

Több forradalmi elektromos újdonságot jelentett be a Lexus és a Toyota

Bemutatta új generációs Direct4 elektromos összerék-hajtási rendszerét, majd egy füst alatt hamarosan színre lépő, tisztán elektromos prototípusának első előzetesét is közzétette a Lexus. A fejlesztésekről egy mobilitási fórumon meséltek a vállalat műszaki és kreatív vezetői.

Új generációs hajtáslánc dolgozik majd a jövő villamosított Lexus modelleiben, árulták el a márka szakértői azon a jövőbe pillantó (japánul 'kenshiki') virtuális fórumon, amelyet december hetedikén tett közzé a vállalat. Az idén januárban debütált LF-30 tanulmányautón vázlatosan elővezetett megoldásoknak adtak most konkrét formát a Direct4 technológia bemutatásával.

A Direct4 elnevezés magáért beszél: az első és a hátsó tengelyt egy-egy villanymotor hajtja meg, méghozzá a lehető legközvetlenebb módon, egyetlen hajtótengely közbeiktatásával, így a kívánt mértékű erő késlekedés nélkül, pontosan jut el a kerekekhez.

Ez azért fontos, mert a technológia a hajtóerő tengelyek közötti megosztásával eltérő karakterisztikát biztosít a gépkocsinak – nagyjából ugyanúgy, ahogy a Toyota GR Yaris homolog rali versenyautó teszi, épp csak mechanikus helyett elektronikus szabályozást alkalmazva.

A technológia nem csak a tisztán elektromos járművek esetében alkalmazható: bármely összerék-hajtású Lexus modell megkaphatja ezt a megoldást. Ezek típusok többségénél (az LS 500h AWD-t kivéve) a hátsó kerék többnyire tisztán elektromos hajtást kap, az elsőnél pedig a hibrid hajtáslánc is érvényesítheti az elektromos nyomatékmegosztást.

Míg ugyanis egy mild hibrid rendszerben a villanymotor nem tudja magát érdemben függetleníteni a belső égésű motortól, a Lexus full hibrid technológiája a hajtásmegosztó egység vezérlése révén képes nagyságrendekkel módosítani a hibrid rendszerhez tartozó villanymotor által végzett munkát.

A Direct4 technológia az elektromos hajtóerő 100, 50 vagy 20 százalékát juttatja az első tengelyre, ennek megfelelően 0, 50 vagy 80 százalék jut hátra – mindhárom beállítás markánsan eltérő vezethetőséget és irányíthatóságot eredményez, és mivel a technológia teljes mértékben elektronikus, az arányok modelltől és felhasználási orientációtól függően, tetszőlegesen változtathatók.

A nyomatéknak pedig nem csak a mértéke, de a kifejtése is szabályozható, így a

kényelmestől a sportosig számtalan felhasználási módozat elképzelhető.

Ez a Direct4 hajtási rendszer a várakozások szerint az ugyancsak most bemutatott e-TNGA padlólemezhez kapcsolódóan jelenik meg a gyártásban. A Toyota-csoport frissen leleplezett, moduláris platformja a padlóba integrált akkumulátorcsomagokkal, módosítható méretekkel, valamint választhatóan első- hátsó- vagy összkerékhajtással szolgálhat ki számos méretosztályt.

Az első modell, amely a Toyota márkánál megkapja ezt a minden elemében új padlót, egy középkategóriás szabadidőjármű lesz. A Lexus szintén egy erősen álcázott SUV prototípust mutatott be a kenshiki fórumon – ez a két tény erősen valószínűsíti, hogy a legelső új generációs e-Lexus is crossover lesz.

Nem akármilyen azonban, ha hihetünk azoknak az online beszélgetés közben néhány másodpercre felvillantott képeknek, amelyek egy futurisztikus gépkocsi körvonalait vázolják. A tisztán elektromos modelleknél napjainkban divat egyszerűen tömör panellel kiváltani az autók feleslegessé váló hűtőrácsát. A Lexus azonban ennél többre becsüli az orsó alakú hűtőmaszkot, amely mára a márka személyiségének fontos alkotóelemévé vált.

A márka formatervezői ezért olyan kifejezési módokat keresnek, amivel hitelesen, három dimenzióban tudnák leképezni az elektromos járművek modern technológiáját, testet adni az elektromos hajtás fogalmának, kézzel foghatóvá tenni azt a harmonikus átmenetet az autóvezetés múltja és jövője között, amelyre a Lexus törekszik.

Fotók: *Lexus, Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tobb-forradalmi-elektromos-ujdonsagot-jele ntett-be-lexus-es-toyota>