

Luksuz?

Damice z uglednimi sponzorji častijo draguljarne in njihovo vsebino, njihovi gospodje dobre ure, vsega prenažrti otroci pa zvesto hodijo po stopinjah staršev.

Pa avtomobil? Je ta lahko tudi luksuz?



Merilniki: zanimiva oblika, dovolj informacij





Z izklopljenim sistemom TCR je zadnji pogon v IS 200 prava zabava.



Prednji del: športno suveren



Zadnje luči: nenavadno



Prtljažnik: povprečne mere, nadpovprečna obdelava

Jasno. Vse, kar presega pametne ekonomske okvire, določene z rednimi prihodki in obveznimi odhodki, je luksuz. Za nekoga je to lahko že razmajan Jugo, za drugega F 360 Modena. Nekje vmes je tudi Lexus.

Čeprav ime te blagovne znamke hote namiguje na spogledovanje z luksuzom, v absolutnem merilu to gotovo ni. Še posebej takšen avtomobil ne, kot smo ga preizkusili, saj cenejšega Lexusa skoraj ni mogoče kupiti. IS 200 je namreč najmanjši model te blagovne znamke in zato tudi v osnovi najcenejši. Ne pomeni pa, da je zato najslabši.

Pomembne so zunanje mere. Prav tale Lexus je nastal zato, da bi ugajal petičnim Američanom, ki jim ameriško ni dovolj dobro in se zato ozirajo po Evropi in njenih izdelkih. Audi, BMW in MB so tam spoštovani izdelki, čeprav se po značilnostih, ki jih takšen Lexus ima,

zdi, da hoče tale Japonec najbolj mešati štrene Beemvejevi trojki.

Ja, Američanom ni težko prodajati blagovne znamke, Japonci pa so ugotovili, da je neprimerno lažje ustvariti novo znamko, kot pa izboljšati imidž stare in znane znamke. Zato ima Honda Acuro, Nissan ima

V IS 200 je obžitek vse prej kot značilno japonski.

Infiniti, Toyota pa Lexus.

In kaj je pravzaprav narobe s Toyoto? Nič. Kadarkoli nam pride pod roke katera od statistik, ki spremlja kakovost in pogostost okvar osebnih avtomobilov, je Toyota s svojimi izdelki na vrhu ali tik pod njim. Toyotam torej ne manjka nič. Ali pač? No, prodajna paleta Toyot je najbolj pestra od vseh blagov-

nih znamk na svetu in med njimi so tudi velike in luksuzne limuzine. Toda človeški dejavnik je kriv, da vse naštetu pač ni dovolj. Kdor hoče »nekaj več«, zahteva to pri prav vseh zadevah, ki se tičejo avtomobila. Torej tudi pri znamki. Zato torej Lexus namesto Toyote.

Če prevedem v bolj domači jezik: Slovenec pravi: Ti imaš Fiat, jaz pa Lancia. Ali pa: Ti imaš Volkswagen, jaz pa Audi. In zdaj nekako pričakujejo, da bo kdo rekel tudi: Ti imaš Toyoto, jaz pa Lexus. Evo ga, fant ima nekaj več.

Pri Toyoti se trudijo, da so Lexusi daleč od Toyot, in res v njih morda spominja na matično blagovno znamko le kako stikalo za gretje sedežev. Vse drugo je in mora biti drugačno, predvsem pa mora dajati močnejši občutek prestiža. Ah, kam človeka pripelje prestiž ...

Lexus IS 200 je torej avtomobil, ki ga po merah uvrščamo

v srednji avtomobilski razred in dejstvo je, da je v resnici veliko lepši, kot je videti na fotografijah. Njegova zunanost je skupaj treh različnih elementov: prednji del je nizek in širok, zadek je videti ozek in visok, boka pa sta preprostih, proti zadku vzpenjajočih se linij. Takšen, skupaj z drobnimi oblikovalskimi detajli, skuša biti športnega videza, kar mu ob velikih kolesih, nizkih gumah in lepih ulitih platiščih brez dvoma bolj ali manj uspeva.

Čeprav na prednjem delu IS 200 nima kakšnih revolucionarnih oblikovalskih rešitev, se zdi, kot da je prav ta del avtomobila najbolj suveren. V oči padeta velika kolesna izreza, ki sta v celoti zapolnjena s kolesi, obenem pa se pločevina nad njima le še rahlo dvigne proti motornemu pokrovu, kar optično naredi avtomobil še nižji, kot je. Najbolj nenavaden del tega avtomobila je njegov zadek; tam so na-

mreč luči prvič prekrute z belo (plastično) šipo, kar daje avtomobilu poseben pečat in seveda tudi dobro prepoznavnost. Morda sta še najbolj proči od evropskega okusa dodatni luči, nameščeni v pokrovu prtljažnika, ki s svojo okroglostjo nekako ne sodita v oblikovni koncept tega avtomobila.

In ko govorimo o motorju, je mera asociacij polna.

Še več presenečenja kot zunanost ponuja notranost. Kdor ne »pade« več na usnje, bo brez dvoma usmeril pozornost na merilnike. Ti so oblikovani kot kronograf, športna ura s tremi dodatnimi okroglimi številčnicami. Jasno, tu sta ura in merilnik hitrosti, dodatne številčnice pa kažejo trenutno porabo goriva, temperaturo hladilne tekočine in napetost v električnem om-



Sedeži: lepi, kakovostni, ne-utrujajoči



Armatura plošča: povsem ne-japonski občutek

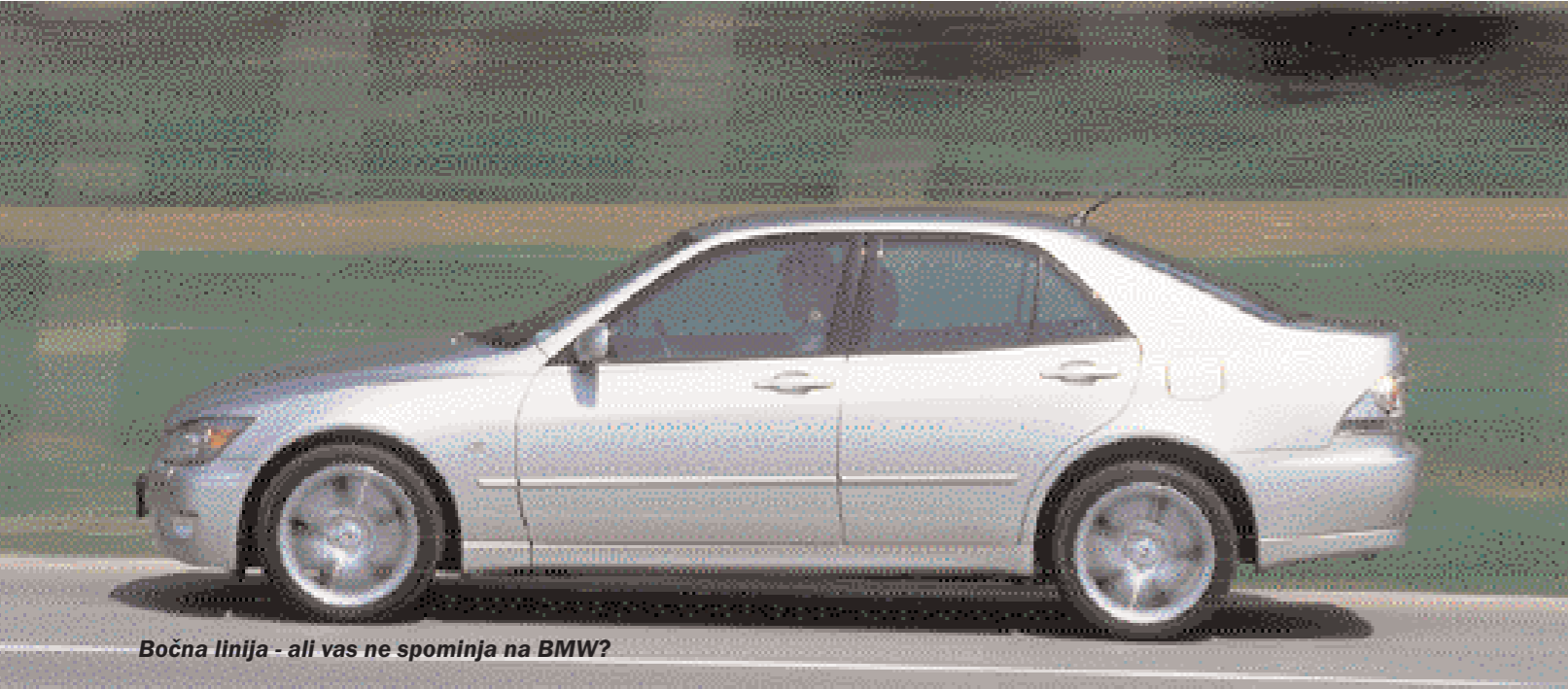
je vrinjeno le nekaj plastike v barvi titana, s tisto okrog merilnikov vred.

Nekako preseneča, da pokrov motorja ni podprt z blažilniki, da je volanski obroč, ki po videzu in obsegu spominja na Hondine, nastavljiv le po višini in da je električno nastavljiv le voznikov sedež, sovoznikov pa je nastavljiv ročno, in to v precej manjš smereh kot voznikov. Sicer pa je prostornost približno taka kot pri Beemvejevi seriji 3. To pomeni, da ima IS 200 dovolj prostora za voznika in sovoznika (ergonomija pa je seveda dovršena), potniki na zadnji klopi pa bodo veliko bolj zadovoljni s sedenjem v katerem od precej cenejših, a enako velikih avtomobilov. Zadaaj prostor dodatno zmanjšuje še sredinski tunel, ki

le na stropu. Črna je večina plastike, črn je drobno naluknjan semiš na srednjem delu sedežev ter na zgornjem delu obloge vrat in črno je usnje na sedežnih robovih. Črna so seveda tudi tla. Med to črnino različnih tonov

pokriva kardansko cev. Ja, IS 200 ima pogon na zadnji kolesi.

Težko je reči, ali ima zadnji pogon zaradi neposredne konkurence iz Nemčije ali pa zato, ker takšna zasnova ponuja določene prednosti. Kljub tehnični



Bočna linija - all vas ne spominja na BMW?

dovršenosti elementov pri prednjem pogonu še vedno obstaja razlika, če prednji kolesi le krmilita. Manevrski prostor pri snovanju geometrije podvozja je takoj precej večji, kar se prav pri tem Lexusu lepo opazi. Gibanje tega avtomobila je prav v vrhu med konkurenti: lega na cesti je vrhunska v vseh okoliščinah, pospeševanje je odlično nadzirljivo in krmiljenje je odlično, ob tem pa je volanski mehanizem tudi natančen in dokaj neposreden. Kljub temu in kljub (izklopljivemu) sistemu

ASR velja biti na spolzkem predvidnejši, saj lahko zadek uide tudi takrat, ko morda tega še ne pričakujete. Ampak to je pač (edini) davek zadnjega pogona. Celoten avtomobil in zato tudi podvozje tega Lexusa je športno udobno, a z nekaj več poudarka na športnosti, kar pomeni, da je lahko slaba cesta za potnike manj udobna. Tak kompromis ima seveda tudi svetlo stran: IS 200 je zato na dobrih asfaltnih cestah bolj suveren. In ko govorimo o motorju, je mera asociacij polna; ta je ob



Motor: odlične zmogljivosti, a (lahko) velika poraba

dveh litrih prostornine (obstaja tudi IS 300 s tremi litri) - vrstni šestvaljnik! Torej: Beemvejeva shema. Zaradi pogona je motor

Lexus je nastal zato, da bi ugajal peti inšnim Američanom, ki jim ameri ko ni dovolj dobro.

nameščen vzdolžno in za »dvo-litraša« je precej živ. Res ima dokaj veliko moč, a tudi navor ne razičara, k obojemu pa svoje prispevata tudi štiriventilska tehnika in sistem prilagodljivih časov krmiljenja ventilov VVT-i. Serijsko je v tem modelu ročni 6-stopenjski menjalnik, v testnem pa je bil doplačilni 4-stopenjski samodejni. Škoda, mor-

da pa tudi ne. Tak menjalnik sicer ne omogoča sekvenčnega pretikanja (kot Tiptronic in družina), kljub temu pa je zelo hiter, še najbolj pa navduši mehake in natančne tek ročice po njihni žagasti (nekaj Benzovega vpliva) kulisi. Vsekakor s svojimi lastnostmi le malo zmanjšuje celoten športni vtis avtomobila, ob tem se odkupi še s podatkom o položaju menjalnika v merilnikih in le nekoliko sunkovito pretikanje ni povsem v slogu.

Vse navdušenje se kot vedno konča na blagajni. IS 200 ni ravno poceni, čeprav je spet res, da z večino konkurentov stopa vstric ali pa je celo nekoliko pred njimi. Nekaj šteje tudi ekskluzivnost. In ko vse to seštejete, razmišljanje o luksuzu sploh ni tako napačno.

Vinko Kernc

Iz oči v oči



Prvi vtis: sedeži so odlični, dobro oprijemljivi, razmerja med volanskim obročem, stopalkami in prestavno ročico brezhibno odmerjena. Motor: lepo se vrti, ima dober zvok, premalo ga je v nižjih vrtljajih. Podvozje: krmilni sistem super odziven, lega na cesti nevtralna, zadek ob izklopljenem sistemu za preprečevanje zdrsa pogonskih koles zabaven in lahko nadzirljiv. Vzmetenje: trdo, športno, še vedno ne na ravni evropskih tekmecev. Notranjost: ne razkošno, a kljub temu dovolj, japonsko-ameriški pridih je dokaj močan.

Za konec: naloga je uspela, IS 200 se lahko brez sramu

postavi ob bok bavarskim izdelkom. Le imidža mu še manjka. *Boštjan Jevšek*



Tale Lexus je Američan. To je očitno tako po občutku kot po notranji obliki. Po slednji še posebej. Kajti kljub njegovi športnosti se sedi udobno, oprema je bogata, nekatere podrobnosti pa po ameriško površno izdelane (recimo stikala za gretje sedežev ali zadnja meglenka) Ampak v celem je IS200 odlični avto, po mojem mnenju najboljši v svojem avtomobilskem razredu. Če bi bil pod motornim pokrovom trilitrski šestvaljnik, bi bil še boljši. *Dušan Lukič*

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	5,5
0 - 80 km/h:	8,8
0 - 100 km/h:	12,5
0 - 120 km/h:	17,2
0 - 140 km/h:	25,4
0 - 160 km/h:	35,9
1000 m z mesta:	34,2
	(157 km/h)

Prožnost s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost 202 km/h (V. prestava)

Poraba goriva	l/100km
najmanjše povprečje	10,2
največje povprečje	13,9
skupno testno povprečje	12,4

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	II. III. D.
50 km/h	57 57 56
100 km/h	68 64 64
150 km/h	69 68
200 km/h	73
Prosti tek	35

Natančnost merilnika hitrosti	resnično km/h
kazalec na	
60	57,6
80	77,7
100	94,8
120	113,5
140	132,9
160	150,2

Zavorna pot	m
od 150 km/h:	87,9
od 100 km/h:	37,8

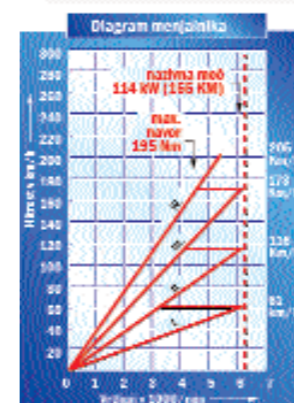
Okoliščine meritev	
T = 18 °C	
p = 1006 mbar	
rel. vl. = 79 %	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija: 3 leta ali 100.000 km, 12 let na pločevino, 24-urna mobilna garancija (3 leta)

Obvezno zavarovanje: 92.082 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 210.556 SIT



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 75,0 x 75,0 mm - gibna prostornina 1988 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 114 kW (155 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 57,3 kW/l (78,0 KM/l) - največji navor 195 Nm pri 4600/min - ročni gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/zobniški prenos), VVT-i - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovski vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 4,3 l - akumulator 12V, 65 Ah - alternator 100 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - hidravlična sklopka - 4-stopenjski samodejni menjalnik, dodatna programa (športni, zimski) - prestavna razmerja I. 2,826; II. 1,493; III. 1,000; IV. 0,730; vzvratna 2,703 - prestava v diferencialu 4,100 - platišča 7 J x 17 - gume 215/45 ZR 17 (Michelin Pilot Sport), kotalni obseg 1,88 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 37,8 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija na šasiji - Cx = 0,29 - spredaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna in prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere: **zunanje:** dolžina 4400 mm - širina 1720 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1495 mm - zadaj 1485 mm - najmanjša razdalja od tal 135 mm - rajdni krog 11,0 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1580 mm - širina (komolci) spredaj 1440 mm, zadaj 1440 mm - višina nad sedežem spredaj 920-980 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1100 mm, zadnja klop 870-630 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtlačnik (normno) 400 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1360 kg - dovoljena skupna masa 1820 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

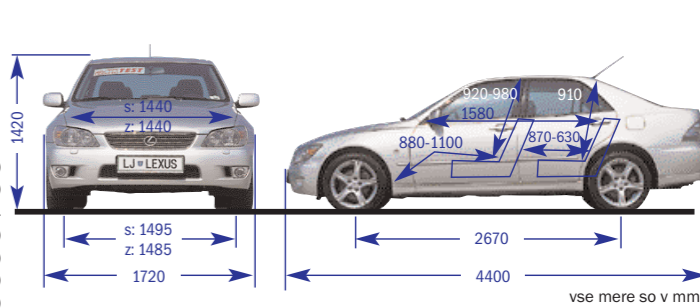
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva (ECE) 13,5/7,6/9,7 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

CENE **SIT**
Testirani model 7.038.000 (Avto Center Lovše)

Cene dodatne opreme	
Cena osnovnega modela	5.999.000
Usnje, ogrevanje prednjih sedežev in el. nastavljiv voznikov sedež	501.000
Kovinska barva	138.000
Dvižna električna streha	277.000
GPS	559.000

Cene nekaterih nadomestnih delov	
Prednji žaromet	29.500
Prednja utripalka	2.760
Prednja meglenka	23.244
Prednji odbijač	44.000
Prednja maska	21.000
Prednja šipa (električno ogrevana)	60.500
Znak	4.000
Prednji blatnik	43.736
Zadnji odbijač	44.559
Zunanje ogledalo	67.443
Lahko platišče	94.000

MERE



KONČNA OCENA

Lexus IS 200 ima le eno napako: njegova motorna paleta je skopa. Toda kdor bo zadovoljen z dvoilitrskim motorjem, kdor si zmore privoščiti takšen strošek in komur poreklo avtomobila ni ovira, ta bo pri tem avtomobilu težko našel zamero ali pomanjkljivost. Morda se sliši malo verjetno, a je res.

- 🟢 lega na cesti
- 🟢 celoten videz
- 🟢 najjaponski vtis
- 🟢 zmogljivosti motorja
- 🟢 menjalnik
- 🟢 zavore
- 🟢 podvozje
- 🟢 tiha notranjost
- 🟢 glasbeni sistem
- 🔴 nekaj več trušča v najvišjih vrtljajih
- 🔴 nepopolna oprema
- 🔴 poraba pri priganjanju
- 🔴 prostornost na zadnji klopi
- 🔴 neudobno podvozje na slabih cestah

Model	Lexus IS 200	Mercedes Benz C180	Audi A4 1.8T	BMW 320i
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1988	1998	1781	1991
največja moč (kW/KM pri 1/min)	114/155 pri 6200	95/129 pri 5500	110/150 pri 5700	110/150 pri 590
največji navor (Nm pri 1/min)	195 pri 4600	190 pri 4000	210 pri 1750	190 pri 3500
dolžina x širina x višina (mm)	4400 x 1720 x 1420	4526 x 1728 x 1426	4480 x 1735 x 1410	4471 x 1739 x 1415
največja hitrost (km/h)	205	207	214	216
pospešek 0-100 km/h (s)	11,2	11,6	9,6	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,5/7,6/9,7	9,0 *	13,4/7,0/9,4	14,9/7,2/10,0
cena osnovnega modela (SIT)	6.399.000	Cena še ni znana	5.423.091	6.141.695

* povprečna poraba (Vsi podatki se nanašajo na avtomobile s samodejnim menjalnikom)