

VILÁGPREMIER: GENFBEN MUTATOKOZOTT BE A VADONATÚJ LEXUS UX

A 2018-as Genfi Autószalonon látható először a Lexus legelső kompakt crossovere, a Lexus UX: a crossoverek új válfaját képviselő “Nagyvárosi felfedező” friss lendületet hoz a luxus életstílusba. Stílusos és figyelemfelkeltő külsejével ez a “sűrített” autó igazi egyéniség benyomását kelti, és kompakt méretei ellenére is kifejezetten tágasnak és biztonságosnak érződik, amit kihangsúlyoz a kompakt, vezetőközpontú cockpit és magas ülés helyzet. Az új kárpitozáshoz a japán papír textúrája adott ihletet, a bőrkárpitozás varrásai pedig a hagyományos sashiko öltéseket idézik. Ez az első Lexus, ami a márka GA-C nevű új globális platformjára épül, amely a kategória legalacsonyabb tömegközéppontú padlólemeze, és kimagasló karosszéria-merevséget és a ferdehátú autókra jellemző agilis viselkedést biztosít. Az UX 250h új, negyedik generációs hibrid rendszere dinamikusabban és takarékosabban mozgatja az autót, míg a UX 200 változatot új, jobb termikus hatásfokú 2,0 literes benzinmotor hajtja egy szintén új Direct Shift fokozatmentes sebességváltón keresztül.

A világ vezető prémium hibrid gyártójaként ismert [Lexus](#) a 2018-as Genfi Autószalonon tartotta [az új UX](#) világpremierjét; ez a szabad szellemű crossover arra született, hogy modern nagyvárosi felfedezőként friss, modern és dinamikus lendülettel gazdagítsa a luxus életstílust.

Chika Kako, az UX főmérnöke elmondta: *“Már a munka első pillanatától a vásárlói célcsoportra, vagyis a 30-as évek közepén járó férfiakra és nőkre összpontosítottam, és megpróbáltam kitalálni, ők hogyan képzelik el azt, ahogy egy prémium kompakt autó megváltoztatja az életüket, és új élményekkel gazdagítja őket. Így formálódott ki az UX alap gondolata, a Kreatív Nagyvárosi Felfedező – vagyis a crossoverek új típusa. Autóvásárláskor az emberek még mindig főleg a dizájn alapján döntenek; ez a dizájn pedig egyértelműen jelzi, mit kínál ez az autó. A formatervezők csapata erőteljes stílust hívott életre, és ez olyan biztonságot sugall, ami határozottan megkülönbözteti a crossovereket a ferdehátú modellektől, s mindehhez látványos dinamikát társít. Arra törekedtünk, hogy az UX különleges vezetési élménye lenyűgözze a vásárlókat. Szerettem volna átalakítani a crossoverekről kialakult képet, ami alapján azt gondoljuk róluk, hogy ezekkel a magas autókkal óvatosan kell manőverezni; ehelyett egy olyan autót*

akartam alkotni, ami ugyanolyan izgalmas teljesítményt és élvezetes irányíthatóságot kínál, mint egy ferdehátú modell.”

Bár az UX új kategóriát képvisel a Lexus kínálatában, a márkát meghatározó értékek – vagyis a merész dizájn, a hibátlan, kézműves minőségű kidolgozás, a magával ragadó teljesítmény és a képzeletgazdag technológia – ezt az autót is maradéktalanul jellemzik. A Kako főmérnök és Tetsuo Miki vezető formatervező irányításával működő fejlesztőcsapatok egymással szorosan összehangolva dolgoztak, hogy olyan autót építsenek, amelynek külső és belső értékei tökéletesen összecsengnek. A látványos első és hátsó sárvédő-szélesítésekkel kialakított, erőteljes karosszéria vezetőközpontú cockpilot és nyitott hangulatú, mégis megnyugtató atmoszférájú utasteret rejt. Bár a vezető remekül belátja az utat, az UX-ben mégis olyan testhelyzetben ül, ami egy crossover helyett sokkal inkább egy élvezetesen uralható ferdehátú modell vezetési élményére emlékeztet. Az UX számos műszaki újítást hordoz. Ez az első Lexus, ami a GA-C globális platformra épül, amely rendkívül szerkezeti szilárdságot és alacsony tömegközéppontot – ennek révén pedig kiváló rugózási kényelmet és menetstabilitást – biztosít. Az autót hajtásláncai is új fejlesztések: az egyik egy új 2,0 literes benzinmotor, amelynek magas termikus hatásfoka növeli a teljesítményt és csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, a másik pedig egy új, közepes teljesítménytartományú, negyedik generációs, önmagát töltő hibrid rendszer.

MERÉSZ DIZÁJN

A Lexus olyan formatervet készített az UX-hez, ami a crossoverekre jellemző biztonságérzetet teremt, de ugyanilyen szinten érződik rajta a karcsú formák által sugallt mozgékony és élvezetes vezethetőség is. Így született meg egy saját kategóriájában kifejezetten különleges hangulatú, erőteljes és vonzó benyomást keltő modell. A karosszériát és az utasteret tervező dizájnerek-csapatok szorosan együttműködtek, egyértelmű és harmonikus kapcsolatot teremtve a külső és a belső formavilág között.

Külső formaterv

A cél az volt, hogy az UX ne a crossoverek masszív, tömör stílusát ismételje meg, ugyanakkor kompakt dizájnya mégis erőteljes és egyedi maradjon, s a szegmens szokványos megoldásaival szakítva valami igazán különleges és dinamikus látványt szülessen.

Ez a megközelítés igen határozottan ölt formát az első és hátsó sárvédők látványos szélesítésében, miközben az autó alapformáját meghatározó vonalak lendületesen futnak

hátrafelé az orsó formájú hűtőrácsból, lágyan ölelve körül a kabint. A gondosan kidolgozott külső felületek egyszerűek, mégis figyelemfelkeltők, és egyértelműen erőt és dinamizmust sugallnak. Az autó orr-részének meghatározó eleme a fényszórókat és az orsó formájú hűtőrácsot vizuális egységbe foglaló, mélyen tagolt, erőteljes forma, ami a motorháztetővel és a lökhárítóval együtt érezhető biztonságérzetet kelt. Hátra a 'sűrített' stílus elemek erős kontrasztot alkotnak szélesített sárvédőkkel, érzékletesen tükrözve az UX menetdinamikáját és crossoveres értékeit. A fényszórók fölött nyílhegy-motívumot formázó nappali menetfények látványosan kihangsúlyozzák a világítótestek L-alakú elrendezését, ami a Lexus egyik közismert jellegzetessége. Az orsó formájú hűtőrács új, kockamintás rácsozata a közepén elhelyezett Lexus-emblémától kiindulva folyamatosan változik, így a látvány mindig más és más – attól függően, honnan nézzük. A kombinált hátsó lámpatestek különleges és modern kialakítása nemcsak látványos, hanem az aerodinamikát – és ezzel együtt az autó irányíthatóságát – is javítja. A bal és jobb oldali hátsó lámpákat egy vékony, megszakítatlan fénycsík köti össze, keresztülívelve a csomagterajtón; a 120 LED-ből álló elem még a legvastagabb pontján is mindössze 3 mm széles. Ez a formai megoldás most jelenik meg először egy Lexus-modellen. Az UX kínálatában négy új, 17 és 18 colos könnyűfém keréktárcsa is szerepel. Az ötküllős, 17 colos kerék olyan áramvonalas dizájnnal készült, amiről lejjebb, a Képzletgazdag technológia fejezetben olvashat bővebben.

Méreték is kialakítás

Az UX hossza 4.495 mm, magassága 1.520 mm, szélessége 1.840 mm, tengelytávolsága pedig 2.640 mm. A 870 mm-es tandemtávolság tágas helyet biztosít a hátul ülők számára, és még a csomagterék hossza is 791 mm. A szegmens legjobb, 5,2 méter sugarú fordulókörének köszönhetően az autó kiválóan manőverezhető. A csípő- és sarokpont közti távolság csökkentése miatt a vezető sokkal inkább úgy érzi, mintha nem is egy SUV, hanem egy ferdehátú modell volánja mögött ülne.

Az utastér formaterve

Egy autó utastere az a hely, ahol a vezető kapcsolatot teremt a járművel. Ezért a dizájnerek arra törekedtek, hogy a külső és a belső formavilág közti határok eltörlésével egységes benyomást teremtsenek, mert ez a megoldás remek kilátást biztosít a vezető számára, aki így még egyértelműbben érzi a karosszéria külső kiterjedését. Mindez a vezetőülésben érződik a leginkább, ahol úgy tűnik, mintha a műszerfal felső része átnyúlna a szélvédőn. Ugyanez fordítva, vagyis kívülről nézve is igaz, hiszen a műszerfal a motorháztető meghosszabbításának látszik.

Az ötletet a tradicionális japán engawa építészeti megoldás adta, ami összemossa a határokat a

A sajtóközlemények, nagyfelbontású fotók és videók letöltéséhez látogasson el a <https://media.toyota.hu/> oldalra.

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



ház belső és külső környezete között. A Lexus emberközpontú szemlélete az UX utasterében is érvényesül; jó példa erre a “vezérlőállás” koncepció, aminek értelmében az autó minden fontos kezelőszerve könnyen elérhető a vezetőülésből. Ez nemcsak praktikus megoldás, hanem megnyugtató atmoszférát is teremt az utastérben. A mélyre húzott műszerfal letisztult kialakítása és a vékony A-oszlopok pontosan olyan kilátást és magabiztos vezetői ülés helyzetet kínálnak, amit a vásárlók jogosan várnak el egy crossovertől. Az utastér minőségének és hangulatának meghatározásához Kako főmérnök felidézte egy korábbi tapasztalatát, amit egy európai anyagfejlesztési kutatás során szerzett. A tanulság így szólt: “a kevesebb több”.

A főmérnök így emlékszik vissza erre: *“Az akkori munkám során megtanultam, hogy hiába készítjük a lehető legjobb anyagokból az utastér hangulatát meghatározó elemeket (például az üléseket, a műszerfalat vagy a dekorációs betéteket), ez egyáltalán nem jelent garanciát arra, hogy a végeredmény elegáns lesz. Amikor valaki eldönti, hogy egy utasteret jónak vagy rossznak talál, akkor az egységesség és a kontrasztosság egyensúlyát mérlegeli, ami sokkal fontosabb, mint az egyes elemek kialakítása és minősége.”*

Az emberközpontú tervezési szemlélet jegyében a dizájnerek kiemelt figyelmet fordítottak a középkonzol harmonikus látványára és egyszerű használatára. Az üléstámlát is úgy formálták meg, hogy a kezelőszerveket kényelmes, természetes testtartással lehessen használni. A csípőpont ideális beállításával egyszerűbbé és könnyebbé vált a ki- és a beszállás, és ugyanezt a célt szolgálja a küszöbidomok metszett profilja és az ülőlap kialakítása is.

TÖKÉLETES KÉZMŰVES KIDOLGOZÁS

A Lexusok védjegyévé vált, hibátlan kézműves minőség az új UX-et is minden ízében áthatja; az autó a Kyushu üzemben készül, ahol a CT, az NX és az RX gyártása is folyik, és ugyanaz a finom részletkidolgozás jellemzi, mint a többi Lexus-modellt.

Sashiko öltések

Az UX-hez megrendelhető sima tapintású bőrkárpit a tradicionális japán sashiko varrási technikával készül, ami sokaknak már ismerős lehet a judo- és kendo-öltözékekről. Az így kialakított bőrfelületet újfajta perforáció díszíti, amelyet gyönyörűen összehangolt matematikai görbék alkotnak, egyedi megjelenéssel ruházva fel az autó üléseit.

A japán papír textúrája által ihletett díszítőelemek

A sajtóközlemények, nagyfelbontású fotók és videók letöltéséhez látogasson el a <https://media.toyota.hu/> oldalra.

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



Az UX lágyan ívelt műszerfala egyértelmű összeköttetést teremt a vezető- és az utasoldal között. Ez jó lehetőséget kínált arra, hogy a dizájnerek kifinomult díszítéssel tegyék karakteressé a kabin hangulatát, akik ehhez kétféle felületkidolgozásból és négyféle színből álló választékot állítottak össze. Az UX az első Lexus-modell, amelynek belső felületei a tradicionális japán otthonokban használatos, washi nevű japán papír textúráját idézik. A mártott papír mintázatára emlékeztető kidolgozás kellemes, meghitt hangulatot teremt az utastérben. A vásárlók az LC kupéból és az LS zászlóshajó szedánból ismert bőrborítást is megrendelhetik; ez a lehetőség egyértelműen jelzi az egész Lexus márkát jellemző következetes minőséget.

ÉLVEZETES TELJESÍTMÉNY

Az UX tervezői arra törekedtek, hogy ebben az autóban is megteremtsék a Lexusokra jellemző “elegáns teljesítményt és megnyugtató hangulatot”. Ennek záloga az UX esetében a GA-C nevű új globális platform, amit most először alkalmaztak egy Lexus-modellben. A mérnökök két új hajtásláncot is alkottak: az egyik az elsőkerék-hajtással vagy E-Four hajtással egyaránt megrendelhető UX 250h új, negyedik generációs, önmagát töltő hibrid rendszere 178 DIN LE/131 kW¹ teljesítménnyel, a másik pedig az UX 200 változat új, 2,0 literes, kiváló termikus hatásfokú benzinmotorja, amihez egy új Direct Shift fokozatmentes sebességváltó is rendelhető. A futómű, a kormánymű és a gumiabroncsok fejlesztésénél szintén az volt a cél, hogy az UX olyan menetdinamikát és teljesítményt kínáljon, amit a vásárlók jogosan várnak el egy Lexustól.

Az új GA-C globális platform első alkalmazása

Az UX az első Lexus, amit az autó dinamikus teljesítményét megalapozó új GA-C globális padlólemezre terveztek. A fejlesztők mindvégig azt tartották szem előtt, hogy az UX kezesen és késedelem nélkül reagáljon a vezető utasításaira, miközben minden pillanatban a stabilitás és a biztonság érzetét sugallja. A platform fokozott merevséget biztosít, amiben a hátsó ajtók és a csomagterajtó körül kialakított, nagy szilárdságú acélból készült, gyűrű alakú szerkezeti elemek is jelentős szerepet játszanak. A szerkezet legfontosabb pontjait rendkívül szilárd ragasztással és lézerhegesztéssel rögzítették, ami tovább javította a felépítmény merevségét.

Mély tömegközéppont

¹ Előzetes adatok.

A GA-C platform kialakításának köszönhetően az UX saját kategóriájának legmélyebb tömegközéppontú modellje. Ez nagyban meghatározza az autó finom rugózását és kezes irányíthatóságát, amit még magasabb szintre emel a karosszériaszervezet tömegcsökkentése; ez utóbbit alumínium oldalajtók, sárvédők és motorháztető, illetve műanyag csomagterajtó beépítésével érték el a mérnökök.

Felfüggesztés és kormánymű

Az autó első MacPherson rugóstagját és kettős keresztlengőkaros hátsó futóművét úgy tervezték és hangolták, hogy a kényelmes rugózás mellett is gyors irányváltásokat biztosítson. A mérnökök kiemelt figyelmet fordítottak a lengéscsillapítók teljesítményére és a bennük használt olaj és tömítések minőségére, illetve a súrlódásvezérlés tökéletesítésére. Az UX elektromos szervokormányának új, kompakt kormányoszlopába nagyobb átmérőjű tengely került, ami gyors, azonnali kormányreakciókat és jó kormányzási érzetet biztosít.

UX 250h: negyedik generációs, önmagát töltő hibrid hajtás

A Lexus UX 250h negyedik generációs hibrid hajtásában egy új, 2,0 literes, négyhengeres benzinmotor és egy elektronikus vezérlésű fokozatmentes sebességváltó (CVT) működik. A hibrid modellváltozat egyaránt megrendelhető elsőkerék-hajtással és a Lexus E-Four hajtásával. Az új motor sokkal jobb termikus hatásfokkal működik, így az önmagát töltő full hybrid rendszer várhatóan magasabb teljesítményt kínál majd (az előzetes számítások alapján a belsőégésű és elektromos motorok összesített teljesítménye 178 DIN LE/131 kW lesz). A hajtáslánc fejlesztői arra összpontosítottak, hogy az új technológia ne csupán takarékos, hanem kifejezetten élvezetes autózást is biztosítson. Ennek érdekében jelentős mértékben sikerült csökkenteniük a "gumiszalag-hatást" a hibrid rendszer és az erőátvitel működésében, még jobban összehangolva az elektromotor rásegítésének mértékét és a belsőégésű motor fordulatszámát, így az autó a benzinmotor túlzott pörögése nélkül is egyenletes gyorsít. A motor fordulatszámának és a jármű sebességének szinkronizálásával a gyorsulás érzete azonnali és folyamatos, ami még élvezetesebbé varázsolja a vezetés élményét.

Új hibrid hajtómű, teljesítményvezérlő egység és akkumulátor

A rendszer kompakt méretű, kis tömegű új hajtóműve és teljesítményvezérlő egysége hatásosan csökkenti a hő és a súrlódás miatt energiaveszteséget. Áttervezett szerkezetének és kompaktabb hűtőrendszerének köszönhetően az új nikkel-metál-hidrid (NiMH) akkumulátor jóval kisebb helyet foglal. Így az akkumulátor már a hátsó ülésor alatt is elfér, és csupán minimális mértékben nyúlik

A sajtóközlemények, nagyfelbontású fotók és videók letöltéséhez látogasson el a <https://media.toyota.hu/> oldalra.

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



be a csomagterbe – ráadásul ezzel a megoldással még mélyebbre kerülhetett az autó tömegközéppontja.

E-Four

Az E-Four rendszer összkerekhajtást kínál az UX 250h modellhez, amelynek hátsó tengelyébe ilyenkor egy plusz elektromotort építenek be. Amikor az autó gyorsít, kanyarodik vagy csúszós úton halad, a rendszer automatikusan osztja el a vonóerőt az első és a hátsó tengelyek között. Ha a hátsó kerekek megcsúsznak, az ide irányított vonóerő (70 km/órás sebességig) a korábbi 60-ról körülbelül 80 százalékra is nőhet a jobb menetstabilitás érdekében.

UX 200: új, 2,0 literes benzinmotor

Az UX 200 változatot egy új, 2,0 literes benzinmotor hajtja, amit arra terveztek, hogy alacsony fogyasztás és csekély környezeti terhelés mellett is dinamikusan mozgassa az autót. A soros négyhengeres blokk kiváló termikus hatásfokáról nagy sebességű gyújtás gondoskodik. Mindezt olyan további megoldások biztosítják, mint a közvetlen üzemanyag-befecskendezés többfuratú injektorai, a változó átfolyású olajszivattyú, a változó hűtőrendszer és a szívóoldal intelligensen változó VVT-iE szelepezérlése. Az eredmény egy rendkívül kedvező, 40 százalék körüli termikus hatásfok, ami a legjobbak közé számít a személygépkocsik erőforrásai közt.

Direct Shift-CVT

Az UX 200 új, 2,0 literes motorja a Lexus első Direct Shift-CVT sebességváltójához csatlakozik, ami a fokozatmentes váltók sima és üzemanyag-takarékos működése mellett is az autó fölötti uralom határozott érzetét nyújtja. A hagyományos rendszerekben egy fémszíj köti össze a két kúpos tárcsát, és az átmérő fokozatmentes változásával a rendszer mindig a megfelelő áttételt biztosítja, a fokozatváltások közti 'rántás' nélkül. Az új Direct Shift-CVT egységben kiegészítő fokozat is található, hogy elindulás után az autó úgy gyorsítson, mint egy manuális váltós jármű. Így a szerkezet egy CVT zökkenőmentességével működik, mégis közvetlenebb gyorsításérzetet nyújt. E megoldás további előnye, hogy az alacsony sebességfokozatokban kisebb mértékben van szükség a CVT-váltó tárcsás-fémszíjas mechanikájának használatára, így több hely marad a magasabb fokozatok számára. A kiegészítő fokozat és a hevederes-fémszíjas mechanika közti gyors átkapcsolásról egy többtárcsás, nedves rendszerű tengelykapcsoló gondoskodik, amit eredetileg automata sebességváltókhoz fejlesztettek ki. Ez a megoldás minden közlekedési helyzetben megfelelő teljesítményt biztosít, akár üzemanyag-takarékos suhanásról, akár gyors váltásokat igénylő, sportos autózásról van szó.

A sajtóközlemények, nagyfelbontású fotók és videók letöltéséhez látogasson el a <https://media.toyota.hu/> oldalra.

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



KÉPZELETGAZDAG TECHNOLÓGIA

A Lexus UX különleges karakterét az autóban széles körben alkalmazott, képzeletgazdag technológiák is hűen tükrözik; ezek a megoldások megerősítik az UX minőségi benyomását, különösen az olyan vásárlók esetében, akik most vásárolnak először prémium modellt. Biztonság Az UX-ben a Lexus Safety System + legújabb változata működik; a biztonsági csomag része az ütközés előtti biztonsági rendszer (PCS) is, amit úgy fejlesztettek tovább, hogy éjszaka is képes legyen a gyalogosok felismerésére. Emellett a PCS radarérezkélője is hatékonyabb lett, így nap közben immár a kerékpárosokat is tudja azonosítani, ami azért fontos, mert a közlekedésnek éppen ezeket a résztvevőit fenyegeti a legnagyobb balesetveszély². Az UX biztonsági felszereltségében emellett a Lexus Co DRIVE rendszer is szerepel (sávkövető asszisztenssel és adaptív sebességtartó automatikával), akárcsak az automatikus távfényvezérlés/adaptív fényszórórendszer és a jelzőtábla-felismerő rendszer³. A parkolássegítő fékezés érzékeli, ha az autó nekikoccanhat a nyomvonalában álló akadálnak, vagy egy hátulról közelítő másik járműnek; a rendszer ilyenkor a hajtóerő automatikus csökkentésével, fékezéssel, és a vezetőt hang- és fényjelzéssel figyelmeztetve segít elkerülni az ütközést, vagy mérsékelni az ebből eredő károkat.

Világelső aerodinamikai formai részletmegoldások

A Lexus egy új ötlettel oldotta meg, hogy az UX kombinált hátsó lámpái és kerékjárat-szélesítései a lehető legáramvonalasabbak legyenek, sőt – a világon elsőként alkalmazott koncepcióként – áramvonalas keréktárcsákat is tervezett. A légáramlatot stabilizáló hátsó lámpatesteken különleges kialakítású uszonyok láthatók, amelyek megakadályozzák a légáramlat örvénylését az autó hátsó része körül. Ez a megoldás jelentős mértékben hozzájárul az autó hátuljának stabilizálásához ívmenetben és erős oldalszélben. A mérnökök aprólékos munkával alakították ki a lámpák ívelt profilját, minden változtatást gondosan kiértékelve a szélcsatornában és a közúti teszteken. A kerékjáratok ívek burkolatának lapos oldalfelülete és lépcsőzetes felső kialakítása olyan légáramot gerjeszt, ami ívmenetben, sávváltáskor és a hosszú egyenesekben egyaránt segít az autó stabilizálásában. A lépcsőzetes felület milliméteres pontosságú beállítása optimális egyensúlyt teremt a stabilizáló hatás és a formai szépség közt. Az UX alumínium keréktárcsáinak világelső aerodinamikai dizájnjának egyszerre szolgálja a fékek hűtését és a légellenállás

² E rendszerek elérhetősége az adott piactól függ.

³ E rendszerek elérhetősége az adott piactól függ.

csökkentését. A mérnökök számítógépes modellezéssel és szélcsatorna-kísérletekkel dolgozták ki a küllők optimális formáját, ami megfelelő mennyiségű levegőt irányít a féktárcsák felé, ám nem rontja az autó légellenállási együtthatóját.

Egygombos szellőzésvezérlés, vezeték nélküli megvilágítással

Az UX utasterében új, egygombos rendszerrel vezérelhető a légbefúvás iránya és erőssége, s a kezelőszerveket egy vezeték nélküli rendszer világítja meg. A kétfunkciós kezelőszervnek köszönhetően a légbefúvó nyílások tágasabbak és nagyobb teljesítményűek lettek. Mindegyik gombban egy LED fényforrás található, ami az áramot nem vezetéken kapja; a LED működéséhez szükséges energiát elektromágneses rezonancia termeli, ami két, azonos frekvencián rezgő tekercs közt jön létre. Az LC kupé hátsó lámpáiból már ismerős alapelv alkalmazásával a légbefúvók megvilágításához tükróptikát használtak, ami – bár a tükröződő felület csupán 3 mm vastag – mély, lebegő fényhatást kelt.

UX F SPORT

Az UX modell F SPORT változatát egyértelműen megkülönböztetik azok a stílusjegyek, amelyek kiemelik az autó alacsony és széles formavilágát, és még inkább kihangsúlyozzák sportos menetteljesítményét. A hűtőrácson exkluzív hálómintázat emlékeztet a Lexus F SPORT vérvonalra, s a hatást tovább erősítik az L-alakú krómelemekkel keretezett és a hűtőrács mintázatával díszített, nagyméretű ködfényszóró-foglalatok. Hátul a krómbetétekkel kombinált exkluzív lökhárító-kialakítás kelt magabiztos és sportos benyomást. Az első és hátsó védőelemek jet fekete mintázata egységes megjelenést ad, a 18 colos könnyűfém keréktárcsák exkluzív dizájnjal pedig kifejezetten dinamikussá válik az összkép. Az utastér különleges F SPORT-elemei közt fontos megemlíteni az integrált habosítással készült, rendkívül jó tartást adó sportüléseket, a 8 colos színes TFT kijelzőt és az elmozduló külső gyűrűvel működő műszeregységet. Az F SPORT kormánykereket apró mélyedésekkel pöttyözött bőr borítja (akárcsak a váltógombot), a lábtámasz és a sportpedálok pedig alumíniumból készülnek. Az F SPORT modellek exkluzív futómű-tuningot kapnak, aminek része a rugófeszeség és a kanyarstabilizátorok áthangolása, valamint a nagy teljesítményű hátsó lengéscsillapítók beépítése a pontosabb, stabilabb és kezelebb irányíthatóság érdekében. Az autóhoz megrendelhető a Lexus LC zászlóshajó kupéból ismert adaptív futóműrendszer (AVS) speciálisan hangolt változata is. A cél a kerékmozgások olyan szintű csillapítása, ami még élvezetesebb vezethetőséget biztosít, de nem rontja az autó rugózási kényelmét. A csillapító erő alacsonyabb, amikor az autó egyenes úton halad, és erősebb, amikor az UX kanyarodik vagy

A sajtóközlemények, nagyfelbontású fotók és videók letöltéséhez látogasson el a <https://media.toyota.hu/> oldalra.

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



sávot vált; ilyenkor érezhetően javul a stabilitás, és csökken a karosszéria oldaldőlése. Az AVS összeköttetésben áll az üzemmódváltóval kapcsolható Sport S+ beállítással. A vezetési élményt még magasabb szintre emeli, hogy az aktív hangvezérlés (ASC) olyan hanghatásokat gerjeszt a fel- és visszakapcsolásoknál, mintha az utasok nem is egy fokozatmentes váltójú autóban ülnének. Ezt még izgalmasabbá varázsolja a hanghatás-interakció dizájn (SID), ami Sport S+ üzemmódban megváltoztatja az autó motorhangját. Ez a funkció az ASC kapcsolójával kikapcsolható.

###

További információ:

Varga Zsombor

PR manager

Toyota Central Europe Kft.

Tel.: +36-70-4000-990

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