

Lexus LS 600hL

Autor: autowizja.pl

Lexus LS 600h to topowe i najmocniejsze auto koncernu. Jego premiera odbyła się na międzynarodowych targach samochodowych w Nowym Jorku w 2006 roku. Ten zupełnie nowy model trafił na rynek europejski w czerwcu 2007 roku. Na skutek długotrwałych starań i dopieszczania każdego drobiazgu do perfekcji, powstał wyjątkowy pojazd, o zniewalających osiągnięciach, niebywałym wzornictwie oraz wysokim poziomie bezpieczeństwa. LS 600h jest pierwszym na świecie pojazdem z napędem hybrydowym z silnikiem V8.

STYLISTYKA

Główną cechą charakterystyczną każdej limuzyny jest oczywiście długość. Należy więc zacząć od tego, że testowany przez nas LS należy do ekskluzywnych sedanów przekraczających długością pięć metrów. Oznaczenie "L" na klapie bagażnika oznacza oczywiście, iż ten model jest dłuższy od klasycznej wersji (5030mm). Różnica wynosi 120 mm. Niby nie dużo, a jednak znacznie poprawia to wygląd wizualny. Japońska estetyka nadała Lexusowi nietradycyjną, pełną przepychu i bogactwa stylistykę. Łagodne linie nadwozia tworzą pełną harmonię z załamanyymi kształtami i przetłoczniami. Auto posiada niezwykłą prezencję, a jego niebywała krasa to efekt scalenia idealnie dopasowanych elementów. Urok auta tkwi przede wszystkim w gabarytach oraz chromowanych detalach.

LS jest wyraźny, jego grację podkreślają błyszczące listwy wokół szyb, klamki, listwa umieszczona w dolnej części drzwi z prestiżowym emblematem "HYBRID", chromowane wydechy, listwa nad tylną tablicą rejestracyjną oraz naturalnie, masywny, wyrafinowany grill. Nie ma mowy o tandecie, takie określenie jest skrajnym kontrastem w kwestii tak pięknej limuzyny, jaką jest LS. Subtelne, opływowe kształty auta przyczyniły się do poprawienia jego dynamiki. Agresji dodają osobliwe, unikatowe reflektory soczewkowe świecące czystym, białym światłem ksenonu. Światła pozycyjne, STOP i oświetlenia tablicy rejestracyjnej posiadają diody elektroluminescencyjne (LED). W zderzaku przednim mieszczą się światła przeciwmgielne.

Całe auto objęte jest ochroną przeciwuderzeniową, a mianowicie posiada liczne czujniki zapobiegające stłuczkom podczas parkowania. Geometryczne kształty lamp tylnych świadczą o tym, iż prostota jest najbardziej efektowną składową elegancji. Samochód wyposażony został w dziewiętnastocalowe, siedmioramienne obręcze kół z lekkiego stopu.

WNĘTRZE

We wnętrzu auta zaczyna się pełna ekscytacja. Kokpit może wywołać w nas uczucie zmieszania, ponieważ bogactwo jego wyposażenia wzbudza głęboką ciekawość i sprawia, że nasz wzrok gubi się w tym luksusie. Emocje nie opadną szybko, ale gdy już zdołamy nieco ochłoniąć rodzi się podziw dla zaawansowanej technologii i japońskiej myśli technicznej. Ekskluzywne i dokładne wykonanie wnętrza świadczy o klasie auta. Drewniane elementy wykończenia drzwi i paneli centralnych, chromowane detale, oświetlenie wnętrza kabiny w technologii LED, podłokietniki w drzwiach pokryte skórą, podsufitka i słupki wewnętrzne wykonane z Alcantary, skórzano-drewniana gałka dźwigni zmiany biegów potwierdzają niezwykłą dbałość o szczegóły. Wszystkie materiały użyte w projekcie Lexusa LS służą tłumieniu hałasu. Wygłuszenie wnętrza auta stoi na tak wysokim poziomie, że czasem możemy całkowicie zapomnieć o pracy silnika, zwłaszcza gdy energia pobierana jest z baterii.

Całą deskę rozdzielczą pokrywa czarna, miękka skóra. Panel środkowy stanowi nasze centrum dowodzenia i zarządzania autem. Centralnie umieszczono w nim ozdobiony chromem ośmiocalowy ekran dotykowy z funkcją komputera pokładowego. Ekran ten monitoruje na przykład pracę silnika spalinowego i elektrycznego. Wokół niego mieszczą się przyciski pozwalające na regulację wielu mechanizmów. Na tylnym biegu na monitorze pojawia się widok z tyłu auta. Dzięki kamerze i czujnikom cofania umieszczonym w zderzaku możemy perfekcyjnie zaparkować "a", ustrzegając się przy tym niechcianych stłuczek. Nie musimy się jednak wysilać, inteligentny Lexus potrafi sam wjechać w miejsce parkingowe, kręcąc kierownicą bez ingerencji kierowcy. Potrafi, ale któż w pełni zaufa maszynie?

Nieco niżej znajduje się proste w obsłudze radio ze zmieniarką na 6 płyt DVD. Piękny i czysty dźwięk wydobywający się z zestawu dziewiętnastu głośników został zaprojektowany specjalnie dla Lexusa przez firmę Mark Levinson. Samochód wyposażony został w wielofunkcyjną nawigację satelitarną rozpoznającą polecenia głosowe oraz czterostrefową, automatyczną klimatyzację z filtrem przeciwpylemym, która kontroluje wilgotność, temperaturę i jakość powietrza z zewnątrz. W tunelu

środkowym znajduje się popielniczka i zapalniczka oraz miejsce na kubki. Tuż za bezstopniową automatyczną skrzynią biegów z tiptronicem mieszczą się przełączniki zmiany twardości i wysokości zawieszenia, trybu jazdy (sportowy, normalny lub zimowy), przycisk wyłączający kontrolę trakcji, pokrętła włączające podgrzewanie bądź klimatyzowanie siedzeń z przodu oraz przyciski służące do odsłaniania lub zasłaniania rolet z tyłu. Pomiędzy nimi mieści się praktyczny, szeroki podłokietnik ze schowkiem.

Skórzana kierownica „a oprócz wyjściowej funkcji pozwala też kontrolować radio, aktywny tempomat, telefon i opcje komputera pokładowego. Wyposażono ją również w podgrzewanie, przycisk „HOLD” oznaczający, że samochód przy zahamowaniu do 0km/h pozostaje w swojej pozycji bez naciskania hamulca oraz przycisk utrzymujący stałą odległość pomiędzy pojazdami. Kierownica regulowana jest automatycznie, a jej ustawienie może zostać zachowane w pamięci. Przy wsiadaniu i wysiadaniu samoistnie podnosi się i odsuwa od kierowcy ułatwiając mu wsiadanie i wysiadanie do pojazdu. Po lewej stronie umieszczono mechanizm regulacji fotochromatycznych, elektrycznie składanych i podgrzewanych lusterek bocznych oraz przycisk otwierający elektrycznie klapę bagażnika, którą zamyka się naciskając przycisk po jej wewnętrznej stronie. Udogodnieniem staje się też inteligentna karta - kluczyk w postaci płaskiej karty z automatycznym dostępem do pojazdu oraz uruchamianie silnika przyciskiem START.

Komfort to także system elektrycznego domyknięcia drzwi i pokrywy bagażnika. Wewnętrzne lusterko wsteczne jest również fotochromatyczne, szyby przyciemniane atermiczne mają filtr UV, a szyba czołowa i szyba drzwi przednich pokryte są filtrem ułatwiającym odprowadzanie wody. Wycieraczki szyby czołowej posiadają czujnik deszczu i regulację prędkości pracy. Przed pasażerem z przodu znajduje się schowek, wewnątrz którego umieszczono przycisk blokujący otwieranie bagażnika. W standardzie otrzymujemy również elektryczny szyberdach, dzięki któremu wnętrze auta staje się jaśniejsze i przestronniejsze. Znakomita przejrzystość prędkościomierza i obrotomierza zagwarantowana została dzięki wykorzystywanej w Lexusach technologii Optitron. Fotele przednie pokryte zostały wysokiej jakości jasną skórą. Ich regulacja odbywa się automatycznie (kierowca 10, pasażer 8 kierunków) i może zostać zapisana w pamięci. Elektrycznie reguluje się też wysokość zagłówków. Jednak Lexus LS w prezentowanej wersji jest autem iście prezydenckim, dlatego rzadko kiedy z przodku zasiada pasażer.

Testo

wany model jest czteroosobowy. Jego meritum stanowi tylny, prawy fotel. Komfort podróży w nim i przestrzeń pasażerska jest po prostu fenomenalna. Po między tylnymi fotelami znajduje się bogato wyposażony w funkcje panel. Podróżujący Lexusem prezes posługując się przyciskami w nim, może rozłożyć swój fotel prawie, że na płasko, składając jednocześnie fotel z przodu wraz z zagłówkiem w celu polepszenia widoczności. Do dyspozycji ma również podnoszony elektrycznie podnóżek. Dla uzyskania maksymalnego komfortu fotel relaksacyjny gwarantuje również takie udogodnienia jak masaż. Rodzaj i intensywność masażu wybieramy posługując się pilotem ukrytym w podłokietniku. Niestety pasażer z lewej nie może liczyć już na takie rarytasy. Obaj podróżujący z tyłu za pomocą przycisków w panelu na środku mogą ochraniać swoją prywatność dzięki elektrycznym roletom przeciwsłonecznym, włączyć wentylację foteli, manewrować radiem oraz indywidualnie ustawić temperaturę w swojej strefie. Czujnik klimatyzacji kontroluje w podczerwieni temperaturę ciała pasażerów. Nawiewy mieszczą się nawet w podsufitce.

Drugi pilot obsługuje kino samochodowe (podsufitowy 9 calowy monitor LCD). Płyty DVD wkładamy natomiast do przeznaczonej na to kieszeni nad chłodziarką przed podłokietnikiem. Kino Lexusa dorównuje jakością kinu domowemu dzięki systemowi surround oraz wielu głośnikom umieszczonym w drzwiach, za fotelami, a nawet nad głowami pasażerów z tyłu. Z konsoli wysunąć możemy praktyczny stolik pokryty lakierowanym drewnem. Przed podłokietnikiem jest też miejsce na kubki z napojami. Pod sufitem z tyłu znalazły się też lusterka z podświetleniem.

Pewność siebie zapewnia kierowcy pakiet zintegrowanych systemów dbających o bezpieczeństwo oraz zapobiegających nieprzewidywalnym zachowaniom. Vehicle Dynamics Integrated Management (VDIM) zarządza dynamiką pojazdu poprzez gromadzenie danych pochodzących z czujników w strategicznych punktach auta (należą do nich: system ABS, układ elektronicznego rozdziału siły hamowania EBD, system kontroli trakcji TRC, kontrola stabilności pojazdu VSC i elektryczne wspomaganie kierownicy EPS poprawiające w odpowiednim momencie równowagę auta). VDIM scala wszystkie te układy i pozwala osiągnąć ich optymalną współpracę. LS posiada mnóstwo wspomagaczy, dzięki którym jazda jest łatwa, przyjemna i bezpieczna. Odnosi się to do elektronicznie sterowanego hamulca postojowego (EPB), systemu elektronicznej kontroli hamulców (ECB), inteligentnego asystenta parkowania (IPA), systemu kontroli ciśnienia powietrza w oponach (TPWS), systemu zmiennych przełożeń układu kierowniczego (VGRS) i doświetlenia drogi podczas jazdy w zakrętach (I-AFS).

Istotne przy kolizji lub wypadku staje się bezpieczeństwo bierne. Lexus dba o to wyjątkowo, dlatego model LS wyposażony został w dwustopniowe poduszki powietrzne kierowcy i pasażera przedniego fotela, dwukomorową poduszkę powietrzną dla pasażera przedniego fotela z możliwością dezaktywacji, boczne kurtyny powietrzne (przednie i tylne), boczne poduszki foteli tylnych, poduszkę powietrzną chroniącą kolana kierowcy i pasażera, poduszki powietrzne boczne w oparciach foteli przednich (poduszki typu TAP), poduszki powietrzne w siedziach foteli tylnych i cztery trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami. Konstrukcja przednich siedzeń zaprojektowana została tak, aby zmniejszać urazy szyi i głowy w przypadku kolizji. Pomocna staje się też wielowarstwowa szyba czołowa oraz w drzwiach pojazdu, a także system wspomagania hamowania awaryjnego (BAS) i systemy ochrony przedzderzeniowej (PCS i APCS). Pojemność bagażowa Lexusa, limuzyny o długości 5150 mm wynosi zaledwie 330 l. Ten defekt to skutek umieszczenia z tyłu dwóch silników elektrycznych.

SILNIK I WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

Sercem Lexusa LS 600h jest widlasty, ośmiocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 4969 cm³ i mocy 394 KM. Wspomagany jest on przez silnik elektryczny. Maksymalna moc układu wynosi 327 kw (445 KM). Napędza ona 2320 kg kolosa i jednocześnie pozwala mu rozpędzić się do 100km/h w 6,3 sek. Prędkość maksymalna wynosi 250 km/h. Dzięki hybrydzie zużycie paliwa w cyklu miejskim wynosi ok. 13 l./100km a na trasie spada do 9 litrów. W cyklu mieszanym waha się na poziomie mniej więcej 11 litrów.

Napęd hybrydowy działa w kilku różnych trybach, w zależności od warunków jazdy: podczas ruszania i przy niewielkich prędkościach (ok. 45 km/h) samochód jest napędzany tylko przez silnik elektryczny, zaś w ustabilizowanych warunkach jazdy działa tylko silnik benzynowy, jednocześnie napędzając samochód i ładując akumulator silnika elektrycznego. Gdy konieczne jest gwałtowne przyspieszenie, działają oba silniki w takiej sytuacji z akumulatora czerpana jest dodatkowa energia do zasilania silnika elektrycznego, który z kolei chwilowo wspomaga silnik benzynowy. W trakcie zwalniania i hamowania silnik benzynowy jest wyłączany, a energia kinetyczna samochodu zamieniana jest na energię elektryczną, wykorzystywaną do ładowania akumulatora. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność doładowywania akumulatora ze źródeł zewnętrznych.

Lexusa prowadzi się lekko. Posiada on napęd na cztery koła (AWD), dzięki któremu dobrze trzyma się drogi i w pełni może wykorzystać drzemiącą w nim moc. Auto jest bardzo zwrotne jak na swoje gabaryty. Płynną jazdę i pełen komfort gwarantuje aktywne zawieszenie pneumatyczne o zmiennej charakterystyce (AVS).

PODSUMOWANIE

ANIE

Lexus LS 600h L to wymarzony samochód dla wielu kierowców. Przy tak bogatym wyposażeniu i możliwościach trudno oczekiwać czegoś więcej. Przed rozpoczęciem używania go, należałoby przeczytać jednak dość grubą instrukcję. Bezspornie można stwierdzić, iż japoński koncern stworzył auto doskonałe. LS porusza się bezszelestnie, zapewnia niesamowite osiągi, a w dodatku jest ekonomiczny. Zainstalowano w nim supernowoczesną technologię hybrydową pozwalającą zmniejszyć zużycie paliwa i emisję substancji szkodliwych.

Prezentowana wersja "L" umożliwi nadzwyczajnie komfortowe podróżowanie, a jej spektakularny wygląd i precyzyjne wykonanie trafiają we wszystkie gusta. Ten flagowy model marki to wydatek rzędu 563 000 zł, jednak analizując dostatek i zasobność wypełniających go technologii, systemów i mechanizmów, nie sądzę, by ktoś dysponujący taką kwotą skąpił nad kupnem tegoż ekscentrycznego samochodu.

DANE TECHNICZNE		silnik / pojemność		hybryda (benz. 4969 cm ³ ; ele. 650V)	
układ / liczba zaworów		V8 / 32	moc maksymalna	benz. 290 kW (394 KM) @ 6400 obr/min	
elek. 165 kW (224 KM)		moment obrotowy	benz. 520 Nm @ 4000 obr/min		
ele. 300 Nm @ 0 obr/min		zawieszenie przód		aktywne, podwójne wahacze	
zawieszenie tył		aktywne, wielowahaczowe		napęd	4x4
automatyczna, bezstopniowa		prędkość maksymalna		250 km/h	skrzynia biegów
0-100 km/h	6,3 s	zużycie paliwa*		13,3 / 9,5 / 10,8	dług. / szer. / wys.
5150 / 1870 / 1475 mm		rozstaw osi		3090 mm	masa własna / dopuszczalna
2320 / 2760 kg		bagażnik w standardzie		330 l	bagażnik po złożeniu siedzeń
-	pojemność zbiornika paliwa	84 l		EKSPLLOATACJA I CENA	
mechaniczna	3 lata lub 100.000 km	przebiegi		co 15 tys. km.	gwarancja cena wersji

podstawowej 460,500 zł wersja Elegance (long) cena wersji testowanej 563,000 zł
wersja Prestige (long) *miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)
źródło: autowizja.pl / tekst: Olga Saw ska / zdjęcia: Rafał Rogowski ; Katarzyna Rogowska