

INFORMACJA PRASOWA



27 WRZEŚNIA 2018

NOWY LEXUS UX

- **Wyrazisty design „Creative Urban Explorer”**
- **Pierwszy Lexus zbudowany na nowej, globalnej platformie GA-C**
- **Wyjątkowa sztywność nadwozia i niskie położenie środka masy, pozytywnie wpływające na właściwości jezdne**
- **Dostępny w hybrydowej, samoładującej się wersji UX 250h i benzynowej UX 200**
- **Wykończenie wnętrza inspirowane tradycyjnym, japońskim rzemiosłem**

Nowy Lexus UX oferuje charakterystyczny dla marki luksus i bezpieczeństwo w połączeniu z wyrazistym designem i nowymi, ultraefektywnymi jednostkami napędowymi. Samochód adresowany jest do osób ceniących sobie komfort oraz swobodę przemieszczania się. Ludzi, którzy wiedzą, czego chcą od życia, których samochód wyraża zarówno ich, jak i reprezentowany przez nich styl. Naszymi Klientami będą kobiety po 40 roku życia, które odniosły już życiowy sukces. Osoby, które mają już dorosłe dzieci, jak i młodsze, ambitne pokolenia. Łączącą ich cechą jest prowadzony tryb życia. Stawiają oni na zdrowie, sport oraz styl.

Nazwa UX wywodzi się od koncepcji miejskiego crossovera (Urban Crossover), która przyświecała zespołowi twórców modelu pod kierownictwem wiceprezes Lexus International i głównej inżynier modelu, Chiki Kako.

„Lexus UX został stworzony dla kierowców pragnących świeżego, nowoczesnego i dynamicznego podejścia do jazdy w luksusowych warunkach” – powiedziała Chika Kako. „Zaprojektowaliśmy UX tak, aby przyciągał nabywców w wieku około 30 lat, dla których ważne jest nie tylko to, co nowe i ekscytujące, ale również to, co odpowiada ich stylowi życia”.

UX został zaprojektowany tak, by łączyć osiągi z elegancją. Jest szybki i zwinny, a jednocześnie wyrafinowany w sposób charakterystyczny dla Lexusa, wyróżniając się w segmencie luksusowych kompaktowych crossoverów.

UX jest pierwszym modelem Lexusa zbudowanym w oparciu o nową platformę GA-C (Global Architecture - Compact). Lekka, a jednocześnie supersztywna struktura, wyjątkowo niskie położenie środka masy oraz starannie dostrojone zawieszenie zapewniają UX wzorcowe własności jezdne i komfort podróży. Nie jest to typowy SUV, lecz crossover mający przede wszystkim zapewniać przyjemność z jazdy i prowadzenie typowe dla samochodu typu sedan, przy jednoczesnym zachowaniu cech samochodów podwyższonych.

„Postanowiłam obalić stereotyp crossovera o wysokim nadwoziu, który wymaga ostrożnego prowadzenia i dać klientom zwinny samochód o świetnych osiąгах i znakomitej manewrowości, który prowadzi się równie łatwo jak hatchback” – skomentowała Chika Kako.

UX jest dostępny w dwóch wersjach: UX 250h z samoladującym się napędem hybrydowym czwartej generacji, wyposażonym w nowy, dwulitrowy, czterocylindrowy silnik benzynowy o bardzo wysokiej efektywności, stworzony specjalnie dla tej platformy, oraz UX 200, w którym dwulitrowy silnik benzynowy współpracuje z nową bezstopniową przekładnią Direct-Shift.

Od podstawowej wersji UX oferuje bogate wyposażenie:

- Pakiet Lexus Safety System+ 2, który zawiera PCS z wykrywaniem pieszych również w nocy i rowerzystów w dzień, AHB lub AHS, RSA, aktywny tempomat ACC, LDA z LTA, wykrywanie zmęczenia SWAY
- kamera cofania
- 17" felgi aluminiowe Aero (o aerodynamicznej konstrukcji)
- relingi dachowe z aluminium
- dwustrefową automatyczną klimatyzację
- podgrzewane fotele przednie
- światła mijania i drogowe LED
- czujnik deszczu
- elektrochromatyczne lusterko wsteczne
- ekran centralny 7"

EUROPA – KLUCZOWY RYNEK DLA NOWEGO LEXUSA UX

Europejscy klienci coraz częściej szukają luksusowych alternatyw dla konwencjonalnych sedanów, kombi i hatchbacków, które bardziej odpowiadają ich nowoczesnemu stylowi

życia. Stwarza to ogromny potencjał dla nowego Lexusa UX. Preferencje kierowców doprowadziły do burzliwego rozwoju segmentu kompaktowych crossoverów i SUV-ów, jednak UX wyróżnia się na tle konkurencji jako wyrazisty, stylowy gracz o mocnym, dynamicznym charakterze, dysponujący przy tym czystą i oszczędną hybrydową technologią Lexusa.

W istocie UX to nowy rodzaj crossovera – urban explorer, proponujący współczesnym użytkownikom nowe podejście do luksusu. Obok znanego i cenionego hatchbacka CT będzie on stanowił model pozwalający klientom wejść w świat Lexusa. Model odegra kluczową rolę dla osiągnięcia przez firmę sprzedaży 100 tysięcy samochodów na europejskim rynku* do roku 2020. Zastosowana w nim technologia hybrydowa cieszy się coraz większym powodzeniem, podczas gdy rynek odchodzi od silników wysokoprężnych w stronę zelektryfikowanych napędów alternatywnych.

UX będzie samochodem bardzo atrakcyjnym dla Europejczyków, w szczególności dla członków młodych rodzin, którym odpowiada elastyczność crossovera, a jednocześnie chcieliby mieć samochód, który porusza się po mieście zwinnie jak hatchback. Pod tym względem UX będzie idealnym partnerem zarówno na co dzień, jak i podczas podróży, w których odkrywa się nowe miejsca i szuka nowych doznań. Jednocześnie UX będzie świetnym wyborem dla par, które w podróży łączą pracę z wypoczynkiem.

Jako pierwszy kompaktowy crossover Lexusa, UX dołącza do większych modeli NX i RX, uzupełniając europejską rodzinę SUV-ów i crossoverów, która w pełni wyraża idee przyświecające transformacji marki: śmiały design, imponujące osiągi, nowatorską technologię i doskonałe rzemiosło mistrzów Takumi.

*Lexus Europe prowadzi sprzedaż w krajach Unii Europejskiej, Norwegii, Islandii i Szwajcarii, a także w Rosji, na Ukrainie, w Kazachstanie, krajach Kaukazu, Turcji i Izraelu.

DESIGN I AERODYNAMIKA NADWOZIA

Projektanci Lexusa stworzyli stylowy, a jednocześnie funkcjonalny design, łączący się z wyrafinowaniem.

Grill o kształcie klepsydry, choć dzieli ogólny kształt z innymi modelami Lexusa, ma swoje niepowtarzalne cechy. Nowy deseń kratki złożony jest z elementów, których kształt zmienia się stopniowo w miarę oddalania się od centralnego emblematu Lexusa. Tworzą one intrygujący, trójwymiarowy wzór, który zmienia się w zależności od kąta patrzenia.

Kształt reflektorów nadaje przodowi UX pewny siebie wygląd. Światła do jazdy dziennej przypominające kształtem grot strzały umieszczone są nad standardowymi jednoprogowymi, dwustrumieniowymi reflektorami LED lub opcjonalnymi trójprogowymi reflektorami LED, podkreślając motyw litery L.

Główne linie nadwozia biegną od grilla w kształcie klepsydry wzdłuż kabiny. Zdecydowanie wyrzeźbione powierzchnie i mocno opadające przednie i tylne błotniki odzwierciedlają się,

zaś aerodynamiczny profil, duże koła odsunięte ku narożnikom oraz zdecydowany przód kształtują zwinną sylwetkę.

Nakładki łuków tylnych błotników, chroniące nadwozie przed szutrem wyrzucanym przez koła, zmniejszają zawirowania powietrza i kierują jego przepływ w sposób zwiększający stabilność pojazdu.

Funkcję aerodynamiczną pełnią także zespolone tylne lampy, zaczynające się u szczytu błotników i ciągnące się przez tył pojazdu. Zapobiegają one przyklejaniu się opływu powietrza wokół tyłu UX i eliminują turbulencje, co istotnie zwiększa stabilność samochodu w zakrętach i podczas jazdy z bocznym wiatrem.

Ciągnące się przez całą szerokość tyłu światła zawierające 120 diod LED tworzą w nocy niepowtarzalną sygnaturę zwężającą się ku środkowi do zaledwie 3 mm. Spojler na tylnej krawędzi dachu i płaski spód samochodu przyczyniają się do obniżenia poziomu hałasu i zmniejszenia zużycia paliwa.

Nad dopracowaniem wszystkich zewnętrznych powierzchni modelu UX projektanci współpracowali z mistrzami Takumi (po japońsku słowo to oznacza mistrza rzemiosła), których praca pozwoliła osiągnąć dokładność 0,01 mm.

Każde z pięciu ramion wykonanych ze stopów aluminium standardowych kół Aero o rozmiarze 17x6,5 ma na krawędzi klapkę Gurneya. Rozwiązanie to zmniejsza opory aerodynamiczne, a jednocześnie zapewnia odpowiednią wentylację hamulców. Powietrze wysysane jest z wnętrza koła, a na zewnątrz opływ kierowany jest wzdłuż jego powierzchni. Koła Aero dostępne są w kolorach srebrny metalik i ciemnoszary metalik. UX może być także wyposażony w 18-calowe koła ze stopów aluminium, w tym specjalne koła F SPORT.

KOLORY TAK ORYGINALNE, JAK SAM UX

Lexus UX oferowany jest w 13 różnych kolorach nadwozia, podkreślających jego zdecydowane linie.

Specjalnie dla UX opracowano trzy nowe kolory. Żywy odcień Blazing Carnelian daje wrażenie głębi dzięki zastosowaniu wielowarstwowego lakierowania, łączącego czerwoną warstwę bazową i żółtą interferencyjną warstwę lakieru mica. Terrane Khaki tworzy silne kontrasty między obszarami światła i cieni. Cząsteczki miki mają w nim największą wielkość, która nie powoduje nierównomierności koloru, dając mocny blask i wrażenie twardości. Celestial Blue to niebieski lakier z płatkami szkła, które błyszczą w świetle słońca.

WNĘTRZE: NOWA ODMIANA LUKSUSU

Lexus zaprojektował kabinę UX w taki sposób, by zapewnić poczucie luksusu na poziomie komfortowego sedana, ale przy typowej dla crossovera wyższej pozycji foteli. Materiały i jakość wykonania to po prostu Lexus – połączenie tradycji japońskiego rzemiosła i gościnności z nowatorskimi metodami produkcji.

Wnętrze UX daje poczucie bezpieczeństwa. Na przykład kształt wewnętrznego obramowania drzwi przywodzi na myśl solidną ramę, chroniącą znajdujące się wewnątrz osoby.

Klimat tradycyjnych japońskich domów, w których nie ma wyraźnej granicy między wnętrzem a przestrzenią zewnętrzną, zainspirował designerów, by stworzyć wrażenie ciągłości kabiny UX i świata zewnętrznego. Górna część tablicy przyrządów widziana z miejsca kierowcy wydaje się rozciągać poza przednią szybę ku błotnikom. W efekcie kierowca ma doskonałe pole widzenia i pełną świadomość rozmiarów samochodu oraz umiejscowienia kół. Z kolei patrząc z zewnątrz ma się wrażenie, że pokrywa silnika łączy się z osłoną tablicy przyrządów poprzez przednią szybę.

Wsiadanie i wysiadanie z UX ułatwia optymalna wysokość siedzisk i dopracowany kształt foteli. Podejście ukierunkowane na człowieka widać wyraźnie po ukształtowaniu tablicy przyrządów i przedniego słupka w sposób zapewniający lepszą widoczność. Mimo wyższej niż w standardowym samochodzie osobowym pozycji siedziska, korzystna odległość między biodrami a stopami kierowcy UX daje wrażenie niższego umieszczenia fotela niż w konwencjonalnym SUV-ie.

Jak można się spodziewać po Lexusie, UX zapewnia niski poziom hałasu dzięki mocnej strukturze i optymalnemu rozmieszczeniu w nadwoziu specjalnych elementów pochłaniających dźwięk i izolacji dźwiękowej. Podczas prac nad samochodem konstruktorzy wyszukali wszelkie źródła dźwięków i dołożyli starań, aby wyeliminować przenikanie hałasu do kabiny. Zadbali nawet o to, by wyciszyć dźwięk wody rozbryzgiwanej przez opony.

KONCEPCJA SEAT-IN-CONTROL

Dzięki wdrożeniu koncepcji seat-in-control newralgiczne funkcje samochodu zostały zgrupowane wokół kierowcy, a kształt oparcia fotela zapewnia mu korzystanie z nich przy zachowaniu komfortowej, naturalnej postawy.

Przednie fotele, w zależności od wersji, umożliwiają elektryczną regulację w sześciu lub ośmiu kierunkach, w tym drugim przypadku z możliwością regulacji podparcia odcinka lędźwiowego kierowcy. Sprężyny i pianki przednich foteli zostały zaprojektowane w sposób zapewniający optymalne podparcie i rozkład sił wywieranych przez siedzenie.

W kabinie UX widoczne jest luksusowe dziedzictwo Lexusa. Na przykład trójramienna kierownica i analogowy zegar pochodzą z flagowej limuzyny Lexus LS, a system Lexus Climate Concierge, znany z innych modeli Lexusa, automatycznie optymalizuje temperaturę wnętrza, łącząc nawiew ciepłego lub zimnego powietrza z funkcjami ogrzewania i wentylacji foteli. Słynne przywiązanie Lexusa do szczegółów widoczne jest także na podsufitce, która eliminuje dokuczliwe odbłaski na przedniej szybie, czy też w charakterystycznym dla Lexusa przyjemnym skoku przełączników.

NOWE LUKSUSOWE WYKOŃCZENIE

Od początku swojej historii Lexus czerpie z tradycji japońskiego rzemiosła i gościnności, które stanowią inspirację dla współczesnego luksusu. To podejście zapewni UX atrakcyjność szczególnie wśród młodszych klientów, kupujących swój pierwszy luksusowy samochód.

Główna inżynier Chika Kako wykorzystwała swoją wiedzę w zakresie tworzenia materiałów i doświadczenia zgromadzone podczas pracy w Europie przy definiowaniu założeń projektu wnętrza UX. Efektem jest minimalistyczne podejście „mniej znaczy więcej”, dzięki któremu UX jest bardziej przyjazny i dostępny.

„Przy ocenie wnętrza zrównoważenie ciągłości, jedności i kontrastów jest ważniejsze od parametrów poszczególnych składników” – powiedziała Chika Kako.

Przykładem może być opcjonalne wykończenie skórzanej tapicerki inspirowane przez sashiko - tradycyjny japoński ścieg, używany również przy szyciu strojów do sztuk walki judo i kendo, w połączeniu z deseniem perforacji „calculated art” na dolnej części foteli, wywodzącym się od krzywych matematycznych.

Lexus UX udostępnia szeroki wybór kombinacji kolorystycznych wnętrza, z których każda ma swój specyficzny nastrój i podkreśla wyrafinowanie designu. Tapicerka może być tekstylna, skórzana lub łączyć tkaninę ze skórą Tahara. Standardowe modele oferują wybór pięciu kolorów – Cobalt, Black, White Ash, Rich Cream i Ochre. Oprócz czerni, tapicerka foteli w wersji F SPORT może być także wykonana w kolorach białym i Flare Red.

Tablica przyrządów i wykończenie wnętrza mogą występować w dwóch deseniach i czterech kolorach. Jako pierwszy Lexus, UX oferuje nowy rodzaj wykończenia powierzchni inspirowany japońskim papierem washi, powszechnie spotykanym w tradycyjnych domach, wywołującym spokojne i ciepłe uczucia. Dostępne jest także wykończenie o fakturze podobnej do skóry, znane z flagowych modeli Lexus LC i LS.

PRZEJRZYSTE WYŚWIETLACZE I INTUICYJNE STEROWANIE

Tablica przyrządów UX łączy unikalne rozwiązania Lexusa i intuicyjną technologię. Siedmiocalowy ekran TFT LCD cyfrowo wyświetla realistyczne, analogowe wskaźniki 3D.

Opcjonalny wyświetlacz projekcyjny HUD podkreśla zaawansowany charakter Lexusa UX, prezentując najważniejsze informacje na przedniej szybie w polu widzenia kierowcy. Duży, kolorowy wyświetlacz ukazuje informacje na wirtualnym ekranie, dającym wrażenie, że znajduje się on 2,5 m przed kierowcą, ułatwiając skupienie wzroku zarówno na nim, jak i na drodze. Jasny obraz o wysokim kontraście jest dobrze widoczny również w świetle dziennym i przy śnieżnej pogodzie.

Zastosowany w UX Lexus Remote Touch Interface (RTI) został zaprojektowany tak, by był naturalny w użyciu. RTI wykorzystuje intuicyjne działania, takie jak podwójne dotknięcia czy przeciąganie, naśladując gesty powszechnie używane przy korzystaniu ze smartfona. Brak ramki eliminuje krawędzie, a specjalne pokrycie powierzchni gładzika ułatwia przesuwanie palców i minimalizuje pojawianie się śladów. Przy wyszukiwaniu gładzik rozpoznaje teksty

wpisywane wielkimi literami. Wibracja powierzchni gładzika informuje użytkownika o ruchach kursora, ułatwiając jego umieszczenie na przyciskach pożądaných funkcji.

Przycisk u podstawy gładzika przywołuje ekran z powiązаныmi funkcjami, takimi jak sterowanie klimatyzacją czy nawigacją, ułatwiając dostęp do nich bez nawigowania przez menu. Logo Lexusa na powierzchni gładzika jest w nocy podświetlane, stanowiąc znak zaawansowanej elegancji.

NOWATORSKA TECHNOLOGIA

Designerzy Lexusa stworzyli w kabinie wyrafinowaną atmosferę, której elementem jest na przykład zintegrowane subtelne oświetlenie LED. Białe diody LED oświetlają przednie wnęki dla nóg, schowek oraz przełączniki na konsoli, a także służą jako oświetlenie górne, lampka do map i oświetlenie bagażnika.

Innym przykładem mogą być nawiewy, z których każdy wykorzystuje jedną gałkę do regulowania kierunku i intensywności nawiewu. Połączenie dwóch funkcji w jednej gałce umożliwiło zwiększenie przekroju nawiewów, a dzięki temu i ich skuteczności, przy jednoczesnym zmniejszeniu poziomu szumu. Dostępne w wyższych wersjach wyposażenia diody LED, podświetlające gałki regulacji nawiewów, zasilane są bezprzewodowo metodą indukcyjną. Zastosowanie układu luster opracowanego dla tylnych lamp zespolonych Lexusa LC pozwoliło uzyskać efekt głębi, mimo że element oświetlający ma tylko 3 mm grubości.

WSZECHSTRONNOŚĆ DZIĘKI PRZEMYŚLANEMU ROZPLANOWANIU

Rozstaw osi wynoszący 2640 mm przyczynia się do komfortu i stabilności jazdy, a także do przestronności kabiny. Długość 4495 mm i najmniejszy w segmencie promień skrętu 10,4 m sprawiają, że Lexusem UX łatwo się manewruje i parkuje.

Wsiadanie i wysiadanie jest łatwe dzięki połączeniu kilku czynników, takich jak optymalna wysokość i kształt siedzisk, czy podcięcia dolnych progów drzwi. UX ma także największy schowek w konsoli w swojej klasie.

Opcjonalny bezdotykowy mechanizm otwierania pokrywy bagażnika ułatwia ładowanie bagaży, a relingi z litego aluminium umożliwiają instalowanie różnorodnych bagażników dachowych.

W zależności od konfiguracji modelu na danym rynku, UX może być wyposażony w zestaw naprawczy, opony typu run-flat lub koło zapasowe. Nowe opony typu run-flat drugiej generacji umożliwiają jazdę z przebitą oponą przy prędkości do 80 km/h na dystansie do 160 km.

MULTIMEDIA

Lexus UX udostępnia najnowsze rozwiązania w dziedzinie multimediiów i nawigacji. Standardem jest siedmiocalowy wyświetlacz wielofunkcyjny EMV (Electro Multi Vision), zaś wraz z systemem Lexus Premium Navigation instalowany jest wyświetlacz EMV o przekątnej 10,25 cala.

Standardowy system Lexus Premium Sound może odtwarzać z urządzeń USB pliki audio o najwyższej rozdzielczości (WAV, FLAC, ALAC i OGG Vorbis) i jakości dźwięku lepszej niż na płytach CD. Dwa porty USB przy tylnych siedzeniach umożliwiają pasażerom korzystanie ze smartfonów i tabletów oraz ładowanie ich.

Standardowy system z sześcioma głośnikami i opcjonalny system z ośmioma głośnikami wykorzystują membrany wykonane z użyciem bambusowego włókna węglowego, które dzięki mniejszej masie zapewniają naturalne brzmienie i lepsze przenoszenie średnich tonów. Oba systemy tworzą naturalną przestrzeń dźwiękową dzięki umieszczeniu głośników wysokotonowych po obu stronach tablicy przyrządów i wykorzystaniu odbicia dźwięku od przedniej szyby. System ośmiogłośnikowy zawiera dodatkowo głośnik wysokotonowy pośrodku tablicy przyrządów oraz subwoofer umieszczony w przestrzeni bagażowej, a także wzmacniacz o większej mocy.

Opcjonalny system Mark Levinson Premium Surround Sound – jedyny taki w segmencie – wykorzystuje zestaw 13 głośników, ośmiokanałowy wzmacniacz klasy D o małych zniekształceniach i mocy 668 W oraz technologie Quantum Logic Surround Sound i ClariFi 2.0, dostarczając osobom znajdującym się w kabinie UX wrażen jak z sali koncertowej.

SOLIDNA PLATFORMA

Lexus stworzył model UX jako wyjątkowe połączenie zwinności i komfortu jazdy, na których zależy młodym użytkownikom. Kluczem do spełnienia tych założeń stało się zbudowanie UX w oparciu o nową, mocną platformę GA-C. Dzięki zastosowaniu stali o wysokiej wytrzymałości, klejenia strukturalnego oraz spawania metodą Laser Screw Welding uzyskano strukturę o bardzo dużej sztywności, zapewniającą dynamiczne własności jezdne i znakomity komfort.

Wykorzystanie aluminium w konstrukcji drzwi, błotników i pokrywy silnika oraz wykonanie pokrywy bagażnika z materiałów kompozytowych umożliwiło uzyskanie najniższego położenia środka masy w swojej klasie (594 mm). W efekcie UX daje kierowcy wrażenie prowadzenia dynamicznego hatchbacka. Struktura pierścieniowa wokół otworu bagażnika za tylnymi siedzeniami zwiększa sztywność skrętną, co poprawia bezpieczeństwo w razie zderzenia, zapewnia lepsze własności jezdne i zmniejsza hałas oraz wibracje.

Zawieszenie z kolumnami MacPhersona z przodu i wielowahaczowym układem z wahaczami wleczonymi z tyłu (w obu przypadkach zastosowano ramy pomocnicze) jest specjalnie dostrojone tak, by zapewniać zarówno zwinność, jak i komfort podczas jazdy po nierównościach miejskich ulic. Konstruktorzy starannie dopracowali szczegóły takie jak jakość oleju, uszczelki i tarcie w amortyzatorach.

Górna belka w komorze silnika zwiększa jej sztywność skrętną, zaś przekładnia kierownicza jest przykręcona bezpośrednio do ramy pomocniczej bez użycia gumowych tulei dla poprawy wyczucia sterowania.

Zintegrowana z systemem Vehicle Stability Control (VSC) funkcja Active Cornering Assist (ACA) pomaga utrzymać samochód na pożądaną przez kierowcę linię skrętu poprzez lekkie przyhamowanie wewnętrznych kół, niwelując tendencję podsterowności. Dzięki temu UX pokonuje zakręty z większą precyzją, zachowując stabilność.

ZAWIESZENIE, KTÓRE DOSTOSOWUJE SIĘ DO POTRZEB KIEROWCY

Najnowsza wersja aktywnego zawieszenia Lexus Adaptive Variable Suspension (AVS), która zadebiutowała we flagowym coupe LC, dostępna jest opcjonalnie w wersjach F SPORT oraz Omotenashi. Nowy system AVS ogranicza przechylenie się nadwozia w zakrętach i poprawia komfort jazdy po wyboistych miejskich ulicach.

AVS wykorzystuje liniowe elektrozawory do regulowania ilości płynu przepuszczanego przez trakt obejściowy amortyzatorów. W ten sposób system może zmieniać siłę tłumienia w zakresie 650 poziomów w sposób niezauważony dla kierowcy i pasażerów.

Na podstawie danych z układu kierowniczego i czujników przeciążenia oraz szybkości skręcania, AVS stale dostosowuje siłę tłumienia do sytuacji, minimalizując przechyły nadwozia w zakrętach przy zachowaniu optymalnej przyczepności opon i komfortu jazdy na dowolnej nawierzchni. Siła tłumienia jest zmniejszana przy małych prędkościach i zwiększana przy dużych prędkościach. Zintegrowane funkcje takie jak Roll Posture Control, Anti-pitch Control, Repercussion Control oraz Roughness Sensing Control dopasowują działanie AVS do stanu nawierzchni i dynamiki jazdy.

Kierowca może wpłynąć na siłę tłumienia za pomocą przełącznika trybu jazdy. W trybach Eco, Normal i Sport S oraz w trybie użytkownika przy zawieszeniu ustawionym na Normal siła tłumienia nie zmienia się, zapewniając optymalne zrównoważenie komfortu jazdy, reakcji układu kierowniczego oraz przechyłów nadwozia.

Po wybraniu trybu Sport S+ oraz w trybie użytkownika przy zawieszeniu ustawionym na Sport siła tłumienia jest zwiększana, czego efektem jest najbardziej dynamiczny charakter jazdy.

Oprócz tego w razie wykrycia gwałtownego manewru, dla uniknięcia kolizji system PCS wykorzystuje AVS do błyskawicznego zwiększenia siły tłumienia, aby ograniczyć nurkowanie samochodu przy hamowaniu i przechyły nadwozia w zakrętach. System VSC reguluje siłę tłumienia za pomocą AVS po wykryciu poślizgu lub zmian przyczepności nawierzchni, co zwiększa efektywność VSC.

WSPOMAGANIE KIEROWNICY

Nowy elektryczny układ wspomagania kierownicy zapewnia znakomitą precyzję i wycucie kierowania oraz natychmiastową reakcję na działania kierowcy.

W wersjach UX wyposażonych w elektrycznie regulowane przednie fotele dostępny jest opcjonalnie elektryczny układ ustawiania położenia i pochylenia kierownicy. Dodatkowo w wersjach z funkcją pamięci wsiadanie i wysiadanie ułatwia funkcja Auto Away / Auto Return, powiązana z czujnikiem napięcia pasa kierowcy oraz przyciskiem Start. Mechanizm regulacji położenia kierownicy umożliwia zmianę jej pochylenia i wysuwania w zakresie 40 mm.

Standardowe koła Aero ze stopów aluminium o rozmiarze 17 x 6.5 cala wyposażone są w opony 215/60R17 96H. Opcjonalne 18-calowe koła ze stopów aluminium otrzymują opony typu run-flat 225/50RF18 95V. Wersje F SPORT dostępne są z wyczynowymi oponami letnimi.

UX 250h: NAPĘD HYBRYDOWY NOWEJ GENERACJI

Lexus UX 250h jest wyposażony w napęd hybrydowy nowej generacji o całkowitej mocy 178 KM, łączący dobrą dynamikę z niskim zużyciem paliwa.

Zastosowany w nim nowy czterocylindrowy silnik rzędowy o pojemności skokowej 2 litrów jest jednym z najbardziej efektywnych w swojej klasie i odznacza się wyjątkowo niskimi emisjami. Zawdzięcza to rewolucyjnemu, laserowemu napyłaniu powierzchni gniazd zaworowych, wysokiemu stopniowi sprężania (13:1), układowi wtrysku paliwa D4-S łączącemu wtrysk bezpośredni i pośredni, technologii szybkiego spalania oraz zastosowaniu inteligentnego układu elektrycznego sterowania zmiennymi fazami rozrządu VVT-iE dla zaworów ssących.

Do zwiększenia osiągnięć silnika i zmniejszenia zużycia paliwa przyczyniają się pompa oleju o płynnie regulowanym wydatku i układ chłodniczy o zmiennej wydajności z elektryczną pompą cieczy chłodzącej, ograniczające tarcie wewnętrzne. Układ ten zapewnia również szybsze ogrzewanie kabiny w chłodne dni i jej szybsze chłodzenie podczas działania klimatyzacji.

Układ recyrkulacji ciepła gazów spalinowych umożliwia szybsze rozgrzewanie silnika dla zmniejszenia emisji niepożądanych substancji, a filtr cząstek stałych eliminuje ze spalin cząsteczki sadzy w stopniu wymaganym przez normę EURO 6d PN (Particulate Number).

W hybrydowym układzie napędowym UX silnik spalinowy jest sprzężony z dwoma silnikami elektrycznymi za pomocą przekładni nowej generacji, odznaczającej się mniejszymi wymiarami i masą oraz mniejszym tarciem wewnętrznym, niż we wcześniejszych systemach hybrydowych Lexusa. Sterownik mocy (PCU, Power Control Unit) jest o 20 procent mniejszy i o 10 procent lżejszy, a przy tym ma większą moc.

Dzięki optymalizacji stopnia wspomagania przez silnik elektryczny oraz obrotów silnika spalinowego uzyskano wrażenie liniowego przyspieszania bez wchodzenia silnika spalinowego na wysokie obroty. Prędkość obrotowa silnika spalinowego jest

zsynchronizowana z prędkością pojazdu, co wzmacnia wrażenie natychmiastowego i ciągłego przyspieszania.

Zastosowanie nowej, walcowej przekładni redukcyjnej pozwoliło umieścić elektryczny silnik napędowy (MG2) nad generatorem (MG1), zamiast, jak dotychczas, współosiowo. W efekcie cały układ jest mniejszy i lżejszy, a straty spowodowane tarciem zmniejszyły się o 25 procent. Oprócz tego, MG2 pracuje teraz z wyższą prędkością obrotową, co oznacza większe osiągi i sprawność.

Funkcja Sequential Shiftmatic umożliwia hamowanie silnikiem z sześcioma stopniami intensywności przełączanymi łopatkami pod kierownicą lub dźwignią biegów, dając efekt podobny do manualnej skrzyni biegów. Prędkość, przy której hybrydowy układ napędowy może wyłączyć silnik spalinowy na przykład podczas zjazdu z długiego zbrocza, zwiększono do 115 km/h.

Nowy nikielowo-wodorkowy (NiMH) akumulator trakcyjny o niewielkiej masie i wymiarach, wyposażony w zwarty system chłodzenia, umieszczony jest pod tylnymi siedzeniami, co sprzyja niskiemu położeniu środka masy samochodu.

NAPĘD NA CZTERY KOŁA E-FOUR

UX 250h jest dostępny z napędem na przednią oś lub na wszystkie koła w systemie E-Four.

System napędu na wszystkie koła E-Four wykorzystuje do napędu kół tylnej osi dodatkowy silnik elektryczny, zintegrowany z mechanizmem różnicowym. Podział mocy między przednią i tylną oś jest automatycznie optymalizowany przez system VSC podczas przyspieszania, pokonywania zakrętów lub jazdy po śliskich nawierzchniach. E-Four zapewnia stabilność jazdy pod górę lub po zaśnieżonych drogach przy niższym zużyciu paliwa niż w przypadku konwencjonalnych układów napędu na cztery koła ze skrzynką rozdzielczą i wałami napędowymi. E-Four to więcej niż wspomaganie trakcji na śliskich nawierzchniach – system jest w stanie aktywnie poprawiać stabilność przez dostosowywanie mocy dostarczanej na tylne koła do sytuacji dla skorygowania nad- lub podsterowności.

UX 200: NOWATORSKA PRZEKŁADNIA I ULTRAEFEKTYWNY SILNIK

UX 200 jest wyposażony ten sam dwulitrowy, rzędowy silnik czterocylindrowy, co UX 250h.

Rozwijając moc 171 KM, silnik UX 200 odznacza się osiąganymi podobnymi do niektórych turbodoładowanych konkurencyjnych silników o mniejszej pojemności, ale przy mniejszej złożoności i masie oraz mniejszej emisji ciepła. Silnik dysponuje maksymalnym momentem obrotowym 205 Nm.

Nowa bezstopniowa przekładnia Direct-Shift-CVT (D-CVT) łączy płynność i ekonomiczność przekładni typu Continuously Variable Transmission z lepszym wycuciem prowadzenia dzięki zastosowaniu dodatkowej przekładni zębatej, która jest włączana przy ruszaniu z miejsca i wstępnym przyspieszaniu.

Efektom jest szybsze i bardziej liniowe przyspieszanie oraz zachowanie zalet CVT przy średnich i dużych prędkościach. Dodatkowo dzięki temu, że przy małych prędkościach moment obrotowy przenosi przekładnia zębata, zakres pracy CVT może zostać zoptymalizowany dla większych prędkości, przyczyniając się do zmniejszenia zużycia paliwa. Jednocześnie elementy CVT są mniej obciążone, co umożliwiło zmniejszenie jej wymiarów.

Podczas szybkiego przyspieszania D-CVT może swobodnie dostosowywać przełożenie, symulując zmiany biegów wielostopniowej przekładni automatycznej. Synchronizacja zwiększania obrotów silnika z prędkością pojazdu daje wrażenie liniowego przyspieszania.

WYBÓR TRYBU JAZDY

Zarówno UX 200, jak i hybrydowy UX 250h są wyposażone w przełącznik umożliwiający wybór jednego z trzech trybów jazdy.

Tryb Normal zapewnia optymalne zrównoważenie osiągnięć i oszczędności paliwa. Tryb ECO zmniejsza zużycie paliwa we wszelkich sytuacjach przez ograniczenie reakcji na naciśnięcie pedału przyspieszenia oraz wydajności klimatyzacji. Tryb Sport uwypatnia reakcje na naciśnięcie pedału przyspieszenia oraz czułość układu kierowniczego.

W wersjach Omotenashi i F SPORT wyposażonych w AVS dostępnych jest pięć trybów jazdy: Normal, ECO, Sport S, Sport S+ oraz tryb definiowany przez użytkownika.

TECHNOLOGIE BEZPIECZEŃSTWA I WSPOMAGANIA KIEROWCY

UX jest zaopatrzony w osiem poduszek powietrznych: przednie poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, poduszki powietrzne chroniące kolana kierowcy i pasażera, zamontowane w fotelach boczne poduszki powietrzne kierowcy i pasażera oraz boczne kurtynowe poduszki powietrzne na całej długości kabiny.

Pakiet bezpieczeństwa czynnego Lexus Safety System+ obejmuje działający przy każdej prędkości radarowy dynamiczny tempomat, system ochrony przedzderzeniowej (PCS) z funkcją wykrywania pieszych, funkcję utrzymywania pasa ruchu i ostrzegania o niezamierzonym jego opuszczeniu (LKA/LDA), funkcję rozpoznawania znaków drogowych (RSA) oraz funkcje adaptacyjnych świateł drogowych (AHS) i automatycznych świateł drogowych (AHB).

Używający radaru system ochrony przedzderzeniowej ostrzega kierowcę o zagrożeniu zderzeniem i samoczynnie rozpoczyna hamowanie, jeśli kierowca nie zrobi tego odpowiednio wcześnie. System może działać przy względnej prędkości pojazdu poruszającego się przed samochodem wynoszącej od 10 do 180 km/h. Dynamiczny tempomat wraz z funkcją rozpoznawania znaków drogowych (RSA, Road Sign Assist) może szybko zmienić prędkość samochodu zgodnie z rozpoznany ograniczeniem prędkości.

Korzystając z kamery, PCS wykrywa pieszych nawet przy słabym oświetleniu, a możliwości jego radaru zostały rozszerzone o wykrywanie rowerzystów w dzień.

UX może podążać za poprzedzającym pojazdem przy małych prędkościach do ok. 30 km/h, również w korkach. Zapewnia to kierowcy UX komfort prowadzenia w sytuacjach, które zwykle powodują zdenerwowanie i zmęczenie, zwiększając przy tym bezpieczeństwo.

Funkcja śledzenia pasa ruchu (Lane Tracing Assist) pomaga utrzymywać samochód na środku pasa ruchu, korygując tor jazdy przy wykorzystaniu elektrycznego układu wspomagania kierownicy. Funkcja ostrzegania o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu (LDA, Lane Departure Alert) wykrywa nie tylko białe lub żółte oznakowanie pasa ruchu, ale i krawędzie jezdni.

Inne dostępne funkcje bezpieczeństwa obejmują system ostrzegania o obecności poruszających się lub nieruchomych pojazdów wokół UX podczas działań związanych z parkowaniem, wykorzystujący oprócz sonarów obraz z kamer wyświetlany na centralnym ekranie, a także funkcję ostrzegania o potencjalnych zagrożeniach sprzężoną z dynamicznym tempomatem.

System hamowania wspomagającego parkowanie (Parking Support Brake) wykorzystuje funkcje sterowania przyspieszeniem i hamowaniem oraz dźwiękowe i wizualne ostrzeżenia o możliwości kontaktu z obiektami znajdującymi się przed lub za UX, dodatkowo zmniejszając ryzyko kolizji na parkingu.

UX F SPORT

Pakiet F SPORT jest dostępny zarówno dla UX 200, jak i UX 250h.

Stylizacja F SPORT obejmuje specjalny wzór grilla z deseniem kratki złożonym z elementów w kształcie litery L. Przedni zderzak F SPORT wyposażony jest w duże obramowania świateł przeciwmgielnych chromowanymi elementami w kształcie litery L i takim samym deseniem kratki, jak na grillu. Całości dopełniają zmodyfikowany tylny zderzak i czarne elementy wykończenia przodu oraz tyłu.

Dwa z 13 kolorów nadwozia, F White Nova i Heat Blue, dostępne są wyłącznie w wersji F SPORT.

Elementy wyposażenia wnętrza wyjątkowe dla wersji F SPORT obejmują przednie fotele wykonane z użyciem technologii zintegrowanej pianki opracowanej dla modeli linii Lexus F, zapewniającej lepsze dopasowanie do ciała zajmujących je osób. W procesie ich wytwarzania tapicerka jest układana wewnątrz formy, a następnie wypełniana pianką. Specjalne, regulowane w ośmiu kierunkach przednie fotele F SPORT mają regulację podparcia lędźwi, a także manualną regulację położenia zagłówek w poziomie.

Wersje F SPORT zaopatrzone są w większy, 8-calowy ekran TFT LCD. Wyświetlane na nim informacje mogą być różne w zależności od rodzaju napędu (konwencjonalny lub hybrydowy) oraz wybranego trybu jazdy. Występujący tylko w wersji F SPORT wskaźnik z ruchomym pierścieniem, zastosowany po raz pierwszy w supersamochodzie Lexus LFA, a później we flagowym coupe LC, umożliwia łatwą zmianę prezentowanych informacji.

Naciśnięcie przycisku na kierownicy powoduje odsunięcie pierścienia w prawo i powiększenie wyświetlacza wielofunkcyjnego.

Do pakietu należą także pokryta skórą kierownica F SPORT, wykończona skórą dźwignia biegów i aluminiowe pedały.

UX F SPORT może być wyposażony w dopasowaną do UX wersję udoskonalonego zawieszenia o zmiennej charakterystyce AVS (Adaptive Variable Suspension), które opracowano dla flagowych modeli LC i LS. System zwiększa siłę tłumienia podczas pokonywania zakrętów lub zmiany pasów ruchu, aby zminimalizować przechyły nadwozia, zaś zmniejsza ją podczas jazdy na wprost dla zapewnienia większego komfortu jazdy.

Tuning zawieszenia F SPORT obejmuje specjalne sprężyny i drążki stabilizujące oraz tylny tłumik drgań. 18-calowe aluminiowe koła F SPORT o pięciu podwójnych ramionach są sztywniejsze od standardowych kół UX, przyczyniając się do poprawy własności jezdnych i precyzji prowadzenia.

Jazdę UX F SPORT można dodatkowo uatrakcyjnić dzięki systemowi Active Sound Control (ASC), który generuje efekt dźwiękowy przełączania biegów w przekładni automatycznej. Funkcja Sonic Interaction Design (SID) modeluje dźwięki wydawane przez samochód podczas jazdy w trybie Sport S+ (S+ Sound).

DANE TECHNICZNE

Główne wymiary i masy			UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-Four
Wymiary nadwozia	Długość	mm	4495		
	Szerokość (bez lusterek)	mm	1840		
	Wysokość* ¹	mm	1520* ² - 1540* ³		
Rozstaw osi		mm	2640		
Rozstaw kół	Przód	mm	1560* ⁴ - 1550* ⁵		
	Tył	mm	1560* ⁴ - 1550* ⁵		
Miejsce nad głową	Przód	mm	65		
	Tył	mm	55		
Miejsce na nogi	Przód	mm	1068		
	Tył	mm	841,5		
Szerokość na wysokości ramion	Przód	mm	1398,4		
	Tył	mm	1344		
Szerokość na wysokości bioder	Przód	mm	1367,6		
	Tył	mm	1329,2		
Wnętrze	Długość	mm	1830		

	Szerokość	mm	1518		
	Wysokość	mm	1170,9 – 1145,8* ⁶		
Rozstaw miejsc	Przód-tył	mm	870		
Liczba miejsc		osoby	5		
Zwis	Przód	mm	970		
	Tył	mm	885		
Współczynnik oporu aerodynamicznego			0,33		
Min. prześwit podczas jazdy (masa własna)		mm	160		
Miejsce min. prześwitu podczas jazdy			Dolna osłona silnika		
Kąt wejścia		stopnie	14		
Kąt zejścia		stopnie	25		
Kąt rampowy		stopnie	17		
Masa własna	Przód	Min. - Max. (EC/ ECE) kg	890 - 920	925 - 955	930 - 960
	Tył		570 - 620	615 - 665	670 - 720
	Łącznie		1460 - 1540	1540 - 1620	1600 - 1680
Dopuszczalna masa całkowita		kg	1980	2110	2110
Dopuszczalna masa przyczepy	Z hamulcami	kg	750	750	750
	Bez hamulców	kg	750	750	750
Poj. zbiornika paliwa		l	47	43	43

Silnik			UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-Four
Układ i liczba cylindrów			Rzędowy, 4		
Rozrząd			DOHC 16V, VVT-iE (ssanie), VVT-i (wydech)		
Średnica i skok tłoka		mm	80,5 x 97,6		
Pojemność skokowa		cm ³	1987		
Stopień sprężania			13,0 : 1	14,0 : 1	14,0 : 1
Wtrysk paliwa			EFI, D-4S		
Sposób zasilania powietrzem			Wolnossący		
Certyfikaty emisji			EURO6d, EURO6		
Rodzaj paliwa			Benzyna		
Zalecana liczba oktanowa		RON	95 lub więcej		
Moc maksymalna	EEC	KM (kW) / obr./min.	171(126) / 6600 *projekt.	146 (107) / 6000 *projekt.	146(107) / 6000 *projekt.
Maks. moment obrotowy	EEC	Nm / obr./min.	205/4800 *projekt	180/4400 *projekt.	180/4400 *projekt.
Zużycie paliwa	Cykl mieszany,	l/100km	5,6* ⁴ , 5,8* ^{5, 14}	4,1* ⁴ , 4,3* ^{5, 14}	4,5* ⁴ , 4,8* ^{5, 14}

Emisja CO ₂	wartości projektowe (pow. NEDC)	g/km	132* ⁴ , 138* ⁵ , 14	96* ⁴ , 102* ⁵ , 103* ¹⁰	106* ⁴ , 113* ⁵ , 114* ¹⁰
------------------------	---------------------------------	------	---	--	---

Silnik elektryczny/Generator			UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-Four
Rodzaj	Przód			Z magnesami trwałymi	
Moc maksymalna	Przód	KM (kW)		109(80)	109(80)
Maks. moment obrotowy	Przód	Nm		202	202
Akumulator trakcyjny					
Rodzaj				Ni-MH	Ni-MH
Napięcie nominalne	V			216	216
Liczba ogniw				180	180
Maksymalna moc systemu					
Całkowita moc maksymalna* ⁷		KM (kW)		178(130)	178(130)

Osiągi			UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-Four
Prędkość maksymalna* ⁸		km/h	190	177	177
Przyspieszenie* ⁸	0 do 100 km/h	s	9,2	8,5	8,7
	80 do 120 km/h	s	6,6	6,3	6,5

Układ jezdny				UX 200 FWD	UX 250h FWD	UX 250h E-Four
Przekładnia	Rodzaj			D-CVT	E-CVT	
Koła napędzane				FF	FF	AWD (E-Four)
Przełożenia biegów	1			3,377		
	CVT* ⁹			2,236 - 0,447		
	Wsteczny			3,136		
Przełożenie przekładni redukccyjnej					3,062	3,062
Przełożenie mechanizmów różnicowych (Przód / tył)				4,014 / -	3,605 / -	3,605 / 10,487
Rodzaj hamulców	Przód			Tarczowe, wentylowane		
	Tył			Pełne tarcze		
Rozmiar hamulców	Przód	Średnica / Grubość	mm	305 / 28		
	Tył			281 / 12		
Sterowanie hamulcem postojowym				Elektryczne, przyciskiem na tablicy przyrządów		
Zawieszenie	Przód			Kolumny MacPhersona		

	Tył		Wahacze wleczone
Liczba obrotów koła kierownicy			2,76
Min. promień zawracania	Dla kół	m	5,2
	Dla nadwozia	m	5,6
Wspomaganie układu kierowniczego			EPS

- *1: Samochód pusty
- *2: Z relingami dachowymi / Bez anteny typu shark fin
- *3: Z anteną typu shark fin
- *4: Z oponami 215/60R17
- *5: Z oponami 225/50RF18 (wersja wyposażeniowa Luxury)
- *6: Z szyberdachem
- *7: Łączna całkowita moc silnika spalinowego i elektrycznego (z użyciem akumulatora trakcyjnego) w układzie hybrydowym (pomiar producenta)
- *8: Pomiar producenta
- *9: 2 do 10
- *10: Z oponami 225/50RF18 (wersja wyposażeniowa F SPORT)