

Impressioni di guida

Coupé 2+2 lunga 4,6 metri, la Lexus RC 300h abbina un motore a benzina 4 cilindri 2,5 litri a ciclo Atkinson con una performante unità elettrica, sviluppando la potenza massima di sistema pari a 223 CV. Tale motorizzazione ibrida consente, secondo la Casa di prestigio giapponese, un consumo medio di 4,7 litri per 100 km (108 g/km di CO2).



La linea ti conquista a prima vista

Esteticamente la RC 300h ha una linea di bellezza drammatica e mozzafiato, che si distingue nettamente da ogni concorrente. In sostanza, da qualsiasi prospettiva d'osservazione, la coupé firmata Lexus appaga sempre la vista dell'appassionato e sembra più compatta rispetto alla realtà. L'unico difetto (ma per molti è un pregio) è che attira molti sguardi al suo passaggio, con buona pace dell'understatement per il quale le Lexus sono particolarmente apprezzate. Dal canto loro gli interni sportivi, di qualità premium, presentano un posto guida accogliente e ben congegnato, all'insegna di un'ergonomia ideale per il pilota che consente l'interazione con gli avanzati sistemi Lexus HMI (Human Machine Interface). La tecnologia di bordo presenta la scelta tra i sistemi multimediali Lexus Display Audio (LDA) o Electro Multi Vision Navigation (EMVN), con controllo coordinato attraverso un display multi informazione da 4,2", nonché uno schermo da 7" sulla consolle centrale. Inoltre, figurano la seconda generazione del Lexus Remote Touch Interface (RTI) ed una scelta di sistemi audio, incluso il Mark Levinson ® Premium Surround System con 17 altoparlanti.



Il segreto del piacere di guida? L'assetto

Le prestazioni della Lexus RC 300h non sono certo "da far tremare le vene dei polsi", poiché gli 8"6/10 sullo 0-100 km/h sono alla portata di diverse utilitarie "vitaminizzate", mentre la velocità massima autolimitata a 190 km/h è la stessa di un'Alfetta GTV 2.0 del 1976. Ma con i limiti che ci sono questo non è un problema, così come non lo è l'accelerazione tutt'altro che fulminea. In compenso le riprese sono molto celeri, facendo chiaramente percepire tutta la potenza dei due motori che lavorano congiuntamente. Certo, partire silenziosamente ai semafori con il solo motore elettrico, "in stile Prius", fa effetto sulle prime. Ma ci si abitua nel volgere di pochi chilometri, contenti di poter dare una mano all'ambiente.



Quanto alla trasmissione, il cambio a variazione continua si apprezza soprattutto attuando la funzionalità sequenziale Shiftmatic con 6 rapporti virtuali; ma non aspettatevi nemmeno lontanamente la reattività del celebre ZF 8 marce con convertitore di coppia utilizzato da molte altre Case costruttrici. Al volante della Lexus RC 300h, infatti, il divertimento di guida non proviene dal cambio o dalle prestazioni, bensì dall'assetto. Più in dettaglio, la trazione posteriore ci mette molto del suo a esaltare l'esperienza di guida, al pari del corpo vettura ribassato e dall'Adaptive variable Suspension (VAS) riguardanti la versione F SPORT che abbiamo provato. Infine, l'avantreno a doppi triangoli sovrapposti consente un migliore recupero di camber in curva rispetto all'assale a

doppio snodo della BMW Serie 4 Coupé, rivale per antonomasia. E la differenza nell'andare velocemente in appoggio e sconfiggere il sottosterzo sul nascere è ben percepibile, fino a prova contraria.

Gian Marco Barzan

Photogallery

