

Un nuevo nivel de rendimiento y sofisticación: el Lexus ES de la próxima generación

April 24, 2018



PEKÍN, 25 de abril de 2018—Después de seis generaciones de éxito sin precedentes en la categoría de sedanes de lujo de nivel inicial, el Lexus ES de la próxima generación está trazando un camino nuevo y más ambicioso. Conocido desde hace tiempo por su confort sin paralelo, su refinamiento y sus detalles de lujo, el ES de séptima generación mejora sus puntos fuertes con un chasis totalmente nuevo que permite un diseño exterior más dinámico y la introducción del primer ES F SPORT.

El nuevo ES, que representa el tercer vehículo en el Futuro Capítulo de Lexus que comenzó con el cupé LC y el sedán LS, expande esa visión del futuro de la marca a una audiencia más vasta. Los compradores tradicionales encontrarán al nuevo ES más espacioso, más silencioso y más seguro que nunca antes, mientras una nueva generación de clientes conocerá un sedán con unas cualidades técnicas más refinadas, la mejor tecnología de seguridad activa en su clase y un nivel de realización que rara vez se halla en este segmento.

La nueva dimensión del diseño del ES

Construido sobre la totalmente nueva plataforma de Arquitectura Global – K (GA-K), el nuevo ES extiende los límites del diseño en la clase de sedanes de lujo. Este ES es más largo (+2.6 pulgadas), más bajo (-.2 pulgadas) y más ancho (+1.8 pulgadas) que antes, con ruedas que se han acercado más a las esquinas gracias a una distancia entre los ejes dos pulgadas más larga y una distancia entre ruedas más ancha en el frente (+.4 pulgadas) y en la parte trasera (+1.5 pulgadas). Su postura y sus proporciones reflejan sus nuevas capacidades de rendimiento y dan al ES la clase de apariencia llamativa que hará que los dueños se vuelvan a mirarlo cuando se bajen del auto.

El jefe de los diseñadores del proyecto, Yasuo Kajino, describe el aspecto del ES como “elegancia provocativa”.

“El ES siempre ha sido un sedán de lujo elegante. Para esta generación, hemos agregado elementos de diseño audaces que desafían las expectativas tradicionales de los compradores”.

Para crear una forma dinámica y a la vez fluida, el equipo de Kajino usó el capó bajo que la nueva plataforma del ES permite para producir una silueta distintiva enfatizada por una agresiva inclinación hacia abajo. En el frente, el ES ofrece dos diseños de parrilla notablemente distintos. El ES 350 estándar y el ES 300h usan elegantes barras verticales que se extienden desde el centro, mientras el modelo ES 350 F SPORT adopta un diseño oscurecido que consiste en paneles en forma de L con correspondientes recortes en cada lado de la parte frontal.

Diferenciándose de los modelos ES del pasado, el diseño de la séptima generación usa una línea de techo rápida que enfatiza su postura más baja y su resbaladiza aerodinámica. El extremo trasero es nítido y cincelado con precisión, con faros LED que envuelven los paneles laterales traseros para proporcionar una línea de estilo continua desde cualquier ángulo. Los modelos F SPORT traen un alerón trasero, logo trasero adicional y una guardamalleta oscura más baja para refinar aún más el aspecto. Hay tres diseños de rueda (uno estándar de 17 pulgadas, dos de 18 pulgadas) para el ES 350 y el ES 300h, mientras el ES 350 F SPORT viene con ruedas estándar de 19 pulgadas con un diseño similar al del cupé LC.

Una docena de colores conforman la acuarela de la pintura exterior, incluidos dos tonos nuevos, uno verde y uno beige, que no son nada típicos. El Rayo de Luna Beige Metálico se diseñó para imitar la luz que se refleja en la nieve recién caída, mientras el Verde Soleado copia el color del agua del mar iluminada por el sol. Los modelos F SPORT tienen un color exclusivo Azul Ultrasónico Mica 2.0 que complementa su diseño de alta energía.

El futuro de los interiores de Lexus

Al diseñar el aspecto y la sensación del interior del ES, el equipo de Kajino comenzó con el concepto del Interior Futuro de Lexus, que mezcla una cabina centrada en el conductor con un área espaciosa y confortable para el pasajero delantero. En el ES, la concentración del conductor en la vía se mantiene colocando la pantalla central, el panel de instrumentos y la pantalla de visualización frontal disponible en un conjunto apretado en el campo visual del conductor. Los pasajeros delanteros, a su vez, cuentan con un ambiente más abierto y espacioso que fomenta la relajación.

La comodidad de los pasajeros en el asiento trasero es desde hace tiempo una característica distintiva del ES y el modelo de séptima generación sigue priorizando la capacidad del paquete trasero a pesar de tener una línea del techo exterior más elegante. Un punto de cadera más bajo y un tapizado interior del techo cuidadosamente configurado preservan la distancia del asiento al techo mientras que la distancia entre los ejes ofrece un generoso espacio para las piernas.

Para crear un aspecto totalmente diferente en el interior del nuevo modelo F SPORT, se desarrolló un acabado metálico totalmente nuevo para la cabina distinto a todo lo que Lexus había hecho hasta el momento. Inspirado por la fabricación de una espada japonesa tradicional, el acabado de aluminio de Hadori presenta diseños fluctuantes en ondas que le dan un aspecto tridimensional que varía dependiendo del ángulo de visión. El efecto es sutil y a la vez indicativo del nivel de detalle y de arte que el equipo de Kajino empleó para darle al F SPORT un lugar único en la línea. El ES 350 estándar y el ES 300h seguirán ofreciendo materiales tradicionales como madera Bambú Mate, Mocha Oscuro Lineal y Espresso Lineal que le dan al ES un aspecto hecho a mano que los compradores de productos de lujo esperan en esta categoría.

Una nueva era de rendimiento

El equipo de ingeniería dirigido por Yasuhiro Sakakibara tenía un objetivo claro con el ES: transformar la imagen del ES. Eso significaba convertir un sedán conocido principalmente por el confort y la calma en un auto igualmente capaz de ofrecer el mejor manejo de su clase y una potencia que uno puede sentir y oír.

Según Sakakibara, este ES se fabricó para ofrecer un nivel de rendimiento fundamentalmente más alto que el de cualquiera de sus predecesores. “Sabíamos que este ES debía sentirse sensible y fácil de manejar, independientemente del tipo de vía en que se encontrara, y eso solo se puede lograr con una base sólida”.

El punto de partida fue el recién desarrollado chasis GA-K. Es un chasis con tracción delantera excepcionalmente rígido, que rivaliza con la plataforma de tracción trasera GA-L usada en el cupé LC y en el sedán LS en cuanto a la rigidez torsional. Diversos grados de acero de alta resistencia reducen el peso en comparación con anteriores plataformas, mientras mejoras adicionales como un diseño totalmente nuevo de suspensión trasera multi-brazo, dirección asistida eléctrica montada en el bastidor y una abrazadera en V montada detrás del asiento trasero dieron a los ingenieros la flexibilidad para afinar el ES con un nuevo nivel de precisión.

Todas las mejoras al chasis se diseñaron para dar una sensación de previsibilidad tranquilizante, junto con una sensación de respuesta rápida a cada movimiento. Yoshiaki Ito, jefe de pruebas de conducción de Lexus, describe el nivel elevado y la definición refinada de confort del ES diciendo: “Queremos que toda clase de conductor tenga una sensación de control completo cuando esté al volante del ES. Es un nivel de confort que va más allá de un desplazamiento agradable”.

Para un nivel mejorado de rendimiento dinámico, los modelos F SPORT ofrecen una Suspensión Variable Ajustable (AVS) similar a la que se encuentra en el cupé LC. La AVS agrega amortiguadores ajustables en cada esquina que tienen 650 niveles de fuerza de amortiguación para el mayor control en cualquier superficie. Otro detalle exclusivo del F SPORT es un modo Sport+ para el sistema Selección de la Modalidad de Manejo (Drive Mode Select), que selecciona las configuraciones de motor, transmisión y suspensión más dinámicas para un rendimiento máximo. Una nueva función de Mejoramiento del Sonido del Motor también se activa en el modo Sport+ y añade un nivel adicional de ruido del motor que mejora los ritmos naturales del manejo animado.

Potencia V6 estándar y una nueva transmisión automática de 8 velocidades y cambio directo

Todos los ES 350 están impulsados por un motor V6 de 3.5 litros que está diseñado para suministrar una aceleración imponente junto con un sonido estimulante. Con una actualización a la inyección de combustible D4-S, el motor notablemente silencioso ahora desarrolla una potencia de 302 caballos y un par de 267 libras-pie. Esos dos números han aumentado considerablemente (+34 caballos, +19 libras-pie) en comparación con el V6 de la generación anterior.

Además del incremento de la potencia, el ES 350 también se beneficia de una nueva transmisión automática de Cambio Directo y de ocho velocidades. Usa un convertidor de par ultra-delgado y un embrague de placa múltiple con bloqueo para transferir potencia con más eficiencia a las ruedas delanteras, y se ha afinado para dar cambios vigorosos y cronometrados con precisión con respuestas rápidas. Con una distribución más amplia de relaciones, la nueva transmisión de ocho velocidades es capaz de utilizar engranajes de alto par en el extremo bajo para arranques rápidos y velocidades largas en el extremo alto para una eficiencia óptima.

Sistema de Tracción Híbrida de cuarta generación

El ES 300h, no superado por sus hermanos que consumen gasolina, ofrece una eficiencia en el consumo de combustible excepcional, una gran capacidad de respuesta y emisiones mínimas en un sedán de lujo de nivel inicial. Un nuevo Sistema de Tracción Híbrida de cuarta generación combina un motor de gasolina ultra-eficiente de cuatro cilindros y 2.5 litros de ciclo Atkinson con un motor eléctrico denso más ligero, más compacto y con más potencia y un sistema híbrido auto recargable. Juntos producen una potencia de sistema total combinada de 215 caballos y un estimado preliminar de 44 millas por galón (mpg) en manejo combinado.

El motor totalmente nuevo de cuatro cilindros y 2.5 litros incorpora una tecnología de combustión rápida que lo convierte en uno de los motores más eficientes en el aspecto térmico que se haya ofrecido en un Lexus. El resultado es más potencia sin incrementar las emisiones ni el consumo de combustible. Se usaron diversos métodos para lograr esos resultados impresionantes, entre ellos puertos de admisión directa, ángulos de válvulas incrementados y asientos de las válvulas con recubrimiento por láser. Una bomba de aceite de capacidad variable, inyectores de orificios múltiples, VVTi-E (sistema de válvula de tiempo variable) en las válvulas de admisión y un sistema de enfriamiento variable también contribuyen al impresionante control del calor y la combustión del motor.

La capacidad de manejo general del ES 300h se ha mejorado gracias a un sistema híbrido más sofisticado controlado por computadora que puede repetir mejor la sensación y la potencia de un motor estándar de gasolina. Una batería híbrida de metal níquel totalmente nueva es más pequeña que antes, lo que permite que se monte debajo del asiento trasero, de manera que no reduzca el espacio del maletero.

La seguridad sin paralelo es estándar

Un elemento del ES que no se ha transformado radicalmente es su dedicación a la seguridad. Todas las versiones del ES de séptima generación traen el nuevo Lexus Safety System+ 2.0 como equipo estándar. El LSS+ 2.0, que ya es uno de los sistemas más sofisticados de su clase, agrega nuevas funciones que aumentan sus capacidades.

Una de esas funciones es la detección de ciclistas de día, que forma parte del Sistema de Pre-Colisión (PCS) integral. La capacidad del sistema PCS, ya diseñado para detectar un vehículo o un peatón que se acerca, de detectar potencialmente a un ciclista responde a una situación de accidente común. El PCS también se ha mejorado para detectar con más facilidad a un peatón por la noche, incrementando la sensibilidad del radar y el rango dinámico.

Tecnología que conecta y simplifica

Estar conectados nunca ha sido tan importante para los dueños del ES, así que ahora hay varias formas de utilizar la tecnología de una manera segura y conveniente. Por ejemplo, el ES de séptima generación es el primer producto de Lexus que ofrece la funcionalidad telefónica Apple CarPlay™, que permite a los conductores controlar sus iPhones® a través de la pantalla en el panel de instrumentos o con el control de voz Siri Eyes Free®.

El ES está también habilitado para Amazon Alexa®, de modo que los conductores pueden usar órdenes en lenguaje natural para controlar una variedad de funciones. Esa funcionalidad abarca comandos del auto a la casa y de la casa al auto, de manera que los

dueños que tienen dispositivos habilitados para Alexa en su vivienda pueden interactuar con su ES antes de ponerse al volante.

En el ES también está disponible un Wi-fi activado por Verizon como parte de un sistema de navegación opcional que incluye una pantalla de 12.3 pulgadas de ancho, fácil de leer, en el panel de instrumentos. Junto con su serie de datos a bordo, el sistema de navegación también puede recibir actualizaciones por el aire para un mejor encaminamiento y los más recientes Puntos de Interés (POI). Los modelos sin navegación usarán una pantalla de 8 pulgadas y todas las interacciones se controlarán mediante el panel táctil de Interfaz de Toque Remoto (RTI).

El siguiente capítulo del ES

Cuando salga a la venta en septiembre, el Lexus ES de 2019 dará inicio a una nueva era para uno de los modelos más populares de la marca. En gran medida como el vehículo insignia LS, el nuevo sedán ES responde a la necesidad de atraer a un rango más amplio de clientes. Ofrece todo lo que los compradores tradicionales de Lexus esperan junto con elementos que atraerán a los que no han considerado la marca antes. Un estilo más audaz, un rendimiento más dinámico, materiales únicos en la cabina y la última tecnología agregan un capítulo a la historia del ES que no se ha narrado, pero eso cambia en 2018.

	ES 350	ES 300h
Motor	V6 de 3.5 litros	Híbrido de cuatro cilindros y 2.5 litros
Tracción	Tracción delantera	Tracción delantera
Transmisión	Automática de 8 velocidades	Híbrida
Potencia máxima del motor (hp)	302	
Par máximo del motor (lb-pie)	267	
Potencia total del sistema (hp)		215
Tipo de batería		Híbrida de metal níquel
Largo	195.9	195.9
Distancia entre los ejes	113.0	113.0
Ancho	73.4	73.4
Altura	56.9	56.9