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

Gumiégetés profi módon az új Lexus IS-sel

A driftvilág egyik meghatározó alakja, Ken Gushi videóban bizonyította, hogy egy teljesen szériaállapotú IS 350 F Sporttal is vérbeli sportautókhoz hasonlóan lehet keresztben autózni.

A Lexus kínálatában a legközvetlenebb vezetési élményt mindig is a legkisebb hátsókerék-meghajtású modell, az IS adta. Az 1999-ben bemutatott első nemzedék nemcsak kronográf stílusú óráiról és stílusteremtő, átlátszó búrás hátsó lámpájáról volt híres, hanem precíz kormányzásáról és kézi váltójáról, valamint pörgős, selymesen járó sorhatos benzinmotorjairól is. Készült belőle szívó és kompresszoros kétliteres, valamint háromliteres is, de az igazi sportváltozatra még várni kellett. *(Lásd keretes írásunkat.)*

Sajnos a 2013-ban bemutatott harmadik generációs IS-ből nem készült telivér F sportváltozat, volt viszont turbós kétliteres, kétféle V6-os, valamint elsőként a típus történetében hibrid is. A 2021-es modellévre kívül-belül alaposan megújult az IS, a változások jóval mélyrehatóbbak voltak egy egyszerű kozmetikai beavatkozásnál, mivel minden karosszériaelemet lecseréltek, új infotainment rendszert vezettek be, élénkebbé tették a kormányzást, és a futóművet is átdolgozták: áthangolták a rugókat és lengéscsillapítókat, csökkentették a rugózatlan tömegeket, és megnövelték a nyomtávot, mindezt az élvezetesebb vezethetőség érdekében tették. Csak egy dolgon nem változtattak, a motorkínálaton, amelynek legpotensebb darabja az IS 350 F-Sport 3.5 literes, 311 lóerős szívó V6-osa.

Egy ilyen motorral szerelt, adaptív futóműves, önzáró differenciálműves IS-t próbálhatott ki nemrég a Formula Drift bajnokság oszlopos tagja, a futamokon Toyota Suprával versenyző *Kenshiro Gushi*. A 33 éves versenyző többször végzett már az első háromban a drift világbajnokságának számító Pro Championship kategóriában, de nyerte már meg a Pikes Peak hegyi verseny Exhibition kategóriáját is, legenda a drift világában. Nem csoda, hogy kivételes vezetési tudását gyakran kamatoztatja autógyártók reklámfilmjeiben.

VIDEO: https://youtu.be/N9QuDMMr7ek

Gushi a kaliforniai Apple Valley Speedway versenypályán, biztonságos körülmények között mutatta meg, hogy mire képes a 2021-es IS 350 F-Sport. Mint kiderült, a szériaállapotú Lexusszal is tökéletesen lehet gázzal kormányozva, erőcsúsztatással kanyarodni, mindössze annyi kell hozzá, hogy egy kis lendülettel és provokációval megtörjék a hátsó tengely amúgy jelentős tapadását. Gushi elárulta, hogy amint elindult az autó fara, már nagyon könnyen lehetett uralni az IS-t, és változtatni a driftszögeket a hosszú tengelytávnak köszönhetően. Bár normál üzemmódban is könnyen tudott farolni, a legjobban a Sport+ beállítást kedvelte, mert abban kieresztette hangját a motor és a kipufogó is.

Ha egy profi driftversenyző élvezte az új Lexus IS 350 F-Sport vezetését, akkor minden bizonnyal átlagos sofőröknek is nagy élményt jelenhet a modell irányítása. De aki még erősebb IS-re vágyik, annak is készül egy meglepetés: a japán Best Car magazin ugyanis **megbízható forrásokra hivatkozva** nemrég arról adott hírt, hogy a Lexus ismét elkészíti az IS F sportváltozatot. A 2021 őszén érkező csúcsmodellbe a szép hangú, ötliteres V8-as felfrissített változata kerülhet be körülbelül 480 lóerővel.

Az F-sorozat első gyermeke

2003-ban két Lexusnál dolgozó mérnök, *Yukihiko Yaguchi* és *Mamoru Sakamoto* a fejébe vette, hogy megépítik a márka első, valódi sportszedánját. Kiindulási alapnak egy IS 300-ast választottak, de a 218 lóerős hathengeres motorját rögtön egy 4.6 literes V8-asra cserélték, amely 340 lóerőt adott le. Feszesebbre hangolták a futóművet, kézi váltót illesztettek a motorhoz, és még pár dolgon változtattak, így végül elkészült az IS F egyetlen példányban létező elődmodellje, amely meggyőzte a Toyota vezérkarát arról, hogy a következő IS-ből gyári sportváltozatot kell készíteni.

Ez lett a 2007-ben bemutatott legendás IS F, amelynek az orrába csak úgy sikerült valahogy bepréselni a vadonatúj, ötliteres szívó V8-ast, hogy púposabb, több helyet biztosító motorháztetőt terveztek hozzá. A 2UR-GSE kódnevű erőforrás olyan különlegességeket tartalmazott, mint a Yamaha által fejlesztett, nagy légáramlású hengerfej, a kettős (közvetlen és szívócső) befecskendezés, a villanymotorokkal megoldott változó szelepvezérlés, vagy a titánból készült szívószelepek. 423 lóerejével az IS F erősebb volt, mint az akkori, szintén V8-as Audi RS4 és BMW M3, ráadásul a megjelenése sem volt kevésbé agresszív, a 25 milliméteres ültetésnek, a 19 colos, kovácsolt BBS alukerekek, a hatalmas Brembo fékeknek, a kiszélesített sárvédőknek, valamint a négy darab ovális kipufogóvégnek köszönhetően.

Fotók: *Lexus, Ken Gushi Motorsports*
Videó: *Ken Gushi Motorsports*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/gumiegetes-profi-modon-az-uj-lexus-is-sel