

Lexus GS 450h

Autor: autowizja.pl

Właśnie skończył się czas trwania kolejnego testu. Tym razem w nasze ręce trafił majestatyczny Lexus GS 450h. Początki Lexusa wiążą się z japońskim koncernem Toyota Motor Corporation. Pod jej zwierzchnictwem w 1991 występował właśnie GS (jako Toyota Aristo). Dwa lata później nazwa modelu została zmieniona i tak narodził się jeden z pierwszych modeli Lexusa. Luksusowa Toyota stała się mocną konkurencją dla Niemców. Porównywana jest z Mercedesem klasy E bądź też BMW serii 5.

STYLISTYKA

Nietuzinkowy wdzięk modelu GS to zasługa japońskich projektantów. Już sam wygląd zewnętrzny świadczy o przepychu i wysokiej jakości auta. Stylistyka jakże zacnego GS’a od zawsze była podziwiana. Aerodynamiczne kształty, sferyczny projekt nadwozia i gładkie linie stały się podstawą konstrukcji modelu. Ponadto nie sposób nie zauważyć elementów chromowanych. Zdobią one całe auto, poczynając od masywnego grilla oraz unikalnych pod względem kształtów ksenonowych lamp przednich poprzez ramki wokół drzwi i listwy boczne, a kończąc na ekskluzywnych osiemnastocalowych felgach.

Lexus to limuzyna wysokiej klasy. Zdradzają to poniekąd gabaryty tego auta. Elitarne wzornictwo zastosowane przez markę to zasługa idealnie dobranych elementów i konfiguracji. Każdy zauważalny i niezauważalny szczegół był ważną składową całego projektu. Zachowane zostały parametry klasycznej limuzyny. Nie dojrzymy się nonszalancji. Długa maska z delikatnymi przetłoczeniami, masywny zderzak, w który wmontowane zostały światła przeciwmgielne, charakterne, smukłe żebra grilla z wyrafinowanym chromowanym logiem otoczonym granatową obwódką w centrum, a nawet lusterka boczne kuszą nas swoją gracją. Nie ma tu miejsca na niefrasobliwość.

Tylne szyby zostały delikatnie przyciemnione co dodaje autu klasy. Elementy takie jak klamki, lusterka i zderzaki spasowują się perfekcyjnie z całością dzięki pokrywającemu je srebrnemu lakierowi. Jest jeszcze jeden istotny szczegół, na który warto zwrócić uwagę. Mianowicie mowa o prestiżowym chromowanym napisie "HYBRID" umieszczonym na granatowym tle równolegle z listwą zapobiegającą uszkodzeniom. Ten mały drobiazg z boku auta zdradza wiele jego tajemnic, które postaramy się wyjaśnić później. Wspomnę jeszcze o specyficznym kształcie klapy bagażnika. Jest ona stosunkowo nie duża i zawiera filigranową lotkę. Poniżej linii zderzaka znajdują się dwie rury wydechowe świadczące o ekspresji auta. Charakterystycznym detalem, który wydaje się być znany każdemu są oczywiście światła tylne. Dzięki nim nie przypiszemy wyżej wymienionych zaszczytów innej marce. To właśnie Lexus chwali się niekonwencjonalnymi rozwiązaniami.

WNĘTRZE

Bogactwo wnętrza nie pozostawia żadnych wątpliwości. Już na pierwszy rzut oka widać ile starań włożono w jego projekt. Chociaż przeważa tutaj czerń jest naprawdę luksusowo. Efekt ten, to zasługa wysokiej jakości materiałów. Miękki w dotyku, dobrze spasowany i trwały plastik konsoli centralnej rozjaśniają srebrne dodatki wokół ciekłokrystalicznego wyświetlacza a także duże ilości szlachetnego drewna, lakierowanego kilkoma warstwami. Materiał ten zdobi kierownicę, drzwi, widnieje także wokół automatycznej skrzyni biegów.

Inteligentny panel konsoli obsługuje dwustrefową, automatyczną klimatyzację która kontroluje wilgotność, temperaturę i jakość powietrza z zewnątrz, a filtry automatycznie oczyszczają je z zanieczyszczeń, wysokiej jakości system audio zaprojektowany specjalnie dla Lexusa przez firmę Mark Levinson, w którego skład wchodzi dziesięć głośników i zmieniarke na sześć płyt, nawigację satelitarną rozpoznającą polecenia głosowe, oraz wiele innych funkcji samochodu takich jak monitorowanie pracy silnika spalinowego i elektrycznego. Na tylnym biegu na monitorze pojawia się widok z tyłu auta. Dzięki kamerze i czujnikom cofania umieszczonym w zderzaku możemy perfekcyjnie zaparkować auto, ustrzegając się przy tym niechcianych stłuczek. W modelu tym występuje również archaiczna funkcja obsługi kaset magnetofonowych, co w dzisiejszych czasach jest ogromnym zdziwieniem.

Lexus daje też możliwość oglądania wideo DVD z systemem dźwięku przestrzennego. Skórzana kierownica GS’a oprócz wyjściowej funkcji pozwala też kontrolować radio, tempomat, telefon i opcje komputera pokładowego. Za nią oczywiście znajdują się prędkościomierz i obrotomierz. Ich znakomita przejrzystość zagwarantowana została dzięki wykorzystywanej w Lexusach technologii Optitron. Z lewej strony kierowcy znajduje się maleńki panel dzięki któremu możemy ustawić poziom lusterek bocznych. Lusterka te, jak również lusterko wsteczne ściemniają się samoczynnie podczas jazdy

w nocy. Nad głowami podróżujących z przodu, przy klamkach, a nawet tablicach rejestracyjnych świeci białe, ekskluzywne światło. Szeroki podłokietnik między przednimi fotelami to również wielki, praktyczny schowek. Przesuwając go delikatnie do tyłu ujawniają nam się kolejne opcje auta. Należą do nich między innymi wentylacja i podgrzewanie foteli oraz przycisk wyłączający w pewnym stopniu kontrolę trakcji, ponieważ auto wpadające w poślizg automatycznie powraca do toru jazdy. Pakiet elektroniczny mieści w sobie sterowanie szybami, fotelami oraz regulację kierownicy.

Ponadto, w GS nie ma stacyjki, a jedynie przycisk uruchamiający silnik. Kluczyk zbliżeniowy (Smart Keyless Entry) możemy przechowywać zatem w kieszeni bądź torebce. Zbliżenie do samochodu powoduje zwolnienie blokady drzwi. Jak na luksusowe auto przystało, skórzane, czarne siedzenia regulowane są automatycznie w wielu poziomach za pomocą przycisków z boku. Mało tego, kierowca i pasażer z przodu mogą zachować swoje indywidualne ustawienia foteli w pamięci auta. Pamięć mieści w sobie po trzy konfiguracje osobiste. Siedziska auta są niesamowicie wygodne i zapewniają doskonałe trzymanie boczne, nawet długa podróż nie będzie męcząca. Na tylnej kanapie siedzimy sobie jak szlachta. Duża ilość miejsca na nogi zapewnia wysoki komfort. Przed kanapą znajdują się nawiewy trzeciej strefy auta. Dwie osoby podróżujące z tyłu mogą również wykorzystać praktyczny podłokietnik ozdobiony drewnem, z funkcją trzymania kubków bądź butelek. Wszystkie materiały użyte w projekcie Lexusa GS 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. 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. Duża ilość schowków i zakamarków umożliwia przewożenie wielu przydatnych drobiazgów.

No i niestety, jak wszyscy wiemy, nie ma aut idealnych. Jedynym minusem majestatycznego Lexusa jest maleńki bagażnik o pojemności 280 l., do którego włożyć możemy jedynie kije golfowe. Klapę możemy otworzyć z pilota. "Odskoczy" ona na jakieś dwa cm i w żaden sposób nie ułatwi zapakowania bagaży. Jest to zauważalne niedociągnięcie jak na auto tej klasy.

SILNIK

W zasadzie dwa silniki. Pierwszy, to tradycyjny benzynowy motor spalinyowy V6 o pojemności 3,5 litra i mocy 296 KM. Drugi, to elektryczna jednostka o mocy 147kW (200KM). Z czysto matematycznych obliczeń wynika, że Lexus powinien dysponować mocą blisko 500 KM. Niestety tak nie jest. Sumaryczna moc obydwu silników wynosi ok. 340 KM. Jednak i tyle w zupełności wystarcza. Przykładem mogą być imponujące osiągi. Sprint do 100 km/h zajmuje niewiele ponad 6 sekund, a prędkość maksymalna wynosi 250 km/h. Zachwyca również spalanie. GS w mieście spalił ok. 12 l/100 km. W tarsie spalanie spadnie do 9,5 l/100 km a w cyklu mieszanym wyniesie 10,2 l/100km.

Widząc te wszystkie dane, można zadać pytanie w jaki sposób auto dorównujące swoimi osiąganiami sportowym samochodom pali tyle co dużo mniejszy kompakt o trzy razy mniejszej mocy. Odpowiedź jest prosta - hybryda. Tylko jak to działa? Mianowicie: 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.

PODSUMOWANIE

Niestety takie rozwiązania kosztują. Chcąc oszczędnie podróżować, nie możemy oszczędzać podczas zakupu Lexusa. Prezentowany egzemplarz to wydatek 299,200 zł. Doliczając cenę ubezpieczenia robi się naprawdę pokaźna sumka. Małym pocieszeniem jest również cena podstawowej wersji 450h. Jest tylko o

4,300 zł tańsza. Tak więc na ten nowoczesny i ekologiczny "luxus" mogą pozwolić sobie nieliczni.

DANE TECHNICZNE		silnik / pojemność	hybryda (benz. 3456 cm ³ ; ele. 650V)	
układ / liczba zaworów	V6 / 24	moc maksymalna	benz. 218 kW (296 KM) @ 6400	
obr/min		moment obrotowy	benz. 368 Nm @ 4800	
elek. 147 kW (200 KM) @ 5600 obr/min				
obr/min				
elek. 275 Nm @ 0 obr/min	zawieszenie przód	aktywne, podwójne wahacze		
zawieszenie tył	aktywne, wielowahaczowe	napęd	tylny	skrzynia biegów
automatyczna, bezstopniowa		prędkość maksymalna	250 km/h	
przyspieszenie 0-100 km/h	6,2 s	zużycie paliwa*	12,0 / 9,5 / 10,2	
/ szer. / wys.	4825 / 1820 / 1430 mm	rozstaw osi	2850 mm	
dopuszczalna	1930 / 2355 kg	bagażnik w standardzie	280 l	
złożeniu siedzeń	-	pojemność zbiornika paliwa	65 l	
CENA	gwarancja mechaniczna	3 lata lub 100.000 km		przeglądy
tys. km.	cena wersji podstawowej	294,900 zł wersja Classic		co 15
testowanej	299,200 zł wersja Prestige	*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)		
źródło: autowizja.pl / tekst: Emil Grabiński ; Olga Sawka / zdjęcia: Rafał Rogowski				