DOSSIER DE IMPRENSA

LEXUS UX

GLOBAL PRESS LAUNCH

SETEMBRO 2018 PT

SUMÁRIO

1. O NOVO LEXUS UX
2. EUROPA - UM MERCADO-CHAVE PARA O NOVO LEXUS UX
3. DESIGN EXTERIOR E AERODINÂMICA
4. CORES TÃO ÚNICAS COMO O UX
5. DESIGN DE INTERIORES: UM NOVO TIPO DE LUXO NA LEXUS
6. CONCEITO DE "BANCO QUE COMANDA"
7. NOVOS ACABAMENTOS DE LUXO
8. COMANDOS INTUITIVOS E MOSTRADORES CLAROS
9. TECNOLOGIA IMAGINATIVA
10. VERSATILIDADE GRAÇAS A UM CONCEITO DE INTERIOR IMAGINATIVO
11. TECNOLOGIA IMERSIVA NA PONTA DOS DEDOS
12. UMA ESTRUTURA SÓLIDA COMO BASE
13. UMA SUSPENSÃO QUE SE ADAPTA ÀS SUAS NECESSIDADES
14. DIREÇÃO PRECISA E MÚLTIPLAS OPÇÕES DE JANTES
15. UX 250h: NOVA GERAÇÃO DO LEXUS HYBRID DRIVE
16. TRAÇÃO ÀS QUATRO RODAS E-FOUR
17. UX 200: TRANSMISSÃO INOVADORA JUNTA-SE A MOTOR ULTRA EFICIENTE
18. SELETOR DO MODO DE CONDUÇÃO
19. TECNOLOGIA DE SEGURANÇA E ASSISTÊNCIA À CONDUÇÃO
20. UX F SPORT
21. ESPECIFICAÇÕES

1- O NOVO LEXUS UX

- **Design arrojado "Creative Urban Explorer"**
- **O primeiro Lexus construído sobre a nova plataforma de arquitetura global GA – C**
- **Excecional rigidez da carroçaria e baixo centro de gravidade para uma superior agilidade**
- **Disponível com a motorização eletrificada self-charging hybrid do UX 250h e UX 200 com motor a gasolina**

O novo UX oferece o luxo e a segurança inovadores da Lexus num crossover que combina novos elementos de design arrojado e novas motorizações ultra-eficientes. Para muitos clientes o UX não será apenas o seu primeiro Lexus, mas também o seu primeiro automóvel de luxo.

O nome UX é derivado do conceito que orientou a equipa de design e descreve a missão deste veículo: Urban + X-over (crossover) = UX.

"O Lexus UX foi projetado para o "explorador" urbano moderno que tem uma abordagem nova, contemporânea e dinâmica da condução de um veículo de luxo", explica Chika Kako, vice-presidente executiva da Lexus International e engenheira-chefe do UX. "Projetámos o UX para atrair consumidores na casa dos 30 anos que buscam não apenas o que é novo e excitante, mas também o que é relevante para os seus estilos de vida".

Impregnado com uma atitude dinâmica, o UX foi desenvolvido para ser rápido e proporcionar uma condução envolvente, e com a suavidade típica da Lexus, assumindo-se como um acesso exclusivo ao segmento dos crossovers compactos de luxo.

O UX é o primeiro Lexus construído com base na nova plataforma Arquitetura Global - Compacta (GA-C). A estrutura leve ainda que super-rígida, com um centro de gravidade

extremamente baixo e uma afinação de suspensão refinada proporcionam ao UX uma agilidade de comportamento e conforto de condução exemplares, juntamente com uma personalidade de condução distinta.

"Queria alterar positivamente a imagem do crossover como veículo de carroçaria alta que requer manobras cuidadosas e antes produzir um automóvel de desempenho ágil e excelente manobrabilidade, tão fácil de conduzir como um sedan", esclarece a engenheira-chefe Kako.

O UX está disponível no mercado Europeu em duas versões: UX 250h com uma motorização eletrificada com a tecnologia "self-charging hybrid" de quarta geração com um novo altamente eficiente motor a gasolina de 2.0 litros e quatro cilindros projetado especificamente para esta plataforma; e o UX 200 (não disponível em Portugal) onde o motor a gasolina de 2.0 litros se encontra acoplado a uma nova transmissão de variação contínua (D-CVT) Direct-Shift.

2- EUROPA - UM MERCADO-CHAVE PARA O NOVO LEXUS UX

O mercado europeu dispõe de um grande potencial para o novo Lexus UX, uma região onde os consumidores optam cada vez mais por alternativas de qualidade premium - em detrimento dos convencionais sedans, carrinhas e hatchbacks (compactos de 5 portas) – por se adaptarem melhor aos seus modernos estilos de vida. Embora esta tendência tenha levado a uma grande variedade de opções no crescente segmento crossover/ SUV, o UX destaca-se da concorrência ao ser mais distinto e elegante, revelando um forte apelo dinâmico e o benefício exclusivo da limpa e eficiente tecnologia híbrida "self-charging hybrid" da Lexus.

Na sua essência, o UX é um novo género de crossover, um "explorador urbano" que oferece uma nova visão sobre o significado de luxo para os condutores de hoje. Juntamente com o bem estabelecido hatchback CT, passará a constituir o degrau de acesso ao mundo Lexus e terá um papel fundamental para ajudar a marca a atingir a sua meta de 100.000 vendas anuais na Europa*, até 2020. A sua tecnologia híbrida de auto-carregamento está a ganhar cada vez mais adeptos à medida que o mercado se afasta da propulsão diesel para abraçar motorizações alternativas e eletrificadas.

O UX terá um apelo alargado na Europa, especialmente para consumidores com famílias jovens que desejam a flexibilidade de um crossover mas também um veículo urbano que seja tão ágil como um hatchback. Neste contexto, o UX será o parceiro ideal para deslocações diárias, mas também para viagens para descobrir novos lugares e desfrutar de novas experiências. Ao mesmo tempo, o UX será uma ótima opção para agregados familiares que estão a reduzir o número de elementos onde as crianças já se tornaram adultos e para casais cujas viagens frequentemente misturam negócios com lazer.

Como primeiro crossover compacto da Lexus, o UX junta-se aos seus parceiros de gama de maiores dimensões NX e RX para completar um forte elenco de SUV e crossover europeus que expressa plenamente os pilares em que a marca se transformou: design audaz, prestações entusiasmantes, tecnologia imaginativa e superior perícia artesanal takumi.

* *As vendas da Lexus Europa incluem os países da União Europeia, Noruega, Islândia e Suíça, bem como os seguintes mercados orientais: Rússia, Ucrânia, Cazaquistão, região do Cáucaso, Turquia e Israel.*

3- DESIGN EXTERIOR E AERODINÂMICA

Os designers da Lexus criaram um tema de design geral combinando força com requinte, que é elegante, mas também funcional.

Embora partilhe a sua forma básica com os restantes modelos da Lexus, a grelha fusiforme é exclusiva do UX. Apresenta um novo padrão de malha com elementos individuais que mudam gradualmente de forma à medida que se projetam a partir do logótipo central da Lexus. A grelha cria uma intrigante aparência tridimensional que parece mudar conforme o ângulo com que é observada.

O design dos faróis completa "o rosto" do UX, dando-lhe um olhar determinado e confiante. As luzes de circulação diurna desenham a ponta de uma seta acima dos faróis, enfatizando a assinatura de iluminação em forma de L da Lexus. Parecem uma espécie de sobrancelhas acima dos faróis de LED duplos de feixe único (de série) ou das muito pequenas unidades LED de 3 projetores (opcionais).

A forma básica do veículo flui a partir das linhas da grelha fusiforme para envolver o habitáculo. As proeminentes superfícies vincadamente esculpidas e os para-choques dianteiros e traseiros de desenho tenso refletem força, enquanto o perfil aerodinâmico, as grandes rodas empurradas para as extremidades do veículo e uma secção dianteira arrojada criam uma imagem geral ágil.

As molduras das cavas das rodas, que protegem a carroçaria das pedras lançadas pelos pneus, usam o fluxo de ar para reduzir turbulência e contribuir para a estabilidade do veículo.

Uma contribuição semelhante é feita pelos grupos óticos traseiros. Os farolins em lâmina de aero estabilização começam no topo dos flancos traseiros e abarcam toda a parte posterior do veículo. Ao "guiar" o fluxo de ar na parte traseira do UX, este design dá uma contribuição notável para a redução de turbulência contribuindo para a estabilidade do veículo em curva e na passagem por ventos laterais.

Os faróis a toda a largura projetam uma distinta assinatura noturna formada por uma sequência de 120 LEDs que se tornam mais finos ao centro, medindo apenas 3 mm de espessura no seu ponto mais estreito. Um defletor de ar em asa na parte traseira do tejadilho e a parte inferior plana da carroçaria contribuem para que o veículo seja mais silencioso e favorecem a eficiência na utilização do combustível.

Os modeladores takumi (japonês para "artesão") trabalharam com as equipas de design e de engenharia para refinar todas as superfícies externas do UX. O seu trabalho foi crucial para refinar as superfícies até o nível de 0,01 mm, forçando os limites do que pode ser conseguido nas prensas de estampagem da carroçaria.

As aerodinâmicas rodas de 5 raios com jantes de liga leve de 17x6.5 polegadas, de série, apresentam perfis em aba Gurney ao longo dos raios para reduzir a resistência à passagem do ar e, ao mesmo tempo, aumentar o fluxo de ar para arrefecer os discos dos travões.

Este design puxa o ar do interior da roda, enquanto o fluxo de ar no lado externo do veículo é direcionado para seguir a superfície da roda. As jantes aerodinâmicas estão disponíveis em cores cinza metalizado e cinza escuro metalizado. O UX dispõe ainda de jantes de liga leve 18 polegadas (não-aero), incluindo as rodas da versão F SPORT.

4- CORES TÃO ÚNICAS COMO O UX

O Lexus UX está disponível num total de 13 cores exteriores que acentuam as linhas arrojadas do veículo.

Foram desenvolvidas três novas cores exclusivas para o UX: Blazing Carnelian cria vivacidade e uma sensação de profundidade usando um processo de pintura de camadas múltiplas que combina uma camada de base de cor vermelha com uma camada de mica de interferência amarela.

O Terrane Khaki oferece um forte contraste entre reflexos brilhantes e tons escuros e calmos. As partículas de mica foram aumentadas ao máximo sem criar desníveis de cores, alcançando um alto brilho ao mesmo tempo que exprimem robustez

O Celestial Blue gera uma cor azul sólida com flocos de vidro que brilham ao sol.

5- DESIGN DE INTERIORES: UM NOVO TIPO DE LUXO NA LEXUS

A Lexus projetou o habitáculo do UX para evocar a sensação de um sedan de luxo, mas com uma posição mais alta dos bancos e a versatilidade desejada num crossover. Os materiais e mão de obra são puramente Lexus, combinando as tradições japonesas em perícia artesanal e hospitalidade com inovadoras técnicas de produção.

Ao mesmo tempo, o design do interior do UX também transmite uma sensação de segurança. Como exemplo, a forma dos ombros da porta interior evoca uma estrutura robusta, gerando uma sensação de segurança dentro do veículo.

Inspirado por um conceito tradicional japonês que dilui os limites entre o exterior e o interior de uma casa, os designers criaram uma sensação de continuidade dentro do UX. Do banco do condutor, a parte superior do painel de bordo parece estender-se além do para-brisas até aos flancos dianteiros da carroçaria. Daí resulta um excelente campo de visão para o condutor, ajudando-o a ter uma noção clara das dimensões do veículo e da posição dos pneus. Quando visto de fora do veículo, o capot parece estar diretamente unido ao tablier através do para-brisas.

É fácil entrar e sair do UX graças à colocação ideal do ponto da anca e às formas especiais dos assentos dos bancos. O foco colocado no ser humano é claramente revelado no design baixo e discreto do painel de bordo e montantes finos do pilar A, para melhorar a visibilidade.

Mesmo com uma posição de assentos mais alta do que num automóvel "convencional", a redução da distância entre a anca e o calcanhar faz com que o condutor do UX tenha a sensação de estar mais perto da estrada do que num SUV convencional.

Como é habitual na Lexus, o UX oferece uma experiência de condução silenciosa graças à sua estrutura de alta rigidez e à colocação ideal de materiais de absorção de som e isolamento especialmente concebidos em toda a carroçaria. Também como é típico na Lexus, os engenheiros descobriram a origem dos diferentes ruídos para os manter fora do habitáculo. Mesmo o som da água a ser projetada pelos pneus é reduzido.

6- CONCEITO DE "BANCO QUE COMANDA"

O UX faz com que o condutor se sinta mais em contacto com a estrada graças ao conceito de "Banco que Comanda". Os comandos mais importantes do veículo são agrupados no lado do condutor e a forma do encosto do banco permite que este os opere enquanto mantém uma postura confortável e natural.

O UX dispõe de bancos dianteiros reguláveis manualmente (6 vias) ou eletricamente (8 vias), neste último caso com apoio lombar ajustável para o condutor. Os assentos dos bancos dianteiros usam molas e espuma especiais para envolver os ocupantes e para dispersar a pressão sob a zona ciática do ocupante.

O luxo Lexus encontra-se espalhado por todo o habitáculo do UX. O volante de três raios e o relógio analógico são os mesmos do Lexus LS, por exemplo, e o Lexus Climate Concierge, tal como noutros modelos Lexus, liga automaticamente o aquecimento e arrefecimento com o aquecimento e ventilação dos bancos para otimizar a temperatura interior para um superior conforto. A famosa atenção aos detalhes da Lexus também é evidente no desenho do teto que elimina as sombras suscetíveis de causar distração na parte de cima do para-brisas, assim como nos comandos com "Lexus feel".

7- NOVOS ACABAMENTOS DE LUXO

Desde o seu início, a Lexus usou como base as tradições japonesas de perícia artesanal e hospitalidade para impregnar os seus veículos com uma sensação única de luxo contemporâneo. A Lexus adaptou essa abordagem ao UX para atrair especialmente os consumidores mais jovens que experimentam o seu primeiro veículo de luxo.

A engenheira-chefe Kako contou com sua ampla experiência em desenvolvimento de materiais e o tempo que investiu a trabalhar na Europa para ajudar a definir a aparência e a qualidade do interior do UX. O resultado é uma apresentação organizada "menos é mais" que faz com que o UX se torne mais convidativo e acessível.

"Quando se trata de determinar se um interior é bom ou mau é mais importante controlar o equilíbrio geral entre continuidade, unidade e contraste do que as especificações relativas de componentes individuais", comenta a este propósito.

Um exemplo é um acabamento opcional de estofos em pele inspirado no sashiko, uma técnica de costura japonesa que também é usada na confeção de uniformes de artes marciais de judo e de

kendo. Surge em combinação com um padrão perfurado de "arte calculada" na parte inferior do assento que é derivado de curvas matemáticas e de gradações em perfeito alinhamento.

O Lexus UX oferece uma grande variedade de combinações de cores interiores, cada qual criando um ambiente específico e acentuando o design premium. O revestimento dos bancos pode ser feito em tecido, em pele ou numa combinação de tecido e pele Tahara. As versões de série permitem escolher entre uma de cinco cores, incluindo Cobalt, Black, White Ash, Rich Cream e Ochre. Além dos bancos na cor preta, o F SPORT está igualmente disponível nas cores exclusivas Vermelho e Branco.

O esvoaçante painel de bordo e o acabamento do habitáculo permitem escolher entre dois diferentes padrões de granulado e quatro cores. Numa estreia na Lexus, o UX está disponível num novo revestimento inspirado no papel japonês, conhecido como washi. É comum em lares tradicionais japoneses e evoca uma sensação de calma e calor. Existe igualmente um acabamento granulado semelhante em pele, também conhecido no coupé Lexus LC e no sedan LS.

8- COMANDOS INTUITIVOS E MOSTRADORES CLAROS

O design do painel de bordo do UX combina caraterísticas exclusivas da Lexus e tecnologia intuitiva. Um ecrã TFT LCD de 7" cria digitalmente mostradores realisticamente analógicos num espaço tridimensional.

O head-up display, disponível opcionalmente, reforça a sensação high-tech do Lexus UX ao mesmo tempo que coloca informações vitais sobre o veículo na linha de visão do condutor. O grande ecrã colorido projeta as informações numa "tela" virtual 2,5 m à frente do condutor, facilitando a focalização da informação bem como dos objetos na frente do veículo. Este visor brilhante e de elevado contraste é fácil de ver à luz do dia e em condições de neve.

O Interface de Toque Remoto Lexus (RTI) no UX foi desenhado para ser tão fácil de usar como um smartphone. O RTI utiliza operações intuitivas, como tocar duas vezes e deslizar, para replicar os gestos que fazemos diariamente nos telefones. A construção sem molduras elimina as bordas e um revestimento especial na superfície da almofada tátil permite que os dedos deslizem facilmente sobre ele, minimizando a aparência das impressões digitais. O Touchpad reconhece letras maiúsculas ao escrever o nome de busca. A vibração da superfície da almofada tátil indica ao utilizador quando o cursor é movido, facilitando o alinhamento do cursor com o botão de função desejada.

Um interruptor na base da almofada tátil dá acesso a um ecrã de operação com funções relacionadas, como ar condicionado e navegação, facilitando o acesso sem passar pelos menus. Um detalhe único revelador de elegância e de alta tecnologia, o logótipo da Lexus na superfície da almofada tátil é retro-iluminado à noite.

9- TECNOLOGIA IMAGINATIVA

Os designers da Lexus criaram um refinado ambiente no habitáculo através, nomeadamente, da integração da subtil iluminação LED. Os LED brancos iluminam a zona de apoios dos pés à frente,

o porta-luvas e os interruptores da consola e também servem como luz de teto, luzes de mapa e luz do porta-bagagens.

Outro exemplo, cada saída de ventilação do UX usa um novo controlo de botão único para a direção e volume do fluxo de ar. Combinando as duas funções num único comando, as aberturas puderam tornar-se maiores, melhorando a sua eficácia e redução de ruido.

As versões Luxury apresentam controlos de ventilação iluminada em LED. A fonte de luz LED de cada comando é alimentada sem fios usando a ressonância eletromagnética de duas bobinas que vibram com a mesma frequência. Utilizando o mesmo princípio de design dos grupos óticos traseiros do Lexus LC, os LED das saídas de ventilação utilizam óticas de espelho para criar o efeito de profundidade de iluminação flutuante, embora o elemento refletor tenha apenas 3 mm de espessura.

10- VERSATILIDADE GRAÇAS A UM CONCEITO DE INTERIOR IMAGINATIVO

O conceito geral do interior do UX é adequado para facilitar a exploração urbana. A distância entre eixos de 2640 mm contribui para um rolamento suave e estável e para aumentar o espaço do habitáculo. O comprimento de 4495 mm e o melhor diâmetro de viragem do segmento (10,4 m) ajudam a tornar o Lexus UX fácil de manobrar e prático de estacionar.

São vários os factores que simplificam as entradas e saídas, incluindo a colocação ideal do ponto da anca, um perfil de corte na embaladeira abaixo das portas e a forma do assento dos bancos. Para armazenar pequenos objetos, o UX oferece a maior caixa de consola da sua classe.

O opcional portão traseiro elétrico e com funcionamento de mãos-livres torna mais fáceis as operações de carga e descarga, o UX e as calhas em alumínio permitem a instalação de uma variedade de suportes de acessórios.

Dependendo da configuração da versão, dos pneus e dos mercados, o UX possui um kit de reparação, pneus run-flat ou pneu sobresselente. Os pneus run-flat de 2ª geração recentemente desenvolvidos são mais silenciosos e confortáveis e permitem que o veículo continue a rodar com um pneu furado a velocidades até 80 km/h durante um máximo de 160 km.

11- TECNOLOGIA IMERSIVA NA PONTA DOS DEDOS

O Lexus UX está dotado do que de mais recente existe em multimedia e tecnologia de navegação na marca. O ecrã EMV (Electro Multi Vision) de 7 polegadas é de série e está disponível um maior, EMV de 10,25 polegadas, com o sistema Lexus Navigation.

O Lexus Premium Sound System de série pode reproduzir os formatos de áudio digital de maior resolução (WAV, FLAC, ALAC e OGG Orbis) a partir de um dispositivo USB, transmitindo mais dados musicais do que um CD. As entradas USB duplas no banco traseiro permitem que os passageiros usem e recarreguem os seus smartphones ou tablets.

O sistema de 6 altifalantes de série e o sistema de topo com 8 altifalantes, opcional, usam diafragmas de altifalante de carvão de bambu para reduzir peso e produzir vozes de sonoridade natural e melhores sons de frequências médias. Ambos os sistemas criam um ambiente sonoro mais realista usando tweeters (altifalantes de agudos) montados nas laterais do painel de bordo e

refletindo o som a partir do para-brisas. O sistema de 8 altifalantes adiciona um tweeter central, um subwoofer (altifalante de graves) montado na bagageira e um amplificador mais potente.

O sistema de som Mark Levinson Premium Surround – exclusivo neste segmento - usa 13 altifalantes, um amplificador de 8 canais Classe D de baixa distorção 668W, Quantum Logic Surround Sound e tecnologia ClariFi ™ 2.0 para proporcionar uma imersiva experiência de som de concerto no UX.

12- UMA ESTRUTURA SÓLIDA COMO BASE

A Lexus instilou o UX com uma sensacional combinação de agilidade de comportamento e rolamento confortável, suave e silencioso que os clientes urbanos irão apreciar. A chave para alcançar esse equilíbrio foi a construção do UX em torno da plataforma de Arquitetura Global GA-C de elevada rigidez. O uso extensivo de aço de elevada rigidez, de adesivos de alta resistência e soldadura de parafusos a laser resulta numa estrutura altamente rígida, uma base essencial para alcançar o comportamento dinâmico e um luxuoso conforto de rolamento.

Usando alumínio para as portas laterais, flancos e capot e material compósito para a porta da bagageira, o UX tem o mais baixo centro de gravidade de qualquer veículo da sua classe (594 mm). O resultado é uma sensação de condução segura e ágil normalmente associada a hatchbacks mais baixos e dinâmicos. Uma estrutura anelar única em torno da abertura do porta-bagagens e atrás dos bancos traseiros aumenta a rigidez torsional para melhorar a proteção em caso de colisão, melhorar o comportamento e reduzir o ruídos e vibrações.

Os sistemas de suspensão dianteira MacPherson e traseira multibraços, ambos montados em subestruturas, foram especialmente afinados para proporcionar uma combinação de agilidade e

conforto em ruas urbanas de piso bem desgastado. Detalhes cuidadosamente estudados, como a qualidade do óleo do amortecedor, os vedantes do óleo e o controlo de atrito nos amortecedores causam um significativo impacto positivo na qualidade do rolamento.

Uma cinta de suporte superior aumenta a rigidez torsional do compartimento do motor e a cremalheira da direção é aparafusada diretamente na subestrutura, sem buchas de borracha, para melhorar a resposta da mesma.

A Assistência Ativa em Curva (ACA), uma função integrada no Controlo de Estabilidade do Veículo (VSC), ajuda o veículo a seguir a trajetória desejada pelo condutor em curva aplicando algum controlo de travagem nas rodas interiores à mesma, suprimindo a tendência de subviragem. Como benefício, o UX curva com maior precisão ao mesmo tempo que mantém a estabilidade.

13- UMA SUSPENSÃO QUE SE ADAPTA ÀS SUAS NECESSIDADES

A versão mais recente da Suspensão Variável Adaptativa Lexus (AVS), estreada no topo de gama LC Coupé, está disponível no UX, nas versões F SPORT e Luxury. O novo sistema AVS diminui os movimentos transversais da carroçaria em curva e aumenta o conforto de rolamento em ruas urbanas irregulares.

O AVS usa solenóides de controlo linear para variar as quantidades de fluido de amortecimento para se adiantar à ação do êmbolo do amortecedor. Assim, o sistema pode variar o amortecimento da suspensão em 650 níveis, tornando sua intervenção evidente para os ocupantes do veículo.

Com base nas solicitações da direção, da taxa de deriva e dos sensores G lineares, o sistema AVS ajusta continuamente a força de amortecimento para minimizar o rolamento da carroçaria em curva, mantendo o melhor contacto dos pneus e o conforto sobre qualquer tipo de superfície. A força de amortecimento é reduzida a baixas velocidades e aumentada a altas velocidades. As funções integradas - incluindo o Controlo de Postura de Rolamento, o Controlo Anti-mergulho, o Controlo de Repercussão e o Controlo de Deteção de Maus Pisos -, adaptam o desempenho do sistema AVS a todas os tipos de superfícies de estrada e à dinâmica de condução.

O condutor pode definir o desempenho de amortecimento usando o comando Seletor do Modo de Condução. Quando o modo Eco, Normal ou Sport S é selecionado, ou quando o modo Custom é selecionado com o ajuste do chassis em NORMAL, a força de amortecimento permanece inalterada para manter o equilíbrio ideal entre conforto de condução, resposta da direção e rolamento estável.

Ao selecionar o modo Sport S + ou Custom com a configuração do chassis em SPORT, o modo de controlo da força de amortecimento alterna para as configurações de amortecedores mais firmes para proporcionar uma sensação de condução mais dinâmica.

Além disso, usando o Controlo Cooperativo do Sistema de Pré-colisão, o sistema AVS aumenta instantaneamente a força de amortecimento para limitar a inclinação ou adornar do veículo quando o computador de apoio da direção determina que existe a possibilidade de o condutor virar rapidamente para evitar uma colisão. O Controlo Cooperativo VSC aplica o amortecimento adequado em resposta ao deslizamento lateral do veículo e às mudanças no atrito da superfície da estrada, ajudando a manter a eficácia do sistema VSC.

14- DIREÇÃO PRECISA E MÚLTIPLAS OPÇÕES DE JANTES

O sistema de direção assistida elétrica com uma nova, compacta e altamente rígida coluna de assistência garante um comportamento com resposta imediata e precisa às solicitações do condutor e proporciona uma excelente sensação da direção.

Uma nova coluna de direção com regulação elétrica em altura e profundidade está disponível para as versões UX equipadas com bancos dianteiros reguláveis eletricamente. Além disso, nas versões com função de memória, a entrada e saída do veículo são facilitadas com os controlos de afastamento automático/retorno automático vinculados ao cinto de segurança do condutor e ao comutador start/stop do motor ou ao comutador de potência híbrida. Usando o interruptor respetivo, o mecanismo de regulação em altura pode subir ou descer o volante, avançar ou recuar igualmente num curso de 40 mm.

As aerodinâmicas jantes de liga leve de 17 x 6,5 polegadas, de série, têm pneus 215/60 R17 para todas as estações. As opcionais jantes de liga leve de 18 polegadas estão dotadas de pneus 225/50 RF18 95V. As versões F SPORT estão disponíveis com pneus de verão de elevado rendimento.

15- UX 250h: NOVA GERAÇÃO DO LEXUS HYBRID DRIVE

O UX 250h é equipado com a nova geração do sistema de propulsão Lexus Hybrid Drive. Com uma potência total de 178 cv, o UX 250h combina alta eficiência na utilização de combustível com uma experiência de condução suave, natural e sensível.

O novo motor de quatro cilindros em linha de 2,0 litros do UX é um dos motores mais eficientes da sua classe, graças à revolucionária cama de válvulas produzida através de laser e a sua elevada taxa de compressão (13:1), à injeção de combustível D4-S que combina injeção direta e indireta para atingir combustão de alta velocidade, à temporização variável inteligente das válvulas com atuador elétrico na admissão (VVT-iE) que aumenta a resposta enquanto reduz emissões.

Uma bomba de óleo de capacidade continuamente variável e um sistema de refrigeração variável com uma bomba de água elétrica contribuem para uma baixíssima fricção interna, otimizando ainda mais o desempenho do motor e a eficiência de combustível. O sistema também garante um aquecimento mais rápido do habitáculo em dias frios e um aquecimento mais rápido quando o ar condicionado é ligado.

A recirculação do calor dos gases de escape permite que o aquecimento rápido do motor reduza as emissões, enquanto um filtro de partículas de gasolina fornece uma altamente eficiente remoção de material particulado para pode estar conforme com as regulamentações EURO6d PN (número de partículas).

O sistema híbrido do UX combina este novo motor com dois motores elétricos através de um transeixo híbrido de nova geração que é mais compacto, mais leve e com menor fricção interna, do que nos anteriores sistemas híbridos da Lexus. A Unidade de Controle de Potência (PCU) é mais potente ainda que 20% menor e 10% mais leve.

A otimização do nível de assistência do motor elétrico e das rotações do motor produz uma sensação de aceleração linear sem que o motor funcione em altas rotações. A velocidade das rotações do motor é sincronizada com a velocidade do veículo para criar uma sensação de aceleração imediata e contínua.

O novo transeixo monta os motores geradores elétricos (MG1 e MG2) coaxialmente em vez de em linha. O conjunto resultante é menor e mais leve reduzindo as perdas por atrito em 25%. Além disso, o MG2 é agora um motor de rotações mais altas, proporcionando melhor desempenho e eficiência.

O recurso Sequencial Shiftmatic proporciona uma imediata força de travagem do motor em seis etapas com uma sensação de passagens de caixa semelhante à de uma transmissão manual, dispondo de patilhas para executar as mudanças no volante ou através da posição S na alavanca do seletor de velocidades.

A velocidade a que o sistema híbrido pode desligar o motor a gasolina, como em longas descidas, aumentou para 115 km/h.

A nova bateria compacta e leve de hidretos metálicos de níquel (NiMH) e o compacto sistema de arrefecimento estão localizados debaixo do banco traseiro, dando o seu contributo para o baixo centro de gravidade do veículo.

16- TRAÇÃO ÀS QUATRO RODAS E-FOUR

O UX 250h está disponível com tração dianteira ou tração às quatro rodas elétrico E-Four.

O sistema de tração às quatro rodas E-Four usa um motor gerador elétrico específico independente integrado no eixo traseiro. A distribuição de potência entre os eixos dianteiro e traseiro é otimizada automaticamente por meio do Controlo de Estabilidade do Veículo (VSC) na aceleração, em curva ou sobre superfícies escorregadias. O sistema E-Four assegura uma condução estável em subidas íngremes ou estradas cobertas de neve com menor consumo de combustível do que um sistema convencional de tração às quatro rodas que emprega um dispositivo de divisão de energia e eixo de transmissão. O E-Four faz mais do que auxiliar a tração em condições escorregadias: o sistema pode melhorar ativamente a estabilidade ajustando a potência que chega às rodas traseiras para ajudar a corrigir situações de sobreviragem ou de subviragem.

17- UX 200: TRANSMISSÃO INOVADORA JUNTA-SE A MOTOR ULTRA EFICIENTE

O UX 200 (Não disponível em Portugal) equipa o mesmo motor de quatro cilindros em linha de 2,0 litros com 171 cv e um nova transmissão continuamente variável (D-CVT).

18- SELETOR DO MODO DE CONDUÇÃO

Tanto o UX 200 como o UX 250h Hybrid estão equipados com o Seletor de Modo de Condução da Lexus que permite que o condutor adapte a experiência de condução optando entre três diferentes modos.

O modo Normal proporciona um equilíbrio ideal entre o desempenho de condução e a eficiência de combustível; O modo ECO maximiza a economia de combustível em todas as condições da condução, suavizando a resposta do acelerador e moderando o funcionamento do ar condicionado; O modo Sport proporciona uma resposta mais rápida do acelerador e uma resposta mais direta da direção.

Nas versões Luxury e F SPORT equipadas com AVS estão disponíveis cinco modos de condução diferentes: Normal, ECO, Sport S, Sport S + e Custom.

19- TECNOLOGIA DE SEGURANÇA E ASSISTÊNCIA À CONDUÇÃO

Os modelos UX são equipados com oito airbags: airbags para condutor e passageiro dianteiro; airbags de joelhos do condutor e do passageiro dianteiro; airbags laterais montados no banco do condutor e do passageiro dianteiro e airbags de cortina laterais à frente e atrás.

O Lexus Safety System+ inclui Cruise Control Adaptativo sem Restrição de Velocidade, Sistema de Segurança de Pré-Colisão (PCS) com Deteção de Peões, Assistência à Manutenção da Faixa de Rodagem com Alerta de Saída de Faixa com Assistência da Direção, Sistema de Reconhecimento de Sinais de Trânsito (RSA), Sistema de Máximos Adaptativo (AHS) e Sistema de Máximos Automático (AHB).

A Travagem de Pré-Colisão (PCS) atua em conjunto com o Cruise Control Adaptativo. O sistema pode operar em relação a um veículo à sua frente que esteja a deslocar-se a velocidades

entre os 10 e os 180 km/h. O Cruise Control de Radar Dinâmico com Reconhecimento de Sinais de Estrada (RSA) pode redefinir rapidamente a programação da velocidade do veículo de acordo com as informações de limite de velocidade reconhecidas pelo RSA.

O PCS usa uma câmara para fazer o reconhecimento de peões em situações de pouca luz e a capacidade do seu radar foi ampliada para permitir a deteção de ciclistas durante o dia. (nos mercados onde o PCS não está disponível o UX é equipado de fábrica com o sistema de cruise control convencional).

O UX é capaz de seguir o carro que o precede a baixas velocidades, incluindo em situações de trânsito em para-arranca, até velocidades a rondar os 30 km/h. Desta forma o condutor do UX pode guiar de modo mais tranquilo em situações que são normalmente irritantes e cansativas, ao mesmo tempo que conta com mais uma medida de segurança.

A Assistência de Rastreamento de Faixa utiliza a direção assistida eletricamente para ajudar a manter o veículo centralizado na sua faixa de rodagem. O Sistema de Alerta de Mudança de Faixa de Rodagem deteta não apenas marcas amarelas e brancas na estrada como também os lados da estrada.

Existe ainda um conjunto de sistemas de Alerta de Assistência ao Estacionamento que podem detetar veículos que se aproximam lateralmente e veículos estáticos estacionados à frente (FCTA) e atrás (RCTA) do UX. Este sistema mais avançado prevê funcionalidades adicionais para uma superior segurança. O condutor é alertado de potenciais riscos através de imagens da câmara digital exibidas no ecrã central e avisos sonoros.

O sistema de apoio de travão de estacionamento permite detetar a aproximação de objetos em movimento à frente ou atrás do veículo. Se houver um risco de colisão durante a manobra de estacionamento, os alertas e o controlo de travagem são acionados.

20- UX F SPORT

O pacote F SPORT está disponível tanto para o UX 200 como para o UX 250h.

A transformação em F SPORT inclui um design de grelha exclusivo com um padrão de malha criado por peças individuais em forma de L. O exclusivo para-choques dianteiro F SPORT possui grandes biséis nos faróis de nevoeiro com molduras cromadas em forma de L e o mesmo padrão de malha da grelha. O revisto para-choques traseiro e as aplicações em negro-jato nas molduras dianteiras e traseiras completam o visual do F SPORT.

Duas das 13 cores exteriores disponíveis, F White e Sapphire Blue, são exclusivas do F SPORT.

Os recursos interiores exclusivos do F SPORT incluem bancos dianteiros desportivos feitos com uma técnica de espuma integrada desenvolvidos pela primeira vez para os modelos Lexus F, que melhoram a sujeição dos corpos dos seus ocupantes. Com este processo, o estofo é colocado no molde e é então preenchido com espuma para completar o banco num processo único. Os bancos dianteiros especiais do F SPORT têm regulação elétrica de 8 vias e ajuste lombar, além de regulação manual para a frente e para trás dos encostos de cabeça.

O F SPORT conta com um ecrã LCD TFT maior, de 8 polegadas, que varia dependendo da motorização (gasolina ou híbrida) e do modo de condução selecionado. Apenas no F SPORT, o anel do mostrador é móvel (estreado no superdesportivo Lexus LFA e também incluído no coupé premium LC), permite que o conteúdo exibido seja facilmente alterado. Se o condutor premir um

comutador no volante o anel desloca-se para a direita e amplia a exibição de informações múltiplas.

O volante F SPORT revestido em pele, a alavanca da caixa de velocidades com acabamento também em pele, o apoio para o pé em alumínio e os pedais em alumínio também fazem parte desta versão.

O UX F SPORT pode ser equipado com uma versão especialmente regulada para o UX do sistema de Suspensão Variável Adaptativa (AVS) de elevado desempenho, que se estreou nos topos de gama Lexus LC e LS. O sistema aumenta a força de amortecimento para minimizar o rolamento da carroçaria em curva ou na mudança de faixa de rodagem e reduz a força de amortecimento na condução em linha reta, a fim de preservar a qualidade de rolamento.

A afinação específica de suspensão F SPORT inclui molas e barras estabilizadoras específicas, além de um amortecedor traseiro de alto rendimento para um mais refinado rolamento. As jantes de liga leve de 18 polegadas com cinco raios duplos, exclusivas do F SPORT, são ainda mais rígidas do que as jantes de série do UX, contribuindo para ser mais responsivo e uma superior agilidade no comportamento.

A experiência de condução do UX F SPORT pode ser melhorada com o Controlo Ativo de Som (ASC) que gera o efeito acústico das passagens de caixa - para cima e para baixo - de uma transmissão automática com engrenagens. Uma função adicional Sonic Interaction Design (SID) ajusta o som que o veículo faz quando é conduzido no modo Sport S+ (S + Sound).

21- ESPECIFICAÇÕES

Pesos e Dimensões			**UX 200 FWD**	**UX 250h FWD**	**UX 250h E-Four**
Dimensões	Comprimento	mm	4495		
	Largura (s/ espelhos)	mm	1840		
	Altura*[1]	mm	1520*[2] - 1540*[3]		
Distância Entre-Eixos		mm	2640		
Vias	Frente	mm	1560*[4] - 1550*[5]		
	Traseira	mm	1560*[4] - 1550*[5]		
Espaço para a cabeça efetivo	Frente	mm	65		
	Traseira	mm	55		
Espaço para pernas efetivo	Frente	mm	1068		
	Traseira	mm	841.5		
Espaço de ombros	Frente	mm	1398.4		
	Traseira	mm	1344		
Espaço de anca	Frente	mm	1367.6		
	Traseira	mm	1329.2		
Interior	Comprimento	mm	1830		
	Largura	mm	1518		
	Altura	mm	1170.9 - 1145.8*[6]		
Distancia Par	Frente à Traseira	mm	870		
Capacidade		lugares	5		
Projeção	Frente	mm	970		
	Traseira	mm	885		
Coeficiente Aerodinâmico			0.33		
Altura mínima ao solo (Tara)		mm	160		
Ângulo de ataque		graus	14		
Ângulo de saída		graus	25		
Tara	Frente	Min. - Max. (EC/ ECE) kg	890 - 920	925 - 955	930 - 960
	Traseira		570 - 620	615 - 665	670 - 720
	Total		1460 - 1540	1540 - 1620	1600 - 1680
Peso Bruto		kg	1980	2110	2110
Depósito combustível	Capacidade	L	47	43	43

Motor			**UX 200 FWD**	**UX 250h FWD**	**UX 250h E-Four**
Cilindros			4-cylinders, em linha		
válvulas			16-Valve, DOHC, VVT-iE (admissão), VVT-i (escape)		
Diâmetro x Curso		mm	80.5 x 97.6		
Cilindrada		cm^3	1987		
Taxa de Compressão			13.0 : 1	14.0 : 1	14.0 : 1
Sistema de injeção			EFI, D-4S		
Admissão			Atmosférico		
Norma			EURO6d, EURO6		
Combustível			Gasolina		
Octanas (Recomendado)		RON	95 ou mais		
Potência Max.	EEC	kW/rpm (ps/rpm)	126/6600 (171/6600) *Target	107/6000 (146/6000) *Target	107/6000 (146/6000) *Target
Binário Max.	EEC	Nm/rpm (kg-m/rpm)	205/4800 (20.9/4800) *Target	180/4400 (18.4/4400) *Target	180/4400 (18.4/4400) *Target
Consumo de combustível	OBJETIVO ciclo combinado (NEDC correlacionado)	L/100km	5.6*[4], 5.8*[5, 14]	4.1*[4], 4.3*[5, 14]	4.5*[4], 4.8*[5, 14]
Emissões CO_2		g/km	132*[4], 138*[5, 14]	96*[4], 102*[5], 103*[10]	106*[4], 113*[5], 114*[10]

Motor Gerador Elétrico			**UX 200 FWD**	**UX 250h FWD**	**UX 250h E-Four**
Tipo de Motor	Frente			Motor síncrono de magneto permanente	
Potência Max.	Frente	kW (ps)		80 (109)	80 (109)
Binário Max.	Frente	Nm (kg-m)		202 (20.6)	202 (20.6)
Bateria Híbrida					
Tipo de bateria				Ni-MH	Ni-MH
Voltagem Nominal		V		216	216
Número de Células				180	180
Potência Combinada					
Potência Max. Total*[7]		kW (ps)		130 (178)	130 (178)

Performance			**UX 200 FWD**	**UX 250h FWD**	**UX 250h E-Four**
Velocidade Máx.*[8]		km/h	190	177	177
Aceleração*[8]	0 to 100 km/h	sec.	9.2	8.5	8.7
	80 to 120 km/h	sec.	6.6	6.3	6.5

Chassis			**UX 200 FWD**	**UX 250h FWD**	**UX 250h E-Four**
Transmissão	Tipo		D-CVT	E-CVT	
Tração			Frente	Frente	4x4 (E-Four)
Transmissão Rácios	1ª		3.377		
	Rácio Correia (Ratio velocidade)*[9]		2.236 a 0.447		
	Marcha-atrás		3.136		
Rácio de redução do motor				3.062	3.062
Rácio diferencial (Frente / Traseiro)			4.014 / -	3.605 / -	3.605 / 10.487
Tipo de Travões	Frente		Discos Ventilados		
	Traseira		Disco		
Dimensão dos Travões	Frente	Diâmetro / Grossura mm	305 / 28		
	Traseiro		281 / 12		
Travão de mão elétrico – Tipo de controlo e localização			Botão Elétrico, Painel de Instrumentos		
Tipo de Suspensão	Frente		Estrutura MacPherson		
	Traseira		Wishbone Duplo		
Batente a Batente (direção)			2.76		
Raio Min. de viragem	Passeio a passeio	m	5.2		
	Parede a parede	m	5.6		
Tipo de direção assistida			Elétrica (EPS)		

*1: Em vazio
*2: Com barras de tejadilho / Sem antena barbatana de tubarão
*3: Com antena barbatana de tubarão
*4: Veículo com pneus 215/60R17
*5: Veículo com pneus 225/50RF18 (Nível Luxury)
*6: Com teto de abrir
*7: A potência total combinada do motor a combustão e elétrico (utilizando a bateria) do sistema híbrido Lexus – Self-charging hybrid. (medições da marca)
*8: Valores de acordo com medições da marca
*9: 2ª a 10ª
*10: Veículo com pneus 225/50RF18 (Nível F SPORT)