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

Izgalmas limitált szériás változatok jelentek meg a Lexus RC F-ből

A japán piacon talált gazdára mind az 50 példány, amelyeket különlegesen kifinomult V8-as szívómotorral, karbon motorháztetővel és egyedi díszítésekkel láttak el a taharai gyárban.

A Lexus RC F idén tölti be a 10. életévét. Három évvel érkezett a minden idők egyik legjobb japán autójának tartott LFA után, amely egy szénszál-karosszériás, F1-es génekkel rendelkező V10-es szívómotorral hajtott szupersportkocsi, vagyis nagyon magas volt a mérce a számára. Persze hiba lenne egy az egyben összehasonlítani őket, mivel a LFA több mint négyszer annyiba került és közel száz lóerővel erősebb volt.

Azonban az RC F a maga kategóriájában sem nyert összehasonlító teszteket, mert a V8-as szívómotorja elvérzett a lóerőháborúban a turbófeltöltős német konkurenciával szemben. Viszont a Lexus erős kupéja így is megtalálta a maga kisebb, de igényesebb vevőközönségét, amelynek a tűéles gázreakciók, a magas leszabályozási fordulatszám, a pörgős karakter és az öblös, semmivel össze nem hasonlítható motorhang többet jelentett, mint értelmetlen számháború megnyerése.

Nem csak a nyolc hengernek, az ötliteres lökettérfogatnak, a titán szelepeknek és a kovácsolt dugattyúknak, hajtókaroknak volt köszönhető az RC F izgalmas, semmivel össze nem téveszthető NASCAR-os baritonja, hanem annak is, hogy a 2UR-GSE kódnevű V8-asára a hengerfejet az a Yamaha tervezte, amely a motorépítésben és a hangszerkészítésben egyaránt komoly szaktekintély, és amely már az LFA motorjának fejlesztésében is kulcsszerepet játszott.

Tíz éve az RC F első példányait tesztelő újságírók elsősorban a nagy, 1,8 tonnás tömeggel voltak elégedetlenek, de sokakat zavart a kedvezőtlen súlyeloszlás okozta orrtolási hajam és az elektronikusan vezérelt aktív önzáró differenciálmű (TVD) nehezen kiismerhető viselkedése is.

Természetesen a Lexus reagált a kritikákra, 2019-ben mutatkozott be az RC F frissített változata, amelybe a szívó V8-as változatlanul került át. Viszont a mérnökök sokat dolgoztak a súlycsökkentésen, az üreges féltengelyeknek, a több alumínium futóműalkatrésznek, a kisebb klímakompresszornak és az áttervezett szívócsöveknek köszönhetően 25 kilót faragtak le a tömegből, ráadásul ennek nagy része elölről jött le, ami csökkentette az alulkormányzottsági hajlamot.

Ezen kívül merevebb gumialkatrészekkel tették közvetlenebbé a kapcsolatot a karosszéria és a hátsó futómű, a kormánymű, valamint a motor között, rövidebb végáttétellel fokozták a gyorsulást, és beépítettek egy rajtelektronikát is, melynek segítségével már egy kezdő sofőr is el tudta érni a gyár által megadott, 4,3 másodperces gyorsulási időt.

Szintén a modellfrissítéskor jelent meg a nagy hátsó szárnyáról könnyen felismerhető, limitált szériás Track Edition változat, amely a szénszálas karosszériaelemeknek, a karbon-kerámia Brembo féktárcsáknak, a titán sportkipufogónak és a kovácsolt, 19 colos BBS felniknek köszönhetően 55 kilóval még könnyebb lett. Ebben az oldalanként két tengelykapcsolóval megbolondított aktív differenciálművet is egyszerűbb, mechanikus Torsenre cserélték, amely nem csak a versenypályás használatot bírta jobban, de kiszámíthatóbbá is tette a testes sportautó viselkedését.

Hogy fenntartsa az érdeklődést az RC F iránt, a Lexus nemrég két új, eltérő megjelenésű, limitált szériás változatot mutatott be belőle a japán piacon, az **RC F Enthusiastot** és az **RC F Emotional Touringot**. Mindkettő a Performance csomaggal (Európában Track Edition) szerelt RC F-en alapul, és természetesen mindkettőben a jól bevált V8-as dolgozik, de egy kis csavar azért van a dologban, amire a szénszálas motorburkolaton látható *„Specially Assembled by Lexus”* felirat is utal.

A limitált szériás modellek esetében ugyanis a kézzel összeszerelt motorok forgattyús mechanizmusához magasan képzett Takumi mestermérnökök válogatták össze a tökéletesen egyforma tömegű alkatrészeket, ami finomabb járást, kisebb belső súrlódást és még izgalmasabb motorhangot eredményezett. Azt sajnos nem árulta el a gyár, hogy a 472 lóerős teljesítmény és az 530 Nm-es nyomaték változott-e, de azt igen, hogy a szintén kézzel finomhangolt, részlegesen önzáró differenciálmű hamarabb reagál gyorsítás és lassítás közben is, amivel tovább javítja az RC F menettulajdonságait.

Amiben jelentősen különböznek egymástól az új limitált szériák, az a külső megjelenés. Míg az agresszívebb Enthusiast viszonylag nagy, csavarral rögzíthető hátsó szárnnyal és fényezetlen karbon motorháztetővel rendelkezik, addig az elegánsabb és visszafogottabb megjelenésű Emotional Touring változat a karbon motorháztetőt a karosszériáéval megegyező színű festékréteg alá rejti, és fix hátsó szárny helyett egy diszkrétebb, aktív – de szintén szénszálas – légterelővel rendelkezik, amely 80 km/h feletti sebességnél nyílik csak ki, és 40 km/h alatt csukódik vissza.

Az Enthusiast változatot négyféle színben lehetett rendelni, viszont az Emotional Touringot kizárólag Titanium Karbid Szürkében. Belül teljesen egyformák: a „Specially Assembled by Lexus” plakettek az ajtók kékes karbonbetétjein is megtalálhatóak, a kék motívumok egyébként az ülésektől az Alcantarával burkolt kormányon és középkonzolon át a biztonsági övekig mindenhol visszaköszönnek.

Mindkét RC F változatból 25-25 darab készült mindössze, és egyformán 15 millió jenes (35,1 millió forint) áron kerültek forgalomba. Ahogyan az a limitált szériás autók esetében Japánban gyakran előfordul, a szerencsés vásárlókat sorsolással választották ki a regisztrált érdeklődők közül.

Fotók: *Lexus*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/izgalmas-limitalt-szerias-valtozatok-jelentek-meg-lexus-rc-f-bol