

TEHNIKA NI EDINI IZZIV

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič

Pionirstvo ni lahko, še najmanj v kompleksni avtomobilski tehniki. Tekmeci se ti ob novostih najprej smejejo, nato se ob uspehu začnejo čuditi, na koncu pa postanejo panični. Dame in gospodje, predstavljamo vam Lexusa GS 450h, ki je marsikateremu Beemvejevemu, Mercedes-Benzovemu in Audijevemu trgovcu skrajšal spanec.

» Lexus GS hodi v zelje Audiju A6, BMW-ju serije 5 in Mercedes-Benzu serije E. Čeprav so ga predstavili že pred dvema letoma, ima to srečo, da so tudi tekmeči že stari gospodje. Z dinamično zunanjo obliko rine v peskovnik predvsem BMW-ju, z občutkom v notranjosti nedvomno Mercedes-Benzu, s tehnologijo pa je GS z oznako 450h izbral čisto svojo pot, lahko rečemo tudi, da je v pionirstvu daleč pred sicer uveljavljenimi tekmeči.

Da z zunanjo obliko pritegne v salone predvsem kupce, ki premišlujejo o BMW-jevi petici, niti ni čudno. Mogoče ne bo všeč vsakemu, lahko pa mirno čestitamo oblikovalcem, da so dobro združili eleganco in športnost. O dinamiki govori ošljena oblika, za eleganco pa skrbijo številni oblikovni dodatki in precej kromanih delov. Moder Lexusov znak na nosu in zadku ter eleganten napis Hybrid na pragu nakazujejo napredno pogonsko tehnologijo, kromani deli na vzratnih ogledalih, pragovih ter okoli žarometov in maske pa dodajo blišč. Zato celo malce bahaška svetla okvirja registrskih tablic delujeta kot sestavni del avtomobila.

Kot smo že v uvodu dejali, pionirstvo nikoli ni bilo in nikoli ne bo pot, ki se jo opravi zlahka in brez težav. Toyota (Lexus je le njena prestižna znamka) se je že pred časom odločila, da je skrb za okolje eden njenih temeljnih ciljev, zato so hibride začeli izdelovati in prodajati kot velikoserijske avtomobile že takrat, ko so tekmeči predstavljali dizle kot rešitelje naše Zemlje. Pustimo ob strani dejstvo, da je zelo verjetno hibridna tehnologija, temelječa na bencinskem in elektromotorju, zgolj korak do končnega cilja, to je avtomobila na gorivne celice (vodik). Marsikateri proizvajalec se je še pred nekaj leti smejal njihovi poti, dandanes pa panično išče bližnjice, da Toyota (in s tem Lexusa) vsaj dohiti. Zato lahko mirno trdimo, da so pri Lexusu kar trikratni pionirji. Prvič, ker je hibridna tehnologija poleg kakovosti izdelave njihova najočitnejša prednost, drugič, ker so si upali izzivati veliko nemško trojko (in jo v ZDA

že krepko postaviti v kot), in tretjič – ali se sploh zavedate, koliko je znamka Lexus stara? Glede na to, da so pri Mercedes-Benzu delali avtomobile že leta 1886, je Lexus s prvim predstavljenim modelom v letu 1989 prvi pionirček, čeprav bi mu zlahka dali pleničke na zadnjico. In ta Toyotin dojenček je že zelo uveljavljen v ZDA, zdaj pa prihaja na vrsto Evropa. In s tem tudi Slovenija.

Če ste si že izbrali alternativo šestici, petici in E-ju, potem bodite tudi toliko pogumni, da si v garažo pripeljete hibrid. Model GS si lahko omislite kot klasično limuzino z oznako 300 (trilitrski V6, 249 'konjev') ali 460 (4,6-litrski V8, 347 'konjev'), a prav s hibridno različico 450h boste najbolj navdušili ne samo okoljske aktiviste, temveč celo tiste, ki jim je ohranjanje okolja za naše potomce deveta skrb. Lexus GS s hibridno tehnologijo ima kar dva motorja: 3,5-litrskega bencinskega V6 in elektromotor. Skupaj zmoreta zavidljivih 345 'konjev', kar z drugimi besedami pomeni, da mu je tovarna izmerila samo 5,9-sekundni pospešek do 100 km/h in največjo hitrost 250 km/h. To pa so že podatki, ki tega Lexusa postavljajo ob bok bencinskemu bratu GS-u 460, BMW-jevemu 540i (6,2 s) oziroma 550i (5,3 s), Audiju A6 4.2 V8 FSI (5,9 s) in Mercedes-Benzu E500 (5,3 s). Naj povemo bolj neposredno, če namiga slučajno niste razumeli: hibridni Lexus GS se kljub motorju V6 skupaj z elektromotorjem zlahka kosa s tekmeči, ki se bahajo z agregati V8. Hitri poslovneži, dobrodošli, nemška avtocesta brez hitrostnih omejitev vas čaka! Medtem ko statistika pravi, da boste z BMW-jem porabili povprečno 9,7 (540i) oziroma 10,3 (550i), z Audijem 10,8, z Mercedesom pa 11,5 litra, naj bi Lexus porabil le 7,9 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Pravite, da ne glede na trenutno vrtooglave cene goriva pri avtomobilih, ki jim cena zraste tudi do 60, 70 ali 80 tisoč evrov (odvisno od opreme), liter gor ali dol ne igra nobene vloge? Se popolnoma strinjamo. Mogoče moramo primerjati druge podatke, izpust ogljikovega dioksida na prevožen kilometer na primer. Japonski hibrid puhne v zrak 186 gramov, Münchenska (232 (246)), Ingolstadtka (257) in Stuttgartka limuzina (273) pa v povprečju vsaj za tretjino več. Če veste, kako težko se je znebiti vsakega grama CO₂, potem veste tudi, da se lahko pri Lexusu prešerno smeji. Zdjaj boste rekli, da je skrb za okolje pri tako velikih limuzinah s takimi zmogljivostmi le farsa. Spet se bomo strinjali, a le deloma. Mogoče bi poslovnež veliko več naredil, če bi se naokoli vozil z Aygom 1.0 ali kvečjemu z Yarisom 1.4 D-4D, ki na kilometer onesnažujeta le s 109 oziroma 119 grami. A pričakovati, da se bodo (bomo!) vsaj za zdaj odpovedali zmogljivostim, udobju in



prestiju, ki smo ga sicer navajeni, je še večja iluzija. Prav zato se poskuša ponuditi enako kakovost življenja, vendar na do okolja prijazen način. In GS 450h je tu vrhunski!

V nasprotju z Lexusom RX 400h, pri katerem v osnovi bencinski motor poganja le prednji kolesi, elektromotor pa zadnji, je GS 450h vselej gnan zadaj. Vzdržljivo postavljen šestvaljni pogon zadnji kolesi, hibridni pogonski del pa pomaga pri delu predvsem pri majhnih hitrostih in pri polnem pospeševanju. Zanimiv je bil pogovor s prodajalcem, ki ti vselej prijazno ponudi 'pametni' ključ (prijaznost na servisu je še eden od zelo pametnih načinov, kako pridobiti kupce!). Veliko ljudi sprašuje, ali morajo za elektropogon kaj preklapljati, ali je treba ponoči to polniti itd. Pri Lexusu so naredili hibrid, ki ne zahteva nobenega dodatnega znanja ali pri-

lagajanja voznika hibridni pogonski tehniki. Edina stvar, ki jo morate vedeti, je, da se po navadi ob zagonu bencinski motor ne zbudi. Zato ni hrupa. Na merilniku moči elektromotorja (levi merilnik, ki naj bi prikazoval motorne vrtljaje) se izpiše angleška beseda Ready (pripravljen). In to je to. Potem damo ročico samodejnega neštostopenjskega menjalnika v položaj D in uživamo v ... tišini. Take tišine v avtomobilu prav gotovo še niste slišali. Na začetku se ti to zdi nenavadno, a po nekaj kilometrih začneš uživati. Še bolj navduši poslušanje glasbe, ki se vije iz sistema Mark Levinson. Vrhunsko! Sopotnike pa lahko presenetimo s pospeškom, ki je za tako velik (in težak) avtomobil naravnost navdušujoč. Ko bencinski motor napne mišice, predvsem pa ko elektromotor s konstantno velikim navorom že v izhodiščni točki zavaha



"Lexus GS 450h je nevaren avtomobil, saj smo zaradi neslišnega pogona skoraj povozili nekaj nepazljivih pešcev. Videti bi morali njihov izraz na obrazu, ko so v zadnjem trenutku opazili mrcino!"

izraz na obrazu, ko so v zadnjem trenutku pred seboj zagledali mrcino, ki je prej - zamišljeni - niso opazili. Ni kaj, zabavno je, dokler je vse pod nadzorom! Bencinski motor je seveda tudi tehnično napreden. Pri Lexusu so mu namreč namenili kombinacijo posrednega in neposrednega vbrizga. Vbrizgavajo lahko namreč le šobe v zgorevalni komori (neposredni način) ali pa tudi tiste v sesalnem kanalu (posredni način), zato je navora več, onesnaževanja pa manj. Poleg tega se motor V6 lahko pohvali tudi z dvojnim VVT-i-jem, torej spremenljivim kotom vseh odmičnih gredi,

Lexus GS 450h Executive

Iz oči v oči



Dušan Lukič

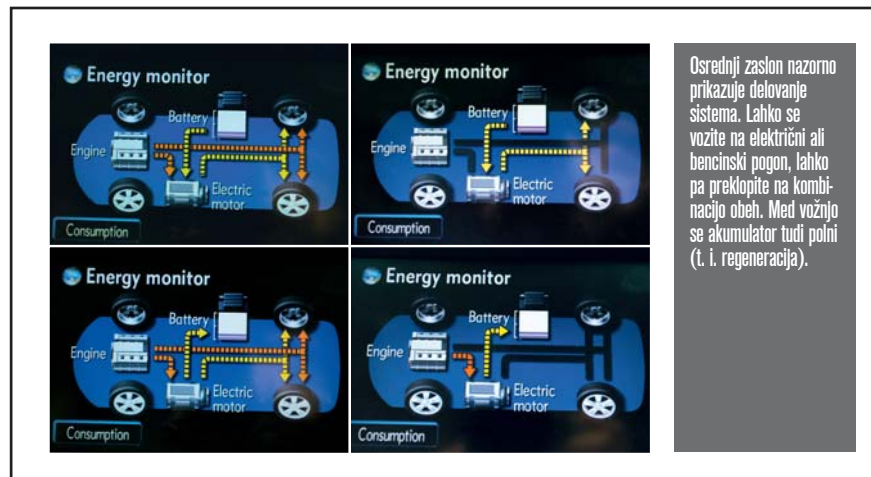
Pustimo razprave o tem, kako zeleni so v resnici hibridni avtomobili (glede na to, da je njihova proizvodnja energijsko in emisijsko bolj zahtevna). Tale GS je s to pogonsko kombinacijo (spet če pozabimo, kako vse skupaj tehnično deluje) zmogljivo zelo suveren ter hkrati tih in uglajen. To, da je prtlačnik (zelo) majhen, je pač dejstvo, s katerim se je treba sprijazniti, in to, da so nekatera stikala in plastični deli še vedno malo japonsko (ali ameriško, če hočete) plastični, je za nekatere povsem sprejemljivo, za nekatere pa sploh ne. Skratka: če ste se pripravljali sprijazniti z nekaj minusi, bo tale GS za vas sodil v sam vrh razreda. Če ne, ga raje ta hip pozabite ...



Vinko Kernc

Večina se takoj vrže na kost - ali so hibridni avtomobili prihodnost, ali je smer, ki jo je ubral Lexus, prava in podobno. Večina mnenj je laičnih, preostala pa so pretežno neosnovana, bolj namenjena želji po zburjanju pozornosti kot resnemu komentarju. Denar za razvoj in tveganje sta Toyotina, čas pa bo pokazal, kako in kaj. Je pa tule druga stran: tako kompleksne, zanimive in dovršene pogonske tehnike ne dobite pri nobeni drugi znamki. In kar je najlepše: za volanom je reč čudovita.

lahkimi materiali in izpušnim sistemom, ki z dvojno steno zmanjšuje trušč. Rezultat vse te tehnologije je, da smo na testu porabili povprečno deset litrov neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Za skoraj 350 'konjev' in dvotonski avtomobil je to več kot spodbuden podatek! Seveda se v povezavi s hibridom pojavijo tudi pomisleki glede vzdrževanja tega samosvojega sistema. Žal vam po 14-dnevem testu ne moremo potrditi, ali je dolgoročno res problematičen, vendar pa že podatek o garanciji pove veliko. Ves preostali del ima triletno garancijo oziroma 100 tisoč kilometrov, hibridne komponente pa kar petletno jamstvo oziroma 100 tisoč prevoženih kilometrov. Električen pogonski del je na koncu svoje delovne dobe tudi povsem razgradljiv, deloval pa naj bi celo življenjsko dobo avtomobila. Naše izkušnje kažejo, da nismo imeli niti ene težave: niti med preganjanjem niti v tropski vročini in koloni niti ob mrzlih



Osrednji zaslon nazorno prikazuje delovanje sistema. Lahko se vozite na električni ali bencinski pogon, lahko pa preklopite na kombinacijo obeh. Med vožnjo se akumulator tudi polni (t. i. regeneracija).

jutrih in še najmanj med normalno vožnjo. Klubok dol, Lexus, res dobro opravljeno delo! Dotik kljuko na vratih odklene vsa vrata. Pameten ključ v žepu sproži proces, ob

izredno preprosto, zaradi prilagodljivega delovanja sicer nekoliko otrdi pri večjih hitrostih, vendar še vedno premalo za boljši občutek, kaj se dogaja pod 18-palčnimi kolesi. Za več

ali ima to sploh smisel? Tudi Boing 747 ne bo nikoli vojaški lovec ... Kot se spodobi za avtomobil tega razreda, je opreme ogromno, od grejta in hlajenja sedežev do navigacije, od usnja in lesa do parkirnih tipal in kame-re, ki uspešno pomaga pri vzvratni vožnji. Armaturna plošča je dobro založena, vendar tudi skrbno urejena, zato se v množici gum-bov ne boste izgubili. Navdušuje preprosta uporaba menijev, malce pa začne motiti za otip občutljiv zaslon, ki je zaradi mastnih prstov vedno poln odtisov. Če hočete imeti čist avtomobil, boste morali ves čas čistiti za seboj ali pa s seboj voziti čistilko. Kar sicer ni slaba ideja, sploh če je mlada in luštna, kajne?

Na koncu naj omenimo dve lastnosti, ki vas bosta motili. Lexus (podobno kot Toyota) nima dnevnih luči, zato vam že v prodajnem salonu (potiho) ponudijo, da vam vgradijo preprosto stikalo, ki



"Pri Mercedes-Benzu so delali avtomobile že leta 1886, pri Lexusu pa so jih začeli izdelovati šele leta 1989, zato lahko mirno rečemo, da dojenček izziva pradedka."

katerem ne morete ostati hladnokrvni. Vsak sedež posebej se namreč diskretno osvetli, ko pa odprete vrata, vam svetloba posije pod noge. Ko vstopate, se osvetli predel pod sedežem, ko odhajate, pa okolica avtomobila. To v bistvu ni nič novega, so pa pri Lexusu poskrbeli za pomoč potnikom ponoči oziroma v garaži, ki deluje diskretno in prav nič moteče. Kot bi bili v gledališču ali operi, ko luči ugašajo počasi. Volanski obroč se umakne v armaturno ploščo, da vaš trebuh zlahka zleze za volanski obroč, kar nas je spomnilo na Mercedese. Sedi se udobno, a na žalost so sedeži (tudi polni zanimivih oblikovnih detajlov) narejeni tako, da lažje gostijo težko-kategorijne kot voznike peresno lahke kategorije. Volanski sistem seveda krmili elektrika, deluje pa zelo podobno kot tisti v limuzinskih Mercedesih. Upravljanje na parkirišču je

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	1.000
Multimedijski in navigacijski sistem	2.600

dinamike v ovinkih raje pogledajte za Audijem ali BMW-jem, Lexus je namreč kljub dinamični zunanji obliki bliže udobnemu Mercedesu. Podobna zgodba je s podvozjem. Togost blažilnikov nadzira elektronika in v osnovi je podvozje izredno udobno. Če hočete odplejati nekaj ovinkov hitreje, preklopite na trše blažilnike. Takrat bo seveda GS 450h veliko bolj zanesljivo čepel na trših nogah, vendar boste še vedno čutili, da so mehko podvozje le otrdili, ne pa sprogramirali, da bi bilo res športno. Na koncu se lahko mirno vprašamo,



stane nekaj evrov in omogoča življenje brez nepotrebnega vrtenja leve obvolanske ročice. Veliko večja težava je skromni prtljažnik. Zaradi dodatnih akumulatorjev je ta velik le 280 litrov, torej je v rangu Yaris, in vanj le s težavo spravite nekaj letalskih kovčkov. Tekmeci imajo vsaj še enkrat večjega. A ta slaba stran hibrida je konec koncev tudi rešljiva – namestitve lahko strešni kovček. Torej lahko povzamemo, da GS 450h ni popoln in še zdaleč ni primeren za vse, vendar pa je nedvomno tehnično napreden, zanimiv, udoben in kakovostno narejen in kot tak hud trn v peti velike nemške trojice. Za pionirčka (dojenčka) ima za seboj že

Tabela konkurence

MODEL	Lexus GS 450h	BMW 540i	Mercedes-Benz E 500	Audi A6 4.2 FSI Quattro Tiptronic
motor (zasnova)	6-valjni - bencinski + elektromotor	8-valjni - vrstni	8-valjni - vrstni	8-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	3.456	4.000	5.461	4.163
največja moč (kW/kM pri 1/min)	218/296 pri 6.400 (147/200 pri 4.610-5.120)	225/306 pri 6.300	285/388 pri 6.000	257/350 pri 6.800
največji navor (Nm pri 1/min)	368 pri 4.800 (275 pri 0-1.500)	390 pri 3.500	530 pri 2.800-4.800	440 pri 3.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.825 × 1.820 × 1.430	4.841 × 1.846 × 1.468	4.855 × 1.820 × 1.480	4.916 × 2.012 × 1.459
največja hitrost (km/h)	250	250	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	5,9	6,1	5,3	6,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,2/7,2/7,9	15,8/7,4/10,5	16,9/8,2/11,5	15,7/8,2/10,9
cena osnovnega modela (evri)	63.650	57.550	72.020	69.242

Tehnični podatki

CENA:	(Toyota Adria, d. o. o.)
GS 450h:	63.650 EUR
GS 450h Executive:	69.650 EUR
Testno vozilo:	73.320 EUR
Moč:	254 kW (345 KM)
Pospešek:	6,2 s
Največja hitrost:	250 km/h
Povpr. poraba:	10,0 l/100 km
Garancija:	3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 5 let ali 100.000 km garancije na hibridne komponente, 3 leta mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 15.000 km.

NAŠE MERITVE

l=16 °C / pri 1040 nbr / rnl.vl: 44 % / Game: Dunlop SP Sport 5000M DSST 245/40 ZR 18 / Stanje blazov: 1480 km

Vozne lastnosti	s
Pospeški	
0-100 km/h:	6,2
402 m z mesta:	14,3
	(164 km/h)
1.000 m z mesta:	25,9
	(213 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

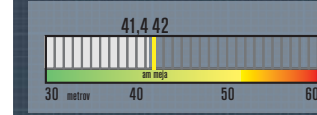
Največja hitrost 250 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,8
največje povprečje	11,2
skupno testno povprečje	10,0



Truč v notranjosti	dB
Prestava	D
50 km/h	50
90 km/h	56
130 km/h	62
Prosti tek	0

Zavoma pot	m
od 130 km/h:	70,9
od 100 km/h:	41,4
	(AM meja 42 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM EL. MOTORJA NA ZADNJI OSI:

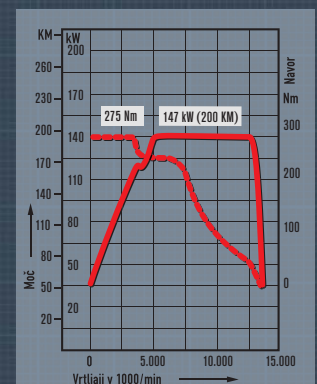
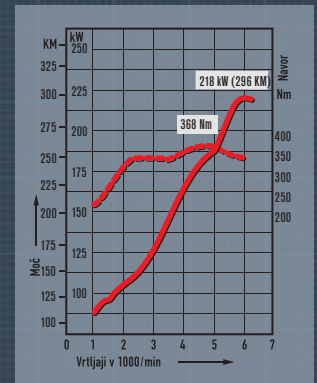


DIAGRAM BENCINSKEGA MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Vrhunsko (zvočno) udobje pri majhni hitrosti in zmogostavje pri polnem pospeševanju. Čeprav lahko blažilnike otrdimi, je lega na cesti le povprečna. Če upoštevamo še zadnji pogon, naj bo skupni rezultat slaba štirica.

Lexus GS 450h Executive

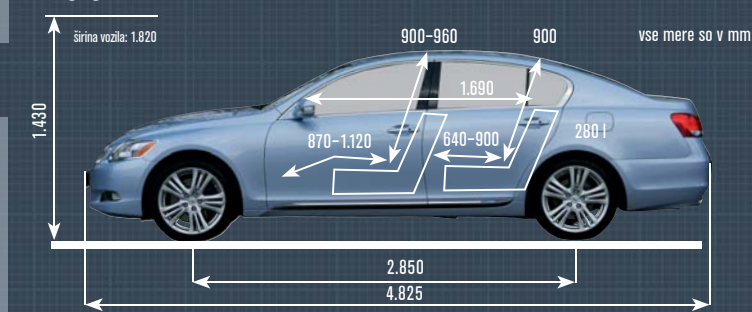
STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	1.522	kasko zavarovanje (2): 11.380
gorivo	11.140	
gume (1):	8.640	Skupaj: 70.958
izguba vrednosti po 5 letih:	33.660	Strošek za prevoženi km: 0,71 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	4.616	

1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zinskih gum
2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 94,0 × 83,0 mm - gibna prostornina 3.456 cm³ - kompresija 11,8 : 1 - največja moč 218 kW (296 KM) pri 6.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,7 m/s - specifična moč 63,1 kW/l (85,8 KM/l) - največji navor 368 Nm pri 4.800/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valji. **Elektromotor na zadnji osi:** sinhronski motor s stalnim magnetom - nazivna napetost 650 V - največja moč 147 kW (200 KM) pri 4.610-5.120/min - največji navor 275 Nm pri 0-1.500/min. **Alumulator:** nikelj-kovinski hidridni akumulatorji - nazivna napetost 288 V - kapaciteta 6,5 Ah. **Prenos moči:** motorja poganjata zadnji kolesi - elektronsko nadzorovan neskončnostopenjski samodejni menjalnik (E-CVT) s planetnim gonilom - platišča 7J × 18 - gume 245/40 ZR 18, kotalni obseg 1,97 m. **Voz in obese:** limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj pomožni okvir, posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj pomožni okvir, posamični obesi, večvodilna prema, vzmetni nogi, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (skrajno leva stopalka) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2.005 kg - dovoljena skupna masa 2.355 kg - dovoljena masa priklopa z zavoro 2.000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,9 s - poraba goriva (ECE) 9,2/7,2/7,9 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.820 mm - kolotek spredaj 1.540 mm - zadaj 1.545 mm - rajdni krog 11,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.530 mm, zadaj 1.490 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 510 - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 65 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: varnostna blazina za voznika in sopotnika - stranski varnostni blazini za voznika in sopotnika - varnostna blazina za zaščito kolen voznika - varnostni zavesi spredaj in zadaj - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - ksenonski žarometi - električen servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - potovalni računalnik - radio, CD-predvajalnik, CD-izmenjalnik in MP3-predvajalnik z obvolanskim upravljanjem - navigacijski sistem - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenke - po višini in globini nastavljev volanski obroč - ogrevana in električno nastavljiva usnjena sedeža spredaj - deljiva zadnja klopa - voznikov in sovoznikov sedež nastavljev po višini - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	14	Natančno izdelan in zanimivo oblikovan. Naj vsak sam presodi, ali mu je všeč.
Notranost (140)	116	Po notranjih merah ni največji; nekaj točk je izgubil zaradi nepredvidljivega grejta (hlajenja) oziroma zračenja, največ pa zaradi majhnega prtljažnika.
Motor, menjalnik (40)	39	Skoraj vse točke povedo vse. Kdo bi si mislil, da je lahko hibrid tako poskočen!
Vozne lastnosti (95)	73	Kljub prilagodljivemu blaženju je to udobna limuzina, ki ima raje umirjeno vožnjo kot pa podiranje hitrostnih rekordov.
Zmogljivosti (35)	35	Več si skorajda ne morete zaletati. Če ne boste pazljivi, vas ob novih kaznih lahko doleti celo odzvem vozniskega dovoljenja.
Varnost (45)	41	Nekaj izgubi pri povprečni zavorni poti, je pa aktivna in pasivna varnost drugo ime za GS-a.
Gospodarnost (50)	41	Razvajanje na bencinskih črpalkah in pri uveljavljanju garancije, malce manj prijaznosti pri ceni in izgubi vrednosti.
Skupaj	359	Za las je zgrešil petico, kar niti ni tako pomembno. Pomembno je, da imajo odslej poslovneži možnost nakupa hitre limuzine, ki razvaja z udobjem in poskočnostjo, hkrati pa je tudi bolj prijazna do okolja. BMW-ju hodi v zelje z dinamično obliko, Mercedes-Benzu pa z vrhunskim udobjem. A BMW še vedno ostaja bolj 'vozniski', Mercedes-Benz pa ima še vedno veliko daljšo zgodovino. V tem avtomobilskem razredu tudi to šteje.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ zmogljivosti
- ▲ poraba goriva
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ oprema
- ▲ udobje (tišina)
- ▲ pionirstvo (tehnika)
- ▼ velikost prtljažnika
- ▼ nepredvidljivo samodejno greetje (hlajenje) oziroma zračenje
- ▼ nima dnevnih luči
- ▼ komunikativnost servovolana
- ▼ masa avtomobila