

Tercera generación del Lexus IS



Tecnología, eficiencia y dinamismo

CREADA POR TOYOTA EN 1989, LEXUS NACIÓ PARA FABRICAR **PRODUCTOS EXCLUSIVOS** RESPECTO A LOS COMERCIALIZADOS POR LA MATRIZ Y HACERSE UN HUECO EN EL SELECTO GRUPO DE **MARCAS PREMIUM**. 25 AÑOS DESPUÉS, EL NUEVO IS NACE YA CON ESTA CONDICIÓN DE PARTIDA IMPRESA EN SU ADN



Por **Francisco Tomás Rodríguez García**

El Lexus IS es un automóvil englobado en el segmento D, siendo ésta su tercera generación. La producción de la primera transitó entre 1998 y 2005 y, la segunda, hasta 2013, dando paso a la actual.

Identificación

Para identificar ciertas características de este modelo, la puerta delantera izquierda

da acceso al adhesivo, en la base del pilar central, donde se encuentra la placa del fabricante. El número de bastidor troquelado, que identifica inequívocamente cada automóvil, se localiza en la parte central de la chapa de salpicadero. También podemos ver su número de chasis en un registro, en la parte inferior izquierda del parabrisas.

Carrocería

Sobre una longitud total de 4.465 mm, se observa una generosa batalla, de 2.800 mm. La batalla, medida comprendida entre los dos ejes de las ruedas, entre los que se encuentra el habitáculo del vehículo, denota una amplitud interior acorde con su segmento. Los ajustes de los guarnecidos y los materiales usados en el interior son de muy buena calidad. Su puesto de conducción tiende a lo deportivo, entre otras cosas, por su posición relativamente cerca del suelo, si



Identificación del IS 300h

bien, cuenta con todo tipo de regulaciones para ajustar la posición a cada conductor. El maletero, de 450 litros, está en la media de sus competidores.

La deportividad del conjunto se respira en todo el diseño del IS. La parrilla delantera, el diseño del paragolpes y las ópticas delanteras y traseras, aportan ese toque dinámico.

La carrocería autoportante ha sido desarrollada para absorber y disipar la energía de deformación tras un accidente.

El **diseño de las traviesas**, atornilladas a los largueros de la parte delantera y trasera, es un logro importante en impactos a baja velocidad; así, puede evitar que las deformaciones se trasladen a la carrocería, ahorrando trabajos de bancada y costes de reparación.

Mecánica

Dos son las motorizaciones con que puede elegirse este vehículo: IS 250 y IS 300h.

La versión IS 250 tiene un motor térmico de gasolina y seis cilindros en V con una cilindrada de 2.500 cm³ que ofrece 208 CV y un par de 252 nm. Cuenta, además, con el sistema de inyección directa D-4 y el doble control de válvulas inteligente VVT-i. El grueso de las ventas se focaliza en la versión IS 300h, con tecnología híbrida que Lexus denomina "Full Hybrid". Desde 2004 ha vendido más de 500.000 vehículos con esta tecnología, desarrollando, el nuevo IS 300h la *Full Hybrid* de segunda generación.



Combina un motor térmico de 2.494 cm³ de inyección directa –proporciona 181 CV– y uno eléctrico –aporta 143 CV– con un resultado total de 223 CV. Así, a la potencia suficiente para una conducción muy dinámica, se une un bajo consumo de combustible y emisiones a la atmósfera de CO² por debajo de 100 g/km, al alcance de pocos modelos y que lo exime de pagar el impuesto de matriculación. La aceleración de 0 a 100 km/h del IS es de sólo 8,3 s, y su consumo homologado, 4,3 l/100 km.

El arranque, en modo eléctrico, es muy suave, y el tacto en esos primeros metros hace que la conducción con tráfico en ciudad sea más placentera. Al escoger el modo de conducción EV (vehículo eléctrico), que prima la acción del motor eléctrico en esos momentos, el consumo es cero.



EL DISEÑO DE LAS TRAVIESAS ES UN LOGRO IMPORTANTE EN IMPACTOS A BAJA VELOCIDAD



► Tecnología Full Hybrid



► Aceros ALE, Audatex



► Batería del sistema híbrido y sistema propulsor



En la consola central, el IS tiene un selector del modo de tracción (y de conducción): Eco, Normal y Sport, y SPORT+, en la variante FSPORT. Esta versión FSPORT cuenta con una suspensión adaptativa variable (AVS), que, en función del modo de conducir y de la selección del modo de tracción, varía de manera independiente la dureza de cada amortiguador para una conducción más dinámica.

La suspensión delantera es de doble horquilla y la trasera, multibrazo.

Seguridad

En **seguridad**, las piezas más importantes de la carrocería –largueros delanteros y traseros, parte central, refuerzos de estribo y pilar central– están construidas con aceros de alto límite elástico. La gran capacidad de absorción de energía de los aceros ALE protege a los ocupantes ante un posible impacto.

Lexus informa de que el 85 % de los materiales del IS son reciclables al final de la vida del coche, incluidas las baterías.



LAS PIEZAS MÁS IMPORTANTES DE LA CARROCERÍA ESTÁN CONSTRUIDAS CON ACEROS ALE



Cuenta con un sistema de **frenada regenerativa**. Cuando el conductor pisa el freno o en fase de retención, las ruedas traseras accionan el motor eléctrico que funciona como generador de energía. La energía cinética que en otra situación se disipa en forma de calor, se convierte ahora en energía eléctrica que se almacena en las baterías. Las baterías del motor eléctrico están bajo el piso del maletero, en la zona más alejada del faldón trasero, y por tanto bien protegidas en caso de siniestros por alcance.



► Cámara de ayuda a la conducción



► Remote Touch, para mejorar los servicios multimedia



► Selector de modos de funcionamiento

En **seguridad pasiva** equipa 8 airbags y capó activo para protección de peatones. Este sistema cuenta con unos sensores en el paragolpes delantero que envían una señal en caso de atropello elevando las bisagras del capó unos centímetros y evitando que el peatón impacte sobre las partes rígidas del motor.

En **seguridad activa**, el IS cuenta con un Sistema de Control de estabilidad Avanzado (VDIM), que sincroniza todos los modos para la estabilidad y control del coche –como el control de estabilidad o de tracción–, refinando el funcionamiento del conjunto.

Un radar, colocado en la parrilla del paragolpes, y una cámara situada en un registro de la luna parabrisas, comandados ambos por una centralita específica, calculan el riesgo de colisión frontal. Si es elevado, señales sonoras y visuales avisan al conductor, a la vez que se “prepara” el vehículo para una frenada de emergencia, capaz de realizarse de manera autónoma cuando es inevitable. Son los denominados *sistemas autónomos de emergencia de frenado* (o AEB, porsus siglas en inglés).

Estos elementos combinados se usan para el **Control de Crucero Adaptativo**, el coche mantiene una distancia pre establecida con el vehículo que circula delante, y también para el sistema de Alerta por

Cambio Involuntario de Carril, donde la cámara avisa en este supuesto, así como en el cambio de luces largas a cortas, detectando las del vehículo que viene de frente.

También puede equipar este Lexus un **monitor de ángulo muerto**, que advierten de la penetración de otro vehículo en el ángulo muerto mediante unos radares colocados en la parte trasera.

Asimismo, al activar la marcha atrás, detecta vehículos que se acerquen por la parte trasera, por ejemplo, al salir de un parking en batería.

En las versiones más equipadas, equipa Google Street View o Panorámico, pudiendo enviar una ruta de navegación desde una *tablet* al sistema de navegación, controlado por comandos de voz.

Peritación

Los vehículos actuales pueden contar con multitud de equipamiento diferente, y en el IS también el cliente lo puede configurar a la carta. Esta es la razón por la que, en caso de siniestro, resulta de vital importancia para la peritación una correcta identificación del vehículo, para evitar errores en la selección del recambio o de la pintura adecuado.

Los sistemas de valoración más usados en España cuentan con funciones de detección del equipamiento de un vehículo concreto a través de la información del número de



EN PERITACIÓN,

EXISTEN

IMPORTANTES

DIFERENCIAS ENTRE

LA VERSIÓN HÍBRIDA Y

LA DE GASOLINA



Detalle de las ópticas delanteras



► Morfología del paragolpes del IS según versión

chasis o VIN (*Vehicle Identification Number*), como AudaVin en Audatex y GT-IdCar en GT-Estimate.

En mecánica, las importantes diferencias existentes entre la versión híbrida y la de gasolina quedan recogidas previa una correcta identificación de la motorización, por ejemplo, en la plancha de navegación de Audatex.

Otro ejemplo de lo importante de una correcta identificación de este modelo, es la **diferencia** que existe **según versiones** en algunas de las **piezas de la carrocería**

exterior, como por ejemplo el conjunto de paragolpes delantero, que cambia en la versión F-Sport respecto al resto de la gama.

Es también interesante para los profesionales de la peritación conocer las cotas exteriores de los vehículos, sobre todo en caso de realizar una comprobación de daños con vehículo contrario. Saber la altura que tienen elementos como paragolpes, retrovisores, faros, pilotos o intermitentes de aleta puede ayudar a esclarecer posibles casos de fraude por comparar cotas entre vehículos. También la versión del vehículo a analizar, pues como se ha mostrado, en ocasiones pueden cambiar datos como la morfología de las piezas, cambiando también las alturas de los elementos.

Tecnológicamente a la vanguardia de la automoción, el Lexus IS además de buena habitabilidad y diseño deportivo, es una muy buen opción para aquellos que busquen un toque de distinción y una deliciosa mecánica en un automóvil de última generación ■

► Medidas del vehículo



PARA SABER MÁS

Área de Peritos
peritos@cesvimap.com

Lexus www.lexusauto.es

Cesvíteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com

@revistacesvimap