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

A legfontosabb ismeretlen Lexus

Európában sem hivatalosan, sem szürke import útján nem létezik, és elsődleges piacain sem élt hosszú életet. A Lexus HS ennek ellenére mérföldkőnek számít nemcsak a márka, hanem az autóipar történetében is.

Ha létezne Lexus-tudományi főiskola, a felvételi vizsga belépő kérdése lehetne, hogy melyik volt a Lexus első hibrid típusa[1]. Ha viszont a hard core szakértőket keressük, a következő beugratós kérdéssel lehetne kiszűrni a műkedvelőket: melyik volt a Lexus első, kifejezetten hibridnek fejlesztett, kizárólag benzin-elektromos hajtáslánccal kínált típusa? A válasz természetesen nem a CT200h – de akkor micsoda?

Autóipari termékfejlesztők ritkán látják annyira élesen a jövőt, mint amikor a Lexus elhatározta, hogy megépíti első, kizárólag hibrid hajtással kínált szedánját. Az ötlet olyan kézenfekvő volt, hogy gyakorlatilag magyarázatra sem szorult. A 2000-es évek közepére a fejlett autós társadalmak leküzdötték a hibridekkel szemben kezdetben táplált bizalmatlanságukat, a benzin-elektromos hajtáslánc az ökoharcosok magányos kiáltványából a progresszív, tájékozott vásárlók egyértelmű választásává vált. Az RX400h 2005-ös bevezetésével a prémium szegmensben is megjelent a technológia, és egyértelmű volt, hogy a piacon van még bőven hely a hibrid luxusautóknak. Nagojában tehát döntöttek: szabad jelzést kapott a különösen tiszta üzemű Lexus prémium szedán, a HS.

A cégvezetés ódzkodott attól, hogy a hátsókerék-hajtású IS szedánnál (hosszúság: 4575 mm, tengelytáv: 2730 mm) kisebb autóval próbálkozzon, így az új típust az IS fölé, de a GS alá (4826 mm, 2850 mm) pozícionálták. A HS 250h a cégcsoport kipróbált középkategóriás, elsőkerék-hajtású padlólemezére épült. A 4,7 méteres, négyajtós karosszéria tökéletesen illeszkedett a Lexus akkori modellkínálatába, és bár a tengelytávolság 30 milliméterrel rövidebb volt az IS-énél, a kardánalagút hiányának köszönhetően hátul is kényelmes helyet kínált a modell három felnőtt utasnak.

Ez azonban majdhogynem mindegy volt: a lényeg **a 2.4 literes benzinmotorra épülő, 190 lóerős hibrid hajtáslánc**. Ez **volt a Lexus első négyhengeres hibridje** (az RX400h és a GS450h V6-os, az LS600h pedig V8-as benzinmotort alkalmazott), és tekintélyes teljesítménye ellenére **bemutatásakor elnyerte az Egyesült Államok legtakarékosabb prémium személyautója címet.**

A környezettudatos vásárlók azonban nem csak ezért zárták szívükbe a világ első, kizárólag hibrid hajtással kínált luxusautóját: egyrészt **ez volt az első olyan Lexus, amely gombnyomással aktiválható tisztán elektromos (EV) üzemmódot kapott.** Másrészt a belső tér bővelkedett a zöld anyagokban: fenntartható termesztésű növényekből nyert rostokból készült számos műanyag komponens, az autó 85 tömegszázalékában újrahasznosítható volt, **a japán piacon** pedig különleges **harmonikus vezetés**

funkcióval szerelték fel az autó navigációs rendszerét (a HS betűszó jelentése egyébként „harmonikus szedán”). **Ez pontokkal jutalmazta a takarékos vezetési stílust,** ezeket **a pontokat pedig ténylegesen pénzre válhatták a tulajdonosok:** minél okosabban vezették a HS 250h-t, annál nagyobb összeggel támogatta a Lexus az ügyfelek által kiválasztott civil szervezeteket.

Öntöltő hibrid hajtásláncával a HS kétségkívül megelőzte a korát – ez azonban nem minden esetben szerencsés. Habár Japánban egészen 2018-ig gyártották és árusították a modellt, másik fő piacán, az Egyesült Államokban már 2012-ben törölték a márka helyi modellkínálatából. Egyrészt belépett a piacra a CT200h, amely még kompaktabb, még megfizethetőbb és még takarékosabb volt, másrészt a szintén elsőkerék-hajtású Lexus ES hatodik generációjában ugyancsak megjelent a hibrid hajtáslánc (az ebben dolgozó, modernebb konfiguráció később a Lexus NX 300h-ban folytatta karrierjét).

A HS 250h ebből a szempontból szomorú véget ért, ugyanakkor **létezése kulcsfontosságúnak bizonyult a Lexus jövője szempontjából:** bebizonyította, hogy a hibrid hajtástechnológia akkor is életképes a prémium szegmensben, ha nem társulnak mellé olyan járulékos értékek, mint az RX impozáns szabadidőjárműves kisugárzása vagy a GS sportszedán dinamikus karaktere. Ebből a szempontból **a HS tette szalonképessé a villamosított hajtásláncot a prémium kategóriában,** amivel nemcsak a Lexus, de a versenytársak számára is megnyitotta az utat egy zöldebb jövő felé.

Fotók: *Lexus*

[1] Lexus RX400h, 2005

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/innovacio/legfontosabb-ismeretlen-lexus*