

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

Tavaly év végén leplezte le a Lexus zászlóshajója, az [LS felsőkategóriás luxuslimuzin](#) 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 működésre képes 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 lérugózással 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 színt 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 le szabályozási határig. A teljes rendszerteljesítmény (benzinmotor + elektromotorok együtt) 264 kW / 359 LE, ami a hátsókerék-hajtású modell esetében 5,4, az összkerék-hajtású 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.

---

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

 [www.facebook.com/toyotahungary](https://www.facebook.com/toyotahungary)

 [www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)



## **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.

## **Üzemmodválasztó**

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 „tisztá lappal” fogtak hozzá a japán mérnökök, merőben újszerű módon közelítve meg a fejlesztési, anyaghasználati és tervezési kérdéseket. Ugyanerre a padlólemezre épül a [Lexus LC zászlóshajó kupé](#), 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 ülés helyzetet hátrébb toltuk, a hibrid akkumulátor pedig (a korábrinál könnyebb és

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

[www.facebook.com/toyotahungary](https://www.facebook.com/toyotahungary)

[www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)



kompattebb 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 önlukasztó szegecsek és nagy szilárdságú szerkezeti ragasztás segítségével rögzítettük a karosszériához. Ezek a rugótoronyok számottevően könnyebbek és merevebbek az azonos funkciójú acél elemeknél: elől 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 borítódombok – az ajtók, a kerékdobok, valamint a motorház- és csomagterfedél – 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 elől 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 erő kifejtéssel. A tömeg csökkentése érdekében a felfüggesztés szerkezeti elemei jelentős arányban alumíniumból készültek. A hátsó felfüggesztés új, kis

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

[www.facebook.com/toyotahungary](https://www.facebook.com/toyotahungary)

[www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)



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 többletlevéget 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 szöveget. 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 kuszöblik 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 szárnyacsákák a légörvények és a légellenállás csökkentésében játszanak szerepet. Az LS 500h légellenállási együtthatója 0,26 (összkerék-hajtás esetén 0,28).

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

 [www.facebook.com/toyotahungary](http://www.facebook.com/toyotahungary)

 [www.facebook.com/lexushungary](http://www.facebook.com/lexushungary)



## 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 oldalfalagnál 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 – légrugó 1460 mm – acélrugó
	AWD	1460 mm – légrugó 1470 mm – acélrugó
Nyomtáv - elől	RWD	1630 mm
	AWD	1630 mm – acélrugó /F SPORT 1635 mm – légrugó
- hátul	RWD	1635 mm
	AWD	1615 mm – F SPORT 1635 mm 1615 mm – F SPORT
Szabad hasmagasság	RWD	147 mm – légrugó 169 mm – acélrugó
	AWD	147 mm – légrugó 160 mm – acélrugó

BELSŐ MÉRETEK	
Szállítható személyek száma	5
Fejtér	
Elöl	947,8 mm
Hátul	946,3 mm
Lábtér	
Elöl	1041,3 mm
Hátul	989,2 mm
Válltér - elől	1493,2 mm

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

[www.facebook.com/toyotahungary](https://www.facebook.com/toyotahungary)

[www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)



- hátul	1433,7 mm
Csípőtér- elől	1410,2 mm
- hátul	1398,8 mm
Csomagtartó térfogata (VDA)	0,43 m <sup>3</sup> / 430 l

<b>TÖMEGEK ÉS TÉRFOGATOK</b>		
RWD (Comfort felszereltségi szint)	2185-2225 kg – légrugó 2175-2215 kg – acélrugó	
AWD (Comfort felszereltségi szint)	2250-2290 kg	
Luxury csomaggal		
RWD	2300 – 2345 kg	
AWD	2380 – 2425 kg	
Megengedett legnagyobb össztömeg (kg)		
RWD	- EU	2725 kg
AWD	- EU	2800 kg
Tömegelosztás (elől/hátul)	51/49	
Üzemanyagtartály térfogata	EU 82 l	

<b>HIBRID RENDSZER</b>	
<b>Típus</b>	Soros/párhuzamos rendszer benzinmotorral és elektromotorokkal
<b>Teljes rendszerteljesítmény</b>	264 kW / 359 LE
<b>MOTOR</b>	
Típus	V6, alumínium blokk és hengerfej
Típusjelzés	8GR-FXS
Szelepvezérlés	DOHC 24 szelep Szívóoldalon: VVT-iW (széles tartományban üzemelő, intelligens változó szelepvezérlés) Kipufogóoldalon: VVT-i (intelligens változó szelepvezérlés)
Lökettérfogat	3,5 liter / 3456 cm <sup>3</sup>
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

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

[www.facebook.com/toyotahungary](https://www.facebook.com/toyotahungary) [www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)





Üzemanyag-ellátó rendszer	EFI (elektronikus üzemanyag-befecskendezés), D-4S (közvetlen benzinbefecskendezés, négyütem , Superior kivétel)
Üzemanyag típusa	95 RON / 91 AKI vagy magasabb
Károsanyag-kibocsátási tanúsítvány	LEV III-SULEV30 SULEV OBD-vel, Tier3 OBD-vel
<b>ELEKTROMOTOROK</b>	
Elektromotor/generátor 1 (MG1) funkciója	Elsődleges áramfejlesztő, indítómotor, belső égésű motor fordulatszámának szabályozása
Típus	Állandó mágneses elektromotor
Hűtési rendszer	vízűtés
Elektromotor /generátor 2 (MG2) funkciója	Hátsó kerekek hajtása; regeneratív fékezés
Típus	Állandó mágneses elektromotor
Hűtési rendszer	vízűtés
<b>HIBRID AKKUMULÁTORCSOMAG</b>	
Típus	Lítium-ion
Cellaszám	84 db
Néveleges feszültség	310,8 V
Rendszerfeszültség	650 V

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

<b>FUTÓMŰ ÉS KAROSSZÉRIA</b>	
Karosszéria/váz szerkezet	Acél önhordó konstrukció
Felfüggesztés - Elöl és hátul	Magasan beszerelt többlengőkaros
Kormánymű	Elektromos szervokormány(EPS): fogasléces kormánymű sebességfüggő elektromos ráségítéssel

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

[www.facebook.com/toyotaungary](https://www.facebook.com/toyotaungary) [www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)



ütközésig)	- Fordulatok száma (ütközéstől)	RWD: 2,9, AWD: 2,8
	- Fordulókör (padkák között)	RWD: 5,7 m, AWD: 6,0 m
Fékkrendszer/Típusa	Blokkolásgátló fékkrendszer (ABS); Elektronikus fékerőelosztás (EBD); vészfékrásegítés (BA)	
- elöl	357 mm belső hűtésű féktárcsák négydugattyús alumínium féknyergek, normál fékbetétek	
- F SPORT elöl	400 mm belső hűtésű féktárcsák hatdugattyús alumínium féknyergek, nagy súrlódású fékbetétek	
- hátul	335 mm belső hűtésű féktárcsák kétdugattyús alumínium féknyergek, normál fékbetétek	
- F SPORT hátul	359 mm belső hűtésű féktárcsák négydugattyús alumínium féknyergek, nagysúrlódású fékbetétek	
Kerék mérete / típusa	1. 19 col (öntött alumínium - alap kivételű) 2. 20 col (öntött alumínium, rezonátor / kovácsolt alumínium - rendelhető) 3. 20 col (kovácsolt alumínium - rendelhető F SPORT-hoz)	
Abroncs méret / típus	1. 245/50RF19 2. 245/45RF20 3. E: 245/45RF20, H: 275/40RF20 (F SPORT)	
Abroncs márkák	Bridgestone, Dunlop, Michelin	

<b>MENETELJESÍTMÉNYEK</b>	
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 <sup>1</sup> /7,9 <sup>2</sup> Országúti 5,9 /6,1 <sup>2</sup> Vegyes 6,2 <sup>1</sup> /6,5 <sup>2</sup>
AWD (L/100 km)	Városi 8,2 <sup>1</sup> /8,3 <sup>2</sup> /8,5 <sup>3</sup> /8,6 <sup>4</sup> Országúti 6,6 <sup>1</sup> /6,7 <sup>2</sup> /7,0 <sup>3</sup> /7,0 <sup>4</sup> Vegyes 7,0 <sup>1</sup> /7,1 <sup>2</sup> /7,3 <sup>3</sup> /7,4 <sup>4</sup>

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

[www.facebook.com/toyotaungary](https://www.facebook.com/toyotaungary) [www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)



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

---

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

 [www.facebook.com/toyotahungary](https://www.facebook.com/toyotahungary)  [www.facebook.com/lexushungary](https://www.facebook.com/lexushungary)

