

Toyota Motor подготовили первый универсал Lexus

Доселе автомобили "Лексус" рассматривались как японская альтернатива люксовым европейским и американским моделям. Соответственно, люксовому отделению "Тойоты" приходилось продавать ее продукты - седаны, купе и роскошные внедорожники, прошедшие небольшую доработку и адаптацию. Но когда-нибудь любым тенденциям, даже десятилетним, приходит конец. "Лексус", очень раскрученный в США, да, наверное, и не только в США люксовый брэнд, поразил в Детройте всех своим экстраординарным шагом.

Самым неожиданным, пожалуй, экспонатом Детройтского автосалона этого года стал спортивный универсал "Лексус-IS300 СпортКросс". Пятидверный автомобиль, как вы уже поняли, создан на платформе относительно популярного даже в Минске седана "IS"!

Итак, "Тойота" решилась создать пятидверный универсал на платформе "IS", он же "Тойота-Альтеза" на японском рынке. Примечательно, что это никакой не прототип, а серийная модель, которая попадет в продажу через два года как своеобразный конкурент динамичным универсалам "Субару-Легаси Аутбек", "Вольво V70", "Ауди-A4 Авант", "Альфа-Ромео 156 Спортвэгон", "БМВ-3 Туринг" и дебютировавшему опять-таки на Детройтском автосалоне этого года "Мерседесу-Бенцу С Эстейт".

У "IS" полностью переработана задняя часть. Скорее, это даже нечто среднее между универсалом и пятидверным хэтчбеком. Этот эффект усиливается большим наклоном задней двери, а также узкими задними боковыми окнами. Схожие "хэтчбекоподобные" универсалы уже не новость, по крайней мере в Европе. Так, на Парижском автосалоне прошлого года уже были представлены универсалы "Рено-Лагуна" нового поколения и "Шкода-Фабия".

Переработаны и задние фары "IS300 СпортКросса". Вообще, сзади машина чем-то напоминает внедорожник "RX300", оснащенный таким же трехлитровым мотором. Вероятно, из-за фар.

Остальные же элементы стайлинга "IS" оставлены без изменений: длинный вытянутый капот, раскосые фары головного света, выделенные острыми гранями воздухозаборники в бампере, проработанные пятилучевые литые колесные диски (вряд ли кто-то захочет поменять их на другие) с шинами размером 205/55 R16, задние фонари с круглыми светящимися элементами - все это можно встретить скорее на каком-нибудь спортивном купе.

Самый компактный "Лексус" был разработан "с чистого листа", что особо подчеркивают японские инженеры.

Оснащенный 3-литровым рядным шестицилиндровым двигателем мощностью 215 л.с., который используется так же на более крупных моделях GS300 и RX300, позволяет развивать универсалу максимальную скорость 240 км/ч и разгоняться до "сотни" с места за 7,5 секунд. Неизвестно, с каким двигателем эту машину будут поставлять в Европу, да и будут ли вообще. На местных рынках, напомню, седан IS продается не с 3-х, а с 2-литровым двигателем, что косвенно указывает на проамериканскую ориентацию универсала "Лексус-IS300 СпортКросс". Хотя, думаю, для наших "серых" дилеров это уже давно не проблема.

У заднеприводного "Лексуса-IS300 СпортКросса" пятидиапазонная автоматическая трансмиссия с возможностью переключения на руле, как у гоночных автомобилей. Пока представители отделения "Лексус" утверждают, что альтернативы в виде "механики" не будет, однако недавно появились слухи о том, что ручная коробка передач все-таки может появиться на универсале, но только в 2002 году и что это будет специально разработанная 5-ступенчатая КПП. В этом случае и без того неплохая динамика спортивного универсала станет еще лучшее.

На своей "исторической родине", а это традиция всего японского автопрома, седан IS поступил в продажу еще в прошлом году. Следующий логический шаг - появление машины на американском рынке под маркой "Лексус", несмотря на официальный дебют модели на Детройтском автосалоне в этом году, - задержался из-за

проблемы с выбором подходящего для США двигателя - двухлитровый там маловат для динамичного седана, и в случае установки мотора другого литража пришлось менять название, в то время как рекламная кампания "Лексуса IS" в Штатах уже шла вовсю. Даже сайт специальный в Интернете сделали. Все решилось, как видим, очень просто.

В серийное оснащение машины, как и седана "IS", будут входить две фронтальные подушки безопасности и кондиционер, а более полные комплектации предусматривают установку многофункционального дисплея в центре консоли, как на более дорогих моделях серии "GS" и "LS".

Разместив бензобак и аккумулятор как можно ближе к оси, а двигатель так, чтобы его центр тяжести находился в базе, японцы тем самым снизили возникающий при повороте момент инерции, что позволило улучшить устойчивость машины.

Передняя подвеска выполнена в духе последних тенденций: на поперечных рычагах с "поднятой" опорой верхнего шарового шарнира задняя по конструкции похожа на переднюю, но обошлась без всяких "подъемов".

Панель приборов "Лексуса-IS300 СпортКросса" напоминает скорее мотоциклетный щиток, нежели традиционную для автомобиля комбинацию приборов. Выполненная в стиле часов-хронометра панель смахивает на уже виденную у "Порше-Бокстера". В центре циферблата располагаются три шкалы, информирующие водителя о температуре охлаждающей жидкости, напряжении в бортовой сети и моментальном расходе топлива. Получилось красиво, но вспомогательные циферблаты мелковаты и читаются с трудом.

Посередине торпедо расположилась консоль с органами управления автоматическим климат-контролем и универсальным музыкальным центром с CD-чейнджером. Из верхней части консоли выдвигается экран навигационной системы. Несколько чужеродно выглядят вентиляционные сопла, которые подают воздух на боковые стекла, - их вытянутые по вертикали овалы не очень сочетаются с другими элементами оформления.

Руль имеет кожаную обивку обода. Он сделан в спортивных традициях с характерной трехспицевой ступицей, в которой, тем не менее, удалось разместить компактную подушку безопасности.

Как на большинстве спортивных и "околоспортивных" автомобилей, перемещения сиденья здесь происходят с помощью "механики". Она двигает кресло вперед-назад, поднимает подушку, наклоняет спинку и регулирует поясничную опору, так что можно выбрать подходящее положение даже для весьма крупного тела. Рулевая колонка с регулировкой угла наклона также поможет с комфортом устроиться за рулем.

На подлокотнике водительской двери расположилась целая батарея клавиш, управляющих стеклами, замками двери и зеркалами (последние можно "дистанционно" сложить, например, на парковке или при въезде в узкий гараж).

"Лексус-IS300 СпортКросс", как и следовало полагать, "наворочен" соответствующим марке образом: кожаная отделка, кондиционер, система противоскользения, круиз-контроль, аудиосистема с 6-дисковым чейнджером и т.д. - все это входит в базовую комплектацию.

Автор: Артур Скальский © <http://news.battery.ru/> АВТО-МОТО, МИР 2165 01.03.2001, 13:05
URL: <https://babr24.com/?ADE=59209> Bytes: 6617 / 6617 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)
Эл.посы: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)