

Pressepräsentation Lexus GS F: Es geht auch anders

Von Peter Schwerdtmann

Auch die Japaner im Toyota-Konzern haben ihre „Nordschleife“ für die Erprobung der Fahrzeuge - den Fuji Speedway. Deswegen tragen die schnellen und sportlichen Modelle der Edelmarke Lexus ein „F“ im Namen als sichtbaren Ausweis für Leistung und sportliche Abstimmung. Doch auch der Lexus GS F beruft sich trotz F zusätzlich auf die Erprobung auf der Nordschleife des Nürburgrings. Wohl kaum ein Fahrzeug, das sich sportlich nennen wollte, musste sich nicht in der „Grüne Hölle“ beweisen.

Der GS ist nun die vierte Modellreihe von Lexus mit dem Kürzel F in der Typenbezeichnung. Als drittes F-Modell trat im vergangenen Jahr der RC F an, ein Sportcoupé. Von dem hat der GS F nun so Einiges übernommen, zum Beispiel den Motor, den Antriebsstrang und so Manches an elektronischen Systemen für die breite Spreizung des Fahrverhaltens von komfortabel und schnell bis sportlich direkt und giftig, ohne biestig oder unberechenbar zu werden.

Der Acht-Zylinder-V-Motor mit 4969 ccm Hubraum entwickelt seine 351 kW / 477 PS bei immerhin 7100 Umdrehungen pro Minute (U/min). Sein höchstes Drehmoment von 530 Newtonmetern (Nm) entwickelt der Fünfliter zwischen 4800 U/min und 5600 U/min, also ebenfalls bei relativ hoher Drehzahl. Seine Verdichtung liegt mit 12,3:1 für einen Benziner ungewöhnlich hoch. Obwohl der Benziner bei gemäßigter Fahrweise im verbrauchsgünstigen Atkinson-Zyklus läuft, landet der Normverbrauch (NEFZ) im Durchschnitt bei 11,2 Litern - entsprechend 260 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer - und in der Praxis im Mischbetrieb auch schon mal bei 14 Litern.

Lexus hat alles getan, um der Kraft auch den Klang zur Seite zu stellen. Eine akustische Hilfestellung gibt dabei die Adaptive Sound Control (ASC), die die Ansaugeräusche über die vorderen Lautsprecher und die Auspuffgeräusche über die hinteren Tieftöner des Soundsystems „unterstützt“. Den Ohren der Insassen bleibt dabei keine andere Chance, als die Leistung zur Kenntnis zu nehmen. Wegen des hohen Drehzahlniveaus klingt

dieser Achtzylinder aber weniger sonor als seine fünf Liter erwarten ließen.

Nun hat sich Lexus gleich viele Ebenen ausgedacht, auf denen man den Charakter und die Leistungsentfaltung eines GS F anpassen kann. Über einen Schalter im Cockpit (Normal, Eco, Sport S und Sport S+) lässt sich die Getriebesteuerung verändern. Bei der Fahrdynamik sorgen fünf Einstellungen mit denselben Bezeichnungen fürs angemessene Fortkommen. Das Torque Vectoring Differenzial (TVD) kennt die Einstellungen „Standard“, „Slalom“ für mehr Agilität und „Track“ für Stabilität bei hohem Tempo. Dann gibt es noch den Sport-Modus des Vehicle-Dynamic-Integrated-Management-Systems (VDIM) mit dem bisher für den RC F reservierten „Sport“-Modus sowie dem „Expert“-Modus, dessen Name für die Funktion – besser gesagt, für das Ausschalten vieler Assistenzfunktionen beim Renneinsatz steht – und den Normal-Modus mit weichen Regeleingriffen.

Wer die Klaviatur beherrscht, wird auf Rennstrecken seinen Spaß haben, wenn er mit allen Systemen auf „Sport S+“ und im Slalom-Modus um die Kurven brettet oder bei anderer Gelegenheit per „Normal“ mit dem Bewusstsein reist, dass unter der Haube noch reichlich Pferdchen auf ihren Einsatz warten, wenn sie gerufen werden. Zu solchem Komfortgleiten gehört natürlich ein Automatikgetriebe – beim GS F eine Acht-Gang-Automatik, die im Normal-Modus unruhig mit den Hufen scharrt wie ein Galopper vor dem Start und erst auf der Rennstrecke ihre wahre Bestimmung zeigt. Dann nutzt sie die Informationen des Gierraten-Sensors, schaltet beim harten Anbremsen zurück und hält den niedrigeren Gang fürs Herausbeschleunigen bereit.

Fahrverhalten und Leistung sind nicht alles. Es geht auch ums Äußere und um die inneren Werte. Die Silhouette des knapp fünf Meter langen GS F bemüht sich um Anklänge an eine Coupé-Form. Die breiten Hüften zeigen, wo der Hecktriebler sein Kraft austobt. Der Heckdiffusor sorgt zusammen mit den vier, jeweils zu zweit schräg übereinander angeordneten Auspuffendrohren für Respekt beim Überholten, den der GS F zuvor im Rückspiegel mit seinem aggressiven Gesicht beeindruckt hat. Der sogenannte Diabolo-Grill – auch hier spricht der Name für sich – wurde vergrößert, ebenso die Lufteinlässe für Motor und Bremsenkühlung. Überall zeigen spitze Kanten und harte Winkel, dass dieses Auto nicht in den Verdacht geraten möchte als konfliktscheu zu gelten. Von vorn gesehen, wirkt der GS F so schwer, dass man befürchten könnte, er kippe gleich nach vorn auf seine Stoßfänger.

Innen schmeichelt sich der Lexus mit einem ganzen Strauß hochwertiger Materialien ein, alle einzeln gut anzuschauen, angenehm anzufassen und gut verarbeitet sind. Doch bringt der F auch den GS als Basis mit, der bereits seit 2012 auf dem Markt ist. Das ist

zwar noch keine drei Jahre, aber im Hinblick auf die Innenraumgestaltung fast schon eine Generation her. Türen, Armaturen und Mittelkonsole sind für sich gut gestaltet, aber eben nicht in dem heute üblichen gemeinsamen Schwung von Tür zu Tür. Aber den muss man ja nicht mögen. Dafür liegen die integrierten Sportsitze, das dicke, griffige Multifunktions-Lenkrad und die zentralen Instrumente so im Blick und im Griff des Fahrers, wie man es sich wünscht, wenn's schnell gehen soll.

Sichtbares Zeichen des Infotainment ist der 12,3-Zoll-Touchscreen oberhalb des Tunnels. Auch mit einer Art Computermaus lassen sich von hier aus das Audiosystem, die Klimaautomatik, das Telefon und die Navigation bedienen, ebenso die zahlreichen Komfort- und Sicherheitssysteme, von denen viele im serienmäßigen Lexus Safety System+ zusammengefasst sind. Ein Pre-Crash-System, das auch Fußgänger erkennt und vor Zusammenstößen warnt, der aktive Spurhalte-Assistent, die adaptive Geschwindigkeitsregelung, die Totwinkelüberwachung, die Warnung vor Querverkehr beim Ausparken, die Rückfahrkamera mit Parkassistent, der Fernlichtassistent und die Verkehrszeichenerkennung – alles an Bord. Was fehlt, ist die Vernetzung des GS F mit der Außenwelt.

Wer sich für ein solches Auto wie den Lexus GS F entschieden hat, der will sich mit dessen Fähigkeiten beschäftigen und kümmert sich weniger um die Außenwelt. Er zeigt vielmehr, dass er auch im Hinblick auf die Konnektivität keineswegs gewillt ist, sich dem Zeitgeist unterzuordnen. Der Lexus GS F beweist mit jeder Linie, jeder Falte, jedem Winkel und vor allem mit seinem überaus eindrucksvollen Gesicht, das sein Besitzer die Welt mit ganz anderen Augen sieht als all die anderen. Der Lexus GS F benimmt sich wie ein Exot, der allen Betrachtern immer wieder ins Bewusstsein ruft: Es geht auch anders, ob nun am Fuji oder auf der Nordschleife. (ampnet/Sm)

Daten Lexus GS F

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,92 x 1,85 (mit Spiegeln 2,09) x 1,44

Radstand (m): 2,85

Motor: V8-Benziner, 4969 ccm, 2143 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 351 kW / 471 PS bei 7100 U/min

Max. Drehmoment: 530 Nm von 4800-5600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: Spitze 270 m/h, Dauer-Höchstgeschwindigkeit 240 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,2 l Superplus

CO₂-Emissionen: 260 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1790 kg / max. 530 kg

Kofferraumvolumen 520 Liter

Wendekreis: 11,8 m

Reifen: vorn 255/35 R 19 , hinten 275/25 R 19

Grundpreis: 99 750 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.



Lexus GS F.
