

# Lexus IS 220d Classic

Autor: autowizja.pl

Testowany IS to najmniejszy sedan Lexusa. Auto ukazało się w 1998 roku w Genewie. W tym samym miejscu, lecz siedem lat później miała miejsce premiera długo oczekiwanej, drugiej generacji z pierwszym silnikiem diesla. IS, tak jak i jego większy brat GS, został zaprojektowany zgodnie z japońską ideą L - Finesse. Filozofia ta znana jest również z koncepcyjnych modeli LF-S oraz LF-C. Czerpie ona z japońskiej kultury, nawiązuje także do współczesności. Do fundamentalnych zasad motywu L - Finesse należą kontrastowo prostota, rozumiana w pozytywnym sensie jako prostolinijność formy, elegancja będąca nieodłączną cechą projektu oraz szczególne dopieszczanie detali. Elementy te stały się podstawą stworzenia nowej dynamiki Lexusa.

## STYLISTYKA

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 soczewkowych reflektorów przednich, 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, który nakreśla potencjał IS'a. Zainstalowano w nim również czujniki cofania. Z tyłu widnieje dodatkowe światło stopu typu LED. Aluminiowe szesnastocalowe felgi eksponują poniekąd elegancję i potwierdzają japońską teorię o prostocie i dbałości o detale.

## WNĘTRZE

Testowany model IS'a to uboga wersja - jeśli tak w ogóle można powiedzieć o Lexusie. Tak czy inaczej jest to najtańsza wersja samochodu, z pośród tych, które mieliśmy okazję testować. Pomimo tego nie można jednak zarzucić projektantom niechlujności. Niebagatelnym elementem koncepcji L - Finesse jest estetyka i perfekcja wykonania. Test trochę szaro, ze względu na ciemną barwę większości elementów.

W projekcie jak przystało na Lexusa zachowana została harmonia. Lexus nie musi zatem na siłę szukać miłośników. Model ten potrafi zaczarować i posiada to coś, coś czego brak niemieckim konkurentom. Siedzenia IS'a pokryte zostały szykownym materiałem o czarno - granatowej barwie. Kontrastem do nich są chromowane elementy tj. klamki oraz plastik na drzwiach i konsoli centralnej imitujące szlachetny metal. Ze strony technicznej Lexus cieszy się wyjątkowym uznaniem. Konsola środkowa jest wręcz intuicyjnie prosta w obsłudze. Problemów nie stwarza również bogaty w przyciski panel obsługi radia ze zmieniarką na sześć płyt CD. Zestaw trzynastu głośników wydobywa z siebie czyste i przyjemne dla ucha dźwięki.

W konsoli środkowej umieszczono również automatyczną klimatyzację dwustrefową z filtrem przeciwpyłowym. Kierownica, którą za razem możemy obsługiwać radio i tempomat, została obszyta wysokiej jakości, miękką w dotyku skórą. Wysoko rozwinięta, japońska myśl techniczna stworzyła technologię zwiększającą wyrazistość wskaźników prędkości i obrotów, nie męczącą oczu, występującą pod nazwą Optitron. Manualnie regulowane, komfortowe i ergonomiczne fotele przednie zapewniają doskonałe trzymanie boczne. Pomiędzy nimi znajduje się podłokietnik będący również praktycznym schowkiem. Przed nim umieszczono 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.

Elektrycznie regulowane, składane i podgrzewane są lusterka boczne. Z przodu i z tyłu zainstalowano lampki do czytania typu LED. Użytkownik bez użycia kluczyka uruchamia silnik za pomocą przycisku startowego W standardzie otrzymujemy oczywiście elektrycznie otwierane szyby przednie i tylne. Długo można rozpisywać się w kwestii bezpieczeństwa IS&rsquo;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. 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). Pojemność bagażnika najmniejszego z szeregów Lexusa pozwala na przewożenie sporych przedmiotów, ponieważ wynosi aż 378 l.

## SILNIK

Testowany egzemplarz wyposażony był w najśłabszą jednostkę napędową oferowaną przez producenta. Silnik wysokoprężny o pojemności 2,2 l dysponował mocą 177 KM i momentem obrotowym wynoszącym 400 Nm. Pozwalało to na rozpędzenie małej, ważącej 1655 kg limuzyny do 100 km/h w czasie niewiele ponad 9 sekund. Prędkość maksymalna zamykała się w granicach 215 km/h. Wyniki zadowolające jak na ekskluzywne auto rodzinne.

Również spalanie stało na przyzwoicie niskim poziomie. W mieście Lexus potrzebował niewiele ponad 9 litrów ON/100 km. W trasie spadało do 6,5 l/100 km a w cyklu mieszanym wyniosło 8 litrów. Niestety nie ma aut idealnych. Największą wadą ISa była sześciobiegowa, manualna skrzynia biegów, a dokładnie przełożenie pierwszego biegu. Wydawało się, że jest on tu zbędny. Po odpuszczeniu sprzęgła, obrotomierz pokazywał już wysokie obroty i trzeba było w ekspresowym tempie wrzucić drugi bieg. Poza tym, dość denerwującym mankamentem skrzynia pracowała precyzyjnie i bez zastrzeżeń.

## PODSUMOWANIE

Lexus IS to idealny wybór dla osób chcących wstąpić w szeregi posiadaczy małych limuzyn, którym zależy na porządnej marce i nie przesadnej cenie. Prezentowanego IS&rsquo;a o podstawowym niemalże wyposażeniu, bez zbędnych fajerwerków możemy nabyć już za 113,300 zł. Za tą cenę otrzymamy oszczędny silnik i prestiż, dzięki któremu stajemy się bardziej pewni siebie. Mamy zatem do wyboru: kupić słabsze auto w lepszym wyposażeniu np. Volkswagena Golfa w wersji Sportline lub lepsze auto o podstawowym wyposażeniu, w tym wypadku IS&rsquo;a w wersji Classic. To dosyć trudny wybór, aczkolwiek osoby dysponujące taką kwotą powinny się mocno zastanowić. Każdy ma przecież inne wymagania.

DANE TECHNICZNE	silnik / pojemność	diesel / 2231 cm <sup>3</sup>	układ / liczba
zaworów R4 / 16	moc maksymalna	130 kW (177 KM) @ 3600 obr/min	zawieszenie przód
moment obrotowy	400 Nm @ 2000-2600 obr/min		podwójne
wahacze	zawieszenie tył	wielowahaczowe	napęd tylny
biegów	manualna, 6 biegowa	prędkość maksymalna	215 km/h
przyspieszenie 0-100 km/h	9,2 s	zużycie paliwa*	9,3 / 6,5 / 8,0
szer. / wys.	4575 / 1800 / 1425 mm	rozstaw osi	2730 mm
dopuszczalna	1655 / 2075 kg	bagażnik w standardzie	378 l
złożeniu siedzeń	955 l	pojemność zbiornika paliwa	65 l
CENA	gwarancja mechaniczna	3 lata	przeglądy
cena wersji podstawowej	109,800 zł	wersja Classic 220d	cena wersji testowanej
113,300 zł	wersja Classic	*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)	
źródło: autowizja.pl / tekst: Olga Sawka / zdjęcia: Rafał Rogowski			EKSPLOATACJA I co 30 tys. km.