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

Vadonatúj hajtásláncot kap a Lexus UX

Egy egyébként visszafogott modellfrissítés csúcspontjaként megkapja a cégcsoport ötödik generációs hibrid hajtásláncát a Lexus UX; a fejlettebb rendszerhez új típusjelzés is dukál.

Lexus UX 300h néven vadonatúj hibrid hajtásláncal érkezik a márka kompakt szabadidőjárművének 2025-ös modellévi kiadása. Az újdonságról egyelőre csak a Lexus észak-amerikai képviselete számolt be, ám nem kétséges, hogy – inkább előbb, mint utóbb – Európában is megjelenik a feljavított alsó-középkategóriás crossover.

Az újonc az első Lexus, amely megkapja a Toyota-csoport ötödik generációs hibrid hajtásláncát. A belső égésű motor ugyanúgy kétliteres, és itt is mindkét tengelyre jut egy villanymotor (ha szeretnénk). A negyedik generációs konfigurációban alkalmazott nikkel-metál-hidrid (NiMH) akkumulátor helyett azonban itt egy nagyobb energiasűrűségű lítium-ion akku bújik meg a hátsó ülések alatt.

Az első villanymotor az eddigi 80 helyett 83 kW csúcsteljesítményre képes, hátul pedig még látványosabb a fejlődés: itt 5,3 kW-ról 30 kW-ra nőtt a legnagyobb elérhető teljesítmény. A hajtáslánc kombinált teljesítménye az eddigi 184-ről 199 lóerőre (+8%) emelkedett, a rendszernyomaték legnagyobb értéke egyelőre nem ismert.

A 0-60 mérföld/óra gyorsulás ideje mintegy 0,4 másodperccel javult; hasonló fejlődésre számíthatunk az Európában könnyebben értelmezhető 0-100 km/óra sprintben is. Ez a dinamikusabb viselkedés nem csak az erősebb hajtásláncnak és az akkumulátor nagyobb teljesítményének köszönhető, hanem annak is, hogy a 2025-ös modellévtől elektronikus (by-wire) váltóvezérlést kap a modell, ami finomabb és gyorsabb kapcsolásokat ígér. Ezzel együtt a gyártó az üzemanyag-fogyasztás minimális csökkenésével számol az UX 250h-hoz képest.

A külső optikai frissítésre ezúttal nem helyezett hangsúlyt a Lexus, annál izgalmasabb a belső tér megújulása. Míg a központi érintőképernyő továbbra is 8 vagy 12,3 colos képátlójú (felszereltségi szinttől függően), újdonságként immár a műszeregység is elérhető 12,3 colos, teljesen digitális kivitelben (az alapmodell esetében 7 colos monitor tájékoztatja a vezetőt.) A fent említett by-wire váltóvezérlés kézzel fogható eredménye a kompaktabb váltókar, ami szellősebbé teszi a padlókonzolt – kár, hogy az így felszabadult helyet semmilyen praktikus formában nem hasznosítja az UX.

Az ilyen feltűnő újdonságok mellett szinte észre sem vesszük, hogy átrendezték az ajtópanelen lévő kapcsolókat, illetve új dekorrészletek kerültek az ajtóra és a középkonzolra. A kárpitozás a 2024-es modellévre újult meg jelentősen, így ahhoz képest az anyagok és színek kínálata nem változott. A töltési és kapcsolódási lehetőségek (5 USB aljzat, vezeték nélküli telefonintegráció, vezeték nélküli telefontöltő), valamint a

vezetőtámogató rendszerek széles választéka szintén a legutóbb modellfrissítés hozadéka.

Új viszont az eleve csak az idei modellévre bevezetett Lexus Safety 2.5 rendszert váltó 3.0-ás biztonsági verzió. Az ütközésmegelőző rendszer újdonsága, hogy mostantól optimális adottságok mellett fékezéssel és irányváltással kerüli ki az akadályokat az UXh, illetve fékez, ha balra kanyarodáskor fennáll a kockázat, hogy szemből érkező járművel ütközünk.

Az adaptív sebességtartó automata képessé vált a dugókövetésre, és akár állóra fékez, majd továbbindul. Emellett az autó aktívan a sáv középvonalában tartja magát, míg a kamera és radar alapú proaktív vezetési asszisztens fékezéssel és kormányzással segíti a kanyarodást, illetve a biztonságos követési távolság tartását.

Fotók: *Lexus*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/vadonatuj-hajtaslancot-kap-lexus-ux