

Tišina

Tale fotografija je nastala na Vršiču. In ko je bilo fotografiranje končano, smo se spustili do Kranjske Gore, na kavo v center mesta. Dobrih 10 kilometrov v popolni tišini, saj se bencinski motor ni niti oglasil.



► Res je, večina poti gre po klancu navzdol, a vseeno: 12 kilometrov brez kapljice bencina, vključno z vožnjo in s parkiranjem v središču mesta. Da, to je bistvo takih hibridov: vsakodnevna bencinska uporabnost plus ekološka prijaznost do ljudi v mestih. Tako je vsaj na papirju. Kaj pa o Lexusu CT200h pravi praksa?

Pri Lexusu imajo (nič čudnega, navsezadnje gre za znamko, ki je povezana s Toyota) veliko izkušenj s hibridnimi avtomobili. RX, LS, GS ... pri vseh teh lahko najdete hibridno različico – dizla pa ne. Zato je nekako razumljivo, da je skoraj edini Lexus brez hibridne različice zdaj IS, v katerem lahko dobite dizla. Na drugi strani je CT, ki je na voljo le kot hibrid.

Tehnika pod kožo je v osnovi znana: 1,8-litrski bencinski motor v kombinaciji s paketom baterij tik za zadnjimi sedeži in z elektromotorjem – ter seveda vso potrebno elektroniko, da stvari krmili. Izza volana je njeno delovanje, vsaj dokler si na velikem barvnem sredinskem LCD-prikazovalniku ne izberete prikazovanja dogajanja v pogonskem delu avtomobila, popolnoma neopazno. Bencinski motor sicer ni med bolj zmogljivimi – prej nasprotno, saj zmore vsega 73 kilovatov oziroma slabih 100 'konjev' (v primerjavi z enako velikim v Toyotah, ki zmore skoraj 50 odstotkov več), kombinacija z elektromotorjem pa da končno številko

136 'konjev'. Saj je res, da je zvočna izolacija dobra, in res je, da elektromotor s svojim ogromnim navorom poskrbi, da je CT bolj živahen, kot trdijo številke na papirju, a vseeno: pri pospeševanju motor velikokrat zaide v visoke vrtljaje (območje Power na prikazovalniku učinkovitosti vožnje pomeni približno štiri tisočake in več vrtljajev), še zlasti pa je to opazno pri vožnji po avtocesti. Kot za druge tovrstne hibride tudi za CT200h drži na prvi pogled nenavadna resnica: če hočete varčevati z gorivom, se vozite po mestu. Tam regeneracija energije ob zaviranju in stalno ugašanje bencinskega motorja poskrbita, da je vožnja prijazna do voznikove denarnice. Če pa boste veliko časa preživel na avtocesti, čudežev ne pričakujte. Testna poraba se je ustavila pri 7,1 litra, izkušnje pa kažejo, da je to za približno dva litra ugodneje od porabe podobno zmogljivega, povsem bencinsko motoriziranega avtomobila. V mestu je ta razlika precej večja – CT200h je tam (tudi zato, ker ga lahko s pritiskom na tipko EV spremenite, vsaj za kakšen kilometer ali dva, v popolnoma električni avtomobil) potreboval manj kot šest litrov bencina za 100 prevoženih kilometrov, pri klasiki (in spet: ob enakih pogojih uporabe) bi bila ta številka hitro tri in več litrov večja. Tako je pač pri tovrstnih hibridih: so ugodnejši pri porabi in izpuhih, a kolikšna je razlika, je odvisno ne le od voznikove desne noge, temveč (predvsem) od tega, kakšni uporabi je avto namenjen.

Zato je prav zanimivo, kako športne so nastavitve podvozja. Elektromehanski servo sicer ni najbolj naklonjen natančnemu krmiljenju med ovinki, se pa tam znajde dovolj dobro, in enako velja za celotno podvozje. To svoje omejitve pokaže na slabi cesti, ko je udarcev izpod koles za avtomobil, ki je tako izrazito udobno in družinsko usmerjen, preveč. Deloma so za to krive nizkopresečne gume, deloma pa kar nastavitve podvozja.

IZ OČI V OČI



Vinko Kemc

► Nenavaden kot je, terja nekaj privajanja. Ker je prvi tako majhen Lexus in prva kombilimuzina te znamke, se še iščejo v videzu, a je to lahko tudi pozitivna stran, saj prepoznavnost sploh ni več splošna avtomobilska vrлина. In če upoštevate še (spet nenavadno) notranjost ter tehnično vrhunski hibridni pogon, je jasno: tale doslej najmanjši Lexus je drugačen od vseh neposrednih tekmecev, a tudi zelo dober. ◀◀



KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	700
Navigacijski sistem	2.400

In da je tale Lexus sicer popolnoma družinski avtomobil, a na koncu vendar le namenjen bolj vsakdanji (kar običajno pomeni mestni) uporabi, kaže tudi preostanek vozila. Prtljažnik, recimo, ima pod dnom sicer dodatno, precej veliko luknjo (vanjo boste brez težav spravili prvo pomoč, dva ali tri pare rolerjev ali drsalk pa še torbo s prenosnikom), a v osnovi ni prav velik. Njegova težava je plitvost – če vanj postavite paket enoinpolitrskih steklenic (z vodo, recimo) pokonci, te segajo nad višino roloja, namenjenega pokrivanju prtljage. Dolžine in širine je tako dovolj, zalomi se pri globini.

Precej bolje se počutijo potniki. Poleg tega da je avto tih in da je vožnja zaradi dejstva, da ni klasičnih prestav, bolj udobna, je treba zapisati tudi, da se sedi dobro (želeli bi si le, da bi se dalo voznikov sedež še malo bolj spustiti), da so materiali in izdelava (pričakovano) vrhunski in da je prostora za dva odrasla spredaj in otoka zadaj dovolj – v tem Lexus ne odstopa od razrednih meril. Dovolj je tudi prostorov za drobnarije, še najbolj pa od 'lexusovstva' odstopajo merilniki. Levo od velikega merilnika hitrosti je merilnik učinkovitosti vožnje, in dokler je kazalec na njem v območju Eco? ali Charge, so obdani z modrim sijem, ki ugasne, ko zaide v območje Power. Dobro, zelena bi bila bolj logična izbira, a vseeno. S preklpom v način delovanja Sport se merilniki začnejo kopati v kičasto rdeči barvi, in ko k vsemu skupaj dodamo precej kontrolnih luči, ki so videti, kot da so prišle iz armaturne plošče prejšnjega tisočletja (recimo za tempomat, način EV ...), je končni rezultat precej 'zmeden'. Glede na to, za kakšen avtomobil in znamko gre, bi lahko japonski oblikovalci posegli po enem samem LCD-zaslону namesto merilnikov in vse potrebno izrisovali nanj, ne pa da je poleg vsega naštetega na desni strani še bel, monokromatski nizkoločljivostni LCD – ta je namenjen potovalne-



mu računalniku, a vsi podatki le-tega ob vklopu tempomata izginejo in nadomesti jih le majhen napis SET (nastavljen). Več informacij ponuja veliki zaslon, sicer namenjen tudi navigaciji, telefonskemu vmesniku bluetooth in avdiosistemu – ta zna natančneje prikazati pretok energije znotraj pogonskega sistema (majhen prikazovalnik pri merilnikih večino informacij o tem zamolči) pa tudi zgodovino porabe in regenerirane energije. Tu si boste lahko hitro ogledali, kje po nepotrebem porabljate gorivo. Upravljanje vseh

teh funkcij poteka prek krmilnika na sredinski konzoli. Ta je na prvi občutek malo neroden, a se je mogoče krmilnika hitro navaditi – vse lahko naredite le s premiki prstov, roka pa je ob tem vedno na istem mestu.

V celoti gledano tak CT200h za tiste, ki si želijo eko avtomobilske tehnologije na eni in prestižne značke na nosu na drugi strani, ni slaba izbira. Konkurence v tem razredu zdaj ni – ko pa bo, bo življenje prodajalcev CT200h postalo precej težje. ❖

TABELA KONKURENCE

MODEL	Lexus CT 200h	BMW 118i (5 vrat)	Audi A3 Sportback 1.4 TFSI (92 kW) Attraction
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni / elektromotor	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.798	1.995	1.390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	73 kW (99 KM) pri 5.200 / 60 kW (82 KM) pri 1.200	105/143 pri 6.000	92/125 pri 5.000
največji navor (Nm pri 1/min)	142 pri 4.000 / 207 pri 0-1.000	190 pri 4.250	200 pri 1.500-4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.320 × 1.765 × 1.430	4.239 × 1.748 × 1.421	4.292 × 1.765 × 1.423
največja hitrost (km/h)	180	210	203
pospešek 0-100 km/h (s)	10,3	8,7	9,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	3,9/3,7/3,8	7,9/5,1/6,1	7,3/4,9/5,8
izpusti CO ₂ (g/km)	87	143	134
cena osnovnega modela (evri)	26.900	25.600	24.100

Več kilometrov, manj emisij.

www.omv.si

Lexus CT 200h Sport Premium

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	[Toyota Adria, d. o. o.]
CT 200h:	26.900 EUR
CT 200h Sport Premium:	32.400 EUR
Testno vozilo:	35.500 EUR
Moč:	73 kW (99 KM) / 60 kW (82 KM)
Pospešek:	11,5 s
Največja hitrost:	180 km/h
Povpr. poraba:	7,1 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije(prvo leto brez omejitve kilometrov), 8 let garancije na hibridne komponente, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
redni servisi, delo, material:	1.367
gorivo	9.173
gume (1):	1.408
izguba vrednosti po 5 letih:	9.078
obvezno zavarovanje [2]:	4.200
kasko zavarovanje [2]:	3.870
Skupaj:	29.096
Strošek za prevoženi km:	0,29 EUR/km

[1] - upoštevali smo 1 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

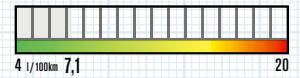
T = 11 °C / p = 1.032 mbar / rel. vl. = 36 % / Gume: Yokohama DB Decibel E70 215/45/R 17 W / Stanje kilometrskega števca: 2.216 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	11,5
402 m z mesta:	18,0
	(126 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

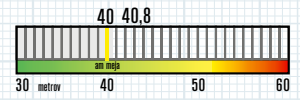
Največja hitrost
180 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	4,2
največje povprečje	9,5
skupno testno povprečje	7,1



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	0
50 km/h	56
90 km/h	60
130 km/h	64
Prosti tek	0

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	67,5
od 100 km/h:	40,8
(AM meja 40 m)	



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM BENCINSKEGA MOTORJA:

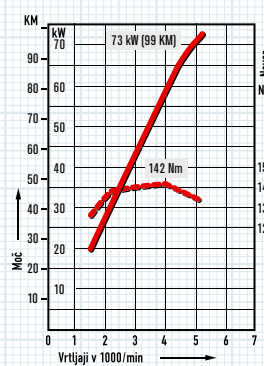
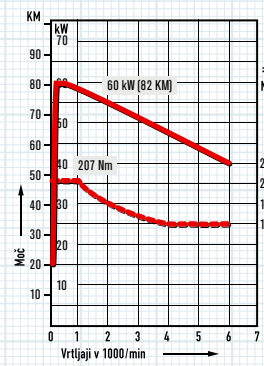


DIAGRAM ELEKTROMOTORJA:

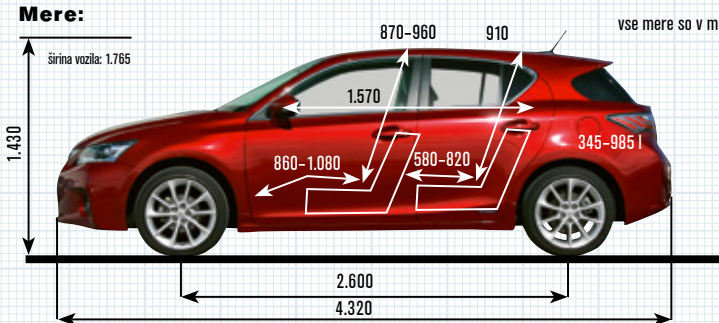


UŽITEK V VOŽNJI:

Res je, da ni športnik, in res je, da je zmogljivosti (pre)malo, a v vožnji se da uživati tudi drugače. Recimo tako, da postavljate rekorde pri porabi.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 80,5 × 88,3 mm – gibna prostornina 1.798 cm³ – kompresija 13,1 : 1 – največja moč 73 kW (99 KM) pri 5.200/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s – specifična moč 40,6 kW/l (55,2 KM/l) – največji navor 142 Nm pri 4.000/min – 2 odmični gredi v glavi [veriga] – po 4 ventili na valji. **Elektromotor:** sinhronski motor s stalnim magnetom – nazivna napetost 650 V – največja moč 60 kW (82 KM) pri 1.200–1.500/min – največji navor 207 Nm pri 0-1.000/min. **Akumulator:** nikelj-kovinsko hidridni akumulatorji – kapaciteta 6,5 Ah. **Prenos moči:** motorja poganjata prednji kolesi – neskončnostopenjski samodejni menjalnik (CVT) s planetnim gonilom – platišča 7J × 17 – gume 215/45 R 17 W, kotalni obseg 1,89 m. **Voz in obese:** kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stopalka skrajno levo) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnimi točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.370 kg – dovoljena skupna masa 1.790 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavore: ni podatka – dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km/h – pospešek 0-100 km/h 10,3 s – poraba goriva (ECE) 3,9/3,7/3,8 l/100 km, izpust CO₂ 87 g/km.



Zunanje mere: širina vozila 1.765 mm – kolotek spredaj 1.535 mm – zadaj 1.530 mm – rajdni krog 11 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.460 mm, zadaj 1.450 – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 450 – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 45 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l);
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l);
1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – kolenska varnostna blazina za voznika in sovoznika – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – Bluetooth povezava z mobilnim telefonom – večopravilni volanski obroč – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljev volanski obroč – po višini nastavljev voznikov in sovoznikov sedež – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik.

OCENA

Zunanost (15)	13	Precej športna oblika, ki ne daje slutiti ekološke vsebine.
Notranost (125)	94	Največ točk CT200h izgubi pri prtljažniku, ki je zaradi hibridnega pogona manjši.
Motor, pogon, podvozje (65)	53	Zmogljivosti niso močnejša stran tega Lexusa, se pa odlikuje po uglajenosti pogonskega sklopa pri zmernih zahtevah voznika.
Vozne lastnosti (70)	64	Precej trdo nastavljeno podvozje se dobro znajde med ovinki, slabše pa na neravninah.
Zmogljivosti (35)	30	Navor elektromotorja je kriv za to, da je Lexus živahnejši, kot bi pričakovali.
Varnost (45)	40	Opreme je veliko, z navigacijo in usnjem vred.
Gospodarnost (65)	44	Poraba goriva je seveda adut tega avtomobila, pa tudi njegova cena glede na vse, kar ponuja, ni pretirana.
Skupaj	338	Ko gledate tega Lexusa, morate imeti v glavi dvojce: da hoče Lexus tudi pri nas spadati med prestižne znamke in da je avto poln ekologiji namenjene tehnologije. Potem se tudi cena ne zdi previsoka, med uporabo pa avto kljub manjšim pomanjkljivostim več kot prepiča.

OCENA avto-magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- izdelava
- materiali
- uporabnost in poraba v mestu
- videz
- oprema
- premalo zmogljiv bencinski motor
- prtljažnik
- merilniki