automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Megérkezett a valaha volt legkisebb Lexus, az LBX

A kizárólag hibrid hajtással létező, 4,2 méternél rövidebb crossover kifejlesztésénél az európai piac igényeit vették figyelembe a mérnökök.

A Lexus abban bízik, hogy a Toyota Yaris Cross alapjaira épült, de kifinomultságban a nagyobb Lexusokat idéző LBX lesz a legnagyobb darabszámban értékesített modellje 2024-től Európában. A név a „Lexus Breakthrough Crossover” kifejezés rövidítése, amelyben a „breakthrough” (áttörés) szó nem csak a várt nagy értékesítési darabszámra (évi 25 ezer darab Európában), és a magas, 70 százalékos hódítási rátára (10-ből 7 vásárló a Lexus szerint más márkától fog érkezni), hanem egy új kategória meghódítására is utal. Korábban ugyanis még egyetlen olyan Lexus sem létezett, amely a B szegmensbe lett volna sorolható, eddig a legkisebb a 4,32 méterre nyúló CT200h volt. Az LBX viszont csak 4,19 méter hosszú, 1,825 méter széles és 1,545 méter magas, vagyis az alapokat adó Yaris Crosshoz képes 1 cm-rel hosszabb, 6 cm-rel szélesebb és 4,5 cm-rel alacsonyabb, a tengelytávja pedig 2 cm-rel nagyobb (258 cm).

A frontrész „Resolute Look” dizájnja új márkaidentitást teremt a híres orsó alakú hűtőrács újraértelmezésével. Bár a külső méretek kompaktak, a karosszéria arányai a felső kategóriás crossovereket idézik, amit a kategóriában egyetlen vetélytárs sem mondhat el magáról. A Yaris Crosshoz képest az A-oszlopok laposabb szögben állnak és hátrébb húzódtak, ami a hosszabb motorháztetővel és a rövid túlnyúlásokkal együtt sportosabb profilt eredményez. Erőt és stabilitást sugároznak a kiszélesített sárvédők, és kiemelik a 18 colos kerekeket is. Hátul a rendszámtábla a csomagtérfedélről lekerült a lökhárítóra, így a lámpákat összekötő fénycsík alatti L E X U S felirat még feltűnőbb.

A fejlesztés során a Toyota GA-B globális kisautó platformját a Lexus magasabb követelményeihez igazították, ami azt jelenti, hogy a Yaris Crosshoz képest lejjebb került a súlypont, szélesebb lett a nyomtáv és merevebb lett a karosszéria. Főleg a szélvédő alatti és a csomagtérajtó körüli részeket erősítették meg ragasztással és hegesztéssel, valamint merevítések beépítésével. Emiatt nagy szó, hogy az LBX tömegét könnyű anyagok használatával (alumínium motorháztető, műanyag kerékjárati ívek és alsó ajtórészek stb.) sikerült a Yaris Crosséval azonos szinten, 1280 kg-on tartani.

Hogy sportosabb legyen az üléspozíció, az első üléseket 15 mm-rel lejjebb építették be, mint a Yaris Crossban, de így is remek a kilátás, mert az A-oszlopok vékonyak, és a műszerfal felső része, valamint a motorháztető is alacsonyabban húzódik. A műszerfal kialakítása a Lexus Tazuna koncepcióját – amelyet először az aktuális NX-ben mutattak be – követi, vagyis a főbb kezelőszerveket és információforrásokat közvetlenül a vezető körül helyezték el, hogy azok működtetése és leolvasása csak minimális kéz- vagy szemmozgást igényeljen.

Teljesen új fejlesztésű a 12,3 colos digitális műszeregység-kijelző, amelyen az órák és adatok elrendezése és grafikája a kiválasztott vezetési módtól függően változik. Természetesen az LBX is a vezeték nélkül frissülő, folyamatos online-kapcsolatban lévő Lexus Link Connect infotainment-rendszerrel van szerelve, amelyet egy 9,8 colos érintőképernyőn keresztül lehet kezelni (a jobb felszereltségű modellváltozatokban head-up kijelző is van). A fedélzeti rendszer az Apple és Android eszközökkel egyaránt kompatibilis (előbbiekkel vezeték nélkül is megy a tükrözés), ráadásul a tulajdonosok az okostelefonjukat digitális kulcsként is használhatják, vagyis azzal nyithatják és zárhatják, valamint indíthatják az autót. A feláras Mark Levinson prémium audiorendszer 13 darab hangszórót tartalmaz, a hátsó ajtóba integrált mélysugárzó nem vesz el helyet a 322 (összkerékhajtással 225) literes csomagtartóból.

Egyféle hajtáslánccal gyártják az LBX-et, az újgenerációs öntöltő hibrid rendszer a Yarisból és a Yaris Crossból ismert technika továbbfejlesztése. A hibrid rendszer fő alkotóelemei – köztük az 1,5 literes, háromhengeres benzinmotor, a transaxle és a teljesítményvezérlő egység – jelentős átalakításon estek át a hatékonyság és a kifinomultság javítása, a veszteségek csökkentése, a súly- és méretcsökkentés érdekében. Alacsony ellenállású, nagy energiasűrűségű, kétpólusú nikkel-fémhidrid (NiMH) akkumulátor korábban csak az RX-ben létezett, de az LBX is ilyet kapott. Ez gyorsításkor nagyobb villanymotoros támogatást nyújt a benzinmotornak, és gyakrabban teszi lehetővé az elektromos üzemmód használatát, mint a Yaris Cross lítium-ion akkumulátora.

Az LBX maximális rendszerteljesítménye 136 lóerő, csúcsnyomatéka 185 Nm. Mivel a tömeg alig változott a Yaris Crosshoz képest, a 20 plusz lóerőnek köszönhetően a Lexus két másodperccel hamarabb (9,2) gyorsul fel álló helyzetből 100 km/h-ra. A Yaris Crosshoz hasonlóan az LBX-et is lehet kérni összkerékhajtással, ekkor egy villanymotort építenek be a hátsó tengelyhez, így hagyományos kardántengelyre nincs szükség. Nem csak a hátsó motor, hanem az igényesebb, kettős keresztlengőkaros hátsó futómű (a többi LBX-é csatolt lengőkaros) miatt is kisebb az összkerekes változat csomagtartója, mint az elsőkerekesé.

Valamikor 2023 vége felé indul az LBX sorozatgyártása Japánban, az első példányok 2024 márciusában érkezhetnek meg az európai kereskedésekbe. A vásárlók az alapmodellen kívül négy belső és külső hangulat közül választhatnak majd: az *Elegant* és a *Relax* a kifinomultságot és a luxust helyezi előtérbe, az *Emotion* és a *Cool* pedig a sportosabb, dinamikusabb vonalat képviseli.

Fotók: *Lexus*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/megerkezett-valaha-volt-legkisebb-lexus-az-lbx