

NOUVEAU LEXUS UX

DOSSIER DE PRESSE



BARCELONA/SITGES, FÉVRIER 2019

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING

BIENVENUE À BARCELONE !

DÉCOUVREZ DE NOUVEAUX HORIZONS AVEC L'UX HYBRIDE AUTO-RECHARGEABLE

Lexus Europe se réjouit de vous accueillir aux essais presse dynamiques européens du nouvel UX 250h.

Pour vous, le voyage va commencer à Garraf au Little Beach House propriété de Soho House, un club privé soucieux de créer des expériences inoubliables dans un « chez-soi loin de chez soi ». Il nous apparaît comme le havre idéal pour notre clientèle cible, des « explorateurs urbains » qui s'efforcent que chaque jour soit exceptionnel - dans le style premium qui leur appartient. Vous pourrez également apprécier l'hospitalité raffinée du Little Beach House, évocatrice de l'« Omotenashi » unique de Lexus.

Après un déjeuner léger et une brève présentation produit, vous pourrez partir pour votre première boucle d'essai de l'UX qui comprend une halte à l'impressionnant chai de Torres Waltraud. Dans le même esprit que la quatrième génération de système hybride auto-rechargeable hyper-performant, ce chai respectueux de l'environnement utilise du sable blanc fin pour réduire les besoins en chauffage et alimente tout l'éclairage en recourant à l'énergie solaire. Entre ses murs, des vigneron aguerri créent des vins et des alcools qui sont régulièrement plébiscités dans le monde entier.

Pour vous accueillir ce soir et cette nuit, nous avons choisi l'hôtel ME Sitges Terramar, synthèse unique de luxe sophistiqué et de chic méditerranéen - dans un décor qui plairait sans doute beaucoup à nos « explorateurs urbains ». Pendant le cocktail, vous aurez l'occasion de découvrir l'architecture avant-gardiste de l'hôtel ainsi que la superbe exposition photographique d'Elsa Bleda, une actrice et photographe talentueuse qui a travaillé avec Lexus pour la campagne de lancement de l'UX.

Le lendemain matin, nous vous inviterons à vivre un autre moment unique pour une séance photo de lever de soleil avec l'UX qui vous attendra sur la plage faisant face à l'hôtel. Soyez à l'heure au rendez-vous pour profiter d'une vue spectaculaire.

Encore merci d'avoir pris le temps de nous rejoindre à Barcelone !

SOMMAIRE

- 5** NOUVEAU LEXUS UX
- 7** L'EUROPE - UN MARCHÉ CLÉ POUR LE NOUVEAU LEXUS UX
- 9** DESIGN EXTÉRIEUR ET AÉRODYNAMISME
- 12** COLORIS EXTÉRIEURS
- 13** COULEURS AUSSI UNIQUES QUE L'UX
- 14** DESIGN INTÉRIEUR : UN LUXE LEXUS D'UN NOUVEAU GENRE
- 17** CONCEPT DU "SEAT-IN-CONTROL"
- 19** NOUVELLES FINITIONS LUXUEUSES
- 21** COMMANDES INTUITIVES ET AFFICHAGES LISIBLES
- 22** TECHNOLOGIES AVANT-GARDISTES
- 22** MODULARITÉ GRÂCE À UNE ARCHITECTURE INGÉNIEUSE
- 23** TECHNOLOGIE IMMERSIVE À PORTÉE DE MAIN
- 25** UNE STRUCTURE ROBUSTE
- 27** UNE SUSPENSION QUI S'ADAPTE À VOS BESOINS
- 29** PRÉCISION DE LA DIRECTION ET LARGE CHOIX DE JANTES
- 31** UX 250h : NOUVELLE GÉNÉRATION DU LEXUS HYBRID DRIVE
- 33** TRANSMISSION INTÉGRALE E-FOUR
- 34** AVANTAGES DU SYSTÈME HYBRIDE AUTO-RECHARGEABLE LEXUS
- 37** SÉLECTEUR DU MODE DE CONDUITE
- 38** TECHNOLOGIE DE SÉCURITÉ ET D'ASSISTANCE
- 43** UX F SPORT
- 48** FICHE TECHNIQUE LEXUS UX



NOUVEAU LEXUS UX

- Un design audacieux “Creative Urban Explorer”
- La première Lexus conçue à partir de la nouvelle plateforme mondiale baptisée GA-C
- Rigidité exceptionnelle de la caisse et centre de gravité abaissé, gage d’une meilleure agilité
- Disponible en version hybride-électrique UX 250h
- Équipé du nouveau système hybride auto-rechargeable de 4e génération
- Norme « Lexus Safety System + » de 2e génération, de série dans les pays européens

Le nouveau Lexus UX offre le luxe innovant et la sécurité caractéristiques de la marque dans une architecture qui associe de nouveaux éléments stylistiques audacieux et une motorisation au rendement exceptionnel. Pour de nombreux clients, l’UX sera leur première Lexus et aussi leur première voiture de luxe.

Le nom UX est dérivé du concept directeur suivi par l’équipe de design et décrit la mission du véhicule : Urban + X-over (crossover) = UX.

Le Lexus UX est conçu pour un explorateur urbain moderne, à la recherche d’une interprétation revisitée, contemporaine et dynamique de l’automobile de luxe. Il a envie de quelque chose de nouveau et de passionnant mais qui soit pertinent pour son style de vie.

Né sous le signe du dynamisme, l’UX est conçu pour offrir un caractère vif et passionné tout en conservant l’attitude policée d’une Lexus, ce qui en fait un véhicule unique sur le segment des crossover compacts de luxe.

L’UX est le premier modèle Lexus construit sur la nouvelle plateforme compacte mondiale GA-C (Global Architecture - Compact). La structure légère ultra rigide, le centre de gravité extrêmement bas et le raffinement exceptionnel de la

suspension confèrent à l'UX une agilité et un confort de roulement exemplaires, doublés d'un tempérament dynamique distinctif.

L'UX 250h doté de la quatrième génération du système hybride-électrique avec un nouveau moteur essence à haut rendement 2,0 l quatre cylindres développé spécialement pour cette plateforme.



L'EUROPE - UN MARCHÉ CLÉ POUR LE NOUVEAU LEXUS UX

Le marché européen, caractérisé par des clients toujours plus friands de véhicules premium mieux adaptés au style de vie contemporain comme alternative aux berlines et breaks conventionnels, représente un potentiel considérable pour le nouveau Lexus UX. Malgré le choix pléthorique alimenté par cette demande, l'UX se démarque de la concurrence sur ce segment en s'affirmant comme un acteur plus distinctif et plus élégant, doté d'un attrait dynamique et d'un atout unique grâce à la technologie hybride-électrique de Lexus, propre et efficace.

L'UX est véritablement un crossover d'un genre nouveau, un 'explorateur urbain moderne' qui propose une nouvelle interprétation du luxe pour les automobilistes d'aujourd'hui. Aux côtés de la berline CT 200h au succès bien établi, il facilitera l'accès à la marque Lexus et jouera un rôle déterminant pour atteindre l'objectif fixé par le constructeur qui vise des ventes annuelles de 100 000 unités en Europe* en 2020. Sa technologie hybride-électrique exerce un attrait d'autant plus grand que le marché se détourne du diesel au profit de motorisations alternatives électrifiées.

L'UX saura largement séduire la clientèle européenne, en particulier celle des jeunes familles qui apprécient la modularité d'un crossover mais recherchent une voiture aussi agile en ville qu'une berline. À cet égard, l'UX se révélera un partenaire idéal aussi bien pour les trajets du quotidien que pour les voyages à la découverte de nouvelles destinations et d'expériences inédites. L'UX répondra aussi parfaitement aux besoins des familles dont les enfants ont grandi et ont quitté le nid ou à ceux des couples qui voyagent en associant souvent travail et loisirs.

Premier crossover compact de Lexus, l'UX rejoint ses homologues de plus grande taille, le NX 300h, le RX 450h et le RX 450hL 7 places, pour compléter la gamme de puissants véhicules SUV et crossover en Europe qui incarnent pleinement la nouvelle orientation de la marque : design audacieux, performances exaltantes, technologies avant-gardistes et savoir-faire hors pair des maîtres-artisans Takumi.

*Les ventes de Lexus Europe concernent les pays de l'Union Européenne, la Norvège, l'Islande et la Suisse ainsi que les pays de l'Est suivants : Russie, Ukraine, Kazakhstan, Caucase, Turquie et Israël.



DESIGN EXTÉRIEUR ET AÉRODYNAMISME

Les designers de Lexus ont créé un thème stylistique général associant force et raffinement, élégant et pourtant fonctionnel.

La calandre trapézoïdale, bien qu'essentiellement similaire à celle des autres Lexus, adopte un design spécifique à l'UX. Elle arbore un nouveau maillage composé d'éléments individuels dont la forme évolue progressivement en rayonnant à partir de l'emblème Lexus placé en son centre. La calandre crée ainsi un dessin intrigant, tridimensionnel, à l'aspect changeant selon l'angle de vue.

Le dessin des phares apporte la touche finale à la face avant de l'UX en lui prêtant un regard assuré et résolu. Les feux de jour dessinent un motif en pointe de flèche au-dessus des projecteurs et accentuent la signature lumineuse en L de Lexus. Leur forme, évocatrice d'un sourcil, coiffe les projecteurs avec un bloc LED unique et double faisceau (de série) ou les projecteurs à triple lentilles LED de très petite taille (de série sur les versions F SPORT, F SPORT EXECUTIVE et EXECUTIVE).

La forme du véhicule est dessinée par les lignes qui partent de la calandre pour envelopper la cabine. Les surfaces sculptées proéminentes, aux arêtes vives, et les ailes avant et arrière au renflement marqué expriment la force du véhicule tandis que le profil aérodynamique, les larges jantes repoussées aux quatre coins et le panneau avant audacieux lui confèrent une allure agile.

Les protections du passage des roues qui évitent aux ailes d'être atteintes par les graviers projetés par les pneumatiques, canalisent l'air pour réduire la turbulence et la portance en contribuant ainsi à la stabilité du véhicule.

Les feux arrière combinés apportent une contribution similaire. Les feux avec ailette aérostabilisatrice (Aero Stabilising Blade Lights) prennent naissance en haut des ailes arrière et courent sur toute la largeur du véhicule. En guidant le flux d'air autour de l'arrière de l'UX, ce design réduit également la turbulence et la portance contribuant notablement à la stabilité du véhicule dans les virages et la conduite par vent latéral.

sans



avec





Les feux pleine largeur créent une signature lumineuse nocturne distinctive formée par une séquence de 120 LED qui s'affine progressivement vers le centre pour ne plus mesurer que 3 mm en son point le plus resserré. Un béquet de type aileron sur le bord arrière du toit ainsi que le soubassement plat contribuent au silence de fonctionnement et au rendement du véhicule.

Les Takumi (le terme japonais pour maîtres-artisan) responsables des maquettes ont travaillé avec le design et l'ingénierie pour affûter toutes les surfaces extérieures de l'UX. Leur implication a été cruciale pour affiner les surfaces jusqu'à des tolérances de 0,01 mm qui ont conduit à repousser les limites de la production par emboutissage.

Les jantes 17x6,5" aéroventilées à cinq branches en aluminium (en série) reçoivent une lame Gurney bordant chaque branche pour réduire la résistance à l'air tout en augmentant son apport en air pour le refroidissement des freins à disque.

COLORIS EXTÉRIEURS



BLANC NOVA



GRIS PLATINE



GRIS TITANE



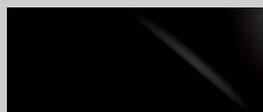
GRIS MERCURE



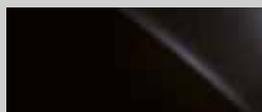
BLANC ARCTIQUE



CUIVRE



NOIR ÉBÈNE



NOIR GRAPHITE



BLUE CÉLESTE



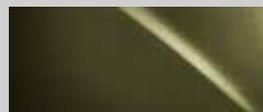
BLUE SAPHIR



OCRE CORNALINE



ROUGE MAGNA



VERT KAKI

Ce design expulse l'air à partir de la face interne de la roue tandis que le flux d'air sur la face externe du véhicule est canalisé pour épouser la surface de la jante. Les jantes aéro existent en Argent métallisé (Versions UX 250h, Pack, Pack Business) et Gris anthracite métallisé (Luxe). L'UX propose également des jantes 18" aluminium (non aéro) en différents designs dont des jantes spécifiques F SPORT.

COULEURS AUSSI UNIQUES QUE L'UX

Le Lexus UX est proposé en 13 teintes extérieures qui soulignent ses lignes audacieuses.

Trois nouvelles couleurs exclusives ont été développées pour l'UX : l'Ocre Cornaline exprime la vivacité et donne de la profondeur à la teinte grâce à un procédé de peinture multicouche qui associe une base de couleur rouge avec une couche d'interférence de mica jaune.

Le Vert Kaki crée un fort contraste entre des reflets clairs et des nuances sombres et apaisantes. La taille des particules de mica a été augmentée le plus possible tout en évitant de nuire à l'homogénéité de la couleur pour obtenir une sensation de brillance maximale mais aussi de robustesse.

Le Bleu Céleste habille le véhicule d'une teinte bleue profonde constellée de particules de verre qui brillent sous le soleil.

DESIGN INTÉRIEUR : UN LUXE LEXUS D'UN NOUVEAU GENRE

Lexus a voulu que l'habitacle de l'UX soit évocateur d'une berline dynamique de luxe mais avec une position de conduite plus haute et toute la modularité attendue d'un crossover. Les matériaux et la qualité de fabrication sont purement Lexus, qui associe la tradition japonaise de l'artisanat et de l'hospitalité avec des techniques de production innovantes.

Le design intérieur de l'UX communique aussi un sentiment de sécurité. Ainsi, l'épaule des contrepoortes souligne la structure robuste du véhicule et renforce la sensation d'y être à l'abri.



Inspirés par « l'Engawa », l'architecture japonaise traditionnelle qui consiste à estomper la frontière entre l'extérieur et l'intérieur, les designers ont su donner la sensation d'une continuité fluide dans l'habitacle de l'UX. Vue du siège conducteur, la partie supérieure du combiné d'instrumentation semble se prolonger au-delà du pare-brise et vers les ailes. Le conducteur bénéficie ainsi d'un excellent champ de vision et perçoit clairement l'encombrement de la voiture et la position des pneus. Vu de l'extérieur, le capot donne l'impression d'être directement relié au combiné d'instrumentation via le pare-brise.

L'accès à bord et la sortie sont facilités par le positionnement optimal du point de référence de la hanche et le dessin unique de l'assise du siège. Cette approche centrée sur l'humain apparait clairement dans le profil bas du combiné d'instrumentation et les montants avant affinés qui permettent une meilleure visibilité. En dépit d'une position de conduite plus haute que sur une berline, la réduction de la distance entre la hanche et le talon communie au conducteur de l'UX une sensation de proximité plus grande avec la route que dans un SUV conventionnel.

La portière est le premier point de contact entre le conducteur et la voiture. Attentifs au moindre détail dans leur quête du luxe, les ingénieurs acousticiens de Lexus ont travaillé avec des neuroscientifiques pour obtenir une sonorité de portière parfaite. En étudiant les ondes cérébrales produites par le bruit de fermeture d'une portière de voiture de luxe, l'équipe a sélectionné les matériaux appropriés et peaufiné le dessin de la portière au dixième de millimètre près pour produire une tonalité rassurante.

Enfin, pour garantir la justesse de la sonorité de fermeture, une équipe de Takumi, les maîtres-artisans de Lexus, l'a vérifiée dans une « salle silencieuse » spéciale en apportant, si nécessaire, les ajustements utiles aux portières de chaque UX avant qu'il ne sorte de l'usine de Kyushu.

Fidèle à Lexus, l'UX offre une expérience de conduite silencieuse grâce à sa structure hautement résistante et au positionnement optimal des isolants phoniques spéciaux répartis sur toute la carrosserie. Toujours dans l'esprit caractéristique de Lexus, les ingénieurs ont traqué la source des bruits pour les exclure de l'habitacle. Même le bruit des projections d'eau par les pneumatiques est atténué.



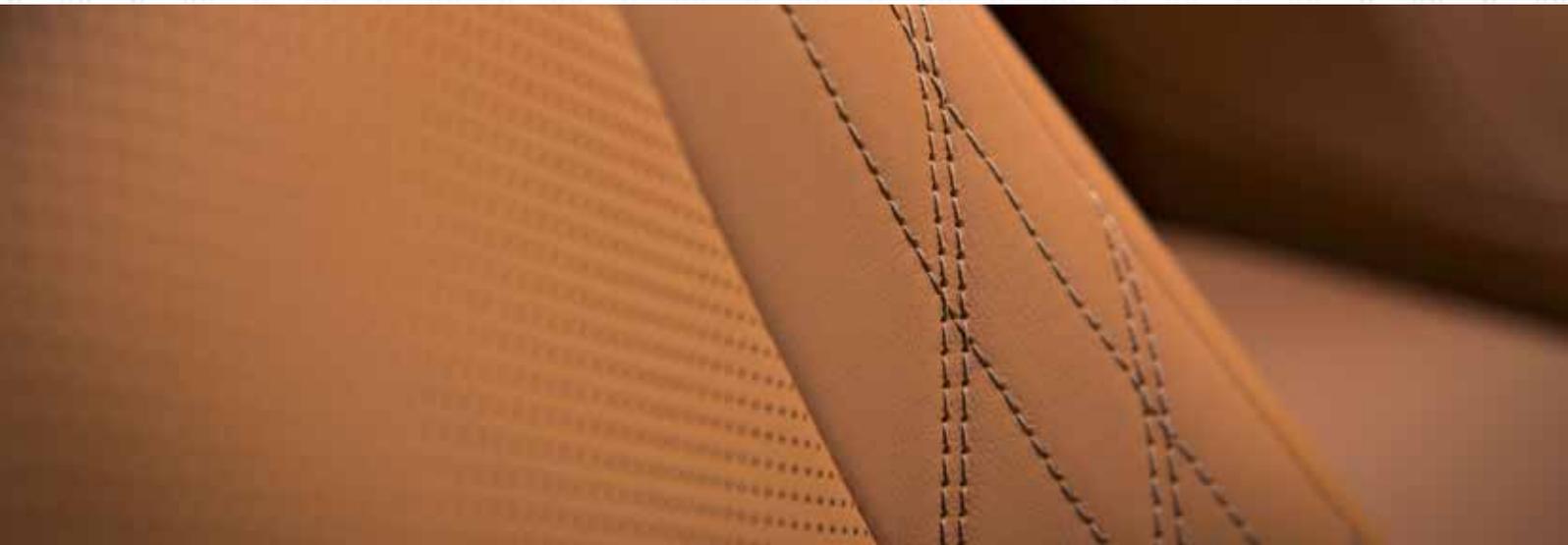
CONCEPT DU "SEAT-IN-CONTROL"

L'UX permet au conducteur de se sentir plus proche de la route grâce au concept du poste de pilotage ou "seat-in-control". Les fonctions essentielles pour le véhicule sont regroupées du côté conducteur et la forme du dossier du siège lui permet de les utiliser tout en gardant une posture confortable et naturelle.

Le siège est réglable en hauteur sur une large plage pour donner le choix entre l'expérience de conduite façon berline avec une position de conduite basse ou haute pour une expérience typique de la conduite d'un crossover.

L'UX reçoit des sièges avant avec six réglages manuels ou 8 positions de réglage électrique, avec dans ce cas un soutien lombaire réglable sur le siège conducteur. Les assises des sièges avant sont dotées de ressorts et d'une mousse spécialement conçus pour offrir un cocon moelleux afin de dissiper les contraintes de pression au niveau de la région sciatique.

Le luxe Lexus est perceptible dans tout l'habitacle. Le volant trois branches et l'horloge analogique sont hérités de la Lexus LS. Le système Lexus Climate Concierge, utilisé sur d'autres modèles, relie automatiquement le flux d'air de chauffage et de climatisation aux sièges chauffants et ventilés pour optimiser le confort thermique dans l'habitacle. L'attention légendaire aux détails de Lexus transparait également dans le design du ciel de toit qui prévient tout reflet gênant en haut du pare-brise, ainsi que dans les commandes fidèles à la « touche Lexus ».



NOUVELLES FINITIONS LUXEUSES

Depuis sa création, Lexus s'inspire des traditions japonaises de l'artisanat et de l'hospitalité pour déployer dans ses véhicules une interprétation unique du luxe contemporain. Pour l'UX, Lexus a revisité cette approche pour s'adresser en particulier à une clientèle plus jeune qui fait pour la première fois l'expérience d'une voiture de luxe.

Grâce à une série d'entretiens avec des propriétaires de véhicules premium menés dans différentes régions du monde, dont l'Europe, pour mieux comprendre leurs attentes en termes de design et mieux connaître leur style de vie, les designers Lexus ont pu recueillir des observations intéressantes et cohérentes qui leur ont ouvert de nouvelles perspectives sur le luxe et les ont aidé à définir le style et la qualité intérieurs de l'UX.

Le résultat est une approche minimaliste (« less is more ») qui rend l'UX plus accueillant et plus accessible.

L'intérieur d'un véhicule fait appel à de nombreux éléments comme le combiné d'instrumentation, les sièges et les inserts mais le plus important est l'impression d'ensemble, née d'un bon équilibre entre tous les composants.

L'un des exemples en est la sellerie cuir (versions Luxe et Executive), dont les surpiqures sont inspirées par la technique traditionnelle de la broderie japonaise du «sashiko», également utilisée pour les tenues portées dans les arts martiaux du judo et du kendo. Elle est associée à un motif de perforations sur la partie inférieure du siège qui dessine avec un « art calculé » une gradation d'alignements parfaits dérivés de courbes mathématiques.

Le Lexus UX offre un large choix de combinaisons de coloris intérieures dont chacune exprime une ambiance particulière et met en valeur le luxe du design. La sellerie est proposée en tissu, en cuir ou dans une combinaison de tissu et de cuir Tahara selon les versions. Les modèles de base sont disponibles en deux coloris Noir ou Blanc. Les versions Luxe et Executive reprennent ces deux choix et y ajoutent le Camel et le Blanc/Bleu. Outre le Noir, la finition F SPORT propose également les teintes exclusives Rouge/Noir et Blanc/Noir pour la sellerie.



Le tableau de bord aux lignes fluides et l'ornementation de la cabine donnent le choix entre deux textures et quatre coloris. L'UX est le premier modèle de Lexus à offrir une nouvelle texture de finition inspirée par le papier japonais ou «washi» (version Executive), très présent dans les habitations japonaises traditionnelles, pour une ambiance feutrée et chaleureuse. Une autre finition au grain évoquant la fleur de cuir, déjà utilisée pour le coupé LC et la limousine LS, est également proposée.

COMMANDES INTUITIVES ET AFFICHAGES LISIBLES

Le design du combiné d'instrumentation de l'UX associe les éléments identitaires de Lexus et une technologie intuitive. L'affichage 7" (8" sur les versions F SPORT) avec écran TFT LCD recrée avec réalisme des jauges analogiques dans un effet tridimensionnel.

L'affichage tête haute (en option via un pack sur les versions LUXE et F SPORT et de série sur les versions F SPORT EXECUTIVE et EXECUTIVE) souligne le côté high-tech du Lexus UX et projette les informations importantes concernant le véhicule dans la ligne de vision du conducteur. Un large écran couleurs transmet les informations sur un « écran virtuel » de 12,5 cm devant le conducteur, lui permettant d'y prêter attention sans perdre de vue ce qui se passe à l'avant. La luminosité et le contraste facilitent la lisibilité de jour et par temps neigeux.

Le pavé tactile de Lexus avec une interface haptique équipant l'UX est conçu pour donner le même sentiment de familiarité dans son utilisation qu'un smartphone. Il utilise les mêmes gestes intuitifs qu'un portable comme le double-tap et le balayage. L'absence de cadre ou d'arêtes vives et le revêtement spécial du pavé tactile facilitent les gestes de glissé tout en minimisant les traces de doigts. Le pavé tactile peut reconnaître les lettres majuscules romaines lors de la saisie d'un nom de recherche. La vibration transmise par la surface du pavé tactile haptique signale le déplacement du curseur pour permettre à l'utilisateur de le placer plus facilement en face de la touche de fonction recherchée.

L'interrupteur à la base du pavé tactile permet d'appeler un écran d'accès aux fonctions comme la source audio ou la navigation sans avoir à utiliser des menus. Détail high-tech et élégant, le logo Lexus présent à la surface du pavé est rétroéclairé la nuit.

TECHNOLOGIES AVANT-GARDISTES

Les designers de Lexus ont créé une atmosphère raffinée dans l'habitacle qui reçoit, entre autres, un discret éclairage LED. Des LED blanches illuminent le sol aux pieds des passagers avant, la boîte à gants et les commandes de la console. Elles sont également utilisées pour le plafonnier, les liseuses et le coffre.

Autre exemple de ce raffinement à bord de l'UX, les diffuseurs sont dotés d'une commande unique qui régule l'orientation et le volume de la ventilation. En combinant les deux fonctions en une seule commande, les passages d'air de chaque évacuation peuvent être agrandis, ce qui améliore le débit d'air tout en réduisant le bruit.

Les commandes des versions Executive sont illuminées par un nouveau système LED alimenté par un système sans fil utilisant la résonance électromagnétique entre deux bobines qui vibrent à la même fréquence. Utilisant le même principe de conception que les feux arrière combinés du Lexus LC, les voyants de commande de ventilation utilisent une optique miroir pour créer l'effet d'une profondeur d'éclairage flottant, même si l'élément lumineux n'a que 3 mm d'épaisseur.

MODULARITÉ GRÂCE À UNE ARCHITECTURE INGÉNIEUSE

L'architecture de l'UX convient à son tempérament d'explorateur urbain moderne. L'empattement de 2640 mm contribue au confort, à la stabilité et à l'habitabilité. Avec une longueur de 4495 mm et un diamètre de braquage entre trottoirs de 10,4 m, au meilleur niveau de la catégorie, le Lexus UX se montre maniable et facile à garer.

L'accès à bord et la sortie s'avèrent faciles et plus confortables grâce au positionnement optimal du point de référence de la hanche, au profil du bas de caisse sous la portière et à la forme de l'assise du siège. À bord, l'UX offre le plus grand rangement de console centrale de sa catégorie.

Le hayon motorisé mains-libres proposé pour l'UX facilite le chargement et les barres de toit en aluminium permettent d'installer différents accessoires de rangement.

Selon la configuration du modèle, des pneumatiques et des marchés, l'UX dispose d'un kit de réparation, des pneus à roulage à plat ou d'une roue de secours. Les pneus à roulage à plat (de série sur les versions F SPORT, F SPORT EXECUTIVE et EXECUTIVE) de deuxième génération sont plus silencieux et plus confortables, tout en permettant au véhicule de rouler avec un pneu dégonflé à 80 km/h maximum et sur 160 km.

TECHNOLOGIE IMMERSIVE À PORTÉE DE MAIN

Les modèles Lexus UX disposent des dernières évolutions des systèmes multimédias et de navigation de la marque. L'écran 7" EMV (Electro Multi Vision) est proposé de série tandis qu'un écran EMV 10,3" est équipé les versions F SPORT Executive et Executive.

Le système de série Lexus Premium Sound restitue avec une résolution maximale les formats audio numériques (WAV, FLAC, ALAC et OGG Orbis) à partir d'un périphérique USB, pour un plus grand volume de musique par rapport à un CD. Les deux ports USB aux places arrière permettent aux passagers d'utiliser et de recharger leurs smartphones ou tablettes.

Le système de série à 6 haut-parleurs et le modèle supérieur avec 8 haut-parleurs (en option sur F SPORT) utilisent des diaphragmes en bambou qui réduit la masse pour restituer la sonorité naturelle de la voix et améliorer celle des fréquences moyennes. Les deux systèmes créent une ambiance sonore plus ambiophonique grâce aux haut-parleurs d'aigus sur les côtés du tableau de bord et au son réfléchi par le pare-brise. Le système à 8 haut-parleurs est complété par un tweeter au centre de la planche de bord, un subwoofer dans l'espace à bagages et bénéficie d'un amplificateur plus puissant.

Le système audio Mark Levinson Premium Surround Sound – une exclusivité sur ce segment – utilise 13 haut-parleurs, un amplificateur Classe D à 8 canaux 668 W à faible distorsion, et la technologie Quantum Logic Surround Sound et ClariFi™ 2.0 pour une expérience sonore immersive à bord de l'UX. Il est de série sur les versions F SPORT et F SPORT Executive.



Aluminum

TSOP (Toyota Super Olefin Polymer)

High-tensile steel

Steel

UNE STRUCTURE ROBUSTE

Lexus a doté l'UX d'une combinaison exceptionnelle d'agilité, de maniabilité et de confort de roulement qui saura contenter la clientèle urbaine. La clé de cet équilibre réside dans la plateforme ultra résistante GA-C. Le large recours à l'acier à haute limite élastique, aux colles ultra résistantes et au soudage laser (Laser Screw Welding) - un total de 33 mètres de colles et joints pour la carrosserie - donne une structure ultra rigide, condition sine qua non d'un comportement dynamique et d'un confort de roulement hors pair.

L'utilisation de l'aluminium pour les portes latérales, les ailes et le capot et d'un matériau composite pour le hayon a permis de doter l'UX du centre de gravité le plus bas de sa catégorie (594 mm). L'UX communique ainsi un sentiment de sécurité et d'agilité digne d'une berline dynamique. La structure annulaire unique autour du hayon et derrière les sièges arrière augmente la rigidité torsionnelle et se traduit par de meilleures performances en cas de collision, une meilleure tenue de route et une réduction des bruits et des vibrations.

La suspension avant à jambes de force MacPherson et la suspension arrière multibras, toutes deux montées sur le faux-châssis, bénéficient d'un réglage qui garantit l'agilité et le confort sur les chaussées urbaines souvent déformées. L'attention aux détails, par exemple en veillant pour les amortisseurs à la qualité de l'huile d'amortissement, des joints d'huile et de la maîtrise des frictions améliore notablement la qualité de roulement.

Une barre de renfort supérieure augmente la rigidité en torsion du compartiment moteur et la crémaillère de direction est fixée directement au faux-châssis sans bague caoutchouc, au bénéfice du ressenti.

Le système d'assistance active en virage (Active Cornering Assist - ACA), une fonction intégrée au contrôle de stabilité du véhicule (Vehicle Stability Control - VSC), aide le véhicule à suivre la trajectoire souhaitée par le conducteur en courbe en freinant les roues à l'intérieur du virage pour supprimer la tendance au sous-virage. Il permet à l'UX de se comporter en courbe avec une plus grande précision sans compromis sur la stabilité dynamique.



UNE SUSPENSION QUI S'ADAPTE À VOS BESOINS

La dernière version de la suspension adaptative de Lexus (AVS), inaugurée sur le coupé LC, est proposée en option avec les versions F SPORT et Executive et de série sur les versions F SPORT Executive. La nouvelle suspension AVS limite la prise de roulis en courbe et améliore le confort de roulement sur les chaussées urbaines dégradées.

La suspension AVS utilise des électrovannes à contrôle linéaire pour moduler la quantité de liquide et le by-pass des pistons d'amortisseurs. Ainsi, le système peut faire varier le tarage de la suspension sur 650 niveaux en toute transparence pour les occupants du véhicule.

En fonction des indications de la direction, des capteurs de la vitesse de lacet et d'accélération linéaire, la suspension AVS ajuste en permanence la force d'amortissement pour minimiser la prise de roulis en virage tout en maintenant un niveau optimal d'adhérence des pneumatiques et du confort de roulement sur tout type de revêtement. La force d'amortissement est réduite à faible vitesse et augmente à vitesse élevée. Les fonctions de contrôle de roulis (Roll Posture Control), de tangage (Anti-pitch Control), de rebond (Repercussion Control) et de détection des aspérités (Roughness Sensing Control) adaptent les performances AVS en fonction de tous les types de chaussées et de style de conduite.

Le conducteur peut programmer l'amortissement à l'aide du sélecteur de mode de conduite. En mode Eco, Normal ou Sport S ou en mode Custom avec un réglage de châssis NORMAL, la force d'amortissement reste inchangée pour un équilibre optimal entre le confort de roulement, la réponse de la direction et l'adhérence.

En mode Sport S+, ou Custom avec un réglage de châssis SPORT, le tarage de la suspension se rigidifie pour une sensation de conduite plus sportive.

En outre, à l'aide du contrôle coopératif du système de sécurité précollision (Pre-Collision System Cooperative Control), la suspension AVS peut instantanément augmenter la force d'amortissement pour limiter le tangage ou le roulis du véhicule lorsque l'ordinateur d'aide à la conduite juge que le conducteur risque d'intervenir rapidement pour éviter une collision. Le contrôle coopératif du système VSC déclenche l'amortissement adéquat en fonction du glissement latéral du véhicule et des modifications des conditions de frottement de la chaussée pour maintenir l'efficacité du contrôle de stabilité du véhicule.



PRÉCISION DE LA DIRECTION ET LARGE CHOIX DE JANTES

La direction électrique assistée (EPS) dotée d'un nouveau moteur d'assistance à la colonne compacte et très rigide assure un guidage précis en réponse immédiate aux sollicitations du conducteur et se caractérise par un excellent ressenti.

Une colonne de direction à réglages électriques de hauteur et profondeur, de développement récent, est disponible en fonction des versions. En outre, sur les modèles dotés d'une fonction mémoire, l'accès à bord et la sortie sont facilités par les commandes sortie du véhicule/retour (auto away / auto return) liés à la ceinture de sécurité du conducteur et au bouton de démarrage. En utilisant le commutateur, les moteurs inclinables et télescopiques permettent de régler la hauteur comme la profondeur du volant sur une amplitude de 40 mm.

Les jantes alliage 17 x 6.5" aérodynamiques de série sont associées à des pneus 215/60R17. Les jantes alliage 18" des versions F SPORT et Executive reçoivent des pneus à roulement à plat 225/50R18 95V.



UX 250h : NOUVELLE GÉNÉRATION DU LEXUS HYBRID DRIVE

L'UX 250h reçoit la quatrième génération du Lexus Hybrid Drive associant un nouveau moteur essence 2,0 l, une nouvelle boîte-pont pour le système hybride, une nouvelle batterie compacte et une nouvelle électronique de puissance (PCU).

Avec une puissance totale de 184 ch (135 kW), l'UX 250h associe un rendement élevé et une expérience de conduite très agréable, naturelle et réactive.

Le nouveau moteur 2,0 l quatre cylindres en ligne affiche un rendement thermique exemplaire de 41 % grâce à des sièges de soupape d'admission à revêtement laser révolutionnaire dotés d'un tout nouveau profil d'admission, à un taux de compression élevé (14:1), le système D4-S associant injection directe et indirecte pour obtenir une combustion à grande vitesse. La distribution variable intelligente VVT-iE avec actionneur électrique du côté admission améliore également la maniabilité tout en réduisant les émissions.

Une pompe à huile à capacité variable en continu et un système de refroidissement variable avec une pompe à eau électrique contribuent à des frottements internes extrêmement faibles, à des performances optimales du moteur et à un meilleur rendement énergétique. Le système garantit aussi un chauffage plus rapide de l'habitacle par temps froid et un rafraîchissement plus rapide lorsque la climatisation est utilisée.

La recirculation de la chaleur de l'échappement permet une montée en température rapide du moteur et donc la réduction des émissions tandis que le filtre à particules garantit avec une grande efficacité le respect de la réglementation EURO6d PN (nombre de particules).

Le système hybride de l'UX associe ce nouveau moteur thermique à deux moteurs électriques via une boîte-pont de dernière génération, plus compacte et plus légère et présentant moins de friction interne que celle des précédents systèmes hybrides Lexus. L'électronique de puissance (PCU) est plus puissante mais 20% plus petite et 10% plus légère.

L'optimisation du niveau d'assistance fourni par le moteur électrique et du régime du moteur thermique produit une sensation d'accélération linéaire sans que le moteur fonctionne à haut régime. Le régime du moteur est synchronisé avec la vitesse du véhicule pour donner la sensation d'une accélération immédiate et continue.



La nouvelle boîte-pont abandonne le montage en ligne des moteurs électriques (MG1 et MG2) au profit d'une configuration coaxiale, plus compacte et plus légère, qui réduit de 25 % les pertes de friction. En outre, le MG2 est désormais un moteur à plus haute vitesse pour une performance et un rendement en hausse. Le conducteur profite ainsi d'un rayon de braquage trottoir à trottoir inférieur de 10,4 m, au meilleur de la catégorie, au bénéfice d'une maniabilité exceptionnelle.

La transmission Sequential Shiftmatic assure la réactivité du frein moteur en six niveaux pour une sensation de passage de rapport similaire à celle d'une boîte manuelle à l'aide des palettes au volant ou en plaçant le levier de vitesse sur la position S.

La vitesse à laquelle le système hybride peut couper le moteur essence, par exemple dans les longues descentes, a été portée à 115 km/h.

La nouvelle batterie nickel-métal hydrure (NiMH), compacte et légère, et le système de refroidissement compact sont logés sous les sièges arrière au bénéfice du centre de gravité abaissé.

TRANSMISSION INTÉGRALE E-FOUR

L'UX 250h est disponible en version deux roues avant motrices ou quatre roues motrices E-Four.

Le système E-Four utilise un moteur électrique spécifique à couple élevé, intégré au train arrière. La répartition de la puissance entre les roues avant et arrière est automatiquement optimisée dans les accélérations, les virages ou la conduite sur chaussée glissante par le contrôle de la stabilité du véhicule (VSC). La transmission E-Four est un gage de stabilité dans les montées ou sur les chaussées enneigées mais n'entraîne pas la même surconsommation qu'une transmission intégrale conventionnelle avec répartiteur de puissance et arbre de transmission. Le système E-Four ne se contente pas d'améliorer la motricité sur route glissante : il participe activement à la stabilité du véhicule en adaptant la puissance transmise aux roues arrière afin de corriger un éventuel survirage ou sous-virage.

AVANTAGES DU SYSTÈME HYBRIDE AUTO-RECHARGEABLE LEXUS

Animé par la quatrième génération du système hybride auto-rechargeable Lexus, l'UX 250h se montre très réactif. Comme tous les véhicules hybrides Lexus, il offre un meilleur rendement et des émissions plus faibles que les véhicules essence ou diesel de sa catégorie sans les contraintes de la recharge ou de l'autonomie. Dans la vie réelle, en ville, l'UX 250h peut assurer une partie significative de chaque trajet en utilisant la puissance électrique - jusqu'à 50 % en fonction des modalités de conduite.

MODE EV (ELECTRIC VEHICLE)

À vitesse de croisière ou dans les légères accélérations, le moteur électrique avant (et le moteur électrique arrière sur les modèles à quatre roues motrices) est capable de propulser la voiture en utilisant la puissance électrique fournie par la batterie du système hybride. Dans cette configuration, le véhicule est quasiment silencieux, il ne consomme pas d'essence et ne produit aucune émission.

DYNAMIQUE ET POURTANT SOUPLE

À vitesse plus élevée, le moteur essence à cycle Atkinson, caractérisé par une très grande souplesse, entre en scène en toute discrétion tout en continuant à être épaulé par le (les) moteur(s) électrique(s) en cas de besoin. Grâce à la répartition quasi parfaite entre ces deux sources de puissance, l'UX 250h offre un plaisir de conduite hors pair, couplé à un faible niveau de consommation et d'émissions.

ACCÉLÉRATION RAPIDE

En pleine accélération, la puissance du (des) moteur(s) électrique(s) complète instantanément la puissance du moteur essence 2,0 litres. Ensemble, ils assurent la puissante augmentation du couple pour garantir une accélération linéaire précisément quand elle est nécessaire.

PAS BESOIN DE METTRE EN CHARGE

Pendant le freinage ou lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur, le freinage régénératif utilise l'énergie cinétique pour produire de l'électricité qui est stockée dans la batterie du système hybride et s'ajoute à la production électrique issue du fonctionnement en conditions routières normales. Conclusion : l'UX 250h n'a jamais besoin d'être branché pour être rechargé.



FAIBLE COÛT DE POSSESSION

L'UX 250h est plaisant à conduire et offre en prime un faible coût de possession et une valeur résiduelle élevée. Il bénéficie à cet égard de l'expertise supérieure de Lexus dans l'ingénierie des hybrides auto-rechargeables, de batteries d'une durée de vie égale à celle du véhicule et du niveau d'usure intrinsèquement faible du système Lexus.

COÛT D'ENTRETIEN RÉDUIT

L'UX 250h a été conçu sans embrayage tandis que le démarreur et l'alternateur sont intégrés au système hybride et n'exigent aucun entretien ou remplacement pendant la durée de vie du véhicule. La courroie de distribution conventionnelle cède également la place à une chaîne ne nécessitant aucune maintenance. L'UX 250h, affranchi de la nécessité d'entretenir ou de remplacer ces pièces, permet à son propriétaire de réaliser environ 1 500 € d'économie sur une période de cinq ans.

DURÉE DE VIE DE LA BATTERIE HYBRIDE = DURÉE DE VIE DE LA VOITURE

Avec une fiabilité record sur plus de 60 milliards de kilomètres dans le monde, une batterie de système hybride Lexus est conçue pour égaler la durée de vie totale de la voiture. Dotée d'une ingénierie rigoureuse pensée pour la performance et la durabilité, elle est couverte par une garantie de 5 ans ou 100 000 km.

USURE RÉDUITE DES FREINS ET DES PNEUS

L'usure des plaquettes et des disques est significativement réduite grâce au freinage régénératif du système hybride auto-rechargeable qui assure la première moitié de la force de freinage. Sur 90 000 km, un véhicule Lexus hybride ne nécessite aucun remplacement de disque et un seul jeu neuf de plaquettes de frein. En outre, les véhicules hybrides possèdent une pression des pneus supérieure qui contribue à limiter l'usure de l'épaulement de ces derniers tandis que la transmission progressive de la puissance et la répartition équilibrée des masses du véhicule favorisent également la réduction de l'usure des pneus.





S/S+



Normal/



Custom



Eco

SÉLECTEUR DU MODE DE CONDUITE

L'UX est doté du sélecteur de mode de conduite Lexus qui permet au conducteur de changer d'expérience de conduite en choisissant l'un des trois programmes proposés.

Le mode Normal assure un équilibre idéal entre les performances dynamiques et la maîtrise de la consommation ; le mode ECO donne la priorité aux économies de carburant en modérant la réponse de l'accélérateur et le fonctionnement de la climatisation ; le mode Sport accentue la réactivité de l'accélérateur et augmente le ressenti de la direction assistée.

Les modèles F SPORT Executive (F SPORT et Executive en option) équipés de la suspension AVS proposent cinq modes de conduite : normal, ECO, Sport S, Sport S+, et Custom.

Le mode Sport S+ améliore encore le comportement et la stabilité dynamiques en courbe.

En mode Sport S+ ou Custom associé à un réglage SPORT du châssis, la force d'amortissement bascule vers un tarage plus ferme pour une sensation de conduite plus dynamique.

Le mode Custom permet au conducteur d'associer ses préférences concernant le moteur, le châssis et la climatisation.



Système de pré-collision (PCS)

TECHNOLOGIE DE SÉCURITÉ ET D'ASSISTANCE

Les modèles UX reçoivent huit airbags : airbags conducteur et passager avant ; airbags genoux conducteur et passager avant ; airbags latéraux intégrés dans les sièges pour le conducteur et le passager avant et airbags rideaux sur toute la longueur de l'habitacle.

L'UX est également doté en série du Lexus Safety System + de seconde génération dans tous les pays de l'Union Européenne.

Le Lexus Safety System + regroupe et offre en série des technologies de sécurité active qui assistent le conducteur et réduisent la probabilité et sévérité d'accidents potentiels.

Le Lexus Safety System + inclut le régulateur de vitesse dynamique (DRCC), le système de sécurité pré-collision (PCS) avec détection

des piétons, le système de maintien dans la file de circulation avancé (Lane Tracing Assist - LTA) la lecture automatique des panneaux de circulation (RSA) et la gestion automatique des feux de route (AHB) (ou en option les feux de route adaptatifs -AHS).

Le système de pré-collision (PCS) est couplé au régulateur de vitesse à radar dynamique. Il est opérationnel pour une vitesse relative du véhicule précédent comprise entre 10 et 180 km/h. Le régulateur de vitesse dynamique à radar avec aide à la signalisation routière (RSA) peut rapidement réinitialiser la vitesse du véhicule en fonction des informations de limitation de vitesse reconnues. La fonction RSA peut être facilement activée ou désactivée.

Le système PCS utilise une caméra pour identifier les piétons de jour ou dans des conditions de faible luminosité et la capacité de son radar a été augmentée pour permettre la détection de jour des cyclistes.





L'UX assure le suivi à faible vitesse, y compris dans une circulation en accordéon, jusqu'à 30 km/h. Son conducteur est donc plus détendu dans ces situations où la conduite se révèle en général désagréable et fatigante. Il bénéficie également d'une sécurité accrue.

Le système Lane Tracing Assist utilise le moteur de direction assistée électrique pour maintenir le véhicule au milieu de sa voie de circulation tandis que l'alerte de franchissement de ligne (Lane Departure Alert) détecte non seulement les voies de circulation jaunes ou blanches, mais aussi les bas-côtés de la route.

Le système AHB est intégré en série au Lexus Safety System + de seconde génération. Il éteint automatiquement les feux de route dès qu'un autre véhicule est détecté et les rallume dès que la voie est libre.

Système de maintien dans la file
de circulation avancé (LTA)



L'UX se dote (sur les versions F SPORT, F SPORT Executive et Executive) d'un système d'éclairage encore plus sophistiqué : le système de feux de route adaptatif AHS qui intègre des phares LED à triple faisceau. Le système AHS offre une meilleure visibilité de nuit tout en atténuant l'éblouissement des véhicules venant en direction opposée. Les phares sont dotés de 11 LED activées ou désactivées de manière indépendante pour contrôler plus précisément les zones illuminées/non illuminées.

Selon les versions, les radars de stationnement avant et arrière sont dotés d'une fonction « intelligente » qui permet de stopper le véhicule à l'approche d'un obstacle (jusqu'à 10 km/h).

Détection d'obstacles et freinage automatique avant & arrière



UX F SPORT

La transformation associée à la finition F SPORT comprend un design de calandre exclusif avec un maillage composé d'éléments en forme de L. Le bouclier avant réservé aux modèles F SPORT reçoit de larges contours de feux antibrouillard avec un jonc chromé en L et le même motif maillé que la calandre. Le bouclier arrière redessiné et la finition d'un noir de jais des protections avant et arrière complètent le look F SPORT.

Deux des 13 teintes extérieures, Blanc Nova et Bleu Saphir, sont réservées aux modèles F SPORT.

Les prestations exclusives de l'intérieur F SPORT comprennent les sièges sport réalisés avec une technique de mousse intégrée conçue au départ pour les modèles Lexus F et qui permet au siège d'épouser la forme du corps. Le procédé permet de fabriquer le siège en une seule opération en plaçant la sellerie dans le moule avant d'injecter la mousse. Les sièges avant spéciaux F SPORT, réglables électriquement sur 8 positions, offrent un réglage lombaire et un ajustement manuel avant/arrière des appuis-tête.

Les modèles F SPORT reçoivent un grand écran 8" TFT LCD dont l'affichage varie pour suivre le moteur essence ou hybride et en fonction du mode de conduite sélectionné. L'anneau mobile hérité de la supercar Lexus LFA et qui orne aussi le coupé de luxe LC est également une exclusivité F SPORT. Il permet de modifier rapidement le contenu affiché. Une pression sur un bouton au volant déplace l'anneau digital vers la droite et agrandit l'affichage multi-informations.

Le volant F SPORT et le pommeau du levier de vitesse gainés de cuir ainsi qu'un repose-pied et un pédalier en aluminium complètent les prestations.

Les versions F SPORT peuvent bénéficier d'un réglage exclusif de la suspension AVS ultra réactive inaugurée par les modèles phares Lexus LC et LS. Elle augmente la force d'amortissement pour minimiser le roulis en courbe ou lors d'un changement de voie et la réduit en ligne droite pour préserver le confort de roulement.





Le réglage spécifique F SPORT de la suspension comprend des ressorts et des barres stabilisatrices dédiés ainsi que des amortisseurs arrière performance pour un surcroît de confort. Les jantes 18" aluminium à cinq doubles branches, réservées à la finition F SPORT, sont encore plus rigides que les jantes UX standard, et contribuent à l'agilité et la réactivité du véhicule.

L'expérience de conduite avec l'UX F SPORT peut être sublimée par le système de gestion active du son (Active Sound Control - ASC) qui génère un retour audio pour un effet sonore qui accompagne la montée et la descente des rapports comme avec une transmission automatique. Une fonction Sonic Interaction Design (SID) module la sonorité de la voiture en mode Sport S+ (S+ Sound)





FICHE TECHNIQUE LEXUS UX

Dimensions et poids

UX 250h
2WD

UX 250h
4WD (E-Four)

Hors tout	Longueur	mm	4495
	Largeur hors rétroviseurs	mm	1840
	Hauteur*1	mm	1540
Empattement		mm	2640
Voies	Avant	mm	1560*4 - 1550*5
	Arrière	mm	1560*4 - 1550*5
Garde au toit (tête d'un mannequin normalisé au toit)	Avant	mm	65
	Arrière	mm	55
Espace aux genoux	Avant	mm	1068
	Arrière	mm	841,5
Largeur aux épaules	Avant	mm	1398,4
	Arrière	mm	1344
Dégagement aux hanches	Avant	mm	1367,6
	Arrière	mm	1329,2
Intérieure	Longueur	mm	1830
	Largeur	mm	1518
	Hauteur	mm	1170,9 - 1145,8*6
Distance d'assise	Avant-arrière	mm	870

Dimensions et poids				UX 250h	UX 250h
				2WD	4WD (E-Four)
Nombre de places				5	
Porte-à-faux	Avant		mm	970	
	Arrière		mm	885	
Coefficient de pénétration dans l'air (Cx)				0.33	
Garde au sol mini.			mm	160	
Localisation de la garde au sol mini.				sous capot moteur	
Angle d'attaque			degrés	14	
Angle de fuite			degrés	25	
Angle ventral			degrés	16	
Poids à vide en ordre de marche (CE/CEE)	Avant	Min-Max	kg	925 - 955	930 - 960
	Arrière	Min-Max	kg	615 - 665	670 - 720
	Total	Min-Max	kg	1540 - 1620	1600 - 1680
Poids total en charge			kg	2110	
Capacité de traction	Remorque freinée		kg	750*15	750
	Remorque non freinée		kg	750*15	750
Capacité du réservoir de carburant			L	43	

Moteur		UX 250h 2WD	UX 250h 4WD (E-Four)
Nombre de cylindres, configuration		4 cylindres en ligne	
Distribution		16 soupapes, DOHC, VVT-iE (Admission) / VVT-i (Echappement)	
Alésage x course	mm	80,5 x 97,6	
Cylindrée	cm ³	1987	
Taux de compression		14,0 : 1	
Injection		EFI, D-4S	
Admission		atmosphérique	
Norme de dépollution		EURO6d	
Carburant		Essence	
Indice d'octane		95 ou plus	
Puissance maxi.	CEE ch à tr/min (kW à tr/min)	152/6000 (107/6000) *Objectif	
Couple maxi.	CEE Nm à tr/min (m·kg- à tr/min)	190/4400 (184/4400) *Objectif	
Consommation (NEDC Corrélé)	Cycle mixte L/100km	4,1* ⁴ , 4,3* ^{5,14} *Objectif	4,4* ⁴ , 4,5* ^{5,14} *Objectif
Emissions de CO ₂ (NEDC Corrélé)	Cycle mixte g/km	94* ⁴ , 97* ⁵ *Objectif	101* ⁴ , 103* ⁵ *Objectif

Moteur électrique**UX 250h
2WD****UX 250h
4WD (E-Four)**

Type	Avant		à aimant permanent
Puissance Max	Avant	ch (kW)	109 (80)
Couple Max	Avant	Nm (m·kg)	202 (20.6)

Batterie du système hybride

Type		Ni-MH
Tension	V	216
Nombre de cellules		180

Puissance totale du système

Puissance maxi. Totale*7	ch (kW)	184 (135)	184 (135)
--------------------------	---------	-----------	-----------

Performances

Vitesse maximale*8		km/h	177	177
Accélération*8	0 à 100 km/h	sec.	8.5	8.7
	80 à 120 km/h	sec.	6.3	6.5

Châssis				UX 250h 2WD	UX 250h 4WD (E-Four)
Transmission		Type		E-CVT	E-CVT
Configuration				FF	AWD (E-Four)
Rapport de démultiplication		1 ^{ère}			
		Rapport de transmission (Rapport de vitesse)*9			
		Marche arrière			
Rapport de réduction du moteur électrique				3,062	
Rapport de pont (avant/ arrière)				3,605 / -	3,605 / 10,487
Type de frein		Avant		Disques ventilés	
		Arrière		Disques pleins	
Dimensions des disques		Avant	Diamètre/épaisseur	mm	305 / 28
		Arrière	Diamètre/épaisseur	mm	281 / 12
Frein de parking, commande et localisation				Commande électrique, tableau de bord	
Suspensions		Avant		Jambes MacPherson	
		Arrière		Multibras	
Nombre de tours de volant (butée à butée)				2,76	
Rayon de braquage mini.		Entre trottoirs		m	5,2
		Entre murs		m	5,6
Type de direction, assistance électrique				EPS	

- *1: à vide
- *2: avec rail de toit / sans aileron
- *3: avec antenne aileron
- *4: roues 215/60R17
- *5: roues 225/50R18
- *6: toit ouvrant
- *7: puissance totale combinée
- *8: chiffres mesurés par Toyota
- *9: du 2e au 10e rapport
- *10: volume entre le plancher et le cache-bagages
- *11: hauteur entre le plancher et l'angle inférieur du ciel de toit
- *12: longueur entre le fond du siège arrière et le rebord du coffre
- *13: largeur maximum au niveau du plancher
- *14: roues 225/50R18 (version F SPORT)
- *15: à partir de la version Pack

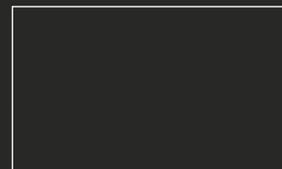


DOSSIER DE **PRESSE**

Réservé à un usage éditorial exclusivement

L'utilisation de cette clé USB est strictement limitée à votre usage professionnel. Cette clé USB ne pourra être utilisée pour aucun autre usage, ni rendue accessible à tout tiers, sans le consentement préalable écrit de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgique.

CONTENU DE LA CLÉ USB :
Dossier de presse UX, photos UX, vidéos UX



Lexus newsroom address: <http://media.lexus.fr>

Twitter: **@PresseLexusFr**

#LexusUX

