



Bis auf den grossen Kofferraum ist der Lexus RC-F ein kompromissloser Sportwagen. Mit tiefer Sitzposition, hölzerner Federung, weit geschnittenen Türen und wenig Platz im Fond. Bilder Jürg Wick

Japanischer Outlaw

LEXUS Das Sportcoupé RC-F ist ein richtig schlimmer Finger: kein Hybrid, kein Allrad, schlicht eine brutale Fahrmaschine. Das passt eigentlich gar nicht zum Saubermann-Image von Lexus. Wir haben uns gefragt: Wie kompetent ist der Outlaw im Alltag?

Unerotischer geht es kaum: RC-F. Dabei soll der sportliche Lexus eine Fahrmaschine reinsten Wassers sein und den Deutschen, Italienern und Amerikanern beweisen, dass die Japaner diese Disziplin auch beherrschen, sofern sie wollen. Ein solches Auto hätte man von Lexus zuallerletzt erwartet; das Modellprogramm strotzt geradezu von umweltfreundlichen Hybriden. Normale Verbrenner gibt es kaum mehr, und wenn, dann dienen sie als Einstiegsmotoren. Das Geschäft wird mit den kostspieligen Hybridversionen und grossmehrheitlich mit Allradantrieb gemacht.

Jetzt aber gibt uns Lexus Schweiz den Schlüssel für einen V8-Sauger mit 477 PS und Heck-

antrieb samt kurvengieriger Differenzialsperre in die Hand. Man muss Himmel und Hölle von diesem Auto erwarten und kann vorerst nur insofern Entwarnung geben, als der Sportwagen mindestens 91500 Franken kostet und die ungestüme Jugend so ferngehalten wird. Vermutlich mündet der Endpreis eher in 100100 Franken; so teuer ist der Überflieger in der Version Excellence angeschrieben. Allradantrieb hat Lexus hier nicht vorgesehen, dem Vernehmen nach ist diesbezüglich eher mit einem schwächeren RC zu rechnen, in dem ein CO₂-freundlicherer Vierzylinder aus-

Für Sie gefahren

dem Lexus IS mit 245 PS installiert wird. Rundum inspiziert, fällt der für einen Sportwagen grosse Kofferraum (366 Liter) auf – da müssen sich sämtliche Konkurrenten ducken. Das 4,71 mal 1,85 Meter grosse Auto ist eben nicht als flache Flunder, sondern als alltags-taugliches Coupé angelegt. Die grossen Seitentüren und den tiefen Einstieg hat es allerdings mit Supersportwagen gemeinsam.

Den Hygienefaktor erledigt der Japaner auf dem Papier mit einem Gesamtverbrauch von 10,8 Litern auf 100 Kilometer (251 Gramm CO₂/km), in der Praxis werden es wohl eher 11,5. Mit einer Beschleunigung von 0 auf Tempo 100 in 4,5 Sekunden liegt der RC-F dann auf ähnlichem Niveau wie die Highlights im Autoquartett, und dank wählbaren Fahrprogrammen, irre breiten Reifen (vorn 255/35×19, hinten

275/35×19) sowie guter Balance kann man festhalten, dass sich Kraft und Kurvengrip matchen. Sportiv ist es freilich auch um den Abrollkomfort bestellt: Selbst im Modus Eco federt die Maschine ziemlich ungehobelt; «hölzern» wäre eine Verharmlosung. Im Sportmodus wird es wenigstens nicht viel schlimmer.

Kurven umrundet der RC grundsätzlich neutral und präzise, so soll es sein. Untersteuern kommt nur vor, wenn man eine Strassenbiegung viel zu schnell angeht. Kraft seiner maximal 530 Newtonmeter Drehmoment können unbedarfte Piloten sich dann für den rechtzeitigen Eingriff der elektronischen Stabilitätskontrolle bedanken. Über den Sportmodus lässt sich der elektronische Eingriff deaktivieren, was aber im normalen Strassenverkehr nicht zu empfehlen ist. Im Vergleich zur Konkurrenz muss

man die eher lethargische Reaktion der serienmässigen Getriebeautomatik kritisieren. Händisch über die am Lenkrad montierten Paddels lässt sich die Spontanität kaum verbessern.

Man sitzt in hervorragend stützenden Sitzen, stört sich aber daran, wie schwer sich der Zugang nach hinten gestaltet. Vielleicht eine Vorankündigung, dass man es dort als Erwachsener nur kurze Zeit aushält, aber immerhin, es gibt dieses Fond-Séparé. Zusammen mit der typischen Lexus-Qualität ergibt sich eine in dieser Klasse selten anzutreffende Alltags-tauglichkeit. Bei genauer Analyse kann dem RC-F eigentlich nur einer das Wasser reichen. Er heisst Porsche 911 Carrera und steht hierzulande an jeder Strassenecke, was dem Sport-Lexus seine Daseinsberechtigung sichert.

Einen solchen Outlaw auf den Markt zu bringen, mutet fast etwas reaktionär an. Trotz der laufenden CO₂-Diskussionen hält der Hybridpionier mit einer extremen V8-Maschine daran fest, dass es auch weiterhin Platz für Spassmaschinen geben soll – gerade von Lexus ist das ein bemerkenswertes Statement.

Jürg Wick

AUTOTEST
Lexus RC-F V8
+ Tolle Performance
+ Exquisite Machart
+ Hohe Alltagstauglichkeit
– Unspontane Automatik
– Enger Fond
– Sperrige Aussenmasse



Zum Preis von gegen 100000 Franken ist der 477-PS-Bolide mit dem Diabolo-Grill kommod eingerichtet, mit hervorragend stützenden Sitzen.

Ratgeber Recht

Gilt «50 generell» auch ausserorts?

Kürzlich geriet ich in eine Geschwindigkeitskontrolle. Weil es an jener Stelle links und rechts wenige Häuser hatte, war ich der Meinung, dass ich mich bereits im Ausserortsbereich befinde. Das Ende von Tempo 50 war aber erst 200 Meter nach dem Blitzler signalisiert. Habe ich Chancen auf Straffreiheit?

Nein, mit diesem Argument werden Sie bei den Strafbehörden und beim Strassenverkehrsamt kaum durchkommen. Denn das Strassenverkehrsrecht ist klar: Das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem entsprechenden Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» angezeigt. Es steht in der Regel dort, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut sind. Erfahrungsgemäss und wegen der zunehmenden Zersiedelung gibt es Ortschaften, wo die Signale weit vor dem Dorfeingang beziehungsweise nach dem Dorfausgang postiert sind. Die wichtigste Grundregel in diesem Zusammenhang ist, dass die Signale zwingend zu beachten sind. Nicht einmal dann, wenn sich jemand wegen eines Abstechers innerhalb des 50er-Bereichs nicht mehr an Tempo 50 erinnern kann, lässt das Bundesgericht Gnade walten. Im Gegenteil: Nur in ganz aussergewöhnlichen Situationen könne sich ein Automobilist einfach auf die Siedlungsdichte verlassen. Denn: Nach einer Fahrtunterbrechung müsse von einem sorgfältigen Lenker erwartet werden, dass er sich vor der Weiterfahrt vergewissere, in welchem Signalisationsbereich er sich befinde. Fazit: Wenn Sie nach einer Fahrpause unsicher sind, ob Sie sich inner- oder ausserorts befinden, fahren Sie besser nur mit 50 km/h bis zur nächsten Geschwindigkeitstafel.

Beobachter

Daniel Leiser, lic. iur.

Mehr zum Thema: www.beobachter.ch/verkehr

Peter Trösch sammelt Verkehrsrechtsfragen aus dem Alltag und lässt diese von professionellen Rechtsberatungen und Behörden beantworten. Für Anregungen, Zusatzfragen und andere Rückmeldungen wenden Sie sich an: ptroesch@landbote.ch

ANZEIGE

NEW VITARA BOOSTERJET SERGIO CELLANO TOP 4 x 4

EINFÜHRUNGSPREIS BEREITS AB Fr. 30 490.-



IHR VORTEIL Fr. 5 560.-* Sergio Cellano

NEW VITARA BOOSTERJET SERGIO CELLANO
Top 4x4 für nur Fr. 30 490.-

Auch als Automat. Limitierte Serie.
Nur solange Vorrat.

SCHWEIZER PREMIERE



Ihr Fachmann
seit 1924.

Emil Frey AG
Grüze-Garage

Grüzelfeldstrasse 65
8404 Winterthur
052 234 35 35
www.emil-frey.ch/winterthur

Mäschli Kreuzgarage AG	Elgg	052 364 16 00
Garage Kunz AG	Saland	052 386 12 22
Garage Bosshard AG	Weisslingen	052 384 15 05
Auto Maier Töss AG	Winterthur	052 203 60 00
Mörsburg AG	Rickenbach	052 337 32 45
Garage Neuburg AG	Winterthur	052 222 55 22