

27 WRZEŚNIA 2018

NOWY LEXUS ES: LUKSUSOWY SEDAN WKRACZA DO EUROPY

Nowy Lexus ES po niemal trzech dekadach silnej obecności na globalnym rynku, trafia po raz pierwszy do Europy. Siódma generacja luksusowego sedana średniej wielkości wytycza nową, jeszcze bardziej ambitną ścieżkę, kontynuując tradycję komfortu, wyrafinowania i luksusu poprzednich modeli. Nowy ES wykorzystuje zalety zupełnie nowej platformy, zapewniającej lepsze osiągi i pozwalającej tworzyć nadwozia o bardziej dynamicznych kształtach.

- Model ES, luksusowy sedan średniej wielkości, po raz pierwszy trafia do oferty w Europie Zachodniej i Środkowej
- Samochód zbudowany jest na nowej platformie Global Architecture – K, zapewniającej znakomitą sztywność nadwozia i swobodę projektowania
- Większa dynamika znajduje odzwierciedlenie w emocjonalnym designie
- Siódma generacja modelu wchodzi na rynek razem ze sportową wersją ES F SPORT
- Wraz z modelem ES debiutuje pakiet Lexus Safety System + 2
- ES 300h z nową, czwartą generacją hybrydowego zespołu napędowego Lexusa będzie dostępny w Europie Zachodniej i Środkowej od grudnia 2018

Nowy ES został zaprojektowany zgodnie z najnowszymi trendami designu Lexusa, zapewniającego zapadające w pamięć, pełne emocji wrażenia estetyczne. W stosunku do

poprzednich generacji, nowy ES jest jeszcze bardziej przestronny, cichy i bezpieczny, już tradycyjnie zachowując najwyższą jakość wykończenia.

Siódma generacja ES będzie pierwszą generacją tego modelu, która trafi na rynki Europy Zachodniej. To kolejny samochód – po flagowej limuzynie LS i coupe LC – w nowym rozdziale designu Lexusa, w którym tak duże znaczenie mają emocje. Na atrakcyjność modelu dla europejskich klientów wpłyną przykuwająca oko stylistyka, którą udało się urzeczywistnić dzięki zastosowaniu nowej platformy GA-K (Global Architecture – K), jeszcze większa przyjemność prowadzenia oraz wyższy poziom bezpieczeństwa. Nowy ES będzie dostępny od grudnia 2018 w hybrydowej wersji ES 300h.

W roku 2017, który był czwartym z kolei rokiem wzrostu, Lexus sprzedał w Europie niemal 75 tysięcy samochodów, uzyskując najlepszy wynik w historii. Nowy sedan ES będzie jednym z najważniejszych modeli w ofercie marki i powinien przyczynić się do osiągnięcia ambitnego celu Lexusa, którym jest osiągnięcie do roku 2020 rocznej sprzedaży samochodów w Europie na poziomie 100 tysięcy egzemplarzy.

Nowe wymiary designu ES

Nowy ES zbudowany został na zupełnie nowej platformie GA-K (Global Architecture – K), która umożliwiła Lexusowi eksplorację nowych obszarów designu luksusowego sedana średniej wielkości. Samochód jest dłuższy (o 65 mm), niższy (o 5 mm) i szerszy (o 45 mm) od swego poprzednika. Większy rozstaw osi (o 50 mm) pozwolił przesunąć koła bliżej narożników, zwiększono również rozstaw kół z przodu i z tyłu (odpowiednio o 10 i 37 mm). Kształt i proporcje pojazdu odzwierciedlają jego osiągi i sprawiają, że ES przyciąga wzrok i zmusza, by spojrzeć na niego jeszcze raz.

Yasuo Kajino, główny designer ES, określił wygląd samochodu jako „prowokacyjną elegancję”.

– „ES zawsze był eleganckim, luksusowym sedanem. W tej generacji dodaliśmy śmiałe elementy designu, stanowiące wyzwanie dla tradycyjnych oczekiwań nabywców” – powiedział.

Nowa platforma GA-K umożliwiła obniżenie linii pokrywy silnika, co pozwoliło zespołowi Kajino stworzenie wyróżniającej się sylwetki o znacznym skosie, nadającym jej dynamiczny, opływowy charakter. Wygląd przodu ES jest silnie zróżnicowany w zależności od wersji. Standardowe wersje mają eleganckie, pionowe listwy, rozchodzące się od centrum charakterystycznego dla Lexusa grilla w kształcie klepsydry, zaś wersje F SPORT – obecne po raz pierwszy w rodzinie ES – prezentują czarną, ukośną siatkę, obecną również w otworach na rogach przedniej części samochodu.

W przeciwieństwie do poprzednich generacji, linia dachu wyraźnie opada ku tyłowi, podkreślając dynamikę sylwetki i aerodynamikę nadwozia. Tył samochodu jest ostro wyrzeźbiony, a zachodzące na boki zespolone lampy LED tworzą widoczną z dowolnego kąta ciągłą linię stylistyczną. W wersjach F SPORT dodano tylny spojler, oznakowanie oraz ciemne akcenty podkreślające sportowy charakter. W standardowych wersjach ES dostępne są trzy

rodzaje kół o średnicy 17 i 18 cali, zaś w wersjach F SPORT zastosowano 19-calowe koła podobne do używanych w coupe Lexus LC.

Paleta 12 kolorów lakieru obejmuje nowe odcienie beżu i zieleni. Ice Ecrú inspirowany jest barwą światła słonecznego odbijającego się od świeżego śniegu, zaś Sunlight Green – odcieniem wody morskiej oświetlanej przez Słońce. Dostępne wyłącznie w wersjach F SPORT odcienie Heat Blue i F White podkreślają energię dynamicznego samochodu.

Przyszłość wnętrza Lexusa

Punktem wyjściowym zespołu Kajino podczas projektowania kabiny ES był koncept Lexus Future Interior, łączący kokpit ukierunkowany na kierowcę z przestronnym i komfortowym miejscem pasażera przedniego fotela. Skupieniu uwagi kierowcy na drodze sprzyja umieszczenie środkowego wyświetlacza, tablicy przyrządów oraz wyświetlacza projekcyjnego w jego polu widzenia. Lexus nazywa tę koncepcję „miejscem sterowania” („Seat in Control”) – to prosta idea mówiąca, że po zajęciu miejsca w fotelu kierowcy wszystkie elementy sterujące są w jego zasięgu, a wszystkie wskaźniki znajdują się w polu widzenia. Podłokietniki komfortowo podpierają łokcie, przyciski można naciskać bez odrywania rąk od kierownicy.

Kolejnym rozwiązaniem pozwalającym zwiększyć skupienie kierowcy jest opcjonalny wyświetlacz projekcyjny, który wyświetla najważniejsze informacje na przedniej szybie. W pełni konfigurowalny, kolorowy wyświetlacz wyróżnia się największym obrazem w samochodach klasy luksusowej. Oprócz podstawowych parametrów, takich jak prędkość jazdy, ilość paliwa czy pozycja lewarka zmiany biegów, wyświetlacz może również pokazywać ograniczenia prędkości, ostrzeżenia o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu i wskazówki nawigacji.

Dobrej percepcji sprzyja także pozycja kierowcy w nowym ES – kąt ustawienia koła kierownicy i położenie pedałów są bardziej naturalne, dostępna jest także regulacja 10 parametrów ustawienia fotela. Kierownica, zapożyczona wprost z nowego LS, ma ergonomicznie ukształtowane koło oraz opcjonalne drewniane wykończenie i ogrzewanie. Dostępne są także ogrzewane fotele kierowcy i pasażera, a także nowy system wentylacji wyciągowej, w którym powietrze jest pobierane wprost z klimatyzatora, co przyspiesza chłodzenie wnętrza.

Pokładowe systemy elektroniczne, w tym opcjonalny system nawigacji, będą współpracować z siecią bezprzewodową. System nawigacji obejmuje także multimedialny wyświetlacz o przekątnej 12,3 cala i manipulator Remote Touch oraz system rozpoznawania głosu i możliwość bezprzewodowej współpracy ze smartfonem.

ES zawsze słynął z komfortu oferowanego pasażerom siedzącym z tyłu i nowy model kontynuuje tę tradycję, mimo opadającej ku tyłowi linii dachu. Niższe położenie bioder pasażerów i starannie zaprojektowana podsufitka zapewniają odpowiednią przestrzeń nad głową, a większy rozstaw osi – dużą ilość miejsca dla nóg.

Gama wariantów kolorystycznych wnętrza obejmuje nową kombinację, która odzwierciedla motyw „prowokacyjnej elegancji”. Opcja Rich Cream zestawia kremową tapicerkę z brązową

podsufitką, nadając kabinie nowoczesny, a jednocześnie ciepły wygląd. Inne możliwości obejmują Black, Chateau i Topaz Brown.

Aby uzyskać całkowicie inny wygląd wnętrza wersji F SPORT, opracowano nowy wystrój z metalowymi elementami, znacznie odbiegający od wszystkich stosowanych wcześniej przez Lexusa. Wystrój Hadori, inspirowany przez tradycyjną japońską sztukę kucia mieczy, wyróżniająca dające wrażenie trójwymiarowości falujące desenie o wyglądzie zmieniającym się w zależności od kąta, z którego się patrzy. Ten subtelny efekt świadczy o przywiązaniu do szczegółów i wyrafinowaniu technologii, które dają wersji F SPORT szczególne miejsce wśród oferowanych modeli. W standardowych wersjach ES wykorzystywane będą tradycyjne materiały, takie jak bambus i drewno Shimamoku, które podkreślają cenione przez klientów ręczne wykończenie ES.

Nowa era osiągnięć

Przed zespołem inżynierów, na czele którego stał Yasuhiro Sakakibara, postawiono zadanie zmiany wizerunku ES i wzbogacenie sedana znanego głównie z komfortu i ciszy o wiodące w swojej klasie własności jezdne i moc, którą można wyraźnie poczuć i usłyszeć.

Jak wyjaśnia Sakakibara, nowy ES został stworzony pod kątem radykalnego podniesienia osiągnięć w stosunku do poprzedników. – „Wiedzieliśmy, że nowy ES ma być łatwy w prowadzeniu i doskonale reagować na działania kierowcy na każdej drodze. Do tego konieczny jest solidny fundament”.

Punktem wyjścia była nowa platforma GA-K. To platforma z napędem na przednie koła odznaczająca się wyjątkową sztywnością, pod względem sztywności skrętnej zbliżona do zastosowanej w coupe LC i sedanie LS platformy GA-L z napędem na tylne koła. Dzięki zastosowaniu różnych gatunków stali o wysokiej wytrzymałości udało się obniżyć masę w stosunku do poprzednich platform, a ulepszenia takie jak nowe zawieszenie wielowahaczowe, nowy układ elektrycznego wspomagania kierownicy oraz wzmocnienie za tylnymi siedzeniami umożliwiły precyzyjne zoptymalizowanie własności jezdnych.

Zawieszenie, które dostosowuje się do otoczenia

Dysponując solidnymi fundamentami, pracujący nad zawieszeniem zespół Sakakibary skupił się na stworzeniu zawieszenia zapewniającego zarówno doskonały komfort, jak i precyzję prowadzenia. W efekcie z przodu zastosowano kolumny MacPhersona, a z tyłu zawieszenie wielowahaczowe z wahaczami wleczonymi oraz drążkami stabilizującymi po obu stronach.

Szef kierowców doświadczalnych ES Yoshiaki Ito wyjaśnia: – „Chcemy, aby każdy kierowca ES miał wrażenie pełnej kontroli nad samochodem. To rodzaj komfortu wykraczający daleko poza wygodną jazdę”.

Choć układ przedniego zawieszenia jest podobny, jak w poprzedniej generacji ES, wprowadzono kilka zmian, mających na celu poprawę reagowania na działania kierowcy. Kąt ustawienia kolumn zmieniono tak, by poprawić przenoszenie obciążeń od kół, wpływające na własności jezdne, zwiększono też wyprzedzenie sworzni zwrotnic (+2 stopnie, +8 mm) dla poprawienia stateczności jazdy z dużymi prędkościami. Nowo opracowane amortyzatory

Dynamic Control reagują nawet na najmniejsze ruchy zawieszenia dzięki specjalnemu zaworowi pomocniczemu, który umożliwia przepływ oleju w obu kierunkach przed dotarciem do głównego zaworu.

Tylne zawieszenie wielowahaczowe z wahaczami wleczonymi również wykorzystuje amortyzatory Dynamic Control. Wyższy punkt zamocowania wahacza wleczonego i zastosowanie większych tulei zapewniają lepszą pracę zawieszenia na nierównościach, zaś szerszy rozstaw tulei stabilizatorów przyczynia się do zmniejszenia przechyłów nadwozia.

Nowy elektryczny układ wspomagania kierownicy (EPS, Electric Power Steering) zwiększa precyzję kierowania. W przeciwieństwie do układu obecnego w poprzedniej generacji ES, w którym silnik wspomagania zamontowany był na kolumnie kierowniczej, teraz silnik wspomagania znajduje się na przekładni zębatkowej, co daje lepsze wycucie kierownicy. Nowe rozwiązanie umożliwiło też zwiększenie zakresu regulacji położenia kierownicy – kąta ustawienia o 30 milimetrów i wysunięcia kolumny o 40 milimetrów.

F SPORT – lepsza kontrola

W wersji F Sport oferowane jest adaptacyjne zawieszenie AVS (Adaptive Variable Suspension), w którym amortyzatory Dynamic Control zastąpione są amortyzatorami o regulowanej charakterystyce. Podobnie jak w coupe LC i sedanie LS, system AVS w Lexusie ES dobiera automatycznie siłę tłumienia w zakresie 650 poziomów, zapewniając w ten sposób maksimum komfortu, optymalne własności jezdne i precyzję prowadzenia. Dobór właściwej siły tłumienia dokonywany jest przez komputer w oparciu o dane z czujników, mierzących przyspieszenia poziome i pionowe, prędkość jazdy, kąt skrętu kierownicy, odchylenie od kierunku jazdy oraz parametry pracy układu hamulcowego, a także o informacje pochodzące z komputera sterującego silnikiem.

Wszystkie wersje ES umożliwiają wybór trybu jazdy, pozwalający dostosować ustawienia samochodu do warunków drogowych. W modelach bez AVS do wyboru są tryby Eco, Normal i Sport, zaś w samochodach z AVS zamiast trybu Sport dostępne są tryby Sport S, Sport S+ i Custom.

W trybie Eco priorytetem jest zmniejszenie zużycia paliwa, osiągnęte przez ograniczenie dynamiki napędu oraz wydajności klimatyzacji. W samochodach bez AVS tryb Sport przyspiesza reakcje na operowanie pedałem przyspieszenia, zmienia program sterowania zmianą biegów i modyfikuje działanie układu wspomagania kierownicy dla poprawy kontroli, zaś w pojazdach z AVS w trybie Sport S zmieniane są tylko ustawienia czułości pedału przyspieszenia i charakterystyka skrzyni biegów. Do bardziej agresywnej jazdy służy tryb Sport S+, w którym oprócz zmiany działania pedału przyspieszenia, skrzyni biegów i układu wspomagania kierownicy modyfikowana jest też charakterystyka aktywnego zawieszenia. W trybie Custom kierowca może wybrać jeden z trzech programów silnika i przekładni (Eco, Normal, Sport), jeden z dwóch programów wspomagania kierownicy i pracy zawieszenia (Normal, Sport) jeden z dwóch programów klimatyzacji (Eco, Normal).

Hybrydowa jednostka napędowa czwartej generacji

ES 300h, który zostanie wprowadzony w Europie Zachodniej i Środkowej, został wyposażony w nową hybrydową jednostkę napędową czwartej generacji, odznaczającą się niskim zużyciem paliwa, wysokimi osiągam i oraz minimalną emisją niepożądanych substancji. Wykorzystuje ona pracujący w cyklu Atkinsona 2,5-litrowy, czterocylindrowy silnik benzynowy o ultrawysokiej sprawności oraz lżejszy, bardziej zwarty silnik elektryczny o większej gęstości mocy. Łączna moc układu wynosi 218 KM / 160 kW, zaś zużycie paliwa w cyklu mieszanym może wynosić 4,7 l/100km.

2,5-litrowy silnik to całkowicie nowa konstrukcja korzystająca z technologii szybkiego spalania, dzięki czemu jest on jednym z silników o największej sprawności cieplnej wśród stosowanych w samochodach seryjnych. Efektem jest większa moc bez zwiększania zużycia paliwa i emisji niepożądanych substancji. Do osiągnięcia tak imponujących wyników przyczyniają się proste kanały dolotowe, zwiększone kąty zaworów i obrabiane laserowo gniazda zaworowe. Swą znakomitą charakterystykę silnik zawdzięcza także zastosowaniu pompy olejowej o regulowanym wydatku, wielootworkowych wtryskiwaczy, systemu VVT-iE dla zaworów ssących oraz układu chłodzenia o zmiennym obiegu.

Nowa zintegrowana przekładnia została zaprojektowana specjalnie pod kątem współpracy z silnikiem benzynowym o pojemności skokowej 2,5 litra. W przeciwieństwie do poprzedniej, w której silniki elektryczne umieszczone były współosiowo, w nowej przekładni są one ulokowane na różnych wysokościach, co pozwoliło zmniejszyć długość obudowy o niemal 30mm. Tradycyjną, planetarną przekładnię redukcyjną zastąpiono przekładnią walcową, tworzącą zwarty układ z kołem zewnętrznym głównej przekładni planetarnej i kołem zębatym hamulca postojowego.

Trakcyjny akumulator niklowo-wodorkowy został przeniesiony z przestrzeni bagażowej pod tylną kanapę. Było to możliwe dzięki zmniejszeniu wysokości akumulatora o 120 mm i zastosowaniu bardziej zwartego układu jego chłodzenia. Dzięki przeniesieniu akumulatora trakcyjnego nie tylko uzyskano większą pojemność bagażnika, ale i lepszy rozkład masy samochodu, zapewniający lepsze własności jezdne nowego ES.

W ES 300h wprowadzono szereg rozwiązań, przyczyniających się do zwiększenia przyjemności z jazdy. Usprawnienia wprowadzone w komputerowym sterowniku hybrydowego układu napędowego pozwoliły uzyskać lepszą, bardziej naturalną dynamikę jazdy, bardziej zbliżoną do zachowania konwencjonalnego silnika benzynowego. Włączenie trybu jazdy Sport dodatkowo poprawia przyspieszenie przez zwiększenie momentu obrotowego przy małych prędkościach, zaś łopatki pod kołem kierownicy umożliwiają przełączanie sześciu symulowanych biegów, dając bardziej precyzyjną kontrolę nad zachowaniem samochodu.

Niezrównane rozwiązania bezpieczeństwa

ES siódmej generacji jest dostępny z najnowszym pakietem bezpieczeństwa Lexus Safety System + (standardowo we wszystkich wariantach). System Lexus Safety System +2 (dostępny w wyższych wersjach wyposażenia) udostępnia nowe możliwości i obejmuje nowe sytuacje, w których może zapewnić ochronę kierowcy i pasażerom, zapobiegając wypadkowi.

Nowe funkcje obejmują wzbogacenie mechanizmu wykrywania przeszkód takich jak pojazdy i piesi w systemie ochrony przedzderzeniowej PCS (Pre-Collision System) o wykrywanie rowerzystów podczas jazdy w dzień, pozwalające eliminować jedne z najczęściej wydarzających się wypadków. Zwiększenie czułości i zakresu dynamiki radaru poprawiło także zdolność do wykrywania pieszych w nocy.

Ulepszono także system adaptacyjnych świateł drogowych AHS (Adaptive High-beam System). Dwustopniowy system obejmuje nie tylko automatyczne przełączanie świateł drogowych i mijania, ale i zmianę kształtu snopa światła wytwarzanego przez matrycę 24 diod LED w sposób gwarantujący optymalne oświetlenie drogi bez oślepiania kierowców innych pojazdów.

System audio Mark Levinson PurePlay

Debiutujący w nowym Lexusie ES 17-głośnikowy system audio Mark Levinson PurePlay został stworzony w ten sposób, by zapewnić każdej ze znajdujących się w kabinie osób zanurzenie w doskonale wiernym środowisku dźwiękowym.

Aby zagwarantować idealne odtworzenie przestrzeni dźwiękowej, PurePlay wykorzystuje wiele unikalnych metod, od specjalnej konstrukcji głośników i ich precyzyjnego rozmieszczenia, przez wyrównywanie ciśnienia akustycznego, po staranne dostrojenie całości. Głośniki umieszczone są na wysokości ramion pasażerów, co poprawia akustykę i pozwala uzyskać pełną synergię. Doskonale dobrane rozmieszczenie z uwzględnieniem pasma przenoszenia głośników średnio- i wysokotonowych tworzy dwie identyczne przestrzenie dźwiękowe dla osób siedzących z przodu i z tyłu. W efekcie każdy z pasażerów jest indywidualnie otoczony dźwiękiem, a jakość percepcji jest doskonała bez względu na zajmowane miejsce.

Nowy rozdział w historii ES

Siódma generacja Lexusa ES rozpocznie nową erę w historii jednego z najdłużej produkowanych i najpopularniejszych modeli marki. Podobnie jak flagowy Lexus LS, nowy ES ma rozbudzić zainteresowanie szerszego grona klientów. Samochód odznacza się nie tylko cechami oczekiwanymi przez tradycyjnych nabywców Lexusa, ale również takimi, które przyciągną klientów do tej pory nie związanych z marką. Bardziej wyrazista stylistyka, większa dynamika, wyższy standard wykończenia wnętrza i najnowsze technologie bezpieczeństwa pomogą przekształcić wizerunek ES i nadać mu zupełnie nowy charakter.