

Lexus IS-F

Autor: autowizja.pl

Marka Lexus słynąca z wybitnego wyrafinowania i krasy jest nieodparcie konkurentem wielkiego formatu dla ekskluzywnych samochodów europejskich i amerykańskich. W ciągu piętnastu minionych lat projektantom zaimponowało się jednak stworzenie superauta rodem z torów wyścigowych. Jednemu z inżynierów Toyoty - Yukihiro Yaguchi udało się połączyć dwie, właściwie skrajne cechy pojazdów czterokołowych, mianowicie godny podziwu luksus oraz imponujące osiągi. Historia modelu występującego pod nazwą IS F rozpoczęła się na torze wyścigowym Fuji Speedway w Japonii. Tor ten był nie tylko miejscem narodzin auta, ale także stał się inspiracją dla kształtu oznaczenia "F".

Logo "F" uformowano na wzór najtrudniejszych zakrętów toru Fuji Speedway. Tor ten zawiera najdłuższy prosty odcinek - 1,5 km, który umożliwia testowanie auta przy naprawdę wysokich prędkościach. Chcielibyśmy przeprowadzić nasz test w tym szczególnym miejscu, ale niestety do dyspozycji mieliśmy tylko nasze, polskie drogi. Udało nam się wykorzystać sporą część mocy tego potwora, a zachwyty który pozostał po naszym obcowaniu z tym wyjątkowym pojazdem postaramy się uzewnętrznić w najbardziej adekwatny sposób.

STYLITYKA

Klasyczna wersja modelu IS to typowa, majestatyczna limuzyna. IS w wersji "F" natomiast stanowi zupełnie odmienną koncepcję. Nowa wizja Lexusa, jako auta sportowego, stała się bezpośrednią przyczyną zmiany jego sylwetki. Auto trzeba było dostosować do drzemiącej w nim mocy, toteż cała bryła stała się bardziej masywna, a co za tym idzie - agresywniejsza. Poprawiono również jego dynamikę i właściwości jezdne, dzięki którym inżynier Yukihiro Yaguchi osiągnął swój wymarzony cel. Zaczniemy jednak od początku.

Spoglądając na IS F'a od razu zauważamy zmiany w jego projekcie. Auto jest inne, ciekawsze i bardziej tajemnicze. Co takiego może skrywać? Na pewno nikt nie podważy stwierdzenia, że pojazdy o takim designie mogą popisać się ponadprzeciętnymi możliwościami. Pierwszą zauważalną cechą jest obniżony, chyba do maximum zderzak przedni, w którym umieszczono również światła przeciwmgielne. Lexus zatem nie tylko jest groźny, ale również funkcjonalny. Ogromna osłona chłodnicy, szeroka atrapa ozdobiona wokół chromem z luksusowym logiem marki świadczącym o prestiżu wysokiej rangi kreują nietuzinkowy urok tego pogromcy szos. Zawadiacki kontur bixenonowych reflektorów przednich rozmywający się szykownie ku bokom dodał IS F'owi jeszcze większej potęgi. Co więcej model "F" został poszerzony o 15 mm dzięki czemu zyskano nie tylko masywniejszy wygląd, ale również większą przyczepność. Jest również dłuższy o 85 mm i niższy o 10 mm. Maskę wyprofilowaną sferycznie opada na zderzak tworząc ostry spadek.

Specyficzne kształty wielu elementów stały się powodem złowrogiej aparycji auta. Nadwozie IS F'a dzięki perfekcyjnym przetłoczeniom i liniom sprawiają wrażenie jakby auto przebijало się bezproblemowo przez warstwy napotkanego powietrza. Z boku również dołożono próg. Tuż za nadkolami z przodu umieszczono dyskretne wloty powietrza oraz granatowe logo "F". Wszystkie te zabiegi nadały IS F'owi sportowego zacięcia, ale zamiarem projektantów nie było tylko stworzenie auta podobnego wyglądem do formuły, ale też skumulowanie największej możliwej mocy pod maską.

Mroczną czerń nadwozia kultowo przeszywają elementy chromowane takie jak listwy wokół szyb. Nie mogło ich zabraknąć w projekcie producentów samochodów luksusowych. Finezyjne wzornictwo modelu IS F widoczne jest właśnie w projekcie nadwozia. Mowa o pewnych liniach zestawionych z niekonwencjonalnymi wypukłościami i przetłoczeniami. Dzięki temu zabiegowi auto nabrało sportowego zacięcia, a cała konstrukcja wydaje się być bardziej masywna. Intrygującym widokiem są nowe, sportowe lusterka boczne zamontowane w drzwiach. Kształt tylnych słupków przybrał formę charakterystycznego dla wzornictwa marki zwrotu. Japońska symbolika wykreowała w ten sposób nową wymowę dynamizmu.

Sferyczny profil dachu podkreśla aerodynamiczne właściwości samochodu. Przetłoczenia na boku auta nadały również kształt reflektorom tylnym oraz urozmaiciły projekt klapy bagażnika. Warty uwagi staje się też ogromny i solidny zderzak, który nakreśla potencjał IS'a. Zainstalowano w nim również czujniki cofania. Z tyłu widnieje dodatkowe światło stopu typu LED. Najbardziej podniecającym widokiem są jednak cztery szerokie rury wydechowe. Ten szczegół to jedyna widoczna siła IS F'a. Dzięki nim auto staje się bardziej enigmatyczne. Dziewiętnastocalowe, aluminiowe, smukłe felgi potwierdzają japońską teorię o prostocie i dbałości o detale.

WNĘTRZE

Wnętrze IS F" a jest nie tylko niesamowicie komfortowe i ergonomiczne, co więcej nie zatracisz w nim wrażenia, że podróżujesz (właściwie śmigasz z ogromną prędkością) autem sportowym. Niezbędne moim zdaniem są chłodne barwy. Tego również nie zabrakło Lexusowi. Czarne skóry o podwyższonym standardzie obszyto granatową nicią. W takiej tonacji zachowano również podświetlenia zegarów i komputera pokładowego. Konsola centrala zachowuje koloryt aluminium. Również sportowe pedały posiadają taki odcień. Dopełnieniem projektu są ksenonowe lampki gustownie oświetlające całe wnętrze. Innych kolorów próżno tu szukać.

Auto jak przystało na Lexusa stworzone jest z niezwykłą dbałością o detale. Niebagatelnym elementem koncepcji L - Finesse jest estetyka i perfekcja wykonania. Konsola środkowa mieści w sobie 7" kolorowy ekran dotykowy (EMV), który umożliwia nie tylko sterowanie systemem audio marki Mark Levinson z zestawem 14 głośników dającym niesamowite efekty ale również automatyczną klimatyzacją dwustrefową z filtrem przeciwpyłkowym i nawigacją satelitarną rozpoznającą połączenia głosowe. Ekran ciekłokrystaliczny Elektro Multi Vision na biegu wstecznym wyświetla widok z tyłu auta za pomocą Lexus Parking Assist Monitor. Kamerę zamontowano w okolicy tylnej tablicy rejestracyjnej. Nieco niżej mieści się zestaw palacza. Tuż za automatyczną skrzynią biegów z tiptronicem, którego łopatki znajdują się przy kierownicy znajduje się miejsce na kubek bądź butelkę. W tunelu środkowym mieści się też praktyczny podłokietnik ze sporym schowkiem. Sportowa kierownica, którą za razem możemy obsługiwać radio i telefon, została obszyta wysokiej jakości, miękką w dotyku skórą. Przy włączeniu silnika wita nas poprzez wysunięcie się ku kierowcy. Mechanizm ten ułatwia wsiadanie i wysiadanie z pojazdu.

Wysoko rozwinięta, japońska myśl techniczna stworzyła technologię zwiększającą wyrazistość wskaźników prędkości i obrotów, nie męczącą oczu, występującą pod nazwą Optitron. Atrakcyjne są błękitne wskazówki zegarów. Elektrycznie regulowane, komfortowe i ergonomiczne fotele przednie zapewniają doskonałe trzymanie boczne. Dla większego udogodnienia pasażerów są podgrzewane i wentylowane. W drzwiach znajdują się przyciski zapamiętujące indywidualne konfiguracje podróżujących. Ilość miejsca z tyłu niestety nie jest zachwycająca, ale też nie naganna. Do dyspozycji na tylnej kanapie mamy też szeroki podłokietnik z otworem do bagażnika. Lexus posiada również efektowne, dodatkowe oświetlenie. Podświetlone są sportowe, aluminiowe progi przednich drzwi oraz fotochromatyczne, elektrycznie składane i podgrzewane lusterka boczne. Lexus Smart Keyless Entry to kolejny gadżet marki. Ten inteligentny system zwalnia blokady drzwi poprzez dotknięcie wewnętrznej strony klamki.

Użytkownik bez użycia kluczyka uruchamia silnik za pomocą przycisku startowego. Funkcjonalny i niezastąpiony w dzisiejszych czasach jest elektryczny szyberdach, dzięki któremu do wnętrza auta dociera znacznie więcej światła. W standardzie otrzymujemy oczywiście elektrycznie otwierane szyby przednie i tylne i przednie wycieraczki z czujnikami deszczu. Długo można rozpisywać się w kwestii bezpieczeństwa IS" a. Po pierwsze należy wspomnieć, iż konstrukcja przednich siedzeń zmniejsza urazy szyi i głowy w przypadku kolizji (WIL). W Lexusie zainstalowano ponadto ogromną ilość poduszek powietrznych, dzięki którym auto otrzymało aż pięć gwiazdek w testach EuroNCAP. Mieszczą się więc tutaj dwustopniowe poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, kurtyny powietrzne, poduszki powietrzne boczne w oparciach foteli przednich (TAP) i poduszki powietrzne chroniące kolana dla kierowcy i pasażera.

Pasy bezpieczeństwa z dźwiękowym i wizualnym przypomnieniem o zapięciu wyposażone są w napinacze z ogranicznikami siły napięcia foteli przednich i tylnych zewnętrznych. Przewożąc dzieci mamy możliwość mocowania fotelika dziecięcego w systemie ISOFIX na tylnych siedzeniach zewnętrznych. W czasie jazdy kierowcę wspomaga szereg genialnych technologii. Do najważniejszych należy zintegrowany system zarządzający dynamiką pojazdu (VDIM) poprzez gromadzenie danych pochodzących z czujników w strategicznych punktach auta (należą do nich: system ABS z układem elektronicznego rozdziału siły hamowania EBD, system kontroli trakcji TRC, kontrola stabilności toru jazdy VSC i wspomaganie kierownicy uzależnione od prędkości jazdy (EPS)). Sportowa wersja VDIM scala wszystkie te układy i pozwala osiągnąć ich optymalną współpracę przesuwając granice możliwości samochodu. System interweniuje w sposób bardziej wyważony i uwzględnia sportowe aspiracje kierowcy. Dla miłośników ekstremalnej dynamiki jazdy przewidziano możliwość całkowitego wyłączenia systemu VDIM.

Pojemność bagażnika najmniejszego z szeregów Lexusa pozwala na przewożenie sporych przedmiotów, ponieważ wynosi aż 378 l.

SILNIK I WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

Sercem testowanego potwora jest pięciolitrowy, ośmiocylindrowy silnik benzynowy o mocy 423 KM pozwalający osiągnąć setkę w 4.8 sek! Prędkość maksymalna IS F"ą wynosi 270 km/h i niestety jest ograniczona elektronicznie. Eh.. gdyby nie to ograniczenie moglibyśmy pobić wynik podawany przez producenta. IS F to po prostu wulkan energii, kulminacja ekstremalnego poweru, a także mistrz zwinności. Ryk silnika wydobywający się z czterech końcówek tłumika przyprawia o dreszcze. Jednym słowem nic nie liczyło się bardziej niż zwycięstwo.

Potężna moc

jaką dysponuje to auto oraz tylny napęd były przyczyną mocnego zarzucania tyłu pojazdu i utraty przyczepności tylnych kół przy wysokich prędkościach. Czego chcieć więcej? Wszyscy lubimy wygrywać. Potężna moc silnika V8 jest przekazywana na drogę przez pierwszą na świecie ośmiobiegową przekładnię automatyczną z bezpośrednią, sportową zmianą przełożeń. Zmiana biegu na wyższy zajmuje 0,1 sek. W trybie manualnym łopatki pozwalają na ultraszybłą zmianę przełożeń, co w połączeniu z doświadczeniem i zręcznością kierowcy dostarcza jeszcze lepszych wrażeń.

Spalanie na pozór wydaje się być przerażające. Cóż, z takimi wynikami każdy by się przeraził. Na szczęście spotkała nas miła niespodzianka. W mieście IS F zadowolili się nieco ponad 20 litrami. Jeżeli się postaramy i nie damy autu ani chwili wytchnienia, spalanie może dojść do granicy 30 litrów. Ale jak można nie wcisnąć gazu do końca gdy potencjał auta kusi Cię swoimi powabami? Na trasie było również całkiem nieźle. 12 litrów to zadowalający wynik i do tego nie musieliśmy męczyć się z wyprzedzaniem. W cyklu mieszanym IS F"owi wystarcza 14 litrów.

PODSUMOWANIE

Nowa rasa Lexusa - nieokrzeseane, czupurne zwierzę o ognistym temperamentem - IS F. Idealne połączenie wyrafinowania i klasy, komfortu i majestatyczności z zahartowaniem i dzikością ducha. A wszystko to za stosunkowo niewielką sumę 258 000 zł. IS F naprawdę zasługuje na medal. Mało które auto spełnia tak rozległe kryterium oczekiwań klienta. Pokochasz go bardziej niż wszystkie przyjemności świata.

DANE TECHNICZNE	silnik / pojemność	benzyna / 4968 cm ³	układ / liczba
zaworów V8 / 32	moc maksymalna	311 kW (423 KM) @ 5200 obr/min	
moment obrotowy	505 Nm @ 5200 obr/min	zawieszenie przód	podwójne
wahacze	zawieszenie tył	wielowahaczowe	napęd tylny
biegów	automatyczna, 8 biegowa	prędkość maksymalna	270 km/h
przyspieszenie 0-100 km/h	4,8 s	zużycie paliwa*	20,5 / 11,8 / 14,0
dług. / szer. / wys.	4660 / 1815 / 1415 mm	rozstaw osi	2730 mm
własna / dopuszczalna	1700 / 2120 kg	bagażnik w standardzie	378 l
bagażnik po złożeniu siedzeń	955 l	pojemność zbiornika paliwa	64 l
EKSPLOATACJA I CENA	gwarancja mechaniczna	3 lata	przeglądy
30 tys. km.	cena wersji podstawowej	251,000 zł	cena wersji testowanej
258,000 zł	*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)		

źródło: autowizja.pl / tekst: Olga Sawka / zdjęcia: Paweł Garbulski ; Rafał Rogowski