

JEŠTĚ VÝRAZNĚJŠÍ A KULTIVOVANĚJŠÍ: LEXUS A JEHO NOVÉ PŘEDSTAVY O LUXUSNÍM SPORTOVNÍM KUPÉ RC

- Nové RC dostává sportovní a současně elegantní zevnějšek, jenž staví na filozofii štíhlých tvarů vlajkového kupé LC
- Zušlechtěný interiér pro ještě vyšší potěšení z jízdy
- Nové RC inspirované „ještě ostřejší a ladnější“ koncepcí modelu LC, vycházející z mistrovského řemeslného zpracování

Model RC již od svého uvedení v roce 2014 sehrál zásadní roli ve snahách automobilky Lexus přinášet emotivnější hodnoty spojené s požitkem z jízdy ve vozech Lexus, jejich sportovním vzhledem a všestranným jízdním charakterem. Nové svěží RC si zachovává všechny přednosti dosavadního modelu, avšak posouvá je na vyšší úroveň nasazením nejnovější verze charakteristického designového jazyka Lexus a ostřejší jízdní dynamiky, která se inspirovala vlajkovým luxusním kupé Lexus LC.

Ztvárnění exteriéru zůstává stejně sportovní jako u současného modelu, avšak jemné změny detailů, inspirované designovými znaky modelu Lexus LC, mu propůjčují nově nalezenou eleganci. Pro maximální poáitek z jízdy hovoří i kabina, ať již se jedná o vysoce kvalitní materiály nebo precizní uspořádání ovládacích prvků a ukazatelů.

Vylepšení se promítla i do aerodynamiky RC, pneumatik a odpružení, stejně tak jako odezvy motoru a citlivosti řízení, obecně ve snaze prosazovat filozofii ještě „ostřejší a ladnější“ jízdy, kterou představil model LC. Nové RC nikdy nebylo tak stabilní, bez ohledu na jízdní podmínky. Zprostředkuje vysokou míru řidičské jistoty a uklidňující pocit jízdy bez zbytečných náklonů; uvedené kupé je tak ideálním cestovním vozem, ať již zdoláváte zakroucené horské serpentine nebo dlouhé úseky na rychlých dálnicích.

DESIGNOVÁ VYLEPŠENÍ INSPIROVANÁ VLAJKOVÝM KUPÉ LC

Návrháři automobilky Lexus se snažili zachovat stávající dynamické proporce kupé RC a současně propůjčit exteriéru co nejvyšší míru elegance. Klíčem k dosažení tohoto cíle jsou nové markantní designové prvky, jako např. rohy nového předního nárazníku směřující dolů od světlometů, resp. rastr masky chladiče s tvary, které se shora dolů postupně mění, a vytvářejí tak zajímavé optické napětí. K elegantnějšímu vzhledu vozidla přispívá i vertikální uspořádání ultra kompaktních LED světlometů s trojicí zdrojů nebo nová LED obrysová světla ve tvaru písmene L.

Do rohů zadního nárazníku přibyly vzduchové kanály, které přispěly ke stabilnějšímu handlingu a celkově lepší jízdní odezvě. Širší postoj a nižší těžiště vozidla odráží příkladné

záběrové schopnosti vozu bez ohledu na stav vozovky. V zadních skupinových svítlnách jsou použity výraznější kryty ve tvaru písmene L, které jsou novým typickým designovým prvkem vozů kupé značky Lexus.

Dvoudveřové kupé RC přináší pozoruhodně nízký profil a široký postoj; jeho kompaktní kabina je v optickém protikladu k výrazně rozšířeným blatníkům a hlubokým splývajícím křivkám napříč profilovanou karoserií. Hlavní rozměry: celková délka 4700 mm, celková šířka 1840 mm, výška 1395 mm a rozvor 2730 mm.

K realizaci dynamických charakteristických křivek se využívají vyspělé technologie lisování, které překračují obvyklé standardy výrobních linek a až dosud byly vyhrazeny pouze koncepčním modelům. Výsledné mohutné tvary s výrazně prostorovým charakterem se z různých úhlů pohledu neustále mění, a tak vůz působí pozoruhodně bez ohledu na pozici pozorovatele.

Elegantní proporce nízkého kupé staví na minimálních spárách mezi panely karoserie a dvou vyspělých konstrukčních technologiích: speciálním lemování blatníků kolem zadních kol a laserovém pájení. Díky první z těchto technologií se podařilo zmenšit tloušťku panelu v místě přehybu blatníku a zredukovat svislou mezeru mezi pneumatikou a blatníkem.

Pro nové RC je k dispozici jedenáct různých odstínů karoserie, včetně žluté Flare Yellow a blankytně modré Sky Blue, které dokonale vyjadřují dynamický charakter tohoto vozu.

Nový Lexus RC F SPORT používá tentýž rastr masky chladiče jako všechny ostatní modely Lexus F SPORT, společně s řadou dalších specifických prvků v exteriéru a interiéru, které jsou určeny výhradně pro tento stupeň výbavy. Sem patří i 19" kola z lehkých slitin, která se inspirovala tvary kol luxusního vlajkového sedanu LS, resp. kupé LC.

ZUŠLECHTĚNÝ INTERIÉR PRO JEŠTĚ VYŠŠÍ POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Panely ovladačů ventilace a audio systému mají nyní kartáčovanou úpravu s vyšší úrovní vnímané kvality; kolenní opěrky po obou stranách středového panelu jsou větší a zároveň se posunuly o něco výše ve prospěch pocitu prostornosti v přední části kabiny. O vysoké úrovni péče o každý detail vypovídají tvarové úpravy opěrky dlaně řidiče nebo nový vzor prošívání na povrchu.

Dalším typickým znakem kupé značky Lexus jsou nové analogové hodiny posazené vysoko na přístrojovém panelu, totožné s hodinami z modelu LC.

Exkluzivní design sportovních sedadel se skvělou oporou využívá tzv. „integrovanou pěnovou konstrukci“. Díky tomu bylo možné vytvarovat velké konkávní povrchy bez nežádoucích mezer mezi čalouněním sedadel a pěnovou výplní, a zajistit tak výtečné pohodlí i příkladnou boční oporu sedadel.

Mechanismus pro sklápění jediným dotykem zaručuje snadné nastupování cestujících na zadní sedadla, která jsou dělená a sklopná v poměru 60:40. Po sklopení opěradla pomocí

táhla v jeho horní části se přední sedadlo automaticky posouvá dopředu. Následným zvednutím opěradla se sedadla automaticky vracejí do své původní polohy.

Pocit výjimečné kvality v interiéru vozu je ještě umocněn kontrastním stehováním sedadel, zvětšením obkladů středové konzoly a velkoryse dimenzovaného polstrování v oblasti kolen. Sedadla čalouněná hladkou, syntetickou nebo semi-anilinovou kůží jsou zároveň vysoce funkční ve smyslu držení těla při průjezdu zatáčkami.

Ke zdůraznění sportovní elegance tohoto vozu se v prémiové kabině RC skvěle využívá kontrastu barev, materiálů a světel. Zaujme i jedinečným způsobem difúzního osvětlení interiéru ve směru zdola nahoru, namísto obvyklého shora dolů; to platí i pro osvětlení v oblasti výplní dveří, které automaticky přizpůsobuje jas aktuálním jízdním podmínkám.

Pro RC F SPORT jsou k dispozici nová provedení dekorů, včetně provedení Naguri z pravého hliníku nebo kartáčovaného kovu. Zájemci o RC budou moci vybírat celkem z pěti možností.

Barevná provedení interiéru zahrnují okrovou, kterou známe i z kupé LC, resp. žlutou Mustard, zahrnující jemné žluté akcenty na černém pozadí. K dispozici je celkem sedm barevných kombinací interiéru, včetně schémat vyhrazených jen pro F SPORT.

JÍZDNÍ SCHOPNOSTI INSPIROVANÉ KONCEPCÍ „JEŠTĚ OSTŘEJŠÍ A LADNĚJŠÍ“

Konstruktéři se inspirovali koncepcí „ještě ostřejší a ladnější“ jízdy, která definuje kupé Lexus LC, aby nové RC bylo schopno nabídnout to pravé potěšení za volantem; zaměřili proto svoji pozornost na lepší aerodynamiku a jemně odladěný podvozek nebo soustavu pohonu. Nové RC, chlubicí se menšími náklony, stabilnější jízdu a ostřejším handlingem (odvozeným od modelu LC), je nyní dynamičtější a agilnější než kdykoli v minulosti.

Odpružení

Přední dvojitě lichoběžníkové zavěšení v kombinaci s víceprvkovým zavěšením typu multi-link na zadní nápravě přináší vyvážené a agilní jízdní chování s příkladným jízdním pohodlím v přímém směru. Použité řešení napomáhá snižovat nedotáčivost, zajistit přesnou stáčivou odezvu vozidla i optimální směrovou úchylku při průjezdu zatáčkami a v neposlední řadě sladit vazbu mezi pokyny od volantu a skutečným chováním vozidla s cílem sjednotit vytříbené jízdní kvality s agilním a obratným jízdním chováním.

Systém odpružení nového RC byl dále odladěn ve prospěch přizpůsobivých jízdních schopností, lepšího záběru kol a dokonalejšího jízdního chování. Uvedeny byly i nové tlumiče poskytující výrazné tlumicí síly i při nízkých rychlostech zdvihu tlumičů, resp. tužší pouzdra odpružení. Aby byly zaručeny požadované dynamické vlastnosti vozu, kupé prodělalo komplexní testování za reálných podmínek, během nějž podvozkoví specialisté neustále doladřovali parametry podvozku v zájmu co nejlepšího jízdního chování a ovladatelnosti.

S ohledem na změny jízdních schopností byl znovu odladěn elektrický posilovač řízení, aby se řidiči dostávalo přesné zpětné vazby ohledně interakcí mezi pneumatikami a povrchem

vozovky. K vynikajícím reakcím řízení přispívají i nová 19" kola obutá do pneumatik s lepším záběrem.

Aerodynamika

Aerodynamika RC (C_d na úrovni 0,306), navržená s cílem zvýšit stabilitu za vysokých rychlostí jízdy, staví na osvědčených aerodynamických prvcích závodních vozů, uplatněných na karoserii i u podvozku.

Opatření týkající se aerodynamiky v horní části karoserie napomohla k dosažení „ještě ostřejší a ladnější“ jízdy. Konstrukteři věnovali zvýšenou pozornost odladění aerodynamických parametrů vozidla ve prospěch co nejlepšího handlingu, stability a jízdního pohodlí. Ke stabilnějšímu jízdnímu chování přispívají např. nové postranní okenní lišty ve tvaru lamely nebo vzduchové kanály v zadním nárazníku.

Proudění vzduchu pod vozidlem napomáhají usměrňovat hliníkové pásky v zadní části předního i zadního nárazníku, přispívající ke stabilnímu jízdnímu chování. Za pohybu vozidla má karoserie kladný náboj a proud vzduchu se stejným nábojem je odpuzován; proud vzduchu se ve výsledku odtrhává od vnějšího povrchu karoserie. Speciálně tvarované hliníkové pásky na nárazníku napomáhají k vybíjení statické elektřiny z karoserie, čímž napomáhají potlačovat nežádoucí odtrhávání proudu vzduchu.

Vysoká tuhost karoserie

Za vysokou mírou agility, přesným řízením a mimořádnou mechanickou trakcí kupé RC stojí v první řadě velmi tuhá karoserie. Najdeme zde dveřní prahy o velkém průřezu, výztuhy pod čelním oknem, optimalizované výztuhy ve spodní části vozu, a dokonce velmi tuhé lepené spoje předních a zadních skel.

Ke zvýšení tuhosti přispěly i nejrůznější specializované výrobní technologie Lexus, jako je lepení panelů karoserie, vyšší počet bodových svarů a spojování laserem s housenkovými svary kolem dveřních otvorů, bočních okének a kolem horní části zadního panelu karoserie.

Uvedená opatření společně přispěla k maximální torzní tuhosti karoserie, a napomohla tak zlepšit reakce řízení a kontrolu pohybů karoserie při průjezdu zatáčkami.

KULTIVOVANÝ, TICHÝ A VELMI ÚSPORNÝ HYBRIVNÍ POHON S AUTONOMNÍM DOBÍJENÍM

- Plně hybridní soustava pohonu o výkonu 164 kW/221 k
- Vynikající hospodárnost s kombinovanou spotřebou paliva od 5,9 litru/100 km (dle WLTP) a emisemi CO_2 od 131,7 g/km (dle WLTP)

Provedení RC 300h pohání plně hybridní systém s autonomním dobíjením, umožňující vozidlu pohybovat se zcela bez emisí pouze na elektřinu.

Hnací ústrojí kombinuje benzínový motor a kompaktní, nicméně výkonný elektromotor. Obě jednotky automaticky pracují společně nebo samostatně tak, aby zajistily optimální jízdní schopnosti v závislosti na aktuálním stavu vozovky a preferencích řidiče. Hybridní pohony

Lexus se dobíjejí během jízdy, a jsou tak vždy připraveny k další jízdě. Kromě toho je možné až 53,8 %¹ celkové doby jízdy v městském provozu absolvovat v režimu EV s nulovými emisemi. Pro systém je dále typické agilní a lineární zrychlování, nízká spotřeba paliva, mimořádně nízké emise a přepychově hladká jízda.

V roli spalovacího motoru pro pohon Lexus Hybrid Drive modelu RC vystupuje čtyřválec 2494 cm³ s přímým vstřikováním, pracující v Atkinsonově cyklu a vykazující nejvyšší výkon 181 k/133 kW při 6000 ot/min, resp. nejvyšší točivý moment 221 Nm v pásmu od 4200 do 4800 ot/min. Elektromotor má výkon 143 k/105 kW. Celkový systémový výkon tohoto ústrojí činí 223 k/164 kW.

RC 300h s pohonem zadních kol akceleruje na 100 km/h za 8,6 sekundy a rozjede se až na 190 km/h, ačkoli průměrná spotřeba paliva činí jen 5,9 l/100 km (dle metodiky WLTP) a emise CO₂ začínají na pouhých 131,7 g/km (WLTP).

U Atkinsonova cyklu spalovacího motoru je expanzní zdvih o něco delší než kompresní, což vede k efektivnější přeměně energie spalování. Toto společně s vyšším kompresním poměrem a uvedením dalších vyspělých technologií konstrukce motorů napomohlo zvýšit termodynamickou účinnost motoru na 38,5 %.

VYSPĚLÉ TECHNOLOGIE PRO ZÁBAVU A BEZPEČNOST NA PALABĚ

- Špičkové audio soustavy
- Sestava vyspělých prvků aktivní i pasivní bezpečnosti

Špičkové audio soustavy

Zájemci o RC mohou zvolit audio soustavu Pioneer o výkonu 160 W se šesti reproduktory, resp.

256 W s 10 reproduktory. Oba tyto systémy zajišťují nezkreslený a čistý zvuk v širokém spektru kmitočtů, s prokresleným projevem a přirozenou reprodukcí.

K dispozici je i prémiový systém prostorového ozvučení Mark Levinson se 17 reproduktory. Vývoj tohoto systému byl zaměřen především na špičkové rozlišení a vysokou muzikálnost s cílem nabídnout vynikající přirozenou dynamiku a bohaté harmonické frekvence v celém prostoru kabiny bez jakýchkoli hluchých míst.

Soustava o výkonu 835 W i přes své kompaktní rozměry zaujme mimořádně vysokým výkonem a akustickou kvalitou zprostředkovanou pětikanálovým ozvučením. O příkladnou konzistenci reprodukce zvuku pro všechny cestující se stará centrální přední reproduktor, postranní reproduktory v přední části interiéru a zadní reproduktory prostorového ozvučení po obou stranách kabiny.

Prémiová soustava Mark Levinson Premium Surround rovněž používá technologii Signal Doctor pro přehrávání digitálních souborů, která dokáže kompenzovat ztráty vysokých

¹ Podle testovacích jízd evropských zákazníků TOYOTA HEV za období 2014 – červenec 2018

kmitočtů a nižší srozumitelnost při přehrávání hudby z digitálních hudebních přehrávačů nebo jiných zdrojů komprimovaného signálu, a produkovat tak čistší a sytější zvuk přibližně na úrovni původní kvality záznamu.

Sestava vyspělých prvků aktivní i pasivní bezpečnosti

RC staví na jedinečném systému Lexus VDIM (integrované řízení dynamiky vozidla) s paketem Lexus Safety System+, jehož součástí je bezpečnostní systém Lexus pro předcházení kolizím (PCS) s adaptivním tempomatem (ACC).

Mezi dalšími technologiemi aktivní bezpečnosti najdeme systém pro sledování slepého úhlu (BSM), systém sledování provozu v příčném směru za vozidlem (RCTA) a systém pro hlídání jízdních pruhů (LDA), systém sledování tlaku v pneumatikách s identifikací kola (AL-TPWS) a automatická dálková světla (AHB).

Do mimořádně tuhé karoserie s příkladnou kompatibilitou v případě kolize s jiným vozem je standardně zabudováno 8 airbagů. Vysakovací kapota zajišťuje co nejnižší čelní profil vozidla a současně přispívá k optimální ochraně chodců.

TECHNICKÉ SPECIFIKACE

Rozměry exteriéru a interiéru

Celková (pohotovostní hmotnost)	Délka	mm	4700	
	Šířka	Bez zpětných zrcátek	mm	1840
	Výška* ¹		mm	1395
Rozvor náprav		mm	2730	
Rozchod kol	Vpředu	mm	1580	
	Vzadu		mm	1600* ² , 1570* ³
Interiér	Délka	mm	1875	
	Šířka	mm	1520	
	Výška		mm	1120, 1110* ⁴
Rozestup mezi pasažéry	Přední vs. zadní	mm	833	
Počet míst		osob	4	
Převis (pohotovostní hmotnost)	Vpředu	mm	930	
	Vzadu	mm	1040	
Součinitel aerodynamického odporu			0,306* ²	
Min. provozní světlá výška (při pohotovostní hmotnosti)		mm	135	
Místo min. provozní světlé výšky			Spodní kryt	
Nájezdový úhel vpředu (celk. hmotnost vozidla)		stupně	12,4* ⁵	
Nájezdový úhel vzadu (celk. hmotnost vozidla)		stupně	15,6* ⁵	

Pohotovostní hmotnost	Vpředu	1-Max. (EC/ECE) kg	880-895
	Vzadu	2-Max. (EC/ECE) kg	855-880
	Celkem	kg	1735-1775
Celková hmotnost vozidla		kg	2170
Zavazadelník	metodika VDA	litry	340
Objem palivové nádrže	Objem	litry	66

Spalovací motor

Typ motoru		2AR-FSE
Počet válců a uspořádání		4 válce, v řadě
Ventilové ústrojí		16v DOHC časování Dual VVT-i
Vrtání x zdvih	mm	90,0 x 98,0
Zdvihový objem	cm ³	2494
Kompresní poměr		13,0 : 1
Systém vstřikování paliva		EFI (el. vstřikování), technologie D-4S
Emisní norma		EURO 6 OBD -TEMP-EVAP
Typ paliva		Benzín
Doporučené oktanové číslo		RON 95-98
Max. výkon	EEC	kW při ot/min (k při ot/min) 133/6000 (178/6000_181/6000)
Max. točivý moment	EEC	Nm při ot/min 221/4200-5400
Spotřeba paliva podle WLTP	Kombinovaná	l/100 km od 5,9
Emise CO ₂ podle WLTP	Kombinované	g/km od 131,7

Elektromotor / generátor

Typ elektromotoru		S permanentním magnetem Synchronní motor (1KM)
Max. výkon	kW (k)	105 (143)
Max. točivý moment	Nm	300

Baterie hybridního pohonu

Typ baterie		Ni-Mh
Počet bateriových článků		192
Napětí soustavy	V	650

Celkový systémový výkon

Celk. max. výkon* ⁶	kW (k)	164 (223)
--------------------------------	--------	-----------

Jízdní výkony

Nejvyšší rychlost*	km/h	190 (elektronicky omezeno)	
Zrychlení*	0-100 km/h* ⁷	s	8,6

Podvozek

Převodovka	Kódové označení			L210
	Typ			CVT
Uspořádání				Motor vpředu, pohon zadních kol
Převodový poměr diferenciálu (vpředu/vzadu)				- /2,764
Typ brzd	Vpředu			Odvětrávané kotoučové
	Vzadu			Odvětrávané kotoučové
Rozměry brzd	Vpředu	Průměr / tloušťka kotoučů	mm	356 / 30* ⁷ 334 / 30
	Vzadu	Průměr / tloušťka kotoučů	mm	310 / 22
Parkovací brzda – způsob ovládní a umístění				Nožní pedál
Typ zavěšení kol	Vpředu			Dvojitě lichoběžníky
	Vzadu			Multilink
Ot. volantu mezi krajními polohami				2,84
Min. poloměr otáčení	Stopový			5,2
	Obrysový			5,6
Typ posilovače				Elektrický

*1: Vozidla bez zatížení

**2: Provedení s 18" koly*

**3: Provedení s 19" koly*

**4: Provedení se střešním oknem*

**5: Při zatížení jednou osobou*

**6: Celkový systémový výkon spalovacího motoru a elektromotoru (s využitím baterie) v režimu hybridní soustavy pohonu. (interní měření)*

**7: F SPORT*