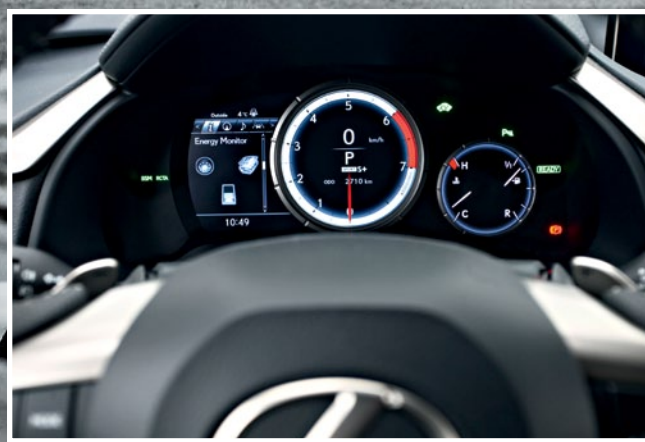




Trmasto drugačen

RX je nenavaden Lexusov prispevek za razred večjih SUV. Zanj bi res težko uporabili pri nas bolj razširjen izraz – terenec. RX je vse prej kot to, pa ne le zato, ker je hibrid.





► Lexusov RX in Mercedesov ML sta v drugi polovici devetdesetih let minulega stoletja v Združenih državah in tudi drugod skupaj utemeljila premijski razred večjih SUV. Če je bil takrat RX oblikovno precej neopazen in neizrazen, se je to zdaj v njegovi četrti generaciji kar pošteno spremenilo. Novi RX vam takoj pade v oči, ni pa nujno, da je vsakemu njegova oblika tudi všeč, zato razdvaja okuse oziroma kupce. A tak je navsezadnje tudi namen Lexusovih oblikovalcev, saj so pri tej premijski veji japonske Toyote dobili nalogo, da se bolj agresivno lotijo nastopa na trgu. Za to je bilo krivo dvoje, prodajne številke so v zadnjih letih nazadovale, saj so tekmeci postali bolj odločni, vajeti celotnega podjetja pa je prevzel Akio Toyoda, že tretji rod ustanoviteljev podjetja, z njim pa se je Toyota postavila veliko napadalnejše kot prej. RX

je najbolje prodajani Lexusov model, zato mora zanj veljati največja skrb pri prenovi. Obenem pa je model, ki je v ZDA ob Priusu nekakšna ikona hibridnega pogona, ki ga je množično uveljavil v svojem razredu, kar tudi ne gre zanemariti.

Takšen je torej splošni opis RX, naš pa je bil opremljen skorajda z vsem, kar si kupec lahko izbere. Torej kot hibrid, kar s seboj prinese oznako 450h, ter kot najbogateje opremljena različica, torej F Sport Premium. Oznaka malce zavaja, saj kaj bolj športen kot osnovna opremska različica (Finesse) tale RX ni.

Pogonsko gre torej za najmočnejšo različico, bencinskemu V6 pa pomagata dva elektromotorja. Skupna moč 313 'konj' je zgovorna, zmogljivost pa je pač tipično hibridna. Ob pospeševanju se motor drugače oglašča, seveda povsem zvezno. Na to

ima vpliv tudi zasnova združevanja moči bencinskega V6 in prednjega elektromotorja, kar poteka v brezstopenjskem menjalniku. A tak glas vsekakor moti manj kot v Priusu, ker je motor tišji, zvočna zaščita karoserije pa učinkovitejša. Kombinacija je za običajno uporabo primerna. Izkaže pa se, da je RX narejen predvsem za ameriški okus. Izbira načina vožnje z vrtljivim gumbom ob 'klasični' prestavni ročici je sicer kar v štirih stopnjah (ECO, prilagodljiva/customize, sport in sport+). Prilagajanje vpliva na delovanje pogonskega sklopa, podvozja in klimatske naprave. A večjih razlik na obnašanje v vožnji med posameznimi voznimi programi ni zapaziti, še največ se zdi, da to vpliva na nekaj manjšo povprečno porabo ob izbiri voznega profila ECO. Seveda lahko z ročico menjalnika izbiramo tudi med običajnim

IZ OČI V OČI



Saša Kapetanovič

► V mojem kratkem spoznavanju, me Lexus ni tako navdušil. Miška me niti ne moti tako zelo, ker verjamem, da se je lahko hitro navadiš. A me je motilo, da je armaturna plošča (sredinska konzola, gumbi, plastika) pravzaprav takšna kot v Aurisu. Volvo s svojim dizajnom in materiali ter Audi z ergonomijo in dovršenostjo sta daleč spredaj. Sedeži so udobni, vozi se dobro, tudi prostornost na zadnjih sedeži je dobra. ◀◀



Sebastijan Plevnjak

► Glede na to, da ne stane veliko manj kot najpomembnejši sodobni tekmeci, se z njimi težko primerja. Pred kratkim preskušena Volvo XC90 in Audi Q7 sicer nista imela hibridnega pogona, ampak glede gospodarnosti se zdita boljše, največja hitrost je občutno večja (ker je v Lexusu omejena na 200 kilometrov na uro!), tudi po prostornosti in velikosti se ne more primerjati z omenjenima. Počutje v Audiju se zdi boljše, tudi avto na splošno je bolj kompakten. Poleg tega si RX zasluži grajo za miško, ki je najbolj neposrečno stikalo za sprehajanje po osrednjem zaslonu, sploh ker imajo že skoraj vsi tekmeci površine, po katerih s prstom pišeš. Pa tudi ročica samodejnega menjalnika, ki jo premikaš po skali, kakršno so imeli samodejni menjalniki predavnimi leti, RX ne more biti v ponos. ◀◀



Vsekakor zanimiv in samosvoj videz, na katerega pa se hitro privadiš.

nom pretikanja ter programom S, za 'vmešavanje' v delovanje neskončnostopenjskega menjalnika imamo tudi dvoje prestavnih ušes pod volanom. Bolj opaznega spreminjanja karakteristik menjalnika pa tudi s temi posegi ne boste dosegli. Japonci se tu vsekakor držijo ustaljenega mnenja, da uporabniki tako ali tako ne iščejo različnih nastavitev, saj so pač kupili avtomobil s samodejnim menjalnikom. Vprašanje je le, zakaj potem sploh imamo možnosti različnih programov. A to je že druga zgodba.

Tokrat nam je pri preskušanju vreme naredilo uslugo. Sneg je prvih nekaj dni omogočil tudi preskus zmogljivosti v zimskih razmerah. Čeprav je RX zasnovan kot avtomobil s štirikolesnim pogonom, gre v običajnih razmerah vsa pogonska moč le na

prednji kolesni par. Šele spolzek teren pod zadnjimi povzroči priklop (električnega) pogona zadaj, seveda povsem samodejno glede na razmere. Obnašanje na zasneženi cesti je bilo povsem takšno, kot ga od štirikolesnega pogona pričakuješ, tudi speljevanje s spolzke podlage dobro opravi. Vodljivost tega velikega terenca je sicer kar solidna, je pa res, da nas prav nič v Lexusu RX ne spodbuja, da bi se z njim spustili v kakšne športno-dirkaške avanture po ovinkastih cestah. Vse se zdi tako, kot da je idealen za sproščeno vožnjo.

RX je v primerjavi s tekmeci seveda drugačen avtomobil. To ne velja le, če 450h primerjamo s tistimi, ki v nasprotju z Lexusom hibridnim pogonom ponujajo turbodizelske motorje. Predvsem je presenetilo to, da se predvsem pri mestni vožnji kar





pogosto zgodi, da deluje le električni pogon. A gre za kombinirano vožnjo, voznik pa ima občutek, da celoten sistem omogoča hitro polnjenje baterij med vožnjo. Če pa preklopimo na izključno električni pogon, je takšnega načina kar hitro konec. Več kot slab kilometer še vztraja, pri tem pa je treba biti precej nežen s stopalko za plin. Takšna kombinirana vožnja v mestu (samodejno izmenjevanje pogona električno-bencinskih motorjev) pa je v našem normnem krogu izkazala za dokaj varčno. Veliko težje pa je kaj privarčevati pri vožnji po avtocestah in z največjo še dovoljeno hitrostjo. Tudi zato se zdi v takšnih razmerah Lexus RX malce podhranjen, tudi s tovarniškim ukrepom, da je glede največje hitrostni konec pri 200 kilometrih na uro.

Zdaj, ko tudi tekmeči že ponujajo hibridne modele (pravzaprav so vsi priključni hibridi), pa se postavlja novo vprašanje, do kdaj bodo pri Lexusovem lastniku Toyoti še vztrajali zgolj pri običajnih hibridih. Naše izkušnje s priključnimi se zdijo takšne, da je tudi tu Lexus RX 450h na slabšem kot novi tekmeči.

Pa še o opremljenosti in uporabnosti: Lexus ponuja povsem drugačno nakupovalno izkušnjo, kot so jo navajeni kupci premijskih avtomobilov nasploh. Na njihovem ceniku je vse, kar je mogoče dobiti, strnjeno v različne opremske pakete, dodatkov skorajda ni. Na določen način je to

tudi razumljivo, saj prihajajo avtomobili k nam z Japonske in bi individualna izbira še podaljševala čakalno dobo izbranih avtomobilov. Dodatnih postavk je tako le nekaj, preštajemo jih na prste ene roke. Medtem ko se zdi počutje v potniški kabini zelo prijetno, je vendarle treba pripomniti, da so pri nekaterih postavkah Lexusovi inženirji in oblikovalci ubrali nenavadne poti. Kljub zlahtnosti notranje opreme preseneti nekaj delov iz cenene plastike. Čeprav je upravljanje vseh funkcij še kar sprejemljivo, pa se pri Lexusu ne morejo ločiti od gumba, ki je nekakšna miška za opravljanje razvedrilno-informativnih menijev. V primerjavi z vrtljivim gumbom je vsekakor precej manj natančna, že skorajda nesprejemljiva. Tudi seznam opreme elektronskih po-

močnikov za varno in udobno vožnjo je pri RX kar dolg in izčrpen. Samodejna aktivna pomoč pri zaviranju in zaznavanje ovir na cesti (PSC), opozorilnik za spreminjanje voznega pasu (LDA), sistem prepoznavanja prometnih znakov (RSA), progresivni električni volanski mehanizem (EPS), prilagodljivo vzmetenje (AVS), generator zvoka, nadzor nad vsem dogajanjem okoli vozila (sistem za zaznavanje vozil v mrtvem kotu, za približevanje vozil pri vzratnem speljevanju, vzratna kamera, kamere za 360-stopinjski nadzor, parkirna tipala) in aktivni radarski tempomat (DRCC) so najpomembnejše postavke. Ravno pri zadnji pa moramo spet pripomniti, da se Lexusovi inženirji (podobno kot Toyotini) zelo otepajo, da bi njihov tempomat zadrževal

OCENA		
Zunanost (15)	14	Vsekakor zanimiv in samosvoj videz, na katerega pa se hitro privadiš.
Notranjost (125)	109	Kombinacija nekaterih pohvalnih in drugih manj pohvalnih stvari. Udobni sedeži, a nepreprijljivo oblikovanje armaturne plošče. Dovolj prostora za potnike, manj prepričljiv prtljažnik.
Motor, pogon, podvozje (65)	58	Presenetile so pogonske zmogljivosti v snegu. Čeprav nima zračnih vzmeti, ampak zgolj prilagodljive blazilnike, je udobje zadovoljivo.
Vozne lastnosti (70)	57	Po voznosti ne zaostaja za tekmeči, a bi si želeli bolj prepričljivo obnašanje pri zaviranju.
Zmogljivosti (35)	30	Japonci in Američani ne cenijo največje hitrosti, zato jo pri Lexusu omejujejo na 200 kilometrov na uro.
Varnost (45)	43	Žal ni mogoče uporabljati aktivnega tempomata pri mestni vožnji.
Gospodarnost (65)	45	Hibridni pogon lahko gospodarejšo porabo goriva zagotavlja zgolj pri uporabi v mestni vožnji, cenovno pa se Lexus tudi že poteguje za primatec med tekmeči.
Skupaj	356	Lexus najbrž računa na drugače misleče kupce, kot je večina tistih, ki si v Evropi izbirajo tako velike terence.
OCENA 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

TEHNIČNI PODATKI		
CENA	[Toyota Adria d.o.o.]	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	91.200 EUR	
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	94.300 EUR	
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	94.300 EUR	
Moč:	230 kW (313 KM)	
Pospešek:	9,4 s	
Največja hitrost:	200 km/h	
Normna poraba:	7,6 l/100 km	
Garancija:		
3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 5 let ali 100.000 km garancije za elementa hibridnega pogona, mobilna garancija.		
Predvideni redni servisi:		
Na 15.000 km.		
STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):		
redni servisi, delo, material:	2.232	
gorivo	8.808	
gume*	2.232	
izguba vrednosti po 5 letih:	25.297	
obvezno zavarovanje AO:	3.960	
* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum		
triglav kasko zavarovanje (+B,K), AO, AO+:		
12.257		
Skupaj:		
54.786		
Strošek za prevoženi km:		
0,55 evra/km		

NAŠE MERITVE

Okolice meritev:
T = 1°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 77 % / Gume: Yokohama W Drive 235/55 R 20 V / stanje kilometrskega števca: 2.555 km

Vozne lastnosti	s
Pospeški	9,4
0-100 km/h:	16,8
402 m z mesta:	[144 km/h]

Prožnost

-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Poraba goriva	l/100 km
skupno testno povprečje	8,8 l/100 km
povprečje normnega kroga	7,6 l/100 km

4 l/100km 8,8 20

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	VL
90 km/h	57

Zavorna pot

40 46,3

30 metrov 40 50 60

od 130 km/h: 74,3
od 100 km/h: 46,3
(AM meja 40 m)

Napake med testom

Brez napak.

UŽITEK V VOŽNJI:

Velik in že zaradi tega manj okreten, daje tudi občutek, da je težak. Morda je to komu všeč, a nikakor ne spodbuja užitka v vožnji.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V6 - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 94,0 × 83,0 mm - gibna prostornina 3.456 cm³ - kompresija 11,8 : 1 - največja moč 193 kW [262 KM] pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,6 m/s - specifična moč 55,8 kW/l (75,9 KM/l) - največji navor 335 Nm pri 4.600/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva v sesalni vod.

Elektromotor: spredaj - največja moč 123 kW (167 KM), največji navor 335 Nm - zadaj - največja moč 50 kW (68 KM), največji navor 139 Nm

Sistem: največja moč 230 kW (313 KM), največji navor n.p.

Baterija: Ni-MH, 1,87 kWh

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - neskončnostopenjski menjalnik CVT - prestavno razmerje 3,137 - redukcijsko razmerje motorja 2,478 - diferencial spredaj 3,137, zadaj 6,859 - platišča 9 J × 20 - gume 235/55 R 20 V, kotalni obseg 2,31 m.

Voz in obese: križanec - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vijake vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato levitvijo, električni servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama.

Mase: prazno vozilo 2.100 kg - dovoljena skupna masa 2.715 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: 750 - dovoljena obremenitev strehe: n.p.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,7 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,2 l/100 km, izpust CO₂ 120 g/km - električni doseg (ECE) 1,9 km.

Mere:

širina vozila: 1.895

vse mere so v mm

Zunanje mere: dolžina 4.890 mm - širina 1.895 mm, z ogledali 2.180 mm - višina 1.685 mm - medosna razdalja 2.790 mm - kolotek spredaj 1.640 mm - zadaj 1.630 mm - rajdni krog 5,8 m.

Notranje mere: vzdolžnica spredaj 890-1.140 mm, zadaj 730-980 mm - širina spredaj 1.530 mm, zadaj 1.550 mm - višina nad glavo spredaj 920-990 mm, zadaj 900 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 500 mm - prtljažnik 510-1.583 l - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 65 l.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
panoramska streha	1.900
kovinska barva	1.200

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲	sedeži, položaj, ergonomija (z izjemo, glej spodaj)
▲	električni pogon
▲	prostornost
▲	poraba goriva pri mestni vožnji
▲	poraba goriva pri vožnji po avtocesti
▼	izguba spomina vseh nastavitev ob zaustavitvi
▼	miška za sprehanje po menijih infozabavnega sistema
▼	doseg električnega pogona
▼	precej visoko nameščeni sedeži
▼	omejen prtljažnik zaradi baterij pod njim

stalno hitrost avtomobila pri manj kot 40 kilometrov na uro. Lexus RX je še malo drugačen, pa čeprav je aktiven in lahko z njim vozimo v kolonah že napol samodejno, saj ohranja varnostno razdaljo pred vozilom pred nami. Res sicer do najnižje hitrosti 40 kilometrov na uro, a vklopimo ga lahko šele pri 46. Zato je skoraj nemogoče, da bi vozili tako, da našo hitrost v mestih uravnavamo s tempomatom. Nerazumljivo, predvsem glede na izkušnje pri avtomobilih številnih drugih znamk, tudi če naj bi bila varnost prvi razlog za to Lexusovo trmasto vztrajanje.

RX 450h je avtomobil, ki ne razdvaja zgolj zaradi svojega videza. Tudi glede uporabnosti je podobno. Če iščete le udoben avtomobil, ki je v nekaterih zadevah drugačen, pravzaprav tudi glede pogonskega dela, potem vam bo ugajal. Sedete vanj in po prvih nekaj prilagajanjih nikoli več ničesar v avtu ne spremenite? Potem je najbrž prava izbira. A skoraj zagotovo ni za tiste, ki si ob tem, da za svoj avtomobil odštejejo primerno količino denarja, obetajo še uporabne in učinkovite dodatke, aktivno spreminjanje nastavitev ali seveda tam, kjer je to dovoljeno doseganje večjih hitrosti. ❏

32 | www.avto-magazin.si 4 • 2016

4 • 2016 www.avto-magazin.si | 33