

Sreča

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Sreča je, če sodiš med deset odstotkov zemljanov, ki niso lačni. Sreča je, če na loteriji zadeneš dva milijona evrov. Sreča je, če si lahko privoščiš počitnice dvakrat letno. In tako naprej.

Sreča, na primer, je tudi, če obstaja dobra alternativa dominantnim nemškimi ponudnikom prestižnih avtomobilov. Čisto tako, da ni preveč monotono.

» Vsaj v Evropi kaže, da tovrstna sreča ne velja za posebej veliko število ljudi, vsaj za tiste ne, ki odštejejo denar za takšen avtomobil; alternativ se – z oddaljenega zornega kota in brez osebnih nagnjenj – proda premalo. Za zdaj.

Ne tako dolgo tega se je Toyota odločila začeti tržiti blagovno znamko Lexus tudi v Evropi; trajalo bo, da jo ljudje spoznajo, da se vtisne v spomin, da si pridobi zaupanje na osnovi evropskih izkušenj. Tudi Toyota naredi veliko za to, da se bo proces karseda skrajšal.

Posledice so že nekaj časa opazne tudi v Sloveniji. Kdor želi vstopiti v klub Lexus, se tega lahko loti že z dobrimi 30 tisoč evri, kolikor v osnovi hočejo za 220d, če pa še malo priloži zraven, dobi za dodatnih šest

tisoč evrov takšen avtomobil s paketom opreme Sport. Takšnega vidite na pričujočih fotografijah.

Asociacija kar noče nehati: če preberete le ime, se sliši zelo beamvejevsko. A kaj bi ovinkarili: Lexus želi tekmovati z Audiji, Beamveji in Mercedes-Benzi, še najraje pa (kot kaže) z južnimi Bavarci. Super.

Genetiko ima IS odlično: zasnova z zadnjim pogonom je ob vrhunskem podvozju (vključujoč volanski mehanizem) – vrhunska. Kdor vzame besedo Sport (del imena) zares in zna izklopiti stabilizacijski VSC ter 'najti' motorni navor, bo moral pritrditi: obvladovanje vozila na fizikalnih mejah je lahkotno, nadzor oddrsavanja zadka tudi, vse skupaj pa je vse do najbolj neprijetnih razmer pod kolesi (preverjeno)



igrivo. Dokler se razum in znanje voznika ustrezno dopolnjujeta in usklajujeta. Prav nič drugače ni, če služi takšen IS normalni vožnji: kljub bolj športnemu podvozju ni neudoben, daleč od tega, krmiljenje je lahkotno in s tem tudi vožnja. Dokler govorimo le o tem, je IS več kot le dostojen tekmelec Trojki. Z izjemo ponudbe znotraj modela, a to je že druga zgodba.

Izmed dveh motorjev je eden torej (turbo)-dizelski in ob njem je (vsaj zaenkrat) lahko le ročni šeststopenjski menjalnik. Motor je za današnje tehnične razmere klasičen, a se zdi v splošnem zelo lepo vzgojen. Razen v trenutkih, ko se seštejejo najbolj neugodne razmere (hladen motor in prosti tek ...), teče tiho in mirno, vsekakor pa dovolj tiho in mirno, da se sliši sicer tih žvižg turbinice. Nerazumljivo pri tem stroju je pogosto dvigovanje vrtljajev motorja v prostem teku (na 1.200 v minuti), kar rahlo dvigne trušč in vrtljaje. Se pa oddolži z veliko navora, s toliko, da se z malo nepazljivosti s plinom kolesa na gladkem asfaltu hitro zavrtijo v prazno. Vsaj delno je za to 'kriv' tudi menjalnik, ki je precej kratko izračunan; prva prestava je že skoraj neprijetno kratka pa tudi na drugi strani je kratkost dobro zaznavna – v peti prestavi se motor mirno zavrti do dobrih 4.800 vrtljajev v minuti (slabih 190 kilometrov na uro po merilniku), potem pa v šesti prestavi po menjavi še zelo dobro vleče s 3.500 vrtljajev naprej. Menjalnik je tako zares športen (vključno z gibi ročice), pri tem pa dober splošen občutek zmanjšujeta le dve stvari: da je odzivnost motorja precejšnja (povezava

plina 'by wire' in vztrajnost turbinice) in da bi z daljšimi razmerji verjetno motor porabil manj goriva. K (ne)športnosti svoje doda še stabilizacijski VSC, ki je sicer športno pozen pri vklopu, a hkrati nešportno pozen pri izklopu.



“Kaj bi ovinkarili: Lexus želi tekmovati z Audiji, Beemveji in Mercedes-Benzi, še najraje pa (kot kaže) z južnimi Bavarci.”

Pri vsem omenjenem gre večinoma za stvar dojemanja posameznika pa tudi notranja majhnost (dva klena Kranjca eden za drugim bosta grizla kolena) se – vsaj

skega okolja) so zavorno pot prav neugledno podaljšale. Toda ocenjevati zavore v takšnih razmerah je (še) vedno nevhvalna in neza-



primerjalno s Trojko – ne zdi posebej izstopajoča, bolj zmoti to, da se v vlažnem vremenu tale IS ni posebej izkazal. Najprej je precej nagnjen k rosenju, potem samodejna klima tega ne zna rešiti (treba je pošteno poseči v njeno delovanje), medtem tipalo za dež ne deluje, kot bi si voznik zaželel, in na koncu, ko je treba avtomobil zakleniti (s pritiskom na gumb na kljukah prednjih vrat), nagaja pamet pametnega ključa. Tule je treba omeniti zavore; med vožnjo pustijo zelo dober vtis, celo doziranje zavorne sile na stopalko se zdi blizu odličnega, ampak okoliščine (najverjetneje spet kombinacija zimskih gum in desetstopinj-

nesljiva reč. Ostaja pa 'velika slika': da je takšen IS čeden z vseh strani, od znotraj navzven in obratno, da je tehnično dober z vseh zornih kotov in da je razmeroma poceni – seveda le pod pogojem, da nanj gledate tako, kot to želijo pri Lexusu. Če pa tega (še) ne vidite ali (še huje) če vam to nič ne pomeni, potem postane ob kakem Citroënovem (novem) C5 tale IS že dražji. Kakorkoli že – trditev, da je to, da obstaja alternativa redkim prestižnim avtomobilom (tudi na slovenskem trgu), sreča, še vedno drži. Če malo bolj pogledate po naših cestah, boste opazili kar nekaj Lexusov. Lastniki so že takšnega mnenja. ◀◀

Lexus IS 220d Sport

Cena osnovnega modela:	36.280 EUR
Cena testnega vozila:	37.080 EUR

NAŠE MERITVE
T = 13 °C / p = 990 mbar / rel. vl. = 47 % / Stanje kilometrskega števca: 2.784 km

POSPEŠKI	
0–100 km/h:	9,2 s
402 m z mesta:	17,3 s (129 km/h)
1.000 m z mesta:	32,0 s (165 km/h)

PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	5,7 s/8,1 s
80–120 km/h (V./VI.):	7,2 s/10,6 s

NAJVEČJA HITROST	215 km/h (VI. prestava)
-------------------------	-------------------------

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	57,8 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.231 cm³ - največja moč 130 kW (177 KM) pri 3.600/min - največji navor 400 Nm pri 2.000–2.600/min.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 255/40 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25V M+S).
Mase: prazno vozilo 1.585 kg - dovoljena skupna masa 2.075 kg.
Mere: dolžina 4.575 mm - širina 1.800 mm - višina 1.425 mm - prtljažnik 378 l - posoda za gorivo 65 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0–100 km/h 8,9 s - poraba goriva (ECE) 9,5/6,2/7,4 l/100 km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ videz zunaj in znotraj
 - ▲ miren in tih tek motorja
 - ▲ hitro in učinkovito gretje sedežev
 - ▲ podvožje, volan
 - ▲ občutek na stopalki zavore
 - ▲ nadzor oddrsavanja zadka pri izklopljenem sistemu VSC
 - ▲ oprema (v splošnem)
 - ▲ notranji materiali

- ▼ odzivni čas motorja
- ▼ pozen izklop sistema VSC
- ▼ delovanje tipala za dež
- ▼ dolžinska utesnjenost (zadnja sedeža)
- ▼ cenen videz ure
- ▼ zavorna pot

Končna ocena

Tudi najmanjši in najcenejši Lexus (ali ta še posebej) se tehnično in oblikovno izkaže kot več kot le dobra konkurenca tradicionalnim blagovnim znamkam v prestižnem razredu avtomobilov. Ni pa popoln.