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

---

360 ezer kemény kilométer után ilyen a Lexus V8-as sportmotorja

Egy amerikai tulajdonos tapasztalata szerint sem a teljesítménynövelő tuning, sem a rendszeres pályahasználat nem tudott kárt tenni a Lexus legendás 2UR-GSE szívómotorjában.

Minél kiélezettebb a teljesítmény, annál nagyobb az igénybevétel, és annál rövidebb az élettartam. Ez az autózásban annyira nyilvánvaló, mint a tény, hogy holnap is felkel a nap. Ezt a kompromisszumot tehát mindenkinek el kell fogadnia, aki közúti sportautó vásárlására adja a fejét. Ha ráadásul nemcsak közúton (ahol elvileg nem is volna szabad) teszi próbára autója képességeit, hanem rendeltetése szerint, versenypályán használja azt, hatványozottan gyors elhasználódással kell számolnia minden tulajdonosnak.

Ez alól is vannak persze kivételek. Ott van például a Toyota 2JZ motorcsaládja, az autógépészet történelmének egyik legkiválóbb konstrukciója, amely alapkivitelében elpusztíthatatlan, tuning-alapként szinte mindent kibír, és eredeti teljesítményének két-háromszorosára hangolva sincs panasz a megbízhatóságára.

Ugyanez a helyzet a cégcsoport egy másik kiélezett alkotásával, az ötliteres, V8-as 2UR-GSE szívómotorral, amely 2007-ben a Lexus IS F fedélzetén indult világhódító útjára, mostanra pedig nemcsak sportmotorként (Lexus RC F), hanem a piac egyik legharmonikusabb túrakupéjának, a Lexus LC500-asnak a kifinomult, mégis lehengerlő erőforrásaként is szolgál.

Hogy milyen kiváló konstrukció a blokk, jól mutatja, hogy 13 éve gyártják gyakorlatilag változatlan formában (ld. keretes írásunkat). Az viszont az újkori adatokból nem derül ki, hogy mire képes egy eredeti motor 12 év használat – méghozzá intenzív használt – után. A kérdés szerencsére nemcsak bennünk merült fel, hanem egy Jared Pink nevű amerikai fiatalemberben is, aki egyrészről egy 235 ezer feliratkozóval rendelkező autós YouTube csatorna állandó műsorvezetője, másrészt egy 2008-as Lexus IS F tulajdonosa.

A 290 ezer kilométerrel megvásárolt autóba több mint 60 ezer intenzív kilométert pakolt, részben pályanapokon, részben közúti túraversenyeken, részben hétvégi programok során, és bár mindvégig példásan gondját viselte a sportszedánnak, egy percig sem bánt vele kíméletesen. Amikor aztán a kilométer-számláló elérte a 227 ezer mérföldet (365 ezer kilométer), úgy döntött, bepillant a színfalak mögé.

VIDEO: https://youtu.be/HT-DZ2ukqAs

A műveletről készített videó teljes egészében megtekinthető a , és amellett, hogy Jared rávilágított az eredeti gyári alkatrészek meglehetősen borsos árára, fontos tanulságokat is

levont. Mivel a szelepfedélnél olajizzadást tapasztalt, a tömítések cseréje mellett döntött. Amikor ehhez felnyitotta a motort, egyrészt beigazolódott a csere szükségessége (a 12 év alatt teljesen megkeményedett a hengerfej és a gyújtógyertyák tömítése), másrészt viszont – a tömítések miatt jelen lévő olajtól eltekintve – megdöbbentően jó állapottal találkozott. Ahogy a videó 14. percénél látható, a makulátlanul tiszta motor mentes volt minden kosztól és lerakódástól.

Ahhoz persze, hogy az enyhe, körülbelül tízszázalékos teljesítménynövelő kúrán átesett blokk ilyen kiváló állapotban legyen, a fantasztikus mechanikai adottságok mellett rendszeres, hozzáértő karbantartása is szükség volt. Jared azonban nem misztifikálja túl az ügyet. Szerinte a hosszú élettartam titka megnyugtatóan egyszerű: *„cseréld becsületesen az olajat, hajtsd keményen az autót, és bízz a japán technikában”*.

Egy legenda, számokban

A 2007-ben bevezetett 2UR-GSE egy alumínium blokkos, Yamaha fejlesztésű, szintén alumínium hengerfejjel szerelt, két felülfekvő vezérműtengelyes erőforrás. Változó vezérlésű szívó- és kipufogószelepei különösen nagy emeléssel működnek, a szívószelepek titánból készültek, szívócsöve változtatható hosszúságú. A motor kettős (közvetlen és szívótorok-) befecskendezés útján jut üzemanyaghoz, a legnagyobb fordulatszám 7300/perc.

A 94 x 89,5 mm furat x löket arányú erőforrás 2014-ig (az IS F gyártásának beszüntetéséig) 11,8:1 sűrítést alkalmazott, legnagyobb teljesítménye ekkor 421 LE volt (6600/perc fordulatszámon), maximális forgatónyomatéka 503 Nm a sportmotoroktól megszokott magas, 5200/perc fordulaton.

A 2015-ben bevezetett RC F és GS F modellekbe beépített változatai nagyobb sűrítést (12,3:1) kaptak, ami a teljesítményt 473 lóerőre (7100/perc), a legnagyobb nyomatékot 528 Nm-re (4800-5600/perc) emelte. Később, a Lexus LC500 fedélzetén már 477 lóerőt teljesített (7100/perc), maximális forgatónyomatéka 540 Nm volt (4800/perc). Átmenetileg ennél is erősebbre hangolták az RC F-et, amelynek 2019-es kiadása 481 lóerőt és 535 Nm forgatónyomatékot tudott, azonos fordulatszámokon.

Fotók: *Lexus, Wrench Every Day YT-csatorna*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/360-ezer-kemeny-kilometer-utan-ilyen-a-lexus-v8-as-sportmotorja