



Lexus RC

Intens genieten

Autotest | Waar denkt u aan bij Lexus? Waarschijnlijk aan "luxe" en "hybride aandrijving". Terecht! Want dankzij de hybride aandrijving biedt een Lexus meer verfijning dan de meeste concurrenten. Bovendien zorgt die slimme aandrijving voor het nodige belastingvoordeel, zodat een Lexus ook nog eens een rationele keuze is. Dat een Lexus ook uitdagend en zelfs ronduit begerlijk kan zijn, bewijst de nieuwe RC.

Nog een kenmerk van Lexus: uiterst verstandige, gedisciplineerde en deskundige ontwerpers. Ze staan altijd klaar voor journalisten om na een proefrit zelfs de moeilijkste vragen te beantwoorden. Zo'n interview met een Lexus-technicus heeft in de regel echter meer weg van een hoorcollege dan van een vrijblijvend babbeltje.

Radical Coupé

Maar hoofdontwerper Eiichi Kusama krijgt pretoogjes als hij vol vuur vertelt over "zijn" RC. Lexus gaf de ontwerper namelijk opdracht om zijn ideale auto te ontwerpen. "RC" staat dan ook voor "Radical Coupé". Want dat is wat de makers voor ogen hadden: een Lexus introduceren waarbij het draait om pure passie.



De RC is daarom geen driedeurs versie van een bestaand model, maar een volbloed coupé die vanaf een blanco vel papier is ontworpen. Het complexe lijnenspel en de royale buitenmaten doen vermoeden dat het hier om een coupé uit het hogere segment gaat. In feite moet de RC concurreren met de Audi A5, BMW 4-Serie en Mercedes-Benz C-Klasse Coupé. Kortom: de eerste slag is gewonnen!

Ruimte

Binnenin weet de RC opnieuw te charmeren. Veel fabrikanten gebruiken voor hun coupé en gezinsauto exact hetzelfde interieur. De RC onderscheidt zich echt van de andere Lexus-modellen. Zoals gebruikelijk is de uitstraling hoogwaardig, maar het geheel doet geavanceerder en technischer aan.



Heel origineel is de "trapsgewijze" opbouw van het dashboard. De RC geeft mede daarom iedere seconde van iedere rit het bevoorrechte gevoel iets bijzonders te rijden.

De inzittenden liggen niet onderuit als in een sportwagen, maar zitten ook minder rechtop dan in een sedan. De hoofdruimte voorin is prima, zeker voor een coupé. De standaard stoelen zijn geen kuipstoelen, maar bieden wel beduidend meer zijdelingse steun dan stoelen in een alledaagse personenauto.

De ruimte op de achterbank is slechts voldoende voor kinderen. Volwassenen moeten achterin met het hoofd gebukt en met de benen om de voorstoel heen zitten. Net als bij de meeste andere coupés zal de achterbank daarom in de praktijk vooral dienst doen als extra bergruimte.



Uitrusting

De RC is, afhankelijk van het uitrustingsniveau, leverbaar met alle luxe en veiligheidssystemen die Lexus in huis heeft. Uiteraard is ook de favoriet van de Autozine-redactie aanwezig: het subliem klinkende audiosysteem van specialist Mark Levinson.

Zoals het hoort bij een auto als deze, beperkt de techniek zich niet alleen tot het nuttige! Zo zijn de toerenteller en snelheidsmeter vervangen door een groot beeldscherm. Aanvankelijk staat de toerenteller prominent in het midden, met in het hart een digitale snelheidsmeter. Met een druk op de knop schuiven twee beeldschermen over elkaar heen om ruimte te maken voor aanvullende gegevens. Een waar schouwspel!



Hybride

De Lexus RC is in thuisland Japan leverbaar met drie verschillende benzinemotoren: een 3.5 liter zescilinder ("RC350"), een 5.0 liter achtcilinder ("RC F") en een hybride aandrijflijn ("RC300h"). De RC F verschilt zo sterk van de andere uitvoeringen, dat hiervoor een apart verslag volgt.



Voor deze eerste kennismaking is gereden met de RC300h (Japane uitvoering). Een 2.5 liter viercilinder motor en een elektromotor drijven samen de achterwielen aan. Afhankelijk van de situatie is alleen de benzinemotor, alleen de elektromotor of een combinatie van beide de meest efficiënte keuze.

De bestuurder heeft hier geen omkijken naar, de computer bepaalt welke motor wanneer actief is. Ook opladen aan het stopcontact is niet nodig: de elektriciteit om de elektromotor aan te drijven wordt gewonnen uit "restenergie" die vrijkomt bij remmen of uitrollen. Ook het schakelen regelt de computer, de RC300h laat zich rijden als een automaat.



Deze hybride aandrijflijn komt grotendeels overeen met die van de Lexus IS300h. Het motormanagement is op details aangepast om tot een iets levendiger karakter te komen. Toch is het totaalvermogen (223 pk / 221 Nm) onvoldoende om de RC300h tot een opwindende sportwagen te maken. Wanneer voor de sportieve modus wordt gekozen is de RC300h levendiger en alerter, maar in absolute zin blijven de prestaties achter bij het veelbelovende uiterlijk.

Verbruik

Daar staan echter twee grote voordelen tegenover: dankzij de hybride-aandrijving is de RC300h comfortabeler, stiller en verfijnder dan alle concurrenten. De RC300h is daarom vooral een heerlijke reisauto om in alle rust lange afstanden mee af te leggen.



Bovendien zorgt de hybride-aandrijving voor zeer gunstige verbruikscijfers. Lexus stelt dat de RC300h 1

op 23.3 haalt, maar die waarde is zelfs met een uiterst kalme rijstijl niet te realiseren. De testrit is verreden in Japan, waar de maximumsnelheden zeer laag liggen (50 tot 80 km/u op de snelweg). Desondanks kwam het testverbruik uit op 1 op 16.2. Een stuk hoger dan de fabrieksopgave, maar nog altijd even zuinig als het gemiddelde stadsautootje!

Weggedrag

Niet alleen het karakter van de motor, maar ook het onderstel kan met een druk op de knop comfortabeler of juist sportiever worden gemaakt. In de standaard modus is de RC300h in de Japanse uitvoering opmerkelijk zacht geveerd voor een sportcoupé. Op oneffenheden in het wegdek kan het koetswerk zelfs deinen alsof het een limousine is!

In de sportieve modus (bijvoorkeur "Sport+") is het weggedrag juist aangenaam sportief. De besturing is dan direct en de bestuurder voelt prima wat zich tussen de banden en het wegdek afspeelt. Dan is goed merkbaar hoe fraai de RC300h in balans is (gewichtverdeling voor- en achterwielen is exact 50/50) en daagt de auto gaandeweg steeds meer uit. Deze Lexus mag dan even verstandig zijn als de andere modellen, de aantrekkingskracht is vele malen groter!



Conclusie

Weet de Lexus RC te overtuigen als begeerlijke en opwindende auto? Ja, zeker! Lexus staat voor een combinatie van pure luxe en slimme techniek (hybride aandrijving). De RC300h voegt daar nu een oogstrelend uiterlijk en de dynamiek van een coupé aan toe. Alhoewel de hybride-aandrijving vrijwel gelijk is aan die van andere Lexus modellen, is de rijervaring meer intens.

Let op: dit testverslag is gebaseerd op een proefrit in Japan. De testauto voldoet daarom aan de Japanse specificaties. De getoonde specificaties zijn volgens Japanse berekeningen en kunnen verschillen van Europese standaarden en rekenmethoden. De CO2-uitstoot is niet bekend, omdat deze voor de Japanse markt niet berekend wordt. Op het moment van schrijven is het nog niet zeker of de RC300h naar Nederland komt. Mocht de auto naar Nederland komen, dan kunnen de specificaties en daarmee ook het karakter (sterk) wijzigen. ■



Specificaties

Lexus RC 300h F-Sport

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	470 x 184 x 140 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.740 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	340 l
Bandenmaat	235/40R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	2494 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	223 pk @ 6000 tpm
Koppel	221 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,6 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	116 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 54.795,-
Prijs instapmodel	€ 45.695,-