

INFORMACJA

PRASOWA

30 KWIETNIA 2024

**LEXUS UX 300h Z NOWĄ BATERIĄ LITOWO-JONOWĄ I MOCNIEJSZYM NAPĘDEM**

* **Lexus UX zyskał napęd hybrydowy piątej generacji**
* **UX 300h ma nową baterię litowo-jonową**
* **Wzrost mocy do 199 KM i większa dynamika auta**
* **Średnie zużycie paliwa od 5,0 l/100 km**

Lexus UX to jeden z najczęściej wybieranych modeli w segmencie C-SUV Premium w Europie. Na polskim rynku ten model także należy do czołówki swojej klasy, oferując bogate wyposażenie, a także sprawdzone i niezawodne napędy. Model z 2024 roku przeszedł szereg zmian, z których najważniejszą jest wprowadzenie napędu hybrydowego piątej generacji. Tym samym UX 300h zastąpił wariant UX 250h.

**Nowa bateria litowo-jonowa**

Tak jak poprzednik UX 300h korzysta z dwulitrowego silnika spalinowego o wiodącej w klasie sprawności cieplnej, ale w nowym aucie połączono motor z piątą generacją układu hybrydowego, dzięki czemu zwiększyła się moc oraz wydajność.

Jednym z kluczowych czynników było zastosowanie nowej baterii litowo-jonowej (222 V) o 60 ogniwach w miejsce poprzedniej niklowo-wodorkowej (216 V) o 180 ogniwach. Przeprojektowano także inwerter, który został teraz zespolony z silnikiem elektrycznym. Dzięki nowej baterii moc całego układu wzrosła o 8% ze 184 KM/135 kW do 199 KM/146 kW.

Zastosowanie nowej baterii pozwoliło zoptymalizować współpracę silników elektrycznych i spalinowego. Auto przyspiesza bardziej liniowo, a jednostka benzynowa pracuje na niższych obrotach. UX 300h może korzystać wyłącznie z napędu elektrycznego nawet do prędkości 115 km/h.

**Kluczowa rola silnika 2.0**

Dopracowany w najdrobniejszych detalach dwulitrowy, wolnossący silnik benzynowy ma ogromne znaczenie dla wydajności całego napędu hybrydowego piątej generacji. W tej jednostce gniazda zaworów wykonano z wykorzystaniem precyzyjnego lasera, szczegółowo dopracowano kształt układu dolotowego, a stopień kompresji jest wysoki i wynosi 13,0:1. Ponadto zastosowano wtrysk paliwa, który łączy wtrysk bezpośredni i pośredni. Układ inteligentnych zmiennych faz rozrządu VVT-iE ma siłownik elektryczny po stronie dolotowej, co poprawia pracę jednostki, zmniejszając jednocześnie emisje.

Wydajność silnika i zużycie paliwa są dodatkowo optymalizowane dzięki pompie paliwowej o zmiennej wydajności oraz układowi chłodzenia wykorzystującemu elektryczną pompę wodną, która zmniejsza straty tarcia wewnętrznego. System ten zapewnia także szybkie nagrzanie kabiny w chłodne dni oraz szybsze schłodzenie wnętrza w przypadku korzystania z klimatyzacji.

**Mocniejszy tylny silnik w napędzie E-FOUR**

Zmodyfikowano także inteligentny napęd na cztery koła E-FOUR. W miejsce elektrycznego silnika indukcyjnego zastosowano blisko sześciokrotnie mocniejszy elektryczny silnik z magnesami trwałymi, który wytwarza 30 kW mocy oraz 84 Nm momentu obrotowego. Dzięki temu auto szybciej reaguje na dodanie gazu, prowadzi się przyjemniej i daje większe poczucie kontroli. Tylny silnik elektryczny pracuje teraz także jako element układu odzyskującego energię podczas hamowania lub toczenia się. Tym samym energia w akumulatorze uzupełniana jest jeszcze szybciej niż do tej pory.

**Lepsze osiągi, większa wydajność**

Zastosowanie hybrydy piątej generacji poprawiły osiągi crossovera Lexusa. UX 300h z napędem na przód przyspiesza od 0 do 100 km/h w 8,1 s, a z napędem E-FOUR rozpędza się w 7,9 s.

Wydajniejszy napęd oraz mniejsza masa pojazdu wpłynęły na zmniejszenie zmniejszenia zużycia paliwa. W cyklu mieszanym WLTP auto z napędem na przód zużywa średnio 5,0 – 5,2 l/100 km, a UX z napędem wszystkich kół 5,3 – 5,7 l/100 km. Emisje CO2 wynoszą odpowiednio 113 – 119 g/km i 121 – 128 g/km.

[Press kit Lexusa UX 300h](https://www.lexusnews.eu/pl/modele-lexus/lexus-ux/press-kit-lexus-ux/1490-item-nowy-lexus-ux-300h-2024)