**PERSINFORMATIE**

**WERELDPREMIÈRE VAN DE LEXUS UX, EEN NIEUW TYPE CROSS-OVER**

* De Lexus UX, de allereerste compacte cross-over van Lexus, beleeft zijn wereldpremière op het autosalon van Genève 2018
* Een nieuw type cross-over, een ‘Urban Explorer’ met een frisse kijk op luxueuze levensstijlen
* Een stijlvol koetswerkdesign dat een unieke identiteit genereert en een ruim interieur combineert met veiligheid en unieke looks
* Compacte, bestuurder gerichte cockpit met uitstekend zicht op de weg
* Interieur met een nieuwe afwerking, geïnspireerd op de structuur van Japans papier, en een traditionele bekleding in *sashiko-*leder met quiltmotief
* Eerste Lexus gebouwd op het nieuwe, wereldwijde GA-C-platform, dat het laagste zwaartepunt in zijn klasse combineert met een uitzonderlijke koetswerkstijfheid om de levendige rijervaring van een hatchback te evenaren
* UX 250h met nieuw hybridesysteem van de vierde generatie, dat de efficiëntie verhoogt en een krachtigere elektromotor omvat
* UX 200, aangedreven door een nieuwe 2.0-benzinemotor met hoge thermische efficiëntie en nieuwe, direct schakelende, continu variabele transmissie

**INLEIDING**

Op het autosalon van Genève 2018 viert Lexus de wereldpremière van de nieuwe UX. Deze vrijgevochten cross-over werd speciaal ontworpen voor moderne stadsavonturiers die op zoek zijn naar een frisse, eigentijdse en dynamische kijk op een luxueuze levensstijl.

Chika Kako, hoofdingenieur van de UX, verklaarde: “*Van bij het begin heb ik me geconcentreerd op de doelgroep – dertigers, millennials, mannen en vrouwen – en heb ik getracht om te begrijpen hoe een compacte prestigewagen hun leven kan veranderen en nieuwe ervaringen mogelijk kan maken. Zo ontstond het basisconcept voor de UX: de ‘Creative Urban Explorer’, een nieuw type cross-over.*

*“Design” is nog steeds het voornaamste aankoopmotief voor elke auto: het design belooft wat de auto kan afleveren. Voor de UX creëerde het designteam een stijl die het uitgesproken gevoel van veiligheid oproept waarmee cross-overs zich van hatchbacks onderscheiden. Die ‘veilige’ stijl werd vervolgens gecombineerd met een uitgesproken dynamische dimensie.*

*“We hebben ook alles in het werk gesteld om de UX een opvallend rijgedrag te geven dat in de smaak zou vallen bij de klanten. Ik wou radicaal breken met de conventionele cross-overs met hun hoge koetswerk dat manoeuvres bemoeilijkt. In plaats daarvan streefde ik naar een auto met lichtvoetige prestaties en een uitstekende wendbaarheid, die zich even vlot laat besturen als een hatchback.”*

De UX boort een nieuw segment aan voor Lexus, maar bevat alle kwaliteiten die het merk definiëren: een gedurfd design, een superieur vakmanschap, sensationele prestaties en vernuftige technologie.

Onder leiding van hoofdingenieur Kako en hoofdontwerper Tetsuo Miki werkten de ontwikkelingsteams nauw samen om het koetswerk en het interieur als het ware naadloos in elkaar te laten overlopen. Het krachtige koetswerk met indrukwekkende spatborden en achtervleugels omhult een interieur met een bestuurdergerichte cockpit en een open, ontspannende ruimte voor passagiers. Hoewel de UX nog steeds kan schermen met een uitstekend overzicht over de weg biedt hij een rijhouding die de cross-over dichter laat aanleunen bij een alerte hatchback dan bij een SUV.

De UX introduceert bovendien een reeks technische innovaties. Zo maakt hij als eerste Lexus gebruik van het nieuwe, wereldwijde GA-C-platform, dat steunt op een erg stijve structuur en een laag zwaartepunt om een onovertroffen rijgedrag en stabiliteit te garanderen. Ook introduceert hij twee nieuwe krachtbronnen: een nieuwe 2.0-benzinemotor met de prestatie- en verbruiksvoordelen van een hoge thermische efficiëntie en een nieuw, middelkrachtig zelfopladend hybridesysteem van de vierde generatie.

**GEDURFD DESIGN**

Het design dat Lexus voor de UX uitwerkte, ademt enerzijds de veiligheid die van een cross-over wordt verwacht, maar belooft ook een uitzonderlijke wendbaarheid en een flinke dosis rijplezier dankzij zijn ranke, aantrekkelijke en compacte look. Dat vertaalt zich in een model met een in dit segment unieke identiteit,die een krachtig en aantrekkelijk designstatement vormt. Het feit dat alle teamleden nauw samenwerkten, resulteerde in een harmonieuze vormgeving die de binnen- en buitenkant van de auto haast naadloos met elkaar verbindt.”

**Koetswerkdesign**

De UX moest zich resoluut afzetten tegen de gevestigde, massieve cross-overlook en kreeg daartoe een compact design dat zowel krachtig als stijlvol oogt. Hij breekt met de conventies van zijn segment om een meer opvallende en dynamische look te creëren.

Die designbenadering komt duidelijk tot uiting in de uitgesproken voor- en achtervleugels, die ver buiten de auto uitsteken, terwijl de basisvorm van het koetswerk ontstaat uit de lijnen van het radiatorrooster en vervolgens het passagierscompartiment omhult. De uitgekiende koetswerkoppervlakken zijn eenvoudig, maar boeiend, en geven blijk van kracht en dynamisme.

Vooraan werden de koplampen en het spoelvormige radiatorrooster geïntegreerd in een diepe en gespierde look, gecreëerd door de motorkap en de bumper. Dit straalt dan ook een gevoel van veiligheid uit. Achteraan contrasteert de gecondenseerde stijl scherp met de geprononceerde vleugels om de dynamische kwaliteiten en het cross-overkarakter van de UX te benadrukken.

Knappe details zijn onder meer de dagrijlichten, die als een pijlpunt boven de koplampen werden geplaatst om de L-vormige lichtsignatuur van Lexus te benadrukken. Het spoelvormige radiatorrooster kreeg een nieuw blokvormig roosterpatroon met individuele elementen die van vorm veranderen naarmate ze verder van het centrale Lexus-logo staan. Dat resulteert in een driedimensionale look die verandert naargelang de kijkhoek.

De achterlichtblokken kregen een origineel en geavanceerd design dat niet alleen in het oog springt, maar ook aerodynamisch efficiënt is en het weggedrag verbetert. De rechter en linker lichtblokken worden met elkaar verbonden door een doorlopende lichtlijn over de hele achterklep, die de UX zijn unieke achterkant geeft. Deze lijn met 120 leds wordt smaller naar het midden toe en is op zijn smalste punt amper 3 mm dik. Dat wordt een wereldprimeur voor het Lexus-design.

Voor de UX werden vier nieuwe lichtmetalen velgen met diameters van 17” en 18” ontworpen. De 17” velgen met vijf spaken kregen een ongezien aerodynamisch design, waarover u meer leest in de sectie ‘Vindingrijke technologie’ hieronder.

**Afmetingen en lay-out**

De UX heeft een wielbasis van 2.640 mm en is 4.495 mm lang, 1.520 mm hoog en 1.840 mm breed. De koppelafstand van 870 mm garandeert ruim voldoende zitplaats voor de achterste inzittenden, terwijl de bagageruimte maar liefst 791 mm lang is.

De proporties van de auto verzekeren een uitstekende wendbaarheid, met een voor dit segment uitstekende draaistraal van 5,2 meter. Voor de bestuurder geeft de kortere afstand tussen de heupen en de hielen het gevoel dat hij met een hatchback onderweg is in plaats van met een SUV-model.

**Interieurdesign**

Het interieur van een auto is de plaats waar bestuurder en auto één worden. De ontwerpers hebben dan ook alles in het werk gesteld om de grenzen tussen koetswerk en interieur te vervagen en een naadloze continuïteit te realiseren. Dat geeft de bestuurder een uitstekend uitzicht en een duidelijk beeld van de afmetingen van de auto. Het concept komt het meest tot uiting op de bestuurdersplaats, waar het bovenste deel van het instrumentenbord lijkt door te lopen tot voorbij de voorruit. Van buitenaf gezien, lijkt het dan weer alsof de motorkap rechtstreeks uitloopt in het instrumentenbord. Dat effect wordt geïnspireerd door een traditioneel Japans concept dat de grenzen tussen de binnen- en buitenkant van een huis doet vervagen.

De mensgerichte benadering komt ook tot uiting in het interieurdesign van de UX, met het ‘seat-in-control’-concept dat zich toespitst op de bediening van alle belangrijke functies aan de bestuurderszijde van het interieur.

Tegelijk helpt dit om een meer ontspannen sfeer rond de passagiersruimte te creëren. Het instrumentenbord heeft een laag en discreet design en de fijne A-stijlbekleding werd ontworpen om de zichtbaarheid te verbeteren. Zo verzekeren ze het uitstekende zicht over de weg dat van een cross-over wordt verwacht.

Hoofdingenieur Kako putte uit haar eerdere ervaring met materiaalontwikkeling en haar werkperiode in Europa om de kwaliteit en de uitstraling van het interieur te helpen bepalen. Ze koos in het bijzonder voor de pure look van het ‘less is more’-principe om het gewenste effect te verkrijgen.

Ze legt uit: “*In mijn eerdere functies leerde ik dat een hoogwaardige afwerking voor de verschillende interieuronderdelen (zetels, instrumentenbord, sierelementen) zich niet noodzakelijkerwijze vertaalt in een elegant interieur. Wanneer het erop aankomt om te bepalen of een interieur goed of slecht is, is het belangrijker dat de globale balans tussen continuïteit, eenheid en contrast goed zit dan dat de individuele onderdelen een hoogwaardige afwerking kregen*.”

Die mensgerichte designbenadering besteedde bijzondere aandacht aan de look en het gebruiksgemak van de middenconsole, waarbij de audioschakelaars in een handsteun werden geïntegreerd. De rugleuningen werden zodanig ontworpen dat alle bedieningselementen binnen handbereik staan, terwijl men toch een comfortabele, natuurlijke houding geniet.

In- en uitstappen werd eenvoudiger en comfortabeler door de optimale plaatsing van het heuppunt, het uitgesneden profiel van de drempelpanelen onder de deuren en de vorm van de zitting.

**SUPERIEUR VAKMANSCHAP**

De nieuwe UX rolt van de band in de fabriek van Kyushu waar ook de CT, NX en RX worden gebouwd. Hij kan dan ook schermen met het superieure vakmanschap dat de auto’s van Lexus typeert, met een hoge algemene afwerkingskwaliteit en fijne details, zoals het gebruik van verschillende unieke interieurmaterialen.

***Sashiko*-quiltleder**

De soepele lederen bekleding die op de UX wordt aangeboden, is geïnspireerd op *sashiko*, een traditionele quilttechniek die ook wordt gebruikt om judo- en kendo-uniformen te maken. Het quiltleder is getooid met nieuwe perforatiepatronen die perfect uitgelijnde, mathematische rondingen en gradaties vormen om het uitzicht van de zetels naar een hoger niveau te tillen.

**Sierelementen geïnspireerd door Japans papier**

De vloeiende overkapping van het instrumentenbord dekt een brede zone en verbindt de bestuurders- en passagierszone met elkaar. Daardoor accentueert het de interieursfeer met geraffineerde sierelementen met keuze uit twee structuurpatronen en vier kleuren.

De UX biedt als eerste Lexus-model een nieuwe bekleding geïnspireerd op de korrelstructuur van Japans *washi*-papier, dat in heel wat traditionele Japanse woningen aanwezig is. Het werd gerealiseerd door middel van een ‘slushmoulding’-proces en een nauwkeurig gekozen afwerking die een rustige en behaaglijke indruk geeft.

Eveneens verkrijgbaar is het generfde leder uit de LC coupé en het vlaggenschip LS. Zo bevestigt Lexus zijn consistente kwaliteitsaanbod over zijn hele gamma.

**SENSATIONELE PRESTATIES**

Net als alle andere modellen werd de UX ontwikkeld om ‘in alle gemoedsrust elegante prestaties neer te zetten’. De basis daarvan is het nieuwe, wereldwijde GA-C-platform, dat voor het eerst wordt gebruikt in een Lexus.

Twee nieuwe krachtbronnen beleven hun debuut: enerzijds de nieuwe, vierde generatie van het zelfopladende hybridesysteem met 178 pk/131 kW[[1]](#footnote-1) van de UX 250h, die de keuze biedt tussen voorvierwielaandrijving en de E-Four-vierwielaandrijving, en anderzijds de nieuwe 2.0-benzinemotor met hoge thermische efficiëntie van de UX 200, die verkrijgbaar is met de nieuwe continu variabele transmissie met ‘Direct Shift’-technologie.

De ophanging, stuurinrichting en banden werden eveneens ontwikkeld om de ambities van Lexus op het vlak van dynamiek en prestaties waar te maken.

**Eerste gebruik van het nieuwe, wereldwijde GA-C-platform**

De UX maakt als eerste Lexus gebruik van het nieuwe, wereldwijde GA-C-platform, dat de basis vormt voor de dynamische prestaties van de auto. Bij de ontwikkeling werd alles in het werk gesteld om de UX alert en onmiddellijk te laten reageren op de bestuurdersinput en tegelijk een gevoel van stabiliteit en veiligheid te geven.

Het platform maakte het mogelijk om de stijfheid te verhogen dankzij een ringvormige structuur met hoge elasticiteit voor de achterkant en de openingen van de achterdeuren. Om de globale stijfheid sterk te verbeteren, werden op bepaalde plaatsen een combinatie van uiterst sterke lijm en laserschroeflassen gebruikt.

**Laag zwaartepunt**

Dankzij het design van het GA-C-platform heeft de UX het laagste zwaartepunt van alle auto’s in zijn klasse. Die eigenschap, die cruciaal was voor het verfijnde rijgedrag, wordt ook ondersteund door de gewicht besparende maatregelen in de koetswerkconstructie, met onder meer licht aluminium voor de zijdeuren, de spatborden en de motorkap, alsook een harsmateriaal voor de achterklep.

**Ophanging en stuurinrichting**

De MacPherson-veerpoten vooraan en ‘double wishbone’-ophanging achteraan werden ontworpen en afgesteld om het rijcomfort en de snedige reacties te verzekeren. Ook werd er bijzondere aandacht besteed aan de prestaties van de schokdempers en de kwaliteit van de demperolie, de oliedichtingen en de wrijvingscontrole.

Voor de UX werd een elektrische stuurbekrachtiging met een nieuwe, compacte en uiterst stijve stuurkolom ingewijd, die een stuurkolomas met grotere diameter biedt. Dat geheel ondersteunt de snedige, onmiddellijke respons op de bestuurdersinput met een goed stuurgevoel.

**UX 250h met zelfopladend hybridesysteem van de vierde generatie**

De Lexus UX 250h gebruikt ook een nieuwe, vierde generatie van het hybridesysteem, die een nieuwe 2.0-viercilinder benzinemotor combineert met een elektronische continu variabele transmissie (E-CVT). Deze krachtbron wordt verkrijgbaar met voorwielaandrijving en de E-Four-vierwielaandrijving van Lexus.

Het zelfopladende hybridesysteem blinkt uit door zijn hoge thermische efficiëntie en vermogen, met voorlopige prestatiecijfers van 178 pk/131 kW (totaal van verbrandings- en elektromotor).

Het motorontwikkelingsprogramma concentreerde zich niet alleen op een erg laag brandstofverbruik, maar ook op een hoge mate van rijplezier. Er werden bijzondere inspanningen geleverd om het ‘rubberen band'-effect in de bediening van het hybridesysteem en de transmissie te voorkomen. Daartoe werden de ondersteuning door de elektromotor en het toerental van de verbrandingsmotor geoptimaliseerd om lineaire acceleraties te verzekeren zonder dat de motor hoge toeren maakt. Het motortoerental wordt steeds gesynchroniseerd met de toename in de rijsnelheid. Dat zorgt voor een onmiddellijk en continu acceleratiegevoel om in te spelen op de intenties van de bestuurder en een aangenaam rijgevoel te creëren.

**Nieuwe hybridetransmissie, vermogenssturing en batterij**

Het hybridesysteem omvat een compacte en lichte nieuwe transaxle en vermogenssturing, ontworpen om vermogensverliezen door hitte en wrijving tegen te gaan.

Het gebruikt ook een nieuwe nikkelmetaalhydridebatterij (NiMH) met een aangepaste constructie en een compactere koeleenheid die de totale afmetingen beperkt. Daardoor kan de batterij onder de achterbank worden geplaatst, zodat ze niet ten koste gaat van de bagageruimte en bijdraagt tot het lage zwaartepunt van de UX.

**E-Four**

Het E-Four-systeem geeft de UX 250h een vierwielaandrijving door een bijkomende elektromotor op de achteras te plaatsen. De vermogensspreiding over de voor- en achteras wordt automatisch geoptimaliseerd tijdens acceleraties, in bochten en wanneer men op een gladde ondergrond rijdt. Wanneer het systeem merkt dat de voorwielen hun grip verliezen, kan er voortaan geen 60, maar ongeveer 80 procent van het vermogen naar de achterwielen worden gestuurd. En dat bij snelheden tot 70 km/u. Zo draagt het systeem bij tot de uitmuntende stabiliteit.

**UX 200 met nieuwe 2.0-benzinemotor**

De UX 200 wordt aangedreven door een nieuwe 2.0-benzinemotor, die werd ontwikkeld om een hoge mate van dynamische en ecologische prestaties te verenigen met een uitzonderlijk brandstofverbruik. De viercilinder-in-lijn gebruikt een uiterst snelle verbranding om de thermische efficiëntie te verbeteren.

Om dat te realiseren in een brede waaier van rijomstandigheden, doet hij onder meer een beroep op directe brandstofinjectoren met meerdere verstuivers, een oliepomp met continu variabele inhoud, een variabel koelsysteem en een intelligente variabele kleppentiming aan inlaatzijde (VVT-iE). Dat alles resulteert in een maximale thermische efficiëntie van ongeveer 40 procent, een onovertroffen niveau voor een personenwagenmotor.

**Direct Shift-CVT**

De nieuwe tweelitermotor van de UX 200 wordt gekoppeld aan de eerste continu variabele transmissie met Direct Shift van Lexus. Die werd ontwikkeld om de soepele en efficiënte prestaties van een conventionele continu variabele transmissie te verzoenen met een direct rijgevoel.

Een conventioneel systeem gebruikt twee poelies, die verbonden zijn met een riem. Zo kunnen ze hun straal naadloos laten variëren en kunnen ze de effectieve transmissieverhouding wijzigen zonder een trapeffect.

De nieuwe Direct Shift-CVT heeft bijkomende versnellingen om bij het vertrekken acceleraties te verzekeren zoals bij een handgeschakelde versnellingsbak. Zo krijgt men de soepele acceleraties van een CVT in combinatie met een direct acceleratiegevoel.

Dankzij deze versnellingen moeten de poelies en het riemmechanisme bovendien niet meer in de lage gearing worden gebruikt. Daardoor is er meer ruimte om ze in de hogere gearing te gebruiken.

Het systeem gebruikt ook een erg snelle en alerte schakeltechnologie met een natte meerschijvenkoppeling die automatische transmissies in staat stelt om het vermogen te verplaatsen van de versnelling naar de riem en de poelies. Daardoor worden de prestaties beter afgestemd op verschillende situaties, van soepel en efficiënt rijden tot sportieve prestaties en snelle schakelovergangen.

Het ontwerp behoudt bovendien de voordelen van een CVT, die de transmissieverhouding vrij kan aanpassen om bij forse acceleraties de schakelovergangen van een automatische transmissie met meerdere verhoudingen te simuleren. Dat vertaalt zich in een lineair acceleratiegevoel met synchronisatie van de toenemende motortoerentallen en rijsnelheden.

**VINDINGRIJKE TECHNOLOGIE**

Het unieke karakter van de Lexus UX komt tot uiting in de toepassing van vindingrijke technologieën in gedetailleerde aspecten van de auto en zet de diepgaande kwaliteit van deze auto in de verf, met name voor klanten die voor het eerst een prestigemerk kopen.

**Veiligheid**

De UX is leverbaar met de nieuwste versie van het Lexus Safety System +, inclusief het Pre-Collision System (PCS) dat verder werd ontwikkeld om voetgangers in het donker te herkennen. Bovendien kreeg de PCS-radar een extra functie om overdag ook fietsers te herkennen, aangezien zij nog vaak betrokken raken bij ongevallen[[2]](#footnote-2). Het pakket van de UX omvat ook Lexus Co DRIVE (met Lane Tracing Assist en een adaptieve snelheidsregelaar), automatische/adaptieve grootlichten en een verkeersbordenherkenning[[3]](#footnote-3).

Parking Support Brake detecteert dan weer het risico dat de wagen in contact komt met een stationair voorwerp of een ander voertuig dat hem achteraan nadert. In dat geval reduceert het systeem automatisch de aandrijfkracht en activeert het visuele en auditieve waarschuwingen om een aanrijding te voorkomen of – als dat niet kan – de gevolgen ervan te beperken.

**Nooit geziene aerodynamische designdetails**

Lexus hanteerde een nieuwe benadering om de achterlichten, de wielkastverbreders en – als wereldprimeur – de aerodynamische wielen van de UX de best mogelijke aerodynamische prestaties te geven.

De achterlichten omvatten aerodynamisch stabiliserende vinnen (Aero Stabilizing Blades) met een opvallend design dat voorkomt dat de luchtstroom de achterkant van de wagen omhult. Dat draagt in ruime mate bij tot de stabiliteit van de achterkant in de bochten en bij forse zijwind.

Er werden ook baanbrekende aanpassingen doorgevoerd aan het gebogen profiel van de lampen, waarbij elke wijziging in de windtunnel en tijdens praktijktests werd geëvalueerd en geverifieerd.

De wielkastverbreders hebben vlakke zijkanten en een getrapt bovenste deel. Zo genereren ze een luchtstroom die de rolneigingen beperkt en de auto stabiel houdt in de bochten, bij rijstrookwissels en in rechte lijn. De millimeterprecieze afstelling van deze getrapte lay-out verzekert een optimale balans tussen stabilisering en designoverwegingen.

Ook de lichtmetalen velgen van de UX beschikken over een nooit gezien aerodynamisch design dat zowel de remmen koelt als de luchtweerstand reduceert. Computersimulaties en windtunneltests resulteerden in een profielvorm voor de spaken van de velgen, waardoor er meer lucht naar de remschijven kon worden geleid om ze te koelen, zonder dat daarbij de luchtweerstandscoëfficiënt (Cd) in het gedrang kwam.

**Ventilatieregeling met een knop en draadloze verlichting**

De verluchtingsroosters van de UX kregen een nieuwe, enkele knop om de richting en het volume van de luchtstroom te regelen. Die knop wordt bovendien verlicht door een nieuw, draadloos systeem. Door de twee functies in een enkele bedieningsknop te integreren, kon Lexus de ventilatieroosters breder maken en hun prestaties verbeteren. Elke bedieningsknop heeft een LED-lichtbron die draadloos wordt geactiveerd door middel van elektromagnetische resonanties tussen twee schroefdraden die aan dezelfde frequentie trillen. Volgens hetzelfde designprincipe als de achterlichtblokken van de LC gebruiken de lampjes op de verluchtingsrooster spiegeloptica om het effect van een zwevende lichtdiepte te creëren, ook al is de reflector slechts 3 mm dik.

**UX F SPORT**

De F SPORT-versies van de UX onderscheiden zich duidelijk door hun stijl die zijn lage en brede vormen benadrukt en zo sportieve rijsensaties oproept. Vooraan verwijst het exclusieve radiatorroosterpatroon naar het Lexus F SPORT-erfgoed, met extra impact, gegenereerd door grote mistlampranden met L-vormige chroomlijsten en details die het F-roosterpatroon van het radiatorrooster simuleren.

Achteraan is er een exclusief bumperdesign met chroomaccenten, dat een veilig en sportief imago uitdraagt. Door middel van een zwarte afwerking voor de sierlijsten vooraan en achteraan creëert deze versie een uniforme look, terwijl de sportieve kwaliteiten van de auto verder worden weerspiegeld in exclusieve 18” lichtmetalen velgen.

F SPORT-specifieke interieurvoorzieningen zijn onder meer de sportzetels, gemaakt met een perfect steunende, geïntegreerde schuimtechniek, een 8” TFT-kleurenscherm en een wijzerplaat met bewegende buitenrand. Het F SPORT-stuur kreeg een gegolfde lederen afwerking (ook voorzien op de versnellingspookknop) en er zijn ook sportpedalen en een voetsteun in aluminium.

De F SPORT-modellen plukken de vruchten van een exclusieve afstelling van de ophanging, die zowel betrekking heeft op de veren als de stabilisatorstangen. Ook gebruiken ze prestatiegerichte schokdempers om een accuraat, stabiel en responsief weggedrag te verzekeren. Ze zijn bovendien verkrijgbaar met een speciaal aangepaste versie van de nieuwe, uiterst responsieve adaptieve variabele ophanging die ook op het LC-topmodel wordt gebruikt. Zo wil Lexus een dempingskracht verzekeren die bijdraagt tot een meeslepend rijgedrag, maar niet ten koste gaat van het rijcomfort. Deze dempingskracht wordt verminderd in rechte lijn en vermeerderd in de bochten en bij rijstrookwissels om stabiliteit te combineren met een minimale rolneiging. Bij modellen met AVS wordt deze functie gekoppeld aan de Sport S+-modus in het Drive Mode Select-systeem van de auto.

De rijervaring kan verder nog worden geoptimaliseerd met Active Sound Control (ASC), dat een auditieve feedback genereert die de klankeffecten bij het op- en terugschakelen afstemt op die van een automatische transmissie met verschillende verhoudingen. Een bijkomende SID-functie (Sonic Interaction Design) regelt het geluid dat de auto maakt wanneer hij in Sport S+-modus (S+ Sound) rijdt. Dat systeem kan worden uitgeschakeld met de ASC-schakelaar.

1. Voorlopige cijfers. [↑](#footnote-ref-1)
2. De beschikbaarheid van de uitrusting kan verschillen naargelang de lokale marktspecificaties. [↑](#footnote-ref-2)
3. De beschikbaarheid van de uitrusting kan verschillen naargelang de lokale marktspecificaties. [↑](#footnote-ref-3)