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

Erősebb, takarékosabb, nagyobb tudású a Lexus hibrid városi crossovere

Megérkezett a tavaly év végén beharangozott, megújult Lexus UX hibrid: a minden részletében feljavított hajtáslánc mellett további esztétikai és tartalmi fejlesztéseket is hoz a 2024-es modellév

Öt év után búcsúzik az UX 250h a Lexus kínálatából, átadva helyét a nála minden szempontból fejlettebb hajtásláncot alkalmazó, és ahhoz gazdagabb felszereltséget társító UX 300h modellnek.

Az új modell a Lexus névadási szokásai szerint magasabb teljesítményt takar, amit teljes egészében a hibrid hajtáslánc elektromos komponensének fejlesztésével értek el a mérnökök. A változatlanul megőrzött 2,0 literes, soros négyhengeres M20A-FXS szívó benzinmotorhoz, amely termikus hatásfokát tekintve a mai napig a világ egyik legkiválóbb belső égésű erőforrásának számít, a Lexus ötödik generációs hibrid komponenseit társították.

Míg a 250h modell nikkel metál-hidrid (NiMH) akkumulátortechnológiát alkalmazott, a 300h modernebb, nagyobb feszültségű, jobb hatásfokú lítium-ion akkumulátort kap. Az új akkutechnológia egyben a menetkész tömeget is csökkenti. Az eddig különálló egységként beépített invertert pedig a villanymotorral integrálták. A két módosítás együtt a maximális motorteljesítmény 8 százalékos növekedését hozta: a korábbi 135 kW (184 LE) helyett az UX 300h csúcsteljesítménye eléri a 146 kW-ot (199 LE.)

Az E-Four összkerékhajtással szerelt modellváltozatokban hátul vadonatúj, állandó mágneses villanymotor váltja a korábbi indukciós motort. Ez több mint ötször nagyobb teljesítményt (5,3 helyett 30 kW) és csaknem kétszeresére emelt forgatónyomatékot (55 helyett 84 Nm) eredményez. Ez egyrészt közvetlenebb gázreakciókat eredményez, másrészt a hátsó tengelyre jutó, nagyobb nyomaték révén javítja a menetstabilitást, harmadrészt a generátorként is szolgáló villanymotor lassításkor hatékonyabban képes visszanyerni a felszabaduló mozgási energiát.

A megnövelt elektromos teljesítmény jóvoltából szélesebb tartományban tehermentesíthető a benzinmotor: megfelelő körülmények esetén az UX 300h hajtásláncvezérlése akár 115 km/óra sebességnél is leállíthatja a belső égésű erőforrást, kizárólag elektromos hajtásra támaszkodva. Ez tovább csökkenti az üzemanyag-fogyasztást: menethelyzettől és modellváltozattól függően 0,3-0,5 l/100km (5-9%) megtakarítást ígérnek a WLTP-norma szerinti, szabványos értékek (FWD: 5,0 – 5,2 l/100km; AWD: 5,3-5,7 l/100km.)

Ezzel párhuzamosan a menetdinamika is javult: az elsőkerék-hajtású modellváltozat a korábbi 8,5 helyett 8,1 másodperc alatt gyorsul álló helyzetből 100 km/órára; az

öszkerékhajtású modell esetében még látványosabb (8,7 helyett 7,9 mp) a fejlődés. A megnövelt menetdinamikához igazították a futómű hangolását. A fékerő pontosabb elosztásával, kerekenkénti szabályozásával mérsékelték az oldaldőlési, térdeplési és ágaskodási hajlamot; az átdolgozott fékrendszer minden helyzetben lineáris, egyenletes fékhatást, és ebből adódóan magabiztos vezethetőséget kínál.

A hűtőradiátor, valamint a hátsó tűzfal extra merevítése ugyancsak hozzájárul a kiszámítható, egyenletes irányíthatósághoz. Ebben az összkerékhajtási rendszer fent már említett, kifinomult vezérlése is szerepet játszik, a menetstabilizáló rendszer a nyomaték tengelyek közötti elosztásával orvosolja a pillanatnyi alul- és túlkormányzottságot. Még dinamikusabban vezethető az UX 300h F SPORT modell, amelynek adaptív felfüggesztése kifinomult, testre szabható beállításokat tesz lehetővé.

A tervezők nem csak a menetdinamikával, de a komforttal is foglalkoztak. Az A-oszlopok alatt, valamint a padlólemeznél alkalmazott extra hangszigetelés, valamint a műszerfal és a hátsó kerékdob speciális rezgéscsillapító bevonata együtt 1,7 dB-lel csökkentették a belső zajszintet.

Az UX 300h elsődleges kezelőfelülete a 8 vagy 12,3 colos érintőképernyő; mindkettő gyorsabb processzort kapott, és közvetlenebbül reagál az érintésre. A nagy felbontású grafika a külső fényviszonyoktól függetlenül jó leolvashatóságot biztosít. A hangvezérlő rendszer a korábbinál pontosabban érti a természetes ritmusú beszédet, képes különbséget tenni a vezetőtől és az első utastól kapott parancsok között, valamint kiszűri a háttérzajt, így használatához nem szükséges leállítani a zenelejátszást.

Alapfelszerelés a felhő alapú (online) navigációs funkció, amely valós idejű forgalmi és útinformációkat is biztosít; a nagyobb érintőképernyőhöz tartozó, integrált navigációs rendszer mobil adatkapcsolat nélkül is működik. Az okostelefon-integrációhoz immár nem szükséges vezetékes kapcsolat; illetve számos fedélzeti rendszer a Lexus Link okostelefonos alkalmazásból vezérelhető, bizonyos paraméterek ellenőrizhetők.

Fontos újdonság a 2024-es modellévben a digitális kulcs: az opciós rendszer a felhasználó okostelefonját észlelve és azonosítva oldja a központi zárat, és engedélyezi a hajtáslánc indítását. A digitális kulcs akár öt felhasználóval megosztható, anélkül, hogy a tulajdonos a helyszínen lenne, ami különösen hasznos, ha többen használják az autót.

A karosszériaszínek választéka egy új árnyalattal: a minden kivitelhez rendelhető, homogénebb belső szerkezetének köszönhetően mélyebb ragyogású Sonic Copper rézszínnel bővült. Az utastérben a megszokott, nemes anyagok és a japán kézműves hagyományok által ihletett textúrák fogadnak. Kibővült a belső színkombinációk választéka, megújultak az ajtópanelen elhelyezett kapcsolók, átrajzolták a műszeregység árnyékolóját, a padlókonzol és a váltókar új, fémes hatású kidolgozást kapott. Szintén a váltókart érintő változás, hogy mostantól bőr helyett műbőr borítja, így az ügyfelek igény szerint rendelhetnek teljesen bőrmentes kivitelű UX-et. A kormánykerékbe a vezető éberségét felügyelő optikai érzékelőt (kamerát) integráltak.

Végül, de nem utolsósorban bővült a Lexus Safety System+ biztonsági csomag tudása, a már ismert funkciókon túl számos új rendszer jelent meg. Kis sebességű haladásnál a proaktív menetasszisztens kamera segítségével azonosítja a hirtelen felbukkanó akadályokat, és fékezéssel kerüli el az ütközést. Újdonság, hogy amennyiben a nagy sebességgel haladó UX-hoz hátulról olyan sebességkülönbséggel közeledik egy jármű, ami ütközési kockázatot jelent, automatikusan működésbe lépnek a Lexus vészvillogói. A

biztonságos kiszállást támogató rendszer pedig hátulról közeledő kerékpáros vagy gépjármű esetén fényjelzéssel figyelmezteti az utasokat, hogy veszélyes kiszállni. A kilincs meghúzásakor hangjelzés nyomatékosítja a riasztást. A fent említett vezetőfigyelő kamera nem csak figyelmezteti a sofőrt, ha figyelemvesztést érzékel, de amennyiben a vezető nem reagál, automatikusan leállítja az UX-et.

Habár a 2024-es modellfrissítésnél az UX 300h áll a figyelem középpontjában, a mérnökök az akkumulátoros elektromos UX 300e modellt sem hagyták változatlanul. Az akkumulátor 10-ről 80 százalékra történő töltéséhez szükséges idő (egyenáramú gyorstöltés esetén) a korábbi 80 percről 60 percre (-25%) csökkent. Ez kiegészíti azt a 2023-as modellévi fejlesztést, amelynek eredményeként az elektromos hatótávolság 40 százalékkal megnőtt, köszönhetően a nagyobb, 72,8 kWh-ás akkumulátornak, valamint a módosított aerodinamikai részleteknek. Szintén 2023-ból hozták át a módosított kormány- és futómű-beállításokat, valamint az új infotainment rendszereket.

Fotók: *Lexus*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/erosebb-takarekosabb-nagyobb-tudasu-lexus-hibrid-varosi-crossovere