

INFORMACJA PRASOWA



10 PAŹDZIERNIKA 2019

Press kit - Lexus Anniversary

- Lexus RX 2020. Pionier luksusowego segmentu SUV-ów
- Budowanie międzynarodowej marki
- Trzy dekady pionierskich rozwiązań
- Cztery generacje samoładujących się napędów hybrydowych
- Jak Toyota zrobiła „Najlepszy Samochód Świata”
- Szeroko dostępne technologie bezpieczeństwa – by liczba wypadków drogowych spadła do zera
- Lexus RX, pierwszy na świecie luksusowy SUV
- Niezrównana jakość wykończenia

LEXUS RX 2020. PIONIER LUKSUSOWEGO SEGMENTU SUV-ÓW

- Elegancka, dynamiczna karoseria połączona z niezwykle funkcjonalnym wnętrzem
- Większa stabilność, pewniejsze prowadzenie oraz typowy dla modelu RX komfort zawieszenia
- Najwyższy w skali segmentu poziom bezpieczeństwa za sprawą nowego systemu adaptacyjnego przełączania oświetlenia głównego typu BladeScan oraz najnowszej generacji Lexus Safety System +
- Systemy Apple CarPlay™ oraz Android Auto™, a także możliwość sterowania za pośrednictwem ekranu i panelu dotykowego
- Światowy bestseller w klasie luksusowych hybrydowych SUV-ów i najlepiej sprzedający się model Lexusa

W stylistyce nadwozia nowego Lexusa RX zaszły ewolucyjne zmiany, które podkreślają jego siłę i sportową elegancję. Linia biegnąca od przedniego do tylnego pasa została nakreślona na nowo, by nadać samochodowi wyjątkową płynność i zwartość.

Właściwości jezdne samochodu nawiązują do wzorców ustanowionych przez flagowe modele marki – limuzynę LS oraz coupe LC. Inżynierowie dokonali starannej analizy każdego elementu auta, zwiększając sztywność nadwozia i podatność zawieszenia, dodali nowe amortyzatory i system kontroli układu hamulcowego. W efekcie samochód doskonale się prowadzi, zapewniając stabilność i precyzję oraz radość z jazdy.

Nowy RX jest także wyposażony w pierwszy na świecie system adaptacyjnych lamp głównych typu BladeScan oraz najnowszą generację Lexus Safety System +.

ELEGANCKA, DYNAMICZNA KAROSERIA ORAZ WYSOCE FUNKCJONALNE WNĘTRZE

Nadwozie

- Przedni i tylny zderzak o nowych kształtach płynnie zintegrowano z liniami biegnącymi od przedniego do tylnego pasa
- Poprowadzenie paneli progowych aż do nasady grilla optycznie wzmacnia i stabilizuje sylwetkę
- Tylny zderzak został zintegrowany z tylnymi błotnikami, by wkomponować się w dolną część tylnego słupka
- Rozplanowanie ułożenia tłumika i osłony podwozia podkreśla szerokość auta
- Charakterystyczny grill w kształcie klepsydry otrzymał kratkę z wzorem o kształcie L, a jego nowa rama łączy się z przednimi panelami błotników, tworząc zunifikowany profil
- Nowe, wąskie lampy główne nadają przedniemu pasowi nowy, ostry wyraz. Tyłne lampy zespolone kontynuują motyw litery L

Wnętrze

- Siedzenia trzeciego rzędu w wersji RX L można teraz ustawić w dwóch różnych położeniach, co pozwala zwiększyć przestrzeń na nogi nawet o 95 mm

- W wersji RX L możliwa jest teraz konfiguracja z dwoma oddzielnymi luksusowymi fotelami w drugim rzędzie, pozwalająca stworzyć maksymalnie przestronną i komfortową przestrzeń dla pasażerów siedzących z tyłu

POPRAWIONA STABILNOŚĆ, PRECYZJA UKŁADU KIEROWNICZEGO ORAZ CHARAKTERYSTYCZNE DLA MODELU RX KOMFORTOWE ZAWIESZENIE

Usprawnienia nadwozia i charakterystyki układu jezdny w nowym Lexusie RX przyczyniają się do większej przyjemności z prowadzenia. Główny Inżynier Lexusa, Takeaki Kao, był zdeterminowany, by stworzyć układ jezdny łączący przyjemność z prowadzenia auta i wyjątkową zwinność. Podlegający mu zespół konstruktorów ściśle współpracował z zespołem produkcyjnym, by zrealizować ten cel.

- W konstrukcji szkieletu karoserii szeroko stosowano laserowe spawanie oraz spawanie punktowe. Zwiększono także zakres wysokowydajnego klejenia w kluczowych obszarach (dodatkowe 4,2 m połączeń). Usztywnienie tylnego stabilizatora (teraz jest wydrążony i ma o 1 mm większą średnicę) oraz wyższa sztywność węzłów pozwoliły zwiększyć szybkość reakcji układu kierowniczego na polecenia kierowcy.
- Nowy RX został wyposażony w system ACA (aktywne wsparcie pokonywania zakrętów), który przeciwdziała podsterowności powstającej w wyniku gwałtownego przyspieszania w połowie łuku, a także zapewnia ogromną poprawę nastaw układu kierowniczego, co zapewnia jednorodność odczuć z układu kierowniczego i precyzję prowadzenia.
- Amortyzatory wyposażono w nowy system kontroli tarcia (FCD), który pozwala znacznie zredukować wibracje o wysokiej częstotliwości powodowane przez drobne nierówności podłoża. Zwiększa to stabilność auta w zakrętach.

NAJWYŻSZY W KLASIE POZIOM BEZPIECZEŃSTWA

Adaptacyjny system przełączania świateł głównych BladeScan AHS

Lexus jest pionierem na polu samochodowych technologii oświetleniowych – był pierwszym producentem aut, który wyposażył swoje samochody w lampy główne LED oraz adaptacyjny system przełączania świateł głównych AHS, by zapewnić lepsze oświetlenie i wyższy poziom bezpieczeństwa.

W nowej generacji RX-a Lexus po raz kolejny wprowadza jako pierwszy nowość na światowym rynku –BladeScan AHS. Światło emitowane przed diody LED pada na dwa zwierciadła w formie ostrzy, które wirują ze znaczną prędkością. Następnie światło jest kierowane do soczewki i przez nią oświetla drogę przed autem. Światło robi wrażenie nieruchomego, ale BladeScan AHS precyzyjnie kontroluje rozkład strumienia światła przez synchronizację rotacji zwierciadeł z włączaniem i wyłączaniem diod świetlnych LED.

Ponieważ efekt doświetlania dalekosiężnym strumieniem światła można w naturalny sposób poszerzyć, system oświetla miejsca, które mogą być trudne do doświetlenia w konwencjonalnych układach świateł drogowych, np. pobocze drogi. Pomaga również w dostrzeżeniu pieszych i znaków drogowych znacznie wcześniej, bez oślepiania innych użytkowników dróg. Dzięki BladeScan AHS widoczność do przodu poprawiła się z 32 m w dotychczasowym systemie AHS do 56 m.

Lexus Safety System +

Nowy RX jest wyposażony w najnowszą wersję pakietu systemów bezpieczeństwa czynnego Lexus Safety System +, obejmującą najnowocześniejsze technologie zapobiegania kolizjom. Do najważniejszych funkcji LSS + należą:

- System ochrony przedzderzeniowej PCS (Pre-Collision System) – jego działanie opiera się na współpracy kamery i zamontowanego w przednim grillu radaru. System wykrywa pieszych w dzień i w nocy oraz rowerzystów przy świetle dnia.
- Współdziałanie aktywnego radarowego tempomatu (DRCC) z asystentem pasa ruchu (LTA) ułatwia kierowcy utrzymanie auta na prawidłowym pasie na jezdni. Jeśli system wykryje ryzyko opuszczenia pasa ruchu, LTA ostrzega kierowcę optycznie i dźwiękowo lub wibracją koła kierownicy, a w razie potrzeby wprowadza korektę toru jazdy.
- Asystent znaków drogowych (RSA) identyfikuje za pomocą kamery znaki drogowe, zestawiając je z danymi z nawigacji samochodu, i wyświetla informację o znakach na wyświetlaczu (HUD) przed kierowcą oraz na ekranie między zegarami.

NOWE SYSTEMY APPLE CARPLAY I ANDROID AUTO ORAZ MOŻLIWOŚĆ STEROWANIA ZA POŚREDNICTWEM EKRANU I PANELU DOTYKOWEGO

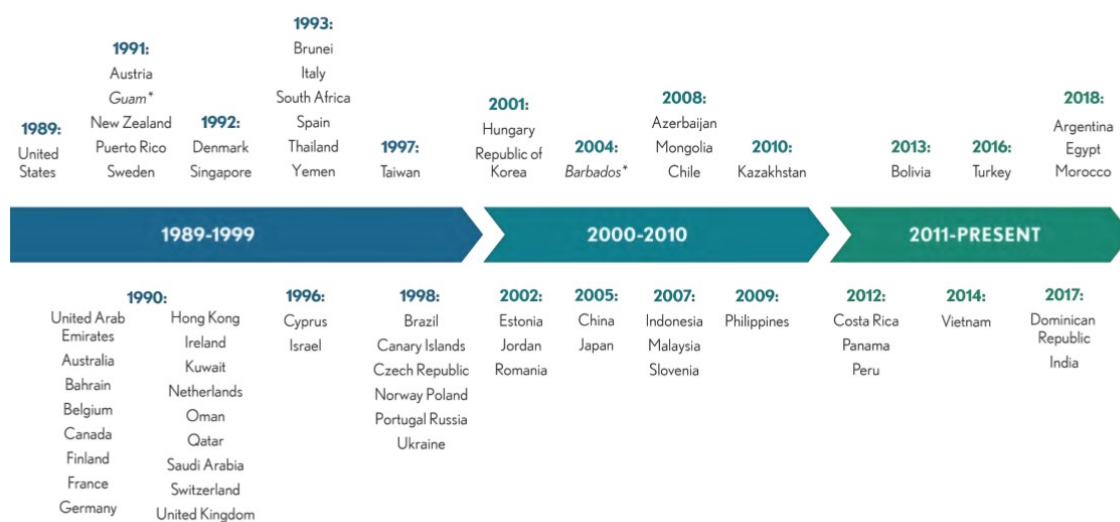
- Nowy RX otrzymał nowy ekran dotykowy, który dołączył do oryginalnego, zdalnego interfejsu dotykowego –który obecnie przyjął formę gładzika.
- Ułatwiono korzystanie ze smartfonu przez integrację jego funkcjonalności, dodanie nowego uchwytu na telefon, dodatkowego portu USB oraz interfejsu Apple CarPlay i Android Auto.
- Możliwe jest głosowe sterowanie systemami za pośrednictwem smartfonów użytkowników, wykorzystujących funkcjonalność Apple Siri lub Google Assistant. Kierowcy mogą wybierać, czy chcą korzystać z nawigacji pokładowej Lexusa, czy z jej wersji smartfonowej.

TWORZENIE MIĘDZYNARODOWEJ MARKI

Od czasu, gdy Lexus pojawił się na międzynarodowej scenie w 1989 roku, nieustannie doskonaliliśmy naszą firmę. Zaczynając od zaledwie dwóch modeli, sprzedawanych wyłącznie w USA, stopniowo rozbudowywaliśmy zarówno gamę produktów, jak i zasięg sprzedaży.

Już rok po premierze pierwszego Lexusa LS 400 byliśmy obecni w 17 krajach, w tym w Europie. Dziś działamy na 90 rynkach, co czyni z nas luksusową markę o prawdziwie globalnej rozpoznawalności.

Nasza ekspansja postępuje nadal, nie tylko w świecie motoryzacji, ale także przez wprowadzanie naszego rozumienia luksusu, kreatywności i innowacyjności do kolejnych dziedzin, poczynając od filmu oraz designu przemysłowego po jachty oceaniczne i wyjątkowe wydarzenia lifestyle'owe.



*Authorized Ordering

TRZY DEKADY PIONIERSKICH ROZWIĄZAŃ

Lexus nieustannie się doskonali – swoje produkty, procesy oraz jako organizacja – by zapewnić swoim gościom najlepsze doświadczenia. Dążąc do ciągłego usprawniania wszystkiego, co robimy, staliśmy się architektami innowacji, nieprzerwanie badającymi nowe idee i możliwości.

Nasze poszukiwania możliwości ulepszeń doprowadziły nas do całego szeregu pionierskich rozwiązań. Oto 30 innowacji, jakie wprowadziliśmy do globalnego przemysłu motoryzacyjnego:

Pionierskie rozwiązanie nr 4: kierownica z poduszką powietrzną i o regulowanym położeniu	Pionierskie rozwiązanie nr 24: cyfrowe lusterka boczne	Pionierskie rozwiązanie nr 28: silnik o najwyższej wydajności cieplnej
Lexus LS 400 z 1989 r. był pierwszym na świecie samochodem z kierownicą wyposażoną w poduszkę powietrzną i możliwość wszechstronnej regulacji w dwóch płaszczyznach.	Nowa limuzyna Lexus ES była pierwszym seryjnym samochodem na świecie, wyposażonym w fabryczny system cyfrowych lusterek bocznych. Modele sprzedawane na japońskim rynku są dostępne z małymi kamerami umieszczonymi na przednich drzwiach, które dostarczają w czasie rzeczywistym obraz do pięciocalowych ekranów wewnątrz kabiny, u nasady przednich słupków. Kamery zaprojektowano tak, by działały nieprzerwanie i niezależnie od warunków pogodowych, automatycznie wzmacniając obraz po uruchomieniu kierunkowskazu.	2,5-litrowy silnik benzynowy montowany w nowym modelu Lexus ES 300h w ramach samoładującego się napędu hybrydowego ma wyższą sprawność cieplną niż jakikolwiek silnik tego typu. Wynosi ona 41% wobec mocy jednostkowej 52 kW/litr, a więc silnik ten jest w stanie wykorzystać o wiele więcej z energii zawartej w każdej kropli paliwa.

CZTERY GENERACJE SAMOŁADUJĄCYCH SIĘ NAPĘDÓW HYBRYDOWYCH

30 lat temu normą dla samochodów klas wyższych były wielkie, ciężkie i paliwożerne silniki. Ale wraz z końcem tysiąclecia świat zaczął sobie uświadamiać konieczność chronienia środowiska i naturalnych zasobów. Lexus zerwał z typowym myśleniem i zaproponował rozwiązanie zapewniające osiągi oparte na bardziej proekologicznych technologiach, bez konieczności rezygnacji z mocy, kultury pracy i wyrafinowania, jakiego domagał się rynek pojazdów luksusowych.

Samoładujący, spalinowo-elektryczny napęd hybrydowy zadebiutował na rynku premium w roku 2004 w SUV-ie RX 400h. Jako wynik wielu lat intensywnych badań, ten technologiczny przełom miał na zawsze zmienić krajobraz motoryzacyjny.

Z zewnątrz auto wyglądało jak każdy inny model RX – jeśli nie liczyć kilku maleńkich drobiazgów rozpoznawalnych dla fachowców – ale pod znajomym nadwoziem kryły się ogromne zmiany. Auto miało nie tylko benzynowy silnik 3.3 V6, ale także potężny silnik elektryczny. Te dwa źródła napędu mogły ze sobą współpracować, ale silnik elektryczny mógł też być samodzielnym napędem – a przełączanie między trybami pracy odbywało się automatycznie i absolutnie niezauważalnie, za to tak, by zapewnić bardzo niskie zużycie paliwa i czystość emisji we wszelkich warunkach drogowych.

Za każdym razem, gdy samochód zwalniał lub hamował, napęd hybrydowy odzyskiwał energię z hamowania i przetwarzał ją na energię elektryczną, przechowywaną w akumulatorach.

Od tej pierwszej, wczesnej postaci, układ napędowy Lexus Hybrid Drive był w pełni hybrydowy, co oznacza, że samochód mógł być napędzany przez sam silnik elektryczny, a więc bezemisyjnie. Początkowo ta możliwość dotyczyła tylko niewielkich prędkości i relatywnie małych dystansów, ale w miarę rozwijania tej technologii możliwości jazdy w trybie elektrycznym sukcesywnie się zwiększały. Dzisiejsze hybrydowe Lexusy potrafią jeździć na samym prądzie przy znacznych prędkościach i na większych dystansach, bez zużywania benzyny i emitowania dwutlenku węgla oraz szkodliwych substancji.

Od chwili debiutu technologia napędu hybrydowego była nieprzerwanie doskonała, a jej stosowanie rozszerzano na całą gamę modelową Lexusa. Klienci zareagowali bardzo pozytywnie i obecnie aż 99% nowych samochodów Lexusa sprzedawanych w Europie Zachodniej to hybrydy.

Rozwój technologiczny sprawił, że napęd Lexus Hybrid Drive nie tylko zyskiwał coraz większą wydajność, ale także zapewniał przezeń osiągi dostarczały coraz więcej emocji podczas prowadzenia. Niskie zużycie paliwa i czysta radość z jazdy to atuty nowego układu napędowego Multi Stage Hybrid System, który zadebiutował we flagowym coupe Lexus LC. System ten optymalizuje współdziałanie silników benzynowego i elektrycznego we wszystkich zakresach prędkości, co zapewnia imponujące przyspieszenia. Jednocześnie napęd zachowuje swoją fundamentalną zdolność maksymalnego ograniczania zużycia paliwa i emisji spalin.

Czwarta, najnowsza generacja samoladującego napędu hybrydowego Lexusa została zaprezentowana w roku 2019 – w sedanie klasy wyższej ES oraz miejskim crossoverze UX. System zoptymalizowano pod kątem maksymalizacji wydajności silnika spalinowego oraz zużycia paliwa. Nie oszczędzono wysiłków w procesie konstruowania silników – zbudowano 60 prototypów i pokonano ponad 10 mln km w testach drogowych. Efekt to silnik benzynowy o najwyższej wydajności cieplnej, jaki kiedykolwiek zamontowano w seryjnie produkowanym pojeździe – aż 41%.

Rezultaty tych działań najlepiej widać w parametrach: Lexus ES 300h rozwija moc systemową 218 KM, zadowalając się średnio 5,3 l benzyny na 100 km i emitując zaledwie 100 g CO₂ na kilometr. To najbardziej ekonomiczny samochód w swojej klasie. Dziś, po sprzedaniu na całym świecie ponad 1,6 mln Lexusów z napędem hybrydowym oraz dzięki ofercie 10 modeli hybrydowych, Lexus pozostaje globalnym liderem na polu zelektryfikowanych pojazdów premium.

JAK TOYOTA STWORZYŁA „NAJLEPSZY SAMOCHÓD ŚWIATA”

W 1983 r. prezydent koncernu Toyota, Eiji Toyoda, rzucił swoim współpracownikom wyzwanie, by marka stworzyła „samochód lepszy od najlepszych na świecie”. Była to niezwykła ambicja jak na koncern rozwijający się dzięki produkcji samochodów na rynek masowy, którymi jeżdżą miliony ludzi na całym świecie. Wiele znaczących osób w świecie motoryzacji potraktowało ten pomysł jako fantazję – nawet w Toyocie nie brakowało ludzi, którzy określali ten plan jako niewykonalny.

Wbrew sceptykom, supertajny projekt Circle F ruszył. Od samego początku był traktowany bardzo poważnie – otrzymał pełne finansowanie, a pracowało nad nim ponad 4000 ludzi.

Cele, jakie przed nimi postawiono, nie miały precedensu: prędkość maksymalna 250 km/h, ale zużycie paliwa najwyżej 10,5 l/100 km; współczynnik oporu powietrza najwyżej 0,29 i poziom hałasu w kabinie nie wyższy niż 58 dB podczas jazdy z prędkością 100 km/h. W tamtym czasie żaden niemiecki luksusowy samochód nie był w stanie spełnić takich wymagań. A przecież Toyota jeszcze nigdy nie konstruowała czegoś takiego!

Inicjatorem projektu był główny inżynier Ishiro Suzuki. Jego bezkompromisowe podejście do idei inspirowało potężny, liczący aż 1400 inżynierów zespół, do uzyskiwania wyników, które uważano za niemożliwe. Najważniejsze było odejście od ustalonych praktyk – każdy aspekt konstrukcji czy technologii, który mógł stanowić ograniczenie dla potencjału projektowanego auta, był oglądany ze wszystkich stron i oceniany od nowa, a każdy problem, z jakim się stykano, rozbiegano na czynniki pierwsze, by znaleźć jego przyczynę i ją pokonać. Toyota musiała również się nauczyć, co dla międzynarodowej klienteli oznacza pojęcie luksusu, czym ono się różni od pojęcia klientów japońskich, by tę wiedzę wcielić w życie w sposób, który pozwoli stworzyć samochód zdolny zdobyć globalne uznanie.

Zaprojektowano i stworzono zupełnie nową platformę oraz nowy silnik – 241-konny, czterowalowy silnik 4.0 V8. Perfekcjonizm, z jakim podchodzono do jego opracowania, sprawił, że powstało niemal 1000 prototypów układu napędowego! Aby stworzyć nadwozie, które byłoby tyleż atrakcyjne dla klientów na całym świecie, jak wydajne aerodynamicznie, przeprowadzono dziesiątki prób w tunelu aerodynamicznym. Osiągnięcie odpowiednio luksusowej atmosfery w kabinie pociągnęło za sobą pełne procedury oceny aż 24 gatunków i rodzajów drewnianych inkrustacji.

Zachowanie samochodu na drogach sprawdzono, wysyłając na tor testowy Toyota Shibetsu 450 aut testowych, które łącznie pokonały 4,4 mln km, symulując każdy rodzaj nawierzchni drogowej, jaki samochód może napotkać w dzisiejszym świecie.

W roku 1989 Toyota miała swój „samochód światowej klasy”, ale i nową markę. Model LS nie miał być kolejną Toyotą, stał się jednym z pojazdów tworzących fundamenty Lexusa. I samochód, i nowa marka zadebiutowały podczas Północnoamerykańskiego Salonu Samochodowego w Detroit.

Dziś model LS pozostaje modelem flagowym Lexusa jako topowa limuzyna i stanowi główny nośnik najbardziej wyrafinowanych technologii Lexusa, jego języka designu i najwyższej jakości wykończenia.

DEMOKRATYZACJA BEZPIECZEŃSTWA – BY LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH SPADŁA DO ZERA

Jeszcze nie tak dawno nawet w autach z najwyższych segmentów rynkowych bezpieczeństwo oznaczało systemy skupiające się na ochronie pasażerów w razie wypadku, do którego już doszło. Kluczowymi elementami były pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i mocna karoseria, zaś wsparcie pozwalające uniknąć kolizji oznaczało systemy hamulcowe i stabilizujące. A przecież zapobieżenie wypadkowi to najważniejsze, najbardziej pożądane działanie.

Lexus był w awangardzie konstruktorów technologii, które „nauczyły” samochody rozpoznawania ryzyka kolizji i pozwoliły im automatycznie uruchamiać systemy ostrzegające kierowcę, a w razie potrzeby samoczynnie uruchamiać procedury hamowania lub zmiany kierunku jazdy tak, by uniknąć kolizji, a co najmniej zminimalizować jej konsekwencje.

Zdecydowanie, by maksymalizować bezpieczeństwo, widać już w pierwszym Lexusie, modelu LS 400 z 1989 r., który był pierwszym samochodem na świecie wyposażonym w airbag zintegrowany w kierownicy. Później w modelu tym zastosowano także dwukomorową poduszkę powietrzną dla pasażera, by zapewnić lepszą ochronę w razie zderzenia.

W roku 2015 Lexus zebrał wszystkie najważniejsze systemy bezpieczeństwa czynnego w jeden pakiet o nazwie Lexus Safety System + i zaprezentował go po raz pierwszy w czwartej generacji swojego luksusowego crossovera RX. Był to początek światowej ekspansji w tej dziedzinie – dziś 99% Lexusów w europejskiej gamie wyposażonych jest standardowo w Lexus Safety System +.

Szeroka dostępność Lexus Safety System + to efekt przekonania, że aby efektywnie obniżyć liczbę wypadków i zredukować zakres obrażeń, nowe technologie z zakresu bezpieczeństwa muszą być na pokładach jak największej liczby aut. Zdaniem Lexusa systemy te nie mogą być ograniczone do najdroższych samochodów najwyższych segmentów, ale oferowane na wszystkich poziomach. Lexus pozwala także, by inne przedsiębiorstwa zapoznawały się z tymi technologiami, by zaawansowane systemy bezpieczeństwa były jak najszerszej dostępne.

Gama technologii zawartych w Lexus Safety System + jest nieprzerwanie rozwijana – tak, by samochód potrafił rozpoznać i zareagować na więcej potencjalnych zagrożeń. Na przykład system Pre-Collision potrafi nie tylko wykryć inne pojazdy i pieszych na drodze przed autem w dzień i w nocy, a także – w dziennym świetle – rowerzystów. Wśród pionierskich w skali świata rozwiązań jest funkcja aktywnego wsparcia kierowania (ASA), która w określonych okolicznościach sprawi, że samochód automatycznie ominie źródło zagrożenia kolizją, funkcja ostrzegania o poprzecznym ruchu z przodu (FCTA), która alarmuje kierowcę o ruchu poprzecznym na skrzyżowaniach, a także dwustopniowy adaptacyjny system przełączania świateł głównych (AHS), który automatycznie maksymalizuje oświetlenie przedpola bez oślepiania innych uczestników ruchu.

W modelu RX 2020 technologia oświetleniowa AHS zyskuje kolejny stopień rozwoju – to pierwsze na świecie zastosowanie BladeScan AHS.

W roku 2017, wraz z wprowadzeniem na rynek zupełnie nowego modelu LS 500h – zadebiutował Lexus Safety System + drugiej generacji. Imponująca paleta funkcji wchodzi tu na poziom wsparcia kierowcy sygnalizujący rozwój Lexusa w stronę przyszłych systemów jazdy autonomicznej. Mimo że formalnie tego nie opisano w ten sposób, Lexus Safety System + nowej generacji spełnia wymagania dla poziomu autonomii 2+ w skali SAE – co zapewnia możliwość jazdy autonomicznej w określonych warunkach.

LEXUS RX, PIERWSZY NA ŚWIECIE LUKSUSOWY CROSSOVER

Pod koniec lat 1990. popyt na wielkie terenowe SUV-y zaczynał słabnąć. Rynek chciał czegoś innego, a Lexus, wciąż jeszcze młoda marka, zaproponował adekwatną odpowiedź. Był nią model RX 300, pierwszy na świecie luksusowy, kompaktowy SUV. W tym czasie Lexus był już znany ze swoich śmiałych ambicji oraz najwyższego poziomu obsługi klienta. W 1998 roku nowa luksusowa marka wprowadziła na rynek pojazd, który zapoczątkował zupełnie nowy segment. Obecnie niemal wszystkie marki samochodowe premium usiłują zaistnieć w luksusowych SUV-ów.

Projektanci pierwszego RX zdołali zachować cechy, które klienci lubią w autach terenowych – jak wysoka pozycja za kierownicą, dobra widoczność dookoła oraz wygląd budzący wrażenie siły i stabilności. Jednocześnie jednak wprowadzili tu charakterystykę typową raczej dla wysokiej klasy samochodów osobowych: RX był zwinniejszy, lepiej się prowadził w ruchu miejskim i zapewniał niższe zużycie paliwa. Podstawowa koncepcja zespołu projektantów była jednoznaczna: nowy model ma być komfortowy i mocny jak auto osobowe, ale musi zachować zdolności terenowe SUV-a.

Lexus odrzucił tradycyjną wówczas dla SUV-ów konstrukcję opartą na ramie, w zamian sięgając po nadwozie samonośne, powszechnie stosowane w autach osobowych. W efekcie uzyskano lekki, ale sztywnej struktury szkielet. Oparty na nim pojazd okazał się jednocześnie zwinnie i stabilny, nie wykazywał też zachowań typowych dla aut terenowych, które obniżają komfort jazdy, takich jak wychylenie się i bujanie. Wyposażony w cichy, mocny silnik 3.0 V6 o wielkiej kulturze pracy, RX spełniał wszystkie kryteria stosowane wobec aut luksusowych. Klienci mogli też wybierać między napędem na przednią oś lub na obie osie.

RX zadebiutował na salonie samochodowym w Chicago w 1997 roku, gdzie zaprezentowano go jako SLV – Sport Luxury Vehicle. Reakcja i mediów, i potencjalnych klientów była bardzo pozytywna, a model został kolejnym wielkim hitem rynkowym Lexusa. Popularność modelu RX utrzymywał się na bardzo wysokim poziomie przez wszystkie cztery generacje, przy czym w całym tym czasie auto świetnie dostosowuje się do trendów rynkowych, m.in. przyjmując nowe wersje napędowe. Jego status w gamie modelowej Lexusa najlepiej definiuje fakt, że był to pierwszy model marki oferowany z samoładującym napędem hybrydowym – i pierwszy hybrydowy samochód na globalnym rynku aut luksusowych. W ostatnim okresie jego gamę modelową rozbudowano o specjalnie zaprojektowaną wersję 7-miejscową, model RX L.

Od chwili prezentacji w 1997 roku RX znalazł 3 miliony nabywców i jest najlepiej sprzedającym się modelem Lexusa, pozostając wciąż jednym z najważniejszych symboli marki. Na rok modelowy 2020 czwarta generacja RX-a została dość głęboko zmodyfikowana – tak, by pozostał liderem segmentu, który sam niegdyś stworzył.

NIEZRÓWNANA JAKOŚĆ WYKOŃCZENIA

Robotyzacja i komputeryzacja zmieniły sposób, w jaki produkujemy samochody, udoskonalając jakość zarówno procedur, jak i produktów.

Niemniej ludzkie ręce i oczy pozostają najlepszymi narzędziami, kiedy chcemy zapewnić najwyższą jakość. Właśnie dlatego umiejętności mistrzów rzemiosła Lexusa – określanych jako Takumi – są tak istotne, jeśli wszystkie samochody schodzące z linii montażowych mają spełnić najwyższe standardy jakościowe.

Odziani w wyróżniające się, czarno-białe kombinezony i noszący białe rękawiczki, przedstawiciele tej małej, niezwykle starannie wyselekcjonowanej grupy pracowników potrafią wykryć usterki niedostrzegalne dla nawet dobrze wytrenowanych oczu. Odpowiadają oni także za jakość procesów definiujących luksus, jak ręczne piaskowanie mas podkładowych, by ostateczna warstwa lakieru miała głęboki połysk i była idealnie położona, lub by szwy skórzanej tapicerki były nieskazitelne. Także uszy Takumi są niezwykle czułym narzędziem – szybciej niż komputery potrafią oni wysłuchać, czy silnik pracuje odpowiednio gładko, wydając właściwe brzmienie.

Takumi pracują z dumą i pasją, każdy z nich ma co najmniej 25 lat doświadczenia w pracy w fabryce Lexusa. Niemniej ich umiejętności również są poddawane testom – na przykład jakość pracy inspektorów ds. powłok lakierniczych jest certyfikowana aż czterokrotnie każdego roku. Aby uniknąć zmęczenia, pracownicy ci muszą raz na dwie godziny odświeżyć swój zmysł dotyku, by nie utracić precyzji. Jednym z elementów szkolenia Takumi jest zdolność do złożenia modelu origami kota z wykorzystaniem ręki niedominującej w czasie poniżej 90 sekund!

Takumi oczywiście sami wciąż się uczą, rozwijając swoje umiejętności. Ich zadaniem jest również dzielenie się wiedzą i mistrzowskimi zdolnościami z nową generacją pracowników, by samochody Lexusa zawsze mogły być budowane z zachowaniem równie wysokich standardów.