**NEM KELL TOVÁBB VÁRNIUK A KÖRNYEZETTUDATOS FELSŐVEZETŐKNEK: SZEPTEMBERTŐL RENDELHETŐ A VADONATÚJ HIBRID ELEKTROMOS LEXUS ES**

**Történetében először szeptembertől Európában és így hazánkban is rendelhető, decemberben pedig érkezik a világ legzöldebb luxusautógyártójának tartott, környezetbarát hibrid elektromos autóiról ismert Lexus legnépszerűbb felsőkategóriás limuzinja, az ES. A modellből eddig világszerte 2.212.918 darab talált gazdára (az eggyel kisebb IS-ből 1.105.802 darabot, az eggyel nagyobb, zászlóshajó LS-ből 836.130 darabot, az Európában az ES által váltott GS-ből pedig 684.972 darabot értékesítettek eddig), ennél több, 2.758.227 darab csak egyetlen Lexusból, a luxus crossover RX-ből kelt el. A vállalati és magánvásárlók környezetszennyező dízelektől történő drasztikus elfordulásával a legújabb generációs öntöltő hibrid elektromos hajtás révén a vadonatúj Lexus ES számos új ügyfelet hozhat a japán luxusautó márka számára, különösen a környezettudatos felsővezetők körében lehet népszerű választás, akik maguk is igyekeznek jó példával elöl járni. Az ES kiváló menetdinamikáját az érzelmeket ébresztő dizájn is tükrözi, az új GA-K padlólemez ugyanis nemcsak merev és szilárd karosszériát eredményez, hanem a dizájnereknek is szabad kezet adott, a modellben ráadásul a legfejlettebb aktív biztonsági rendszereket és vezetőtámogató rendszereket csokorba fogó második generációs Lexus Safety System + is helyet kapott.**

Az ES-t először közvetlenül a márkát megteremtő első Lexus, az LS után mutatták be, még ugyanabban az évben, 1989-ben. Miután közel három évtizeden és hat generáción át világszerte sikert sikerre halmozott a középkategóriás luxus szedánok szegmensében, az immáron Európában is elérhető új, hetedik generációs [Lexus ES](https://www.lexus.hu/car-models/es/#introduction) most még magasabbra tör. Az autó kényelme, kifinomultsága a luxus általa képviselt kimagasló szintje régóta közmondásos volt azon kontinensek vásárlóinak a vásárlók körében, ahol a modellt forgalmazták, az új ES pedig pontosan erre a hírnévre épít – mindezt pedig vadonatúj, jóval dinamikusabb formatervű karosszériával és még élvezetesebb menetteljesítménnyel fejeli meg. Az új modellen még határozottabban érvényesül a Lexus dizájn-irányvonala és a márka szándéka, hogy izgalmasabb, érzelmeket és szenvedélyeket ébresztő autókat alkotva még szélesebb vásárlóközönséget szólítson meg a jövőről alkotott képével. Az eddigi Lexus-tulajdonosokra nagy hatással lesz, hogy az új ES minden eddiginél tágasabb, csendesebb és biztonságosabb lett, míg a vevők új nemzedékét a szedán hatásosan formába öntött ereje, kategóriaelső biztonsági technológiája és a saját piaci szegmensében ritkaságnak számító, hibátlan kézműves kidolgozása bűvöli majd el.

A hetedik generációs ES először a nyugat-európai piacokon jelenik meg, új tagjaként annak a Lexus-termékvonalnak, amely az [LS luxusszedán](https://www.lexus.hu/car-models/ls/#hero) és az [LC szupersport kupé](https://www.lexus.hu/car-models/lc/#hero) erős érzelmeket ébresztő formai megoldásaival nyitott új fejezetet a márka történetében. A szemet gyönyörködtető stílus kulcsa a vadonatúj Global Architecture – K (GA-K) padlólemez: ez a platform különösen vonzó lesz a régió autóvásárlói számára, akik még élvezetesebb vezetési élményre és még tökéletesebb biztonságra vágynak. Nyugat-Európában a legújabb generációs, a városi forgalomban akár 50-70%-ban tisztán elektromos üzemű, károsanyagkibocsátás mentes közlekedést lehetővé tévő hibrid elektromos hajtással szerelt ES szeptembertől lesz rendelhető, az első modellek pedig decemberben érkeznek majd a magyarországi márkakereskedésekbe. A négy éve tartó folyamatos növekedés eredményeképpen 2017-ben a Lexus minden eddiginél több, közel 75.000 autót értékesített Európában, az új ES luxuslimuzin pedig fontos modell lesz a márka kínálatában, és meghatározó szerepe lehet abban, hogy 2020-ra a Lexus éves eladásai meghaladják a 100.000 darabos határt a kontinensen. Az ES Európában a GS modellt váltja majd, mégpedig várhatóan a vállalati flottavásárlók és magánügyfelek legnagyobb megelégedésére: a modell ugyanis nem csupán nagyobb, és tágasabb a GS-nél, mint az utastér, mind a csomagtér tekintetében, de a legújabb generációs öntöltő hibrid hajtás és az aktív biztonsági rendszerek széles tárháza révén fejlettebb is annál, nem beszélve az LS futurisztikus, mégis letisztult eleganciáját idéző dizájnról.

**A formatervezés új dimenziói**

Az új ES a vadonatúj GA-K padlólemezre épül, ami lehetővé tette a Lexus számára, hogy túllépjen a középkategóriás luxuslimuzinok dizájnjának eddig ismert határain. Az autó hosszabb (+65 mm), alacsonyabb (-5 mm) és szélesebb (+45 mm), mint elődje. A megnyújtott tengelytávolság (+50 mm) miatt a kerekek közelebb kerülhettek a sarkokhoz, ráadásul az első és a hátsó nyomtáv is nőtt (+10 és +37 mm). Az autó magabiztos kiállása hűen tükrözi a megnövekedett teljesítményt, és olyan vonzerővel ruházza fel az ES-t, hogy mindenki rajta felejti a tekintetét. Yasuo Kajino, az ES vezető formatervezője a ‘provokatív elegancia’ kifejezéssel jellemzi az autó új megjelenését.

“Az ES mindig is egy elegáns luxuslimuzin volt, ám az új generációnál olyan merész dizájn-elemeket alkalmaztunk, amelyek megváltoztatják a vásárlók hagyományos elvárásait,“ mondta.

Az új GA-K padlólemeznek köszönhetően alacsonyabbra kerülhetett a motorháztető, így Kajino csapata igazán különleges sziluettet alkothatott, amelynek erősen lefelé húzott végpontjai dinamikus, mégis lágyan áramló formákat alkotnak. Az ES leglátványosabb eleme azonban az orrkialakítása, ami az egyes modellváltozatoknál látványosan más és más. A standard változatok elegáns hűtőrácsát a középen elhelyezett Lexus-emblémából kiinduló díszlécek alkotják, míg a modellsorozatban most először megjelenő F SPORT kivitelnél a hűtő megjelenését fekete színű, keresztirányú mintázat határozza meg, harmonikus összhangban az első sarkok kimetszett elemeivel. A korábbi generációktól eltérően az autó megjelenését most lendületes tetővonal határozza meg, kihangsúlyozva a jármű alacsonyabb építését és áramvonalasságát. A letisztult, finoman kidolgozott hátsó rész LED lámpatestei körülölelik a sarkokat, így látványuk minden nézőpontból jól érvényesül. Az F SPORT modellek megjelenését hátsó légterelő és emblémák teszik teljessé. A standard ES modellekhez három különböző, 17 és 18 colos keréktárcsa rendelhető, az F SPORT változat pedig 19 colos1 kerekeken gördül, amelyeknek dizájnja hasonló a Lexus LC kupé keréktárcsájához. A külső fényezések 12 árnyalatból álló palettáján új bézs és zöld színek is megjelentek. A Jég Ekrü a frissen hullott hó fényhatását idézi, a Napfény Zöld pedig a napsütésben ragyogó óceánra emlékeztet. Az F SPORT modellek kínálatában szereplő exkluzív Viharkék és F Fehér színek hatásosan egészítik ki az autó energiától feszülő dizájnját.

**A jövő Lexus-utastere**

Az ES belső terének látványát és hangulatát megformáló dizájnerek számára a Lexus Future Interior tanulmány szolgált kiinduló pontként, amelyben ügyesen keveredik a vezetőt körülölelő cockpit az első utas tágas és kényelmes terével. A központi kijelző, a műszeregység és a head-up display egy szoros egységben kapott helyet; ezzel az átgondolt elhelyezéssel sikerült elérni, hogy a vezető folyamatosan az úton tarthassa a tekintetét. A Lexus ezt a koncepciót “vezérlőállásnak” nevezte el, mert a beülés pillanatától kezdve az összes kezelőegység karnyújtásnyira található, és az összes műszer a közvetlen látómezőben helyezkedik el. A kartámaszok kényelmesen a vezető könyöke alá siklanak, akinek a nyomógombok kezeléséhez nem kell a levennie kezét a kormányról. A vezető figyelmét elterelő hatásokat tovább csökkenti az opcionális head-up display, ami az összes fontos információt a vezető elé, a szélvédőre vetíti. A luxuskategória legnagyobb méretű színes kijelzője a vezető által kedvelt paramétereknek megfelelően állítható. A kijelző – az olyan alapvető funkciókon kívül, mint a sebesség, az üzemanyagszint, vagy a váltókar állása – képes megjeleníteni a sebességkorlátozó táblákat, a sávtartó automatika figyelmeztetéseit, vagy a navigáció iránymutató jelzéseit. Nagyon fontos, hogy autózás közben a vezetőnek nemcsak látnia, hanem éreznie is kell. Az ES-ben az üléspozíción is javítottak, természetesebb a kormány dőlésszöge, javítottak a pedálok pozícióján, sőt opcióként egy tíz irányban állítható ülés is választható. A kormánykerék az LS-ből szármatik, karimája ergonomikus, és akár fa berakással és fűtéssel is rendelhető. Az első ülések is fűthetők, sőt szellőztetéssel is megrendelhetők; ilyenkor egy ventilátor közvetlenül a légkondicionálóból szívja a hideg levegőt, így gyorsabb hűtőhatást ér el. Az autóban ülők akadálytalanul kapcsolatban maradhatnak a külvilággal, amiről a számos kapcsolt szolgáltatást kínáló opcionális navigációs rendszer gondoskodik; a navigáció egyébként egy 12,3 colos multimédia kijelzővel és a második generációs Remote Touch érintőpaddal kezelhető. A rendszer hangvezérlése mobil asszisztensként is működik majd, amivel a vezető okostelefonja is vezérelhető. A hátsó utasok kényelme már hosszú ideje az ES egyik védjegye, és az új modellben ezt a meredekebben ereszkedő tetővonal ellenére is sikerült magasabb szintre emelni. Ezt a csípőpont alacsonyabbra helyezésével és gondosan megformált, tágasabb fejteret kínáló tetőkárpitozással sikerült megoldani, nem beszélve a hosszabb tengelytávolságból adódó bőségesebb lábtérről. Az utastér új színsémái jól beleillenek a ‘provokatív elegancia’ alaptémájába. A Telt Krémszín opció és a barna tetőkárpit kombinációja modern, ugyanakkor meghitt látványt és hangulatot teremt. A választékban megtalálható még a Fekete, a Chateau és a Topáz Barna is. Az új F SPORT változat belső tere egészen más benyomást kelt: a dizájnerek egy újfajta metálhatású kabindekorációt dolgoztak ki, ami a Lexus minden eddigi megoldásától különbözik. Az utastér egyedi karakterét a tradicionális japán kardok által ihletett “Hadori” mintázat teremti meg, aminek szeszélyes hullámvonalai háromdimenziós hatást keltenek, és látványuk minden szögből más és más. Ez csupán egy apró, finom hatás, mégis jól példázza, milyen gondos kézműves munkával érte el a Lexus, hogy az F SPORT igazán különleges helyet foglaljon el a modell kínálatában. A standard ES modellek vásárlói továbbra is szabadon választhatnak a hagyományos anyagok, például a bambusz és a Shimamoku fabetétek között, amelyek olyan kézműves tudást és kidolgozást sugallnak, amit a luxusautók vásárlói elvárnak és nagyra értékelnek.

**A teljesítmény új dimenziói**

A Yasuhiro Sakakibara főmérnök által vezetett mérnökcsapat számára egyértelmű volt a cél: át kell formálni az ES imázsát. Ez annyit jelentett, hogy az eddig elsősorban kényelmes és csendes kabinjáról ismert szedánt olyan autóvá kellett alakítaniuk, amelynek kategóriaelső teljesítménye nemcsak érezhető, hanem hallható is. Sakakibara szerint ez az ES sokkal komolyabb teljesítményt kínál elődjeinél.

*“Tudtuk, hogy az új ES-nek készségesnek és könnyen vezethetőnek kell lennie, méghozzá attól függetlenül, milyen úton autóznak vele. Ezt csak szilárd alapokra építkezve érhettük el.”* – fogalmaz Sakakibara.

Mindehhez az új GA-K padlólemez szolgált kiinduló pontként. Ez a kivételesen merev, elsőkerékhajtású platform a torziós szilárdság tekintetében még az LC kupéban és az LS szedánban alkalmazott, hátsókerékhajtású GA-L padlólemezzel is felveszi a versenyt. Az autót tömegét jelentősen csökkentette a nagy szilárdságú acél felhasználása, ráadásul az új ES fejlett megoldásai – például az új multilink rendszerű hátsó futómű-kialakítás vagy a fogaslécre épített elektromos kormányszervo – révén az autót minden eddiginél precízebben finomhangolhatták a mérnökök. A futóművet tervező csapat sikeresen alakította ki az egyensúlyt a kényelmes futás, a kiszámítható viselkedés és a gyors reakciók között.

*“Arra törekedtünk, hogy vezetési rutinjától függetlenül minden autós úgy érezze, teljes egészében uralja az ES-t. Ez olyan komfortérzetet teremt, ami messze túlmutat a kényelmes rugózáson.”* – avat be Yoshiaki Ito, az ES tesztpilótája.

**Futómű, ami alkalmazkodik környezetéhez**

Sakakibara csapata szilárd alapokra építhetett, így figyelmüket arra fordíthatták, hogy kényelmesre és precízen vezethetőre hangolják a futóművet. A kialakítás elöl McPherson rugóstagokból, hátul pedig többlengőkaros felfüggesztésből áll, melyeket elöl és hátul is stabilizátorrudak egészítenek ki. Habár az első felfüggesztés kialakítása hasonló az előző ES-éhez, számos módosítást hajtottak rajta végre a még érzékenyebb reagálás érdekében. Változtattak a kitámasztó rúd szögén, amely így jobban követi a kerék terhelés során megtett útját, javítva ezzel a rugózás minőségét. Az egyenes irányú stabilitást a megnövelt utánfutási szög (+2 fok) és utánfutás (+8 mm) fokozza. Az újonnan kifejlesztett dinamikus vezérlésű lengéscsillapítók egy átfedés nélkül üzemelő segédszelepnek köszönhetően a legapróbb mozgásra is reagálnak. A segédszelep a csillapító olajat mindkét irányba engedi folyni, mielőtt az eléri a fő szelepet. A hátsó futómű többlengőkaros kialakítású, ami szintén profitál az új dinamikus vezérlésű lengéscsillapítók érzékenyebb reakciójából. A fő lengőkar befogatási pontja magasabbra került, a szilentblokkokat pedig nagyobbra méretezték, így rossz úton jobban uralható az autó. Az oldalkúszást hatásosan mérsékli a stabilizátor felfogatásánál használt perselyek módosított kialakítása. A még precízebb kormányzás érdekében új elektromos szervokormányt (EPS) használtak. Az előző ES-en a szervomotor a kormányoszlopon helyezkedett el, ezzel ellentétben itt közvetlenül a fogaslécre fejti ki hatását, így a vezető sokkal pontosabb visszajelzéseket kap a kormánykerékről. Az új kialakításnak köszönhetően hosszirányban 40, függőleges irányban pedig 30 mm-el nagyobb tartományban állítható a kormány.

|  |
| --- |
| MŰSZAKI ADATOK |

**Külső és belső méretek**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Teljes | Hosszúság | |  | mm | | 4975 |
| Szélesség | | Tükrök nélkül | mm | | 1865 |
| Magasság\*1 | |  | mm | | 1445 |
| Tengelytávolság |  | |  | mm | | 2870 |
| Nyomtáv | Elöl | |  | mm | | 1600\*2, 1590\*3, 4 |
|  | Hátul | |  | mm | | 1610\*2, 1600\*3, 4 |
| Fejtér | Elöl | |  | mm | | 953 |
|  | Hátul | |  | mm | | 949.5 |
| Lábtér | Elöl | |  | mm | | 1077.5 |
| Hátul | |  | mm | | 998.6 |
| Utastér | Hosszúság | |  | mm | | 2168 |
|  | Szélesség | |  | mm | | 1533 |
|  | Magasság | |  | mm | | 1145 |
| Tandemtávolság |  | |  | mm | | 1022 |
| Ülések száma |  | |  | fő | | 5 |
| Túlnyúlás | Elöl | |  | mm | | 1005 |
|  | Hátul | |  | mm | | 1100 |
| Légellenállási együttható |  | |  |  | | 0.26 |
| Hasmagasság (saját tömeg mellett) | | |  | mm | |  |
| A hasmagasság legalacsonyabb pontja | |  |  |  | | Az erőátviteli egység és az első kipufogócső alatt |
| Első karosszériaszög (GVM) | |  |  | fok | | 13.2 |
| Hátsó karosszériaszög (GVM) | |  |  | fok | | 9.8 |
| Saját tömeg | | Elöl |  | Min. -Max. (EC/ECE)　　　　　　kg | | 985 - 1020 |
|  | | Hátul |  | Min. - Max. (EC/ECE)　　　　　　kg | | 695 - 720 |
|  | | Összesen |  | kg | | 1680 - 1740 |
| Legnagyobb megengedett össztömeg | | | | kg | |  |
| Csomagtér | Térfogat VDA-mérés szerint | |  | l | | 454 |
| Üzemanyagtartály | Térfogat | |  | l | | 50 |
| *\*1: Terheletlen jármű*  *\*2: 215/55R17 méretű gumiabronccsal szerelt jármű*  *\*3: 235/45R18 méretű gumiabronccsal szerelt jármű*  *\*4: 235/40R19 méretű gumiabronccsal szerelt jármű* | | | | | |  |
| *\*5: Napfénytetővel*  *\*6: Panoráma tetővel*  *\*7: Teljes méretű pótkerékkel* | | |  | |  |  |
|  |  | |  | |  |  |
| **Motor** |  | |  | |  |  |
| Motor típusa |  | |  | |  | A25A-FXS |
| Hengerek száma és elrendezése | | | | |  | Soros négyhengeres |
| Szelepvezérlés |  | |  | |  | 16 szelep, DOHC,  VVT-iE (szívó o.), VVT-i (kip. o.) |
| Furat x löket |  | |  | | mm | 87.5 x 103.4 |
| Lökettérfogat |  | |  | | cm3 | 2487 |
| Sűrítési arány |  | |  | |  | 14.0 : 1 |
| Üzemanyag-befecskendezési rendszer | | | | |  |  |
| Szívórendszer |  | |  | |  | természetes szívás |
| Emissziós besorolás |  | |  | |  | EURO6d-TEMP,  OBD-vel EURO6 |
| Üzemanyag |  | |  | |  | benzin |
| Ajánlott oktánszám | | | | | RON |  |
| Max. teljesítmény | EEC | |  | | kW/ford. (LE/ford.) | 131/5700 (178/5700) |
| Max. forgatónyomaték | EEC | | Nm/ford. (kg-m/ford.) | | |  |
| Üzemanyag-fogyasztás   (NEDC-korellált) | Városban | |  | | l/100 km | 5.1 mérési eredmény |
| Országúton | |  | | l/100 km | 4.5 mérési eredmény |
|  | Kombinált | |  | | l/100 km | 4.7 mérési eredmény |
| CO2-kibocsátás   (NEDC-korellált) | Városban | |  | | g/km | 117 mérési eredmény |
| Országúton | |  | | g/km | 102 mérési eredmény |
| Kombinált | |  | | g/km | 106 mérési eredmény |
| **Elektromotor-generátor** | | | | |  |  |
| Elektromotor típusa |  | |  | |  | Állandó mágneses motor |
| Max. teljesítmény | | | | |  | 88 (120) |
| Max. forgatónyomaték |  | | Nm (kg-m) | | | 202 (20.6) |
| Hibrid akkumulátor | | |  | |  |  |
| Akkumulátor típusa | | |  | |  | Ni-MH |
| Névleges feszültség | | |  | |  | 244.8 |
| Cellák száma | | |  | |  | 204 |
| Rendszerfeszültség | | |  | |  | 244.8 |
| **Összesített rendszerteljesítmény** | | |  | |  |  |
| Max. összesített teljesítmény\*8 | | |  | | kW (LE) | 160 (218) |
| *\*8: A benzinmotor és az elektromotor (akkumulátoros táplálás mellett) által alkotott hibrid rendszer kombinált teljesítménye. (saját mérés)*  **Teljesítmény** | | | | | |  |
| Végsebesség\*9 |  | |  | | km/h | 180 |
| Gyorsítás\*9 | 0 - 100 km/órára\*10 | | | | s | 8.9  mérési eredmény |
| *\*9: saját mérési adatok*  *\*10: Két utassal* | | |  | |  |  |
| **Erőátvitel** |  | |  | |  |  |
| Sebességváltó | kódnév | |  | |  | P710 |
|  | típus | |  | |  | Elektronikus vezérlésű fokozatmentes váltómű |
| Hajtás |  | |  | |  | elsőkerékhajtás |
| Erőátviteli egység áttétele | Hátramenet | |  | |  |  |
| Előremenet | |  | |  | 0.402 |
| Elektromotor fordulatcsökkentő áttétel | | | | | | 3.389 |
| Differenciálmű végáttétel (elöl/hátul) |  | | | | | 3.389 / - |
| Fékrendszer | Elöl | | | | | Hűtött tárcsa |
|  | Hátul | | | | | Tömör tárcsa |
| Fék mérete | Elöl | | Átmérő/vastagság | | mm | 305/28 |
|  | Hátul | | Átmérő/vastagság | | mm | 281/12 |
| Parkolófék típusa, vezérlése és elhelyezése |  | |  | |  | Elektromosan kapcsolható, műszerfal |
| Futómű | Elöl | |  | |  | MacPherson rugóstag |
|  | Hátul | |  | |  | Csatolt keresztlengőkar |
| Kormányfordulat két végállás között |  | |  | |  | 2.7\*12, 2.6\*13, 14 |
| Fordulókör sugara | A kerekeknél mérve | |  | | m | 5.8\*12, 5.9\*13, 14 |
|  | A karosszéria sarkainál mérve | |  | | m | 6.2\*12, 6.3\*13, 14 |
| Kormányrásegítés | | |  | |  | EPS |

*\*12: 215/55R17 méretű gumiabronccsal szerelt jármű*

*\*13: 235/45R18 méretű gumiabronccsal szerelt jármű*

*\*14: 235/40R19 méretű gumiabronccsal szerelt jármű*

###

**További információ:**

**Varga Zsombor**

PR manager

Toyota Central Europe Kft.

Tel.: +36-70-4000-990

E-mail: [zsombor.varga@toyota-ce.com](mailto:zsombor.varga@toyota-ce.com)