

Lexus LC 500



Diseño espectacular de otro mundo, materiales nobles, lujo y motor V8 atmosférico de 477 CV: el Lexus LC 500 no deja indiferente a nadie. Y después de probarlo a fondo a lo largo de casi 1.000 km en toda clase de carreteras, el LC 500 resulta además muy adictivo.

El Lexus LC 500 le da un repaso a los cupés alemanes e italianos de gran turismo. Resulta que Lexus sí sabe hacer algo más que refinadas berlinas y exclusivos SUV híbridos, también sabe emocionar al conductor. Sí, hablamos de emoción en Lexus; emoción visual, auditiva y sensorial. Así, Lexus ha creado el equivalente nipón del Maserati GranTurismo, con todas sus cualidades e incluso algunos de sus defectos.

Un concept car con matrícula

A menudo, cuando una marca presenta un concept car que prefigura un futuro modelo, ya sabemos que el modelo de serie en cuestión tendrá, con suerte, algunos rasgos del concept car (y para colmo serán atenuados). Así, cuando Lexus presentó el LF-LC en el Salón de Detroit de 2012 todo el mundo aplaudió el diseño de ese cupé, pero pocos esperábamos que, a pesar de los anuncios oficiales, que Lexus se atreviese realmente a poner ese diseño en la calle. Por suerte, lo ha hecho.

Tuvimos que esperar seis años, pero ya está aquí. Y apenas ha cambiado con respecto al prototipo de 2012. De hecho, es verlo

y pensar que se trata de un auténtico concept car con matrícula. Si pensabas que Lexus sólo hacía turismos algo aburridos, el LC 500 es el antídoto para esos prejuicios.

El Lexus LC 500 es el nuevo buque insignia de la marca en el segmento de los cupé de lujo y gran turismo. Repleto de tecnología (suspensiones activas, uso de fibra de carbono y materiales compuestos, etc) y fabricado en Motomachi (la misma factoría de la que salía el Lexus LFA), su objetivo de ser el coche halo de la marca, el coche con el que todo el mundo sueña, aunque termines comprando un CT200h, un RX o un IS.

NO PUEDES EVITARLO, VES EL LEXUS LC 500 Y PIENSAS QUE SE TRATA DE UN AUTÉNTICO CONCEPT CAR CON MATRÍCULA.

Lexus siempre tuvo una propuesta de coche icono. Primero fue el SC400 -un Toyota Supra con un diseño menos agresivo-, luego un SC430 equipado de un V8, un cupé cabrio que no convenció a nadie, y por último el extraordinario LFA, un verdadero supercar en serie limitada que casi 10 años después sigue costando casi medio millón de euros, si es que alguno sale a la venta (reparamos la historia de estos modelos aquí). Y ahora, el Lexus LC 500 cumple esta función.

El lenguaje estético de Lexus no es precisamente el que más consenso genera, pero con el LC 500 la marca da un golpe en la mesa. Ya sé que es una cuestión de gustos y es algo personal, pero el trabajo efectuado en las líneas y formas que se cruzan y mezclan, así como el uso de diferentes materiales y texturas (hay varios tipos de plástico, metales pulidos, fibra de carbono, etc), hacen que el LC 500 sea la mejor expresión del complejo lenguaje estético de la marca. Basta con ver cómo el techo se funde con la luna trasera y la complejidad de formas y materiales de los grupos ópticos, especialmente los faros, para darse cuenta que este coche no ha sido diseñado, sino esculpido. Y eso marca toda la diferencia.

EL LEXUS LC 500 NO HA SIDO DISEÑADO, SINO ESCULPIDO. SUS FORMAS Y MATERIALES JUEGAN CON LA LUZ COMO NINGÚN OTRO COCHE.

Los mejores diseños de la historia, como el Jaguar E-Type o el Citroën DS (obra, éste, del escultor italiano Flaminio Bertoni), fueron esculpidos, ideados pensando en tres dimensiones. Y aunque es cada vez más el caso en los deportivos, en el caso del Lexus LC 500 es evidente. Los materiales y las formas juegan con la luz y las sombras dando una sensación de modernidad y lujo (algo inusual en un diseño). Y el resultado te deja sin palabras, como ese transeúnte que se espera a que terminase de aparcar para, con la boca abierta y sin poder articular una palabra, sacar su móvil y fundir el coche a fotos.

No cabe duda del impacto visual que produce el coche. Ni probando un Ferrari o Lamborghini me sacaron tantas fotos al volante de un coche. Los niños saltan de emoción y corren para ver el coche, mientras que los adultos pierden ese falso desdén, que muchos tienen, hacia los coches de lujo y se acercan sorprendidos para ver este caza del futuro que aterrizó en la calle. Lo dicho, es una auténtica obra de arte que circula por la calle. Pero por suerte para Lexus, el LC 500 tiene mucho más que ofrecer que su look.

Un corazón atmosférico

El diseño del Lexus LC 500 es de lo más novedoso, pero al mismo tiempo sigue en sus proporciones los patrones de un clásico deportivo: capó larguísimo, habitáculo casi sobre el eje trasero y una zaga muy corta. Lo bueno del LC 500 es que no solamente parece deportivo, también lo es. Incluso en esta versión Luxury que carece de la dirección a las cuatro ruedas, del diferencial autoblocante Torsen y -gracias a Dios- de la dirección asistida de paso variable, elementos que sí equipa la versión Sport+ (10.000 euros más cara).

La arquitectura del LC 500 (desarrollada sobre la base de la plataforma GA-L, de Global Architecture–Luxury) es también de lo más clásica: un motor en posición central delantera y tracción trasera. Como nos contaba Javier Álvarez en su toma

de contacto del coche a principios de año: "la postura de conducción es 1 cm más baja que en el LFA, el motor está 5 cm más atrás y 1 cm más bajo, y el centro de gravedad del vehículo se encuentra a 51 cm del suelo. Además, el reparto de pesos es casi perfecto (51:49)," señal que en Lexus han querido dotar el LC de un comportamiento deportivo.

Sin embargo, el plato fuerte de este Lexus es el motor. Estamos frente al V8 5.0 litros atmosférico desarrollado en su día para el Lexus IS F por Yamaha, el tipo 2UR-GSE. Un motor que hoy encontramos en el Lexus RC F y el Toyota Hilux de rally raid de Nani Roma. El V8 conserva la cilindrada de 4.969 cc, la culata de cuatro árboles de levas en cabeza y 32 válvulas, así como el sistema VVT-i de distribución y alzada de válvulas variable en continuo. Sin embargo, gracias a una modificación de la admisión y del escape, el motor desarrolla ahora 477 CV a 7.100 rpm y entrega 540 Nm a 4.800 rpm. En el LC 500 va exclusivamente asociado a un cambio automático de 10 relaciones.

EL V8 SE DESPIERTA REALMENTE A PARTIR DE 4.500 VUELTAS Y SUBE HASTA LAS 7.300 RPM CON UNA SONORIDAD SIN FILTROS, ES PURA Y AUTÉNTICA.

Es un propulsor flexible, tiene bajos, pero se despierta realmente a partir de 4.500 vueltas y sube hasta las 7.300 rpm. ¡Y de qué manera sube! La sonoridad de este V8 no tiene filtros ni nada artificial, es pura y auténtica. Simplemente utiliza escapes con mariposas activas, que se abren o cierran para limitar o aumentar el volumen sonoro, y una membrana que lleva los ruidos de admisión al habitáculo (un viejo truco usado por Porsche en el 911 desde el 996 y que hemos visto en otros coches como el BMW Z4 y el Audi R8, ambos de primera generación, por ejemplo).

El sonido del motor y del escape es tan embriagador como inesperado, tratándose de un Lexus. En aceleración, el tono va subiendo y se hace cada vez más agudo, como si fuese un motor de competición. Ahí, ya me tenía ganado, pero al levantar el

pie del acelerador o al bajar de marcha, los petardeos remataron la faena. Me encanta que, al bajar de marcha, los escapes hagan “bum” y “bang”, vamos, que oigas las deflagraciones que producen. Y no soy el único, pues es una de las cosas que más gustan a la clientela de marcas como AMG o Audi Sport.

Mucho más deportivo de lo que imaginas

El Lexus LC 500 tiene una connotación claramente deportiva en su diseño y un motor con una banda sonora muy deportiva. Entonces, la cuestión es saber si da lo que promete. Y ahí la respuesta que debo dar, fiel a mis raíces, es un “depende”. Si con el Lexus LC 500 queremos ir a por el Porsche 911 en un tramo revirado, pues nos sentiremos defraudados.

De entrada, el coche pesa casi dos toneladas, lo que implica ciertas inercias que vencer. La dirección eléctrica es muy precisa y relativamente rápida (salvo en los tramos más revirados donde claramente desearías que el morro girase más deprisa), pero no transmite absolutamente nada. Y lo mismo ocurre con los frenos. No consigues modular el esfuerzo porque no sabes cuando llegas al límite. El equipo de frenos es potente (pinzas de seis pistones delante y de cuatro pistones detrás), pero es un sistema by wire, es decir, totalmente eléctrico sin conexión mecánica entre el pedal y los frenos.

Y luego está el cambio automático de 10 relaciones. A pesar de tener tantas marchas, el desarrollo de las mismas es larguísimo (puedes pasar de 120 km/h en tercera), siendo las seis últimas marchas útiles para bajar el consumo, el volumen sonoro y sencillamente viajar por vías rápidas. Al final, terminas dejándolo en automático y pasas de usar las levas para cambiar de marcha.

Aún así, el Lexus LC 500 es un coche muy rápido. Te catapultas de 80 a 120 km/h en 2,8 segundos: “¿Adelantar un camión? ¿Qué camión?” Acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y cubre los

1.000 metros en 24 segundos. Y lo hace sin la ayuda de un Launch Control, sin duda los Michelin Pilot Super Sport ayudan (en 275/40RF20, detrás). La motricidad de este tracción trasera es alucinante.

Que estas críticas no te engañen, el Lexus LC 500 no es un puro deportivo. Tampoco Lexus lo pretendía. No, el objetivo del LC 500 es robar ventas a modelos como el BMW 650i Coupé, el Maserati GranTurismo o los cupés de la Clase S de Mercedes. Y si lo vemos bajo este prisma, entonces el LC 500 da en el clavo.

MOTRICIDAD SIN FALLOS, 80 A 120 KM/H EN 2,8 S, APLOMO EN CURVAS Y UN TREN DELANTERO REACTIVO: EL LC 500 SABE MOSTRARSE DEPORTIVO.

Como casi todos los coches premium, el LC 500 también dispone de varios modos de conducción, pero si bien en la mayoría de fabricantes es un simple gadget artificial que hace que las asistencias y la amortiguación sean únicamente más duras, en el LC 500, el coche cambia de personalidad. En el modo confort, puedes cruzar la península de una punta a la otra sin pestañear: el confort es absoluto y el ronroneo del V8 apenas audible, solo está ahí, lejano, para recordarte que si lo deseas, su potencia está a tu disposición. (Y gastando en este caso una media de 10 l/100 km)

En modo Sport+, todo cambia, las leyes de gestión del cambio automático se vuelven agresivas (y se olvidan de las últimas marchas), la dureza de la dirección aumenta y la respuesta del motor al acelerador se vuelve casi directa, mientras libera los escapes y el V8 puede aullar libremente hasta más allá de las 7.000 vueltas. Y, amigo, lo único que quieres es dejar que el V8 se exprese, pues su rango de tonos es amplio: pasa del registro de un V8 de la NASCAR a un aullido digno de la F1 de hace unos años (de cuando los monoplazas sonaban bien).

A pesar del lujo y lo refinado que se muestra en modo confort, el Lexus LC 500 es un coche muy rápido y con un comportamiento

muy noble. Las suspensiones, con amortiguadores pilotados adaptativos y barras estabilizadoras activas, consiguen borrar el balanceo y el barqueo, al mismo tiempo que consiguen la firmeza necesaria sin caer en los excesos de un BMW M3 o un BMW M4 Coupé: aquí nada de rebotes que te hacen perder tracción, la motricidad es siempre óptima.

NO ES DEPORTIVO PURO Y DURO, PERO SE LE ACERCA MUCHO.

A pesar de las inercias, es muy fácil colocar el coche en entrada de curva, con un impresionante trabajo de los frenos (potentes y resistentes, aunque sin feeling). Eso sí, nos hubiera gustado un tren delantero mucho más rápido, pues el LC 500 no consigue deshacerse de un ligero subviraje en entrada de curva, pero que desaparece una vez abres gas de nuevo. No es deportivo puro y duro, pero se puede ir sorprendentemente muy rápido a su volante, mucho más de lo que te imaginas al tratarse de un Lexus de gran turismo.

Lujo interior

Impresionado por el diseño exterior y el motor de este LC 500, tanto como por su comportamiento dinámico, no os he hablado del interior. Y el habitáculo es otra obra de arte de los diseñadores de Lexus. Al igual que en la carrocería, las formas, las texturas y los materiales (aluminio, varias clases de cuero, varios tipos de plásticos, etc) se mezclan, cruzan y separan formando un cockpit del que no quieres salir. Está a años luz de la austeridad de una creación alemana, incluso con el de color negro de nuestra unidad, y al mismo tiempo conserva ese aura de robustez y calidad de la que carecen algunas creaciones italianas. Además, la sensación de calidad percibida está aquí al mejor nivel de las creaciones de Audi (la referencia en este apartado).

El cuadro de instrumentos digital es muy legible y personalizable. Los asientos son muy cómodos, aunque si tuviesen algo más de soporte lateral en curvas no sería un lujo, y el espacio es inmenso...en las plazas delanteras.

Detrás, aunque dos adultos puedan sentarse y viajar, la realidad es que sólo unos niños podrían sentarse en ellas. Y digo podrían porque como tienen que ir en sillitas infantiles (dispone de ISOFIX) tampoco es que vayan a disfrutar de ellas. (Por cierto, usar sillitas en este coche obliga a avanzar tanto los asientos delanteros, que te fastidian la posición de conducción). Al final, las plazas traseras de un Audi TT son más aprovechables.

Lo de las plazas traseras, en un gran turismo como este LC 500, podría ser una anécdota. Sin embargo, lo que no es de recibo es el sistema multimedia de Lexus. Nunca he visto un sistema multimedia tan complicado de usar, con decenas de submenús escondidos para la climatización, el navegador o el audio, y un control táctil en un touch pad de lo más difícil de... controlar, valga la redundancia: muevas como muevas el dedo por el touch pad, nunca vas a acertar a dar en el menú que deseabas. Es un sistema sencillamente irritante. Y no, no ha mejorado con respecto al del Lexus GS300 H F Sport. Eso sí, la calidad acústica del sistema es soberbia. Si no fuese por ese dichoso sistema multimedia, el interior del Lexus LC 500 se merecería la nota máxima.

Frente a sus rivales

Actualmente, los cupés de gran turismo no tienen los favores del mercado. Aún así los fabricantes premium los mantienen en su catálogo, tanto por cuestiones de imagen como para satisfacer la demanda de una clientela fiel a la marca y a este tipo de modelos. Así, el Lexus LC 500 se enfrenta en el mercado a los sospechosos habituales, que en su franja de precio, son más bien pocos.

EL LEXUS LC 500 ES UN AUTÉNTICO GRAN TURISMO PARA DEVORAR KILÓMETROS DISFRUTANDO DE LA CONDUCCIÓN.

El Lexus LC 500 no es un deportivo puro y duro, por lo que compararlo a un Porsche 911 no tiene sentido, pero frente a un BMW 650i Coupé ofrece una experiencia de conducción más

gratificante y la sensación de que estas al volante de algo especial. En ese aspecto, si lo comparamos con un Maserati GranTurismo, el LC 500 ofrece un mayor confort y un comportamiento dinámico apenas superior. Ambos modelos tienen una banda sonora envidiable, pero donde el Maserati GranTurismo cuenta con ventaja es en las plazas traseras, donde dos adultos pueden realmente viajar cómodamente, y en el sistema multimedia que equipa ahora. De todos modos, incluso el sistema multimedia prerestyling del Maserati (el cual estaba muy desfasado) es preferible al sistema de Lexus.

¿Y frente a los Mercedes-Benz, sus rivales naturales? El Clase S Coupé (comienza en 162.000 euros) es más caro, ofrece más habitabilidad, pero también una experiencia de conducción aséptica. Curiosamente, su rival natural sería el SL 500, un cupé-cabrio que ya está en la puerta de salida de su vida comercial. Pero, de nuevo, el LC 500 le supera en comportamiento dinámico y banda sonora.

Fuente: motorpasion.com



