

Al acecho de los diesel

Mientras las berlinas diesel alemanas yacen plácidas en sus tronos, por el retrovisor se empieza a acercar la estela (roja en este caso) y el logo azulado del Lexus IS 300h, un híbrido que se convierte en una alternativa real. ¿Quién da más?

✍: *Karam el Shenawy*

📷: *K.S.*



👍 Impecable en

- 👍 Apariencia exterior
- 👍 Calidad de rodadura y sonoridad
- 👍 Confort y reglaje de los asientos

👎 Debería mejorar

- 👎 Prestaciones y aceleración
- 👎 Respuesta del cambio
- 👎 Tacto de algunos materiales

CUESTA: 35.900 EUROS
NUESTRA UD: 49.700 EUROS

LA PRUEBA

Hace diez años, el mercado se dividía en modelos de gasolina o diesel, siendo estos últimos los grandes dominadores de las ventas en nuestro país (con un 70% de las mismas). Sin embargo, el Grupo Toyota con el Prius a la cabeza, empezaba a mostrar los primeros signos del cambio. Por aquel entonces, el mencionado Prius era el único modelo híbrido que se comercializaba en nuestro país; de ahí que se le incluyera entre los modelos de gasolina.

A él le siguieron los Lexus, la marca de lujo del propio grupo nipón, y poco a poco la conciencia ecológica iba cobrando forma. El primero en llegar fue el RX 400h al que más tarde acompañaron el GS 450h y el LS 600h. De hecho, la apuesta por la hibridación es tal, que paulatinamente ha ido enfocándola hacia dicho sistema de propulsión, provocando que las variantes diesel o gasolina hayan desaparecido del todo... o casi. Y es que, curiosamente, el único modelo que aún puede escogerse con un combustible 'tradicional' es el IS; en concreto su variante 250 que está impulsada por un motor V6 de gasolina que entrega 208 CV... pero que consume 8,6 l/100 km.

Y es ahí donde Lexus puso su objetivo: en la reducción del consumo. Sin embargo, sus modelos híbridos entregaban hasta 445 CV (correspondientes al LS 600h); por lo que las cifras en el gasto de combustible no eran tan exiguas como sus datos oficiales nos hacían ver. De hecho, aunque el éxito del cambio parecía progresivo, hasta la llegada del CT 200h, el vehículo de acceso de la marca por potencia, 136 CV, y precio, desde 23.900 euros, la lógica híbrida de la que hacía gala Lexus no parecía tal, sobre todo teniendo en cuenta que el resto de competidores diesel conseguían cautivar mucho más a los clientes.

Actualizarse para luchar

Pero con la llegada de la nueva generación del IS, su berlina media más exitosa, Lexus demostró que puede llegar a esa lógica híbrida de una forma elegante y deportiva. Se olvidó de los derrochadores motores V6 y V8 montando un cuatro cilindros de 2.5 litros, más compacto y ahorrador pero con una relación entre potencia y consumo ideal para luchar contra las todopoderosas berlinas diesel alemanas: de 223 CV y, según datos oficiales, 4,3 l/100 km.

Esa es la teoría, para la práctica... ya estamos nosotros. Hemos probado en profundidad el IS 300h y pese a todas sus virtudes, aún parece quedarle mucho

para igualarse con los mejores diesel; aunque si lo que buscas es un coche de gasolina que consuma poco y con el que te sientas libre de culpabilidad por contaminar más de la cuenta... este es tu modelo. Sí, porque en comparación con el resto de sus competidores, el IS 300h no sólo se maneja en unos aceptables 7,5 l/100 km (muy lejos de los 4,3 litros oficiales que antes comentábamos), sino que únicamente emite 99 gr/km de CO₂, circunstancia que le permite quedar exento del impuesto de matriculación y, por ende, rebajar el precio final del coche, que se estipula en los 35.900 euros para la versión ECO, es decir, 2.590 euros menos que el Audi A4 2.0 TFSI de 225 CV o 6.300 euros más barato que el nuevo Mercedes C 250.

Pero si nos vamos a los rivales directos por motorización, como son el Infiniti Q50 Hybrid y el BMW ActiveHybrid 3, 'nuestro' Lexus es, incluso, más apetecible; pues es 18.000 y 22.400 euros más barato, respectivamente; eso sí, con un motor 100 CV menos potente pero con unos valores de emisiones y de consumo, inalcanzables.

Como en una limusina

Además, a ello se le añade la característica que define por completo a todos los modelos de Lexus: su calidad de rodadura. Sí, porque este IS 300h es una delicia de conducir y eso es algo de lo que muchas berlinas medias no pueden presumir (ya tendríamos que irnos a las de representación). Desde el momento de su arranque, que obviamente se realiza con el motor eléctrico, hasta cuando circulamos por autopista a más de 140 km/h, el único ruido que se filtra en el interior es el del viento. En lo referente al ruido mecánico, este motor es extremadamente sigiloso, hecho que los más exigentes agradecerán.

Todo lo contrario que con su transmisión. Si bien el IS 300h es un vehículo hecho para devorar kilómetros, mejor que estos pasen sin tener que utilizar mucho la caja de cambios. Para sus modelos híbridos, Lexus en particular y el Grupo Toyota en general, siguen fieles al engranaje planetario. Uno de sus principales problemas llega a la hora de acelerar bruscamente. Inmediatamente, el motor se revoluciona mucho y el ruido aumenta hasta el punto de ser incómodo. Además, no viene ligado a un aumento del empuje, pues el IS 300h mantiene su vaguería para coger velocidad y su capacidad de aceleración resulta bastante pobre para un coche que cuenta con 223

CV; además, por mucho que hayan instalado unas levas tras el volante, estas únicamente realizan una función de retención (además de estética) y no son una herramienta para mejorar la rapidez del giro del motor. Y es que desde que se pisa el acelerador hasta que el coche responde, pasan unas cuantas décimas... así que olvídate de intentar salir haciendo ruedas con este modelo, no está hecho para eso.

En cambio, sí es idóneo para circular sosegado, sin sobresaltos y de la forma más cómoda posible. Algo a lo que ayuda una suspensión perfectamente tarada que filtra las irregularidades del asfalto. De hecho, es una pena que el funcionamiento del cambio deje tanto que desear porque en el paso por curva, este IS 300h ofrece un notable comportamiento, sin apenas balanceos y a la altura de los mejores. A lo que se suma una dirección bien resuelta con un tacto rápido y direc-



LA PRUEBA

to, sobre todo en el modo Sport+ (ver apoyo de la siguiente página). En cuanto a los frenos, no parecen dar síntomas de fatiga cuando se circula por carreteras de montaña con varas frenadas fuertes.

Berlina de lujo, pero...

Esa calidad que se transmite en la rodadura se complementa perfectamente con la calidad interior que atesora este IS 300h. Con la nueva generación, esta berlina ha dado un salto importante en lo que a presencia y disposición de los mandos se refiere. Toda la parte superior del salpicadero está forrada en cuero, al igual que el volante o la palanca del cambio, y los ajustes de las diferentes partes pare-

cen estar bien ensamblados. Ahora bien, se echa en falta un poco más de refinamiento en el tacto y la presencia de algunos botones... muchos de ellos heredados de otros modelos de Toyota menos exclusivos; y que restan vistosidad. Además, los mandos del climatizador son táctiles, lo cual resulta poco práctico. En su parte positiva se halla el comando del navegador, asemejándose a un ratón de ordenador. Tiene un buen funcionamiento y es bastante sensible a los movimientos lo que le permite pasar con rapidez entre los distintos menús.

La postura de conducción es igualmente buena pues podrás ir sentado en una postura bastante baja, lo que le con-

fiere un toque de deportividad y le permite diferenciarse del resto de rivales. En la parte trasera el hueco para las piernas es algo inferior, por ejemplo a un Audi A4 (el líder en su categoría) mientras que un adulto de 185 cm empezará a tocar con su cabeza en el techo. A lo ancho, tres personas de compleción normal podrán viajar sin problemas, aunque la que ocupe el asiento central irá más incómoda debido a la rigidez de su asiento.

En definitiva, Lexus ha dado un paso importante a la hora de desarrollar este IS 300h ya que a pesar de estar todavía en ligera desventaja para plantar cara al diesel, sí que se convierte en su alternativa más realista. 



Los detalles estéticos son los que marcan el carácter de esta berlina japonesa. Con el montaje del acabado F Sport, además, se agudiza mucho más su diseño. En su frontal, lo primero que llama la atención es su parrilla cromada (abajo), a la que acompañan unas luces durnas con la forma de símbolo de Nike y que ofrecen una luminosidad bastante intensa. En la zaga, las ópticas salen de la carrocería dando sensación de volumen mientras que las llantas de 18 pulgadas rematadas en gris mate le confieren ese toque deportivo y macarra que siempre gusta. A la hora de ser práctico, este IS 300h posee una buena apertura del maletero que se ve ligeramente mermada por lo ancho de su parachoques trasero.

El Detalle

Una pantalla, dos presentaciones

El cuadro de instrumentos se ha cogido prestado directamente del LFA, su deportivo de altas prestaciones. En él, no hay cabida para lo analógico y toda la información se muestra en una pantalla digital (temperatura del anticongelante, velocidad...), aunque lo más llamativo es la posibilidad de ofrecerse de dos configuraciones: con la circunferencia más grande en medio o con ella desplazada a la derecha dejando una pantalla para el ordenador de abordo. Además, los relojes cambiarán dependiendo del modo seleccionado.



El Detalle

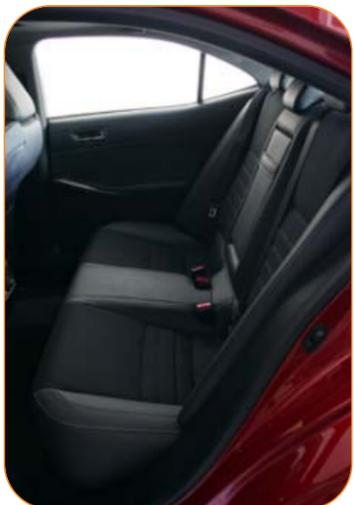
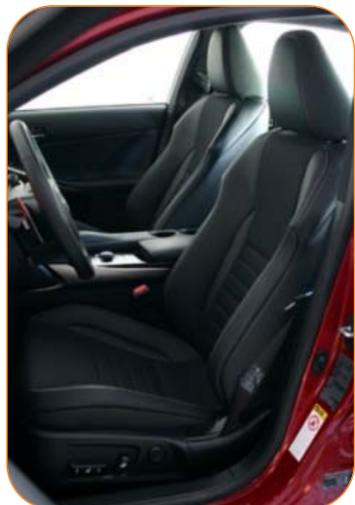
El comando que maneja tu marcha

Como todo buen Lexus, este IS ofrece varios modos de conducción. En este caso, al tratarse del 300h en acabado F Sport hay hasta cinco disponibles. Con el EV, se circula en modo 100% eléctrico durante 2 km y hasta 60 km/h; en el ECO se limita la aceleración buscando el máximo ahorro de carburante. Con el Normal el coche decide de forma automática si necesita más potencia o no, mientras que con el Sport, el motor funciona a todo régimen; en el Sport+, además, se endurece la dirección y suspensión.





Los mandos se encuentran bien orientados hacia el conductor, aunque la pantalla del navegador da la impresión de estar un poco escondida. El tacto de algunos botones es mejorable y nos recuerdan a modelos tan poco glamorosos como el Yaris. Los asientos envuelven perfectamente al cuerpo y su amplio reglaje permite ir en una posición muy baja, y deportiva. En la zaga hay espacio para tres pero le falla el hueco para las piernas. Los 450 litros del maletero le permiten luchar con los mejores de su segmento a lo que se añade una boca amplia y útil.



LOS DATOS DEL LEXUS IS 300h

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Combustible	Gasolina + eléctrico
Posición	Delantero longitudinal
Nº Cilindros	4, en línea
Cilindrada	1.618
Distribución	4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en la culata
Alimentación	
Comprobación	Inyección directa
Potencia motor comb. CV/rpm	181 (133 kW) a 6.000
Potencia motor eléct. CV	143 (105 kW)
Potencia total CV/rpm	223 (164 kW)
Par máx. comb. // elect. Nm/rpm	221 a 2.400-4.800 // 300

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera
Caja de Cambios	Auto., múltiples velocidades

CHASIS

Suspensión delantera	Paralelogram def, resorte helicoidal y barra estab.
Suspensión trasera	Paralelogram def, resorte helicoidal y barra estab.
Tipo de dirección	Cremallera, asist. eléctrica
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados
Dímetro de giro	10,4
Neumáticos de serie	225/40 R18 / 255/35 R18
Llantas	8,0 x 18 / 8,5 x 18

PRESTACIONES

Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0-100 km/h	8,4 sg

COSUMOS Y EMISIONES

Ciudad	4,9 l/100 kms
Carretera	4,9 l/100 kms
Ciclo Mixto	4,7 l/100 kms
Emisiones de CO ₂	109 gr/km
Impuesto matric.	0 %
Autonomía	1.404 kms

PRESTACIONES

Nº de puertas/plazas	4/5
Largo/Ancho/Alto	4.665/1.810/1.430 mm
Distancia entre ejes	2.800 mm
Vía del. - tras.	1.535 - 1.540 mm
Peso	1.735 kg
Volumen del maletero	450 litros
Depósito de combustible	66 litros



Opinamos...

Aún le falta para luchar cuerpo a cuerpo a los modelos con las siglas TDI, CDI o d de las berlinas alemanas, pero el término Hybrid, y más en este IS 300h, es tan amenazador como manso y muchos se percatarán de su 'peligrosidad' no haya vuelta atrás.

Además, tener todo un lujo de berlina por 36.000€ es otro punto a favor.



NOTA: 8,6

La marca



NOMBRE
Lexus España S.L.
DIRECCIÓN
Avenida de Bruselas 22,
28018 Alcobendas (Madrid)
TELÉFONO AT. CLIENTE
902 300 503
WEB
www.mundolexus.com
GARANTÍA
5 años ó 160.000 kilómetros

EI IS 300h FRENTE A:



Audi A4 2.0 TFSI 225 CV

Motor	Gasolina
Potencia	225 CV
0-100 km/h	6,8 sg
Cons. urbano	7,8 l/100 kms
Cons. carretera	4,8 l/100 kms
Cons. mixto	5,9 l/100 kms
Emisiones	138 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 38.490 euros



Infiniti Q50 Hybrid

Motor	Híbrido
Potencia	364 CV
0-100 km/h	5,1 sg
Cons. urbano	8,2 l/100 kms
Cons. carretera	5,1 l/100 kms
Cons. mixto	6,2 l/100 kms
Emisiones	144 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 53.900 euros



BMW ActiveHybrid 3

Motor	Híbrido
Potencia	340 CV
0-100 km/h	5,3 sg
Cons. urbano	5,3 l/100 kms
Cons. carretera	6,4 l/100 kms
Cons. mixto	5,9 l/100 kms
Emisiones	139 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 58.500 euros



Mercedes C250 Berlina 211 CV

Motor	Gasolina
Potencia	211 CV
0-100 km/h	6,6 sg
Cons. urbano	6,8 l/100 kms
Cons. carretera	4,4 l/100 kms
Cons. mixto	5,3 l/100 kms
Emisiones	123 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 42.200 euros