

**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 autóirol 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 elől 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 megeremtő 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](#) 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](#) és az [LC szupersport kupé](#) 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 vágnak. 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 meglepedésére: a modell ugyanis nem csupán nagyobb, és tágasabb a GS-nél, mint az utastér, mind a csomagteret 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 felejt 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

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

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



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 közepén 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 légtérelő 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 dizájnya hasonló a Lexus LC kupé keréktárcsájához. A külső fényezések 12 árnyalatból álló palettáján új bézs és zöld színek is megjelentek. A Jég Ekrű 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 üzemenyagszint, 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 üléspozíció is javítottak, természetesebb a kormány dőlésszöge, javítottak a pedálok pozícióján, sőt opcióként egy tíz irányban állítható ülés is választható. A kormánykerék az LS-ből származik,

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

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



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 elődjénél.

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

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

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



Mindehhez az új GA-K padlólemez szolgált kiinduló pontként. Ez a kivételesen merev, elsőkerék-hajtású platform a torziós szilárdság tekintetében még az LC kupéban és az LS szedánban alkalmazott, hátsókerék-hajtású 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 fogaslécra 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 elől McPherson rugóstagokból, hátul pedig többlengőkaros felfüggesztésből áll, melyeket elől és hátul is stabilizátorrudak egészítenek ki. Habár az első felfüggesztés kialakítása hasonló az előző ES-éhez, számos módosítást hajtott 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 befogatásánál 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 fogaslécra fejt ki hatását, így a vezető sokkal pontosabb visszajelzéseket kap a kormánykerékről. Az új kialakításnak köszönhetően

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

 www.facebook.com/toyotahungary

 www.facebook.com/lexushungary



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	lin. -Max. (EC/ECE)	kg	985 - 1020
	Hátul	in. - 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 gumibronccsal szerelt jármű

*3: 235/45R18 méretű gumibronccsal szerelt jármű

*4: 235/40R19 méretű gumibronccsal szerelt jármű

*5: Napfénytetővel

*6: Panoráma tetővel

*7: Teljes méretű pótkerékkel

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

www.facebook.com/toyotahungary

www.facebook.com/lexushungary



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	cm ³	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
CO ₂ -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)
---------------------------------	---------	-----------

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

www.facebook.com/toyotahungary

www.facebook.com/lexushungary



*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/óra* ¹⁰	s	8.9 mérési eredmény

*9: saját mérési adatok

*10: Két utassal

Erőátvitel

Sebességváltó	kódnév			P710
	típus			Elektronikus vezérlésű fokozatmentes váltómű
Hajtás			elsőkerék-hajtás	
Erőátviteli egység áttétele	Hátramenet			
	Előremenet			0.402
Elektromotor fordulatszámcsökkentő áttétel				3.389
Differenciálmű végáttétel (elől/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

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

www.facebook.com/toyotahungary

www.facebook.com/lexushungary



###

További információ:

Varga Zsombor
PR manager
Toyota Central Europe Kft.

Tel.: +36-70-4000-990

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

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

 www.facebook.com/toyotahungary  www.facebook.com/lexushungary

