**KÖRNYEZETTUDATOSAK AZ EURÓPAI FELSŐVEZETŐK: HIBRID VÁLTOZATBAN TAROL A KONTINENSEN A LEXUS CSÚCSLIMUZINJA**

**Tavaly év végén leplezte le a Lexus zászlóshajója, az** [**LS felsőkategóriás luxuslimuzin**](https://www.lexus.hu/car-models/ls/#hero) **legújabb generációját, amely hónapról hónapra évtizedes értékesítési rekordokat dönt: január és július között világszerte 19.491 darab talált belőle gazdára, több mint kétszer annyi, mint az előző generációból tavaly egész évben. Míg ugyanakkor a világszintű eladások 39%-át teszik ki az iparág lefejlettebb öntöltő hibrid elektromos hajtásával szerelt, a városi forgalomban akár 50-70%-ban tisztán elektromos üzemű, károsanyagkibocsátás mentes működősre képek modellek, addig Európában ez 61%. Az autó alapjául szolgáló új Global Architecture – Luxury (GL-A) platform alacsony tömegközéppontjával és optimális tengelyterhelés-eloszlásával közvetlen dinamikus előnyöket kínál, amely vadonatúj Lexus Multi Stage Hybrid System hajtáslánccal, a kifinomult felfüggesztéssel és a fokozatmentesen szabályozható adaptív futóművel és új légrugózással lenyűgöző teljesítményt tesz lehetővé. Nem csoda, hogy az európai felsővezetők a környezetbarát hibrid elektromos hajtás mellett teszik le a voksukat, az európai piac dízelektől történő drasztikus elfordulásával pedig még több vállalati vezető dönthet majd a Lexus LS 500h felsőkategóriás csúcslimuzin mellett.**

Az LS 500h önmagát töltő benzin-elektromos hibrid hajtáslánca a Lexus forradalmian újszerű rendszerét, az elsőként az LC 500h zászlóshajó kupéban bevezetett Multi Stage Hybrid technológiát alkalmazza, új szinte emelve a teljesítményt és a kifinomultságot. A hajtáslánc egy 3,5 literes, V6-os, Atkinson ciklusú szívó benzinmotorból, két elektromotor/generátor egységből, valamint egy kompakt, kis tömegű lítium-ion akkumulátorból áll. A könnyű szelepvezérlő komponensekkel épített, D-4S közvetlen benzinbefecskendezéssel felszerelt, a szívó- és kipufogóoldalon egyaránt VVT-i intelligens változó szelepvezérlést (a szívóoldalon VVT-iW széles tartományban üzemelő, intelligens változó szelepvezérlést) alkalmazó motor a teljes fordulatszám-tartományban bőséges forgatónyomatékot biztosít, egészen a 6600/perces leszabályozási határig. A teljes rendszerteljesítmény (benzinmotor + elektromotorok együtt) 264 kW / 359 LE, ami a hátsókerék-hajtású modell esetében 5,4, az összkerékhajtású modellnél 5,5 másodperces gyorsulást tesz lehetővé 100 km/órás sebességig (homologizálásra váró, előzetes gyorsulási értékek).

**Lexus Multi Stage Hybrid rendszer**

A Multi Stage Hybrid rendszer a jól ismert Lexus Hybrid Drive elektromos fokozatmentes sebességváltóját egy új, négyfokozatú fordulatszám-módosító berendezéssel párosítja. Ez a rendszer kiterjeszti az áttételi tartományt, közvetlenebb reakciókat ad a vezető parancsaira, és jobb dinamikus teljesítményt tesz lehetővé, miközben maradéktalanul biztosítja a luxus zászlóshajótól elvárható kifinomult teljesítménykifejtést. A hagyományos full hybrid gépkocsikban az elektromotor egy fordulatszámcsökkentő áttételen keresztül erősíti a belső égésű motor teljesítményét; az új Multi Stage Hybrid rendszer esetében azonban a V6-os benzinmotor és az elektromotor teljesítménye egyaránt felerősíthető az automata sebességváltó révén, így álló helyzetből gyorsítva jóval nagyobb mértékű hajtóerő generálható. A Lexus a korábbi 6000/percről 6600/percre növelte a benzinmotor maximális fordulatszámát, a Multi Stage Hybrid rendszernek köszönhetően pedig első, második és harmadik fokozatban megnőtt az üzemi tartomány, így a motor már 50 km/óra körül eléri optimális fordulatszámát. A Multi Stage Hybrid rendszer révén az új LS 500h nagyobb (akár 140 km/órás) sebességet érhet el tisztán elektromos üzemben, mint a korábbi Lexus hibrid modellek. Emellett álló helyzetből való erős gyorsításkor a V6-os motor nagyobb vonóerőt képes kifejteni.

**10 fokozatú sebességváltóhoz hasonló vezetési érzet**

A többfázisú fordulatszám-módosító berendezés közvetlenül a teljesítménymegosztó egység mögött kapott helyet, a motor hajtótengelyével együtt álló tengelyen. Habár a berendezés mindössze négy fokozattal bír, D tartományban olyan szimulált váltóprogramot alkalmaz, amely a 10 fokozatú sebességváltók működését szimulálja. A jármű sebességének növekedését a motorfordulatszám lineáris, közvetlen és folytonos emelkedése kíséri, elkerülve azt a „gumiszalag-hatást”, amelyet néhány fokozatmentes sebességváltónál tapasztalhatunk. A 10. fokozati tartományban a CVT váltóegység alacsony fordulatszámon tartja a motort, így az LS csendesen, finoman és takarékosan haladhat. Az erőátviteli rendszer emellett a hagyományos automata váltókból ismert AI váltóvezérlés továbbfejlesztett változatát is megkapta. Ez intelligens, optimális fokozatválasztást tesz lehetővé, összhangban a menetkörülményekkel és a vezető utasításaival, ha pl. emelkedőn vagy lejtőn halad az autó. A rendszer emellett automatikus üzemmód-választás funkcióval is rendelkezik. Ez azt jelenti, hogy a sebességváltásokat képes a vezető stílusához és viselkedéséhez igazítani, anélkül, hogy a vezetőnek üzemmódot kellene váltania ahhoz, hogy az erőátviteli rendszer az elvárt teljesítményt biztosítsa.

**M üzemmód kézi fokozatválasztással**

A Multi Stage Hybrid rendszer kialakításának köszönhetően a vezető akár M (kézi) üzemmódban is közlekedhet, a kormány mögött elhelyezett váltófülekkel kézzel kiválasztva és tartva a fokozatokat. A teljesítménymegosztó egység és a fokozatváltó mechanizmus összehangolt vezérlésének köszönhetően a váltás haladéktalanul megkezdődik, amint a vezérlő számítógép észleli a váltófülön keresztül kapott parancsot, ami kivételesen gyors váltási reakciót eredményez.

**Üzemmódválasztó**

Az üzemmódválasztó segítségével a vezető saját preferenciáihoz és az útviszonyokhoz igazíthatja az autó teljesítményét. A Normal és ECO üzemmódokon túl az új LS Comfort és Custom (Egyéni) beállítási lehetőséget, továbbá Sport S és Sport S+ állást is kínál. Az aktuálisan választott üzemmódtól függően a rendszer a helyzetnek megfelelően automatikusan szabályozza a hajtáslánc, az adaptív változó felfüggesztés, az elektromos szervokormány, a változó áttételezésű kormánymű és a klímaberendezés működését.

**Vadonatúj padlólemez**

Az LS 500h alapját adó, új Global Architecture – Luxury (GA-L) platform alapvetően meghatározza a modell kvalitásait. A vadonatúj szerkezet tervezéséhez „tiszta lappal” fogtak hozzá a japán mérnökok, merőben újszerű módon közelítve meg a fejlesztési, anyaghasználati és tervezési kérdéseket. Ugyanerre a padlólemezre épül a [Lexus LC zászlóshajó kupé](https://www.lexus.hu/car-models/lc/#hero), az LS esetében azonban meghosszabbítottuk a platformot, hogy megvalósítsuk a fejlesztés egyik sarkalatos célkitűzését: a különösen tágas hátsó teret. Az új LS tengelytávja 3125 mm, vagyis 35 mm-rel hosszabb, mint az előző generációs modell nyújtott tengelytávú kiadásáé. A megnövekedett hosszúság ellenére a vezető változatlanul a tengelytáv középvonalában ül, csípőpontja pedig közel helyezkedik el a jármű (kategóriaelső 543 mm magasságban húzódó) tömegközéppontjához. A mély tömegközéppont, a kiemelkedően merev vázszerkezet és a kimagaslóan kedvező tömegelosztás együttesen eredményezi a zökkenőmentes fékezést, kormányzást és gyorsítást lehetővé tevő, magabiztos menetdinamikát, valamint a vezető és utasai számára egyaránt rendkívül kényelmes, egységesen komfortos beltéri környezetet. A platform alkalmazásával mintegy 15 mm-rel csökkent az új LS teljes magassága, miközben a motorház fedele kb. 30, a csomagtartóé kb. 40 mm-rel került mélyebbre. Mindez olyan érzést kelt, mintha az autó az aszfaltra simulna. Ez a kialakítás azt is lehetővé tette, hogy a nehezebb komponenseket közelebb vigyük a jármű középpontjához; a motor az első tengely mögé került, a vezetői üléshelyzetet hátrébb toltuk, a hibrid akkumulátor pedig (a korábbinál könnyebb és kompaktabb lítium-ion egység) előrébb költözött. Mindezen megoldások révén mélyebbre került a jármű tömegközéppontja, a teljes tömeg pedig optimális 52/48 arányban oszlik meg az első és a hátsó tengely között, ami minimális oldaldőlést, pontosabb kormányozhatóságot és végső soron élvezetesebb vezetést eredményez.

**Könnyű anyagok és rendkívül merev karosszéria-szerkezet**

A jármű tömegeloszlásának optimalizálását elősegítette az új, kis tömegű anyagok alkalmazása – ilyen például az új, öntött alumíniumból készült első és hátsó rugótorony. Mivel az alumínium nem hegeszthető az acélhoz, ezeket az elemeket önlyukasztó szegecsek és nagy szilárdságú szerkezeti ragasztás segítségével rögzítettük a karosszériához. Ezek a rugótornyok számottevően könnyebbek és merevebbek az azonos funkciójú acél elemeknél: elöl mintegy kétszer szilárdabbak, és 42 százalékkal könnyebbek, hátul másfélszer merevebbek és csak fele olyan nehezek. A kritikus pontokon egyéb kis tömegű anyagok – ultra nagy szakítószilárdságú acél, acélötvözetek vagy alumínium – alkalmazásával fokoztuk a szerkezet merevségét és ellenállóképességét. A nagy szilárdságú acél elemek a jármű teljes tömegének csaknem 30 százalékát teszik ki, ami több mint kétszerese az előző generációs LS ugyanezen arányának. Az elsődleges borítóidomok – az ajtók, a kerékdobok, valamint a motorház- és csomagtérfedél – alumíniumból készültek. Az ajtók esetében ez nem csupán a tömegcsökkentés miatt lényeges, hanem mert az így elért keskeny, mégis robusztus szerkezetnek köszönhetően javult az utastér helykínálata. Szintén jóval nagyobb arányban alkalmaztak szerkezeti ragasztóanyagokat és lézeres hegesztéses eljárást; mindkét technológia erősebb, merevebb kötést biztosít az egyes elemek között. A padlólemez gyártásánál csaknem 33 méternyi ragasztást használtak, szemben az előző generációs modell öt méterével.

**Adaptív változó felfüggesztés**

Az LS egymást követő generációinál mindig központi jelentőséggel bírt a megfelelő rugózási kényelmet és utazókomfortot meghatározó futóműhangolás. A legújabb modell esetében elöl és hátul egyaránt olyan új, magasan bekötött többlengőkaros szerkezetet alkalmaztak, ami az eddigieknél is kedvezőbb teljesítményt tesz lehetővé. Elöl a felső és alsó keresztlengőkarok egyaránt kettős gömbcsuklót kaptak, így a szerkezet már a vezetőtől kapott legfinomabb kormányparancsokra, valamint az útfelület visszajelzéseire is precízen reagál. Ez a szokatlan elrendezés optimális futóműgeometriát eredményez, és pontosabb kormányreakciókat tesz lehetővé, csekélyebb kezdeti erőkifejtéssel. A tömeg csökkentése érdekében a felfüggesztés szerkezeti elemei jelentős arányban alumíniumból készültek. A hátsó felfüggesztés új, kis helyigényű multilink szerkezete fokozott stabilitást kínál. Ahogy az első felfüggesztésnél, itt is az LC kupé számára kifejlesztett futóművet vették alapul, ám a jobb menetstabilitás és rugózási komfort érdekében módosítottuk a perselyek beállításait. Az új LS frissen fejlesztett, az eddiginél előremutatóbb adaptív felfüggesztése mind a négy keréknél folyamatosan szabályozza a lengéscsillapítást, igazodva a vezetési stílusoz és az útminőséghez. A fokozatmentesen változó beállítás révén az előző LS modellnél alkalmazott 9 helyett immár 650 különböző szinten szabályozhatók a rendszer beállításai. Az eredmény: gyorsabb, zökkenőmentes, kifinomultabb működés. Például egyenetlen úton haladva a rendszer anélkül képes megnövelni a rugózási kényelmet, hogy túlzott mértékben feszesebbre kellene állítani a csillapítást. A kormánykerék elfordításakor ugyanakkor automatikusan megnő a csillapítás, ami segít ellensúlyozni a jármű átterhelődésének hatásait, és megőrizni a dőlésmentes kanyarvételi képességet.

**Légrugózás**

Az új LS opciós, új fejlesztésű, elektronikusan szabályozott légrugózása kivételes rugózási kényelmes biztosít. A zárt rendszerben pneumatikatartályok tárolják a sűrített levegőt, így amint meg kell emelni a járművet, a rendszer azonnal többletlevegőt szivattyúzhat a futóműhöz.

A légrugózás teszi lehetővé az új LS be- és kiszállást megkönnyítő üzemmódját, amelyről a fenti Omotenashi fejezetben olvashat részletesen.

**Fékrendszer**

Az LS 500h új generációs, elektronikus vezérlésű fékrendszere (ECB) aktív féknyomás szabályozással képes növelni a lassítás mértékét: a rendszer akkor is fokozatosan növeli a fékfolyadék nyomását, ha a vezető állandó erővel nyomja a fékpedált. Ez a megoldás a megfelelő fékérzetről is gondoskodik.

A rendszer elöl 357 x 34 mm-es, hátul 335 x 25 mm-es, spirális belső hűtésű féktárcsákat alkalmaz. Elöl négy-, hátul kétdugattyús féknyergeket találtunk. Az LS 500h F SPORT modellen található, nagyobb fékekről az alább megtalálható F SPORT fejezetben írunk részletesen.

**Integrált járműdinamikai szabályozás (VDIM)**

Az integrált járműdinamikai szabályozási rendszer (VDIM) a jármű vezethetőségét szabályozó rendszerek és az aktív biztonsági funkciók összehangolt vezérlése révén javítja az új LS menetdinamikai képességeit. A rendszer a blokkolásgátló fékberendezés (ABS), a kipörgésgátló, a menetstabilizáló rendszer, az elektronikus szervokormány, a változó áttételezésű kormánymű és a dinamikus hátsókerék-kormányzás működését koordinálja.

**Lexus Dynamic Handling**

Az opciós Lexus Dynamic Handling rendszer minden menetkörülmények között fokozott vezethetőséget és pontosabb irányíthatóságot biztosít. Ennek érdekében összehangoltan működteti az autó változó áttételezésű kormányművét (VGRS), dinamikus hátsókerék-kormányzását (DRS) és elektromos szervokormányát (EPS), így mind a négy kerék állásszögét képes befolyásolni. A rendszer működését a jármű sebessége és dinamikus viselkedése befolyásolja. 80 km/óra alatti sebességnél az első és hátsó kerekek eltérő szögben fordulnak el, dinamikus vezethetőséget és biztonságos kanyarodási képességet szavatolva. 80 km/óra felett az első és hátsó kerekek azonos szögben fordulnak el, ami fokozott stabilitást eredményez.

A VGRS rendszer a jármű sebességétől és a vezető parancsaitól függően szabályozza a kormányzási szöget. Így pontosabban szabályozható a jármű függőleges tengely körüli elfordulása, kanyarvételi képessége és ívmenetben, illetve sávváltáskor mutatott stabilitása. A kormányáttétel arányát automatikusan, a jármű sebessége és a menetkörülmények figyelembe vételével módosítja a rendszer, ezért kis sebességnél vagy 180 fokos fordulónál kevesebbet kell fordítani a kormánykeréken. Kis és közepes sebességnél könnyű vezethetőséget biztosító, optimális áttételt állít be a rendszer, míg nagy sebességnél a VGRS kontrollált, stabil érzetet biztosít.

**Aerodinamikai teljesítmény**

Az LS 500h kecses külső formaterve nem csupán tetszetős, de aerodinamikailag is kiváló hatásfokú. A karosszéria felső része áramvonalas kialakításának apró részletei hatékonyan küszöbölik ki a légörvényeket és javítják a jármű menetdinamikai teljesítményét. Mindennek eredményeként a menetszél akadálytalanul áramlik végig a karosszéria mentén, hogy hátul leválva találkozzon a fenéklemez alól érkező légáramlattal. Az első lökhárító oldalfalát úgy alakítottuk ki, hogy a menetszelet a kerékdob mentén vezessék el. Az ajtókeret borításánál, valamint a hátsó lámpatesteken elhelyezett apró, ám hatásos légterelő idomoknak köszönhetően a levegő szorosan az oldalfalak mentén áramlik végig, ami javítja az egyenesfutást. A hátsó lámpák sarkainak ívelt kialakítása finoman eltéríti a légáramlatot a karosszériától. A síkban illeszkedő oldalablakoknak köszönhetően elmaradnak azok az örvények, amelyeket az egyenetlen felület mellett áramló levegő kelt. A fenéklemez csaknem teljesen burkolt kialakítása szintén mérsékli a légörvényeket, a precízen elhelyezett légterelő lemezek finoman irányítják hátrafelé a légáramlatot. A közvetlenül a hátsó kerekek mögött kialakított, függőleges szárnyacskák a légörvények és a légellenállás csökkentésében játszanak szerepet. Az LS 500h légellenállási együtthatója 0,26 (összkerékhajtás esetén 0,28).

**Defektmentes abroncsok**

Az új LS alapfelszerelésként új fejlesztésű defektmentes abroncsokon gördül, amelyek megfelelő mértékű rugózási kényelmet és utazási komfortot nyújtanak. A defektmentes abroncs alkalmazása a tömegeloszlás és a menetdinamika optimalizálásához is hozzájárult. Az oldalfalaknál használt, megerősített guminak köszönhetően az LS defektes kerékkel is továbbhaladhat akár 160 kilométeren át, legfeljebb 80 km/óra sebességgel.

**2018 LS 500h MŰSZAKI ADATOK**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Külső méretek* |  |  |
| Tengelytáv |  | 3125 mm |
| Teljes hosszúság |  | 5235 mm |
| Teljes szélesség |  | 1900 mm |
| Teljes magasság  | RWD | 1450 mm – légrugó1460 mm – acélrugó |
| AWD | 1460 mm – légrugó1470 mm – acélrugó |
| Nyomtáv - elöl | RWDAWD | 1630 mm1630 mm – acélrugó /F SPORT1635 mm －légrugó |
|  - hátul | RWDAWD | 1635 mm1615 mm － F SPORT1635 mm1615 mm －F SPORT |
| Szabad hasmagasság  | RWD | 147 mm – légrugó169 mm – acélrugó |
| AWD | 147 mm – légrugó160 mm – acélrugó |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Belső méretek*** |  |
| Szállítható személyek száma | 5 |
| Fejtér ElölHátul | 947,8 mm946,3 mm |
| LábtérElölHátul | 1041,3 mm989,2 mm |
| Válltér - elöl | 1493,2 mm |
|  - hátul  | 1433,7 mm |
| Csípőtér - elöl | 1410,2 mm |
|  - hátul | 1398,8 mm |
| Csomagtartó térfogata (VDA) |  0,43 m3 / 430 l  |

|  |  |
| --- | --- |
| *Tömegek és térfogatok* |  |
| RWD (Comfort felszereltségi szint) | 2185-2225 kg – légrugó2175-2215 kg – acélrugó |
| AWD (Comfort felszereltségi szint) | 2250-2290 kg  |
| Luxury csomaggal RWDAWD |  2300 – 2345 kg 2380 – 2425 kg |
| Megengedett legnagyobb össztömeg (kg)RWD | - EU |  2725 kg |
| AWD | - EU |  2800 kg |
| Tömegelosztás (elöl/hátul) | 51/49 |
| Üzemanyagtartály térfogata | EU 82 l |

|  |
| --- |
| ***HIBRID RENDSZER*** |
| **Típus** | Soros/párhuzamos rendszer benzinmotorral és elektromotorokkal |
| **Teljes rendszerteljesítmény**  | 264 kW / 359 LE |
| *Motor* |  |
| Típus | V6, alumínium blokk és hengerfej |
| Típusjelzés | 8GR-FXS |
| Szelepvezérlés | DOHC 24 szelepSzívóoldalon: VVT-iW (széles tartományban üzemelő, intelligens változó szelepvezérlés)Kipufogóoldalon: VVT-i (intelligens változó szelepvezérlés) |
| Lökettérfogat | 3,5 liter / 3456 cm3 |
| Furat x löket | 94,0 mm x 83,0 mm |
| Sűrítési arány | 13,0 : 1 |
| Teljesítmény (SAE) | 220 kW @ 6600/perc / 299 LE @ 6600/perc  |
| Forgatónyomaték |   EU: 350 Nm @ 5100/perc  |
| Üzemanyag-ellátó rendszer | EFI (elektronikus üzemanyag-befecskendezés), D-4S (közvetlen benzinbefecskendezés, négy ütem, Superior kivitel) |
| Üzemanyag típusa | 95 RON / 91 AKI vagy magasabb |
| Károsanyag-kibocsátási tanúsítvány | LEV III-SULEV30SULEV OBD-vel, Tier3 OBD-vel |
| ***ELEKTROMOTOROK*** |
| Elektromotor/generátor 1 (MG1) funkciója | Elsődleges áramfejlesztő, indítómotor, belső égésű motor fordulatszámának szabályozása |
| Típus | Állandó mágneses elektromotor |
| Hűtési rendszer | vízhűtés |
| Elektromotor /generátor 2 (MG2) funkciója | Hátsó kerekek hajtása; regeneratív fékezés |
| Típus | Állandó mágneses elektromotor |
| Hűtési rendszer | vízhűtés |
| ***HIBRID AKKUMULÁTORCSOMAG*** |
| Típus | Lítium-ion |
| Cellaszám | 84 db  |
| Névleges feszültség  | 310,8 V |
| Rendszerfeszültség  | 650 V |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Hajtáslánc*** |  |  |
| Elrendezés | Orrmotor, hátsó- vagy összkerékhajtás |
| Erőátvitel típusa | Multi Stage Hybrid erőátvitel |
| Típusjelzés | L310 (RWD) / L310F (AWD) |
| Áttételek 1.  | 3,538 |
|  2. | 1,888 |
|  3.  | 1,000 |
|  4.  | 0,650 |
|  Hátramenet | N/A |
|  Differenciálmű áttétele (első/hátsó) | RWD: ( - /3,615) AWD: (3,916 / 3,916) |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Futómű és karosszéria***  |  |
| Karosszéria/vázszerkezet | Acél önhordó konstrukció |
| Felfüggesztés - Elöl és hátul | Magasan beszerelt többlengőkaros |
| Kormánymű | Elektromos szervokormány (EPS): fogasléces kormánymű sebességfüggő elektromos rásegítéssel  |
|  - Fordulatok száma (ütközéstől ütközésig) | RWD: 2,9, AWD: 2,8  |
|  - Fordulókör (padkák között) | RWD: 5,7 m, AWD: 6,0 m |
| Fékrendszer/Típusa | Blokkolásgátló fékrendszer (ABS); Elektronikus fékerőelosztás (EBD); vészfékrásegítés (BA) |
|  - elöl  - F SPORT elöl | 357 mm belső hűtésű féktárcsák négydugattyús alumínium féknyergek, normál fékbetétek400 mm belső hűtésű féktárcsák hatdugattyús alumínium féknyergek, nagy súrlódású fékbetétek |
|  - hátul  - F SPORT hátul | 335 mm belső hűtésű féktárcsák kétdugattyús alumínium féknyergek, normál fékbetétek359 mm belső hűtésű féktárcsák négydugattyús alumínium féknyergek, nagy súrlódású fékbetétek |
| Kerék mérete / típusa | 1. 19 col (öntött alumínium - alapkivitelű) 2. 20 col (öntött alumínium, rezonátor / kovácsolt alumínium - rendelhető)3. 20 col (kovácsolt alumínium - rendelhető F SPORT-hoz) |
| Abroncsméret / típus | 1. 245/50RF192. 245/45RF203. E: 245/45RF20, H: 275/40RF20 (F SPORT)  |
| Abroncsmárkák | Bridgestone, Dunlop, Michelin |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Menetteljesítmények*** |  |
|  Gyorsulás 0-100 km/óra (gyártói becslés) |  5,4 mp (RWD) 5,5 mp (AWD) |
| Végsebesség (elektronikusan korlátozva) |   EU: 250 km/óra  |
| Üzemanyag-fogyasztás (gyártói becslés)  (városi/országúti/vegyes) |  |
| RWD (L/100 km) |  Városi 7,5 1 /7,9 2 Országúti 5,9 /6,1 2 Vegyes 6,2 1 /6,5 2  |
| AWD (L/100 km) |  Városi 8,2 1 /8,3 2 /8,5 3/8,6 4Országúti 6,6 1 /6,7 2 /7,0 3/7,0 4Vegyes 7,0 1 /7,1 2 /7,3 3/7,4 4 |
| Légellenállási együttható (Cw) |  -Európa 0,26 (RWD)/ 0,28 (AWD) |

1 WVTA (19 colos kerékkel)

2 WVTA (20 colos kerékkel)

3 WVTA (Izrael)

4 Ukrajna

###

**További információ:**

**Varga Zsombor**

PR manager

Toyota Central Europe Kft.

Tel.: +36-70-4000-990

E-mail: zsombor.varga@toyota-ce.com