

THE LEXUS REVOLUTION: 30 YEARS OF AMAZING



LEXUS RX: PIERWSZY LUKSUSOWY CROSSOVER

Gusta i mody cały czas się zmieniają. W każdej dziedzinie – od muzyki i mody po jedzenie i destynacje urlopowe, zainteresowanie i popyt zmieniają się wraz z poszukiwaniami nowych idei i doznań.

Dokładnie tak samo jest z przemysłem samochodowym. Na początku lat 1990. dało się zauważyć, że fascynacja fanów motoryzacji dużymi, terenowymi SUV-ami dobiega końca. Statystyki sprzedaży marek premium pokazywały, że nabywcy wracają do konwencjonalnych wyborów – sedanów i kombi.

Lexus już wyrobił sobie renomę jako rewolucjonista w branży motoryzacyjnym, gdy wdarł się przebojem na rynek w 1989 roku z modelem LS. Teraz dostrzegł kolejną okazję, by podważyć status quo i zaoferować coś zupełnie nowego.

Tym samym położono podwaliny pod model RX, który łączył sukces rynkowy z innowacjami. RX nie tylko stworzył nowy segment, stał się także pierwszym na luksusowym rynku samochodem oferującym spalinowo-elektryczny napęd hybrydowy.

NOWY RODZAJ SAMOCHODU: LUKSUSOWY SUV

Tradycyjne SUV-y miały cechy, które bardzo silnie przemawiały do użytkowników, ale z ich konstrukcji wynikały także wady, a to oznaczało, że ich nabywcy musieli stać się na kompromisy.

Wysoka pozycja za kierownicą, wspinała widoczność na wszystkie strony, poczucie siły i stabilności oraz status potężnego uczestnika ruchu to atuty dużych aut terenowych. Znaczące wymiary tych opartych na ramie konstrukcji oznaczały zarazem brak zwinności w poruszaniu się po mieście, utrudniony dostęp do kabiny dla kierowcy i pasażerów, drastycznie niska wydajność i kiepskie prowadzenie.

Wzmacniając jeszcze cechy pozytywne, ale przeciwdziałając wadom, Lexus zaproponował radykalnie nową koncepcję: samochód, który poznaliśmy jako luksusowy SUV z samonośnym nadwoziem.

PIERWSZA GENERACJA RX

Idea leżąca u podstaw projektu RX sprowadzała się do prostego zdania: powinien być tak komfortowy i mocny, jak samochód osobowy i zdolny do zjazdu z utwardzonej szosy, jak terenowy SUV.

Główny inżynier, Tsuneo Uchimoto, tak to wyjaśnia: „Wielu producentów po prostu by zbudowało mniejszą wersję swojego wielkiego SUV-a lub zaadaptowało istniejącą już platformę pick-upa. My potrafiliśmy odrzucić zwykłe ograniczenia, umieliśmy zacząć myśleć o nowym modelu nie w tradycyjnych ramach pickupa, SUV-a, vana czy luksusowego sedana. W zamian zdołaliśmy połączyć ze sobą najbardziej pożądane cechy wszystkich tych typów”.

ZAPROJEKTOWANY Z JASNYM CELEM

Lexus odrzucił tradycyjny format konstrukcyjny SUV-a – nadwozie zamocowane do oddzielnej ramy, w zamian sięgając po jednolitą samonośną konstrukcję, jak dla auta osobowego. Model RX został zbudowany na tej samej platformie, na której powstał ówczesny ES 300, limuzyna klasy wyższej, która była wówczas najlepiej sprzedającym się modelem marki w USA. W efekcie uzyskano samochód lekki, ale bardzo sztywny, który prowadził się płynnie i stabilnie, bez śladu bujania typowego dla większości wysokich SUV-ów. Nie miał też wyglądu roboczego pojazdu, a jego design był tyleż aerodynamiczny, co atrakcyjny.

Jego dynamiczną charakterystykę wspierało zawieszenie bazujące na kolumnach McPhersona oraz stabilizatorach z przodu i z tyłu, podczas gdy półaktywne poduszki pod silnikiem redukowały wibracje, zapewniając bardziej komfortową podróż. Dzięki nieco mniejszemu prześwitowi i niższemu zamontowaniu foteli, wsiadanie i wysiadanie stanowiło wygodny, płynny ruch, zupełnie inny niż w ówczesnych terenowych SUV-ach.

Także silnik pochodził z modelu ES – była to 3,0-litrowa jednostka benzynowa V6, zamontowana poprzecznie i połączona z 4-biegową automatyczną skrzynią biegów. Rozwijający moc 223 KM układ napędowy pozwalał na przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 8,5 s. Zgodnie z założeniami styl, dynamika, prowadzenie i komfort akustyczny były na poziomie luksusowego auta osobowego.

DZIELNY W TERENIE

Nabywcom RX-a zaoferowano do wyboru napęd tylko na przednią oś lub na cztery koła. Napędzany na cztery koła wariant zapewniał znaczną dzielność terenową – wyposażano go w centralną skrzynię rozdzielczą ze sprzęgłem wiskotycznym, pozwalającym na rozdział napędu między osie w proporcji 50:50. Jeśli klient sygnalizował jeszcze większe potrzeby dotyczące jazdy po bezdrożach czy w warunkach słabej przyczepności, wśród opcji był centralny mechanizm różnicowy typu Torsen o ograniczonym poślizgu.

GORĄCE POWITANIE

Pierwotnie RX był przewidziany tylko na rynek amerykański. Zadebiutował na salonie samochodowym w Chicago w 1997 roku z opisem modelowym „SLV” – sportowy luksusowy samochód. RX spotkał się z bardzo ciepłym przyjęciem ze strony zwiedzających targi, a jeszcze cieplejszym ze strony dziennikarzy motoryzacyjnych, którzy pod koniec roku mieli okazję przetestować auto. Sprzedaż od początku była bardzo dobra – w USA w pierwszym roku auto znalazło 42 000 nabywców. Także w Europie rynek zareagował pozytywnie (auto pojawiło się tam w roku 2000, w odświeżonej wersji).

REWOLUCJA NA RYNKU AUT LUKSUSOWYCH

Choć RX spotkał się z bardzo przychylnym przyjęciem, nikt nie mógł przewidzieć, w jak szybkim tempie spowoduje transformację na rynku samochodów luksusowych. W ciągu zaledwie kilku lat każdy z ważniejszych producentów samochodów premium wprowadził na rynek własne wcielenie idei RX-a, przez co segment luksusowych SUV-ów z nadwoziem samonośnym stał się najpopularniejszy na rynku premium.

Po raz kolejny Lexus przebojem podbił rynek i ustanowił standardy, którym musieli dorównywać rywale.

PIERWSZY NA ŚWIECIE LUKSUSOWY SAMOCHÓD HYBRYDOWY

Druga generacja modelu RX zadebiutowała w roku 2003, proponując bardziej atrakcyjny wygląd i znacząco lepszą aerodynamikę. Nowością była 5-stopniowa skrzynia automatyczna, współpracująca ze znanym z poprzedniej generacji silnikiem V6. Był to także większy samochód, z większym rozstawem osi i przestronniejszym wnętrzem. Jednocześnie z prezentacją nowego modelu, Lexus ogłosił, że będzie produkować jego wersję hybrydową – która będzie pierwszym luksusowym autem hybrydowym na świecie.

W następnym roku zadebiutował RX 400h, wyposażony w 211-konny silnik benzynowy 3.3 V6 oraz 167-konny silnik elektryczny, które dawały łączną moc 272 KM, porównywalną z mocą ówczesnych jednostek V8 4.0. Jako tzw. pełna hybryda, RX 400h mógł być napędzany tylko elektrycznie, tylko benzynowo lub obydwojoma silnikami naraz. Lexus Hybrid Drive automatycznie koordynował pracę jednego i drugiego silnika w taki sposób, by uzyskać jak najniższe zużycie paliwa na poziomie 8,3 l/100 km.

PIONIER TECHNOLOGICZNY

Instalacja napędu hybrydowego nie pozbawiła RX-a możliwości przenoszenia siły na wszystkie koła. Nowy układ napędowy Lexus E-Four wykorzystywał w tym celu niezależny elektryczny silnik przy tylnej osi, który zapewniał napęd na wszystkie koła w razie potrzeby – bez niedogodności związanych z mechanicznymi systemami AWD, takich jak większa masa i zwiększone zużycie paliwa.

Po raz kolejny RX dokonał przełomu i uczynił z Lexusa lidera technologicznego w skali całej branży. RX 400h był jednak zaledwie początkiem szerokiego programu hybrydyzacji, w

ramach którego technologia ta jest nieprzerwanie doskonalona i wprowadzana do wszystkich modeli z gamy Lexusa. Do dziś sprzedano na całym świecie ponad 1,6 mln hybrydowych Lexusów.

WSPÓŁCZESNY RX

Globalny sukces RX-a pomógł w rozwoju całej rodziny SUV-ów i crossoverów Lexusa, w tym średniej wielkości NX-a zaprezentowanego w 2014 roku i kompaktowego UX-a, który pojawił się na rynku w roku 2019.

RX 450h najnowszej generacji wyjątkowo silnie podkreśla te cechy, które wyróżniają Lexusy na dzisiejszym rynku aut luksusowych – śmiały design, wykończenie Takumi, luksusowe wyposażenie i najnowocześniejsze technologie oraz wciąż coraz bardziej wyśrubowany poziom bezpieczeństwa, coraz lepsze osiągi, komfort i multimedia.

MIEJSCE DLA SIĘDMIU OSÓB

Przestronniejszy niż kiedykolwiek, RX wyewoluował także do 7-miejscowej wersji RX L. Zgodnie z reputacją Lexusa jako lidera jakości, nie stało się to po prostu przez wstawienie dwóch dodatkowych foteli do kabiny, a przez stworzenie nowego modelu z nadwoziem wydłużonym o 110 mm i tylnym oknem ustawionym pod większym kątem, by przebywanie na siedzeniach 3. rzędu było równie komfortowe, jak na pozostałych.