automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Összkerékhajtást kap a Lexus ES

Japánban már bemutatták annak az ES szedánnak a prototípusát, amely a Lexus elektromos összkerékhajtási rendszerét alkalmazza. Az eddig ismert tervek szerint a sériamodell két éven belül piacra kerülhet.

A hibrid hajtástechnológiára épül az az e-Axle összkerékhajtási rendszer, amely hamarosan megjelenhet a Lexus szedánjain. Minden bizonnyal az új generációs ES kapja meg elsőként a megoldást, akár két éven belül.

A Lexus másfél évtizeddel ezelőtt alkalmazott először a hátsó tengelyt külön villanymotorral hajtó összkerékhajtási rendszert. A világ első prémium hibrid szabadidőjárművén, a 2004-ben bevezetett Lexus RX 400h crossoveren bevezetett megoldás előnyei magától értetődők. Mivel nem kell mechanikusan hátravinni a hajtást, kisebb a tömegnövekedés, jobb a helykihasználás, ráadásul energiaveszteséggel sem kell számolni. A villanymotor elektronikus vezérlésének köszönhetően szükség (például az első kerekek tapadásvesztése vagy intenzív gyorsítási igény) esetén késlekedés nélkül áll rendelkezésre a vonóerő, így stabilabban és dinamikusabban vezethető az autó.

Nem utolsósorban a megoldás helyigénye minimális, így akár olyan járműveknél is alkalmazható, amelyeket nem készítettek fel mechanikus összkerékhajtásra. A technológiát a hibrid szabadidőjárművek későbbi generációinál folyamatosan tökéletesítette a Lexus, jelenleg az UX250h, az NX300h és az RX450h is villanymotoros összkerékhajtást alkalmaz. Ugyanakkor a hátsókerék-hajtású platformra épülő LS luxusszedán összkerékhajtású verziója hagyományos mechanikus kapcsolaton keresztül viszi előre a hajtáslánc nyomatékát.

A 2018-ban bemutatott Lexus ES ugyanarra az alapvetően elsőkerék-hajtású padlólemezre épül, mint az új generációs Toyota RAV4, amelynek hibrid verziója szintén egy extra villanymotorral hajtja meg a hátsó tengelyt. Az ES elektromos „összkerekesítése” egyébként nem csak kézenfekvő megoldás, hanem szükséges is: habár a modell innovatív megoldásainak, merész formatervének és bőséges helykínálatának – valamint kiemelkedően takarékos hibrid hajtásláncának – köszönhetően jó kezdeti fogadtatásnak örvendett, a prémium szegmensben az elsőkerék-hajtás nem elegendő a hosszú távú sikerhez.

A japán autós szaksajtó képviselői **már kipróbálhatták a prototípust**, első benyomásaik szerint „a hibrid szedánoktól korábban nem tapasztalt gyorsítóképességet és izgalmat nyújt”, kanyargós úton pedig sokkal stabilabbnak érződik (további kémfotók a galériában). Nem is csoda: a hátsó tengelyre szerelt villanymotor teljesítménye valahová 80-100 kW (109-136 LE) közé tehető. Az első információk szerint az e-Axle technológia gombbal aktiválható, míg a Toyota RAV4-nél alkalmazott e-Four rendszer állandóan aktív – kérdés,

hogy ez a kapcsolhatóság nem csupán a prototípusban és a tesztjárművekben lesz-e jelen, hogy a sofőr pontosabban érezhesse az összkerékhajtás előnyeit.

További különbség a két megoldás között, hogy a hírek szerint az e-Axle akár a Lexus távlati tervei között nagyon is komolyan szereplő kerékagy-motorokkal is társítható. Ez még rugalmasabbá tenné a megoldás alkalmazását, hiszen gyakorlatilag semmilyen helyigényt nem jelentene. Ráadásul a technológia szabadon alkalmazható volna a hátsókerék-hajtású TNGA-L platformra épülő modelleknél is. Az LC kupéból jelenleg nem létezik összkerékhajtású változat, ám megfelelő nagy teljesítményű villanymotor vagy villanymotorok beépítésével a hibrid hajtáslánc jelenleg 359 lóerős összteljesítménye könnyedén 500 lóerő fölé volna emelhető. Nem csoda, hogy máris felmerültek olyan elképzelések, amelyek szerint a korábban sejtett 4,0 literes turbómotor helyet egy ilyen hibrid összkerékhajtású hajtásláncot kaphat a leendő Lexus LC F szupersport-kupé.

Fotók: *Lexus*

Kémfotók: *kuruma-news.jp*

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/innovacio/osszkerekhajtast-kap-lexus-es*