

30 lat Lexusa ES



MARKA LEXUS ZADEBIUTOWAŁA W USA WE WRZEŚNIU 1989 ROKU DWOMA MODELAMI: FLAGOWYM LS 400 I LUKSUSOWYM SEDANEM ES 250. OD TAMTEJ PORY LEXUS ES NIEUSTANNIE POZOSTAJE W PRODUKCJI, EWOLUJĄC PRZEZ SIEDM KOLEJNYCH GENERACJI

Pierwsza generacja

Mniejszy Lexus ES 250 został zaprojektowany z myślą o nabywcach luksusowych samochodów, poszukujących wygodnego sedana o europejskim charakterze i zwinnym prowadzeniu. Jego podobieństwo do większego LS-a miało podkreślić charakterystyczny wygląd gamy modelowej już w chwili jej rynkowego debiutu.

Napędzany 2,5-litrowym silnikiem V6 o mocy 158 KM ES 250 oferowany był z pięciobiegową skrzynią manualną lub

czterobiegową automatyczną. Dzięki niezależnemu zawieszeniu i stabilizatorom z przodu i z tyłu – samochód świetnie się prowadził. Miał atrakcyjne, 15-calowe, aluminiowe felgi i hamulce tarczowe wyposażone w system ABS.

ES 250 cechowało bogate standardowe wyposażenie. Wykończone drewnem klonowym wnętrze kryło wiele funkcji zapewniających komfort, w tym wysokiej klasy sześciogłośnikowy system nagłośnieniowy. Jednymi z nielicznych, dodatkowych płatnych opcji były: skórzana tapicerka, odtwarzacz płyt kompaktowych, elektrycznie otwierany szyberdach i elektrycznie regulowany fotel kierowcy.

Karoserię auta wykonano z odpornej na korozję stali z uretanowymi zderzakami i okładzinami w dolnej części nadwozia dla ochrony przed uderzeniami kamieni.

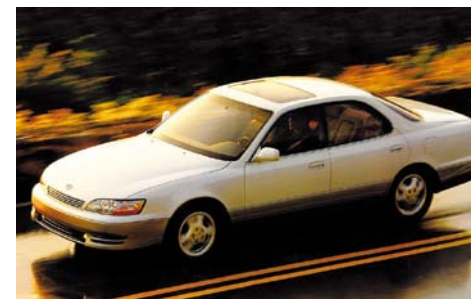


Druga generacja

Pod koniec 1991 roku pojawił się zupełnie nowy Lexus ES drugiej generacji. Oferta marki poszerzyła się również o eleganckie coupé SC 400. Wiele standardowych elementów, które montowano w droższych modelach, znalazło zastosowanie również w nowej limuzynie, m.in. elektroluminescencyjna tablica zegarów, system zdalnego ryglowania drzwi i regulowana na wysokość kolumna kierownicy.

Podobnie jak w przypadku siostrzanej Toyoty Camry, wymiary samochodu widocznie wzrosły. Pod maską auta pojawił się silnik V6 serii VZ o pojemności skokowej zwiększonej do 3 l – stąd oznaczenie modelu ES 300. Silnik rozpędzał limuzynę Lexusa do 100 km/h w ok. 8 s. Do wyboru była manualna skrzynia biegów o pięciu przełożeniach lub czterobiegowa skrzynia automatyczna z dwoma trybami pracy: *normal* – zwiększającym oszczędność paliwa i *power* – dla maksymalnych osiągnięć.

Na drodze nowy ES 300 zapewniał zauważalnie płynniejszą jazdę i skuteczniej izolował wnętrze pojazdu od otoczenia. Choć podwozie miało podobny, w pełni niezależny układ kolumn



MacPhersona, przednią i tylną ramę pomocniczą osadzono na hydraulicznych tulejach dla zmniejszenia przenoszonych wibracji.

Lexus ES drugiej generacji szybko stał się najchętniej kupowanym modelem marki. Lifting z 1994 roku przyniósł lżejszy, aluminiowy silnik V6 o pojemności 3.0 litra, spełniający nowe normy emisji spalin bez straty osiągnięć. Pozwoliło to na zastosowanie elektronicznie sterowanej, automatycznej skrzyni biegów z modelu LS 400. Kolejnym dodatkiem były dwie przednie poduszki powietrzne.

Trzecia generacja

Całkowicie przeprojektowany model pojawił się latem 1996 roku. ES 300 trzeciej generacji miał bardziej wyrazistą stylistykę – kabinę pasażerską wydłużono ku tyłowi, rozstaw osi i długość nadwozia wzrosły. Główny nacisk położono na aranżację wnętrza oraz zapewnienie komfortowego i przyjaznego środowiska dla kierowcy i pasażerów.



Drzwi ozdobiono panelami z prawdziwego drewna. W wyposażeniu znalazł się elektrycznie regulowany fotel kierowcy z funkcją pamięci oraz dwupoziomowa konsola środkowa z gniazdem 12 V. Podobieństwo do flagowego modelu LS 400 można było znaleźć w skórzanej tapicerce i elektroluminescencyjnych zegarach Optitron. Na liście dodatkowego wypo-

sażenia pojawiła się – po raz pierwszy w tej klasie samochodów – zmieniarka na sześć płyt CD. Dzięki bogatemu wyposażeniu nowy ES 300 przewyższał specyfikacje wielu flagowych modeli konkurencji.

W nowym modelu zastosowano ten sam, 3-litrowy silnik V6, który napędzał samochody drugiej generacji, jednak obniżona masa własna pojazdu, a tym samym wyższy stosunek mocy do masy sprawiły, że okazał się bardziej dynamiczny.

Udoskonalenia obejmowały zmienioną geometrię zawieszenia i nową konstrukcję przekładni kierowniczej. Opcjonalnie oferowano adaptacyjne zawieszenie o zmiennej charakterystyce. System bazował na rozwiązaniach z modelu LS 400 i mógł dostosować pracę każdego z amortyzatorów w ciągu 0,0025 s w 16-stopniowym zakresie ustawień.

Wysoko na liście priorytetów znajdowało się bezpieczeństwo. Objęło ono zagłówki, trzypunktowy środkowy pas na tylnej kanapie, napinacze przednich pasów oraz opcjonalnie – elektroniczną kontrolę trakcji. W ten sposób Lexus ES wyprzedził wszelkie ówczesne i przyszłe standardy zderzeniowe.

Czwarta generacja

Lexus ES 300 czwartej generacji, wprowadzony na rynek latem 2001 roku jako model na rok 2002, jeszcze bardziej upodobnił się do flagowego modelu LS 430. Ulepszenia w podwoziu i układzie napędowym sprawiły, że jego prowadzenie stało się bardziej emocjonujące. Zapewniało je niezależne, adaptacyjne zawieszenie czterech kół z automatycznie regulowaną siłą tłumienia amortyzatorów, rzadko spotykaną w segmencie luksusowych samochodów. Standardowe, 16-calowe aluminiowe felgi z oponami 215/60 oraz przednie tarcze z dwutłoczkowymi zaciskami były większe niż w poprzedniej generacji.

Do napędu nowego ES-a posłużyła ta sama, sprawdzona 3-litrowa jednostka V6 1MZ-FE, przystosowana do wytwarzania ponad 213 KM przy 5800 obr./min oraz ok. 300 Nm momentu obrotowego przy 4400 obr./min. Tym razem połączono ją z nową, pięciobiegową automatyczną

skrzynią przekładniową, poprawiając osiągi, płynność jazdy i oszczędność paliwa.

W eleganckiej sylwetce nadwozia zwięźziono szczeliny między poszczególnymi blachami, a nowe reflektory uprościły wygląd przedniego pasa. Płaskie podwozie, kształt bocznych lusterek i inne drobniejsze poprawki pozwoliły uzyskać lepszy współczynnik aerodynamiczny.

W samochodzie zastosowano nową technologię redukcji hałasu. Wnętrze stało się cichsze dzięki aktywnemu mocowaniu silnika i dwustopniowemu wytłumieniu wydechu. Zwiększono także bezpieczeństwo, definiując nowe strefy zgniotu i wzmacniając przedział pasażerski. Słupki A głębiej zachodziły



w konstrukcję dachu, a słupki B o podwójnej grubości połączono z masywnymi poprzecznymi wzmocnieniami dla lepszego tłumienia sił powstałych przy uderzeniu z boku.

Zastosowano boczne kurtyny powietrzne jako uzupełnienie pełnowymiarowych poduszek przednich i bocznych oraz przeprojektowano fotele. Aktywne systemy objęły również hamulce z ABS i elektronicznym rozdziałem siły hamowania oraz opcjonalny system kontroli poślizgu, który integrował układy kontroli trakcji i hamulcowy. →