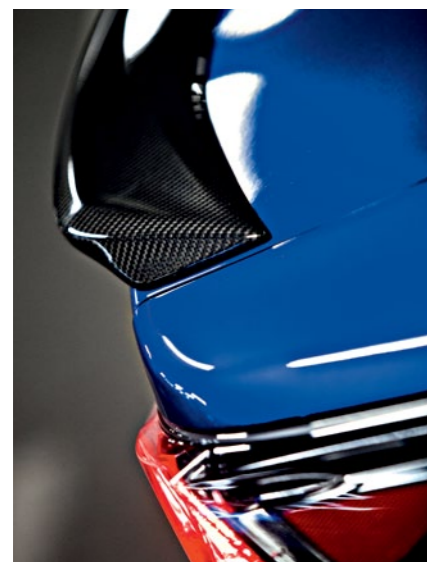


# 0, še kako znajo!



Čeprav so zmogljivi atmosferski motorji v sodobni avtomobilski industriji postavljeni na stranski tir, že zdaj vem, da jih bom pogrešal. In to močno.



▶▶ Znova sem doživel zvok čistokrvnega atmosferskega bencinskega osemvaljnika in znova se je odprla rana, ki se ji reče normni izpusti in poraba goriva. Čeprav ni res, da turbomotorji porabijo manj goriva kot atmosferski, vsaj ne pri polnem plinu, so neprisilno polnjeni motorji prav zaradi njih tik pred odpadom zgodovine. Na trgu so ostali le še redki in prav zato jim moramo posvetiti še več pozornosti.

Lexus GS F je eden takih, ki se mora kosati s tako eminentnimi (turbo)tekme-

ci, kot so BMW M5, Audi S6 in Mercedes-AMG z oznako E 63. Toda za ta boj z nemško sveto trojico ima primerna orožja: pet litrov, V8, 477 'konjev', osemstopenjski samodejni menjalnik in kaj pa drugega kot zadnji pogon. In ceno: za osnovnega boste morali odšteti 123 tisoč evrov.

Lexusa ni treba posebej predstavljati, saj je kot Toyotina luksuzna znamka zelo uspešen predvsem v ZDA. Če se nasmihate, da se na Lexusa prav gotovo ne bi spomnili pred nakupom športnega avto-

mobila, saj nima tradicije niti primerne znanja, bi rad samo opozoril na vrhunski model LFA. Zato nikar o neznanju ali pomanjkanju kilometrine na tem področju.

Ne bodimo pikolovski: GS F nima toliko moči kot tekmeči, vendar če pogledamo strogo racionalno, niti ni pomembno, ali je razlika med njihovimi močmi 10, 20 ali 30 odstotkov, saj jo je vselej preveč. Dokazov za to trditev je več kot preveč: poln plin pri Lexusu pomeni 270 kilometrov na uro največje hitrosti, 4,6 sekunde od 0 do 100, prestrašene sopotnike in zgrožene soporabnike javnih površin. Še dobro, da na svoj prihod opozori z zvokom motorja, ki se potnikom v prid še potencira prek zvočnikov. Zvočniki v prednjem delu kabine poskrbijo za primerno slišnost delovanja motorja, zadnji zvočniki pa za rohnenje iz izpušne cevi. Sliši se sicer čudno, vendar je stvar učinkovita.

Osemvaljnik je najprej tih, uglajen in prav nič naporen za vsakodnevna opravila. Pri zmerni vožnji porabi okoli 12 litrov, kar pri tako zmogljivem in opremljenem avtomobilu (hmm, le pogledajte na obutev, spredaj velikosti 255/35 ZR 19 in zadaj 275/35 ZR19) niti ni veliko. Toda poezija se začne pri 4.000 vrtljajih in se konča šele pri 7.250 vrtljajih, ko motor (ki ima kovane bate, sesalne in izpušne ventile

iz titana ter neposredni vbrizg goriva, ki omogoča kompresijsko razmerje kar 12,3 : 1) zaduha s polnimi pljuči in pozabite na ozvočenje Mark Levinson. Če niste pritegnili pozornosti mimoidočih z oranžnimi zavornimi čeljustmi, strupeno modro barvo ali dodatki ogljikovih vlaken na prednjem in zadnjem spojlerju, jo boste prav gotovo z zvokom. Nizek, tipično osemvaljni, vendar pri višjih vrtljajih tudi ošabno zdravo poln ter pravih frekvenc. No, ko potem vozni program prestavite z Eco na Normal, nato pa še pogumno na Sport S in Sport S+, se zabava lahko začne. Zadnji pogon in odlični osemstopenjski samodejni menjalnik z možnostjo pretikanja prek obvolanskih zavijkov se odlično ujemata, in če sta prej delovala mirno in uglajeno, postane ta kombinacija kar naenkrat divja in rohneča. Motor zahrumi, menjalnik zdravo počí pri vsakem preklopu zobnikov, voznik pa dobi velike oči, ko mora okrogle dve toni težak avtomobil obdržati na cesti. V pomoč mu je program TVD (Torque Vectoring Differential), ki nadzoruje usmerjanje navora h kolesu z boljšim oprijemom: standard pomeni otroci proti vrtcu, slalom trpežni sopotnik na gorski cesti in track zgolj voznik s čelado na primernem poligonu. Odkrito priznam, da sem sistem ESP izklopil samo dvakrat: prvič kot preverja-

nje odzivnosti avtomobila brez njegovega delovanja, drugič kot poskus stopnje svoje norosti, češ če si še upam. Cesta je bila vselej mokra, zato sta zadnji kolesi kot za šalo hoteli po bistveno daljši poti skozi ovinek, kar je prijetno na stezi in malce grozljivo po slovenskih spolzkih gorskih cestih. Tu velja biti precej pazljiv. Poraba se je zaradi naše vožnje po, hmmm, prometnih predpisih gibala okoli 17 do 23 litrov, Dunlopove gume so kljub spolzki podlagi izgubile nekaj črne obleke in bočne opore na odličnih školjkastih sedežih so poleg sistema ESP tistih nekaj dni garaže. Voznik pa užival.

Kaj nam ni bilo všeč? Premalo odziven volanski sistem pri voznem programu Sport S+, nekateri gumbi in stikala so spominjali na Yarisu oziroma Aurisu ter delovanje analogne ure, ki je prehitro pokazala čas vrnitve. Šalo na stran, GS F je dokazal, da pri Lexusu znajo narediti tudi primeren športni avtomobil, in pokazal, da ne potrebuje ostrine BMW-ja M5, da lahko za volanom uživate na polno. Tudi pri Lexusu znajo in zmorejo. ◀◀

## Lexus GS F Luxury

CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 122.900 EUR

**triglav** ZAVAROVANJE AO: 972 EUR  
KASKO (+B,K), AO, AO+: 2.871 EUR

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 8-valjni - 4-taktni - V8 - bencinski - gibna prostornina 4.969 cm<sup>3</sup> - največja moč 351 kW (477 KM) pri 7.100/min - največji navor 530 Nm pri 4.800-5.600/min.  
**Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume, spredaj 255/35 ZR 19 (Dunlop Sport Maxx), zadaj 275/35 ZR 19 (Dunlop SP Sport 01).  
**Masi:** prazno vozilo 1.865 kg - dovoljena skupna masa 2.320 kg.  
**Mere:** dolžina 4.915 mm - širina 1.845 mm - višina 1.440 mm - medosna razdalja 2.850 mm - prtljažnik 482 l - posoda za gorivo 66 l.  
**Zmogljivost:** največja hitrost 270 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,6 s - poraba goriva (ECE) 11,2 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 260 g/km.

