

Lexus IS 220d

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 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 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. Siedemnaście felgi ze stopu metali lekkich eksponują poniekąd elegancję i potwierdzają japońską teorię o prostocie i dbałości o detale. Artyzm 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 klonowe 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, siedmioocalowy ekran dotykowy obsługujący zainstalowany w aucie system audio marki Mark Levinson ze zmieniaarką 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, która w prosty sposób wyszukuje oczekiwane przez nas miejsca docelowe.

Na biegu wstecznym ekran ten wyświetla widok z tyłu auta za pomocą Lexus Parking Assist Monitor. Kamerę 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. Funkcjonalny i niezastąpiony w dzisiejszych czasach jest elektryczny szyberdach, dzięki któremu do wnętrza auta dociera znacznie więcej światła. Tylną szybę możemy zasłonić dzięki elektrycznej roletce. 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 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 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)). VDIM scala wszystkie te układy i pozwala osiągnąć ich optymalną współpracę. Pojemność bagażnika najmniejszego z szeregów Lexusa pozwala na przewożenie sporych przedmiotów, ponieważ wynosi aż 378 l.

SILNIK

Testowany egzemplarz wyposażony był w najłabszą 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 odpuśczeniu 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 wyróżnić się z tłumu posiadaczy aut tej samej klasy, jednak dość mocno "oklepanych" Niestety i tak mała limuzyna musi kosztować swoje. Prezentowana wersja to wydatek rzędu 183,000 zł. Jednak za tą cenę otrzymujemy oszczędny silnik, ekskluzywne wyposażenie oraz wykończenie wnętrza i prestiż. Czy warto? Jeżeli ktoś raz spróbuje jazdy Lexusem na pewno sam znajdzie odpowiedź.

DANE TECHNICZNE	silnik / pojemność	diesel (2231 cm ³)	układ / liczba
zaworów R4 / 16	moc maksymalna	130 kW (177 KM) @ 3600 obr/min	
moment obrotowy	400 Nm @ 2000-2600 obr/min		zawieszenie przód
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
183,900 zł	wersja Prestige	*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)	
źródło: autowizja.pl / tekst: Olga Saw ska / zdjęcia: Rafał Rogowski			