**IGAZI ZÖLD ÉLMÉNYAUTÓ LESZ A VADONATÚJ LEXUS UX**

**A vadonatúj** [**Lexus UX**](https://www.lexus.hu/car-models/ux/#hero) **nem csak a világ legfejlettebb, a modellben debütáló világelső termikus hatékonyságú környezetbarát hibrid elektromos hajtását kapta meg, de egyéni igényekhez igazodó felfüggesztése, a közvetlen kormányzás és az opcionálisan rendelhető E-Four összkerékhajtás is gondoskodik arról hogy valódi élményautó legyen. Az autó nem mindennapi, merész formavilágához tehát valódi, önkifejezést lehetővé tévő vezetési élmény társul majd.**

Az UX 250h a legújabb fejlesztésű Lexus Hybrid Drive hajtáslánccal készül: 178 LE-s rendszerteljesítményével az UX 250h egyesíti a hatékony üzemanyag-felhasználást a rendkívül kifinomult, közvetlen vezetési élménnyel. Az UX új 2,0 literes, soros négyhengeres benzinmotorja kategóriájának egyik leghatékonyabb erőforrása (különleges, lézerrel edzett szívóoldali szelepülékekkel, és új tervezésű szívócsővel). Köszönhető ez a motor magas kompressziójának (13,0:1), valamint közvetlen- és közvetett befecskendezést kombináló D4-S befecskendező rendszerének, szívó- és kipufogóoldalon is változó, (a szívóoldalon elektromos szabályozású) intelligens szelepvezérlésének (VVT-iE). A veszteségeket hatásosan csökkentő motorolaj-szivattyú és az elektromos vízpumpával dolgozó hűtőrendszer segítségével még jobban kihasználható a motor teljesítménye és hatékonysága. Télen, a hideg napokon ez a rendszer gyorsabban bemelegíti az utasteret. A benzinmotor gyors felmelegedését kipufogógáz-visszavezetés is segíti, ami egyúttal alacsonyabb károsanyag-kibocsátást is jelent. A nagy hatékonyságú szilárdrészecske-szűrőnek köszönhetően az erőforrás megfelel a szigorú Euro 6d PN előírásainak is. Az UX hibrid új generációs hajtásláncát a benzinmotor mellett két, generátorként is működő elektromotor alkotja, szerkezete kompaktabb, működése pedig hatékonyabb, mint a Lexus korábbi hibrid rendszeréé. A központi elektronika (PCU) teljesítménye megnőtt, pedig 20 százalékkal kisebb, és 10 százalékkal könnyebb is, mint volt. Az elektromotorok és a benzinmotor fordulatszámának összehangolása úgy eredményez lineáris, intenzív gyorsulást, hogy az utóbbinak nem szükséges zavaróan magas fordulaton üzemelnie. A motor fordulatszáma szinkronban van a jármű sebességével, így a gázra lépve mindig azonnali és folyamatos gyorsulás a válasz. Az új hajtásláncban a két elektromotor-generátor (MG1 és MG2) koaxiálisan, közös tengelyen dolgozik. Az eredmény: számottevően kisebb és könnyebb szerkezet, 25 százalékkal kisebb súrlódási veszteséggel. Ezen kívül az MG2 fordulatszáma is megnőtt, így nagyobb teljesítményt és hatékonyságot nyújt.A Sequential Shiftmatic funkció hat fokozatban állítható motorfékerőt kínál, ami beállítható a kormánykapcsolókkal, vagy S állásban a váltókarral is. A sebesség, amikor a hibrid rendszer leállíthatja a belsőégésű motort, például egy hosszabb lejtőn, 115 km/órára növekedett. Az új, kompakt és könnyű építésű nikkel-metál-hidrid (NiMH) akkumulátor és ennek kompakt hűtőrendszere mélyre beépítve, a hátsó ülés alatt található, ami szintén hozzájárul az UX korábban említett, kedvezően alacsony súlypontjához.

Az UX 200 változat a 250h-ban is használt 2,0 literes, soros négyhengeres benzinmotorral fut.

171 LE-s teljesítménye ugyan hasonló, mint a konkurens modellek kisebb hengerűrtartalmú turbós erőforrásaié, de az UX 200 motorja kevésbé bonyolult, és így jóval könnyebb is. Maximális forgatónyomatéka 205 Nm. Az új Direct Shift CVT (D-CVT) sebességváltó a fokozatmentes automaták sima és üzemanyag-takarékos működése mellett az autó fölötti uralom érzetét is nyújtja. A szerkezetben kiegészítő előtét áttétel található, hogy elinduláskor az UX 200 úgy gyorsítson, mint egy manuális váltós jármű, így a zökkenőmentes üzem mellett közvetlenebb a sebességélmény is, hiszen a CVT rendszer csak később kapcsolódik be a működésbe. Az eredmény sima és egyenletes gyorsulás, a fokozatmentes (CVT) váltó középtartományi és nagy sebességű előnyeivel: a mechanikus előtét áttétel hatására a CVT terhelése csökken, szíjáttétele hosszabbra választható, szíjtárcsái könnyebbek, kisebbek lehetnek, és javul a fogyasztás, valamint vele az emisszió is. A CVT váltó erős gyorsításoknál előre rögzített fokozatokban kapcsol, ilyenkor a működése a hagyományos automatákéhoz hasonló.

**Kiváló manőverezhetőség, praktikus használhatóság**

A Lexus UX alkalmas arra, hogy könnyen felderítse a várost. A 2640 mm-es tengelytáv hozzájárul a sima és stabil futáshoz. A 4495 mm hosszú karosszéria és a szegmens legjobb, két szegély között mért 10,4 m-es fordulóköre sokat segít a Lexus UX könnyed manőverezésében, és kényelmes parkolásában. A be- és kiszállást több funkció is könnyíti, többek között a csípőponthoz viszonyítva optimális magasságában lévő ülések, a küszöbidomok metszett profiljai és az ülőlapok kialakítása. Az apró holmik tárolásához az UX kínálja a legnagyobb középkonzoli dobozt a kategóriában. A rendelkezésre álló, kéz nélkül nyitható-zárható csomagtérajtó kényelmesebbé teszi a poggyászok bepakolását, míg a tömör alumínium tetősínekhez különféle kiegészítők, tartozékok erősíthetőek biztonságosan. A modell konfigurációjától, gumiabroncsaitól és a piacoktól függően az UX defektjavító készlettel, defekttűrő abroncsokkal vagy hagyományos pótkerékkel kapható. A második generációs, és a korábbiaknál csendesebb, kényelmesebb futású defekttűrő abroncsokkal a jármű defekt esetén sík úton akár 80 km/órás sebességgel is haladhat, és 160 km távolságot tehet meg.

**Egyéni igényekhez igazodó felfüggesztés**

A legfrissebb fejlesztésű Lexus adaptív futómű (AVS), amely a márka zászlóhajójának tekinthető [LC kupéban](https://www.lexus.hu/car-models/lc/#hero) debütált, elérhető az UX F SPORT és a Luxury modellváltozatnál is. Az új AVS rendszer csökkenti a karosszéria nem kívánt dőléseit és magasabb szintű menetkomfortot biztosít rossz minőségű útfelületeken is. Működési elve egyszerű: a csillapítóerő kisebb, amikor az UX egyenes úton halad, és erősebb, amikor kanyarodik vagy sávot vált. Ilyenkor érezhetően javul a stabilitás, és csökken a karosszéria oldaldőlése. Az AVS mágnesszelepekkel dolgozik, így változtatva a lengéscsillapítókban az olajáramlást. A program villámgyorsan, 650 beállításból választja ki az éppen aktuális helyzetnek megfelelőt. Az AVS folyamatosan értékeli a kormány (kormányzási szög) és a G-szenzor érzékelőitől kapott jeleket, és ezek alapján gyakorlatilag folyamatosan változtatja a csillapítóerőt, hogy minimálisra csökkentse a karosszériadőlést, és javítsa a komfortot. A csillapítóerő alacsony sebességnél csökken, nagyobb sebességnél nő. Az integrált funkciók (oldaldőlés-érzékelés, bólintásérzékelés, pattogásérzékelés, nyersességérzékelés) működését az AVS az útfelület és a menetdinamika alapján szabályozza.

A vezető az üzemmódválasztóval is beállíthatja a csillapítás mértékét, választva az Eco, Normal vagy Sport S üzemmódok választhatók, de rendelkezésre áll az egyéni (Custom) beállítás is.

Sport S+, vagy egyéni (Custom) üzemmódban a Sport beállítást választva, a csillapítás feszesebbre vált. Ezen kívül, az ütközésmegelőző rendszerrel kooperálva, az AVS vészhelyzetben - a beállított funkciótól függetlenül - olyan csillapítási erőt alkalmaz, ami a VSC leghatékonyabb működését teszi lehetővé.

**Közvetlen kormányzás, többféle kerék**

Az UX új elektromos rásegítésű szervokormánya kompakt és rendkívül merev szerkezet, az irányításnál azonnali reakciókat és kiváló érzetet biztosít.

Az újonnan kifejlesztett, mélységében és magasságában is elektromosan állítható kormányoszlop az ugyancsak elektromos mozgatású első ülésekkel szerelt UX változatokhoz érhető el. A memória funkcióval ellátott változatokban a rendszer automatikusan is megkönnyíti a be- és kiszállást, ugyanakkor egy kapcsoló segítségével a dőlés és a tengelyirányú helyzet egyformán 40-40 mm-es úton állítható, így a kormány nem lesz útban, amikor kiszállunk, vagy beülünk az autóba. Alapfelszerelés a 17 x 6,5 colos, aerodinamikai szempontok szerint tervezett könnyűfém keréktárcsa készlet, 215/60 R17 96H méretű gumiabroncsokkal. Opcionálisan 18 colos könnyűfém keréktárcsák is elérhetők, szintén négy évszakos, defekttűrő 225/50 RF18 95V méretű abroncsokkal. Az F SPORT modell nagy teljesítményű nyári gumiabroncsokkal is megrendelhető.

**.E-Four összkerékhajtás**

Az UX 250h elérhető elsőkerékhajtással és E-Four összkerékhajtással is. Az E-Four összkerékhajtás esetén egy külön elektromotor-generátort is beépítenek a hátsó differenciálműbe. A járműstabilitás-vezérlés (VSC) gondoskodik az első és a hátsó tengely közötti teljesítményelosztásról, folyamatosan változtatva a vonóerőt, amikor az autó gyorsít, kanyarodik vagy éppen csúszós úton halad. A rendszer a hagyományos, mechanikus osztóművet és hajtótengelyt is tartalmazó, magas belső súrlódású megoldásoknál sokkal gazdaságosabban működik. Az E-Four további előnye, hogy a tapadás növelése mellett a hátsó kerekekre jutó nyomaték szabályozásával a jármű alul- vagy túlkormányzottságát is mérsékelni tudja.

**Üzemmódválasztó**

Mind az UX 200-hoz, mind pedig az UX 250h-hoz jár a Lexus üzemmódválasztó program, amely lehetővé teszi, hogy a vezető három menetprogram közül válassza ki az igényeinek leginkább megfelelőt. A Normal program optimalizálja a teljesítményt és a hatékony üzemanyag-felhasználást; az ECO mindent a takarékosságnak rendel alá, beleértve a légkondicionáló működését is; míg a Sport élénkebb gázreakcióval és közvetlenebb érzetű kormányzással fokozza a vezetés élményét. A Luxury és F SPORT változatokhoz elérhető az AVS rendszer, ötféle választható menetprogrammal: Normal, ECO, Sport S, Sport S+ és egyéni (Custom).

**MŰSZAKI ADATOK**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Méretek és tömegek** | | | **UX 200  FWD** | **UX 250h  FWD** | **UX 250h  E-Four** |
| Teljes | Hosszúság | mm | 4495 | | |
| Szélesség (külső tükrök nélkül) | mm | 1840 | | |
| Magasság\*1 | mm | 1520\*2 - 1540\*3 | | |
| Tengelytávolság | | mm | 2640 | | |
| Nyomtáv | Elöl | mm | 1560\*4 - 1550\*5 | | |
| Hátul | mm | 1560\*4 - 1550\*5 | | |
| Fejtér | Elöl | mm | 65 | | |
| Hátul | mm | 55 | | |
| Lábtér | Elöl | mm | 1068 | | |
| Hátul | mm | 841.5 | | |
| Válltér | Elöl | mm | 1398.4 | | |
| Hátul | mm | 1344 | | |
| Szélesség (csípőmagasságban) | Elöl | mm | 1367.6 | | |
| Hátul | mm | 1329.2 | | |
| Beltér | Hosszúság | mm | 1830 | | |
| Szélesség | mm | 1518 | | |
| Magasság | mm | 1170.9 - 1145.8\*6 | | |
| Tandemtávolság | Az első és a hátsó utas között | mm | 870 | | |
| Utasok száma | |  | 5 | | |
| Túlnyúlás | Elöl | mm | 970 | | |
| Hátul | mm | 885 | | |
| Légellenállási együttható | |  | 0.33 | | |
| Minimális hasmagasság (menetkész tömeggel) | | mm | 160 | | |
| A minimális hasmagasság mérésének helye | |  | Alsó motorburkolat | | |
| Első terepszög | | fok | 14 | | |
| Hátsó terepszög | | fok | 25 | | |
| Rámpaszög | | fok | 17 | | |
| Menetkész tömeg | Az első tengelyen | Min. - Max. (EC/ ECE) kg | 890 - 920 | 925 - 955 | 930 - 960 |
| A hátsó tengelyen | 570 - 620 | 615 - 665 | 670 - 720 |
| Összesen | 1460 - 1540 | 1540 - 1620 | 1600 - 1680 |
| Megengedett össztömeg | | kg | 1980 | 2110 | 2110 |
| Vontatható tömeg | Fékezett utánfutón | kg | 750 | 750 | 750 |
| Fékezetlen utánfutón | kg | 750 | 750 | 750 |
| Üzemanyagtartály |  | l | 47 | 43 | 43 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Motor** | | | | **UX 200  FWD** | **UX 250h  FWD** | **UX 250h  E-Four** |
| Hengerszám és elrendezés | | | | Négyhengeres, soros | | |
| Vezérlés | | | | 16 szelepes, DOHC, VVT-iE (a szívóoldalon), VVT-i (a kipufogóoldalon) | | |
| Furat x Löket | | | mm | 80.5 x 97.6 | | |
| Hengerűrtartalom | | | cm3 | 1987 | | |
| Sűrítési arány | | | | 13.0 : 1 | 14.0 : 1 | 14.0 : 1 |
| Befecskendezés | | | | EFI, D-4S | | |
| Szívórendszer | | | | Atmoszférikus | | |
| Emissziós besorolás | | | | EURO6d, EURO6 | | |
| Üzemanyag | | | | Benzin | | |
| Ajánlott oktánszám | | | RON | 95 vagy magasabb | | |
| Legnagyobb teljesítmény | EEC | | kW/1/pe rc (LE/1/perc) | 126/6600 (171/6600) \*Célérték | 107/6000 (146/6000)  \*Célérték | 107/6000 (146/6000)  \*Célérték |
| Maximális forgatónyomaték | EEC | | Nm/1/perc (kg-m/1/perc) | 205/4800 (20.9/4800)  \*Célérték | 180/4400 (18.4/4400) \*Célérték | 180/4400 (18.4/4400) \*Célérték |
| Fogyasztás | Vegyes célértékek (NEDC-ből) | l/100km | | 5.6\*4, 5.8\*5, 14 | 4.1\*4, 4.3\*5, 14 | 4.5\*4, 4.8\*5, 14 |
| CO2-kibocsátás | g/km | | 132\*4, 138\*5, 14 | 96\*4, 102\*5, 103\*10 | 106\*4, 113\*5, 114\*10 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elektromotor-generátor** | | | **UX 200  FWD** | **UX 250h  FWD** | **UX 250h  E-Four** |
| Elektromotor típusa | Elöl | |  | Állandó mágneses | |
| Legnagyobb teljesítmény | Elöl | kW (LE) |  | 80 (109) | 80 (109) |
| Maximális forgatónyomaték | Elöl | Nm (kg-m) |  | 202 (20.6) | 202 (20.6) |
| **Hibrid akkumulátor** | | | | | |
| Típus | | |  | Ni-MH | Ni-MH |
| Névleges feszültség | | V |  | 216 | 216 |
| Cellák száma | | |  | 180 | 180 |
| **Rendszerteljesítmény** | | | | | |
| Összesített legnagyobb teljesítmény\*7 | | kW (LE) |  | 130 (178) | 130 (178) |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Menettulajdonságok** | | | **UX 200  FWD** | **UX 250h  FWD** | **UX 250h  E-Four** |
| Végsebesség\*8 | | km/h | 190 | 177 | 177 |
| Gyorsulás és rugalmasság\*8 | 0-ról 100 km/h | s | 9.2 | 8.5 | 8.7 |
| 80-ról 120 km/h | s | 6.6 | 6.3 | 6.5 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Felfüggesztés és hajtáslánc** | | | | **UX 200  FWD** | **UX 250h  FWD** | **UX 250h  E-Four** |
| Sebességváltó | Típus | | | D-CVT | Elektronikus szabályozású, folyamatosan változó áttételű | |
| Hajtásmód | | | | Elsőkerék | Elsőkerék | Összkerék (E-Four) |
| Sebességváltó áttételek | Előtét (1.) fokozat | | | 3.377 |  |  |
| A CVT váltó módosítása\*9 | | | 2.236 - 0.447 |  |  |
| Hátramenet | | | 3.136 |  |  |
| Az elektromotorok lassító áttétele | | | |  | 3.062 | 3.062 |
| Differenciálmű (Elöl /Hátul) | | | | 4.014 / - | 3.605 / - | 3.605 / 10.487 |
| Fékek | Elöl | | | Hűtött tárcsa | | |
| Hátul | | | Tömör tárcsa | | |
| Fékek mérete | Elöl | Átmérő / Vastagság | mm | 305 / 28 | | |
| Hátul | 281 / 12 | | |
| Rögzítőfék típusa | | | | Elektromos | | |
| Felfüggesztés | Elöl | | | MacPherson | | |
| Hátul | | | Hosszlengőkarok, háromszög keresztlengőkarokkal | | |
| Kormányfordulatok száma (végállások között) | | | | 2.76 | | |
| Fordulási sugár | Járdaszegélyek között | | m | 5.2 | | |
| Falak között | | m | 5.6 | | |
| Szervokormány típusa | | | | EPS | | |

\*1: Terheletlen járművek

\*2: Tetősínekkel / Cápauszony-tetőantenna nélkül

\*3: Tetőantennával

\*4: 215/60R17 gumiabroncsokkal

\*5: 225/50RF18 gumiabroncsokkal (Luxury kivitel)

\*6: Napfénytetővel

\*7: A benzinmotor és az elektromotorok együttes teljesítménye (az akkumulátor energiáit is felhasználva, saját mérés alapján)

\*8: A Lexus saját adatai

\*9: 2.-tól 10.-ig

\*10: 225/50RF18 gumiabroncsokkal (F SPORT kivitel)

###

**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)