



Lexus NX

El más astuto

Prueba | Los SUV son masculinos, amplios y confortables. Pero también son costosos, tanto en la adquisición como en el uso. Por lo mismo, casi todas las marcas ofrecen SUV pequeños. Lexus fue uno de los últimos fabricantes en introducir un SUV compacto. La marca promete hacer todo mejor que los demás competidores. El Lexus NX tendría que conducir mejor, ser más económico y lucir mejor que los otros.

Para comenzar con lo último: sobre gustos no hay nada escrito. Pero, todo el mundo estará de acuerdo que el NX se distingue enfáticamente de la masa. Lexus ha preferido líneas rectas y duras combinadas con dimensiones musculares.

En su interior el NX es más familiar. Como es la costumbre en Lexus, han sido elegidos materiales de alta calidad, pero menos futurísticos de lo que el exterior hace esperar. Lexus incluso menciona con mucho orgullo que han empleado la misma madera que es usada en los pianos Yamaha. Hermoso, pero fuera de la línea del resto del coche. ¿Dónde quedaron el carbono, el aluminio o el magnesio?



También típico Lexus: han construido el salpicadero alrededor del conductor y su copiloto. Mientras que algunos SUV dan una sensación abrumadora de espacio, el NX es acogedor como un coupé. El conductor está algo "hechado" como en un coche deportivo. El espacio atrás (con asiento trasero que se mueva electrónicamente!) es excelente, como también lo es el maletero.

Equipamiento

Con las acertadas opciones, el NX ofrece todo lo que Lexus tiene disponible en el campo técnico. Comienza con cosas que ya son obvias como el control cruzero con radar, ayuda al parqueo completamente automática, corrección del volante automática (cuando uno cruza una línea en la carretera sin uso del intermitente) y el sistema de audio de Mark Levison que suena magistralmente (aunque suena aún mejor en el más barato Lexus IS).



El sistema de audio, navegación y comunicación, desde ahora, es manejado con un "touch pad" (pantalla táctil), cuya superficie cambia perceptiblemente para dar la sensación de botones. La idea detrás de eso es muy inteligente, pero en la práctica es menos útil que los botones reales de la competencia.

Otra novedad es la posibilidad de carguío inalámbrico para teléfonos móviles. Dependiendo del aparato usado, necesita un forrito (iPhone) o un adhesivo con conexión USB (Android). El cargar en sí es fácil y efectivo, pero a pesar de todo conectamos el iPhone después de cinco minutos aún con cable. Para disfrutar del sistema de audio Mark Levison, no es suficiente la conexión bluetooth.



La provisión más valiosa es el "head-up display", que proyecta información importante contra el parabrisas dentro del campo de vista del conductor (ojo: no es posible leerla cuando el conductor lleva lentes polaroid). En la práctica funciona tan bien, que hace casi redundante a los relojes tradicionales detrás del volante.

Híbrido: la teoría

La parte fuerte de cada Lexus, entonces también del NX, es la tracción híbrida. Bajo el capó hay tanto un motor a gasolina como un motor eléctrico. La idea detrás de eso es que se pierde mucha energía rodando o frenando. La tracción híbrida convierte esta energía en electricidad que después es usada por el motor eléctrico para asistir al motor de gasolina. En los momentos en que el consumo de gasolina podría subir mucho (aceleraciones, subidas), el motor eléctrico asiste y baja el consumo promedio de manera considerable.



El ordenador determina cuándo está activo cuál de los dos motores y cuándo es recuperada energía. El conductor puede influir un poco en este proceso. Hay un modo "eco" para conducir de manera económica y un modo "sport"-en el cual ambos motores colaboran intensivamente para prestaciones máximas. Dentro de la ciudad es posible conducir 3 kilómetros completamente eléctrico y libre de emisiones, apretando un botón.



Híbrido: la práctica

La potencia combinada de los dos motores acumula a 197 cv / 210 Nm. Son cifras que lo hacen parecer muy potente, pero las prestaciones verdaderas no impresionan mucho. Apretar el acelerador más a fondo, causa sobre todo más sonido, pero no causa espectaculares prestaciones (0 a 100 kms/h en 9.2 sec., velocidad máxima 180 kms/h). Además, la caja automática CVT produce un sonido cargante. Nos extraña eso, porque en el "lifting facial" del Lexus CT, este defecto parecía estar resuelto.

La mayor ventaja de la tracción híbrida es el bajo consumo. Según Lexus, el NX consume un promedio de 5 litros por 100 kms.



En la práctica no es posible realizar esta cifra. Un recorrido económico costó 5.9 litros por 100 kms.

Durante toda la prueba, el consumo, incluyendo libertinajes deportivos, llegó a 6.4 litros por 100 kms. Es una cifra comparable con los motores diésel de la competencia. No obstante, son buenas cifras, porque los costes fijos de un coche a gasolina son más bajos.

Otra ventaja: tracción híbrida ofrece más confort que un motor tradicional. En bajas velocidades, el NX funciona eléctricamente. Es muy silencioso, pero además un motor eléctrico ofrece más flexibilidad que un motor a combustión interna. Cuando uno conduce con calma, el motor a gasolina ronronea suavemente en el fondo como si el NX fuera una limosina grande. En efecto, el motor de cuatro cilindros y de 2.5 litros, tiene trabajo liviano por la ayuda del motor eléctrico.



Comportamiento en camino

Estándar, ambos motores son de tracción delantera. Opcionalmente es posible equipar el NX con un segundo motor eléctrico que da tracción al eje trasero. Eso es para la pura seguridad, porque el NX no tiene la más mínima pretensión de entrar al terreno. El NX es hecho para uso en pavimento (y con eso está desmentido el rumor que el NX estaría basado en el Toyota RAV4).

Gracias a sus civilizadas dimensiones, el NX no es un coche intimidante. La posición elevada del conductor presta una mejor visión sobre el demás tráfico que un coche normal. A pesar de su altura, casi no tiende a

inclinarse en curvas. Dentro de la ciudad el NX es bien manejable, pero el círculo de giro es grande e incluso fastidioso.



La dirección es liviana, pero la sensación en el volante a pesar de ello, es buena. Se nota claramente que el NX está perfectamente balanceado. También cuando se conduce de manera deportiva, el chasis avanzado absorbe de manera perfecta las irregularidades del camino y resulta difícil hacerlo perder su rumbo.

Sin embargo, el NX no ofrece el placer de conducción en el sentido tradicional de la palabra (carácter deportivo). En lugar de eso, el NX hace todo con más facilidad que otros SUV, lo que le presta un carácter propio. El conductor no tiene la sensación de manejar una máquina poderosa, pero porque el NX logra lo mismo con menos esfuerzo, el conductor del NX se siente más astuto.

Conclusión

Lexus introduce como una de las últimas marcas premium un SUV compacto. Una prueba enseña que Lexus ha hecho buen uso del tiempo. El NX ofrece todo lo que ofrece la competencia excepto una cosa. Según Lexus, el cliente no busca propiedades de todoterreno, y por eso el fabricante se ha concentrado en las cualidades sobre pavimento.

Las características de conducción pueden ser resumidas como confortables con un pequeño acento de deportividad. Hablando de espacio y lujo,

el NX convence. Por último, la tracción híbrida da más confort, menos consumo y reducidos costes operativos. Si con eso el Lexus NX es mejor que el resto, es cuestión personal. Pero que el NX es más astuto que el resto, es un hecho. ■



Especificaciones

Lexus NX 300h Corporate 2WD

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	463 x 185 x 165 cms
Batalla	266 cms
Peso	1.715 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	56 l
Maletero	No se sabe
Dimensiones de los neumáticos	225/65R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	2494 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	197 cv @ 5700 rpm
Par motor	210 Nm @ 4200 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,2 seg.
Velocidad máxima	180 kms/h
Consumo promedio	5 l / 100 kms
Consumo urbano	5 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5 l / 100 kms
Emision CO2	116 grs/km

Precio

Precio	€ 40.200
Modelo mas barato	€ 38.300