

Lexus RX 350

Autor: autowizja.pl

Japoński koncern, Toyota Motor Corporation pod koniec lat osiemdziesiątych zdecydował się na wprowadzenie na rynek nowej marki. Auta pod patronatem Toyoty miały stać się konkurencją dla koncernów wielkiego formatu, takich jak BMW, Jaguar czy Mercedes. Nie bez powodu marce nadano nazwę Lexus. Już samo jej brzmienie w klarowny sposób nakreśla potencjalnym klientom wysoką jakość auta. Klasa tych samochodów kojarzona jest z niebywałą elegancją, szykiem i oczywiście luksusem. Choć Lexus trwa na rynku dopiero od dziewiętnastu lat, nie sposób się nim nie zachwycić. Silną pozycję wypracował sobie dzięki takim modelom jak LS 400, SC 300 czy odznaczającym się z szeregów włoskim designem GS 300. W 1996 roku pojawił się pierwszy SUV Lexusa, LX 450, będący luksusową wersją Toyoty Land Cruiser J80. W naszym teście skupimy się jednak na nieco młodszym modelu RX 350.

STYLISTYKA

O czym marzą kierowcy? Nie trudna do rozszyfrowania sprawa. Co jest gwarancją tego sukcesu? Ewidentnie - piękne auto. Tą potrzebę w pełni zaspokoi testowany przez nas Lexus RX 350, oddziałujący w sposób doskonały na wszystkie zmysły. Nie sposób zarzucić błędów w majestatycznym projekcie RX'a. Nowa stylistyka auta do złudzenia przypomina swojego poprzednika. Nieznaczne odświeżenie wyglądu zewnętrznego przyczyniło się do zachowania klasycznych kształtów nadwozia. RX nie zmienia się, zatrzymując tym samym część swojej historii. Nadal wybitnie wyróżnia się swoim wyrafinowaniem i stylem. Sylwetka klasycznego SUV'a zapewnia autu świetne właściwości jezdne. Wysoki prześwit staje się istotną kwestią zwłaszcza dla naszych rodaków, umożliwiając pokonywanie wysokich krawężników i dziur.

Aerodynamiczna konstrukcja dba o stabilność na drodze. Sferyczny projekt zderzaka przedniego, maski i szyby przedniej stanowią zintegrowaną kompozycję. Głębię karmazynowego lakieru łamie rozległa chromowana atrapa. Do elementów poprawiających stylistykę można zaliczyć również kuszące blaskiem chromu klamki oraz imponujące felgi. Kształt ksenonowych reflektorów przednich dodaje autu drapieżności. Masywny tył zdobi charakterystyczna lotka oraz białe klosze świateł tylnych. Cała struktura Lexus'a nadaje mu właściwości sportowo - rekreacyjnych.

WNĘTRZE

Prestiżowe wykonanie wnętrza modelu RX nie budzi żadnych wątpliwości. Szczególną dbałość o szczegóły wykazuje koncern Lexusa. Pełne przepychu, bogate wyposażenie wersji Prestige do główna zasada samochodów tej klasy. Kabina pasażerska jest jednym słowem rajem dla ducha i ciała. RX uśmierzy ból codziennych obowiązków, zminimalizuje stres, przyczyni się do zrelaksowania, da możliwość odprężenia zarówno za kierownicą jak i na każdym miejscu. Tu mieści się luksus, który się ceni. Dostojna czerń dominująca w testowanym modelu w połączeniu z solidnym wykonaniem wzbudza podziw.

Zacna konsola centralna oferuje maksimum możliwości. Znajdujący się w niej ciekłokrystaliczny, kolorowy ekran dotykowy skupia w sobie całą zaawansowaną technologię. To urządzenie pełni funkcję interaktywnego źródła informacji. Pozwala sterować m.in. systemem audio oraz nawigacją, wyświetla temperaturę zewnętrzną, średnie zużycie paliwa od ostatniego tankowania, aktualne zużycie paliwa i odległość przebyta od początku podróży. W ten sposób możemy również obsłużyć dwustrefową klimatyzację automatyczną. System Advanced Climate Control reguluje temperaturę, wilgotność i jakość powietrza w kabinie samochodu. Filtry automatycznie oczyszczają z zanieczyszczeń wpadające do kabiny powietrze, w tym z kurzu i pyłków. Zaletą tego sprzętu jest możliwość sterowania prawie całym autem. Panel wyboru systemów znajduje się tuż pod ekranem. Wyświetlacz RX'a oferuje jeszcze jedną, iście atrakcyjną możliwość. Przy pomocy systemu Parking Assist Monitor, po wrzuceniu wstecznego biegu wyświetlony zostaje widok z tyłu samochodu.

Lexus jest perfekcyjnie wyciszony. Izolacja dźwiękowa zastosowana w aucie, za przyczyną której w kabinie pasażerskiej można zapomnieć o pracy silnika, stanowi wzór dla innych modeli. O jakość dźwięku wydobywającego się z zestawu jedenastu głośników zadbała firma Mark Levinson, która zaprojektowała system audio specjalnie dla Lexus'a. Dzięki temu niemal niedostrzegalny jest poziom zniekształceń dźwięku. Dodatkowo auto posiada praktyczną zmieniarke na sześć płyt. W pełni zautomatyzowany Lexus obsługiwany jest w dużej mierze przez elektronikę. Poczynając od szyb i lusterek a kończąc na bardziej zaawansowanych technologiach np. regulacji wysokości zawieszenia. Wnętrze bogate jest w dystygowane drewno pokryte kilkoma warstwami lakieru oraz aluminium. Dzięki tym dodatkom auto nabiera spektakularności.

Precyzja spasowania jest poza dyskusją. Idealne szwy łączą elementy czarnej skóry. Materiał ten wypełnia RX a po brzegi: drzwi, wielofunkcyjna kierownica wyposażona w przyciski obsługi radia i tempomat, podłokietniki no i oczywiście fotele. Pasażerowie błogo wtapiają się w siedziska gwarantujące wysoki komfort i trzymanie boczne. Regulacja foteli kierowcy i pasażera odbywa się w ośmiu płaszczyznach w sposób automatyczny. Przednie fotele są dodatkowo podgrzewane. Do dyspozycji mamy kilka poziomów natężenia ciepła. Pasażerowie z przodu mogą oprzeć ręce na dwóch oddzielnych podłokietnikach. Pomiędzy fotelami znajduje się spory schowek otwierany i zamykany przy pomocy dwóch oddzielnych przycisków. Kierowcy ułatwiono zajmowanie swojej pozycji poprzez automatycznie regulowaną i wysuwaną kierownicę, która po wyłączeniu silnika podnosi się zwiększając ilość miejsca. Nad głowami podróżujących z przodu rozpościera się szyberdach. Tylna kanapa jest dzielona i oferuje opcje składania w trzech różnych konfiguracjach. Jej wielofunkcyjność zapewnia zatem możliwość przewożenia rozmaitych przedmiotów.

Lexus jako pierwszy zastosował również technologię Optitron, polegającą na dostosowywaniu się intensywności podświetlenia zegarów do zmieniającego się natężenia światła słonecznego. RX 350 posiada stały napęd 4x4. Wyposażony jest w systemy ABS, TRC i VSC. Kabina auta została skonstruowana tak, by w razie uderzenia pochłaniała wytwarzaną energię. Podróżujących chronią poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, poduszki boczne w oparciach foteli przednich, boczne kurtyny powietrzne, oraz poduszka chroniąca kolana kierowcy. Wysoki próg załadunku ze względu na obecność koła dojazdowego pod jego podłogą może sprawiać trudności. W tym samym miejscu znajdują się dodatkowo niewielkie schowki na drobniejsze przedmioty. Pojemność bagażnika wynosi 439 l. To delikatne niedopatrzenie koncern zrekompensował stosując automatyczną klapę otwieraną pilotem, która zamyka się przy pomocy przycisku na niej. Ponadto uaktywniona może się zatrzymać, w przypadku, gdy coś przeszkadza w jej zamknięciu. Lexus dla swoich klientów nie szczędzi żadnych wygód.

SILNIK

Pod maską testowanego modelu znalazł się benzynowy silnik o pojemności 3,5 litra i mocy 276 KM. Jest to podstawowa jednostka napędowa dostępna w RX-ie. Sześciocylindrowy, widlasty motor zaskakuje wysoką kulturą pracy oraz osiąganymi. Sprint do 100 km/h zajmuje niecałe 8 sekund, a prędkość maksymalna wynosi równe 200 km/h. Gorzej przedstawia się sprawa ze spalaniem. Lexus w mieście spali bez najmniejszych problemów ponad 16 l/100 km. W trasie apetyt spadnie do równych 10 litrów, a w cyklu mieszanym wyniesie ok. 12,5 l/100 km. Jak widać spalanie nie należy do najmocniejszej strony Lexusa. Niestety nie ma nic za darmo. Chcąc cieszyć się zadowalającą dynamiką trzeba płacić. Jednak dla bardziej oszczędnych producent przewiduje wersje hybrydowe, które będą znacznie tańsze w eksploatacji.

PODSUMOWANIE

Lexus to idealny wybór dla rodziny pokonujące długie trasy. Przejechanie kilkuset kilometrów nie powinno zmęczyć nikogo prócz pasażera tylnej kanapy siedzącego na środku. Tu producent bardziej skupił się na wygodzie dla dwóch osób.

Prowadzenie RXa jest równie przyjemne. Zawieszenie dobrze tłumi i wybiera wszelkie nierówności. Mniej pewna staje się jazda w ciasnych zakrętach. Wtedy nadwozie ma tendencję do mocnych przechyłów, co zmniejsza poczucie bezpieczeństwa.

Lexus RX to typowy luksusowy SUV do przemieszczania się wyłącznie po cywilizowanych drogach. O zjeździe z twardych nawierzchni i małą zabawę w off-road możemy tylko pomarzyć. Auto nie jest wyposażone w żadne "wspomagacze" terenowe typu reduktor czy stały napęd na cztery koła. Jedyne czym dysponuje to automatycznie dołączany napęd tylnej osi i zmiana wysokości prześwitu. To niestety nie wystarczy. Przecież nie można mieć wszystkiego.

Decydując się na zakup "terenowego" Lexusa musimy liczyć się ze sporym wydatkiem. Testowana wersja to wydatek 260.900 zł. Dużo? Na pewno. Pocieszeniem może być sporo niższa cena, bo "jedynie" 198,200 zł za wersję podstawową z tym samym silnikiem. Czy warto? Jeżeli kogoś stać, auto naprawdę godne jest polecenia.

DANE TECHNICZNE		silnik / pojemność	benzyna / 3456 cm ³	układ / liczba
zaworów	V6 / 24	moc maksymalna	203 kW (276 KM) @ 6200 obr/min	
moment obrotowy		342 Nm @ 4700 obr/min	zawieszenie przód	kolumny

MacPhersona	zawieszenie tył	wielowahaczowe	napęd	przedni, dołączany	
tylny	skrzynia biegów	automatyczna, 5 biegowa	prędkość maksymalna	200	
km/h	przyspieszenie 0-100 km/h	7,9 s	zużycie paliwa*	16,2 / 10,0 /	
12,5	dług. / szer. / wys.	4740 / 1845 / 1675 mm	rozstaw osi	2720 mm	
	masa własna / dopuszczalna	1835 / 2305 kg	bagażnik w standardzie	439 l	
	bagażnik po złożeniu siedzeń	1180 l	pojemność zbiornika paliwa	72 l	
EKSPLOATACJA I CENA	gwarancja mechaniczna	3 lata	przeglądy		
co 15 tys. km.	cena wersji podstawowej	198,200 zł wersja Classic	cena wersji		
testowanej	260,900 zł wersja Prestige	*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)			
źródło: autowizja.pl / tekst: Emil Grabiński ; Olga Sawka / zdjęcia: Rafał Rogowski					