

05 NUEVA GENERACIÓN LEXUS IS: PRESENTACIÓN MUNDIAL

La nueva generación del Lexus IS, que se pondrá a la venta a finales de 2005, es el segundo vehículo de fabricación en serie creado con la exclusiva filosofía de diseño "L-Finesse" y supondrá la introducción del primer motor diesel en la gama Lexus.

El nuevo motor diesel de Lexus, desarrollado en su totalidad de aluminio, con 2,2 litros y 130 kW/177 DIN CV, es el motor más potente en su categoría de cilindrada. Al cumplir los requisitos más exigentes de potencia y refinamiento de Lexus, combina un funcionamiento excepcionalmente silencioso y ultrasuave con un rendimiento extraordinario.

La nueva gama IS cuenta también con un nuevo motor de gasolina de 2,5 litros, el último miembro de la nueva familia de los inigualables V6, combina un sistema de inyección directa estequiométrica con doble VVT-i: un sofisticado desarrollo de la famosa distribución de válvula variable de Lexus, que controla ahora tanto las válvulas de admisión como las de escape, y logra un equilibrio óptimo entre un alto rendimiento, y un consumo de combustible y emisiones reducidas.

El excelente acabado de la carrocería, la sujeción en los virajes y la estabilidad en línea recta del nuevo IS lo convertirán en uno de los mejores turismos deportivos de mejor conducción de su segmento. Los equipamientos de máxima seguridad de su categoría incluyen Sistema de Seguridad Pre-colisión (PCS) controlado por radar, Control de Velocidad Adaptable (ACC), Sistema de Iluminación Frontal Activo Inteligente (IAFS), 10 airbags de serie incluidos dos airbags para rodillas y un Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) de Lexus para mejorar aún más el rendimiento, el control de tracción y la estabilidad del vehículo.

19 NUEVO LF-A, 4º "CONCEPT CAR" DEPORTIVO DE LA GAMA LF: PRESENTACIÓN EUROPEA

Cuarto "Concept Car" LF sucesivo que explora el nuevo y revolucionario concepto de diseño de Lexus, el LF-A combina los refinamientos de lujo de un auténtico Lexus con los resultados y la dinámica de conducción de alto rendimiento de un superautomóvil de dos plazas. Presenta un motor capaz de desarrollar más de 500 CV y una velocidad máxima superior a los 320 km/h con una capacidad cúbica inferior a 5,0 litros. Un enfoque radicalmente nuevo en la dimensión y la distribución de los componentes ha creado un diseño compacto con unos voladizos frontales y traseros muy cortos, y una perfecta distribución de peso delantero/trasero, esencial para una conducción y estabilidad óptimos a altas velocidades.

23 NUEVA GENERACIÓN LEXUS GS

El nuevo GS se pondrá a la venta en abril de 2005. Con una carrocería elegante y realmente aerodinámica, incorpora logros técnicos excepcionales y un lujo interior incomparable, excelencia ergonómica y acabado de precisión.

Estará disponible con un motor de gasolina V8 de 4,3 litros y 283 DIN CV o con el nuevo motor de gasolina V6 de 3 litros y 249 DIN CV de inyección directa, acoplados a una nueva transmisión automática de relación cerrada y 6 velocidades con cambio de marchas secuencial. El Sistema de Suspensión Variable Adaptable (VDIM) ofrece una selección de dos ajustes de amortiguación: modo Normal, indicado para la conducción diaria y modo Deportivo, para una conducción mejorada; asimismo, un nuevo Sistema de Dirección Asistida Eléctrica (EPS) presenta un Sistema de Dirección con Relación de Cambio Variable (VGRS). Incorpora un sistema único delantero y trasero de detección de obstáculos de aparcamiento, con capacidad de respuesta, combina los avisos sonoros con una pantalla y un Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) mejorado constituye la máxima expresión de los actuales sistemas de control de la estabilidad del vehículo.

39 RX 400h: EL PRIMER TODO CAMINO CON TECNOLOGÍA HÍBRIDA DEL MUNDO

El revolucionario Lexus RX 400h, el vehículo todo camino con tracción a las cuatro ruedas, es el primer vehículo del mundo perteneciente al segmento de los automóviles de lujo que cuenta con tecnología híbrida con motores de gasolina y eléctricos. El RX 400h acelera uniformemente de 0-100 km/h en sólo 7,6 segundos, pero presenta las cifras de consumo de combustible de un turismo familiar de 4 plazas, con un resultado de 8,1 L/100 km en el ciclo combinado. El nuevo Lexus genera unas emisiones de CO2 de sólo 192 g/km. El RX 400h se pondrá a la venta a finales de mayo de 2005.

CD INFORMACIÓN TÉCNICA

La información técnica sobre la gama completa de modelos Lexus está disponible en el CD-ROM.



NUEVA GENERACIÓN LEXUS IS

“Hemos estado obsesionados con los detalles. Como vehículo Lexus, el nuevo IS no puede adoptar simplemente nuevas tecnologías. Todo tiene que rozar la perfección y trabajar conjuntamente de manera exquisita.”

SUGUYA FUKUSATO, INGENIERO JEFE, LEXUS IS

- Presentación mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2005, se pondrá a la venta a finales de 2005.
- El segundo modelo de fabricación en serie creado con “L-Finesse”, la exclusiva filosofía de diseño de Lexus, que refuerza aún más la identidad de la marca.
- El primer motor diesel de Lexus: una unidad con colector común de 2,2 litros, toda de aluminio, que ofrece el máximo rendimiento.
- Equipada con un nuevo motor de gasolina V6 de inyección directa y con 2,5 litros, esta unidad está disponible con una transmisión automática de 6 velocidades que presenta un control de cambio de secuencial con pulsadores en el volante.
- Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo para mejorar el rendimiento, el control de tracción y la estabilidad del vehículo.
- La máxima seguridad en su categoría presenta: Sistema de seguridad Pre-colisión (PCS), Control de Velocidad Adaptable, Faros de bi-xenón con Sistema de iluminación frontal activo inteligente (IAFS) y 10 airbags de serie, incluidos airbags dobles para rodillas.

Marcando unas nuevas normas de clase en la dinámica de producción, el lujo interior y la excelencia ergonómica, el nuevo IS, la siguiente generación de turismos deportivos compactos de Lexus, hace su presentación mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2005. Basándose en el éxito del primer IS, la nueva gama de modelos ofrece una experiencia exclusiva y muy sofisticada dentro del segmento D de gran categoría.

El IS de siguiente generación marca igualmente la introducción del primer motor diesel de Lexus. La unidad más potente en su categoría de cilindrada, el nuevo motor, construido enteramente de aluminio y con 2,2 litros, cumple las normas más exigentes de rendimiento y refinamiento de Lexus. Combina unas características de funcionamiento excepcionalmente silencioso y ultrasuave con un par y una potencia extraordinarios.

La introducción de un motor diesel en la gama de modelos Lexus tendrá un impacto fundamental en la fuerza de la marca en toda Europa. "El diesel constituye un factor crítico en el éxito de cualquier marca en Europa" considera Karl Schlicht, vicepresidente de Lexus Europe. "Nuestro primer motor diesel nos abrirá el mercado y va a colocar a Lexus en una situación equiparable."

El aumento del volumen de ventas generado por el nuevo Lexus IS promoverá el crecimiento de una red exclusiva de concesionarios de unas 340 delegaciones de Lexus en toda Europa. Como consecuencia, en 2010, Lexus prevé multiplicar las ventas de 3 a 4 veces en Europa.

DISEÑO

Como representante de un concepto de diseño radicalmente nuevo que se exploró en un principio a través de los "Concept Cars" LF-S y LF-C y se implantó por primera vez en la nueva generación del GS, el nuevo turismo deportivo IS es el segundo modelo de carretera de "L-Finesse", la filosofía de diseño de Lexus.

Esencial en la nueva filosofía de "Diseño Lexus" para la incesante búsqueda de la perfección, "L-Finesse" es un concepto de diseño revolucionario profundamente arraigado en la cultura japonesa, con referencias tomadas de la larga tradición de la auténtica iconografía de diseño japonesa, tanto antigua como moderna. El nuevo concepto de diseño expresa tres elementos fundamentales: "Sencillez consciente" (mejor definida como pureza, "elegancia fascinante", una sensación de profundidad que atrae las emociones, y "anticipación perfecta") que forma parte de la hospitalidad japonesa tradicional donde la anticipación de un acontecimiento resulta fundamental para su máximo disfrute.

"L-Finesse" sirve de guía para cada aspecto del nuevo IS. La nueva filosofía, una evolución continua de un complejo concepto que se aplicó por primera vez con éxito en el último GS, desarrolla una sinergia visual aún más poderosa entre el diseño interior y exterior del nuevo IS.



"Incise simplicity" = "Sencillez consciente" / "Intriguing elegance" = "Elegancia fascinante" / "Seamless anticipation" = "Anticipación perfecta"

DISEÑO EXTERIOR

El IS de siguiente generación combina la elegancia de las líneas de una carrocería potente y aerodinámica con un contraste fascinante de superficies cóncavas y convexas que refuerzan los principios básicos de la filosofía "L-Finesse". La pureza conciente resultante de la forma global se completa con la cuidadosa elaboración de los componentes individuales y refleja una fascinación incluso con el más mínimo detalle: una característica de la estética de diseño tradicional japonesa.

El nuevo Lexus es 90 mm más largo y 75 mm más ancho que su predecesor. Su amplio ancho de vía y destacados arcos de ruedas se combinan con unos voladizos delanteros y traseros cortos que proporcionan al automóvil un centro de gravedad bajo, y una apariencia amplia y robusta, adecuada para sus proezas deportivas.

En la parte frontal, una marca, en la parrilla de rejilla vertical, identifica de forma instantánea el nuevo IS como miembro deportivo de la marca Lexus. Tal como se ha mostrado por primera vez en los "Concept Cars" LF-S, los grupos de faros de aspecto agresivo y forma de doble tambor están colocados en un plano superior a la parrilla en sí. Esta disposición cuidadosamente estudiada de los principales elementos frontales se van a convertir en una característica exclusiva de los futuros modelos Lexus, que dirige la vista hacia el vértice real del vehículo a fin de reforzar la impresión de velocidad y agilidad.

La parrilla del IS genera una poderosa línea de carrocería que resalta la superficie nítida y potente del capó antes de extenderse uniformemente hacia los montantes del parabrisas. Una superficie cóncava adyacente se estira entre el capó y el arco de la rueda y refuerza la anchura y la presencia frontal dinámica del automóvil; está marcada asimismo por un nuevo diseño del espejo deportivo y

montado en la puerta, que fluye hacia la línea que se estrecha del cinturón de seguridad.

Visto de perfil, unos laterales estrechos y una amplia superficie lateral soportan un parabrisas marcadamente más oblicuo y un motivo en los cristales inspirado en un símbolo de la cultura japonesa tradicional que transmite dinamismo: "Kirikaeshi" describe un cambio de dirección rápido y fluido, lo que crea una analogía de la caligrafía japonesa o el movimiento de una espada de samurai. Esto se aprecia de manera visible en la potente configuración de "flecha" del montante "C". Este motivo de flecha, ya incorporado en el diseño frontal del nuevo GS, se va a convertir en un futuro elemento de diseño fundamental de la marca Lexus.

En la parte trasera, unos arcos de ruedas traseros separados se estrechan hasta llegar a un voladizo posterior corto y agresivo rematado por potentes grupos de pilotos LED. El exclusivo e inesperado diseño deportivo del grupo de faros trasero refleja una elegancia fascinante fundamental en la filosofía "L-Finesse" y, una vez más, establece un precedente para el diseño de los futuros modelos Lexus.

DISEÑO INTERIOR

Las esmeradas competencias de construcción inherentes a la estética japonesa tanto tradicional como moderna son esenciales para "L-Finesse". Esto se refleja en un deslumbrante e innovador interior que combina una vez más las superficies cóncavas y convexas: lo uno muestra unas funciones de control tales como un cambio de marchas y un pulsador de arranque de motor en la consola central, lo otro proporciona un cómodo espacio para el conductor y el pasajero. El flujo dinámico y perfecto de las superficies de los paneles de las puertas hacia el salpicadero culminado con el panel de instrumentos saliente, el punto central del nuevo habitáculo del IS.



El enlace vertical de los elementos del habitáculo a través de la consola central y los tiradores de las puertas, inspirados una vez más en el principio "Kirikaeshi", refuerzan aún más la homogeneidad volumétrica del diseño interior.

La posición aparentemente dislocada de las salidas de ventilación laterales refleja la influencia de otro símbolo de la cultura tradicional japonesa: "Hazushi" o "desincronización". Esto expresa la noción fascinante de algo que forma parte de un todo pero, al mismo tiempo, conserva su independencia.

Se ha prestado una esmerada atención al diseño y al espaciado de los componentes individuales, con una coordinación detallada de los acabados en las superficies de contacto como los cromados que resaltan los tiradores de las puertas, a los pulsadores de cambio de marchas del secuencial, la palanca de cambios y al botón de arranque.

El nuevo volante presenta una sección transversal de montura rediseñada que añade mayor confort y las paletas de cambio de marchas están directamente montadas en el volante, lo que elimina la necesidad de modificar la sujeción del volante, incluso al virar.

Los asientos frontales combinan una base lateral cómoda con un área ancha para los hombros, lo que refleja la optimización del confort de conducción y la dinámica de conducir

deportiva inherentes a los nuevos chasis del IS. Los asientos de cuero opcionales presentan igualmente calefacción y ventilación por ventiladores. Una esmerada atención por los detalles se ve reflejada aquí en unas tolerancias más rigurosas en el doble cosido del cuero, que se han reducido en un 25%. Se ha mejorado de forma significativa el espacio para las piernas de los asientos traseros al añadir 60 mm a la distancia entre ejes del nuevo Lexus IS, lo que coloca la distancia entre los pasajeros delanteros y traseros en el nivel más alto del segmento.

El habitáculo presenta igualmente sorprendentes detalles metálicos y un acabado opcional de madera de arce en ojo de perdiz de la calidad más elevada, que se integran cuidadosamente en una gestión de instalación y acabado perfecta. Se han realizado todos los esfuerzos posibles para reducir y, en algunos casos erradicar totalmente, los intersticios entre los componentes interiores, lo que crea un entorno de lujo nítido y estilizado, sin precedentes en esta clase.

TECNOLOGÍA DE A BORDO

Se puede acceder al nuevo IS mediante el Sistema de Acceso sin llaves (Smart Key Access) estándar de Lexus. Con la llave en su posesión, el conductor sólo tiene que tocar la parte interior del tirador de la puerta para desbloquear las cuatro puertas. A partir de entonces, se puede arrancar el motor con la simple pulsación de un botón y la llave guardada en el bolsillo o el bolso del conductor en todo momento.

También está disponible en el nuevo Lexus IS el sistema más avanzado de navegación por satélite del mercado. Cuenta con la tecnología de cálculo de ruta más rápido del mundo e incorpora un sistema manos libres Bluetooth® para teléfonos portátiles compatibles y un sistema de reconocimiento de voz, que abarca funciones de navegación, audio y climatización.

El sistema de audio estándar, que presenta 13 altavoces y un cargador con cambio automático de 6 CD, reproduce archivos MP3 y WMA. El sistema incluye igualmente una toma de corriente auxiliar (instalada en la caja de consola) que permite conectar un reproductor de audio portátil directamente en el sistema. Para los clientes que desean lo mejor del segmento, Lexus ofrece un excepcional sistema de sonido Surround Mark Levinson® con 14 altavoces. Esta unidad se puede solicitar igualmente con un reproductor de DVD de 6 discos con una ranura.

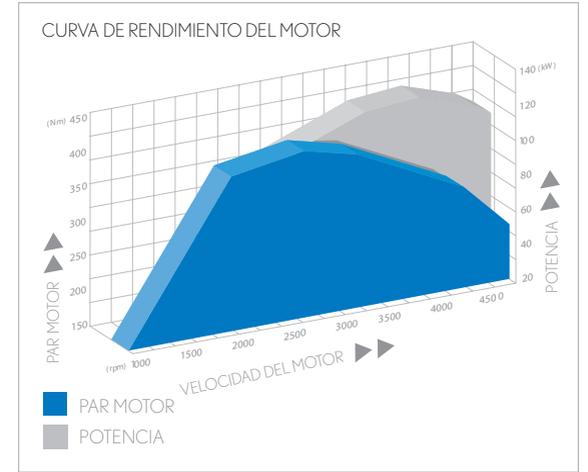
El panel de instrumentos esculpido de chapa metálica dispone de la tecnología Optitron de siguiente generación. Las agujas del cuentarrevoluciones y del velocímetro cuentan con un sistema de iluminación progresiva que proporciona un refinamiento adicional.

La comedida opulencia del interior del nuevo IS se refuerza aún más cuando oscurece gracias a un diseño global de iluminación del habitáculo que mejora el ambiente. El acceso al habitáculo destaca por las luces pudeladas en los espejos de puertas y la iluminación en los espacios delanteros para las piernas, que se pueden combinar con placas antiarañazos de indicadores LED azules exclusivas. Las luces indirectas de los asientos delanteros y traseros proporcionan la iluminación global interior, mientras que las luces de lectura delanteras y traseras incluyen focos LED blancos agrupados en 4, y la palanca de cambios aparece iluminada por un foco LED blanco único y de baja intensidad.

Existe igualmente una amplia gama de equipamientos a medida, entre ellos una pantalla trasera eléctrica y el Asistente de Aparcamiento de Lexus. Éste último presenta una cámara de vídeo montada en la matrícula trasera que, al funcionar mediante la pantalla táctil LDC central, emite una vista trasera a todo color de los alrededores. Se favorece una mayor precisión en las maniobras mediante directrices generadas en pantalla que indican el trayecto probable del vehículo en función de la posición actual de la dirección.

MOTORES Y TRANSMISIONES

El nuevo Lexus IS cuenta con una selección de dos motores: un nuevo motor de gasolina V6 de 2,5 litros con inyección directa y con la primera unidad diesel de Lexus, con un motor de 2,2 litros, que refuerza decisivamente la posición de la marca dentro de este segmento de mercado altamente competitivo.



DIESEL DE 2,2 LITROS

La nueva unidad de colector común de 2.231 cc, que cumple los requisitos más exigentes de refinamiento de Lexus, está construida enteramente de aluminio para optimizar la reducción de peso y la dinámica de reducción en el nuevo IS, e incluye varias características de diseño exclusivas.

Como corresponde a la marca, se ha prestado una atención especial a la reducción de ruidos y vibraciones a niveles sin precedentes en un motor diesel. Este nuevo motor Lexus, que incluye el primer sistema de colector común con inyectores piezoeléctricos en esta categoría de cilindrada, combina una presión de inyección excepcionalmente alta de 1.800 bares con una relación de compresión de motor diesel de 15.8:1, la más baja del mundo. La unión de hasta 4 inyecciones separadas por ciclo y de una relación de compresión ultrabaja no sólo consigue una combustión excepcionalmente silenciosa, sino también una quema de combustible más eficaz, lo que favorece mejoras significativas en el ahorro de combustible y el control de las combustiones.

Asimismo, la adopción de un eje de equilibrio dentro de la unidad ofrece una reducción de ruidos aún mayor a revoluciones más elevadas, y la activación eléctrica del turboalimentador con tobera regulable aumenta su eficacia y permite a la vez el funcionamiento a velocidades de motor más reducidas, lo que mejora significativamente el par a regímenes bajos.

El nuevo diesel, el motor más potente en su categoría, genera 130 kW/177 CV a 3.600 rpm y un impresionante par de 400 Nm/295 lb.ft entre 2.000 y 2.400 rpm.

El nuevo diesel de 2,2 litros ha sido desarrollado con tecnología de motores diesel limpios de Lexus. Un elemento fundamental de esta tecnología es el convertidor catalítico de cuatro vías del sistema de reducción de NOx y partículas diesel (DPNR): el único catalizador del mundo que reduce NOx y materia particulada simultáneamente, lo que supera los requisitos de emisiones de EURO IV y convierte al nuevo Lexus IS en uno de los turismos diesel de lujo más limpios en cuanto a valores combinados de emisiones de NOx y demás partículas.

El nuevo motor diesel de Lexus está acoplado a una transmisión manual compacta y precisa de 6 velocidades. Una transmisión silenciosa y duradera, adoptada del exquisito Lexus LS 430, completa los niveles de ruidos y vibraciones excepcionalmente bajos del nuevo motor diesel.



MOTOR DE GASOLINA V6 DE 2,5 LITROS

El nuevo motor de gasolina de 2499 cc, con doble árbol de levas en culata, el último miembro de la nueva familia de los inigualables V6, combina un sistema de inyección directa estequiométrica con doble VVT-i: un sofisticado desarrollo de la famosa distribución de válvula variable de Lexus, que controla ahora tanto las válvulas de admisión como de escape, y logra un equilibrio óptimo entre un alto rendimiento, y un consumo de combustible y emisiones reducidos.

El nuevo V6, con una tecnología de inyección directa que proporciona a esta unidad la presión de inyección más alta de los motores de gasolina, es uno de los motores más potentes de su clase. Desarrolla 150 kW/204 DIN CV a 6.400 rpm y 250 Nm/184 lb.ft de par a 3.800 rpm.

El ultrasuave V6 de Lexus se puede acoplar a una transmisión manual de 6 velocidades o a una transmisión automática de 6 velocidades totalmente nueva que presenta un control de cambio secuencial por pulsadores en el volante. Estos pulsadores de cambio de marchas, que se activan seleccionando simplemente "S" en la entrada de la palanca de cambios, están directamente montadas en el volante, lo que elimina la necesidad de modificar la sujeción del volante, incluso al virar. Además, la selección de la gama de marchas se puede realizar igualmente mediante la palanca de cambios convencional.

Al ofrecer una reducción más rápida que el modo totalmente automático, el modo secuencial permite una implicación mayor por parte del conductor, lo que proporciona la máxima utilización de las capacidades dinámicas del nuevo Lexus en toda su extensión.

CHASIS Y SUSPENSIÓN

Gracias a una carrocería con una rigidez torsional excepcional que presenta un capó de aluminio, barras de suspensión y motores que reducen el peso global, el IS de siguiente generación es más amplio y bajo que sus competidores. El centro de gravedad bajo resultante se combina con una perfecta distribución de peso de 50/50, un sofisticado sistema de suspensión y una nueva dirección asistida eléctrica que permite una dinámica de conducción excepcional de Lexus, sin comprometer la legendaria calidad de conducción de la marca.

SUSPENSIÓN

La suspensión frontal de doble horquilla y ligera del nuevo Lexus IS presenta una articulación delantera de aluminio y un brazo inferior de acero de alta resistencia en la parte frontal que proporcionan un control de la carrocería mejorado en superficies desiguales, una respuesta de guiñada lineal, un control preciso de la dirección y una gran estabilidad en línea recta.

En la parte trasera, un nuevo sistema de articulaciones múltiples con brazos para corrección de convergencia y un soporte del eje trasero de aluminio ofrecen un excelente confort de conducción junto con una gran estabilidad en los virajes. Unos nuevos amortiguadores de gran rendimiento con un diámetro mayor de pistón mejoran la sensación de dirección y el control de la carrocería, y reducen igualmente la transmisión de impactos por toda la carrocería.

DIRECCIÓN

El nuevo IS ofrece un sistema de dirección asistida eléctrica con sensor de velocidad, totalmente nuevo, superior a los sistemas hidráulicos comparables ya que proporciona una reducción significativa de combustible, un funcionamiento sin ruidos, y una reacción lineal y suave al conductor. Asimismo, una relación de cambio más baja proporciona una sensación de dirección mejorada y más directa.

SEGURIDAD

El nuevo Lexus IS ofrece el contenido más elevado de tecnología de seguridad activa y pasiva más sofisticada de este segmento, incluido el Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) de vanguardia de Lexus y el Sistema de Seguridad Pre-colisión (PCS). Existe igualmente un Control de Velocidad Adaptable (ACC). El sistema ACC puede ajustarse automáticamente a la velocidad del vehículo de delante y, cuando la carretera queda despejada, acelera hasta alcanzar la velocidad de cruce seleccionada.

El Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) emplea presión de frenos, ángulo de dirección, dirección asistida, guiñada, sensores de fuerza G y de velocidad del vehículo que se integran totalmente en los sistemas de frenos antibloqueo (ABS), Control de Tracción Electrónico (TRC), Control de la estabilidad del vehículo (VSC) y Dirección asistida eléctrica (EPS) del nuevo IS. Se ha diseñado el VDIM, exclusivamente para estos sistemas, a fin de que actúe con anticipación antes de que el vehículo llegue al límite de su rendimiento, lo que mejora considerablemente no sólo la seguridad activa, sino que favorece un comportamiento "al límite" más suave mediante una discreta intervención, y por lo tanto, una conducción más placentera.

El nuevo Sistema de seguridad Pre-colisión (PCS), que se ajusta al modelo IS 250, utiliza un sensor de radar de ondas milimétricas para detectar obstáculos delante del vehículo. Al mismo tiempo, la unidad de control electrónico (ECU) controla la velocidad del vehículo, el ángulo de dirección y el nivel de guiñada, así como la posición, la velocidad y el recorrido previsto de todos los obstáculos detectados, para determinar, con antelación, si la colisión resulta inevitable. Si el sistema determina que es así, activará de forma preventiva los pretensores de los cinturones de seguridad de pre-colisión y preparará simultáneamente el asistente de frenada de emergencia para obtener una eficacia óptima una vez que se pise el pedal del freno.

El nuevo IS está equipado con un nuevo y potente sistema de frenado. Unas almohadillas de elevada fricción mejoran considerablemente la eficacia de frenado a altas velocidades y un pedal de freno de relación variable no sólo permite una sensación más progresiva, sino también una sensación en los pedales más agradable en situaciones de frenado de emergencia.

Hay nada menos que 10 airbags de serie, incluidos dos airbags frontales de Doble sistema de inflado (SRS) de varias fases, airbags de tipo cortina de largura completa y nuevos y ampliados airbags laterales en los asientos delanteros, un 30% mayores que los diseñados anteriormente. Aparecen por primera vez en este segmento los airbags dobles delanteros para rodillas.

Los nuevos grupos de faros de bi-xenón presentan igualmente un Sistema de Iluminación Frontal Activo Inteligente (IAFS), que hace girar un proyector (con las funciones de haces de luz altos y bajos) hasta 15 grados, lo que ayuda a iluminar las curvas cuando el conductor entra en ellas.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PRELIMINARES

	IS 250	IS 220d	
Motor	Código de motor	4GR-FSE	2AD-FHV
	Cilindrada (cm ³)	2,499	2,231
	Tipo de motor	V6	L4
	Tipo de combustible	Gasolina de 95 octanos o más	Diesel con bajo contenido de azufre de 48 cetanos
	Mecanismo de válvulas	24 válvulas, doble VVT-i	16 válvulas
	Diámetro interior x recorrido (mm)	830 x 770	860 x 96.0
	Relación de compresión	12.0:1	15.8:1
	Potencia máxima (CV DIN/rpm)	204@6,400	177@3,600
	Potencia máxima (kW/rpm)	150@6,400	130@3,600
	Par máximo (Nm/rpm)	250@3,800	400@2,000-2,400
Transmisión	Tipo	Tracción a las ruedas traseras	Tracción a las ruedas traseras
	Tipo de caja de cambios	6M/T o 6A/T	6M/T
Suspensiones	Tipo	Delanteros: doble horquilla; Traseros: articulaciones múltiples	Delanteros: doble horquilla; Traseros: articulaciones múltiples
	Estabilizador	Tipo de barra de torsión	Tipo de barra de torsión
	Amortiguador	Tipo monotubo	Tipo monotubo
Frenos	Delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
	Traseros	Discos macizos	Discos macizos
	ABS	✓	✓
	EBD (Distribución electrónica de la fuerza de frenado)	✓	✓
	BAS (Sistema de ayuda de frenado)	✓	✓
	TRC (Sistema de Control de Tracción Electrónico)	✓	✓
	VSC (Control de la estabilidad del vehículo)	✓	✓
VDIM (Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo)	-	opcional	
Llantas y neumáticos	De serie	205/55 R 16	205/55 R 16
	Opcional 1	Delanteros: 225/45 R 17 Traseros: 245/45 R 17	Delanteros: 225/45 R 17 Traseros: 245/45 R 17
	Opcional 2	Delanteros: 225/40 R 18 Traseros: 225/40 R 18	Delanteros: 225/40 R 18 Traseros: 225/40 R 18
Dirección	Tipo	Cremallera, EPS	Cremallera, EPS
	Relación	15.0:1	15.0:1
	Giros (de tope a tope)	2.73	2.73
	Radio de viraje mínimo - neumático (m)	51	51

	IS 250	IS 220d	
Dimensiones exteriores	Longitud total (mm)	4,575	4,575
	Anchura total (mm)	1,800	1,800
	Altura total (mm)	1,425	1,425
	Distancia entre ejes (mm)	2,730	2,730
	Vía delantera (mm)	1,535	1,535
	Vía trasera (mm)	1,535	1,535
	Voladizo delantero (mm)	800	800
	Voladizo trasero (mm)	1,040	1,040
Coeficiente de resistencia aerodinámica (Cd)	0.27	0.27	
Peso	Peso en orden de marcha (mín. - máx. - kg)	1,560 (A/T: 1,570)	1,585-1,655
	Peso bruto del vehículo (kg)	2,045 (A/T: 2,055)	2,075
	Capacidad de remolque (con freno - kg)	1,500	1,500
	Capacidad de remolque (sin freno - kg)	560	560
Rendimiento	Velocidad máxima (km/h)	220	N/D
	0 a 100 km/h (segundos)	8.4	N/D
	0 a 400 m (segundos)	16.1	N/D
Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado	9.3 (A/T: 9.9)	N/D
Emisiones de CO₂ (g/km)	Nivel de emisiones	EURO IV	EURO IV
	Combinado	222 (A/T: 237)	N/D



NUEVO "CONCEPT CAR" DEPORTIVO LEXUS LF-A

"El LF-A constituye un cambio fundamental tanto en el estilo como en el diseño. Se ha redefinido y condensado la posición y la dimensión de los principales componentes. Al optar por un enfoque totalmente distinto con respecto a la proporción y al acondicionamiento, hemos logrado la distribución de peso definitiva, tan vital para la conducción y la estabilidad a altas velocidades."

WAHEI HIRAI, MANAGING OFFICER, GLOBAL LEXUS DESIGN

- Primera presentación europea del "Concept Car" LF-A de Lexus: La expresión extrema del diseño deportivo de Lexus
- "Superautomóvil" de dos plazas con un motor de más de 500 CV
- Velocidad máxima aproximada 320 km/h
- Nuevo diseño compacto excepcional
- Perfecta distribución del peso que optimiza la conducción a altas velocidades

Con su debut europeo en el Salón del Automóvil de Ginebra en 2005, el nuevo Lexus LF-A sigue a los vehículos LF-S, LF-X y LF-C como cuarto "Concept Car" de la gama LF que refleja el Diseño Lexus: un concepto de diseño revolucionario de la marca Lexus. El LF-A es concepto puro, una visión de cómo la filosofía del nuevo Diseño Lexus aborda los límites que definen el entorno de los automóviles deportivos exóticos. Más que una simple afirmación radical del rendimiento de un automóvil deportivo, el concepto del LF-A expresa y define la aparición de una nueva tendencia dinámica de diseño de la marca Lexus.

Al combinar las más vanguardistas tecnologías junto con unos refinamientos de lujo adecuados para la marca Lexus con el rendimiento ultraelevado y la extraordinaria dinámica de conducción de un deportivo de dos plazas, el LF-A representa una revalorización fundamental tanto de la concepción como de la ingeniería en el diseño de un "superautomóvil".

Los diseñadores de Lexus han optado por un enfoque radical en la proporción y el acondicionamiento. "El LF-A constituye un cambio fundamental tanto en el estilo como en el diseño" explica Wahei Hirai, responsable de gestión global de Diseño Lexus, "Se ha redefinido y condensado la posición y la dimensión de los principales componentes. Al optar por un enfoque totalmente distinto con respecto a la proporción y al acondicionamiento, hemos logrado la distribución de peso definitiva, tan vital para la conducción y la estabilidad a altas velocidades."

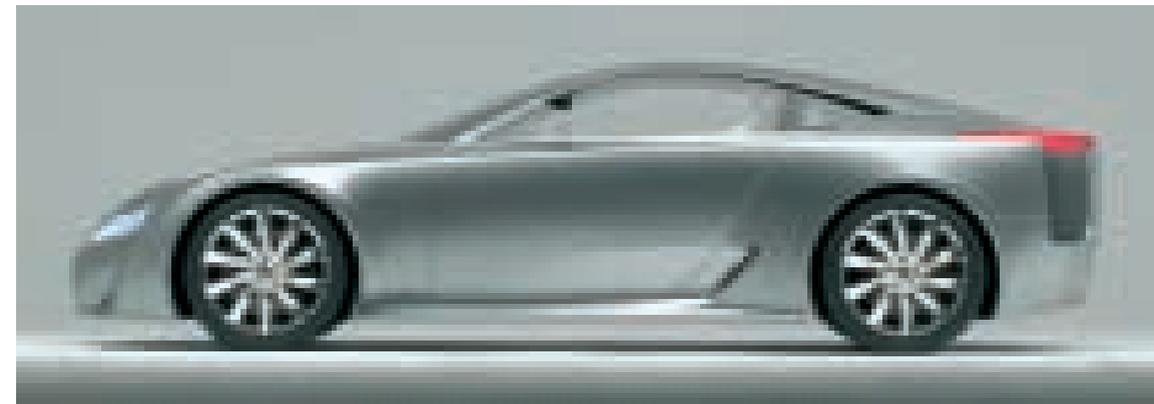
La sencillez tanto en la forma como en el funcionamiento se refleja en un diseño limpio y dinámico, libre de elementos superfluos. Se ha reforzado, a la vez, la elegancia, tanto interior como exterior, evitando la exageración y enfocando hacia un lujo comedido y sutil, y aún así fascinante.

A bordo, se han redefinido y condensando el posicionamiento y la dimensión de todos los componentes principales para crear un diseño con una plataforma excepcionalmente compacta que ofrece una longitud de distancia entre ejes máxima, unos voladizos delanteros y traseros lo más corto posibles, y una distribución de peso delantero/trasero perfecta para la conducción y la estabilidad a altas velocidades.

El LF-A presenta un motor de aleación innovador y ligero, capaz de desarrollar más de 500 CV a partir de una capacidad cúbica inferior a 5,0. Gracias a un mecanismo, peso y comportamiento óptimos, el sistema de transmisión está diseñado para ofrecer al vehículo una velocidad máxima superior a 320 km/h.

ESPECIFICACIONES DEL LF-A COUPÉ CON UN RENDIMIENTO ULTRAELEVADO DE DOS PLAZAS

Motor y rendimiento	
Motor	Inferior a 5, litros
Potencia máxima	Más de 500 CV
Velocidad máxima	Más de 320 km/h
Dimensiones externas	
Longitud total	4,400 mm
Anchura total	1,860 mm
Altura total	1,220 mm
Distancia entre ejes	2,580 mm
Tamaño de neumáticos	
Tamaño de neumáticos delanteros	245/40R19
Tamaño de neumáticos traseros:	285/35R19





NUEVA GENERACIÓN DEL LEXUS GS

“Los orígenes de nuestro planteamiento de diseño se pueden encontrar en las ideas japonesas que logran un equilibrio entre elementos opuestos y que generan una gran impresión en las personas, ya que anticipan y cumplen sus expectativas.”

KENGO MATSUMOTO, DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN DE DISEÑO LEXUS.

- El primer vehículo fabricado en serie que presenta la innovadora filosofía de Diseño Lexus y que saldrá a la venta en abril de 2005.
- Elección entre el motor de gasolina V8 de 4,3 litros y el nuevo modelo V6 de 249 DIN CV y 3 litros con inyección directa junto con una nueva transmisión automática de 6 velocidades con cambio de marchas secuencial.
- Sistema de Suspensión Variable Adaptable (AVS) con una elección de dos ajustes de amortiguación.
- Dirección asistida eléctrica (EPS) con un Sistema de dirección con relación de cambio variable (VGRS).
- Sensores para Asistencia de Aparcamiento delantero y trasero, sensible al giro del volante, con aviso sonoro y visualización en pantalla.
- Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) que mantiene la estabilidad del vehículo con un control del conductor mínimo.

El nuevo Lexus GS revaloriza el concepto de calidad superior del segmento de automoción, que se aplica incluso al componente más pequeño. Incorpora una carrocería elegante y uniforme con una excelencia ergonómica en el interior y unos logros técnicos inigualables en los campos de la instrumentación del habitáculo, protección frente a colisiones de gran categoría, motores de alto rendimiento y bajo consumo de combustible y emisiones reducidas, y el Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM), que ofrecen una experiencia de conducción cautivadora, sofisticada e inteligente exclusiva de la marca Lexus.

DISEÑO

Concebido según los principios de la filosofía de “L-Finesse” que es fundamental para la identidad de la marca, el nuevo Lexus GS es un modelo de lujo exclusivo. Presenta una ingeniería y una tecnología de vanguardia desarrolladas con un refinamiento artístico cuidadoso que combina un sentimiento duradero de atractivo sensual y un funcionamiento sencillo.

DISEÑO EXTERIOR

Las largas líneas integradas del diseño dinámico y sólido del nuevo Lexus GS se enriquecen con contrastes sutiles y fascinantes en el lenguaje externo, tal como lo refleja la relación entre la elegancia escueta de la superficie del capó, y la forma escultural y curvilínea del guardabarros y del frontal. Combinando las barras verticales de la parrilla junto con los cuatro faros de cristal transparente independientes, estas formas diversas se integran a la perfección para resaltar el pedigrí deportivo de este nuevo turismo e identificarlo de inmediato como miembro de la nueva generación Lexus.

“En el diseño de los “Concept Cars” de la gama LF-S, hemos modificado la disposición de los elementos frontales principales: al rebajar la posición de la parrilla en relación con los faros, hemos creado un enfoque de diseño que será común para los futuros modelos de Lexus y que imprime a la marca una sensación más dinámica” explica Kengo Matsumoto, Director general de la división de Diseño Lexus, “El nuevo GS continúa esta tendencia, lo que crea un nuevo y único equilibrio frontal, y contrarresta las ideas preconcebidas de la disposición de la parrilla y los faros caracterizadas por otras marcas de lujo. Crear un equilibrio que va contra lo que parece natural es esencial para la marca si queremos que el Diseño Lexus se revigore, aunque lo mantengamos intrínsecamente sencillo”.

Visto de perfil, las proporciones del habitáculo largo con el montante B del nuevo GS por encima de la línea central curvada y aerodinámica son exclusivas de la nueva filosofía de

estilo “L-Finesse”; ya que las ventanillas laterales expresan los trazos fluidos de la caligrafía japonesa. Crean un motivo gráfico de ventana dinámico en forma de “honda”, que resalta la homogeneidad escultórica del diseño y, al mismo tiempo, añade fuerza a las generosas dimensiones interiores del nuevo turismo. En la parte trasera, los poderosos alerones se estrechan hasta llegar a los grupos de pilotos LED situados encima de un parachoques trasero y de dos tubos de escape deportivos.

Junto con una carrocería de líneas suaves y fluidas con unos espacios entre los paneles increíblemente reducidos, la incorporación de numerosos elementos aerodinámicos situados debajo de la carrocería potencia la estabilidad del vehículo, ayudando a reducir al mínimo el ruido del viento. Incluyen una protección plana del motor, carenados de los neumáticos delanteros y traseros, cubiertas del suelo delantero y trasero y del depósito de combustible, así como una chapa aerodinámica que cubre el diferencial.

A pesar de ser tan sólo 20 mm más largo que su predecesor, el nuevo GS combina una distancia entre ejes 50 mm más larga con voladizos cortos en la parte delantera y trasera, una vía trasera más ancha y arcos de las ruedas más amplios y más anchos para dar cabida a las llantas de aleación de 18 pulgadas que vienen de serie en los modelos equipados con motores V8 y según acabados en los motores V6, creando una presencia amplia, potente y dinámica, mientras ofrece un gran espacio interior.

DISEÑO INTERIOR

La creación de una percepción espacial exclusiva en el habitáculo es un aspecto central del nuevo concepto de L-Finesse. La estrategia de diseño combina proporción, arquitectura y superficie para conseguir una solución de “un movimiento”: los elementos estructurales, como los instrumentos, la consola central, las salidas de ventilación, los tiradores y los apoyabrazos, se han integrado cuidadosamente en acabados de materiales de la más alta calidad para crear un diseño moderno que resalta las cualidades tridimensionales continuas del espacio interior.

La transferencia de la imagen de la parrilla delantera a la consola central del panel de instrumentos refleja la sinergia de los elementos interiores y exteriores dentro del GS.

En el interior del nuevo GS, la madera de alta calidad, los elegantes detalles metálicos y los acabados en piel se combinan con la insuperable precisión de la instalación.

VIDA A BORDO: ANTICIPACIÓN PERFECTA

“La anticipación perfecta constituye la base del modo en que debemos representar nuestra hospitalidad y actuar reciprocamente con el cliente. La anticipación perfecta nos permite crear una experiencia total y no sólo el producto.” Kengo Matsumoto.

El principio central de la filosofía de L-Finesse queda reflejado en el interior del nuevo GS mediante una gama completa de equipamientos tecnológicamente avanzados diseñados para simplificar y mejorar la comodidad de los pasajeros.

La hospitalidad, intrínseca en la “anticipación perfecta” y fundamental para la experiencia de propiedad, se ve reforzada gracias a la exclusiva iluminación, que ofrece luces interiores y exteriores en los tiradores de las puertas, luces de cortesía en las puertas, pilotos en las placas antidesgaste, iluminación en los asientos delanteros y traseros y en los espacios para las piernas de los pasajeros, luces de lectura y mapa, y pilotos para el volante y la palanca de cambios; todas estas luces se activan automáticamente de forma secuencial con los movimientos del conductor al aproximarse al vehículo, entrar en él y arrancarlo.

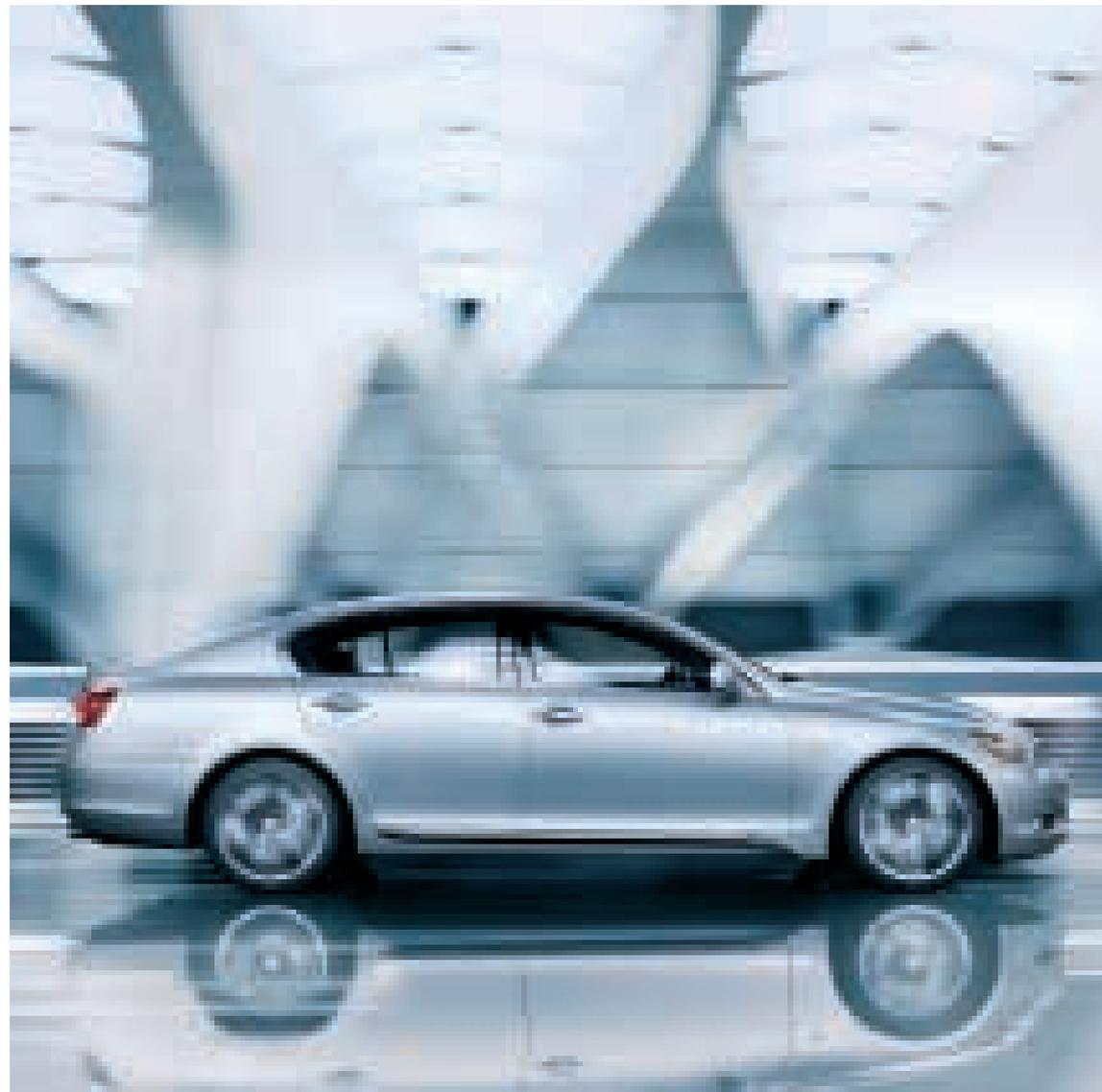
Además, el sistema de acceso de llave inteligente (Smart Keyless), que incluye una función de memorización de apertura de puerta, permite al conductor bloquear y desbloquear el nuevo GS sin necesidad de utilizar la llave, con un simple toque del tirador de la puerta. Del mismo modo, el motor se enciende con tan sólo pulsar un botón.

El GS, que dispone de un nuevo panel de instrumentos Optitron fotosensible con mandos analógicos metálicos de alta calidad, utiliza cristal de Dispositivo Cromático Electrónico (ECD) para combatir el deslumbramiento y mejorar la legibilidad de los instrumentos en cualquier condición. Mediante un sensor de luz integrado en el piloto de freno

elevado, el cristal ECD reduce automáticamente la transparencia del cristal bajo la luz directa del sol. En condiciones normales o de nieve, ECD permanece inactivo, por lo que aumenta la transparencia del cristal para una mayor iluminación.

Aunque la altura total del nuevo GS se ha reducido, la disminución de los puntos donde reposan las caderas de los asientos delanteros ha incrementado la claridad frontal, mientras que el aumento del recorrido de deslizamiento de los asientos ofrece un mayor espacio para las piernas de los ocupantes más altos. Además, la ausencia de elementos que sobresalen de las zonas laterales y posteriores en los asientos delanteros, junto con un cambio posterior de los puntos de apoyo de las caderas de los asientos traseros ofrece un mayor espacio para las piernas en la parte trasera. La genuina tapicería en piel de los asientos delanteros ofrece además un sistema de aire acondicionado por ventilación.

El climatizador electrónico presenta controles independientes para el pasajero y el conductor, y zonas de aire superiores e inferiores controladas automáticamente. El sistema de aire acondicionado emplea un nuevo compresor variable recientemente desarrollado, y presenta un filtro de aire limpio y un modo de eliminación de polen. El sistema de sonido estándar incluye 10 altavoces, y ofrece interruptores de control de sonido instalados en el volante y un cargador de 6 CD integrado en el salpicadero. El sistema de sonido de alta calidad presenta un inigualable diseño Mark Levinson® con 14 altavoces. El sistema de navegación vía satélite Lexus Navigator por DVD emplea una pantalla táctil multifunción a todo color de 7 pulgadas en la consola central, y ofrece ahora una guía dinámica de rutas, un sofisticado sistema de prevención del tráfico. La más reciente tecnología de reconocimiento de voz responde a hasta 200 comandos de voz relacionados con las funciones de navegación, sonido y aire acondicionado. La tecnología Bluetooth®* permite el uso





de la función manos libres y la integración del teléfono móvil en el vehículo.

EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN

La plataforma GS de siguiente generación incluye una estructura de carrocería de gran rigidez y con soldadura por láser continua, que presenta un capó de aluminio que aligera peso, y barras de suspensión delanteras y traseras. El uso frecuente de uniones de grosores diferentes optimiza aún más la reducción de peso y la gran resistencia estructural.

La incorporación de placas anticorrosión en su conjunto, junto con la aplicación intensiva de cera anticorrosión y sellador de paneles, ofrece a la nueva carrocería del GS una protección incomparable contra la corrosión. Asimismo, las molduras inferiores de resina de las puertas consiguen un alto rendimiento contra los impactos.

Se ha prestado especial atención a la reducción de ruidos externos en el habitáculo y a las características acústicas del nuevo habitáculo del GS. Hay una gran variedad de materiales aislantes y absorbentes de sonidos que incluye chapas SF de tipo espuma y gran rigidez, recientemente desarrolladas, que reducen aún más el peso. Los cuidadosos detalles de las uniones externas de la carrocería, los burletes y las molduras de marcos de puertas y ventanas contribuyen a reducir considerablemente el ruido del viento, mientras que las cubiertas de suelo cauchutadas de la parte inferior de la carrocería y los revestimientos de plástico de los arcos de las ruedas traseras que absorben el ruido minimizan la entrada de ruido procedente del impacto de gotas de agua y gravilla.

MOTORES

El nuevo Lexus GS cuenta con dos motores: un V8 de 4,3 litros inigualable y un V6 de 3 litros potente, de inyección directa y recién desarrollado.

El motor de gasolina V8 mejorado de 4.293 cc de Lexus es conocido por su exclusiva combinación de potencia y uniformidad, y no requiere presentación. Ofrece 208 Kw/283 CV a 5.600 rpm y 417 Nm de par a tan sólo 3.500 rpm, y es capaz de acelerar el nuevo GS de 0-100 km/h en tan sólo 6,1 segundos, y hasta una velocidad máxima de 250 km/h. A pesar de estas cifras que muestran un rendimiento impresionante, la unidad de 4,3 litros proporciona un excelente consumo de 11,4 L/100 km en el ciclo combinado. El nuevo motor de gasolina V6 de 2.995 cc y con doble árbol de levas en culata combina un sistema de inyección directa estequiométrico con doble VVT-I, una admisión variable optimizada y un sistema de temporización de válvula de escape, para alcanzar un equilibrio perfecto entre un rendimiento elevado, y un bajo nivel de emisiones y de consumo de combustible. Ofrece 183 Kw/249 CV a 6.200 rpm y 310 Nm de par a tan sólo 3.500 rpm, con las nuevas cifras de rendimiento de Lexus de 0-100 km/h en tan sólo 7,2 segundos y una velocidad máxima de 240 km/h. La unidad de 3,0 litros proporciona un excelente consumo de 9,8 L/100 km en el ciclo combinado.

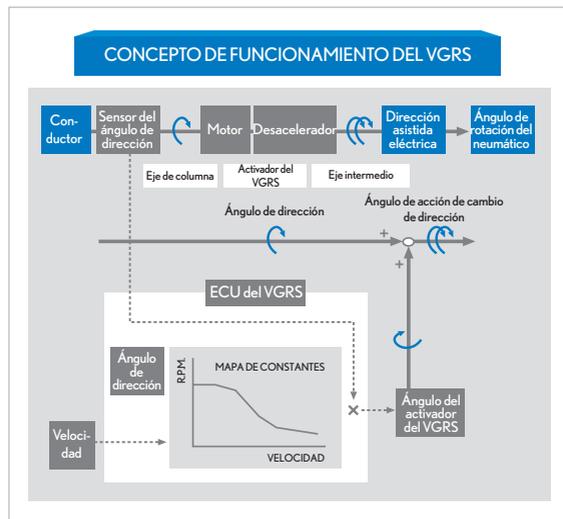
TRANSMISIÓN

Ambos motores están acoplados a una transmisión automática de ECT con relación cerrada recién desarrollada de 6 velocidades y controlada electrónicamente que incorpora un modo de cambio de marcha secuencial.

La caja de cambios presenta un control de inteligencia artificial (AI-SHIFT) que cambia automáticamente el programa de cambios de marcha en función de las condiciones de la carretera y del estilo de conducción. AI-SHIFT favorece una conducción más cómoda y a la vez más sensible al evitar cambios innecesarios a una marcha superior cuando se suben pendientes, y reduce a una marcha inferior de manera automática para proporcionar un freno motor óptimo cuando se descienden pendientes.

Además, si se ha seleccionado el modo de Potencia, el control del conductor mejora aún más mediante un cambio de marchas anterior tanto en la aceleración como en la desaceleración rápidas, y mediante el agarre automático de una marcha cuando se suelta bruscamente el pedal del acelerador, lo que mejora la respuesta de reacceleración.

Mover la palanca de cambios a la posición secuencial "S" dentro de la entrada permite al conductor seleccionar manualmente la variedad de cambios disponible moviendo la palanca hacia adelante para aumentar la velocidad o hacia atrás para reducirla. Incluso en este modo, el control de AI-SHIFT de las transmisiones permite seleccionar las marchas a partir de un programa de cuatro marchas (o incluso de tres marchas), a fin de aumentar al máximo el rendimiento. Un indicador de cambio montado en el panel de instrumentos muestra simultáneamente una variedad de cambios.



DIRECCIÓN

El GS de siguiente generación está equipado con un Sistema de dirección asistida eléctrica (EPS) que presenta un Sistema de dirección con relación de cambio variable (VGRS). El sistema compacto y ligero de dirección asistida eléctrica ofrece un funcionamiento sin ruido, suave, reacción lineal con una sensación mejorada y un consumo de combustible reducido.

El VGRS emplea un activador unido al eje de la columna de dirección intermedia que altera la relación de cambio de dirección en función de la velocidad del vehículo. A velocidades muy bajas, la relación de cambio está en su nivel más bajo y reduce la potencia de dirección necesaria en curvas cerradas y maniobras de aparcamiento. A velocidades medias, se optimiza la relación de cambio, y se obtiene una respuesta ligera y precisa del vehículo en los virajes. A muy altas velocidades, la relación se encuentra en su punto más alto lo que asegura una respuesta suave a las acciones y una máxima estabilidad del vehículo.

El activador del sistema VGRS está enlazado con el sofisticado Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) del GS que, al aproximarse éste al límite de su rendimiento, reevalúa constantemente la relación de cambio de dirección para optimizar el ángulo de volante frontal y, por lo tanto, mantiene la estabilidad del vehículo con un control por parte del conductor mínimo.

SUSPENSIÓN

El nuevo Lexus GS está equipado con un sistema de suspensión trasera de varios enlaces y suspensión delantera de doble horquilla.

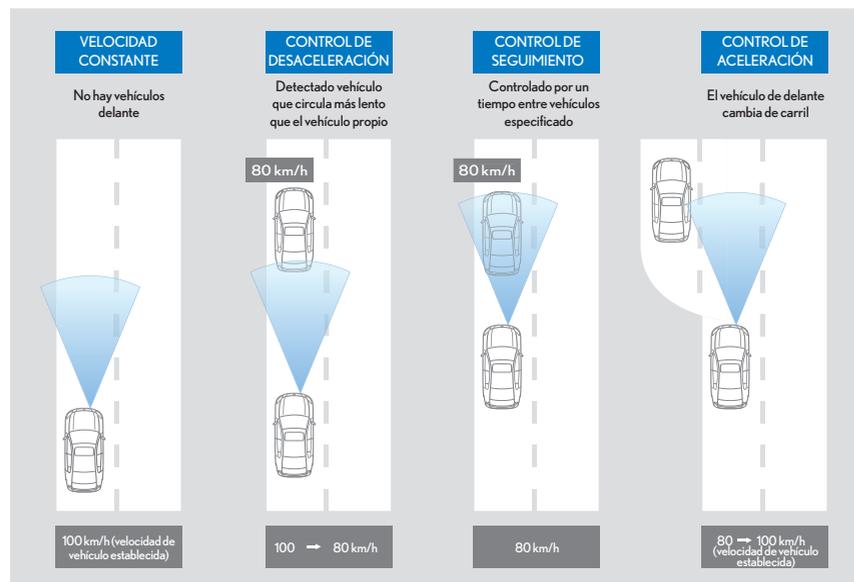
El sistema de doble horquilla delantera combina una articulación delantera de aluminio con un brazo inferior de acero de alta resistencia en la parte frontal y una marcha

asistida montada en la parte anterior que promueve una respuesta de guiñada lineal, un control de dirección preciso, y una excelente estabilidad en línea recta y a altas velocidades. En la parte posterior, un sistema avanzado de varios enlaces con barras de corrección de convergencia de las ruedas y un soporte del eje trasero de aluminio combina la máxima comodidad con una magnífica estabilidad en virajes.

Un nuevo Sistema de Suspensión Variable Adaptable (AVS) permite adecuar el nivel de amortiguación según las características de conducción del GS: el modo Normal, que resulta indicado para la conducción diaria, y el modo Deportivo, que mejora el control de la carrocería y proporciona una respuesta precisa de la dirección en los virajes.

SEGURIDAD

El nuevo GS ha sido fabricado expresamente para alcanzar la máxima seguridad en su categoría en caso de colisiones frontales, laterales y de compensación. Además, el nuevo capó de chapa ondulada del Lexus ha sido especialmente diseñado para ofrecer una mayor protección de los peatones en caso de colisión.





SISTEMA DE SEGURIDAD PRE-COLISIÓN (PCS) Y CONTROL DE CRUCERO ADAPTABLE (ACC)

El nuevo Lexus ofrece un sofisticado Sistema de seguridad Pre-colisión (PCS) que puede contribuir a reducir los daños y las lesiones en caso de colisión. El sistema PCS dispone de un sensor de radar de ondas milimétricas que detecta los obstáculos delante del vehículo, junto con un ordenador que supervisa la velocidad del vehículo, el ángulo de dirección y el nivel de guiñada para determinar de antemano si una colisión inminente es inevitable. En este tipo de eventualidades, el sistema recoge con antelación la holgura de los cinturones de seguridad de los asientos delanteros y ajusta el sistema de ayuda de frenado de emergencia para aplicar la máxima fuerza de frenado y reducir la velocidad de colisión. Las almohadillas de alto grado de sujeción aumentan la eficacia de frenado del GS, especialmente al reducir velocidades elevadas.

Al funcionar junto con la Suspensión Variable Adaptable (AVS), el nuevo sistema PCS de Lexus regula automáticamente los regímenes de los amortiguadores de suspensión y minimiza la nivelación delantera del vehículo en el frenado de emergencia.

Complementario al sistema PCS, el nuevo GS presenta igualmente un Sistema de Control de Crucero Adaptable (ACC). El sistema ofrece dos modos: control de velocidad constante y control de la distancia entre vehículos. El control de velocidad constante funciona como un sistema convencional de control de velocidad. Capaz de diferenciar entre los vehículos que van justo delante del Lexus y los que se encuentran en un carril adyacente, el sistema de control de la distancia entre vehículos emplea un sensor de radar de ondas milimétricas de PCS, junto con unos controles de velocidad constante, de desacelerador, seguimiento y

acelerador, que reducen automáticamente la velocidad del GS, ajustan la velocidad a la del vehículo de delante y, cuando la carretera queda despejada, aceleran hasta alcanzar la velocidad de cruce seleccionada anteriormente.

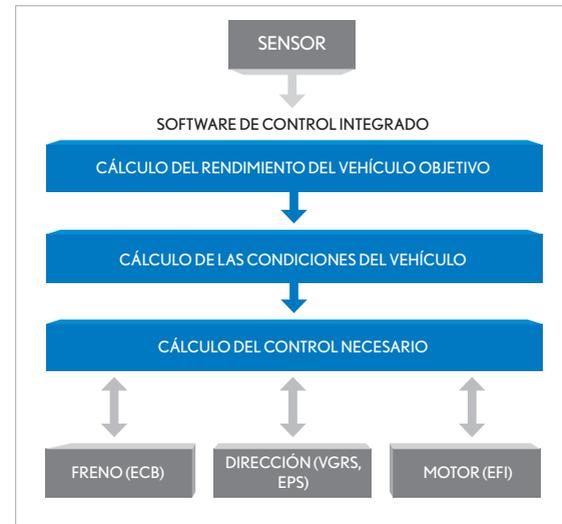
Mediante un interruptor en el volante, el conductor puede seleccionar una distancia entre vehículos larga, media o corta. La configuración de control del sistema se indica en la pantalla multifunción del GS.

AIRBAGS

El Lexus GS está equipado con un total de hasta 12 airbags: airbags delanteros con un Doble sistema de inflado (SRS) en dos fases, airbags para las rodillas del conductor y del pasajero delantero, airbags laterales en los asientos delanteros y traseros, así como airbags laterales de tipo cortina en la parte delantera y trasera. El avanzado Sistema de inflado controla los airbags delanteros para el conductor y el copiloto. Los sensores determinan la gravedad de un impacto y, por consiguiente, la fuerza con que se inflan los airbags.

SISTEMA DE CONTROL DE ESTABILIDAD AVANZADO DEL VEHÍCULO (VDIM)

El nuevo GS430 ofrece la última generación del Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) de vanguardia de Lexus que mejora el rendimiento, el control de la tracción y la estabilidad del vehículo. Con la amplia información de estado que proporcionan los sensores ubicados por todo el vehículo, el VDIM integra los sistemas de seguridad activa del GS de frenos antibloqueo (ABS), Distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD), Sistema de Control de Tracción Electrónico (TRC) y Control de la estabilidad del vehículo (VSC) con la Dirección asistida eléctrica (EPS) y el Sistema de dirección con relación de cambio variable (VGRS).



Mediante la aplicación de un control integrado de todos los elementos relativos al movimiento del vehículo, incluidos el par motor, los frenos y la dirección, el sistema VDIM no sólo optimiza la activación de los sistemas de frenos, de control de estabilidad y de control de tracción, sino que, además, tiene la posibilidad de mejorar aún más el rendimiento cinético general del vehículo.

Por ejemplo, en caso de sobreviraje, el sistema VDIM ofrece ahora una función automática de contraviraje que, con el control de frenado que funciona junto con los sistemas EPS y VRGS, ayudan a controlar un patinazo sin necesidad de que el conductor gire el volante. El activador del VGRS genera un impulso estabilizador al controlar el ángulo del volante frontal en función de la magnitud del deslizamiento lateral. En condiciones de subviraje, el VGRS aumenta la relación de cambio de dirección para limitar el viraje excesivo de las ruedas delanteras y, junto con los controles

de potencia del motor y de freno del sistema VDIM, mantienen una estabilidad óptima en el vehículo.

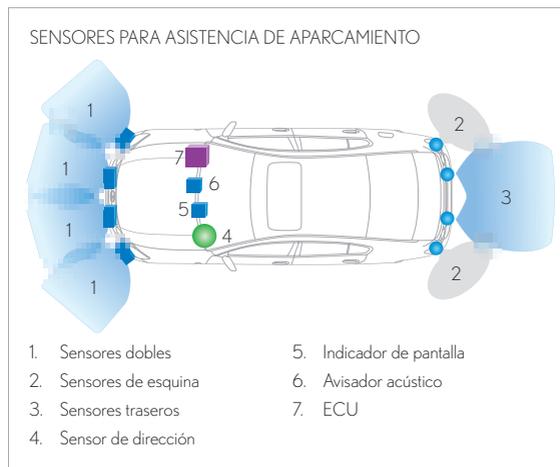
Mientras que los sistemas convencionales de seguridad activa sólo se activan de forma inmediata una vez alcanzado el límite de rendimiento del vehículo, el sistema VDIM activa el control antes de que se llegue a dicho límite. En consecuencia, se han ampliado los límites del umbral de rendimiento del vehículo, a la vez que se ofrece un funcionamiento del vehículo más uniforme en dicho umbral gracias a una menor intervención y se logra, por consiguiente, una conducción más agradable.

SENSORES PARA ASISTENCIA DE APARCAMIENTO DE LEXUS (GUIADO POR DIRECCIÓN)

El sistema de Asistencia de Aparcamiento del GS de siguiente generación combina información de los sensores montados en la parte delantera y trasera, y de un sensor del ángulo de dirección que avisa de la proximidad de un objeto durante las maniobras de aparcamiento y a velocidad reducida.

El sistema comprende cuatro sensores dobles instalados en el parachoques delantero, dos sensores traseros y dos de esquina en el parachoques trasero, una ECU del sistema de detección de obstáculos, un avisador acústico y un diagrama de proximidad en la pantalla multifunción del GS. Mediante los datos de posición del obstáculo relacionados con el ángulo del volante, el sistema predice la probabilidad de contacto, mostrando la ubicación y la proximidad del objeto, así como una corrección de dirección recomendada, en la pantalla multifunción.

Existe igualmente un Asistente de aparcamiento, que proyecta automáticamente una imagen de la cámara de la parte trasera del vehículo en la pantalla de 7" de la consola



central al activar la marcha atrás. Las líneas del asistente de guía integral ayudan además en la detección de obstáculos en curva y el aparcamiento en paralelo.

SISTEMA DE ILUMINACIÓN FRONTAL ACTIVO INTELIGENTE (I-AFS) Y SISTEMA DE CONTROL DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS (TPMS)

El nuevo GS también está equipado con el Sistema de iluminación frontal activo inteligente (IAFS), que hace girar los faros un máximo de 15 grados para iluminar mejor una curva cuando el conductor realiza el viraje. El Sistema de Control de Presión de los neumáticos (TPMS) puede detectar una pérdida de presión en uno o varios neumáticos y avisar de ello al conductor.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

	GS 300	GS 430		
Motor	Código de motor	3GR-FSE	3UZ-FE	
	Cilindrada (cm ³)	2,995	4,293	
	Tipo de motor	V6	V8	
	Tipo de combustible	Gasolina de 95 octanos (o más)	Gasolina de 95 octanos (o más)	
	Mecanismo de válvulas	4 válvulas por cilindro; DOHC, doble VVT-I	4 válvulas por cilindro; DOHC, doble VVT-I	
	Diámetro interior x recorrido (mm)	87,5 x 83,0	91,0 x 82,5	
	Relación de compresión	11,5	10,5	
	Potencia máxima (CV DIN/rpm)	249@6,200	283@5,600	
	Potencia máxima (kW/rpm)	183@6,200	208@5,600	
	Par máximo (Nm/rpm)	310@3,500	417@3,500	
	Transmisión	Tipo	Tracción a las ruedas traseras	Tracción a las ruedas traseras
Código de caja de cambios		A960E	A761E	
Tipo de caja de cambios		6A/T	6A/T	
Relaciones de cambio		Primera	3,538	3,296
		Segunda	2,060	1,958
		Tercera	1,404	1,348
		Cuarta	1,000	1,000
		Quinta	0,713	0,725
		Sexta	0,582	0,582
		Marcha atrás	3,168	2,951
	Relación del diferencial	3,727	3,615	
Suspensiones	Tipo	Delanteras: doble horquilla; Traseras: varios enlaces	Delanteras: doble horquilla; Traseras: varios enlaces	
	Estabilizador	Barra de torsión	Barra de torsión	
Frenos	Delanteros	Discos ventilados (ø 334 x 30 mm)	Discos ventilados (ø 334 x 30 mm)	
	Traseros	Discos ventilados (ø 310 x 18 mm)	Discos ventilados (ø 310 x 18 mm)	
	ABS	✓	✓	
	EBD (Distribución electrónica de la fuerza de frenado)	✓	✓	
	BA (Ayuda de frenado)	✓	✓	
	TRC (Sistema de Control de Tracción Electrónico)	✓	✓	
	VSC (Control de la estabilidad del vehículo)	✓	✓	
VDIM (Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo)	–	✓		
Llantas y neumáticos	De serie	17", 225/50R17	18", 245/40R18	
	Según acabados	18", 245/40R18	–	

	GS 300	GS 430	
Dirección	Tipo	Cremallera - EPS*	Cremallera - EPS* con VGRS**
	Relación	14,6	12,4 (con VGRS: 17,2)
	Giros (de tope a tope)	3,2	2,7-3,2
	Radio de viraje mínimo - Neumático (m)	5,2	5,2
Dimensiones exteriores	Longitud total (mm)	4,825	4,825
	Anchura total (mm)	1,820	1,820
	Altura total (mm)	1,430	1,430
	Distancia entre ejes (mm)	2,850	2,850
	Vía delantera (mm)	1,535	1,535
	Vía trasera (mm)	1,540	1,540
	Voladizo delantero (mm)	855	855
	Voladizo trasero (mm)	1,120	1,120
	Coefficiente de resistencia aerodinámica (Cd)	0,27	0,27
Dimensiones interiores	Longitud del habitáculo (mm)	1,800	1,800
	Anchura del habitáculo (mm)	1,535	1,535
	Altura del habitáculo (mm)	1,160	1,160
	Capacidad del maletero (l)	430	430
	Capacidad del depósito de combustible (l)	71	71
Peso	Peso en orden de marcha (mín. - máx. - kg)	1,620-1,660	1,695-1,735
	Peso bruto del vehículo (kg)	2,125	2,160
	Capacidad de remolque (con freno - kg)	2,000	2,000
	Capacidad de remolque (sin freno - kg)	750	750
Rendimiento	Velocidad máxima (km/h)	240	250
	0 a 100 km/h (segundos)	7,2	6,1
	0 a 400 m (segundos)	15,4	14,4
Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado	9,8	11,4
	Carretera	7,2	8,6
	Ciudad	14,4	16,3
Emisiones de CO₂ (g/km)	Nivel de emisiones	Euro IV	Euro IV
	Combinado	232	269
	Carretera	170	202
	Ciudad	340	384

* Electric power steering

** Variable gear ratio steering



RX 400h EL PRIMER TODO CAMINO HÍBRIDO DE ALTAS PRESTACIONES DEL MUNDO

“La creencia general es que no se puede obtener un elevado rendimiento de conducción y un bajo consumo de combustible en el mismo vehículo. Con el RX 400h, hemos demostrado que esta afirmación no es cierta y hemos llevado la conducción todo camino a una nueva dimensión.”

OSAMU SADAKATA, INGENIERO JEFE, LEXUS RX 400h.

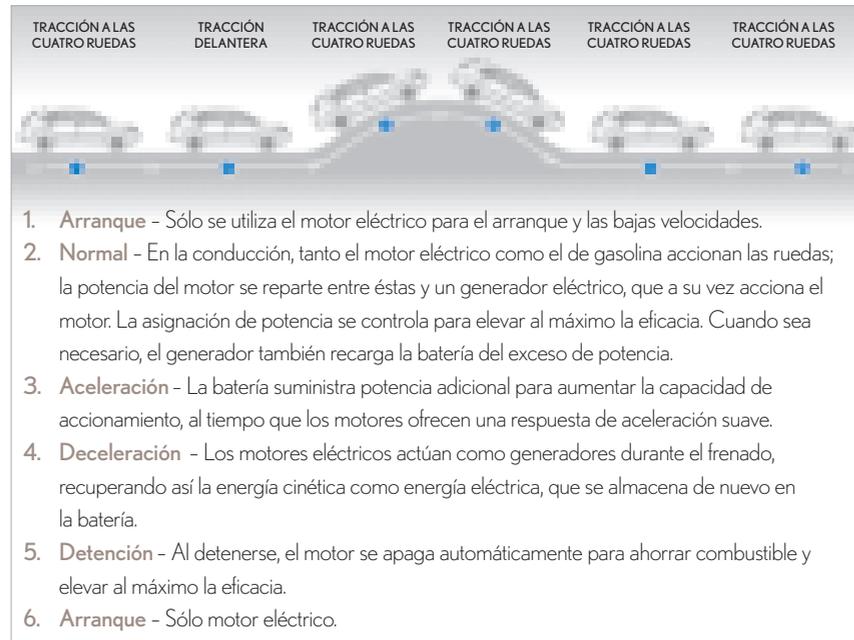
- El más potente sistema híbrido de transmisión a las cuatro ruedas saldrá al mercado a finales de mayo de 2005.
- Será el todo camino de lujo con menor consumo de combustible del mercado: una cifra de consumo combinado de 8,1/100 km.
- Con 192 gr/km de CO₂, conducir un RX 400h puede suponer una reducción de las emisiones de hasta 2,6 toneladas al año.
- Desarrollará una aceleración uniforme de 0 a 100 km/h en tan sólo 7,6 segundos.
- El motor V6 de gasolina de 3,3 litros y 155 kW/211 CV se combina con un motor eléctrico delantero de 123 kW/167 CV y uno trasero de 50 kW/68 CV para ofrecer una potencia total de 200 kW/272 CV.
- El RX 400h está equipado con tecnología de transmisión híbrida exclusiva diseñada por Lexus.



EL RX 400h EN FUNCIONAMIENTO

Durante los viajes, el nuevo sistema "Hybrid Synergy Drive[®]" funciona de varios modos distintos para optimizar la eficacia del RX 400h: cuando el vehículo está parado, el motor también se para automáticamente para ahorrar combustible. En condiciones de funcionamiento de rendimiento bajo del motor como, por ejemplo, al arrancar y a velocidades de bajas a medias, el vehículo funciona sólo con los motores eléctricos, lo que elimina por completo las partículas de CO₂. En condiciones normales de conducción, el dispositivo de reparto de potencia distribuye la potencia del motor para impulsar directamente las ruedas motrices y proporcionar energía al generador que, a su vez, impulsa los motores eléctricos. En estas circunstancias, la distribución de la potencia se controla de forma constante y se ajusta entre el motor de combustible y los motores eléctricos para optimizar la eficacia. Cuando se precisa una aceleración repentina, los motores eléctricos y de combustible funcionan de nuevo en combinación con un suministro adicional de potencia de la batería para impulsar la respuesta del motor.

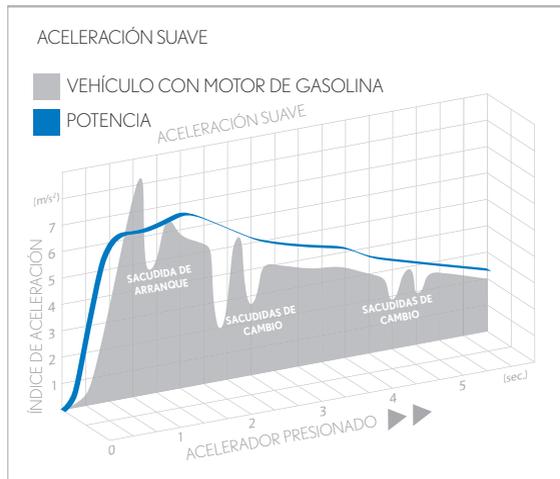
Una característica exclusiva de la tecnología "Hybrid Synergy Drive[®]" del RX 400h es que cuenta con un segundo motor eléctrico que impulsa las ruedas traseras del vehículo para proporcionar, en distintas situaciones de conducción, el innovador sistema E-four de Lexus de transmisión electrónica a las 4 ruedas. Controlada mediante el Sistema de Control de Estabilidad Avanzado de Vehículo (VDIM), la tracción a las 4 ruedas se activa automáticamente mediante un par de



motor eléctrico delantero y trasero de ajuste constante en condiciones de fuerte aceleración (desde la posición de parada y hasta la marcha más alta) durante los virajes y cuando las ruedas delanteras pierden tracción.

Además, durante la deceleración y el frenado, el motor se desconecta y los dos motores eléctricos actúan como generadores de gran potencia que se recargan con la energía que generan las cuatro ruedas. Este sistema de frenado regenerativo optimiza la gestión de la energía del nuevo sistema "Hybrid Synergy Drive[®]" del RX 400h al recuperar tanto la energía cinética (que normalmente se pierde en forma de calor al frenar y decelerar) como la energía eléctrica para almacenamiento en la batería de alto rendimiento. Además, la recarga de la batería se controla de forma constante mediante el generador impulsado por el motor para hacer innecesaria la utilización de una fuente externa que recargue el sistema.

A cualquier velocidad, el sistema "Hybrid Synergy Drive[®]" del RX 400h se controla automáticamente para obtener un óptimo rendimiento y un bajo consumo de combustible con



El RX 400h ha demostrado ser sustancialmente más “frugal” que los todo camino rivales de similar potencia, ya que presenta un consumo de 9,1 litros a los 100 km en ciudad y 7,6 litros a los 100 km en autopista, lo que se traduce en un consumo combinado de 8,1 litros a los 100 km.

Ya conforme con la normativa sobre emisiones EURO IV, el nuevo Lexus generará una cantidad considerablemente menor de partículas de CO₂ que el resto de los todo camino de lujo rivales de potencia similar. Con niveles de emisión combinados de sólo 192 gr/km, al conducir un RX 400h se pueden reducir las partículas de CO₂ hasta 2,6 toneladas al año².

EL SISTEMA HÍBRIDO

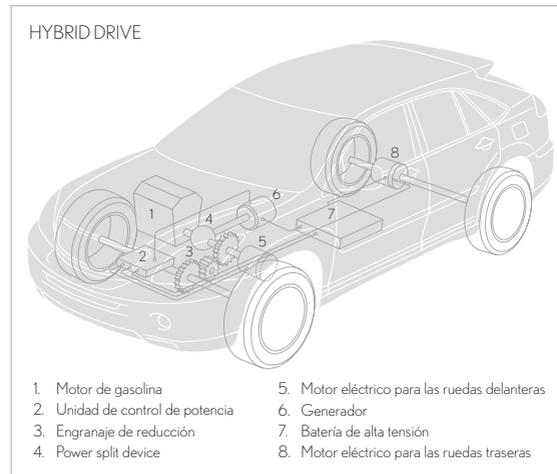
El sistema “Hybrid Synergy Drive[®]” del RX 400h consta de un motor de gasolina, dos motores eléctricos, un generador, una batería de alto rendimiento, una unidad de control de potencia y un dispositivo de reparto de potencia que combina y reasigna la potencia del motor, de los motores eléctricos y del generador según los requisitos de funcionamiento.

El motor de gasolina del RX 400h es una unidad V6 de gasolina, de 3.311 cc, con cuatro árboles de leva y 24 válvulas que produce una potencia máxima de 155 kW/211 CV a 5.600 rpm y 288 Nm de par motor a 4.400 rpm.

Para satisfacer los objetivos de alto rendimiento del RX 400h, se necesitaba un motor frontal y compacto con niveles de alta potencia sin precedentes. Al aportar 123 kW/167 CV a 4.500 rpm y un par motor de 333 Nm

¹ Esto se calcula combinando la potencia máxima de las dos únicas fuentes de generación de energía independientes dentro del sistema “Hybrid Synergy Drive[®]”, el motor de gasolina y la batería. Por lo tanto, la potencia máxima de 155 Kw/211 CV del motor V6 de 3,3 litros se combina con la potencia de 45 Kw/61 CV de la batería.

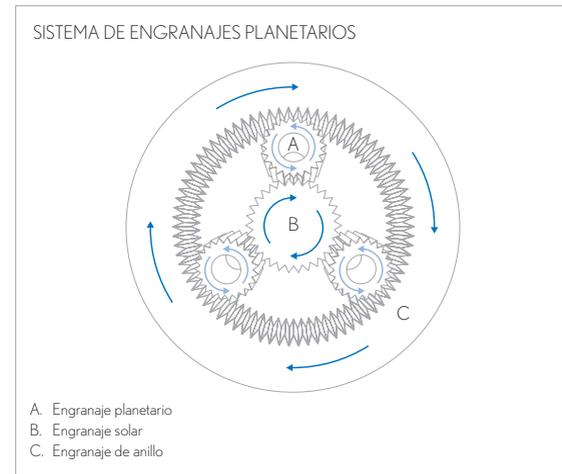
² Cálculo basado en el ciclo combinado europeo de los motores V6 de gasolina de vehículos todo camino de lujo, con 22.000 km de conducción anuales.



a 1.500 rpm, la nueva unidad ofrece la potencia más alta del mundo por unidad de peso y volumen.

El dispositivo de reparto de potencia es el núcleo central del sistema “Hybrid Synergy Drive[®]” del RX 400h. A través de dos ejes de salida, se conecta por un lado al generador y por otro a los motores eléctricos y a las ruedas. De este modo, se puede transmitir la potencia del motor por dos vías diferentes: una vía mecánica a las ruedas motrices, que incorpora el par del motor eléctrico, y una vía eléctrica al generador.

El dispositivo utiliza un juego de engranajes planetarios (denominado así porque los engranajes planetarios giran alrededor de un engranaje central, como ocurre en el sistema solar) para dividir la potencia del motor entre las dos vías. Esto incluye un engranaje solar central, un engranaje de anillo exterior y engranajes intermedios, planetarios y de piñón que activan a los anteriores. Los engranajes de piñón están acoplados en un soporte para que pueden girar sobre su propio eje y sobre el engranaje solar central.



El generador está conectado al engranaje central. El motor está conectado al soporte del engranaje de piñón planetario. El motor eléctrico se conecta al engranaje de anillo exterior, a su vez directamente conectado al diferencial, que impulsa las ruedas. De este modo, con la transmisión de potencia al motor de gasolina, al motor eléctrico, o a la combinación de ambos, la velocidad de rotación del engranaje de anillo determina la velocidad del vehículo.

La tracción a las 4 ruedas se obtiene mediante una unidad de transmisión trasera dotada de un segundo motor eléctrico de 650 v con una potencia máxima de 50 kW/68 CV a 4.610-5.120 rpm y 130 Nm/96 lb.ft de par motor a 0-610 rpm. Esta unidad trasera, activada y ajustada continuamente mediante el Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) en combinación con la unidad de control de potencia, es mecánicamente independiente de la unidad de transmisión frontal y no necesita conexión de transferencia ni de eje de transmisión.

emisiones mínimas, ya sea utilizando sólo los motores eléctricos, sólo el motor de gasolina, o bien la combinación de ambos.

RENDIMIENTO

El RX 400h combina un motor V6 de gasolina de 3,3 litros, con una potencia de 155 kW/211 CV V6, con un motor eléctrico delantero de gran potencia de 650 voltios, síncrono, de imán permanente y 123 kW/167 CV, así como un motor eléctrico trasero de 50 Kw/68 CV, para impulsar las ruedas traseras cuando sea preciso, y que en conjunto producen una potencia máxima de 200 kW/272 CV¹.

El sistema “Hybrid Synergy Drive[®]” dota al Lexus RX 400h de una velocidad máxima de 200 km/h. A través de la transmisión constantemente variable, acelerará fácilmente de 0 a 100 km/h en tan sólo 7,6 segundos sin que se produzcan “saltos” entre las marchas.

TECNOLOGÍA ELECTRÓNICA

El sofisticado pack de tecnología electrónica del RX 400h incorpora interconexiones de acelerador y freno electrónicas, dirección asistida eléctrica (EPS) para lograr un ahorro de combustible, un sistema de frenos controlados electrónicamente (ECB) con regeneración integral de la energía de frenado, un exclusivo compresor de aire acondicionado eléctrico y la primera aplicación en el mundo del Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo (VDIM) en el segmento de los vehículos todo camino, el sistema de control de estabilidad del vehículo más avanzado del mercado.

DIRECCIÓN ASISTIDA ELÉCTRICA (EPS)

La utilización de la dirección asistida eléctrica (EPS) en el RX 400h aporta varias ventajas con respecto a los sistemas hidráulicos comparables: consume electricidad únicamente cuando es necesaria la asistencia, de modo que no gasta energía cuando, por ejemplo, se conduce en una recta, y por lo tanto contribuye a reducir el consumo de combustible en aproximadamente un 1,5%. El sistema funciona sin ruido, y las características de asistencia cambian de un modo especialmente uniforme, lo que se traduce en una sensación de conducción agradable y uniforme, ligera a velocidades lentas y con una capacidad de respuesta cada vez mayor a medida que se incrementa la velocidad del vehículo.

SISTEMA DE FRENOS CONTROLADO ELECTRÓNICAMENTE (ECB)

El sistema electrónico de ECB del RX 400h no sólo distribuye automáticamente potencia de frenado hidráulico independiente a cada una de las cuatro ruedas según sea necesario para mejorar el rendimiento de frenado general del vehículo, sino que además facilita la regeneración de la energía de frenado. El funcionamiento del sistema emplea una combinación de potencia de frenado hidráulico y potencia regenerativa de los motores eléctricos delantero y trasero en la deceleración. Una función de control de la presión hidráulica equilibra la fuerza total de frenado entre la que aportan los sistemas hidráulicos y los motores.

COMPRESOR DE AIRE ACONDICIONADO ELÉCTRICO

El RX 400h incluye un compresor de aire acondicionado eléctrico, exclusivo de Lexus. Como el compresor utiliza la batería de alta tensión, no es necesario hacer que el motor funcione a ralentí simplemente para enfriar el interior del vehículo, no repercute en el consumo de combustible y se mejora en gran medida la eficacia de la refrigeración.

SISTEMA DE CONTROL DE ESTABILIDAD AVANZADO DEL VEHÍCULO (VDIM)

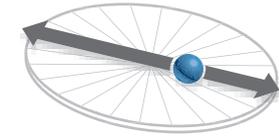
Hasta ahora, los sistemas de seguridad activos como los frenos antibloqueo (ABS), el Sistema de Control de Tracción Electrónico (TRC), el control de la estabilidad del vehículo (VSC) y la dirección asistida eléctrica (EPS) tendían a evolucionar de forma independiente, incluso cuando se instalaban en el mismo vehículo. Así pues, su combinación operativa satisfactoria se ha visto limitada y, por tanto, no se han podido aprovechar sus capacidades óptimas de rendimiento.

En el nuevo Lexus RX 400h, todo esto ha sido tenido en cuenta a la hora de instalar el sistema VDIM, o Sistema de Control de la Estabilidad Avanzado del Vehículo, que ha sido desarrollado de forma específica para integrar estos diversos sistemas, mejorando enormemente la seguridad activa y el rendimiento del vehículo en cualquier condición de conducción.

Más aún, mientras que los sistemas convencionales de seguridad activa sólo se activan de forma inmediata una vez alcanzado el límite de rendimiento del vehículo, el sistema VDIM activa el control antes de que se llegue a dicho límite. En consecuencia, se han ampliado los límites del umbral de rendimiento del vehículo, a la vez que se ofrece un funcionamiento del vehículo más uniforme en dicho umbral gracias a una menor intervención y, por consiguiente, logrando una conducción más agradable.

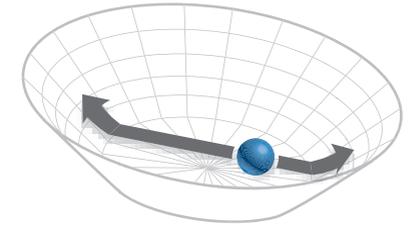
El sistema VDIM, que recibe una amplia información sobre el estado del vehículo gracias a los sensores ubicados por todo el vehículo, no sólo integra los dispositivos ABS, TRC, VSC y las funciones del sistema de frenos (EBD) del RX 400h con la dirección asistida eléctrica (EPS), sino que además coordina el control de los sistemas HSD y de transmisión eléctrica a las cuatro ruedas. Mediante la aplicación de un control "integrado" de todos los elementos relativos al movimiento del vehículo, incluidos el par motor, los frenos y la dirección, el sistema VDIM no sólo optimiza la activación de los sistemas de frenos, de control de estabilidad y de control de tracción, sino que además, tiene la posibilidad de mejorar aún más el rendimiento cinético general del vehículo.

SIN VDIM



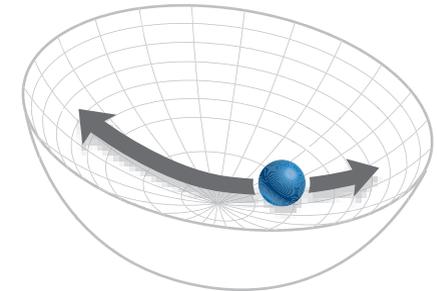
Sin ningún sistema de control, la bola se saldrá rodando del plato igual que un vehículo se saldrá de la carretera.

SISTEMA ESTÁNDAR



Con un sistema estándar, la bola rueda de un lado a otro antes de que el sistema se active y responda de forma brusca.

SISTEMA VDIM



Con el sistema VDIM, la bola está controlada en todo momento con eficacia y uniformidad, por lo que se conduce el vehículo de forma eficaz y suave.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

		RX 400h
Sistema	Potencia máxima (kW/CV DIN)	200 / 272
	Potencia motriz máxima del sistema (V)	650
Motor	Código de motor	3MZ-FE
	Cilindrada (cm ³)	3,311
	Tipo de motor	V6
	Tipo de combustible	Gasolina de 95 octanos (o más)
	Mecanismo de válvulas	4 válvulas por cilindro, DOHC, doble VVT-I
	Diámetro interior x recorrido (mm)	920 x 83.0
	Relación de compresión	10.5:1
	Potencia máxima (CV DIN/rpm)	211@5,600
	Potencia máxima (kW/rpm)	155@5,600
Par máximo (Nm/rpm)	288@4,400	
Motor eléctrico delantero	Potencia máxima (kW/rpm)	123@4,500
	Par máximo (Nm/rpm)	333@0-1,500
	Rpm máximas	12,400
	Tensión máxima (V)	650
Motor eléctrico trasero	Potencia máxima (kW/rpm)	50@4,610-5,120
	Par máximo (Nm/rpm)	130@0-610
	Rpm máximas	10,752
	Tensión máxima (V)	650
Batería de alta tensión	Tipo	Níquel-hidruro de metal
	Potencia máxima (kW/CV DIN)	45 / 61
	Tensión (V)	288
	Nº de módulos	30 (240 células)
	Capacidad (Ah)	6.5
Generador	Potencia máxima (kW/rpm)	109@13,000
	Tensión máxima (V)	650
Transmisión	Tipo	Tracción permanente a las cuatro ruedas
	Código de caja de cambios	P310
	Tipo de caja de cambios	E-CVT
	Relación del diferencial	Delanteros: 3.137; Traseros: 6.859
Suspensiones	Tipo	Puntal MacPherson, muelles helicoidales
	Estabilizador	Barra de torsión
	Amortiguador	Gas comprimido, tipo tubular de doble acción

Frenos	Asientos delanteros	Discos ventilados de 17 pulgadas (Ø 320 x 28 mm)
	Trasero	Discos sólidos de 15 pulgadas (Ø 288 x 10 mm)
	ABS	✓
	EBD (distribución electrónica de la fuerza de frenado)	✓
	BA (ayuda de frenado)	✓
	TRC (sistema de control de tracción electrónico)	✓
	VSC (control de la estabilidad del vehículo)	✓
	VDIM (Sistema de Control de Estabilidad Avanzado del Vehículo)	✓
Llantas y neumáticos	Estándar (aleación)	18 pulgadas, 5 radios, 235/55R18
Dirección	Tipo	Cremallera, EPS
	Relación	15.6
	Giros (de tope a tope)	29
	Radio de viraje mínimo - Neumático (m)	5.7
Dimensiones exteriores	Longitud total (mm)	4,755
	Anchura total (mm)	1,845
	Altura total (mm)	1,670
	Distancia entre ejes (mm)	2,715
	Vía delantera (mm)	1,575
	Vía trasera (mm)	1,550
	Voladizo delantero (mm)	1,000
	Voladizo trasero (mm)	1,040
Coeficiente de resistencia aerodinámica (Cd)	0.33	
Dimensiones interiores	Longitud del habitáculo (mm)	1,990
	Anchura del habitáculo (mm)	1,500
	Altura del habitáculo (mm)	1,210
	Capacidad del maletero (l)	439
	Capacidad del depósito de combustible (l)	65
Peso	Peso en orden de marcha (kg)	2,000
	Peso bruto del vehículo (kg)	2,505
	Capacidad de remolque (con freno - kg)	2,000
	Capacidad de remolque (sin freno - kg)	700
Rendimiento	Velocidad máxima (km/h)	200
	0 a 100 km/h (segundos)	7.6
Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado	8.1
	Carretera	7.6
	Ciudad	9.1
Partículas de CO₂ (g/km)	Nivel de emisiones	Euro IV
	Combinado	192
	Carretera	182
	Ciudad	215