

INFORMACJA PRASOWA



06 MARCA 2018

ŚWIATOWA PREMIERA LEXUSA UX NA SALONIE SAMOCHODOWYM W GENEWIE

Podczas targów motoryzacyjnych w Genewie debiutuje Lexus UX – pierwszy kompaktowy crossover Lexusa. Jest to pierwszy model marki zbudowany na platformie GA-C. Samochód będzie dostępny z napędem hybrydowym czwartej generacji oraz z silnikiem benzynowym 2.0 o wysokiej wydajności cieplnej.

- Nowy rodzaj crossovera – „Urban Explorer”, który stanowi zupełnie nowe podejście do luksusu i stylu bycia
- Wyrafinowany, efektowny design nadwozia sprawiają, że samochód cechuje unikatowy charakter, sugerujący wielką przestronność przy zwartej budowie
- Kokpit jest skoncentrowany na kierowcy i zapewnia mu znakomity przegląd sytuacji na drodze
- W kabinie dostępny jest nowy rodzaj wykończenia inspirowany przez fakturę klasycznego japońskiego papieru oraz skórzana tapicerka o tradycyjnym pikowaniu sashiko
- Pierwszy Lexus zbudowany na nowej globalnej platformie o nazwie GA-C, zapewniającej najniższe umiejscowienie środka ciężkości w tym segmencie pojazdów oraz wyjątkową sztywność nadwozia, a tym samym gwarantującej zwinnność i charakterystykę jezdną sportowego hatchbacka

- **Nowy system hybrydowy czwartej generacji w modelu UX 250h, o wyższej wydajności i mocniejszym silniku elektrycznym**
- **UX 200 napędzany przez silnik benzynowy 2.0 o wysokiej sprawności cieplnej połączony z nową przekładnią bezstopniową Direct Shift**

Lexus UX ma swój światowy debiut podczas salonu samochodowego 2018 w Genewie. To nowa interpretacja miejskiego crossovera, gwarantującego świeże spojrzenie na luksus i styl życia. Nazwa modelu pochodzi od wyrażenia Urban Explorer.

Chika Kako, naczelna inżynier projektu UX, powiedziała: „Od samego początku myślałam o klientach docelowych – trzydziestoparolatkach, millenialsach, mężczyznach i kobietach – i starałam się zrozumieć, jak w ich przekonaniu kompaktowy samochód klasy premium mógłby zmienić ich życie i przynieść nowe doświadczenia. Właśnie takie przemyślenia doprowadziły nas do podstawowej koncepcji UX – Urban Explorera, nowego rodzaju crossovera.

„Design to wciąż podstawa istnienia każdego samochodu – bo to design obiecuje nabywcy to, co samochód mu ma dać. W modelu UX zespół designerów stworzył styl, który przepętnia silnym poczuciem bezpieczeństwa, co różni crossovery od hatchbacków, ale i współtworzy nowy wymiar dynamiki.

„Mieliśmy też na celu uzyskanie w modelu UX specyficznych doznań z prowadzenia auta, doznań, które by współbrzmiały z uczuciami użytkownika. Chciałam obalić stereotyp crossovera o wysokim nadwoziu, który wymaga ostrożności w manewrowaniu i zaproponować samochód o zwinności i manewrowości pozwalającej prowadzić go z taką samą łatwością, jak typowego hatchbacka.”

UX to nowy pojazd wzorcowy dla Lexusa, dla cech, które definiują markę: śmiałego designu, znakomitego wykończenia, doskonałych osiągnięć i oszałamiającej nowoczesności technologicznej.

Pod przewodnictwem naczelnej inżynier Kako oraz naczelnego designera Tetsuo Miki, zespoły tworzące ten samochód współpracowały ze sobą ściśle, by stworzyć samochód, którego karoseria i kabina będą ze sobą spójne tak, by stały się niemal jednością. Muskularne nadwozie, wpadające natychmiast w oko dzięki imponującemu rozmachowi stylistycznemu przednich i tylnych błotników, otacza niczym idealnie dopasowane szaty kabinę, która kierowcę wita otulającym go kokpitem, a pasażerów otwartą, relaksującą przestrzenią. Zapewniając doskonałą widoczność spoza kierownicy, UX zarazem cieszy kierowcę pozycją, dzięki której prowadzenie tego crossovera nasuwa na myśl kierowanie zwinnym hatchbackiem, a nie potężnym SUV-em.

Ponadto UX wprowadza cały szereg technicznych innowacji, w tym po raz pierwszy wykorzystywaną nową, globalną architekturę i platformę GA-C, która zapewnia niesłychanie wysoką sztywność strukturalną oraz niskie umiejscowienie środka ciężkości, a tym samym –

doskonałą kierowalność i stabilność. Także napędy mają tu swe debiuty: nowy silnik benzynowy 2.0 łączy w sobie wysokie osiągi i ekonomikę wysokiej wydajności cieplnej oraz nowy, samoladujący się, średniej mocy hybrydowy zespół czwartej generacji.

ODWAŻNY DESIGN

Dla modelu UX, Lexus stworzył design, który tchnie poczuciem bezpieczeństwa, jakiego nabywcy chcą od crossovera, ale jednocześnie emanujący zwinnością i radością z jazdy połączonymi z kwintesencją smukłości. Efektem jest auto o unikatowej w tym segmencie indywidualności, jednoznacznej pewności siebie. Członkowie zespołów projektantów współpracowali ze sobą w niezwykle ścisłych relacjach, czego wynikiem są harmonijne kształty i płynne połączenie form zewnętrznych i wewnętrznych.

Design nadwozia

UX nie miał się dostosować do ustalonych wzorców solidnego wyglądu typowego dla crossoverów, a wyewoluować do zwartego designu tyleż potężnego, co stylowego, łamiącego konwenanse segmentu, bardziej wyróżniającego się i dynamicznego. Takie stylistyczne podejście do projektowania UX widać doskonale w sile, z jaką przednie i tylne błotniki otulają podstawową formę samochodu wyprowadzoną z klepsydry grilla i opływającą kabinę. Skrupulatnie zarysowane płaszczyzny karoserii są proste, ale oszałamiające, aż dyszą siłą i dynamiką.

Na przednim pasie dominują kombinacje lamp głównych, klepsydry grilla oraz subtelne powiązanie zderzaka z maską, współtworząc poczucie pewności i bezpieczeństwa. Z tyłu niesłychanie skondensowana stylistyka silnych kontrastów wobec muskularnych błotników podkreśla dynamikę i siłę crossovera.

Obrazu dopełniają znakomicie wkomponowane detale, jak światła do jazdy dziennej uformowane w motyw strzał ponad lampami głównymi, podkreślających typową dla Lexusa formę oświetlenia w typie litery L. Klepsydrowy grill uzbrojono w nowy wzór siatki wypełniającej, która w miarę oddalania się od centralnie umieszczonego logo Lexusa zmienia kształt, przybierając trójwymiarową postać o formie zmieniającej się w zależności od kąta obserwacji.

Tylnym lampom zespolonym nadano oryginalny, wyrafinowany styl, który nie tylko przyciąga wzrok, ale też wspiera wydajność aerodynamiczną, poprawiając tym samym prowadzenie auta. Obie lampy zespolone łączy pojedyncza, ciągła linia świetlna przecinająca pokrywę bagażnika, przydająca tylnemu pasowi modelu UX absolutnie wyjątkowego charakteru. Formowana przez 120 diod LED, ta kreska świetlna zwęża się w centralnej części klapy bagażnika, gdzie mierzy zaledwie 3 mm szerokości. To pierwsze zastosowanie nowego charakterystycznego akcentu stylistycznego Lexusa.

Dla UX stworzono cztery nowe wzory kół aluminiowych – o średnicy 17 i 18 cali. 5-szprychowe koła 17-calowe to pierwsze na świecie zastosowanie aerodynamicznych form – opisanych dalej w rozdziale „Sportowe osiągi”.

Wymiary i kształty

UX ma 4495 mm długości, 1520 mm wysokości i 1840 mm szerokości, a rozstaw jego osi to 2640 mm. Miejsce na nogi z tyłu to aż 870 mm, a więc pasażerowie kanapy cieszyć się będą swobodą przestrzenną – podobnie jak ich bagaże, bo przestrzeń transportowa ma długość 791 mm.

Proporcje tego samochodu zapewniają znakomitą manewrowość – i najlepszy w segmencie promień skrętu 5,2 m. Punkty ergonomiczne kierowcy (biodrowy i piętowy) są tak ustawione, że prowadzenie auta jest bliższe zwinnemu hatchbackowi, a nie sporemu SUV-owi.

Design wnętrza

To właśnie tu kierowca łączy się z samochodem – więc projektanci starali się usunąć wszelkie przeszkody w jednościi kabiny i karoserii, tworząc płynną ciągłość. W efekcie kierowca ma wspaniałe pole widzenia i znakomite czucie krańców auta. Oczywiście, najlepiej widać to z miejsca kierowcy, gdzie górna część deski rozdzielczej zdaje się ciągnąć daleko w przód, aż poza przednią szybę. Także z zewnątrz jest to dostrzegalne: jakby maska silnika wnikała do wnętrza, tworząc zadaszenie dla zestawu zegarów. Ta konstrukcja stylistyczna powstała zainspirowana tradycyjnym japońskim sposobem na zlikwidowanie granic między wnętrzem domu a światem zewnętrznym.

Wnętrze UX zostało zaprojektowane z myślą o kierowcy – wszystkie pierwszorzędne elementy funkcjonalne samochodu skupiono wokół jego stanowiska. Dzięki temu możliwe okazało się również stworzenie bardziej relaksującej atmosfery w przestrzeni dla pasażerów. Deska rozdzielcza została narysowana nisko, w nienarzucający się sposób, a smukłe przednie słupki ukształtowano tak, by zapewniały jak najlepszą widoczność i znakomitą ocenę przedpola, której oczekujemy po crossoverze.

Wybierając i opracowując materiały wykończenia wnętrza, naczelną inżynier Kako oparła się na swoich doświadczeniach z pracy w Europie, co pozwoliło jej zdefiniować jakość i wygląd wnętrza, a w szczególności stosować konsekwentnie zasadę „mniej znaczy więcej”, by uzyskać pożądany efekt.

Tak to tłumaczyła: „Wykonując poprzednie obowiązki, nauczyłam się, że nawet jeśli elementy składające się na wnętrze, jak fotele, deska rozdzielcza i ozdoby, wykonane są z najlepszych materiałów, niekoniecznie oznacza to, że efekt ogólny będzie robić wrażenie eleganckiego. Kiedy trzeba zdecydować, czy wnętrze jest dobre lub złe, istotniejsze jest kontrolowanie ogólnej równowagi między ciągłością, jednością i kontrastem, niż względnie najwyższe walory poszczególnych komponentów.”

Humanocentryczne postrzeganie procesu projektowania objęło także szczególną wagę, jaką przykładano do wyglądu i łatwości obsługi konsoli środkowej, w której elementy sterowania systemem audio zintegrowano w podpórce pod nadgarstek. Oparcie fotela uformowano tak, by sterowanie funkcjami auta było możliwe przy zachowaniu w pełni komfortowej, naturalnej pozycji.

Wsiadanie i wysiadanie z auta ułatwiono, stosując podnoszące komfort umiejscowienie punktu biodrowego, wygodne wyprofilowanie siedzisk i panelu poniżej drzwi.

ZNAKOMITE WYKOŃCZENIE

Najwyższej jakości wykończenie, tak typowe dla definiowania samochodów Lexus, jest tu dostrzegalne zarówno w ogólnie niezwykle wysokiej jakości i solidności budowy modelu UX – powstającego w fabryce Lexusa Kyushu, gdzie rodzą się także modele CT, NX oraz RX – jak też w wyśmienitych detalach i stosowaniu różnych wyjątkowych materiałów w kabinie.

Pikowana skóra Sashiko

Jedwabiście gładka tapicerka skórzana dostępna w modelu UX inspirowana jest sashiko, tradycyjną japońską techniką pikowania, wykorzystywaną również w zdobieniu paradnych strojów judo i kendo. Pikowana skóra jest dodatkowo zdobiona nowymi perforacjami, tworzącymi matematyczne wzory i gradacje w doskonałej harmonii, wspaniale podkreślającej wygląd foteli.

Ornamentacja inspirowana fakturą japońskiego papieru

Płynne linie kokpitu i deski rozdzielczej w modelu UX zachodzą daleko, obejmując zarówno stronę kierowcy, jak i pasażera. Dla projektanta-stylisty to doskonała okazja, by uszlachetnić atmosferę w kabinie dzięki wykorzystaniu najwyższej jakości ornamentacji – do wyboru w dwóch fakturach i czterech kolorach.

UX to pierwszy Lexus, w którym można mieć nowy rodzaj wykończenia o fakturze inspirowanej japońskim papierem zwanym washi, znanym z tradycyjnych japońskich domów. Powstające w technice formowania osadowego i niezwykle starannie obrabiane powierzchniowo, wykończenie to daje uspokajającą, ciepłą atmosferę.

Dostępne jest również wykończenie ziarnistą skórą, jak w modelach LC Coupe i okręcie flagowym LS.

SPORTOWE OSIĄGI

UX został zaprojektowany, by zapewniać eleganckie, uspokajające prowadzenie, tak typowe dla wszystkich modeli Lexusa. Fundamentem dla tych cech w nowym modelu jest nowa globalna architektura platformy GA-C – która tu znalazła po raz pierwszy zastosowanie.

Debiutują tu dwa nowe zespoły napędowe: w modelu UX 250h nowy samofadujący się system hybrydowy czwartej generacji o mocy 131 kW/178 KM (dane wstępne) w połączeniu z napędem na koła przednie lub opcjonalnie E-Four, oraz nowy benzynowy silnik 2.0 o wysokiej sprawności cieplnej, dostępny z nową przekładnią bezstopniową Direct Shift – w modelu UX 200.

Zawieszenie, układ kierowniczy i opony również zostały opracowane specjalnie z myślą o osiąгах i dynamice Lexusa UX.

Pierwsze zastosowanie nowej globalnej platformy GA-C

UX to pierwszy Lexus skonstruowany z wykorzystaniem nowej globalnej platformy o nazwie GA-C, fundamencie wspinających własności dynamicznych tego auta. Platformę tę opracowano z myślą o zwinności UX i natychmiastowych reakcjach auta na polecenia kierowcy, ale przy nieprzerwanym zachowaniu najwyższej stabilności i poczucia bezpieczeństwa.

Platforma pozwoliła na zwiększenie sztywności, w tym struktur wokół tylnych drzwi oraz klapy bagażnika. W kluczowych miejscach sięgnięto po klejenie oraz spawanie laserowe, co ogromnie zwiększyło sztywność ogólną konstrukcji.

Niski środek ciężkości

UX ma najniżej położony środek ciężkości spośród wszystkich aut swojej klasy – dzięki konstrukcji platformy GA-C. Ta cecha charakterystyczna, tak ważna dla znakomitego prowadzenia auta, znalazła wsparcie ze strony działań ograniczających masę elementów nadwozia, w tym wykorzystujących aluminium do konstrukcji drzwi, błotników i maski, a także żywicy do produkcji pokrywy bagażnika.

Układy jezdny i kierowniczy

Aby prowadzenie było tyleż komfortowe, co responsywne, w zawieszeniu zastosowano kolumny McPhersona z przodu i podwójne trójkątne wahacze poprzeczne z tyłu. Układ jezdny starannie dostrojono ze specjalnym uwzględnieniem charakterystyki amortyzatorów, jakości wypełniającego je oleju, uszczelek olejowych i kontroli tarcia.

Elektrycznie wspomagany układ kierowniczy z nowym, kompaktowym i niezwykle sztywnym systemem kolumnowym znalazł zastosowanie w modelu UX wraz z wałkiem kierowniczym o zwiększonej średnicy. Układ wspiera ostre, szybkie reakcje samochodu na ruchy kierownicą, zapewniając przy tym dobre „czucie” i informację zwrotną.

UX 250h z samoładującym się systemem hybrydowym czwartej generacji

Lexus UX 250h będzie napędzany nowym układem hybrydowym 4. generacji, na który składają się 2,0-litrowy, 4-cylindrowy silnik benzynowy oraz elektroniczna przekładnia bezstopniowa (CVT). Model będzie dostępny zarówno z napędem na koła przednie, jak też z systemem napędu na 4 koła Lexusa – E-Four.

Nowy silnik wyróżnia się wysoką sprawnością cieplną oraz mocą – wstępne dane dla mocy systemowej układu hybrydowego mówią o mocy maksymalnej 131 kW/178 KM.

Program konstruowania zespołu napędowego skoncentrował się nie tylko na znakomitej wydajności paliwowej, ale także na wysokim poziomie własności dynamicznych. Optymalizacji dokonano na drodze zmiany zestrojenia współpracy silników elektrycznego i benzynowego tak, by przyspieszenie miało charakter liniowy bez wywoływania pracy silnika benzynowego na wysokich obrotach. Prędkość obrotową silnika spalinowego zsynchronizowano ze wzrastającą prędkością auta, by zapewnić kierowcy bardziej satysfakcjonujące poczucie natychmiastowej reakcji, co jest odpowiedzią na potrzebę przyjemnego poczucia kontroli przyspieszania.

Nowy hybrydowy układ napędowy

W hybrydowym układzie napędowym zastosowano lżejsze i mniejsze przekładnie oraz nowy sterownik mocy, co pozwoliło ograniczyć straty i zmniejszyć wydzielanie ciepła. Nowy akumulator niklowo-wodorkowy NiMH ma zoptymalizowaną konstrukcję i bardziej zwarty układ chłodzenia. Mniejsze wymiary pozwoliły go zmieścić pod tylną kanapą, co umożliwiło powiększenie przestrzeni bagażowej i obniżenie środka ciężkości Lexusa UX.

E-Four

System E-Four zapewnia modelowi UX napęd na cztery koła na drodze zastosowania dodatkowego silnika elektrycznego na osi tylnej. Rozdział siły napędowej między osie jest sterowany w pełni elektronicznie podczas przyspieszania, pokonywania zakrętów lub nawierzchni o słabej przyczepności. Po wykryciu uślizgu kół przedniej osi moc przenoszona na oś tylną zostanie zwiększona z 60 do ok. 80% przy prędkościach do 70 km/h, przyczyniając się do znakomitej stabilności prowadzenia.

UX 200 z nowym benzynowym silnikiem 2.0

UX 200 jest napędzany nowym 2-litrowym silnikiem benzynowym, zaprojektowanym by zapewnić wysoką dynamikę i osiągi przy znakomitej ekonomice paliwowej. Ta 4-cylindrowa jednostka wykorzystuje proces ultraszybkiego spalania mieszanki, by uzyskać wysoką sprawność cieplną.

Taki charakter w szerokim zakresie obrotów pozwoliły uzyskać takie rozwiązania, jak wielootwórkowe wtryskiwacze bezpośredniego wtrysku paliwa, pompa olejowa o płynnie regulowanym wydatku, system chłodzenia o zmiennej charakterystyce oraz inteligentny układ zmiennych faz rozrządu zaworów ssących VVT-iE. Efektem jest maksymalna sprawność cieplna ok. 40% – najlepszy w swojej klasie wynik dla silnika samochodu osobowego.

Direct Shift-CVT

Nowy silnik 2.0 w modelu UX 200 połączony jest z pierwszą przekładnią Lexusa Direct Shift-CVT, skonstruowaną, by zapewnić typowe dla konwencjonalnej przekładni bezstopniowej, płynne przyspieszanie, ale uzupełnione o poczucie bezpośredniego sterowania.

Konwencjonalny system CVT wykorzystuje dwa koła pasowe, które potrafią bezstopniowo zmieniać swe średnice w punktach styku z łączącym je pasem, a tym samym i przełożenie, bez jakiegokolwiek efektu przełożeń stopniowanych. Nową przekładnię Direct Shift-CVT wyposażono w dodatkową przekładnię zębatą, pozwalającą uzyskać przy ruszaniu z miejsca przyspieszenia takie, jak w przekładni manualnej. Właśnie stąd płynność przyspieszeń jak w CVT, ale z poczuciem bezpośredniej kontroli.

Ponadto wykorzystanie przekładni zębatej do startu zatrzymanego zmniejsza potrzebę wykorzystania pasowej przekładni CVT w zakresie niskich przełożeń, co umożliwia rozszerzenie zakresu jej pracy w strefie przełożeń wysokich.

Do przełączania pomiędzy przekładnią zębatą a przekładnią CVT wykorzystywany jest szybki układ z mokrym sprzęgłem wielopłytkowym, stosowanym w skrzyniach automatycznych. Zapewnia to responsywność w różnych sytuacjach, od spokojnej, ekonomicznej jazdy aż po

sportową jazdę z szybkimi zmianami przełożeń. Konstrukcja ta zachowuje także wszystkie zalety CVT, która może swobodnie dostosowywać przełożenia do symulowania zmian biegów w wielostopniowej automatycznej skrzyni biegów w czasie ostrego przyspieszania. Pozwala to na synchronizację poczucia potężnego przyspieszenia ze wzrostem prędkości obrotowej silnika i wzrostem prędkości auta.

INNOWACYJNE TECHNOLOGIE

Unikatowy charakter Lexusa UX wyraża się także w zastosowaniu innowacyjnych technologii w poszczególnych aspektach samochodu, podkreślających wobec nabywców głębię jego wspaniałej jakości, szczególnie wobec klientów, którzy po raz pierwszy nabywają auto klasy premium.

Bezpieczeństwo

UX jest dostępny z najnowszą wersją Lexus Safety System +, obejmującym Pre-Collision System (PCS) zaprojektowany do wykrywania pieszych w nocy. Ponadto radar PCS jest w stanie rozpoznawać rowerzystów – tych użytkowników dróg, którzy tak często biorą udział w wypadkach¹. W pakiecie stosowanym w modelu UX znajduje się także Lexus Co DRIVE (w tym Lane Tracing Assist oraz Adaptive Cruise Control), Automatic High Beam/Adaptive High-beam System, a także Road Sign Assist².

Parking Support Brake wykrywa ryzyko najechania na stacjonarny obiekt lub inny pojazd zbliżający się od tyłu, automatycznie zredukuje siłę napędową, zainicjuje hamowanie oraz wyemituje sygnały dźwiękowe i optyczne, by zapobiec ryzyku kolizji lub zmniejszyć uszkodzenia, jeśli do kolizji już dojdzie.

Pierwsze w skali świata aerodynamiczne elementy konstrukcyjne

Lexus w nowatorski sposób podszedł do starań o uzyskanie najlepszych wyników wydajności aerodynamicznej – a to dzięki tylnym lampom zespolonym, ukształtowaniu nadkoli oraz – w pierwszym takim zastosowaniu na świecie – aerodynamicznych kołach.

Aero Stabilizing Blade Lights – to tylne lampy zespolone o specyficznym designie, który zapobiega zawirowaniom powietrza opływającego tył samochodu, co daje zauważalną poprawę w zachowaniu tyłu auta w zakrętach i podczas jazdy z bocznym wiatrem. Konstrukcja lamp poddawana była skrupulatnym badaniom w tunelu aerodynamicznym, a wyniki weryfikowano w realnych warunkach jazdy.

Przetłoczenia nadkoli mają płaskie burty i stopniowane sekcje górne, co generuje strugę opływową wspierającą redukcję zataczania i utrzymanie stabilności auta w ostrej jeździe po

¹ Dostępność uzależniona od specyfikacji na konkretnych rynkach.

² Dostępność uzależniona od specyfikacji na konkretnych rynkach.

zakrętach, zmianach pasa czy szybkiej jeździe na wprost. Wyważenie między efektem stabilizującym, a kwestiami stylistycznymi wymagało bardziej niż milimetrowej dokładności.

Aluminiowe koła modelu UX jako pierwsze na świecie mają aerodynamiczny design, który zarazem obniża opory opływowe i wspiera chłodzenie hamulców. Symulacje komputerowe i testy w tunelu aerodynamicznym pozwoliły znaleźć taki kształt szprych, który umożliwia kierowanie powietrza do chłodzenia kół bez zaburzania współczynnika oporu powietrza Cx.

Jednoelementowe sterowanie wentylacją i bezprzewodowe oświetlenie

Nawiewy w modelu UX pozwalają na jednoelementowe sterowanie zarazem kierunkiem i siłą nawiewu. Są podświetlane z wykorzystaniem nowego, bezprzewodowego systemu. Dzięki połączeniu tych dwóch funkcji, można było zastosować większe nawiewy o większej wydajności. Każdy ze sterowników ma podświetlenie LED zasilane bezprzewodowo metodą indukcyjną. Dzięki wykorzystaniu tej samej zasady konstrukcyjnej, jaka stworzyła tylne lampy zespolone w modelu LC, zwierciadlana optyka w oświetleniu nawiewów daje efekt ogromnej głębi lamp, podczas gdy odbłyśniki mają grubość zaledwie 3 mm.

UX F SPORT

Wersje F SPORT modelu UX wyraźnie się odróżniają dzięki stylistyce podkreślającej obniżenie i poszerzenie, nasuwając na myśl sportowe osiągi. Z przodu „błękitna krew” F SPORT ma postać ekskluzywnej siatki w grillu oraz dużych ramek lamp przeciwmgłowych z detalami odzwierciedlającymi elementy siatki w grillu.

Tył wersji F SPORT wyróżnia ekskluzywny zderzak z chromowymi ozdobami współtworzącymi spokojny, sportowy image. Przednie i tylne przetłoczenia dopełniono czarnymi ornamentami, a ekskluzywne 18-calowe aluminiowe koła bezdyskusyjnie podkreślają sportowy charakter auta.

W kabinie wersja F SPORT wyróżnia się sportowymi fotelami produkowanymi z wykorzystaniem mocno wspierającej technologii integralnego piankowania, 8-calowym kolorowym wyświetlaczem TFT i prędkościomierzem o ruchomym pierścieniu ramki. Kierownica F SPORT jest obita pikowaną skórą (identyczna jest na dźwigni wyboru przełożeń), a zarówno pedały, jak i podnózek mają aluminiowe nakładki.

Modele F SPORT cechują się także specjalnym zestrojeniem zawieszenia z regulacją zarówno sprężyn, jak i stabilizatorów i zastosowaniem na tylnej osi wyczynowych amortyzatorów, by uzyskać wyjątkowo sportowe, responsywne i stabilne prowadzenie. Są też dostępne ze specjalnie zaadaptowaną wersją wysokoreaktywnego zawieszenia o zmiennej twardości Adaptive Variable Suspension pochodzącego z flagowego coupe marki, Lexusa LC. Celem zastosowania tego systemu jest uzyskanie charakterystyki jezdnej typowej dla auta sportowego, ale bez konieczności poświęcania komfortu jazdy. Siła tłumienia jest zredukowana podczas jazdy na wprost, a zwiększa się podczas jazdy po zakrętach lub przy gwałtownej zmianie pasa ruchu, by zapewnić maksimum stabilności przy minimalnym wychyle. AVS jest połączone z trybem pracy pojazdu Sport S+ (wybieranym przez Drive Mode Select).

Doznania z jazdy można jeszcze bardziej zintensyfikować dzięki systemowi Active Sound Control (ASC), generującemu akustyczne sprzężenie zwrotne dające dźwiękowy efekt zmian biegów jak w aucie wyposażonym w automatyczną przekładnię wielostopniową. Funkcja dodatkowa – Sonic Interaction Design (SID) – dostraja dźwięk emitowany przez samochód podczas jazdy w trybie Sport S+ (S+ Sound). Kierowca może wyłączyć ten efekt przełącznikiem ASC.