

10 LISTOPADA 2022

NOWY LEXUS UX Z TRZEMA NAPĘDAMI. CO ZMIENIONO W MIEJSKIM CROSSOVERZE?

- **Gama Lexusa UX przeszła gruntowne zmiany**
- **Elektryczny UX 300e dzięki nowej baterii ma zasięg większy o 40%**
- **Nowy system multimedialny o większych możliwościach**
- **Nowa wersja F SPORT Design w modelach UX 200 i UX 250h**
- **Adaptacyjne zawieszenie standardem w wersji F SPORT**
- **Poszerzone funkcje pakietu Lexus Safety System +**

Lexus UX, najchętniej kupowany model marki w Europie, otrzymał szereg modyfikacji, które wzmacniają jego charakter jako miejskiego crossovera. Samochód oferowany jest w trzech wersjach napędowych - benzynowej UX 200, hybrydowej UX 250h oraz elektrycznej UX 300e. Wszystkie otrzymały nowy system multimedialny Lexus Link z 8 lub 12,3-calowym ekranem, który pracuje szybciej, jest bardziej intuicyjny i ma większą liczbę funkcji. Poszerzono też zakres działania pakietu systemów bezpieczeństwa czynnego Lexus Safety System + 2.5, a także urozmaicono dostępne konfiguracje wnętrza.

Elektryczny UX 300e, pierwszy model marki z takim napędem, otrzymał nową baterię, która zwiększyła zasięg auta aż o 40%, do nawet 450 km. Ta wersja również poddana została delikatnym zmianom stylistycznym, a także ma udoskonalony układ jezdny.

W wersjach UX 200 oraz UX 250h są dostępne nowe lakiery, nowe możliwości dwukolorowego malowania nadwozia, a także zupełnie nowa wersja wyposażenia F SPORT Design z

wyjatkowymi elementami stylistycznymi. Z kolei usportowiona wersja F SPORT w standardzie ma zawieszenie adaptacyjne (AVS).

Modyfikacje wprowadzono już do wersji UX 200 i UX 250h, a nowy UX 300e dostępny będzie wiosną 2023 roku.

Trzy napędy do wyboru. UX 300e ma teraz większy zasięg

Hybrydowy UX 250h napędzany jest 2-litrowym, czterocylindrowym silnikiem połączonym z dwoma silnikami elektrycznymi. Łączna moc układu wynosi 184 KM (135 kW). Samochód jest też dostępny z napędem na cztery koła E-FOUR, który wykorzystuje dodatkowy silnik elektryczny zamontowany przy tylnej osi. Wykorzystując układ VSC (Vehicle Stability Control) system rozpoznaje utratę przyczepności i automatycznie dobiera odpowiedni rozdział momentu obrotowego między przednią a tylną oś. Napęd E-FOUR poprawia też prowadzenie auta w zakrętach, zapobiegając, w zależności od sytuacji, nadsterowności lub podsterowności. Tylny silnik elektryczny pełni również funkcję generatora, odzyskując energię z hamowania lub z toczenia się i przekazując ją do akumulatora.

UX 300e jest pierwszym elektrycznym modelem marki. Korzystając z ponad 15-letniego doświadczenia w produkcji zelektryfikowanych napędów, baterii oraz systemów zarządzania energią Lexus udoskonalił auto z roku modelowego 2023. UX 300e otrzymał nową, większą baterię o pojemności 72,8 kWh, zachowując dotychczasową moc (204 KM, 150 kW). Zmiany te pozwoliły na zwiększenie zasięgu o 40%, a w cyklu mieszanym WLTP auto może przejechać nawet do 450 km (w zależności od wybranej wersji wyposażenia).

UX 300e ma też poprawiony układ kierowniczy oraz amortyzatory, dzięki czemu prowadzi się jeszcze lepiej. Za sprawą dodatkowych spawów osiągnięto większą sztywność nadwozia. Umieszczona pod podłogą bateria sprawia, że auto ma nisko położony środek ciężkości, co też pozytywnie wpływa na jego prowadzenie. W nowym UX-ie 300e udoskonalamo też wyciszenie kabiny.

UX 200 wykorzystuje wolnossący 2-litrowy, czterocylindrowy silnik benzynowy o mocy 173 KM i 204 Nm momentu obrotowego. To wartości zbliżone do jednostek o mniejszej pojemności z turbodoładowaniem, ale silnik Lexusa jest mniej skomplikowany i osiąga aż 40-procentową sprawność cieplną, co jest szczególnie dobrym wynikiem.

Ulubiony Lexus Europejczyków w 2021 roku

Dane z rynku europejskiego pokazują, że do klientów przekonuje połączenie walorów SUV-a z autem o cechach miejskiego hatchbacka. W 2021 roku sprzedaż całej gamy modelowej UX-a wzrosła aż o 25%, do czego przyniósł się debiut odmiany elektrycznej.

W Europie Zachodniej auta z napędami zelektryfikowanymi stanowiły w 2021 roku aż 96% sprzedaży Lexusa, a na całym Starym Kontynencie aż 87% sprzedaży marki to auta z segmentów SUV-ów. W 2021 roku to UX był najczęściej wybieranym Lexusem przez

Europejczyków i Europejki, którzy odebrali 21 144 auta. Z salonów wyjechało też 19 493 egzemplarze modelu NX oraz 18 346 egzemplarzy flagowego RX-a.

Cechy SUV-a, prowadzenie jak w hatchbacku

UX powstał zgodnie z koncepcją „Creative Urban Explorer”, która zakłada połączenie najlepszych cech i funkcjonalności crossovera z prowadzeniem hatchbacka klasy premium. Możliwe to było m.in. dzięki zastosowaniu platformy GA-C, która jest lekka i bardzo sztywna, co przekłada się na bardzo precyzyjne prowadzenie auta. Nowy UX został pod tym kątem jeszcze bardziej udoskonalony, dzięki zastosowaniu nowych spawów dolnej krawędzi podłużnicy oraz w dolnej części tylnego panelu, a także sztywnych, stalowych wzmocnień tylnych drzwi.

Rozstaw osi UX-a wynosi 2 640 mm, co przyczynia się do stabilnego prowadzenia i zapewnia odpowiednią ilość miejsca w kabinie, a wynosząca 10,4 m średnica zawracania sprawia, że manewrowanie w mieście oraz parkowanie są łatwe. UX ma też nisko położony środek ciężkości za sprawą baterii umieszczonej pod fotelami w wersji hybrydowej lub pod podłogą w wersji elektrycznej. Ponadto, drzwi, błotniki oraz maskę wykonano z aluminium, a tylną klapę z materiałów kompozytowych.

Lexus UX wyróżnia się także pozycją za kierownicą, która łączy dynamikę z komfortem. Fotel kierowcy umieszczono jak na crossovera przystało nieco wyżej, ale za sprawą odpowiedniego dystansu kostek od punktu biodrowego, kierowca ma poczucie, że siedzi bliżej ziemi niż w innych autach.

Przy pomocy Lexus Drive Mode Select kierowca może wybrać jeden z trzech trybów jazdy. W trybie Normal auto zachowuje najlepszy kompromis między osiąganymi a zużyciem paliwa. Tryb Eco pomaga osiągnąć jak najniższe spalanie, dopasowując także odpowiednio reakcję na naciśnięcie pedału gazu oraz pracę układu klimatyzacji. Z kolei w trybie Sport, auto rozpędza się szybciej, a układ kierowniczy jest bardziej czuły.

Wersja wyposażenia F SPORT w standardzie ma adaptacyjne zawieszenie o zmiennej sztywności (AVS), a także aż pięć trybów jazdy: Normal, ECO, Sport S, Sport S+ oraz Custom. W trybach Sport S+ oraz Custom i zawieszeniu ustawionym na SPORT, siła tłumienia amortyzatorów zostaje usztywniona, by zapewnić bardziej dynamiczne wrażenia z jazdy. Tryb Custom pozwala kierowcy na dowolne skonfigurowanie pracy napędu, zawieszenia oraz układu klimatyzacji.

Nowy system multimedialny

Nowy UX najbardziej zmienił się we wnętrzu. Nowy system multimedialny sprawił, że z tunela środkowego zniknął touchpad, a dotykowy ekran zamontowano 143 mm bliżej kierowcy, by łatwiej było go obsługiwać. Ponadto, wyświetlacz ma teraz 8 cali lub 12,3 cala w wariantach HD. System działa szybciej od poprzednika, jest bardziej intuicyjny i ma większą liczbę funkcji.

Nowy UX ma też w standardzie nowego asystenta głosowego Lexus Concierge, wywoływanego komendą „Hey Lexus”. Przy pomocy instrukcji głosowych można wykonywać połączenia telefoniczne, sterować systemem audio i klimatyzacją czy przeszukiwać internet. Lexus Concierge został zaprogramowany tak, by rozumieć naturalną mowę, a także rozpoznać komendy mimo hałasów w tle. System jest w stanie rozróżnić, czy mówi do niego kierowca czy pasażer.

Standardem jest również nawigacja w chmurze, która na bieżąco przekazuje informacje o ruchu drogowym i korkach. Samochód ma łączność z internetem, więc jest w stanie uzyskać informacje np. o cenach na stacjach paliw, jeśli są dostępne. Wersja z 12,3-calowym ekranem ma wbudowany moduł nawigacji, który w razie przerwania łączności internetowej, będzie nadal pokazywał trasę, korzystając z pobranych wcześniej danych.

Samochód łączy się bezprzewodowo ze smartfonem przy pomocy Apple CarPlay® oraz przewodowo za pośrednictwem Android Auto™. Przy pomocy aplikacji Lexus Link można sterować zdalnie wybranymi funkcjami auta, w tym otwieraniem i zamykaniem drzwi, a także systemem klimatyzacji, by schłodzić lub ogrzać wnętrze przed podróżą.

Nowy UX ma przeprojektowaną konsolę środkową. W miejscu dotychczasowego touchpada umieszczono przyciski do sterowania ogrzewaniem foteli lub, jeśli auto nie jest w nie wyposażone, funkcjonalną przestrzeń do przechowywania drobiazgów. Wygodnie umieszczono też jeden port USB-A w konsoli centralnej oraz dwa porty USB-C. Konsola przed panelem do obsługi klimatyzacji ma także podświetlaną półkę, która pomieści smartfona o znacznych rozmiarach.

W standardzie jest też moduł DCM pojazdu z kartą SIM, przy pomocy którego przeprowadzane są automatyczne aktualizacje oprogramowania systemu multimedialnego przez internet, bez konieczności wizyty w serwisie, a system multimedialny jest w stanie zapamiętać preferencje ustawień do trzech użytkowników.

Nowy lakier, dwukolorowe malowanie nadwozia i nowa tapicerka

Wnętrze nowego UX-a jeszcze bardziej emanuje najwyższą jakością wykonania. Perforowana tapicerka skórzana ma nowe wykończenie Kagome inspirowane tradycyjnym japońskim splotem koszykowym, a tapicerka ze skóry syntetycznej zyskała nowe przeszycie Sashiko. Do wszystkich wersji wyposażenia poza F SPORT można zamówić nową kolorystykę wnętrza Hazel, która dostępna jest z tapicerką z tkaniny, ze skóry syntetycznej oraz ze skóry naturalnej. Ponadto, tekstura deski rozdzielczej ma wygląd tradycyjnego japońskiego papieru Washi, górna część konsoli środkowej jest teraz czarna we wszystkich wersjach wyposażenia, a przycisk Start jest w kolorze srebrnym.

Do palety kolorów oferowanych w modelu UX dołącza Sonic Platinum. To lakier wykonany z zastosowaniem zaawansowanej technologii Lexusa, która pozwala na położenie skompresowanej warstwy lakieru o grubości zaledwie kilku mikronów. Dzięki temu aluminiowe płatki są bliżej siebie i zostały ułożone bardziej jednolicie, a tym samym na

karoserii auta jeszcze wyraźniej podkreślone są efekty blasków i cieni. W wersjach F SPORT oraz F SPORT Design można też zdecydować się na dwukolorowe malowanie nadwozia w sześciu konfiguracjach z czarnym dachem i czarnymi relingami, które nadają jeszcze bardziej sportowego charakteru.

Nowa wersja F SPORT Design

UX 200 oraz UX 250h dostępne są w nowej wersji wyposażenia F SPORT Design. Auto otrzyma charakterystyczny dla linii F SPORT czarny grill ze wzorem kratki w kształcie litery L i chromowanym wykończeniem dolnej części. Ten sam wzór zastosowano w okolicy świateł przeciwmgielnych w przednim zderzaku, a wnęki również wykończono chromem. Tylny zderzak ma stylistykę znaną z linii F SPORT, a tylny spojler oraz listwy wokół kloszy lamp są czarne. Auto porusza się na 18-calowych felgach aluminiowych o 10 ramionach, które pokryto ciemnym metalicznym lakierem.

W standardzie wersji F SPORT Design znajdziemy tapicerkę ze skóry syntetycznej, podgrzewane przednie fotele oraz kierownicę, dwustrefową klimatyzację automatyczną z technologią oczyszczania powietrza Nanoe®, kamerę cofania, automatyczne wycieraczki, reflektory LED z automatycznymi światłami drogowymi, relingi dachowe, czarne nakładki na błotniki oraz liczne oznaczenia „F”, charakterystyczne dla usportowionych wersji aut Lexusa. Ponadto, auto wyposażono w ładowarkę indukcyjną oraz elektrycznie sterowaną pokrywę bagażnika, a system monitorujący „martwe pole” w lusterkach (BSM) oraz system ostrzegający o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu z funkcją samodzielnego zatrzymania (RCTAB), który pomaga uniknąć kolizji przy wyjeżdżaniu tyłem z prostopadłych miejsc parkingowych.

AVS w standardzie w wersji F SPORT

UX 200 oraz UX 250h w wersji F SPORT są teraz wyposażone standardowo w adaptacyjne zawieszenie o zmiennej sztywności (AVS), wyczynowe amortyzatory z tyłu oraz wyczynowe drążki stabilizatora z przodu i z tyłu.

System AVS został tak zestrojony, że płynnie zwiększa siłę tłumienia, gdy wymagają tego warunki na drodze. Tym samym, auto zachowuje się przez cały czas przewidywalnie. Dostrojenie systemu pozwoliło także na zredukowanie nadmiernych wibracji. Dzięki temu auto będzie prowadzić się pewnie i ze sportowym charakterem, utrzymując wysoki komfort jazdy na różnych nawierzchniach.

Wersja F SPORT ma także ulepszony układ kierowniczy. Górna część mocowania przekładni kierowniczej zyskała nowe, sztywne połączenie z zawieszeniem. Ponadto, siła tłumienia amortyzatorów została odpowiednio dostrojona.

Rozbudowany pakiet Lexus Safety System +

Nowy Lexus UX ma udoskonalony pakiet systemów bezpieczeństwa czynnego Lexus Safety System + z udoskonalonym systemem wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia (PCS) z asystentem skrętu na skrzyżowaniu (ITA), który pomaga w bezpiecznym wykonaniu

manewru, a także z funkcją wspomagania kierownicy w razie ryzyka zderzenia (Emergency Steering Assist), która pomaga ominąć przeszkodę bez opuszczania swojego pasa ruchu. Aktywny tempomat zyskał funkcję redukcji prędkości w zakręcie, by dostosować prędkość do optymalnego toru jazdy.

Nowy Lexus UX – dane techniczne:

Masy i wymiary	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Długość (mm)	4495	4495	4495
Szerokość (mm)	1840	1840	1840
Wysokość (mm)	1540	1540	1540
Rozstaw osi (mm)	2640	2640	2640
Liczba miejsc	5	5	5
Współczynnik oporu powietrza	0,33	0,33	0,33
Prześwit (mm)	160	160	160
Masa własna (kg)	1460 - 1540	1540 - 1620	1600 - 1680
Dopuszczalna masa całkowita (kg)	1980	2110	2110
Pojemność bagażnika (l)	334	320	320
Pojemność zbiornika paliwa (l)	47	43	43
Silnik benzynowy	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Pojemność skokowa (cm ³)	1987	1987	1987
Liczba cylindrów/zaworów	4/16	4/16	4/16
Układ cylindrów	rzędowy	rzędowy	rzędowy
Max. moc [KM (kW) / obr./min.]	173 (127) / 6600	152 (112) / 6600	152 (112) / 6600
Max. moment obrotowy (Nm / obr./min.)	204 / 4400-4800	190 / 4400-5200	190 / 4400-5200
Silnik elektryczny	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Typ silnika przedniego	-	Silnik z magnesem trwałym	Silnik z magnesem trwałym

Typ silnika tylnego	-	-	Silnik indukcyjny
Moc maksymalna silnika przedniego [KM (kW)]	-	80 (109)	80 (109)
Moc maksymalna silnika tylnego [KM (kW)]	-	-	5,3 (7)
Maks. moment obrotowy silnika przedniego	-	202	202
Maks. moment obrotowy silnika tylnego (Nm)	-	-	55
Bateria hybrydowa	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Typ	-	Ni-MH	Ni-MH
Napięcie	-	216	216
Liczba ogniw	-	180	180
Łączna moc układu hybrydowego	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
KM	-	184	184
Osiągi	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,2	8,5	8,7
Prędkość maksymalna (km/h)	190	177	177
Zużycie paliwa	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Średnie (l/100 km)	6,6-6,9	5,3-5,7	5,8-6,1
Rodzaj paliwa	Benzyna min. 95 oktanów	Benzyna min. 95 oktanów	Benzyna min. 95 oktanów
Poziom emisji	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Emisja CO ₂ (g/km)	150-156	120-128	131-137
Norma emisji spalin	WLTP	WLTP	WLTP
Hamulce	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR

Przód	Tarcze wentylowane	Tarcze wentylowane	Tarcze wentylowane
Tył	Tarcze	Tarcze	Tarcze
Zawieszenie	UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-FOUR
Przód	Kolumna McPhersona	Kolumna McPhersona	Kolumna McPhersona
Tył	Wielowahaczowe	Wielowahaczowe	Wielowahaczowe