



Počasi je najlepše

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

» Čeprav je bila prva generacija Lexusa RX predstavljena šele pred štirimi leti, je novinec poskrbel tako za oblikovno kot tudi tehnično osvežitev. Ne glede na letnik izdelave RX z oznako h ostaja pionir v hibridni tehnologiji, saj ima pod karoserijo znova skrit en bencinski motor in dva elektromotorja. Zato je hidroelektrarna prava kulisa za vodilno fotografijo novince.

Pri zunanosti ne iščite revolucije. Še vedno ostaja konservativno oblikovan SUV, ki se od predhodnika loči predvsem po novih svetilih in dinamičnejših potezah. Novi so prednji žarometi, katerih kratek snop je v LED-tehnologiji, in se s pomočjo tehnologije I-AFS obračajo do 15 stopinj proti notranjosti ovinka, nekaj dinamike pa

prispevajo tudi zadnje luči, ki se pod prozorno zaščito razlivajo daleč proti bokom avtomobila. In če mislite, da je ošiljen nos avtomobila prikrašan za prednje spojlerje zaradi večjega vhodnega kota pri terenski vožnji, vas moramo razočarati. Lexus RX ne mara blata in makadama, pač pa ima visok nos bolj zaradi učinkovitejšega drsenja zraka okoli karoserijskih potez. Lexusov športni terenec ima kljub 10 milimetrom prirastka v dolžino, 40 milimetrom večje širine, 15 milimetrom izdatnejše višine ter 20 milimetrom radodarnейše medosne razdalje v primerjavi s predhodnikom skromen količnik zračnega upora - le 0,32.

Seveda bo ljubiteljem Lexusov (in s tem v širšem pomenu tudi Toyot) takoj šla v nos

trditev, da je Lexus RX 450h eden najpočasnejših 300-kojskih avtomobilov, ki smo jih imeli na testu. Po tovarniških podatkih je končna hitrost tega hibridnega avtomobila le 200 km/h, mi smo mu na meritvah izmerili 9 km/h več. To je rang Renaulta Clia 1.6 GT ali - če ste ljubitelji japonskih avtomobilov - Toyote Auris 1.8, ki imata več kot pol manj moči. Toda poglejte podatek o pospešku: od 0 do 100 km/h pospeši v zgolj 7,8 sekunde (8,2 s Sašom za volanom). Volkswagen Touareg mora imeti pod motornim pokrovom vsaj 4,2-litrski motor V8, da se lahko kosa s temi številkami, poleg tega pa ne gre zanemariti dejstva, da ob tem Lexus RX 450h porabi povprečno okoli 10 litrov neosvinčenega bencina, Touareg pa

Trditev, da se je z 220-kilovatnim (skoraj 300-kojskim) avtomobilom najlepše peljati v mestnem vrvežu, nam gre težko z jezika. A dejstvo je, da je Lexus RX 450h eden najpočasnejših mišičnjakov pri polnem plinu, hkrati pa rekorder v udobju pri mestni vožnji.

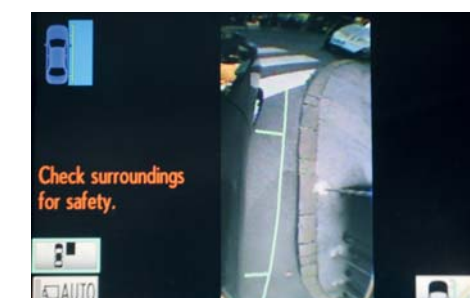
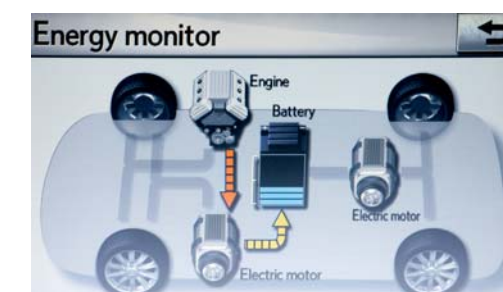
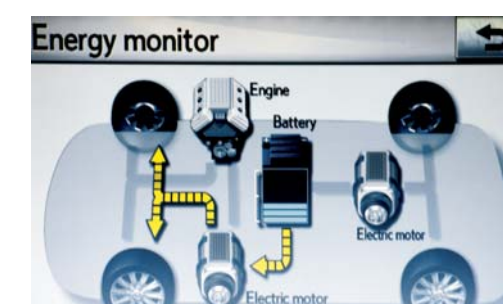
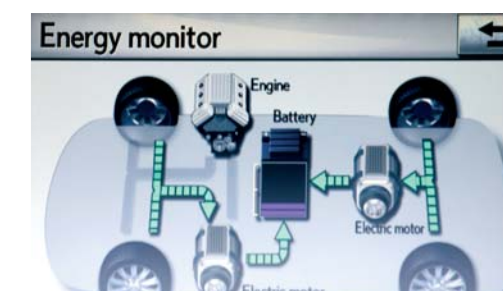
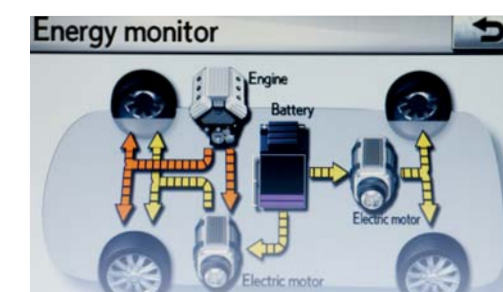
gotovo več kot 15. Konkurenčnejši v smislu navora in porabe bi bil Porsche Cayenne s trilitrskim dizelskim motorjem, vendar bi vas vsakodnevno razveseljeval tudi z več tresljaji, večjim hrupom in predvsem bistveno večjim izpustom CO₂ v ozračje. Porsche Cayenne Diesel odda 244 g CO₂ na kilometer vožnje, Lexus RX 450h pa zgolj 148. Premajhna razlika? Mogoče, če nimate otrok (ki bi jim vsi radi zapustili čim lepši svet) in če ne plačujete davka na onesnaževanje (države bodo v prihodnosti vedno bolj obdavčevale luksuzne, potratne in s tem ekološko spornejše avtomobile). Strokovnjaki pravijo, da je vsak gram pomemben, zato se Lexus v vsakem primeru zavihti med najboljše.

Najprej moramo razčistiti nekaj osnovnih stvari, da sploh lahko nadaljujemo z razpredanjem o ekološki naravnosti. Brez kančka slabe vesti lahko ugotovimo, da pri Lexusu (Toyoti) v napredni tehnologiji orjejo ledino, hkrati pa ne moremo trditi, da je njihova pot prava. Tudi njihovi strokovnjaki so pri napovedih, ali je kombinacija bencinskega motorja z notranjim zgorevanjem in elektromotorja

(pravzaprav elektromotorjev) prava, zelo pazljivi. Mogoče, pravijo, še več pa je tistih, ki trdijo, da je to le neka vmesna pot do popolnoma električnega avtomobila oziroma takega, ki bo prek gorivnih celic uporabljal zgolj ekološko najsprejemljivejši vodik. In drugo dejstvo je, da bi za naš planet naredili veliko več, če bi kupili Yaris 1.4 D-4D, saj je v celem ciklusu (torej od načrtovanja do proizvodnje in poznejše razgradnje) veliko sprejemljivejši od Lexusa RX 450h. A če želite vrhunske zmogljivosti in zavidajoče udobje (česar Yaris ne ponuja), ste z Lexusom najbližje znanem. Obstajajo samo potratnejši tekmeči, saj so tudi prestižni turbodizli preverjeno žejni.

Lexus RX 450h ima 3,5-litrski bencinski motor V6, ki je prilagojen skromni porabi. Inženirji so pri njem uporabili tako imenovan Atkinsonov princip, ko zaradi kratkega sesalnega dela cikla motor le kratko in globoko zajame sapo ter jo čisto počasi spusti nazaj v izpušni sistem. Tam se del izpušnih plinov (ohlajenih z 880 na 150 stopinj Celzija!) preusmeri nazaj v motor, ki tako prej doseže delovno temperaturo in zmanjšuje količino izpušnih

| Lexus RX 450h Sport Premium



plinov. V primerjavi s predhodnikom so tudi izgube energije pri prenosu manjše, zato se v Lexusu hvalijo, da je novinec v primerjavi s starejšim RX 400h pridobil 10 odstotkov moči ob 23-odstotni manjši porabi goriva. Iz prve roke lahko ugotovimo, da moči res ne primanjkuje, čeprav bi si pri večji hitrosti zaželeli več poskočnosti. Nad 130 km/h, ki je tako ali tako hitrostna omejitev na slovenskih avtocestah, se Lexus RX 450h že napreza, saj kombinacija 2,2-tonskega avtomobila (teža praznega avtomobila!) in neskončnostopenjskega menjalnika ne deluje več tako suvereno, kot bi za 300 iskrih pričakovali. Zato se boste poslovneži, ki pogosto križarite po Nemčiji, vozili med počasnejšimi SUV-i, boste pa navdušeni nad poskočnostjo pri manjši hitrosti, ko zavijajo rokave bencinski motor in oba elektromotorja. RX 450h namreč samodejno zažene, ugaša in preklaplja motorje glede na način vožnje ali stanje akumulatorja, zato s



elektromotor. Ko potrebujete več moči ali je podlaga pod kolesi spolzka, se neslišno zbudi še drugi elektromotor (in s tem se zgodi še štirikolesni pogon E-FOUR, katerega navor se med prednji in zadnji kolesni par razdeli v razmerju od 100 : 0 do 50 : 50), pri polnem plinu ali večji hitrosti pa priskoči na pomoč še bencinski motor. Sistem deluje tako uglajeno in brez tresljajev, da pri zmerni glasbi v notranjosti ne

Če pogledate na oceno užitka med vožnjo, boste opazili, da moramo RX-a ocenjevati z dveh vidikov: udobnostnega in dinamičnega. Udobje je vrhunsko, sploh pri električnem pogonu. Takrat boste prav uživali v tišini, ki jo zagotavlja neslišni pogon in vrhunska zvočna izoliranost. Brez dvoma govorimo o prvaku. Potem malce pritisnete na plin in se čudite, zakaj je neskončnostopenjski menjalnik tako glasen pri svojem delu. Nekateri sicer pravijo, da je tak menjalnik (ki je vedno

“Lexus RX 450h ne potrebuje dodatnega električnega polnjenja, pač pa le bencin.”

tem hibridnim avtomobilom nimate nič več dela kot s klasičnim SUV-om. Če se po mestu vozite počasi, vas bo vsaj nekaj kilometrov poganjala le elektrika, saj v idealnih pogojih deluje samo en oziroma dva elektromotorja. Lexus RX 450h ima 650-voltni elektromotor s 123 kilovati (167 'konji'), ki bencinskemu motorju pomaga poganjati prednji kolesni par, zadnji par pa v najboljšem primeru dobi 50 kilovatov oziroma 68 'konjev', ki jih zagotovi drugi elektromotor. Akumulator (288-voltni Ni-MH) je samo eden, narejen iz treh 'blokov' in postavljen pod zadnjo klop. Elektromotorja pa lahko delujeta tudi kot generatorja, zato z regenerativnim zaviranjem vedno znova polnita pešajoči akumulator. Zapleteno? Tehnično mogoče, uporabniško pa je Lexus pravi avtomobil za dedke, saj vse omenjene sisteme RX upravlja popolnoma samostojno in neodvisno od voznika. Če je energije v akumulatorju dovolj in so izpolnjeni določeni pogoji, potem dela samo en

boste slišali, kdaj dela s pomočjo bencina in kdaj le na elektriko. Pri spuščeni stopalki za plin ali zaviranju bo sistem samodejno začel shranjevati energijo, saj bo odvečno energijo (ki sicer izpuhti v obliki odvečne toplote) znova kopicil v akumulator. Zato Lexus RX 450h ne potrebuje vtičnic in dodatnega električnega polnjenja, saj se sistem pri vsaki vožnji vedno znova obnavlja. Vožnja z njim je prava poezija: nalijete bencin in se vozite in vozite, saj elektromotorja zmanjšujeta porabo bencinskega šestvaljnika. Če bi sodili po izkušnjah, bi dejali, da boste z umirjeno vožnjo porabili okoli 8 litrov neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov, pri običajni pa zgolj okoli 10 litrov - obljubljenih dobrih šest litrov pa bi le stežka dosegli. Najbolj razveseljujoče je, da je RX 450h najmanj potraten po mestu, torej prav tam, kjer so tekmeči dobesedno požiralniki. In če pomislimo, da večino življenja preživimo med križišči, je to lepa popotnica za hibrid.

v pravi prestavi!) najidealnejši tip prenosa moči, mi pa ugotavljamo, da že zaradi hrupa (če se vozite s sodobnejšim mestnim avtobusom, potem veste, da je slišati kot drseča sklopka) ne more biti idealen. Hibridni RX ima še možnost sekvenčnega načina prestavljanja, saj so tehniki elektronsko določili šest prestav. Pravijo, da je boljši pri dinamičnejši vožnji in pri posebnih razmerah na cesti, kot je dolgotrajen klanec navzdol ali polno naložen avtomobil. Žal ni nič od tega res: užitka ni nič več kot pri samodejnem prenosu, za vožnjo po klancu navzdol pa je druga prestava predolga (in prva prekratka), da bi bila res uporabna. Podobna zgodba je pri podvožju. Novi 450h ima v primerjavi s predhodnikom dodelano prednjo premo (novi blažilniki, nova geometrija vpetja, močnejši stabilizator) in drugačno zadnjo (odslej se hvali z večvodilno). Skupaj z električno gnanim servovolantom (majhna poraba goriva, čeprav moramo ob tem pohvaliti skromen obračalni krog),



varčnimi gumami (ki skrbijo bolj za majhno porabo kot za lepljenje pri vožnji skozi ovinke) in premehkim podvozjem boste kmalu nehali škripati po ovinkih, saj nima ne smisla in ni v užitek. Tristo konjičkov v Lexusu je bolj zato, da hitro prehitite mečkače, potem pa zopet umirjeno po omejitvah proti cilju. To pa tako ali tako v današnjih časih številnih preverjanj prekoračitev hitrostnih omejitev ni napačna strategija, kaj pravite?

Zato se raje posvetimo udobju. Ko se približate avtomobilu, elektronika prepozna lastnika in mu ob popolni osvetljenosti notranjosti in bokov omogoči vstop v avtomobil zgolj z dotikom kljuke na vratih in ključem v žepu. Tudi zagon avtomobila, ko se sedež in volanski obroč znova približata na idealno prednastavljeno razdaljo, je mogoč le s

| Lexus RX 450h Sport Premium

pomočjo gumba. Pravzaprav je tako imenovani sistem pametnega ključa zelo podoben tistemu pri Renaultu, le da so Francozi še za korak boljši. Pri Lexusu moraš pritisniti na označeno mesto na kljuki, da se zopet zaklene, pri Renault le odideš in sistem bo ob zvočnem signalu sam poskrbel, da se avtomobil zaklene. V notranjosti Lexusa si lahko omislite vrhunski sistem Mark Levinson Premium Surround System, ki prek 15 zvočnikov omogoča poslušanje glasbe, ki si jo predhodno naložite na trdi disk (HDD z 10 Gb spomina). Edina črna pika gre radijskemu sprejemniku, ki ob slabšem sprejemu kmalu razobesi belo zastavo in začne neprijetno piskati, kar se celo v najcenejših avtomobilih ne dogaja več. Vsaj ne na tako neprijeten način. Še huje je z zvočnimi opozorili: če je voznik raztresen in ne dela pravilno, ga avtomobil na to opozori. Lahko je prijeten zvok ali neprijeten, ki te ob nenamerni napaki spravi v slabo voljo. RX 450h neprijetno opozarja in s tem nehote dvigne krvni tlak, da bi mu ... Čeprav teoretično ni kriv. Bili pa smo navdušeni nad 8-palčnim barvnim zaslonom LCD, s pomočjo katerega si lahko nazorno ogledate, kaj se dogaja z navigacijo, avtomobilom (nastavitve in servisiranje), prezračevanjem in radijem. Da pa zaslon ni poln prstnih odtisov in armaturna plošča nima veliko gumbov, je pripisati novemu vmesniku, ki deluje po principu računalniške miške. Ko kursor postavite na zeleno ikono, potrdite z levim ali desnim gumbom, ki imata enako funkcijo (zato je primeren tudi za sovoznika, ko se navadi delati z levico). Na začetku se vam bo sistem zdel malce čuden, nato pa se ga boste navadili, saj je preprost pri uporabi, zaradi dodatnih gumbov Menu in Navi pa boste zlahka prišli do osnovne strani (če ste se izgubili v sistemu) oziroma navigacije, če ste, denimo, spremenili radijsko postajo. Z radijem in telefonom (bluetooth) boste upravljali prek volanskih tipk,





Težko boste kupili udobnejše prevozno sredstvo, še težje boste iskali pri tekmejih avtomobil s tremi motorji. Pri hibridnem sistemu imajo nekateri sklopi tudi 5-letno garancijo (oziroma 100 tisoč kilometrov), sicer pa se servisirajo v okviru rednih servisov na 15 tisoč kilometrov. Koliko so vzdržljivi, vam težko

tempomatu pa boste ukazovali prek obvolanske ročice. Seveda toplo priporočamo še dve pomagali, projekirni zaslon (bolj znan kot Head-Up Display) in kamere. Na vetrobranskem steklu se vam bo prikazovala trenutna hitrost in podatki o navigaciji, ki so povsem nemoteči za vožnjo, dve kameri pa vam bosta pomagali pri vzratni vožnji in bočnem parkiranju. Lexus RX 450h ima namreč kameri skriti v kromu nad zadnjo registrsko tablico in v spodnjem delu desnega vzratnega ogledala. Presenečenje: sistem deluje izvrstno tudi ponoči (odlična osvetlitev!), zato se po večerji ni treba opirati le na parkirna tipala. Če smo dejali, da sta prednja sedeža zelo udobna (suhci bi si želeli več bočnih opor, a verjamemo, da bi bile za Američane moteče), je podobno na zadnji klopi. Prostora je dovolj tudi za odrasle, prtljažnik pa lahko povečuje

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	1.100

mo tudi z vzdolžno pomično zadnjo klopjo v razmerju 40 : 20 : 40. Preklop naslona je mogoče le z eno roko (in enim gumbom), vendar pa prtljažnik takrat ni povsem raven. Domovanje prtljage je zelo lepo obdelano, mogoče celo preveč nobel, saj se prevleke začnejo kmalu cufati, čeprav ste v njih vozili le potovalke.

povemo, bi pa RX-a 450h zlahka sprejeli med supertestnike. Po kakovosti izdelave bi dejali, da ne bo težav, saj je edino gumica pri nožni stopalki za parkirno zavoro dvakrat padla iz ležišča, vse drugo je delovalo vrhunsko. Ali hibridno tehnologijo (že) potrebujemo, ali je po štirih letih dovolj preverjena in ali se izplača doplačati zanjo, pa presodite sami. ❄❄

Tabela konkurence

MODEL	Lexus RX 450h	BMW X5 xDrive30i	Mercedes-Benz ML 350	Volvo XC90 3.2 AWD Kinetic
motor (zasnova)	6-valjni - bencinski + elektromotorja	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	3.456	2.986	3.498	3.192
največja moč (kW/KM pri 1/min)	183/249 pri 6.000 (123/176 pri 4.500, 50/86 pri 4.610-5.120)	200/272 pri 6.650	200/272 pri 6.000	175/238 pri 6.200
največji navor (Nm pri 1/min)	317 pri 4.800 (335 pri 0-1.500, 139 pri 0-610)	315 pri 2.750	350 pri 2.400-5.000	320 pri 3.200
dolžina × širina × višina (mm)	4.770 × 1.885 × 1.720	4.854 × 1.933 × 1.776	4.781 × 1.911 × 1.815	4.800 × 1.900 × 1.740
največja hitrost (km/h)	200	210	225	210
pospešek 0-100 km/h (s)	7,8	8,1	8,4	9,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/6,0/6,6	13,7/8,2/10,2	14,9/9,0/11,2	17,1/9,1/12,0
cena osnovnega modela (evri)	64.700	59.750	61.350	48.700

Tehnični podatki

CENA:	(Toyota Adria d. o. o.)
RX 350:	58.000 EUR
RX 450h Sport Premium:	82.800 EUR
Testno vozilo:	83.900 EUR
Moč:	220 kW (299 KM)
Pospešek:	8,2 s
Največja hitrost:	209 km/h
Povpr. poraba:	10,6 l/100 km
Garancija:	5 let ali 100.000 km splošne garancije, 5 let ali 100.000 km garancije na hibridne komponente, 3 leta mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za pranjevenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 15.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	2.200	obvezno zavarovanje (2): 5.025
gorivo	12.105	kasko zavarovanje (2): 11.273
gume (1):	3.210	
izguba vrednosti po 5 letih:	24.390	Skupaj: 57.503
		Strošek za prevoženi km: 0,58 EUR/km

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

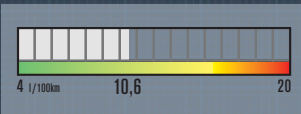
NAŠE MERITVE

T = 27 °C / p = 1040 mbar / rel. vl. = 33 % / Gume: Dunlop SP Sport MAXX 235/55/R 19 V / Stanje kilometrskega števca: 7317 km

Vozne lastnosti	s
Pospeški	8,2
0-100 km/h:	16,0
402 m z mesta:	(147 km/h)

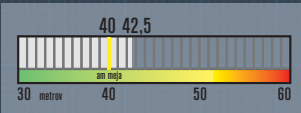
Prožnost	s
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna	

Največja hitrost	209 km/h (Izbirna ročica v položaju D)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	12,2
skupno testno povprečje	10,6



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	0.
50 km/h	50
90 km/h	58
130 km/h	64
Prosti tek	0

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	73,1
od 100 km/h:	42,5
	(AM meja 40 m)



Napake med testom	brez napak
-------------------	------------

DIAGRAMA ELEKTROMOTORJEV:

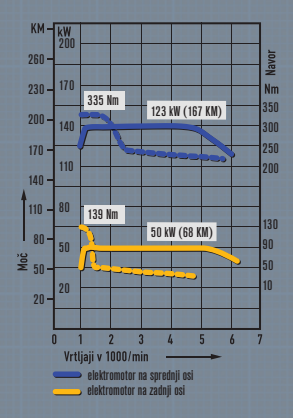
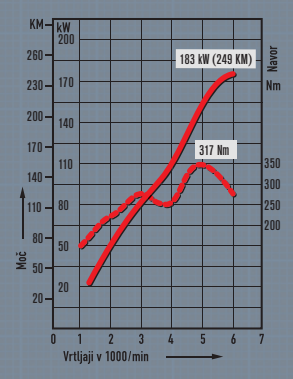


DIAGRAM MOTORJA:



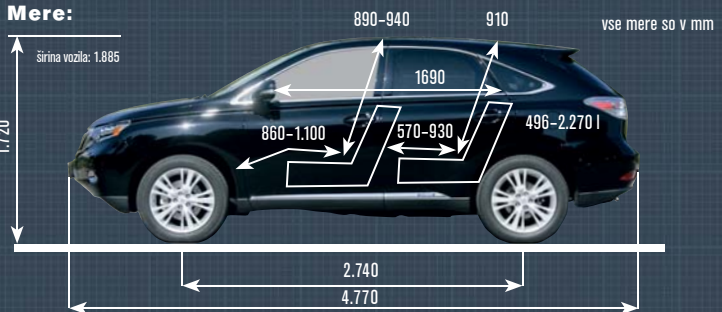
UŽITEK V VOŽNJI:

☺ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹
Za tiha mestna potepanja dobi šestico, saj je udobje res vrhunsko, za vožnjo po ovinkih pa dvojko, saj je kombinacija volanskega sistema/gum/podvozia/menjalka kljub izdatni moči premalo uživaska. Zaključek bo kratek: povprečje.

I Lexus RX 450h Sport Premium

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 94,0 × 83,0 mm - gibna prostornina 3.456 cm³ - kompresija 12,5 : 1 - največja moč 183 kW (249 KM) pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,6 m/s - specifična moč 53,0 kW/l (72,0 KM/l) - največji navor 317 Nm pri 4.800/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj. **Elektromotor na sprednji osi:** sinhronski motor s stalnim magnetom - nazivna napetost 650 V - največja moč 123 kW (167 KM) pri 4.500/min - največji navor 335 Nm pri 0-1.500/min. **Elektromotor na zadnji osi:** sinhronski motor s stalnim magnetom - nazivna napetost 288 V - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4.610-5.120/min - največji navor 139 Nm pri 0-610/min. **Alumulator:** nikelj-kovinski hidridni akumulatorji - nazivna napetost 288 V - kapaciteta 6,5 Ah. **Prenos moči:** motorji pogonjajo vsa štiri kolesa - elektronsko nadzorovan neskončnostopenjski samodejni menjalnik (E-CVT) s planetnim gonilom - platišča 8J × 19 - gume 235/55 R 19 V, kotalni obseg 2,24 m. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj pomožni okvir, posamični obesi, vzmetni nogi, trkotni prečni vodili, stabilizator - zadaj pomožni okvir, posamični obesi, večvodilna prema, vzmetni nogi, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hijlene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (skrajno leva stopalka) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2.205 kg - dovoljena skupna masa 2.700 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2.000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - poraba goriva [ECE] 6,3/6,0/6,6 l/100 km, izpust CO: 148 g/km.



Zunanje mere: širina vozila 1.885 mm - kolotek spredaj 1.630 mm - zadaj 1.620 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.560 mm, zadaj 1.530 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 500 - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 65 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 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: varnostna blazina za voznika in sopotnika - stranski varnostni blazini za voznika in sopotnika - varnostna blazina za zaščito kolen voznika - zračni zavesi spredaj in zadaj - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - ksenonski žarometi - dežno tipalo - električen servo volan - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - potovalni računalnik - radio, CD-predvajalnik, CD-zmenjalnik in DVD-predvajalnik - prostorski avdio sistem s 15 zvočniki - navigacijski sistem - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - kameri zadaj in na boku za pomoč pri parkiranju - tipala za pomoč pri parkiranju spredaj in zadaj - prednje megle - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - prikazovalec podatkov na vetrobranskem steklu - ogrevana, prežračevana in električno nastavljava usnjena sedeža spredaj - deljiva zadnja klop - voznikov in sovoznikov sedež nastavljev po višini - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	13	Veliko opaznejši kot njegov predhodnik (sploh prednji del), a še vedno sivo povprečje.
Notranost (125)	109	Ceprav ima pod zadnjimi sedeži akumulator, je notranost prav tako prostorna kot pri tekmejih. Vrhunsko udobje pri mestni vožnji!
Motor, pogon, podvozie (65)	52	Pogonski sklop postane glasen pri večjih hitrostih, za več udobja si omislite zračno vzmetenje.
Vozne lastnosti (70)	57	Pri voznih lastnostih imajo inženirji še prostor za izboljšavo. Da dinamičnost ne gre na račun udobja, dokazujejo Cayenne, XC90, ML ...
Zmogljivosti (35)	29	Pospeški in prožnost kot pri zmogljivem turbodizlu, a za tako moč skromna končna hitrost.
Varnost (45)	42	Ima kar 10 varnostnih blazin, ESP pa projekirni zaslon pa aktivne žaromete, nima pa opozorila za mrtve kote, aktivnega tempomata ...
Gospodarnost (65)	40	Navdušujoča poraba (ki je bliže turbodizlom kot motorjem V8), povprečna garancija in razmeroma visoka cena.

Skupaj **342**
Všečen in dobro narejen avtomobil, ki je glede voznosti zelo prijazen do voznika. Skratka: kljub trem motorjem z njim ni dodatnega dela. Navduši predvsem pri mestni vožnji, ko dela samo elektromotor (oziroma oba elektromotorja), ostaja pa malce grenak priokus glede zmogljivosti pri večjih hitrostih in vzdrževanju starejšega avtomobila. A za to bi potrebovali vsaj supertest, kajne?

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ dinamičnejša zunanost
- ▲ poraba goriva (za velik bencinski motor)
- ▲ enostavnost upravljanja
- ▲ pameten ključ
- ▲ udobje in uglasjenost pri manjši hitrosti
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ vzdolžno pomična zadnja klop
- ▲ projekirni zaslon (Head-Up Display)
- ▲ predalnik v sredinski konzoli
- ▼ glasnost (menjalnik) pri večji hitrosti
- ▼ majhna končna hitrost
- ▼ cena (tudi glede na RX 350)
- ▼ lega na cesti pri dinamičnejši vožnji
- ▼ nadležno piskanje pri raztresenem vozniku
- ▼ delovanje radia pri slabšem sprejemu
- ▼ občutljiva prevleka v prtljažniku