EL NUEVO LEXUS IS 2017

Con más de un millón de ventas en todo el mundo, la importancia del sedán IS dentro de la familia Lexus sigue siendo incuestionable. Queda claro que los cambios a mitad de ciclo introducidos en el modelo de tercera generación no son simplemente estéticos; demuestran un compromiso por conseguir el mejor rendimiento dinámico posible, unido a un estilo refinado y un habitáculo que ejemplifica la calidad artesana, un confort supremo y una funcionalidad arraigada en un buen diseño HMI.

El ingeniero jefe Naoki Kobayashi deja claras las prioridades de Lexus para el nuevo IS. En sus palabras: “Antes de empezar a trabajar en el nuevo IS, mis diseñadores viajaron por el mundo para entrevistarse con clientes y buscar inspiración. Esta fase de investigación fue crucial, ya que nos enfrentábamos al desafío de llevar el ya exitoso IS a otro nivel.

“Tras meses de bocetos y ordenador, nuestros artesanos estaban listos para dar forma a la carrocería. Manteniendo su postura atlética y la línea del techo alargada del coupé, hemos dado al IS un aspecto más seguro. Los nuevos elementos de diseño incluyen una parrilla ahusada más fuerte, una línea lateral ascendente mejorada y luces LED estilo joya, y se combinan para crear el IS más distintivo que hemos fabricado hasta ahora.”

El equipo de Kobayashi puso un nivel de atención sin precedentes para un programa de medio ciclo, sometiendo el coche a numerosas pruebas en carretera y en circuito y cumpliendo con los estándares de calidad cada vez más exigentes que Lexus está aplicando al desarrollo de sus vehículos. Unos nuevos elementos de suspensión ligeros y varios ajustes en los muelles helicoidales, los amortiguadores y la barra estabilizadora contribuyen a una conducción más agradecida, sin perder comodidad.

El nuevo modelo también presenta a los clientes las ventajas de Lexus Safety System+, ya que el coche está equipado con varias prestaciones de tecnología avanzada que ayudan a evitar accidentes y reducen las consecuencias en el peor de los casos. Funciones como la de monitor de punto ciego o la alerta de cruce trasero proporcionan al conductor avisos mejorados de peligros potenciales, y los faros delanteros LED ofrecen un campo de iluminación más ancho y profundo para la conducción nocturna.

La atención al detalle se nota en el habitáculo, con un ajuste pequeño pero revelador en la forma, colocación y apariencia de los controles, que refleja mayor calidad sensorial y un énfasis en un rendimiento HMI superior. Los cambios principales incluyen una pantalla de alta resolución más grande, de 10,3 pulgadas, para el sistema multimedia Lexus Premium Navigation, y la disponibilidad de nuevas inserciones en madera oscura en la tapicería grabadas con láser, como las del nuevo SUV de lujo RX.

Los nuevos diseños de llantas de aleación, nuevas opciones de colores exteriores e interiores y un sistema de sonido Pioneer Premium Sound de 10 altavoces más potente también contribuyen a aumentar el atractivo del nuevo IS para los clientes. La gama mantiene sus trenes motores probados: el IS 300h completamente híbrido y el IS 200t turbo de gasolina de 2 litros con transmisión automática Sport Direct Shift de ocho velocidades.

DISEÑO INTERIOR Y EXTERIOR

* Evolución del diseño IS con un tratamiento frontal más fuerte.
* Nueva interpretación de la típica parrilla ahusada de Lexus.
* Nuevos diseños de llantas de aleación.
* Calidad del habitáculo mejorada con detalles de artesanía Takumi.
* Pantalla para Lexus Premium Navigation más grande.
* Nuevo sistema de sonido Pioneer Premium Sound con 10 altavoces.

DISEÑO EXTERIOR

Dado que el estilo de la actual generación IS se ha hecho tan popular, Lexus ha mantenido intacta la esencia del aspecto exterior del coche. Sin embargo, el frontal del nuevo modelo ha experimentado una transformación, con nuevos faros, tomas de aire más grandes en el parachoques y una evolución del diseño de la característica parrilla ahusada de Lexus.

Los faros reformados, que ahora son unidades Full LED, tienen una mirada más pronunciada que antes y se extienden hacia el interior, creando una forma atractiva que acentúa la configuración en “L” de las luces de circulación diurna. El parachoques, con tomas de aire perfectamente integradas, fluye desde las aletas frontales para generar una presencia más potente en la carretera.

La nueva parrilla ahusada se inclina hacia atrás en un punto más elevado que antes, cambiando así las proporciones de las secciones superior e inferior, lo que produce una apariencia más deportiva y da la impresión de un centro de gravedad más bajo en el coche, al tiempo que da paso con suavidad a un capó rediseñado.

El perfil del IS es ahora más elegante, gracias a una línea de carácter más fuerte que se extiende a lo largo del coche, y a la elección de diseños de llantas de 16, 17 y 18 pulgadas. Hay dos nuevas opciones: llantas de 17 pulgadas con cinco pares de radios dobles y acabado brillante a máquina, y llantas multirradio de 18 pulgadas.

Los cambios en la parte trasera se ven subrayados por nuevos pilotos LED de triple capa y nuevos escapes rectangulares acabados en cromo que acentúan la naturaleza deportiva del IS.

Se ha añadido dos nuevos colores a la paleta de acabados exteriores: Deep Blue Mica y Graphite Black.

DISEÑO INTERIOR Y HMI MEJORADOS

El habitáculo del nuevo IS presenta varias mejoras muy meditadas que elevan el nivel de calidad táctil y visual y mejoran las cualidades HMI (interfaz hombre-máquina) de monitores y controles

Sistemas multimedia, interfaz Remote Touch y conectividad

La pantalla central para el sistema multimedia Lexus Premium Navigation ha aumentado considerablemente su tamaño, de 7 a 10,3 pulgadas. Este nuevo monitor de alta resolución ofrece imágenes más grandes y nítidas y un diseño de pantalla dividida para presentar distintas informaciones al mismo tiempo, permitiendo así que el conductor pueda leer de un vistazo y seleccionar funciones con una distracción mínima de la tarea de conducir.

Todos los modelos del nuevo IS cuentan con un sistema multimedia con conexiones USB, toma auxiliar y Bluetooth. El paquete Lexus Premium Navigation también incluye la versión más reciente de la interfaz Remote Touch y WiFi en el coche como opción. También puede controlarse con comandos de voz. El control de la interfaz Remote Touch en la consola central cuenta con un diseño HMI mejorado con la adición de un botón “Enter” en el lateral para facilitar su manejo.

La pantalla Lexus Media Display estándar es de siete pulgadas y el contenido se controla por medio de una rueda en la consola central.

Características del habitáculo revisadas con artesanía Takumi

En el centro del salpicadero, se ha ajustado el panel de control del sonido y el aire para acomodarlo entre los airbags de rodilla; y la superficie presenta un nuevo acabado cepillado muy agradable.

Como reflejo de la artesanía Takumi que distingue cada modelo de Lexus, la cubierta del cuadro de instrumentos luce una nueva costura que aumenta la sensación deportiva del puesto de conducción, al igual que el perfeccionamiento del velocímetro y el tacómetro. También hay nuevos posavasos, un reposamanos más grande recubierto de cuero con pespuntes para la interfaz Remote Touch y nuevas marcas en el reloj analógico que se encuentra en el centro del salpicadero.

Nuevas inserciones en madera oscura en la tapicería grabadas con láser

Por primera vez, el IS está disponible con inserciones en madera oscura en la tapicería grabadas con láser. Fabricadas para Lexus por los hábiles artesanos de Yamaha Fine Technologies, se han creado con una técnica utilizada en la manufactura de algunos de los mejores instrumentos musicales del mundo.

El proceso utiliza un láser de precisión para perforar el revestimiento de madera y revelar una capa de aluminio debajo, creando un diseño asombroso que resalta el contraste entre las cualidades nobles de la madera y la fría apariencia del metal. El efecto se ve acentuado por un recubrimiento protector claro, pulido para conseguir mucho brillo.

Sistema Pioneer Premium Sound mejorado

El sistema Pioneer Premium Sound presente en el IS ha mejorado con la introducción de dos altavoces adicionales de 9 cm con transductor de fuente coherente, situados a ambos lados del cuadro de instrumentos, integrando un altavoz de agudos y frecuencias medias. Así el sistema acumula hasta 10 altavoces, garantizando una calidad de reproducción del sonido más alta todavía.

El sistema incluye un amplificador completamente digital de clase D con ocho canales, capaz de crear un sonido prácticamente sin distorsión con pérdidas mínimas de tensión. La dinámica de sonido natural y las ricas armonías generadas por la amplificación de alta definición, se reproducen fielmente mediante una distribución de 10 altavoces, que incluye un altavoz de agudos de gama amplia de 55 mm.

Las funciones del sistema incluyen sintonización de emisoras en AM/FM/DAB, reproducción de DVD/CD y Bluetooth.

Sistema Mark Levinson® Premium Surround de 15 altavoces

Para conseguir una experiencia de sonido en el coche con la calidad de un auténtico concierto en vivo, el IS ofrece como opción un sistema Mark Levinson® Premium Surround de 15 altavoces. Diseñado específicamente para el interior del IS, el paquete produce un sonido envolvente digital de sistema 5.1 que se emite por un conjunto de altavoces que emplean tecnología GreenEdge™ para generar el doble de sonido con la misma cantidad de consumo eléctrico que un sistema convencional. Un sistema de volumen automático ajusta el volumen entre distintos artistas y grabaciones para asegurar la mejor calidad del sonido.

Nuevas opciones de colores interiores

Para algunos mercados, se ha añadido a los esquemas de colores interiores dos nuevos tonos: Nuance Black (exclusivo para los modelos de la versión Sport) y Noble Brown. Además, las anteriores opciones Moonstone y Ivory han sido reemplazadas por Sandstone, un nuevo tono claro que combina la elegancia del Ivory con un matiz claro más moderno.

IS F SPORT

La nueva gama IS incluye versiones F Sport del IS 300h y el IS 200t, ofreciendo una dimensión más deportiva tanto en estilo como en rendimiento.

En términos de diseño, los modelos F Sport son una declaración visual más fuerte todavía, con la nueva parrilla ahusada acabada en cromo oscuro y un exclusivo patrón de malla “F” tridimensional. La sección inferior de la parrilla también incorpora conductos de ventilación funcionales para los frenos que comparten la continuidad de estilo con los embellecedores laterales y están diseñados para contribuir a la aerodinámica mejorada del coche. De serie se incluye un nuevo diseño de llantas de aleación multirradio de 18 pulgadas.

En el habitáculo, encontramos detalles como el volante F Sport de tres radios, asientos delanteros deportivos, instrumentos de estilo LFA, incrustaciones en la tapicería con efecto de aluminio procesado Naguri y pedales de aluminio. Suspensión variable adaptativa y dirección ajustada específicamente para garantizar que el manejo del coche cumple las expectativas que crea su imponente aspecto.

RENDIMIENTO

* La aerodinámica del nuevo IS se ha ido ajustando con cientos de horas de pruebas en el túnel de viento.
* Nuevos elementos de suspensión de aleación ligeros y de alta rigidez.
* Muelles helicoidales y amortiguadores revisados y nueva barra estabilizadora trasera.
* Rendimiento perfeccionado en las carreteras más exigentes de Japón.

OBJETIVO: EXCELENCIA AERODINÁMICA

Lexus no ha escatimado esfuerzos para asegurarse de que el nuevo IS consigue el mejor rendimiento posible. Por ejemplo, la aerodinámica del coche se ha sometido a examen en cientos de horas de pruebas en un túnel de viento de 260 metros, capaz de generar vientos huracanados. Esto ha permitido realizar ajustes muy detallados, como la adición de una zona de cinta de aluminio detrás del amortiguador trasero para conseguir un flujo de aire suave.

El ingeniero jefe Naoki Kobayashi nos explica: “A 100km/h, el rendimiento de un coche se ve muy afectado por la resistencia aerodinámica. Incluso cuando se conduce por ciudad, la aerodinámica influye en el ahorro de combustible y en el manejo. Seguramente no era el método más sencillo, pero el resultado ha sido una de las berlinas más sofisticadas que jamás se haya construido.”

Suspensión y dirección revisadas para un rendimiento dinámico mejorado

El rendimiento dinámico del IS se ha mejorado mediante revisiones precisas de la suspensión delantera y trasera y la dirección.

La suspensión delantera de doble horquilla cuenta con un nuevo montaje del brazo inferior en aluminio que supone un aumento del 49 por ciento en la rigidez en comparación con la pieza de acero a la que sustituye. También se beneficia de un nuevo cojinete nº 1 que es un 29 por ciento más rígido que antes. Al utilizar así materiales de aleación, Lexus ha conseguido aumentar la rigidez sin perjuicio del peso.

Juntos, estos elementos ofrecen una mejora considerable en la respuesta de la dirección a velocidades de crucero. El sistema delantero también cuenta con un nuevo cojinete superior, una constante de muelle helicoidal revisada para un mejor control de la inclinación, nuevos componentes amortiguadores y una configuración de amortiguación revisada, que ayudan a conseguir una respuesta al viraje mejorada.

La suspensión trasera multibrazo también cuenta con un nuevo cojinete nº1 para el brazo superior, una nueva barra estabilizadora, nuevos componentes amortiguadores y una configuración de amortiguación revisada.

Los cambios en los amortiguadores garantizan que se pueda generar fuerza de amortiguación a velocidades del vehículo muy bajas, lo que ayuda a mantener la estabilidad y la comodidad en el viaje.

La configuración de la ECU de la dirección eléctrica se ha re-evaluado y revisado para conseguir un mejor control de la dirección.

El resultado de unas medidas tan exhaustivas es que tanto el modelo IS estándar como el F Sport ofrecen mejoras en la calidad de la conducción, el control de la carrocería, la tracción trasera y la estabilidad en línea recta, así como una mejor respuesta de la dirección.

Antes de aprobar los cambios dinámicos para la producción del nuevo IS, se sometieron a rigurosas evaluaciones con diversas pruebas en carretera y en circuito para comprobar dónde había que realizar los ajustes definitivos para obtener los resultados ideales de este conjunto de mejoras dinámicas.

Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo

El exclusivo administrador integrado de la dinámica vehicular de Lexus (VDIM) está presente en todos los modelos IS para mejorar el rendimiento, la tracción y la estabilidad del coche. Utiliza los datos de estado completos que recibe de los sensores del vehículo para coordinar el funcionamiento del ABS, la distribución electrónica de frenado (EBD), el control de tracción (TRC) y el control de estabilidad del vehículo (VSC) con la dirección eléctrica (EPS).

Mediante esta integración de todos los elementos relacionados con el movimiento del coche, incluidos el par motor, el frenado y la dirección, el VDIM no solo optimiza los sistemas de activación del frenado, la estabilidad y el control de la tracción, sino que también puede mejorar aún más el rendimiento cinético general del vehículo.

Los sistemas de control suelen activarse justo cuando el vehículo alcanza el límite de su curva dinámica, pero el VDIM actúa antes de llegar a ese límite. Esto significa que los límites dinámicos del IS se amplían, al tiempo que el comportamiento del vehículo se suaviza al límite gracias una intervención menos notable de los sistemas de seguridad activa, asegurando una experiencia de conducción más placentera.

Al frenar en una curva, por ejemplo, la pérdida de agarre en el neumático trasero puede provocar subviraje. Mediante la función EBD del coche, el uso de activadores de frenado lineal permite iniciar el control antes de que se haya alcanzado el límite del vehículo. El VDIM proporciona la fuerza de frenado apropiada a cada rueda, asegurándose de que el vehículo permanece estable restringiendo de manera preventiva la tendencia al giro, y consiguiendo al mismo tiempo un rendimiento de frenado superior.

Incluso el frenado más fuerte en una curva puede tener como resultado el bloqueo de las ruedas delanteras y una pérdida de agarre que provoque un subviraje. De nuevo, al controlar de manera independiente la fuerza de frenada de cada rueda mediante la EBD, el VDIM ayuda a evitar el bloqueo de las ruedas delanteras y a recuperar el equilibrio del vehículo, ofreciendo un control constante hasta que entran en acción el ABS y la función VSC.

Además, el VDIM puede aumentar la acción del VSC a través del activador de la dirección eléctrica, proporcionando dirección asistida para reducir la influencia del par en la dirección cuando se frena en superficies con distinto grado de adherencia. También puede contribuir a la influencia del par en la dirección en condiciones de subviraje y sobreviraje para ayudar al conductor a optimizar el ángulo de dirección de las ruedas delanteras y mantener el coche estable con una intervención mínima.

MOTORIZACIONES

* El nuevo IS mantiene el tren motor completamente híbrido y el turbo de gasolina ya probados.
* El IS 300h cuenta con un sistema completamente híbrido, suave y eficiente, compuesto por un motor de gasolina de ciclo Atkinson de 2,5 litros, un motor eléctrico compacto y potente y una transmisión eléctrica continuamente variable.
* El IS 200t está propulsado por un motor turbo de gasolina de 2 litros unido a una transmisión automática Sport Direct Shift de ocho velocidades desarrollada originalmente para el coupé de alto rendimiento RC F.
* Selección del modo de conducción con nueva función “personalizar”.

La nueva gama IS mantiene las motorizaciones elegidas para el modelo, híbrida de gasolina para el IS 300h y turbo de gasolina de 2 litros para el IS 200t.

IS 300h FULL HYBRID

El IS 300h, que representa la gran mayoría de las ventas europeas del IS, ofrece una suavidad y una eficiencia excepcionales al tiempo que mantiene las recompensas para el conductor fundamentales para el tradicional atractivo del modelo. El sistema de propulsión híbrido combina un motor de gasolina de ciclo Atkinson de 2,5 litros de cuatro cilindros con un potente motor eléctrico compacto para conseguir un rendimiento suave y sensible, con la ayuda de la sincronización variable de válvula inteligente Dual VVT-i, la tecnología de inyección de combustible D-4S de Lexus y un sistema de recirculación de gases de escape altamente eficiente.

El tren motor incluye una transmisión eléctrica continuamente variable (E-CVT) con modo de cambio secuencial que se maneja con controles manuales en el volante.

La ingeniería avanzada Lexus Hybrid Drive genera emisiones de gas bajas y un gran ahorro de combustible, con cifras oficiales de pruebas de ciclo combinado de solo 97g/km y 4,3 l/100km respectivamente, reforzando así el atractivo del coche en mercados en los que el rendimiento ecológico y los costes de propiedad son factores a considerar por los clientes.

IS 200T TURBO DE GASOLINA

El IS 200t está propulsado por un motor turbo de gasolina de doble entrada de 2 litros de cuatro cilindros, unido a la transmisión automática Sport Direct Shift de ocho velocidades que Lexus desarrolló originalmente para el IS F y que también está presente en el coupé de alto rendimiento RC F.

El motor se beneficia de diversas tecnologías innovadoras, entre las que se incluyen la inyección directa de combustible D-4ST y la sincronización variable de válvula inteligente VVT-iW, que permite al motor alternar entre ciclos Otto y Atkinson variando el ángulo de apertura de las válvulas de admisión. La unidad utiliza inyección directa de combustible a alta presión en los cilindros y un sistema a baja presión para la inyección en los puertos. Ofrece una potencia nominal de 245 cv DIN/180 kW a 5.800 rpm, con un par máximo de 350Nm a entre 1.650 y 4.400 rpm.

SELECCIÓN DEL MODO DE CONDUCCIÓN CON NUEVA FUNCIÓN “PERSONALIZAR”

El sistema de selección del modo de conducción del IS cuenta con hasta cinco modos conmutables, que se seleccionan con un control giratorio situado en la consola central: Eco, Normal, Sport y, en modelos equipados con Suspensión variable adaptativa, Sport S y Sport S+. El nuevo IS amplía la funcionalidad del sistema con una nueva opción “personalizada” que permite al conductor ajustar el control de la configuración del chasis, la respuesta del acelerador y el funcionamiento del aire acondicionado según sus preferencias.

Debajo del control giratorio hay unos conmutadores que sirven para accionar los modos eléctricos EV (en los modelos híbridos IS 300h) y Snow.

TECNOLOGÍA DE SEGURIDAD LÍDER EN SU CLASE

* El nuevo IS cuenta con la protección avanzada que le proporciona el Lexus Safety System+.
* Este paquete de seguridad incluye Sistema pre-colisión, Control de crucero adaptativo, Advertencia de cambio de carril y Luces de carretera automáticas.
* El IS recibió una calificación de cinco estrellas en las pruebas Euro NCAP.
* Ofrece sistemas de seguridad pasiva completos y protección para peatones, incluido un capó de elevación automática.
* Los faros Full LED proporcionan un campo de iluminación mejorado.

LEXUS SAFETY SYSTEM+

Fiel al compromiso de Lexus por ofrecer tecnología vanguardista a un público más amplio a un precio atractivo, el nuevo IS adopta el Lexus Safety System+, un conjunto de características de seguridad activa diseñado para ayudar a evitar o mitigar las colisiones en distintas situaciones de tráfico.

Sistema Pre-colisión

El nuevo IS está equipado con un sistema Pre-colisión (PCS) que puede ayudar al conductor a evitar un choque o a minimizar las consecuencias del impacto incluso a alta velocidad.

El PCS cuenta con un radar de ondas milimétricas montado en la parte delantera y una cámara en el parabrisas que escanea la carretera para detectar obstáculos, y es eficaz no solo cuando se conduce en línea recta sino también al trazar curvas. El PCS computa los datos de los sensores en factores como la velocidad del vehículo, el ángulo de giro y la velocidad de viraje para ayudar a determinar el riesgo de chocar con el vehículo de delante. Si identifica un riesgo alto, lanza una alarma acústica e ilumina un comando para frenar en la pantalla multi-información para alertar al conductor y que pueda hacer algo.

En el momento en que se pisa el pedal del freno, el sistema inicia la asistencia de frenado pre-colisión para lograr una fuerza de frenado óptima. Así se puede conseguir una deceleración de hasta 60 km/h, ralentizando el vehículo para reducir la gravedad de cualquier impacto, o incluso deteniéndolo antes de que se produzca el choque.

Si el conductor no responde a los avisos y no pisa el freno, el freno pre-colisión se pondrá en marcha automáticamente para reducir la velocidad del vehículo.

El sistema de seguridad Pre-colisión también cuenta con protección de peatones. Si se detecta un peatón delante del IS, se activa el freno automático si el coche se está moviendo a entre 30 y 80 km/h.

Control de crucero adaptativo

El radar del PCS también sirve para el Control de crucero adaptativo, que ayuda al conductor a mantener la distancia de seguridad con el vehículo de delante. Cuando la carretera esté despejada, el IS acelerará automáticamente con suavidad hasta la velocidad de crucero preestablecida.

El sistema puede funcionar en dos modos: control de velocidad constante (como un sistema de control de crucero convencional) o control de distancia entre vehículos. El conductor puede configurar la distancia entre vehículos como larga, media o corta, según prefiera; la configuración del control aparece en la pantalla multi-información.

Advertencia de cambio de carril

El paquete Lexus Safety System+ también incluye Advertencia de cambio de carril (LDA), que utiliza una cámara montada detrás del retrovisor para monitorizar el recorrido del vehículo entre las marcas de carril pintadas en la carretera. Si detecta que el vehículo se está saliendo de su carril sin que se haya accionado el intermitente, se encenderá una advertencia en la pantalla multi-información y sonará una alerta acústica para que el conductor corrija la trayectoria para devolver el IS a su carril.

Luces de carretera automáticas

El sistema de luces de carretera automáticas (AHB) del IS maximiza la visibilidad nocturna cambiando automáticamente a luces de cruce cuando detecta tráfico en sentido contrario o vehículos delante. La ventaja que ofrece es un funcionamiento máximo seguro de las luces de carretera, que mejora la visión del conductor sin el riesgo de deslumbrar a otros usuarios de la vía.

RECONOCIMIENTO DE SEÑALES DE TRÁFICO

El sistema de reconocimiento de señales de tráfico (RSA) del nuevo IS reconoce las señales utilizando una cámara montada en el parabrisas y ofrece información al conductor en la pantalla multi-información. El RSA puede detectar señales estandarizadas en la convención de Viena (incluidas electroluminiscentes y destellantes).

OTRAS CARACTERÍSTICAS DE SEGURIDAD AVANZADAS

El nuevo Lexus IS va más allá del nivel de protección ofrecido por el Lexus Safety System+ y utiliza otros sistemas y controles avanzados para mejorar la seguridad y el control del vehículo. El conductor puede utilizar un monitor de ángulo muerto y una alerta de tráfico trasero para maniobrar con seguridad, y todas las versiones del IS cuentan con un sistema de advertencia de pérdida de presión en los neumáticos. El administrador integrado de la dinámica vehicular sigue proporcionando una coordinación ideal del freno, el control de la tracción y las funciones de control de la estabilidad del coche con la dirección eléctrica.

Monitor de ángulo muerto y Alerta de tráfico trasero

El nuevo IS ofrece un monitor de ángulo muerto que utiliza un radar montado en la parte trasera para detectar vehículos que viajan por los carriles adyacentes, quedando fuera de la línea de visión del conductor en los retrovisores. Cuando se detecta un vehículo en el ángulo muerto, se ilumina una luz en el retrovisor correspondiente para avisar al conductor. Si el intermitente está activado cuando un vehículo entra en el ángulo muerto, la luz de advertencia del retrovisor parpadea.

El mismo radar sirve para la función de alerta de tráfico trasero. Esta advierte al conductor de vehículos que se aproximan por cualquier lado cuando se sale marcha atrás de un aparcamiento, encendiendo una luz en el retrovisor correspondiente y emitiendo una alerta acústica.

Sistema de advertencia de pérdida de presión en los neumáticos

El sistema de advertencia de pérdida de presión en los neumáticos (AL-TPWS) funciona con datos de sensores individuales integrados en el montaje de la válvula de aire de cada neumático. Esto permite que los valores de presión de cada neumático aparezcan en una pantalla en el cuadro de instrumentos. Cuando se detecta una presión baja, el valor del neumático afectado aparece en ámbar para alertar al conductor. Esto ofrece al conductor información más precisa, en comparación con los sistemas convencionales que no indican qué neumático requiere atención.

El sistema se activa en el momento en que se enciende el contacto, así que el conductor puede comprobar la presión antes de partir. Asegurarse de que todos los neumáticos tienen la presión recomendada contribuye a una conducción segura y a un ahorro de combustible óptimo.

SEGURIDAD PASIVA

El rendimiento de seguridad pasiva del IS se ve favorecido por una carrocería excepcionalmente rígida y fuerte, diseñada para proporcionar protección esencial a pasajeros y ocupantes en impactos frontales, laterales o traseros. Su calidad quedó bien reflejada en la valoración de cinco estrellas que las pruebas independientes Euro NCAP otorgaron al IS, que consiguió la máxima calificación de su clase en el momento de la inspección.

Todos los modelos IS están equipados de serie con ocho airbags: frontales (de doble etapa), laterales y de rodilla para el conductor y el copiloto y airbags de cortina a lo largo del coche. Los airbags frontales funcionan con una fuerza variable, desplegándose según la dureza del impacto medida por los sensores.

Capó de elevación automática

Las medidas de Lexus para proteger a los peatones de lesiones graves incluyen un sistema de elevación automática del maletero para el IS. Este sistema garantiza una protección excelente al tiempo que permite a los diseñadores del coche mantener una atractiva línea del capó baja. Un sensor en el parachoques frontal detecta si el morro del vehículo ha golpeado a una persona y activa accionadores que elevan de inmediato el capó unos 70mm, creando espacio adicional entre el capó y el motor. Así, el capó puede deformarse y absorber el impacto de la cabeza de la persona. El sistema está diseñado para no funcionar si el coche golpea un bolardo, una farola u otro mobiliario urbano.

Faros LED

Los faros Full LED del nuevo IS ofrecen iluminación de mayor intensidad a corta distancia. Tomando como referencia un punto que quede 15 metros por delante del coche, la intensidad de la luz ha mejorado en un 10 por ciento respecto a las unidades de descarga de alta intensidad. La amplitud de la iluminación también ha aumentado a lo ancho en un metro a derecha e izquierda en comparación con los faros HID y luces antiniebla combinados. Así pues, el rendimiento de las luces LED del IS cubre las funciones de faros y luces antiniebla.

**RENDIMIENTO HISTÓRICO: UN MILLÓN DE IS VENDIDOS**

* El IS ha alcanzado un total de un millón de ventas globales desde su lanzamiento en 1999.
* El primer modelo de Lexus diseñado para Europa es ahora un éxito mundial.
* La evolución del IS incluye el IS F de alto rendimiento, el coupé convertible IS 250 C y las versiones híbridas IS 300h.

El hecho de que en 2016 se superase la marca de un millón de ventas mundiales desde el debut del modelo de primera generación en 1999 es señal del atractivo y el éxito imperecederos del Lexus IS.

Lexus presentó el IS hace 17 años con la intención de atraer a la marca a nuevos clientes más jóvenes con un sedán compacto y deportivo que ofrecía un estilo definido, un buen motor de seis cilindros en línea de 2 litros y tracción trasera. Siendo el tercer Lexus en debutar en Europa tras los modelos LS y GS originales, consiguió dar presencia a la empresa en un sector más grande y competitivo del mercado de los coches de lujo, gracias a su sobresaliente dinámica de conducción y perfil deportivo, unidos a los altos niveles de equipamiento y seguridad que ofrecía.

La buena reputación de Lexus por su excelente calidad y servicio al cliente también contribuyó a que los clientes se interesasen por el IS, y la gama enseguida se amplió para incluir el potente IS 300 con motor de 3 litros y, a partir de 2001, la nueva ranchera compacta SportCross.

El IS original demostró ser un conquistador eficaz para Lexus en 2005, cuando la segunda generación hizo su aparición en el Salón del automóvil de Ginebra. Con un estilo más distinguido y sofisticado, arraigado en la nueva filosofía de diseño L-finesse de Lexus, e incluso más refinado, el recién llegado ofreció a la empresa una plataforma para explorar nuevas posibilidades de dar al coche un atractivo para el mercado mucho mayor. Al IS 250 inicial, con motor de gasolina V6 de 2,5 litros disponible con una nueva transmisión automática, se unió en 2006 el primer diésel de Lexus, el IS 220d.

Un año después, el Salón del automóvil de Detroit fue testigo de la presentación del IS F, un sedán de alto rendimiento “creado por entusiastas para entusiastas”, como declaró Lexus. Fue el primer Lexus en llevar la insignia F, un predecesor del supercoche LFA y de los actuales RC F y GS F. Cada parte del coche estaba perfeccionada para aumentar el rendimiento y el placer de conducir. Su motor V8 de 5 litros entregaba una potencia de 423 cv DIN a través de la primera transmisión automática de ocho velocidades del mundo, permitiendo al coche pasar de 0 a 100 km/h en tan solo 4,8 segundos, hasta una velocidad máxima de 270 km/h.

La versatilidad del IS siguió explorándose en 2009 con la introducción del IS 250C, un esbelto coupé convertible con techo retráctil duro en tres secciones. El mecanismo del techo era el más rápido del mercado y además, su ingenioso diseño garantizaba que el coche quedase igual de bien cubierto que descubierto y dejaba un espacio generoso para los ocupantes del asiento trasero.

La actual generación, la tercera, marcó el inicio de una nueva era para el modelo con la introducción de Lexus Hybrid Drive por primera vez en la gama. Desde el lanzamiento del modelo en 2013, el IS 300h ha demostrado ser, con diferencia, la elección más popular entre los clientes europeos, con un 90 por ciento de las ventas del IS. La gama actual también ofrece la opción de un motor turbo de gasolina de 2 litros con la innovadora tecnología de inyección de combustible D-4ST, que asegura un par instantáneo y ahorro de combustible. La sección Motorizaciones de este dossier de prensa ofrece más detalles sobre las cualidades técnicas y el rendimiento de ambos motores.

El IS sigue siendo un miembro fundamental de la familia mundial de Lexus y se comercializa actualmente en más de 70 países, consiguiendo ventas de más de 6.000 unidades al mes. Cuando sus ventas alcanzaron una cifra de siete dígitos a finales de julio de 2016, se marcó un hito para un coche que fue el primer Lexus diseñado principalmente para Europa, una región donde sigue siendo muy popular. De hecho, uno de cada cinco Lexus IS vendidos en el mundo pertenece a un cliente europeo.

FICHA TÉCNICA

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | **IS 300h** | **IS 200t** |
| **Dimensiones y pesos principales del vehículo** | | |  |  |  |
| Total (Masa en orden de marcha） | Longitud |  | mm | 4.680 | |
|  | Anchura | Retrovisores plegados | mm | 1.810 | |
|  |  | Con retrovisores | mm | 2.027 | |
|  | Altura\*1 |  | mm | 1.430 | |
| Batalla |  |  | mm | 2.800 | |
| Distancia entre ruedas | Parte delantera |  | mm | 1.535 | |
|  | Trasera |  | mm | 1.550/1.540 | |
| Plazas |  |  | Personas | 5 | |
| Peso en orden de marcha | Total |  | kg | 1.620-1.680 | 1.590-1.680 |
| Peso bruto del vehículo |  |  | kg | 2.130 | 2.125 |
| Espacio del maletero |  |  | L | 450 | 480 |
| Coeficiente de resistencia aerodinámica | Mínimo |  |  | 0,25 (eco) /0,26 | 0,28 |
| Capacidad de remolque | Con frenos |  | kg | 750 | 1.500 |
|  | Sin frenos | | kg | 750 | 750 |
| Capacidad del depósito de combustible | Capacidad |  | L | 66 | |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | **IS 300h** | **IS 200t** |
| **Motor** |  |  |  |  |  |
| Nº de cilindros y distribución | | |  | 4 cilindros, en línea | 4 cilindros, en línea |
| Mecanismo de las válvulas |  |  |  | 16 válvulas, DOHC, con VVT-i dual | 16 válvulas, DOHC, con VVT-i dual |
| Desplazamiento |  |  | cm³ | 2.494 | 1.998 |
| Certificación de emisiones |  |  |  | EURO 6 | Euro 6 |
| Tipo de combustible |  |  |  | Gasolina, 95 o + | |
| Potencia máxima | CEE | kW/rpm  kW/rpm (cv DIN/rpm) | | 133/6.000 (181/6.000) | 180/5.800 (245/5.800) |
| Par máximo | CEE | Nm/rpm | | 221/4.200-5.400 | 350/1.650-4.400 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | | **IS 300h** | |  | |
| **Sistema híbrido** |  |  |  | |  | |  | |
| Generador del motor | Tipo de motor | |  | | Motor síncrono de imán permanente (1 KM) | |  | |
|  | Voltaje máximo | | V | | 650 | |  | |
|  | Potencia máxima | kW (DIN cv) | | | 105 (143) | |  | |
|  | Par máximo |  | Nm | | 300 | |  | |
| Batería híbrida | Tipo de batería | |  | | NiMH | |  | |
|  | Voltaje nominal | | V | | 230,4 | |  | |
|  | Número de celdas en la batería | |  | | 192 | |  | |
|  | Voltaje del sistema | | V | | 650 | |  | |
| Potencia total del sistema | kW (DIN cv) | | | | 164 (223) | |  | |
| \*4: La potencia total combinada del motor de gasolina y del motor eléctrico (utilizando la batería) (medida interna) | | | | | | | | |
|  |  |  |  | |  | |  | |
|  |  |  |  | | **IS 300h** | | **IS 200t** | |
| **Rendimiento** |  |  |  | |  | |  | |
| Velocidad máxima5 |  |  | km/h | | 200 | | 230 | |
| Aceleración\*5 | De 0 a 100 km/h | | seg | | 8,3 | | 7,0 | |
| \*5: Datos medidos en las propias instalaciones de Toyota | |  |  | |  | |  | |
|  |  |  |  | **IS 300h** | | **IS 200t** | |
| **Chasis** |  |  |  |  | |  | |
| Transmisión | Tipo |  |  | e-CVT | | Automática | |
| Tracción | |  |  | Tracción trasera | | Tracción trasera | |
| Tipo de freno | Delantero |  |  | Discos ventilados | | Discos ventilados | |
|  | Trasero |  |  | Discos ventilados | | Discos ventilados | |
| Vueltas de volante de extremo a extremo de la dirección |  |  |  | 2,841 | | | |
| Radio mínimo de giro | Neumático |  | m | 5,2 | | | |
|  |  |  |  |  | |  | |
|  |  |  |  | **IS 300h** | | **IS 200t** | |
| **Consumo de combustible y emisiones** | |  |  |  | |  | |
| Consumo de combustible | Combinado | l/100 km | | Desde 4,3 | | Desde 7,0 | |
| Emisiones de CO2 | Combinado |  | g/km | Desde 97 | | Desde 162 | |