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

A Lexus, amely bebizonyította, hogy az időutazás lehetséges

Az amerikai hot rod kultúra csúcspontja évtizedekkel megelőzte a Lexus születését. A japán prémiummárka 1998-ban mégis képes volt maradandót alkotni ebben a műfajban, méghozzá anélkül, hogy feladta volna fő alapelvét: a mindenre kiterjedő tökéletességet.

Tíz év alatt egymillió autót adott el, a prémiumszegmensben maga mögé utasította nem csak az exportmárkákat, de a hazai gyártókat is, és megteremtette a prémium-szabadidőjármű műfaját: a XX. század végére a Lexus maradéktalanul meghódította Észak-Amerika autópiacát. A versenytársak kezében nem maradtak racionális ellenérvek: a Lexus gyártási minősége, kifinomultsága, megbízhatósága messze meghaladt mindent, amit a szakma elképzelhetőnek (és pláne megvalósíthatónak tartott.)

Egy akadály azonban még hátra volt, talán a legfontosabb. A Lexusnak ragyogó volt a jelene, és ígéretes a jövője, nem volt viszont múltja, ezért érzelmi síkon nem tudták megszólítani azokat, akik a klasszikus amerikai autók bűvöletében nőttek fel. Ez nem volt létfontosságú akkor, amikor a márka kínálata felső kategóriás szedánokból állt, a paletta tervezett bővítése – kisebb mértékben az amerikai mércével kompaktnak számító IS, sokkal inkább a közízlést telibe találó RX bevezetése – azonban nélkülözhetetlenné tette, hogy az átlagember is jó véleménnyel legyen a márkáról.

Műszakilag ehhez minden adott volt – hogy mást ne mondjunk, a Lexus mérnökei megépítették a világ egyik legjobb V8-as motorját. Ez volt a legendás, négyliteres 1UZ-FE blokk, amelyet a Wards AutoWorld szerkesztői beválogattak a XX. század tíz legkiválóbb erőforrása közé, és amelyet 1997-ben intelligens változó szelepvezérléssel javított fel a Lexus. Ha volna mód arra, hogy ezt a mérnöki mesterművet a benzinvérű közönség számára értelmezhető formában tálalják, azzal szintet ugorhatna a márka elismertsége…

A lehetséges megoldásra a legváratlanabb helyről: az értékesítési osztályról kapott javaslatot a vezetőség. A cég eladásokért felelős alelnökében, *Yale Gieszlben* ugyanis ekkoriban lobbant fel ismét az a láng, amelyet harmincöt évvel korábban, egyetemi tanulmányainak finanszírozása érdekében kénytelen volt kioltani: ráébredt, hogy nem teljes az élete, ha nem építhet magának egy hot rodot. Miután felismerte, hogy közvetlen munkatársai között többen is hozzá hasonló álmokat dédelgetnek, felvette a kapcsolatot a cég motorsportrészlegével, ahol azonnal közös nevezőre jutott a döntéshozókkal.

A projekt alighanem saját forrásból, a résztvevők szabad idejében is megvalósult volna. A lelkes elképzelés viszont találkozott a tokiói központ azon szándékával, hogy minél nagyobb hírverést csapjanak a megújult 1UZ-FE blokk körül, ezért Gieszl és társai hivatalos minőségben láthattak munkához. Viszonylag rövid időn belül kikristályosodott a három fő alapelv. Először is, hogy minden hot rodok ősatyját, az 1932-es Fordot tekintik kiindulási

alapnak. Másodszor, a blokk akkor sem maradhat széria állapotában, ha történetesen az autóipar egyik legfejlettebb alkotásáról van szó. És harmadszor: igazi sportautót fognak építeni, rendes futóművel – ezen a ponton egyébként messze túlléptek a műfaj hagyományos korlátain, de a Lexus nem engedhette meg magának, hogy ne egy tökéletesen vezethető autót mutasson be.

VIDEO: https://youtu.be/ULXBWTLKnmg

A dizájnt a Hot Wheels formatervezőjével, *Larry Wooddal* közösen dolgozták ki. Fontos volt, hogy a karosszéria ne vonja el a figyelmet a motorról. Ami a részleteket illette, Wood jobbnál jobb ötletekkel állt elő, amiknek egy részét elvetették – a hűtőradiátor hátra költöztetését éppúgy túlságosan elvontnak ítélték, mint a szelepfedelek eltávolítását. Rábólintottak ugyanakkor a műfaj védjegyének számító, hengerenként elhelyezett, trombitaként felfelé meredő szívócsonkokra, ahogy az autót hosszában kettéosztó krómdekor is elnyerte a témagazdák tetszését. Miután egy kaliforniai specialistától megrendelték az eredeti, 1932-es formát tökéletesen visszaadó, sallangmentes karosszériaelemeket, jöhetett a munka lényegi része.

A vidám csapat legnagyobb szerencséjére rendelkezésre állt egy vadonatúj, tartalék blokk. Ez ládába csomagolva állt készenlétben arra az esetre, ha a frissen bemutatott, második generációs GS 400 sajtóbemutatója során valami malőr történne bármely tesztautó erőforrásával. Persze, nem történt, így Gieszlnek csak kérnie kellett, és máris megkapta a motort.

A változó vezérlésű 1UZ-FE gyári állapotában 304 lóerőt és 420 Nm maximális forgatónyomatékot adott le. Miután azonban a Toyota Racing Development (TRD) mérnökei ráépítették Ivan Stewart sivatagi verseny-pickupjának (ez önmagában megérdemel egy külön történetet) a szívósorát, módosították a szelepemelést, majd felfúrták a hengereket, már csak a szelepvezérlést kellett újraírni, hogy elérjék a célként kitűzött 406 lóerőt. Ennél azonban sokkal többet kaptak: végső formájában a 4,2 literesre módosított V8-as percenkénti 8200-as fordulatszámnál 436 lóerőt adott le, a forgatónyomatéki csúcs 488 Nm volt 5500/percnél.

A fejlesztők önfeledt öröme egészen addig tartott, amíg ki nem derült, hogy a GS 400 ötfokozatú automata sebességváltóját nem erre a nyomatékra méretezték: még ha a két egység vezérlését össze is tudták volna hangolni, a motor széttépné az erőátvitelt. Gieszl és a projektet napi szinten irányító *Bryan Bergsteinsson* nem estek kétségbe, hiszen házon belül rendelkezésükre áll a tuningvilág jolly jokerének, a Toyota Suprának a hatfokozatú kézi sebességváltója, amely ennél jóval több erőt is kényelmesen elviselt.

Ezt aztán részlegesen önzáró differenciálművel, és kifejezetten rövid végáttétellel építették be – utóbbi nem csak a rendkívül dinamikus rajtképesség miatt volt előnyös, hanem azért is, mert 209 km/órában korlátozta a végsebességet. Hátránya volt, hogy a ’32-es Ford vezetőállását eredetileg két pedálra méretezték: kényelmesen csak versenycipőben, vagy annak hiányában – ahogy az Autoweek magazin korabeli tesztelői megtapasztalták – mezítláb lehetett vezetni az autót.

A projekt harmadik oszlopát, a futóművet *Rod Millen* autóversenyzőre és csapatára bízták. Ők először egy masszív térvázat szerkesztettek a borítólemezek alá – még az ajtó is merevítő szerepet töltött be –, majd a motorsportban szokásos megoldást alkalmazva fekvő rugózó elemeket építettek be, amelyekhez elöl húzó-, hátul nyomórudak kapcsolták a kettős keresztlengőkarokat. Maga a kormánymű a GS 400 sériakivitelű eleme volt, viszont

a végletekig optimalizált geometriának köszönhetően a kormányzás olyan közvetlen volt, akár egy gokarté. A fékeket a Brembo szállította. A négydugattyús rendszer munkáját megkönnyítette, hogy minden idők legextrémebb Lexusa menetkészen alig nyomott többet egy tonnánál.

Az 1998-as Lexus Hot Rod hatalmas vihart kavart a korabeli sajtóban, amely azonban ugyanolyan gyorsan el is ült: végtére a Lexusnak esze ágában sem volt feladni kényelmes, megbízható, tartós autók gyártójaként szerzett hírnevét. Az már csak jó tíz évvel később derült ki, hogy az időközben az autóipari híresség csarnokába is beválasztott Yale Gieszl szerelemprojektje komoly pillangóhatással bírt a Lexus berkein belül. A márka legkiválóbb mérnökei már 2000-ben elkezdtek dolgozni egy szupersportkocsin, amely tíz évvel később LFA néven nem csak a Lexus arculatát írta újra, hanem a sportautók történetében is mérföldkőnek bizonyult.

Fotók: *AutoEvolution, YouTube*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/a-lexus-amely-bebizonyitotta-hogy-az-idoutazas-lehetseges