

Lexus IS 250

Autor: autowizja.pl

Lexus IS to kolejny już testowany przez nas model. Tym razem w najbogatszym wydaniu i z benzynową jednostką napędową. Sprawdźmy więc, czym potrafi nas jeszcze zaskoczyć i czy wart jest swojej ceny. Czy lepiej wybrać oszczędnego diesla czy mocniejszą, aczkolwiek mniej oszczędną benzynę? Przekonajmy się sami.

STYLITYKA

Finezyjne wzornictwo modelu IS widoczne jest w projekcie nadwozia. Mowa o pewnych liniach zestawionych z niekonwencjonalnymi wypukłościami i przetłoczniami. Nowy IS jest o 90 mm dłuższy i o 75 mm szerszy od swojego poprzednika. Dzięki temu zabiegowi auto nabrało sportowego zacięcia, a cała konstrukcja wydaje się być bardziej masywna. Agresywny charakter IS’a podkreśla chromowany grill z logiem marki.

Ostre kształty bixenonowych reflektorów przednich (wykorzystujących system Intelligent Adaptive Front-lighting System (I-AFS) umożliwiający 15-stopniową zmianę ustawienia świateł) zaczerpniętych z projektu LF-S, w komplecie z solidnym zderzakiem, w który wbudowano w dość nietuzinkowy sposób światła przeciwmgielne oraz specyficzny kształt maski robią wrażenie jakby auto patrzyło na nas złowrogo. Muskulatura IS’a zaznacza się poprzez rozległą powierzchnię linii bocznej załamanej jedynie pod poziomem szyb ozdobionych wokół chromem. W tym miejscu szczególnie uzewnętrznia się krasa Lexusa. 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 kłapy bagażnika. Warty uwagi staje się też ogromny i solidny zderzak z dwoma chromowanymi wydechami, który nakreśla potencjał IS’a. Zainstalowano w nim również czujniki cofania. Z tyłu widnieje dodatkowe światło stopu typu LED. Siedemnaściołowe felgi ze stopu metali lekkich eksponują poniekąd elegancję i potwierdzają japońską teorię o prostocie i dbałości o detale.

Artyz

m projektu w testowanym samochodzie akcentuje czarny lakier. IS jest niepodważalnie luksusem w mniejszym rozmiarze.

WNĘTRZE

Niebagatelnym elementem koncepcji L - Finesse jest estetyka i perfekcja wykonania. Wykonanie IS’a można porównać do sztuk pięknych. Skrupulatność realizacji projektu zapunktowała rozbudzeniem w użytkownikach sensorycznych emocji. Wsiadając do nowego IS’a mamy wrażenie jakby auto poprzez swój wdzięk i wyrafinowanie posiadało indywidualnego ducha, wypełnionego po brzegi namiętnością. Wnętrze, po prostu się podoba. Lexus nie musi zatem na siłę szukać miłośników.

Po pierwszym kontakcie z IS’em rodzi się miłość do piękna. Model ten potrafi zaczarować i posiada to coś, coś czego brak niemieckim konkurentom. Poczynając od wyglądu, zauważamy we wnętrzu jasną, elegancką skórę pokrywającą nie tylko siedzenia, ale również drzwi oraz część deski rozdzielczej. Wysokiej klasy materiałem jest również drewno, lakierowane kilkoma warstwami, zdobiące drzwi oraz schowki w tunelu środkowym. Ponadto z całością ładnie komponują się chromowane elementy tj. klamki. Ze strony technicznej Lexus cieszy się wyjątkowym uznaniem. Konsola środkowa jest wręcz intuicyjnie prosta w obsłudze.

Problemów nie stwarza również polskojęzyczny, siedmioładowy ekran dotykowy obsługujący zainstalowany w aucie system audio marki Mark Levinson ze zmienniarką na sześć płyt CD. Audiofilski zestaw czternastu głośników w połączeniu z perfekcyjnym wyciszeniem wnętrza daje imponujący efekt. Ekran ciekłokrystaliczny Elektro Multi Vision obsługuje również przydatną nawigację satelitarną, niestety w tym modelu jest ona trochę niekompletna. Na biegu wstecznym ekran ten wyświetla widok z tyłu auta za pomocą Lexus Parking Assist Monitor. Kamery zamontowano w okolicy tylnej tablicy rejestracyjnej. W konsoli środkowej umieszczono również automatyczną klimatyzację dwustrefową z filtrem przeciwpyłowym oraz system Bluetooth. Kierownica, którą za razem możemy obsługiwać radio i tempomat, 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 czerwone obwódki zegarów, aktywujące się przy przekroczeniu prędkości 140 km/h i wkroczeniu na czerwoną strefę obrotów silnika. 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. Pomiędzy nimi znajduje się podłokietnik będący również praktycznym schowkiem. Przed nim umieszczono zamaskowane drewnem miejsce na butelki. Przydatne nam drobiazgi pomieści schowek przed pasażerem z przodu lub w bocznych kieszeniach. Ilość miejsca z tyłu niestety nie jest zachwycająca, ale też nie naganna. Do dyspozycji na tylnej kanapie mamy też szeroki podłokietnik z dodatkowym schowkiem. Lexus posiada również efektowne, dodatkowe oświetlenie. Podświetlone są progi przednich drzwi oraz fotochromatyczne, elektrycznie składane i podgrzewane lusterka boczne.

Z przodu i z tyłu zainstalowano lampki do czytania typu LED. 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. Tylną szybę możemy elektrycznie zasłonić dzięki roletce. W standardzie otrzymujemy oczywiście elektrycznie otwierane szyby przednie i tylne i przednie wycieraczki z czujnikami deszczu. Długo można rozpisywać się w kwestii bezpieczeństwa. 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. Auto ponadto otrzymało aż pięć gwiazdek w testach EuroNCAP. Mieszczą się więc tutaj 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 wyposażone są w napinacze z ogranicznikami siły napięcia foteli przednich i tylnych zewnętrznych. Przewożąc dzieci mamy możliwość dezaktywacji poduszki powietrznej pasażera oraz możemy wykorzystać zaczepy do mocowania fotelika dziecięcego w systemie ISOFIX. W czasie jazdy kierowcę wspomaga szereg genialnych technologii. Do najważniejszych należy 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).

Poje

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

SILNIK

Testowany model dysponuje dwu i pół litrowym, sześciocylindrowym silnikiem benzynowym o mocy 208 KM. Dzięki tym właściwościom jest pojazdem zwinnym i efektownym. Przyspieszenie do setki zajmuje 8,5 sekundy. Auto możemy „rozbujać” do 225 km/h. Zadowolające jest również spalanie. W mieście nie przekroczymy 13 litrów, na trasie paliwożerność spadnie do nieco ponad 7 litrów, natomiast w cyklu miejskim IS 250 zadowolili się niecałymi 10 litrami.

Prowadzenie Lexusa w wersji z automatyczną skrzynią jest o wiele bardziej przyjemne od wersji z manualnym. Między innymi dlatego, że oszczędzimy sobie problemów związanych z denerwującym tempem zmiany pierwszego biegu na drugi. Ponadto moc silnika pozwala nam na osiągnięcie dobrych wyników nawet przy automatycznej skrzyni, a do tego jest bezcennym komfortem.

PODSUMOWANIE

IS 250 Prestige Automat to dobra, aczkolwiek szalona alternatywa. Dobra, ze względu na niezawodność, elegancję, klasę, technologię i możliwości, a szalona ze względu na cenę. Ta mini limuzyna to wydatek rzędu 160,900 zł. Spora suma, aczkolwiek warto jest ją w ten sposób spożytkować. Kupując „stajemy się posiadaczami prestiżowego auta. Użytkując go, z każdym dniem jesteśmy coraz bardziej pewni swojego wyboru. Te małe cacko jest gwarancją dobrego samopoczucia i czerpania przyjemności z jazdy.

DANE TECHNICZNE	silnik / pojemność	benzyna / 2500 cm ³	układ / liczba
zaworów V6 / 24	moc maksymalna	153 kW (208 KM) @ 6400 obr/min	podwójne
moment obrotowy	252 Nm @ 4800 obr/min	zawieszenie przód	skrzynia
wahacze	zawieszenie tył	wielowahaczowe	napęd tylny

biegów	automatyczna, 6 biegowa	prędkość maksymalna	225 km/h		
	przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s	zużycie paliwa*	12,5 / 7,3 / 9,8	dług.
/ szer. / wys.	4575 / 1800 / 1425 mm	rozstaw osi	2730 mm	masa własna /	
dopuszczalna	1625 / 2055 kg	bagażnik w standardzie	378 l	bagażnik po	
złożeniu siedzeń	955 l	pojemność zbiornika paliwa	65 l	EKSPLOATACJA I	
CENA	gwarancja mechaniczna	3 lata	przeglądy	co 30 tys. km.	
	cena wersji podstawowej	115,000 zł	wersja Classic 250	cena wersji testowanej	
	160,900 zł	wersja Prestige	*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)		

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