NUOVA LEXUS ES HYBRID E LEXUS RC HYBRID

GENNAIO 2019

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

INTRODUZIONE

UN WEEKEND DA EXPERIENTIAL MASTER

Lexus è lieta di darvi il benvenuto qui al Gran Hotel Miramar di Malaga, da dove partirà il nostro viaggio. L'albergo affaccia sul Mar Mediterraneo e sulla spiaggia della Malagueta, e si trova a soli 15 minuti dalla fortezza dell'Alcazaba, dalla baia e dal centro della città.

È in questa pittoresca location che vi invitiamo a scoprire chi è per noi di Lexus un "Experiential Master": un potenziale cliente che vive di esperienze fuori dall'ordinario e che ama condividerle con la famiglia, con gli amici e con i colleghi.

Persone che durante la settimana lavorativa guidano la vettura che rappresenta per loro una scelta razionale, la Lexus ES Hybrid, capace di offrire tutto il comfort e l'eleganza di cui hanno bisogno. Nel weekend, sono a bordo della loro seconda auto la Lexus RC Hybrid.

Allacciate quindi le cinture e iniziate a godervi i meravigliosi panorami del Sud della Spagna a bordo della coupé di lusso RC Hybrid, oppure scegliete un tragitto più lungo avvolti dal comfort della nuova ES Hybrid.

INDICE

2
INTRODUZIONE

LEXUS ES HYBRID

9
NUOVA LEXUS ES HYBRID: STRAORDINARI LIVELLI DI COMFORT ED ELEGANZA

15
UN DESIGN ANCORA PIÚ DISTINTIVO

19
MASSIMO COMFORT

27
LEXUS SELF-CHARGING HYBRID

33
TELAIO E SOSPENSIONI RIVISTI PER IL MASSIMO DELLA MANEGGEVOLEZZA E DEL PIACERE DI GUIDA

39
LEXUS SAFETY SYSTEM+: UNA SICUREZZA COMPLETA CONFERMATA DAI TEST EURO NCAP

43
UN'ESPERIENZA DI ASCOLTO SENZA EGUALI GRAZIE AL SISTEMA MARK LEVINSON PUREPLAY

47
LA PRIMA ES F SPORT DI SEMPRE

53
SPECIFICHE TECNICHE

LEXUS RC HYBRID

61
LEXUS REINVENTA LA SUA COUPÉ SPORTIVA

73
POWERTRAIN SELF-CHARGING HYBRID: UNA MARCIA RAFFINATA, SILENZIOSA ED EFFICIENTE

75
TECNOLOGIE ALL'AVANGUARDIA PER IL MASSIMO DELLA SICUREZZA E DELL'INFOTAINMENT

78
SPECIFICHE TECNICHE

LEXUS ES HYBRID

F SPORT

NUOVA LEXUS ES HYBRID: STRAORDINARI LIVELLI DI COMFORT ED ELEGANZA

- **LEXUS ES, LA BERLINA LEXUS PIÙ VENDUTA AL MONDO**
- **INTRODOTTA PER LA PRIMA VOLTA SUL MERCATO ITALIANO**

Dopo il successo di ben sei generazioni, la berlina di Lexus giunge oggi alla settima edizione con un modello incredibilmente ambizioso. Celebre per il comfort, l'eleganza e i dettagli di lusso, la nuova ES Hybrid affonda le radici nei punti di forza del modello presentando un telaio tutto nuovo che ha consentito di realizzare un design più dinamico e di offrire una performance ulteriormente migliorata.

Ci troviamo di fronte ad una nuova espressione della cifra stilistica di Lexus, un rinnovato impegno nella realizzazione di vetture divertenti da guidare, capaci di trasmettere passione e di ampliare la base di clienti del brand. I clienti Lexus troveranno la nuova ES Hybrid più spaziosa, silenziosa e sicura rispetto al modello uscente, mentre quelli che si avvicinano al brand per la prima volta si troveranno a giudicare una vettura dalla performance straordinaria, con livelli di sicurezza ai vertici della categoria e una maestria artigianale senza rivali nel segmento.

LA STORIA

Lexus ha lanciato nel 1989 la prima generazione della sua ES accanto all'ammiraglia LS. Da allora, la sua popolarità è cresciuta insieme agli straordinari livelli di comfort, alla marcia fluida e coinvolgente e all'intuitività delle tecnologie.

Lexus ha raccolto le testimonianze e le opinioni dei clienti di tutto il mondo, traducendole in affinamenti che sono poi stati collaudati nei test. Oggi ES è la berlina più famosa della gamma Lexus con oltre 2,3 milioni di unità vendute a livello globale.

PRONTA PER L'EUROPA

La settima generazione del modello è anche la prima ad essere introdotta sui mercati dell'Europa Occidentale e Centrale, e sulla scia della nuova LS e della coupé LC il suo intento è portare avanti la rivoluzione stilistica del brand Lexus: uno stile accattivante, reso possibile dall'adozione della piattaforma New Global Architecture - K (GA-K), orientato ai gusti europei, coniugato ad un'esperienza di guida coinvolgente e a una gamma di sistemi di sicurezza completa. La gamma include a livello europeo la ES 300h, dotata di trasmissione Self-Charging Hybrid (l'unica introdotta in Italia), accanto ai modelli benzina ES 200, ES 250 ed ES 350.

Nel 2018, le vendite Lexus in Europa hanno quasi raggiunto le 75.000 unità, un nuovo record che è coinciso con il quinto anno di crescita consecutivo. La nuova berlina ES diventerà un modello chiave per la nuova gamma Lexus, avvicinando il brand al target di vendite pari a 100.000 unità annue in Europa entro il 2020.

UN DESIGN ANCORA PIÚ DISTINTIVO

- **'ELEGANZA PROVOCANTE': UNA FILOSOFIA STILISTICA RESA POSSIBILE DALLA NUOVA PIATTAFORMA GLOBAL ARCHITECTURE-K**
- **UN ABITACOLO CONFORTEVOLE E SPAZIOSO CHE CATTURA IL NUOVO CORSO DEL DESIGN LEXUS**

DESIGN ESTERNO E IL CONCETTO DI 'ELEGANZA PROVOCANTE'

La nuova ES Hybrid è costruita sulla piattaforma New Global Architecture - K (GA-K), un'architettura che ha consentito al brand di esplorare nuovi limiti dinamici per la sua berlina di lusso. La vettura presenta proporzioni nuove: lunga 4975 mm (+65 mm), alta 1.445 mm (-5 mm) e larga 1.865 mm (+45 mm). Il passo di 2.870 mm allungato di +50 mm rispetto alla generazione precedente consente di avere sbalzi più pronunciati (+10 mm all'anteriore e +37 mm al posteriore). Le nuove proporzioni rispecchiano le straordinarie potenzialità dinamiche offerte dalla nuova piattaforma, assicurando alla nuova ES Hybrid un appeal incredibilmente accattivante.

Yasuo Kajino, Chief Designer del progetto ES, descrive il nuovo design come 'eleganza provocante': "ES è da sempre vista come un'elegante berlina di lusso. Con questa nuova generazione abbiamo adottato dettagli più audaci che di certo supereranno le aspettative dei clienti."

La nuova piattaforma GA-K ha consentito l'abbassamento della linea del tetto, fattore che ha permesso al team di Kajino di muoversi in completa libertà nella realizzazione della silhouette, caratterizzata da una forte inclinazione verso il basso che crea una forma incredibilmente fluida e dinamica. All'anteriore la vettura presenta elementi diversi in base al modello: le versioni tradizionali montano eleganti barre verticali che si sviluppano dalla parte centrale della griglia a clessidra, mentre gli allestimenti F SPORT (una premiere per la gamma ES) adottano uno schema di piccole L intrecciate di colore nero che richiama il logo del nostro marchio.

Il design prevede una linea del tetto che scorre veloce verso il posteriore, sottolineando la grande aerodinamica e l'aspetto ben piantato al terreno. La coda della vettura, elegantemente cesellata, sfoggia gruppi ottici a LED che avvolgono i pannelli laterali posteriori e che creano una linea continua percepibile da qualsiasi angolazione. I modelli F SPORT prevedono anche uno spoiler posteriore, un'appendice verniciata di nero e il classico logo F che enfatizzano il design della vettura. Sono disponibili per le versioni tradizionali i cerchi in lega da 17 e 18 pollici, mentre le versioni F SPORT viaggiano su cerchi in lega da 19" simili a quelli della coupé LC.

LEXUS

I colori esterni disponibili sono 12, inclusi i nuovi Ecru e Sunlight Green. La vernice Ecru ricorda la luce che viene riflessa dalla neve fresca, mentre il Sunlight Green è ispirato al riverbero della luce del sole sull'oceano. Per i modelli F SPORT saranno disponibili inoltre i colori Blu Zaffiro e Bianco F SPORT, vernici che rispecchiano le credenziali sportive del modello.

IL FUTURO DEGLI INTERNI LEXUS

Durante la fase di progettazione degli interni, Kajino e il suo team si sono basati sul Lexus Future Interior, un nuovo approccio che coniuga un abitacolo orientato al lato guida con un ampio spazio a disposizione del passeggero. L'attenzione al lato guida è visibile dallo spostamento del display centrale, del pannello strumenti e del Head-Up display in un singolo alloggiamento collocato nel campo visivo del conducente, concedendo al passeggero uno spazio incredibilmente spazioso e confortevole. Quello che Lexus definisce principio "Seat in Control": tutti i controlli sono facilmente raggiungibili, con comodi braccioli regolabili che consentono la gestione dei vari sistemi senza dover allontanare le mani dal volante.

Un ulteriore modo per ridurre le distrazioni ai danni del conducente è l'Head-up display che visualizza le informazioni più importanti sulla base del parabrezza: dotato di una gamma completa di personalizzazioni, il display a colori è il più ampio del segmento. Oltre alle funzionalità di base che prevedono la visualizzazione della velocità, del carburante e della modalità di guida, il display può visualizzare inoltre i limiti di velocità, le segnalazioni da parte del sistema di Avviso mantenimento di carreggiata LTA e le indicazioni del navigatore.

Il comfort di guida è impreziosito anche dalla fruibilità degli strumenti a disposizione del conducente, con un angolo dello sterzo più naturale, una nuova pedaliera e del sedile regolabile in dodici posizioni diverse. Il volante è lo stesso già visto sulla Lexus LS, dotato di una forma ergonomica e rivestimento in legno a seconda dell'allestimento. Sono inoltre disponibili i sedili riscaldati per il lato guida e per il passeggero, accanto ad un sistema di ventilazione che aspira l'aria direttamente dal climatizzatore per ottenere un raffreddamento dell'ambiente in tempi più rapidi.

L'abitacolo diventa inoltre uno spazio in cui la connettività è un concetto centrale con un sistema di navigazione che include servizi connessi. Il navigatore prevede anche un display multimediale di 12,3 pollici e un touchpad con Remote Touch Interface di seconda generazione.

Il comfort dei passeggeri posteriori, uno dei principali punti di forza della gamma ES, risulta ulteriormente migliorato a dispetto della rivisitazione della linea del tetto: un punto dell'anca più basso e un cielo accuratamente lavorato garantiscono uno spazio per la testa ottimale, mentre il passo allungato offre un comodo spazio per le gambe.

La scelta di colori interni prevede diverse opzioni, tra cui una nuova combinazione che rispecchia il concetto di 'eleganza provocante' della nuova ES: l'opzione Rich Cream coniuga una tappezzeria color crema con cielo marrone per assicurare all'abitacolo un aspetto moderno, accogliente e rassicurante. Tra le altre opzioni figurano i colori Nero, Sabbia e Topaz Brown.

MASSIMO COMFORT

- **LA NUOVA ES HYBRID CONFERMA LA STRAORDINARIE CREDENZIALI IN TERMINI DI SPAZIO E TRANQUILLITÀ DI BORDO**
- **NUOVI SEDILI, PROGETTATI PER IL MASSIMO DEL COMFORT E DELLA TENUTA**
- **UNA GUIDA IN TUTTA SERENITÀ GRAZIE ALLA MINUZIOSA LAVORAZIONE DELLE SORGENTI DI RUMORE, DELL'ISOLAMENTO E DELL'ASSORBIMENTO ACUSTICO**

Spaziosità e tranquillità sono due qualità imprescindibili per la gamma ES.

Abbiamo uno spazio interno ai vertici della categoria, evidenziato da una distanza tra punto d'anca della seduta anteriore e posteriore di ben 1.022 mm.

La qualità degli interni è impreziosita dalla particolare attenzione alla progettazione dei sedili, che assicurano il massimo del comfort e della tenuta a prescindere dalla corporatura dell'occupante, e da tutti quegli accorgimenti che hanno consentito di ottenere un abitacolo silenzioso e rilassante.

Lexus sa bene che esiste un filo diretto tra i concetti di silenziosità e qualità, e soprattutto che un ambiente sereno rappresenta uno degli elementi chiave dell'ospitalità **omotenashi**. La nuova ES Hybrid eleva il comfort di bordo grazie all'adozione di tecnologie innovative e di alcuni importanti affinamenti mutuati dall'ammiraglia Lexus LS.

Per ottenere il risultato voluto, Lexus ha concentrato gli sforzi in tre aree chiave: l'adozione di contromisure per eliminare le vibrazioni e le sorgenti del rumore; un eccellente isolamento acustico, per prevenire l'ingresso in auto dei suoni sgradevoli; e l'assorbimento acustico, facendo un uso estensivo di materiali speciali. Il risultato? Un abitacolo accogliente e rilassante come mai era stato progettato in passato.

STORY

LA PERFEZIONE DEI SEDILI: UN PROGETTO DI DESIGN DURATO TRE ANNI

Per realizzare i sedili delle nuova ES Hybrid gli ingegneri Lexus hanno lavorato per ben tre anni, proponendo numerosi prototipi e ottenendo infine un prodotto che consentirà a tutti i clienti di godere appieno della straordinaria esperienza d'acquisto Lexus.

Quando si sale a bordo della nuova ES Hybrid la prima sensazione è quella di ottenere immediatamente la postura ideale. Poi, una volta accomodati a bordo, noterete come la parte lombare venga sostenuta nel miglior modo possibile. Vi sentirete protetti e a vostro agio, quasi come dentro una bolla, a prescindere dalle sollecitazioni.

I sedili della nuova ES Hybrid montano una struttura semplice che prevede una schiuma poliuretanica che avvolge un telaio in acciaio. Abbiamo sviluppato un sedile capace di eliminare le differenze fisiche dei clienti, e ci siamo riusciti incorporando sulla sua superficie delle minuscole cunette che permetteranno ai clienti di adagiarsi perfettamente nella seduta. Abbiamo aggiunto inoltre uno strato laminato, morbido ed incredibilmente sottile, sulla parte superiore di ciascun sedile, che consentirà ai clienti di appoggiare la testa a garanzia della massima comodità e sicurezza.

Durante la fase di progettazione della versione sportiva, il team ha perseguito l'obiettivo di un sedile che offrisse una straordinaria tenuta e la massima funzionalità, oltre ovviamente ad esprimere un carattere maggiormente sportivo. Per farlo si sono ispirati al sedile ideale, quindi a quelli in dotazione sulla Lexus LC. È il Chief Engineer Takeshi Kawano a spiegare il procedimento: "Un modello F SPORT rappresenta l'essenza della guida sportiva, per questo ho sentito l'onere, e l'onore, di dover mettere il cliente nelle migliori condizioni possibili per guidarlo, tanto su strada quanto in pista. Abbiamo testato i sedili in prima persona, e posso assicurarvi che la postura non cambia di un millimetro neanche in curva, con qualsiasi velocità di marcia."

LEXUS
ES

STORY

UN ABITACOLO INCREDIBILMENTE SILENZIOSO

L'ultima generazione della Lexus ES è dotata di un abitacolo incredibilmente silenzioso e tranquillo, il cui sviluppo ha richiesto tre anni di innovazione, di pazienza, di creatività. Come punto di riferimento abbiamo preso l'abitacolo della nostra LS. Ma c'è qualcosa nel silenzio assoluto di uno spazio insonorizzato, come quello di uno studio di registrazione, che può diventare snervante o addirittura soffocante: per quanto la riduzione dei rumori sia un fattore imprescindibile all'interno di un'auto di lusso, il cliente si aspetta comunque di poter godere della musica oppure di una conversazione con gli altri occupanti.

I nostri ingegneri hanno deciso di identificare le sorgenti del rumore implementando dei test in galleria del vento, collaudando la vettura in diverse condizioni e modificando continuamente il posizionamento dei retrovisori, dei tergicristalli e di altre componenti. Una volta identificata la sorgente, ha lavorato per ridurre il volume dell'aria sulla superficie, anche sulla base di pochi millimetri. La seconda fase ha visto l'isolamento delle fessure attraverso cui il rumore avrebbe potuto fare il suo ingresso in auto, ad esempio mediante l'adozione di guarnizioni sul pianale e sul portellone. Infine gli ingegneri si sono concentrati sull'assorbimento dei suoni, con l'adozione di materiali specifici sulla torre della sospensione, sul parafango, sul telaio e altre aree ancora.

Il team di design ha calcolato fattori quali il meteo e le condizioni del manto stradale, molto difficili da considerare quando si progetta un'automobile. È stato un processo impegnativo che ha richiesto moltissima pazienza, ma i risultati hanno consentito di migliorare quello che sembrava già in passato essere un abitacolo perfetto.

LEXUS SELF-CHARGING HYBRID

- **LA NUOVA, QUARTA GENERAZIONE DEL SISTEMA LEXUS HYBRID DRIVE, DOTATO DI NUOVO MOTORE 2.5L, NUOVO DIFFERENZIALE E NUOVA BATTERIA**
- **POTENZA MASSIMA PARI A 218 CV/160 KW E CONSUMI NEL CICLO COMBINATO PARI A 4,4 L/100 KM (NEDC CORRELATO)**
- **SISTEMA DI CONTROLLO PROGETTATO PER OFFRIRE UN'ACCELERAZIONE PROGRESSIVA E FILANTE**
- **NUOVO MOTORE 2.5L DOTATO DELLA MIGLIORE EFFICIENZA TERMICA AL MONDO**

SISTEMA SELF-CHARGING HYBRID DI QUARTA GENERAZIONE

La ES Hybrid monta un sistema ibrido elettrico con tecnologia Self-Charging Hybrid di quarta generazione capace di offrire un'eccezionale efficienza dei consumi, una performance reattiva ed emissioni ai vertici della categoria. La trasmissione coniuga un efficientissimo motore benzina 2.5L, 4 cilindri a ciclo Atkinson a un motore elettrico potente, compatto e leggero. La potenza totale del sistema è pari a 218 CV/160 kW, per un'economia dei consumi nel ciclo combinato che si attesta sui 4,4 l/100 km (NEDC correlato).

Il nuovo motore da 2,5 litri prevede una tecnologia di combustione che concede un'efficienza termica tra le migliori del segmento, riuscendo così a garantire maggiore potenza senza compromettere i livelli di consumi ed emissioni. Tra le caratteristiche che aiutano l'unità ad ottenere risultati tanto eclatanti figurano le nuove porte di aspirazione, nuove valvole e nuove sedi delle valvole lavorate con laser cladding. La pompa dell'olio a capacità variabile, gli iniettori multi-hole, il sistema VVT-iE per le valvole di aspirazione e quello di raffreddamento variabile contribuiscono a loro volta alla straordinaria gestione del calore e della combustione. Il modello ha richiesto la progettazione di ben 60 prototipi e oltre 10 milioni di chilometri percorsi durante la fase di test.

Progettato in maniera specifica per adattarsi alle caratteristiche del motore 2.5L, il nuovo differenziale sfrutta il layout multi-asse dei motori elettrici che rimpiazza il precedente setup coassiale per

LEXUS
HYBRID
DRIVE

ridurre la lunghezza totale del sistema di quasi 30 mm. Il cambio planetario tradizionale lascia il posto a un albero parallelo e a un ingranaggio multi-funzione dotato di un riduttore per la ripartizione della potenza, di uno per il parcheggio e di uno per la retromarcia all'interno di un'unità incredibilmente compatta.

La batteria al nichel-metallo idruro che alimenta il motore elettrico è stata ricollocata sotto i sedili posteriori, una scelta resa possibile dalla riduzione di 120 mm della sua altezza e dall'adozione di un sistema di raffreddamento ancora più compatto. Il riposizionamento della batteria non consente soltanto di incrementare lo spazio all'interno del bagagliaio, ma anche di massimizzare la maneggevolezza della vettura grazie all'ottimale distribuzione dei pesi.

La nuova ES Hybrid presenta nuove caratteristiche che massimizzano il coinvolgimento e la soddisfazione alla guida dei clienti. Il sistema di controllo è stato progettato per offrire un'accelerazione più lineare, consentita dall'allineamento tra i giri del motore e la velocità della vettura ed eliminando quindi quel ritardo della risposta nello scaricare su asfalto la potenza, tipico di alcuni cambi a variazione continua. L'attivazione della modalità di guida Sport migliora ulteriormente l'accelerazione attraverso l'incremento dei livelli di coppia con le velocità meno sostenute, mentre i paddle al volante possono essere utilizzati per innescare sei rapporti 'simulati', a garanzia del massimo controllo della vettura.

F SPORT

TELAIO E SOSPENSIONI RIVISTI PER IL MASSIMO DELLA MANEGGEVOLEZZA E DEL PIACERE DI GUIDA

- **STRAORDINARIO DINAMISMO GRAZIE ALLA NUOVA PIATTAFORMA GA-K CON TRAZIONE ANTERIORE**
- **NUOVO DESIGN DELLE SOSPENSIONI CON SISTEMA DYNAMIC CONTROL SHOCKS E LA PREMIERE MONDIALE DI UNA VALVOLA AUSILIARIA CHE LAVORA A VELOCITÀ RIDOTTA**
- **NUOVO SERVOSTERZO ELETTRICO**
- **TELAIO TESTATO SULLE STRADE EUROPEE**

Il team di ingegneri guidato dal Chief Engineer Yasuhiro Sakakibara si è imposto un obiettivo chiaro: trasformare l'immagine della ES. Questo ha implicato lo spostamento della percezione dei clienti da una vettura conosciuta prevalentemente per il comfort e la silenziosità in un'automobile capace di offrire anche un'eccezionale maneggevolezza e una fluidità di marcia percepibile sia al tatto che all'udito.

Stando alle parole di Yasuhiro Sakakibara, la nuova ES è stata progettata per offrire una performance superiore rispetto ai modelli che la hanno preceduta: "Sapevamo di dover realizzare una vettura reattiva su qualsiasi superficie, e questo sarebbe stato possibile soltanto progettando una base più che solida."

In questo caso la base prende il nome di piattaforma GA-K: un telaio eccezionalmente rigido dotato di una trazione anteriore, la cui rigidità torsionale è paragonabile a quella della piattaforma GA-L con trazione posteriore utilizzata sulla coupé LC e sulla LS. Diverse tipologie di acciaio ad elevata elasticità riducono drasticamente il peso rispetto alle piattaforme utilizzate in passato, mentre gli affinamenti apportati alla nuova sospensione posteriore multi-link, al servosterzo elettrico e al braccio a "V" collocato dietro ai sedili posteriori hanno offerto agli ingegneri la possibilità di mettere a punto la nuova ES con la massima precisione.

Il team che ha lavorato sul telaio è riuscito a concretizzare un senso di piacevole 'predittibilità' dei movimenti, coniugato ad una reattività straordinaria ad ogni input proveniente dal lato guida.

Sospensioni anteriori montante MacPherson

UN SISTEMA DI SOSPENSIONI CHE SI ADATTA ALL'AMBIENTE CIRCOSTANTE

Partendo da una base a dir poco solida, il team di Sakakibara ha potuto delineare un sistema di sospensioni capace di garantire un comfort eccezionale e una straordinaria maneggevolezza, dotandolo di uno schema MacPherson all'anteriore e di un setup Multilink con braccio longitudinale al posteriore e barre stabilizzatrici sulle due estremità.

Yoshiaki Ito, Chief Test Driver, descrive così questa nuova definizione di comfort: "Vogliamo che qualsiasi tipologia di cliente percepisca un controllo completo della nuova ES. Un livello di comfort che vada ben oltre la mera qualità della marcia."

Nonostante il design della sospensione anteriore sia molto simile a quello della ES uscente, il sistema sfoggia oggi una reattività senza precedenti. L'angolo del braccio verticale è stato rivisto per consentirne un allineamento ottimale con il percorso del carico proveniente dalla ruota, migliorando quindi la qualità della marcia, mentre l'incremento dell'angolo di incidenza (+2 gradi) e l'adozione di un braccio longitudinale a terra più lungo (+8 mm) aiutano a massimizzare la stabilità in rettilineo. I nuovi Dynamic Control Shocks sono progettati per reagire ai più impercettibili movimenti della vettura grazie ad una valvola ausiliaria che consente al flusso dell'olio di muoversi in entrambe le direzioni prima di fare il suo ingresso nella valvola principale.

La sospensione posteriore sfoggia invece un design con braccio longitudinale e un setup Multilink che beneficiano dei nuovi Dynamic Control Shocks: il braccio longitudinale, posizionato più in alto, e la dimensione più grande delle boccole assicurano un controllo estremo anche sulle superfici più irregolari. Il maggiore spazio tra i supporti delle boccole stabilizzatrici contribuisce a sua volta alla riduzione del rollio.

La straordinaria precisione degli input provenienti dal volante è assicurata dal nuovo servosterzo elettrico (EPS). Rispetto ad altre vetture in gamma, il setup del nuovo EPS prevede la collocazione del motore ausiliario direttamente sulla cremagliera per offrire una maggiore reattività agli input. Il nuovo layout ha consentito inoltre maggiori possibilità di regolazione, rispettivamente con 30 e 40 millimetri in più in termini di altezza e profondità.

La nuova ES F SPORT monta un nuovo sistema di Sospensioni Adattive Variabili (AVS), spiegato nel capitolo dedicato all'allestimento F SPORT.

Sospensioni posteriori

STORY

INNOVATIVO DESIGN DELLE SOSPENSIONI

L'impegno di Lexus per elevare ulteriormente l'eleganza e il comfort di marcia della nuova ES ha portato a una soluzione ingegneristica senza precedenti: il nuovo Swing Valve Shock Absorber, dotato di una valvola che lavora anche con le velocità ridotte. In poche parole questa valvola assicura una forza ammortizzante con qualsiasi velocità di marcia, anche con il minimo movimento da parte delle ruote e del sistema di sospensioni.

L'efficacia di questo sistema è garantita dal modo in cui il flusso dell'olio viene controllato dalla valvola. L'adozione di questa valvola ausiliaria ne consente il funzionamento anche quando la vettura marcia a velocità ridottissima, azionando la valvola principale soltanto con velocità più sostenute. Il comfort viene quindi garantito con qualsiasi velocità di marcia.

Il team di sviluppo ha progettato inoltre una nuova sospensione posteriore a doppio braccio oscillante le cui componenti sono state installate con la massima accuratezza per garantire la rigidità necessaria per una risposta immediata da parte dello sterzo. Il telaio è stato poi sottoposto a rigorosissimi test in Europa su qualsiasi tipo di superficie, dai tratti urbani ai circuiti da corsa.

FRONT SHOCK ABSORBER
Ammortizzatore a bassa velocità evidenziato in rosso

REAR SHOCK ABSORBER
Ammortizzatore a bassa velocità evidenziato in rosso

EURO NCAP
Lexus ES
BEST IN CLASS 2018
Large Family Car
EURO NCAP
Lexus ES
BEST IN CLASS 2018
Hybrid & Electric
ES

LEXUS SAFETY SYSTEM+: UNA SICUREZZA COMPLETA CONFERMATA DAI TEST EURO NCAP

- **IL MASSIMO DELLE 5 STELLE EURO NCAP E UN PUNTEGGIO AL VERTICE DELLA CATEGORIA SECONDO I NUOVI E PIÙ RIGOROSI CRITERI 2018**
- **PREMIATA NELLE CATEGORIE "LARGE FAMILY CAR" E "HYBRID & ELECTRIC CAR" NEL BEST IN CLASS AWARD DI EURO NCAP 2018**
- **NUOVO SISTEMA LEXUS SAFETY SYSTEM+ CON CYCLIST DETECTION E RICONOSCIMENTO PEDONI NOTTURNO**
- **LEXUS CODRIVE, CON LIVELLO SAE 2 DI ASSISTENZA ALLA GUIDA**
- **SCOCCA AD ELEVATA RIGIDITÀ GARANTITA DALLA NUOVA PIATTAFORMA GLOBAL ARCHITECTURE - K**

I livelli di sicurezza ai vertici della categoria della nuova ES sono stati confermati anche dai test ufficiali del programma di valutazione Euro NCAP: il modello ha ottenuto il massimo delle 5 stelle oltre a uno dei punteggi più alti registrati in base ai nuovi e più severi criteri del 2018 che include la rilevazione dei ciclisti.

Euro NCAP ha inoltre premiato la settima generazione della nuova Lexus ES Hybrid come Best in Class 2018 nelle categorie "Hybrid & Electric" e "Large Family Car".

Fondamentale per l'ottimo risultato ottenuto è la nuova versione del Lexus Safety System+, il pacchetto completo di tecnologie per la sicurezza attiva e passiva sviluppato da Lexus (disponibile di serie su tutti i modelli venduti in Europa Centrale e Occidentale). Lo sviluppo del Lexus Safety System+ dimostra l'impegno di Lexus nella diffusione del sistema non soltanto sugli allestimenti più pregiati ma sull'intera gamma di modelli.

La gamma ES sarà disponibile con il pacchetto Lexus Safety System+. Il pacchetto dispone di nuove caratteristiche progettate per prevenire

D
80
80

e ridurre le possibilità di collisione a qualsiasi velocità di marcia per tutti gli occupanti. Tra le nuove funzioni del sistema di pre-collisione si aggiunge il sistema di riconoscimento ciclisti. Il sistema di rilevamento pedoni si arricchisce invece della funzione di riconoscimento notturno grazie agli affinamenti apportati in termini di sensibilità e raggio d'azione del radar.

La combinazione tra il Cruise Control Adattivo (DRCC) e il sistema di Avviso mantenimento di carreggiata (LTA) corrisponde al Livello 2 di guida automatizzata definito dalla Society of Automotive Engineers, un modo per massimizzare la sicurezza a bordo garantendo comunque al conducente il controllo totale della vettura.

Altra caratteristica innovativa sono i fari abbaglianti adattivi a due stadi. Il sistema oltre ad accendere e spegnere i fari abbaglianti automaticamente per il guidatore, dispone di 24 LED che forniscono un'illuminazione impeccabile grazie al controllo separato di ogni singola fila di LED, assicurando un controllo dell'illuminazione superiore, senza però disturbare la marcia delle altre vetture presenti in carreggiata.

La nuova ES assicura inoltre straordinari livelli di sicurezza passiva garantiti dalla qualità della nuova piattaforma GA-K (Global Architecture - K). All'interno gli occupanti sono protetti invece da un totale di 10 airbag.

mark levinson
2
1
SET

UN'ESPERIENZA DI ASCOLTO SENZA EGUALI GRAZIE AL SISTEMA MARK LEVINSON PUREPLAY

- **SISTEMA MARK LEVINSON PUREPLAY CON 17 ALTOPARLANTI: UN'ESPERIENZA SONORA SENZA PRECEDENTI**
- **UN IMPIANTO PROGETTATO CON LA MASSIMA PRECISIONE E DOTATO DI ALTOPARLANTI ALL'AVANGUARDIA**
- **IL PRIMO IMPIANTO MARK LEVINSON PUREPLAY NEL SETTORE AUTOMOTIVE**
- **IMPIANTO PIONEER CON 10 ALTOPARLANTI PROGETTATO SPECIFICAMENTE PER GLI INTERNI DELLA NUOVA ES HYBRID**

Insieme alla Lexus ES farà il suo esordio il sistema Mark Levinson PurePlay con 17 altoparlanti capace di creare un'esperienza sonora naturale e coinvolgente.

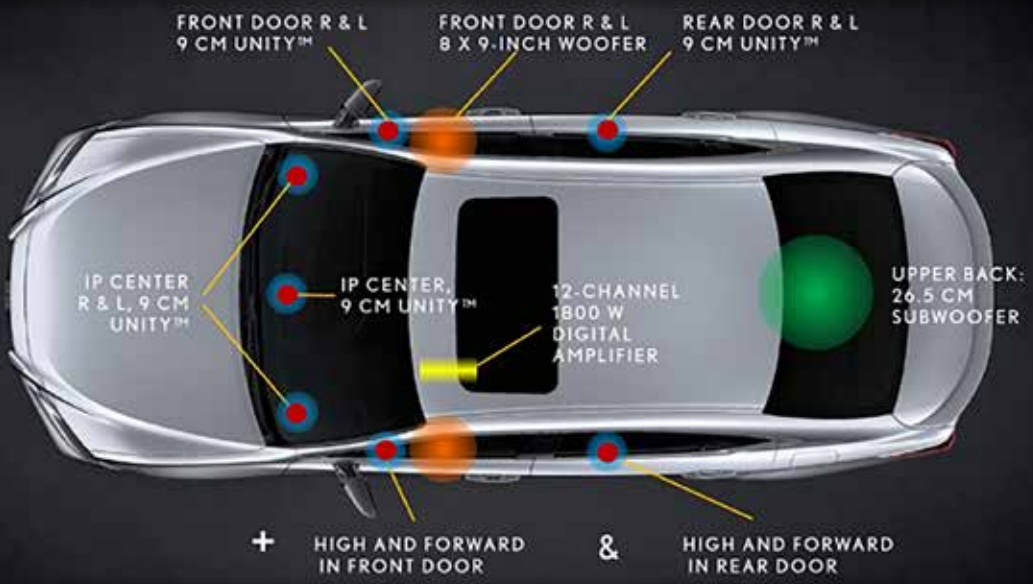
La PurePlay immersion si basa su di un approccio creativo multiplo, sperimentale e all'avanguardia che garantisce agli impianti Mark Levinson un design audace in grado di assicurare una perfetta integrazione all'interno degli abitacoli dei modelli Lexus. Una minuziosa messa a punto coniugata ad una straordinaria qualità di decompressione che permette di non perdere la qualità originale del suono.

Gli altoparlanti sono posizionati in maniera strategica all'altezza delle spalle degli occupanti, arricchendo l'acustica e creando una sinergia assoluta. L'intelligente collocazione degli altoparlanti risulta in un timbro sonoro che calibra alla perfezione le frequenze medie e quelle più alte, creando zone di ascolto diverse per i vari passeggeri, permettendo di personalizzare la propria esperienza sonora.

Gli interni ultra-silenziosi della nuova ES offrono l'ambiente ideale per apprezzare la qualità di questo impianto. Mark Levinson è stato coinvolto sin dalle primissime fasi di questo nuovo programma di sviluppo, in maniera tale che il suo contributo assicurasse la migliore qualità acustica.

Gli altoparlanti, due in più rispetto alla ES uscente, includono 14 Unity™ da 90 mm collocati in sette punti dell'abitacolo, dal quadro strumenti fino alla parte alta delle portiere, andando così ad avvolgere tutti gli occupanti della vettura.

MARK LEVINSON PUREPLAY



Il posizionamento degli altoparlanti all'altezza delle spalle arricchisce l'acustica dell'impianto creando una sinergia assoluta. La loro collocazione assicura una fantastica consistenza sonora tra gli speaker e i tweeter, quasi creando due ambienti sonori per gli occupanti dei sedili anteriori e per i passeggeri posteriori. Ciascun occupante sarà quindi avvolto dal suono, per un'esperienza d'ascolto totale in tutti gli angoli dell'abitacolo.

Il sistema monta inoltre due woofer da 9" di forma ellittica e un potente subwoofer da 265 mm dietro i sedili posteriori, il più grande mai installato su un modello Lexus. Notevole anche l'attenzione al dettaglio, con le griglie degli altoparlanti rifinite con una trama che richiama le venature di una foglia.

Mark Levinson si avvale inoltre delle tecnologie più innovative per ottenere una performance sonora di qualità assoluta con consumi energetici ridotti. Tra queste figurano il nuovo sistema Quantum Logic Surround, che aiuta a realizzare un ambiente acustico completo ed accurato e una definizione audio senza eguali. Il sistema beneficia inoltre della tecnologia ClariFi 2.0, per una resa acustica simile a quella del pezzo originale, soprattutto in presenza di musica proveniente da sorgenti di bassa qualità come i file compressi.

Tecnologia a parte, l'orecchio umano resterà sempre uno strumento imprescindibile: per questo l'impianto è stato messo a punto dai migliori esperti di acustica, il cui talento ha consentito al suono di regalare agli ascoltatori l'autentica emotività della musica.

IMPIANTO PIONEER

La nuova ES Hybrid offre inoltre la scelta di un sistema audio con 10 altoparlanti progettato da Pioneer. L'impianto integra numerose tecnologie studiate per offrire una riproduzione accurata proveniente da qualsiasi sorgente audio, creando un'esperienza sonora capace di rendere ancora più piacevole il tempo a bordo della nuova ES.

L' elaborazione del segnale assicura una qualità da Compact Disc anche dai file MP3 originali, con un'acustica assolutamente chiara anche se riprodotta a basso volume.

Il sistema monta altoparlanti CST da 9 mm collocati ai lati della plancia, tra cui un tweeter e un altoparlante mid-range. Una sorgente unica è stata invece adottata per riprodurre la fascia medio-alta di frequenze, assicurando il massimo realismo alle voci, quasi il cantante fosse di fronte all'ascoltatore.

L'angolazione degli altoparlanti riesce a creare un ambiente acustico ricco e dinamico, con un suono che arriva alle orecchie dell'ascoltatore tanto in maniera diretta quanto riflesso dai cristalli delle portiere, per un effetto tridimensionale, ampio e profondo.

F SPORT

LA PRIMA ES F SPORT DI SEMPRE

- **IL PRIMO ALLESTIMENTO F SPORT DELLA GAMMA ES**
- **ESCLUSIVI DETTAGLI ED EQUIPAGGIAMENTI SPORTIVI**
- **INSERTI ISPIRATI ALLA LAVORAZIONE DELLE KATANA GIAPPONESI**
- **SISTEMA DI SOSPENSIONI ADATTIVE VARIABILI E MODALITÀ DI GUIDA SPORT S E SPORT S+, PER UN'ESPERIENZA DI GUIDA ANCORA PIÙ COINVOLGENTE**

La settima generazione di ES è anche la prima della gamma a offrire un allestimento F SPORT, dotato di esclusivi elementi stilistici interni ed esterni, di equipaggiamenti dedicati e di esclusive colorazioni per i cerchi in lega.

Oltre al look più sportivo, l'allestimento F SPORT si distingue anche per la particolare messa a punto del telaio e per le Sospensioni Adattive Variabili (AVS), affinamenti che assicurano al cliente un'esperienza di guida ancora più coinvolgente senza inficiare in alcun modo i proverbiali livelli di comfort e ed eleganza che da sempre contraddistinguono la gamma ES.

DETTAGLI E INSERTI ESCLUSIVI

Gli allestimenti F SPORT sfoggiano diversi dettagli sportivi che sottolineano il baricentro ribassato e il look moderno della vettura, tra cui lo schema tratteggiato di colore nero per la griglia anteriore che richiama la forma degli angoli anteriori.

I modelli F SPORT prevedono anche uno spoiler posteriore, un'appendice verniciata di nero e il classico logo F che enfatizzano il design della vettura.

Le versioni F SPORT viaggiano su cerchi in lega da 19" simili a quelli della coupé LC. Per questi modelli saranno disponibili inoltre i colori Blu Zaffiro e Bianco F SPORT, vernici che rispecchiano le credenziali sportive del modello.

Per garantire un aspetto completamente diverso agli interni dei modelli F SPORT si è deciso di sviluppare un nuovo rivestimento metallico, una premiere assoluta per il brand Lexus, ispirato alla forgiatura delle spade giapponesi tradizionali, il materiale Hadori (per approfondimenti leggere il paragrafo dedicato). Il volante e la leva del cambio sono rivestiti con pelle traforata, mentre la pedaliera in alluminio sottolinea la sportività dell'allestimento. Altra esclusiva dell'allestimento F SPORT è la tappezzeria in pelle disponibile nella colorazione Flare Red.

SPORT

F SPORT: CONTROLLI DEDICATI ALLA GUIDA SPORTIVA

A garanzia di una performance dinamica superiore i modelli F SPORT saranno disponibili con un sistema di Sospensioni Adattive Variabili (AVS) simile a quello in dotazione della coupé LC. Il sistema monta ammortizzatori regolabili su ciascuna ruota con ben 650 livelli relativi alla forza di controllo, per assicurare al cliente il controllo totale della vettura su qualsiasi superficie.

Il funzionamento degli ammortizzatori viene adattato in base alle informazioni provenienti dai sensori che misurano le forze lineari e verticali, la velocità della vettura, l'angolo dello sterzo, l'imbardata e la pressione del cilindro principale, coniugandole alle informazioni provenienti dai computer che controllano il motore e lo slittamento del veicolo.

Altri elementi esclusivi dell'allestimento F SPORT sono la modalità Sport S e Sport+, per ottenere una maggiore risposta da parte del motore e della trasmissione, con la seconda modalità che regola anche i parametri della farfalla, dello sterzo e degli ammortizzatori per assicurare un comportamento degno di una vettura sportiva.

STORY

DRIVEN BY INTUITION: IL PRIMO SPOT TELEVISIVO INTERAMENTE SCRITTO DA UNA MENTE ARTIFICIALE

Lexus presenta la prima pubblicità scritta da un sistema di Intelligenza Artificiale e diretta da un regista vincitore del premio Oscar.

Driven by Intuition, della durata di 60 secondi, è parte fondamentale della campagna per il lancio europeo della nuova berlina Lexus. Il soggetto dello spot è stato interamente concepito da un sistema di IA progettato da Lexus in collaborazione con il partner tecnico Visual Voice e con l'agenzia creativa The&Partnership London. Il sistema IBM Watson è stato invece adottato per l'analisi dei dati audio, visivi e di testo.

Un concept che ha visto la luce grazie a Kevin Macdonald, regista acclamato per capolavori cinematografici quali L'Ultimo Re di Scozia e Whitney, oltre che vincitore del Premio Oscar per il Miglior Documentario per Un giorno a Settembre.

Un progetto senza precedenti, che vede la collaborazione tra un sistema di Intelligenza Artificiale e un rinomato artigiano della pellicola per sperimentare i limiti del connubio lavorativo tra uomo e macchina, esplorando l'importanza dell'intuitività ed esprimere le peculiarità della nuova berlina Lexus.

Il risultato è uno spot dai toni coinvolgenti: la storia di un Maestro Artigiano Takumi raccontata in un minuto, che porta a termine il suo lavoro e presenta al mondo la nuova Lexus ES, per poi vederla portare via e immediatamente esposta al rischio di essere distrutta.

Nel momento cruciale, la frenata d'emergenza automatica della vettura si attiva per scongiurare l'impatto e dimostrare il valore e l'efficacia della tecnologia Lexus.

Vincent Tabel, Senior Manager Brand & Communications, Lexus Europe: "Noi di Lexus amiamo spingerci oltre i confini della tecnologia e del design, ed è per questo che abbiamo deciso di realizzare qualcosa di diverso, e unico nel suo genere, per il lancio della nuova ES."

"Il nuovo modello coniuga intuitività e innovazione, un connubio che volevamo delineasse il nostro nuovo spot, e devo dire che la pellicola ha superato ogni più rosea aspettativa relativa alle capacità dei sistemi di Intelligenza Artificiale, sia dal punto di vista creativo che emotivo."

STORY

UN DESIGN ELEGANTE, PERMEATO DELLA RAFFINATA BELLEZZA DI UNA KATANA

Dopo aver definito la cifra stilistica, il designer Toshihide Maseki ha iniziato a lavorare al prototipo, inizialmente affidandosi al lavoro manuale di maestri artigiani per poi riprodurre meccanicamente il design, frutto dell'innata creatività degli artefici del prototipo, artigiani dotati di una profonda conoscenza ed esperienza nella realizzazione di una katana.

Queste le parole del designer: "Per quanto l'eleganza resti un fattore imprescindibile per quella che definiamo maestria artigianale, un prodotto resta incompleto se non vi si aggiungono elementi 'umani', istintivi, che prescindono dal calcolo dei dati. È necessario che il lavoro delle macchine vada a coniugarsi con l'artigianato, che l'eleganza si unisca alla funzionalità. Concetti che possono sembrare contraddittori, ma che attraverso la sperimentazione possono conciliarsi, così come una katana ha ispirato il rivestimento delle portiere di un'automobile."

LEXUS ES HYBRID

SPECIFICHE TECNICHE

Dimensioni

Lunghezza		mm	4.975
Larghezza	Senza retrovisori	mm	1.865
Altezza*1		mm	1.445
Passo		mm	2.870
Carreggiata	Anteriore	mm	1.600*2, 1.590*3,4
	Posteriore	mm	1.610*2, 1.600*3,4
Spazio per la testa	Anteriore	mm	953
	Posteriore	mm	949,5
Spazio per le gambe	Anteriore	mm	1.077,5
	Posteriore	mm	998,6
Interni	Lunghezza	mm	2.168
	Larghezza	mm	1.533
	Altezza	mm	1.145
Distanza tra punto d'anca del sedile anteriore e posteriore	Fronte/retro	mm	1.022
Numero sedili		persone	5
Sbalzo	Anteriore	mm	1.005
	Posteriore	mm	1.100
Coefficiente di penetrazione			0,26

Altezza minima da terra		mm	150
Elemento collocato in posizione più bassa			Sotto il differenziale anteriore e terminale di scarico anteriore
Angolo di attacco (GVM)		gradi	13,2
Angolo di uscita (GVM)		Gradi	9,8
Peso in ordine di marcia	Anteriore	Min. -Max. (EC/ ECE) kg	985 – 1.020
	Posteriore	Min. - Max. (EC/ ECE) kg	695 - 720
	Totale	Kg	1.680 – 1.740
Massa complessiva del veicolo		Kg	2.150
Bagagliaio	VDA	L	454*[5]
Serbatoio	Capacità	L	50

Motore

Tipo		A25A-FXS
N.° di cilindri & disposizione		4 cilindri in linea
Meccanismo valvole		16 valvole DOHC, VVT-iE (aspirazione), VVT-i (scarico)
Alesaggio x corsa	Mm	87,5 x 103,4
Cilindrata	cm^3	2.487
Rapporto di compressione		14,0 : 1
Sistema di iniezione		EFI, D-4S
Sistema di aspirazione		Naturale

Standard emissioni inquinanti			EURO6d-TEMP
Carburante			Benzina
Numero di ottani consigliato		RON	91
Potenza max.	EEC	kW/giri/min (CV/giri/min)	131/5.700 (178/5.700)
Coppia max.	EEC	Nm/giri/min (kg-m/giri/min)	221/3.600-5.200 (22,5/3.600-5.200)
Consumi NEDC corr	Ciclo combinato	l/100km	Da 4,4 a 4,6 l/100km
Emissioni CO_2 NEDC corr	Ciclo combinato	g/km	da 100 a 106

Motore Elettrico

Tipo		Sincrono a magneti permanenti
Potenza max.	kW(CV)	88 (120)
Coppia max.	Nm	202

Batteria ibrida

Tipo		Ni-MH
Numero di celle		204
Tensione di alimentazione	V	244,8

Potenza totale

Potenza max.*6	kW (CV)	160 (218)

Prestazioni

Velocità max.*			km/h	180
Accelerazione*	0 - 100 km/h*7		sec.	8,9

Corpo vettura

Trasmissione	Codice			P710
	Tipo			Trasmissione a variazione continua di rapporto (E-CVT)
Layout				FF
Rapporti	Retromarcia			
	In avanti			0,402
Rapporto di riduzione				3,389
Impianto frenante	Anteriore			Dischi ventilati
	Posteriore			Dischi solidi
Dimensioni freni	Anteriori	Diametro/Spessore	mm	305/28
	Posteriori	Diametro/Spessore	mm	281/12
Freno di stazionamento Tipo di controllo e posizione				Elettrico Switch Type, Quadro strumenti

Sospensioni	Anteriori		Montante MacPherson
	Posteriori		Trailing Wishbone
Giri da un estremo all'altro			2,7*8, 2,6*9,10
Raggio minimo di sterzata	Tra marciapiedi	M	5,8*8, 5,9*9,10
	Tra muri	M	6,2*8, 6,3*9,10
Servosterzo			EPS

*1: Massa a vuoto
*2: Modelli con pneumatici 215/55R17
*3: Modelli con pneumatici 235/45R18
*4: Modelli con 235/40R19
*5: Con ruotino di scorta o Repair Kit
*6: La potenza totale del sistema coniuga la potenza del motore termico e di quello elettrico (usando la batteria) come un unico sistema ibrido (dati interni Lexus)
*7: Con due occupanti
*8: Modelli con pneumatici 215/55R17
*9: Modelli con 235/45R18 pneumatici
*10: Modelli con pneumatici 235/40R19

LEXUS RC HYBRID

RC

RC

LEXUS REINVENTA LA SUA COUPÉ SPORTIVA

- **LA NUOVA RC HYBRID RAPPRESENTA IL CONNUBIO IDEALE TRA ELEGANZA E DINAMISMO GRAZIE ALLE LINEE SLANCIATE MUTUATE DALLA COUPÉ LC**
- **AFFINAMENTI INTERNI CHE ELEVANO L'ESPERIENZA DI GUIDA**
- **ISPIRATA AL CONCETTO "SHARPER & GRACEFUL", NATO DALLA MAESTRIA DEGLI ARTIGIANI LEXUS**

Dal 2014, anno del suo esordio sul mercato, RC ha recitato per Lexus un ruolo importante grazie al suo dinamismo strizzando l'occhio all'anima sportiva del brand. La nuova RC Hybrid mantiene invariate le virtù del modello uscente, impreziosendole con la più recente evoluzione del design Lexus e con una dinamica di guida ulteriormente migliorata ispirata a quella della coupé LC.

Lo styling esterno mantiene le linee atletiche, sfoggiando però alcuni affinamenti ispirati alla sorella maggiore LC, che danno alla nuova RC Hybrid un rinnovato senso di eleganza. Ogni singolo dettaglio degli interni, dalla qualità dei materiali alla realizzazione dei comandi, è stato messo a punto per massimizzare il comfort di marcia.

Affinamenti che sono stati destinati anche all'aerodinamica, agli pneumatici e al sistema di sospensioni, rivedendo inoltre la risposta del motore e dello sterzo, miglioramenti che insieme realizzano la filosofia di guida "Sharper & Graceful" introdotta con la Lexus LC. La nuova RC si dimostra più stabile che mai nelle più disparate condizioni di guida, assicurando al cliente una straordinaria serenità alla guida grazie ad una marcia fluida e filante, che regala a questa coupé le doti di una Gran Turismo, tanto nell'affrontare le più tortuose strade di montagna quanto nei lunghi tratti autostradali.

LINEE SLANCIATE MUTUATE DALLA COUPÉ LC

I designer di Lexus hanno mantenuto le proporzioni dinamiche del modello, con spunti più eleganti rispetto al design degli esterni. Un risultato ottenuto con l'adozione di elementi assolutamente distintivi, come il nuovo paraurti, i cui angoli si abbassano in maniera dirompente dai gruppi ottici, e con una griglia le cui forme si modificano in base al punto di osservazione creando un effetto visivo molto intrigante. La disposizione verticale dei LED e i proiettori posteriori a forma di L conferiscono alla vettura un aspetto ancora più peculiare.

Nuovi condotti di distribuzione dell'aria sono stati inseriti sugli angoli del paraurti posteriore, assicurando maggiore stabilità e maneggevolezza e migliorando la risposta della vettura. L'aspetto

ben piantato a terra e il baricentro ribassato rispecchiano la capacità della vettura di mantenere aderenza a prescindere dalle condizioni del manto stradale. I gruppi ottici posteriori alloggiano lenti la cui forma a L molto pronunciata rappresenta la nuova cifra stilistica delle coupé Lexus.

La nuova coupé presenta un profilo ribassato e un corpo vettura compatto (4.700 mm di lunghezza, 1.840 di larghezza, 1.395 di altezza e un passo pari a 2.730), proporzioni che contrastano con i potenti archi passaruota e con le sinuose linee che avvolgono la silhouette della vettura.

Linee sinuose che hanno richiesto tecnologie di stampaggio che esulano dalle linee di produzione standard, e che generalmente sono destinate esclusivamente alla realizzazione dei Concept. È proprio grazie a queste tecnologie che la nuova RC presenta straordinarie forme tridimensionali che sembrano trasformarsi in base al punto di osservazione.

Le proporzioni basse e sinuose sono state ulteriormente migliorate dall'uso di due tecnologie di costruzione molto avanzate: saldature laser e un particolare trattamento sui margini degli archi passaruota. La prima riduce sia lo spessore del pannello sul bordo del passaruota che lo spazio verticale tra l'arco e la ruota stessa.

Le colorazioni disponibili sono 11, tra cui le tonalità Giallo Race e Blu Cielo, che esprimono alla perfezione la natura dinamica della vettura.

La nuova RC F SPORT sfoggia la classica griglia che contraddistingue tutti i modelli Lexus F SPORT, insieme ad altri dettagli interni ed esterni esclusivi per questo allestimento: tra questi figurano gli audaci cerchi in lega da 19 pollici, ispirati a quelli in dotazione sulla LS e LC, la berlina e la coupé Luxury griffate Lexus.

AFFINAMENTI INTERNI CHE ELEVANO L'ESPERIENZA DI GUIDA

Il trattamento satinato dei controlli audio e del clima produce un elevato senso di qualità percepita, confermato dall'ampliamento e dal posizionamento più in alto dei knee pad sui lati della consolle centrale, studiata per conferire un senso di maggiore spaziosità alla sezione anteriore dell'abitacolo. Il bracciolo è stato ridisegnato con nuove cuciture, ennesima dimostrazione dell'attenzione al dettaglio da parte degli ingegneri Lexus.

Un nuovo orologio analogico, mutuato dall'abitacolo della LC, è stato collocato sulla parte alta del quadro strumenti, altra caratteristica esclusiva delle coupé griffate Lexus.

Il design esclusivo dei sedili anteriori sportivi è stato realizzato con un metodo di "schiumatura integrata". Ciò permette la modellatura di ampie superfici concave mentre assicura che non ci siano spazi tra la tappezzeria e l'imbottitura del sedile, per assicurare il massimo del comfort e una perfetta tenuta laterale.

La funzione One-Touch Walk-in offre un comodo accesso ai sedili posteriori, dotati di configurazione 60:40. Il sedile anteriore scorre in avanti automaticamente quando lo schienale è ripiegato grazie a una leva montata all'altezza delle spalle. Il sedile torna automaticamente

RC

alla sua posizione originale quando lo schienale viene riposto verticalmente.

Le cuciture a contrasto, le finiture della consolle centrale e i pad per le ginocchia regalano un ulteriore tocco di eleganza agli interni e impreziosiscono la tenuta dei sedili, disponibili in tessuto sintetico oppure in pelle semi-anilina.

La qualità premium degli interni fa pieno uso di contrasti nei colori, nei materiali e nell'illuminazione. Quest'ultima viene proiettata verso l'alto piuttosto che verso il basso e include una luce orientata verso il rivestimento della portiera che si adatta automaticamente alle condizioni di guida.

Novità anche in fatto di inserti, incluse le opzioni Naguri e Brushed Metal in alluminio esclusive dell'allestimento RC F SPORT. In tutto, i clienti RC potranno scegliere tra cinque colorazioni.

Le colorazioni interne includono la tonalità Ocra, in dotazione anche delle gamma LC.

Sette invece le combinazioni cromatiche, incluse quelle esclusive dell'allestimento F SPORT.

"SHARPER & GRACEFUL"

Un concetto nato per definire la straordinaria esperienza di guida della LC, e che oggi Lexus ha deciso di instillare nella nuova RC Hybrid, focalizzandosi su un'attenzione al dettaglio senza precedenti, migliorando l'aerodinamica della vettura e calibrando al meglio il powertrain e il sistema di sospensioni. La nuova RC Hybrid sfoggia grande reattività e un atteggiamento più sportivo che mai, coadiuvati da una marcia stabile e incredibilmente filante.

SOSPENSIONI

I sistemi di sospensione a doppio braccio oscillante all'anteriore e quello multi-link al posteriore sono stati messi a punto per offrire un handling bilanciato e uno straordinario comfort di guida in rettilineo. Le sospensioni sono state progettate per ridurre il comportamento sottosterzante della vettura, coadiuvando il sistema sterzante in caso di imbardata e adeguando gli input provenienti dal volante al comportamento della vettura, per una guida elegante e un'eccellente maneggevolezza.

Le sospensioni della nuova RC sono state messe a punto per offrire una performance ancora più agile, dotata di maggiore aderenza e di una maneggevolezza senza precedenti. Il sistema prevede nuovi ammortizzatori e boccole ancora più rigide, per garantire alla nuova coupé uno straordinario dinamismo.

Una performance impeccabile che si coniuga con la nuova messa a punto del servosterzo elettrico, che assicura al cliente una sintonia assoluta tra gli pneumatici e il manto stradale. La reattività dello sterzo è garantita inoltre dai nuovi pneumatici ad alto grip dotati di cerchi in lega da 19 pollici.

AERODINAMICA

RC Hybrid monta soluzioni aerodinamiche testate sulle vetture da corsa che ne migliorano le prestazioni. Queste soluzioni riguardano le superfici della scocca e del sottoscocca, assicurando alla vettura un coefficiente di penetrazione (Cx) pari a 0,292.

Gli affinamenti aerodinamici seguono la filosofia 'Sharper & Graceful', in particolare grazie alle modanature slanciate dei cristalli laterali e all'adozione di un condotto per l'aria sul paraurti posteriore, a garanzia di una maneggevolezza e una stabilità straordinarie.

I rivestimenti in alluminio applicati sul retro dei paraurti aiutano a stabilizzare il flusso dell'aria contribuendo alla stabilità e alla maneggevolezza della vettura. Con la vettura in movimento, il flusso dell'aria viene automaticamente respinto, separandolo quindi dalle superfici esterne. I nastri in alluminio aiutano invece ad allontanare l'elettricità statica, mantenendo intatto il flusso dell'aria.

SCOCCA AD ELEVATA RIGIDITÀ

La grande agilità e gli elevati livelli di aderenza sono consentiti dalla straordinaria rigidità del telaio, grazie agli ampi pannelli sottoporta, ai rinforzi laterali del sottoparabrezza e del sottoscocca e al nuovo materiale adesivo adottato per il parabrezza e per il lunotto posteriore.

La rigidità strutturale è assicurata inoltre da tecniche Lexus altamente evolute, tra cui quelle di incollaggio, la saldatura multi-spot e quella laser per le portiere, per il pannello posteriore e per i cristalli laterali.

Tali misure aiutano a massimizzare la rigidità torsionale, contribuendo a migliorare la reattività dello sterzo e il controllo della vettura in curva.

RC 300h

POWERTRAIN SELF-CHARGING HYBRID: UNA MARCIA RAFFINATA, SILENZIOSA ED EFFICIENTE

- **TRASMISSIONE FULL HYBRID: UNA POTENZA PARI A 223 CV/164 KW**
- **CONSUMI ED EMISSIONI ECCELLENTI: A PARTIRE DA 5,0 L/100 KM E 114 G/KM NEL CICLO COMBINATO (NEDC CORRELATO)**

La nuova RC Hybrid è dotata di un sistema Full Hybrid Self-Charging che consente anche un funzionamento a zero emissioni in modalità completamente elettrica.

Il sistema coniuga un'unità termica con un motore elettrico potente e compatto. La vettura può sfruttare tanto la modalità elettrica quanto il motore termico, oppure la combinazione dei due, in base alle condizioni del traffico oppure alle intenzioni del cliente. L'ibrido Lexus si ricarica automaticamente, coprendo fino al 53,8 %[1] della guida urbana con la sola modalità elettrica. Il sistema assicura inoltre un'accelerazione rapida e lineare, consumi ed emissioni ridotti e un comfort di marcia che rispecchia le credenziali del brand Lexus.

Il sistema Lexus Hybrid Drive coniuga un motore benzina da 2.494 cc, 4 cilindri, iniezione diretta e ciclo Atkinson, che genera una potenza massima di 181 CV/133 kW @ 6.000 giri/min e una coppia massima di 221 Nm tra i 4.200 e 4.800 giri/min, con un motore elettrico che sviluppa 143 CV/105 kW. La potenza totale del sistema si attesta a 223 CV/164 kW.

La nuova RC Hybrid sfoggia un'accelerazione 0-100 km/h in 8,6 secondi e una velocità massima di 190 km/h, con consumi ed emissioni pari rispettivamente a 5,0 l/100 km e 114 g/km (NEDC Correlato).

Il timing del ciclo Atkinson dispone di una corsa di espansione più lunga rispetto a quella di compressione, riuscendo così a generare l'energia di combustione in maniera più efficace. L'adozione del ciclo Atkinson e di un rapporto di compressione più alto hanno contribuito all'incremento dell'efficienza termica dell'unità, che raggiunge oggi una percentuale del 38,5%.

[1] Dati raccolti durante i TOYOTA HEV European Customers Test Drive, 2014 - luglio 2018

TECNOLOGIE ALL'AVANGUARDIA PER IL MASSIMO DELLA SICUREZZA E DELL'INFOTAINMENT

- **SISTEMI AUDIO DI QUALITÀ STRAORDINARIA**
- **GAMMA COMPLETA DI SISTEMI DI SICUREZZA**

SISTEMI AUDIO DI QUALITÀ

La nuova RC Hybrid è equipaggiabile con un sistema Pioneer da 256 W, capace di riprodurre fedelmente le sorgenti audio originali con un'acustica chiara e priva di distorsioni.

Disponibile anche il sistema Mark Levinson Premium Surround System con 17 altoparlanti, realizzato per garantire la massima definizione e musicalità e offrire un'acustica a 360°.

A dispetto delle dimensioni ridotte, questo sistema da 835 W sviluppa una potenza straordinaria e un'eccezionale qualità del suono con 5 canali. Gli altoparlanti surround anteriori e posteriori realizzano la massima consistenza sonora per tutti gli occupanti.

Il sistema Mark Levinson Premium Surround include anche il Signal Doctor, una moderna tecnologia di riproduzione musicale studiata per compensare la perdita delle frequenze più alte e l'assenza della limpidezza audio dovute all'utilizzo di dispositivi digitali e di altre sorgenti di musica compressa riuscendo a creare un sound più limpido paragonabile alla qualità originale della registrazione.

GAMMA COMPLETA DI SISTEMI DI SICUREZZA

La nuova RC Hybrid è realizzata per offrire i massimi livelli di sicurezza attiva e passiva. Equipaggiata con lo straordinario sistema Vehicle Dynamics Integrated Management (VDIM) con Lexus Safety System+, la nuova RC dispone anche di un sistema Pre-Crash con Cruise Control Adattivo.

Tra gli altri sistemi è opportuno citare il Sistema di rilevazione angoli ciechi (BSM), il Rear Cross Traffic Alert (RCTA) e l' Avviso mantenimento di corsia (LDA), oltre a un Controllo della pressione pneumatici (Auto Location-TPWS) e agli Abbaglianti Automatici (AHB).

All'interno di una struttura estremamente rigida, studiata per la massima compatibilità con gli altri veicoli in caso di impatto, sono disponibili di serie ben otto airbag. Il cofano è stato realizzato con un design innovativo, studiato per ridurre la superficie anteriore della vettura e proteggere i pedoni.

LEXUS RC HYBRID

SPECIFICHE TECNICHE

Dimensioni

Lunghezza		mm	4.700
Larghezza	Senza retrovisori	mm	1.840
Altezza*1		mm	1.395
Passo		mm	2.730
Carreggiata	Anteriore	mm	1.580
	Posteriore	mm	1.600*2, 1.570*3
Interni	Lunghezza	mm	1.875
	Larghezza	mm	1.520
	Altezza	mm	1.120, 1.110*4
Distanza tra coppia	Fronte/retro	mm	833
Numero sedili		persone	4
Sbalzo	Anteriore	mm	930
	Posteriore	mm	1.040
Coefficiente di penetrazione			0,306*2
Altezza minima da terra		mm	135
Elemento collocato in posizione più bassa			Rivestimento sottoscocca

Angolo di attacco (GVM)		gradi	12,4*5
Angolo di uscita (GVM)		gradi	15.,6*5
Peso in ordine di marcia	Anteriore	Min. -Max. (EC/ECE) kg	880-895
	Posteriore	Min. - Max. (EC/ECE) kg	855-880
	Totale	Kg	1.735-1.775
Massa complessiva del veicolo		Kg	2170
Bagagliaio	VDA	L	340
Serbatoio	Capacità	L	66

Motore

Tipo		2AR-FSE
N.° di cilindri & disposizione		4 cilindri in linea
Meccanismo valvole		16 valvole DOHC con Dual VVT-i
Alesaggio x corsa	mm	90,0 x 98,0
Cilindrata	cm^3	2494

Rapporto di compressione			13,0 : 1
Sistema di iniezione			EFI, D-4S
Standard emissioni inquinanti			EURO 6 OBD -TEMP-EVAP
Carburante			Benzina
Numero di ottani consigliato		RON	Da 95
Potenza max.	EEC	kW/giri/min (CV/giri/min)	133/6.000 (181/6.000)
Coppia max.	EEC	Nm/giri/min (kg-m/giri/min)	221 / 4200-5400 (22.5 / 4200 – 5400)
Consumi NEDC Corr	Ciclo combinato	l/100km	5,0
Emissioni CO_2 NEDC Corr	Ciclo combinato	g/km	114

Motore Elettrico

Tipo		Magneti permanenti (1KM)
Potenza max.	kW(CV)	105 (143)
Coppia max.	Nm	300

Batteria ibrida

Tipo		Ni-MH
Numero di celle		192
Tensione di alimentazione	V	650

Potenza totale

Potenza max.*6	kW (CV)	164 (223)

Prestazioni

Velocità max.*		km/h	190
Accelerazione*	0 - 100 km/h*7	sec.	8,6

Corpo vettura

Trasmissione	Codice			L210
	Tipo			Trasmissione a variazione continua di rapporto (E-CVT)
Layout				FR
Rapporto differenziale (Fronte /Retro)				- /2,764
Impianto frenante	Anteriore			Dischi ventilati
	Posteriore			Dischi ventilati
Dimensioni freni	Anteriori	Diametro/Spessore	mm	356/30*7 334/30
	Posteriori	Diametro/Spessore	mm	310/22
Freno di stazionamento Tipo di controllo e posizione				A pedale
Sospensioni	Anteriori			Doppio braccio oscillante
	Posteriori			Multi-link
Giri da un estremo all'altro				2,84

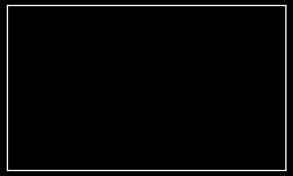
Raggio minimo di sterzata	Pneumatici	m	5,2
	Scocca	m	5,6
Servosterzo			Elettrico

*1: Massa a vuoto
*2: Modelli con cerchi in lega da 18"
*3: Modelli con cerchi i lega da 19"
*4: Modelli con tetto apribile
*5: Con il solo conducente a bordo
*6: La potenza totale del sistema coniuga la potenza del motore termico e di quello elettrico (usando la batteria) come un unico sistema ibrido. (dati interni Lexus)
*7: F SPORT

MATERIALE
STAMPA

L'utilizzo dei dati contenuti in questa è strettamente ad uso editoriale. Qualsiasi altro utilizzo non è consentito e i contenuti non dovranno essere messi a disposizione di terze parti previa autorizzazione scritta da parte della Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget, B-1140 Brussels, Belgium.

CONTENUTI USB:
Presskit, immagini e video di ES
Presskit, immagini e video di RC



CE (PXK)

Lexus newsroom address: **http://newsroom.lexus.it**
Twitter: @**Lexus_Italia #LexusES #LexusRC #ExperienceAmazing**

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING