

Európában is bemutatkozott a Lexus elektromos hipersportautója, amely nagy meglepetéssel szolgált

A brüsszeli Kenshiki fórumon több mint 250 szakújságíró előtt leplezték le a legendás LFA szellemi utódának tekinthető, teljesen elektromos hipersportautó-tanulmányt, amelynek az évtized közepén érkező szériaváltozata akár kézi váltót is kaphat, a szériagyártású villanyautók közül elsőként.

A Lexus Electrified Sport koncepcióautó először 2021 végén, Japánban mutatkozott be, amikor a Toyota egyszerre leplezte le a szériaérett bZ4X-et további 15 akkumulátoros elektromos tanulmányautó kíséretében. Már akkor is kitűnt a tömegből széles és lapos karosszériájával az agresszív megjelenésű, ezüst hipersportautó, amelyről *Toyoda Akio*, a Toyota elnöke akkor elmondta, hogy örökölni fogja azt az egyedi vezetési jelleget, vagyis a „teljesítmény titkos szóját”, amit az LFA fejlesztése során kísérletezett ki a Lexus bő egy évtizede.

„A Lexusok által nyújtott egyedi vezetési jellemzők soha véget nem érő keresése a következő szakaszba lép az akkumulátoros villanysportautó fejlesztésével. Ez egy olyan modell lesz, amely az ikonikus LFA supersportautó szellemi utódként a márka jövőjét szimbolizálja” – tette hozzá akkor Szato Kodzsi, a Lexus nemzetközi elnöke és márkaigazgatója.

Az Electrified Sport koncepció azóta megjárta idén ősszel a Las Vegas-i SEMA tuningshow-t és a brüsszeli Kenshiki szakmai fórumot is, és szerencsére az információkat is egyre bőkezűbben adagolja róla a Lexus. Korábban csak annyit lehetett tudni a gyári kommunikációból, hogy a majdani szériaváltozat álló helyzetből 100 km/h-ra 2 másodperc körüli idő alatt gyorsul majd fel, és a hatótávja egy töltéssel akár a 700 km-t is megközelítheti, amit szilárdtest-technológiájú akkumulátor „lehetséges” használatának köszönhet. Egy biztos: menetteljesítményeit tekintve az Electrified Sport szoros versenyben lesz az olyan, 2000 lóerő körüli teljesítményű elektromos hipersportautókkal, mint a Rimac Nevera, a Pininfarina Battista, a Lotus Evija, vagy a pár éven belül érkező Tesla Roadster.

Brüsszelbe az Electrified Sport főmérnöke, *Watanabe Takashi* is elkísérte a tanulmányautót, aki további izgalmas információkkal szolgált. Elmondta, hogy a Lexus az elektromos hajtástechnológiát nem csak a környezetbarát működés, hanem a személyre szabható vezetési élmény miatt is preferálja a közeljövőben érkező új modelljeinél.

Megerősítette, hogy gőzerővel dolgoznak a bemutatott hipersportautó-tanulmány szériaváltozatán, és a fejlesztés közben szerzett tapasztalatokat más jövőbeli Lexusoknál is hasznosítani fogják, mivel a cél egy jelenleginél dinamikusabb, vezethetőségre nagyobb hangsúlyt fektető elektromos modellportfólió kialakítása. Ebben a főmérnök szerint sokat segít a hajtástechnológia rugalmassága, hogy az akkumulátor és a villanymotor viszonylag

szabadon variálható elhelyezésével alapvetően lehet befolyásolni a járművek súlyelosztását, viselkedését, és helykínálatát.

Az Electrified Sport lapos karosszériáját elnézve bárki számára világos lehet, hogy a sportautó nem az RZ 450e-ből ismert, padlóakkumulátoros e-TNGA platformra épül, ami igaz is. Brüsszelben ugyanis kiderült, hogy a 2022 januárjában bemutatott, benzinmotoros Toyota GR GT3 versenyautó-tanulmány monocoque architektúráját használja, ami megmagyarázza a hasonló karosszériaarányokat, többek között a lehető leghátrébb tolt utasteret is.

Valószínű, hogy az elektromos Lexusban a hosszú orr-részben és az ülések között lesznek elhelyezve a nagy energiasűrűségű akkucsomagok, természetesen ügyelve az alacsony tömegközéppontra és az ideális súlyelosztásra.

Watanabe-szan Brüsszelben arról is beszélt, hogy tisztában van azzal, hogy sok autós számára a vezetés igazi élményét, az ember-gép interakcióban való tevékeny részvétel érzését még mindig a kézi sebességváltás öröme adja meg. Éppen ezért megvizsgálták, hogy miként lehetne egy akkumulátoros elektromos autót manuális váltóssá alakítani.

2021-ben szabadalommal le is védették az elektromos autók számára kifejlesztett kézi sebességváltót, és meg is építették az UX 300e váltókarral, „kuplungpedállal” és fordulatszám-mérővel felszerelt kutatási prototípusát. Ebben a vezetőnek mindent úgy kell csinálnia, mint egy hagyományos, manuális váltós autóban, és tökéletes is az illúzió, mert még lefulladni is lehetséges.

Mechanikus kézi sebességváltó valójában nincs a prototípusban (mivel túl nagy lenne a tömegnövekedés és a súrlódási veszteség), hanem a váltókar helyzetétől függően a rendszer szoftveres úton változtatja meg a gázpedál kalibrálását és a villanymotor erőleadását, és gyorsulás közben szintetikus motorhangot is bejátszanak az utastérbe hangszórókon keresztül. Watanabe így írta le a végeredményt: *„Kívülről éppen olyan csendes, mint bármelyik akkumulátoros elektromos autó. De ha a vezetőnek úgy tartja kedve, átélheti a kézzel történő sebességváltás élményét. Ráadásul a szoftveralapú megoldás képes különböző járműtípusok vezetési élményét átadni, a vezető kezébe adva az irányítást az előnyben részesített program kapcsán”.*

„Azért dolgozom, hogy a közeljövő elektromos Lexusaihoz, így az Electrified Sport szériaváltozatához is elérhető legyen a kézi váltó opcionális extraként” – tette hozzá a Smarter Média kérdésére a főmérnök.

A Lexus első dedikált villanyautójából, az RZ 450e-ből ismert, kerekenként független, szabad nyomatékelosztást biztosító Direct4 összkérékhajtás és a One Motion Grip nevű elektromos „by wire” kormányzás szintén szoftveresen működik. Watanabe megerősítette, hogy mindkét innovatív rendszer bekerül majd az elektromos hipersportautóba is, ami új szintre emeli majd a jármű viselkedésének személyre szabhatóságát a vezető számára.

Fotók: Lexus

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/europaban-bemutatkozott-lexus-elektromo>

[s-hipersportautoja-amely-nagy-meglepetessel](#)