis: Die alte Knopflandschaft ist so schlecht nicht. Wenn man sie erste einmal gelernt hat, funktioniert vieles blind.

An Bord sind natürlich alle Komfort- und Sicherheitssysteme, die Geld heute kaufen kann. Beim Klangerlebnis haben beide Modelle gute Voraussetzungen; denn die „Störgeräusche“, die von Autos ausgehen, sind so klein, dass die Mark Levinson-Anlage mit ihren 1800 Watt (umgerechnet immerhin 2,4 PS) Ausgangsleistung und einer Rundumausstattung mit Lautsprechern optimale Bedingungen vorfindet. Ein Narr, der da nicht seine Playlist abarbeiten lässt. Dem geübten Sportwagenfahrer mag das im flüsternden RC zum Trost gereichen.

Beim ES werden drei Ausstattungsvarianten angeboten, bei denen schon die einfachste namens „Executive-Live“ für 48 200 Euro fast komplett ausgestattet ist. Es folgen die „Business-Edition“ für 54 950 Euro, die sportliche aufgehübschte Version „F-Sport“ für 57 000 Euro und die „Luxury-Line“ für 63 950 Euro. Den besten Preis bietet Lexus den Taxi-Unternehmern mit Hinweis auf den großen Innenraum für netto 39 990 Euro. Der guten Ausstattung wegen traut Lexus der „Executive-Line“ mit rund 30 Prozent den größten Anteil am Absatz zu.

4000 Exemplare will Lexus noch in diesem Jahr an die Frau oder den Mann bringen. Nie war die Chance dafür besser als bei den neuen ES und RC. (ampnet/Sm)

Daten Lexus ES 300h Businessedition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,98 x 1,87 x 1,45

Radstand (m): 2,87

Motor: R4-Benziner, 2487 ccm, 16V, DOHC, System Atkinson

Leistung: 131 kW /178 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 221 Nm bei 3600-5200 U/min

Elektromotor: 88 kW / 120 PS

Drehmoment E-Motor: 202 Nm

Batterie: Nickelmetallhydrid, 244,8 V, ca, 1,5 kWh

Systemleistung: 160 kW / 218 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.

Elektr. Reichweite: etwa 2 km

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter

CO₂-Emissionen: 119,5 g/km (Euro 6d-TEMP)
Leergewicht / Zuladung: min. 1680 kg / max. 470 kg
Kofferraumvolumen: 454 Liter
Bereifung: 235/40 R 19
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Basispreis: 54 950 Euro

Daten Lexus RC 300h F-Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,70 x 1,84 x 1,40
Radstand (m): 2,73
Motor: R4-Benziner, 2494 ccm, 16V, DOHC, System Atkinson
Leistung: 133 kW / 181 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 221 Nm bei 4200-5400 U/min
Elektromotor: 105 kW / 143 PS
Drehmoment E-Motor: 300 Nm
Batterie: Nickelmetallhydrid, ca. 1,5 kWh, 600 V, unter Sitzbank
Systemleistung: 164 kW / 223 PS
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.
Elektr. Reichweite: 31 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter
CO₂-Emissionen: 114 g/km (Euro 6 OBD-TEMP-EVAP)
Leergewicht / Zuladung: min. 1735 kg / max. 435 kg
Kofferraumvolumen: 340 Liter
Wendekreis: 11,2 m
Bereifung: 235/35 R 19
Luftwiderstandsbeiwert: 0,306
Basispreis: 57 750 Euro
Testwagenpreis: 60 900 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



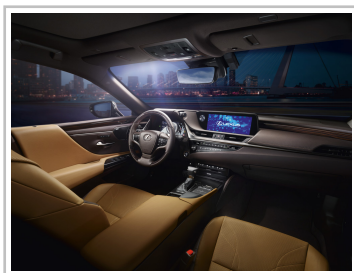
Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



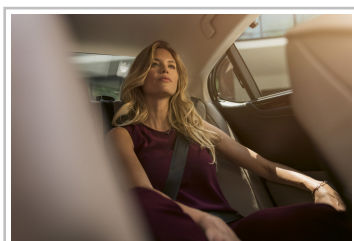
Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



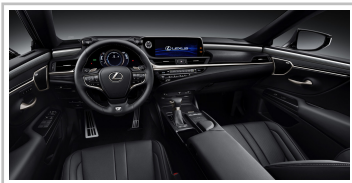
Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



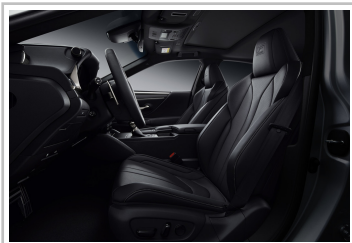
Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h und ES 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



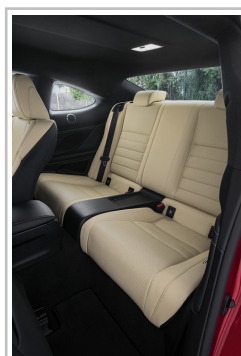
Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



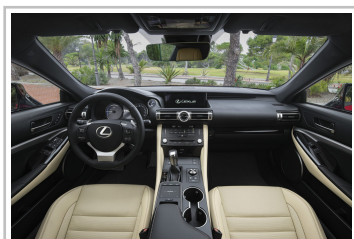
Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



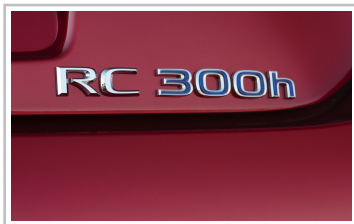
Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus RC 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus
