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

---

600 lóerős LFA-utódon dolgozik a Lexus

Az orr-középmotoros utcai szupersportautó, amely a Toyota GT3 GR versenyautó homologizációja miatt valósul meg, várhatóan LFR néven érkezhet a kereskedésekbe két éven belül.

A Lexus egy V8-as motorral hajtott szupersportautót készül piacra dobni, amely a legendás, V10-es szívómotorral hajtott LFA szellemi utódának tekinthető. Az újdonság alapját a 2022-es Tokiói Autószalonon bemutatott látványos tanulmány, a Toyota GR GT3 adja, amely mára működő autóvá fejlődött, és egy éve a Fuji Speedway-en, nemrég pedig Spa-Francorchamps-ban tesztelésen is átesett (álcázott karosszériával, oldalt kivezetett kipufogóval, hattyúnyakú hátsó szárnnyal és hatalmas diffúzorral).

VIDEO: https://youtu.be/3OOtNBELoQw

A Toyota motorsportrészlege, a Gazoo Racing várhatóan másfél év múlva lesz kész a GT3-kategóriába tartozó versenyváltozattal, amelynek a tervek szerint a világpremierje a 2026. januári Daytona 24 órás lesz, de utána a Hosszútávú-világbajnokságon (FIA WEC), és a Le Mans-i 24 órás is láthatjuk majd. Ez azt jelenti, hogy a 2017 óta használt Lexus RC F GT3 versenyautónak – amely 2024-ben a 7. helyen végzett Le Mans-ban az Akkodis ASP csapat színeiben – már nem sok van hátra a pályafutásából.

Az FIA homologizációs szabályai szerint minden GT3-as versenyautónak osztoznia kell a karosszéria és a motor alapkonstrukcióján egy rokon szériaautóval, így az új GR GT3 rendszámos változata várhatóan a következő két évben kerül a szalonokba, mégpedig Lexus márkanévvel. Azért a prémiummárka, és nem a Toyota kínálatába kerül be, mert a Lexusnál nagy hagyománya van az erős, nagy lökettérfogatú, orrmotoros kupék építésének, elég csak a legendás LFA-ra, az RC F-re vagy az LC 500-ra gondolni. A Spában készített videók alapján a szakértők már azt is tudni vélik, hogy a GR GT3 hosszú orrában egy dupla turbós V8-as benzines teljesít szolgálatot. Természetesen az utcai változatban is ilyen motor lesz, de ott már jó eséllyel valamilyen hibrid rendszerrel kiegészítve.

„Az ütemterv (az új autó bemutatására) továbbra is 2026 körül van, a fejlesztés jól halad” – mondta *David Wilson*, a Toyota Racing Development elnöke a SportsCar365-nek. *„A hitelesség, amit Észak-Amerikában az RC F versenyzésével és a Lexus első GT3-as bajnoki címének megnyerésével szereztünk, lehetővé tette számunkra, hogy közvetve részt vegyünk az új autó kifejlesztésében, sok visszajelzést adva és a teljesítménycélokat meghatározva”* – tette hozzá.

A Toyotánál korábban azt is nyilatkozták, hogy nem egyszerű szériaautókat akarnak átalakítani a motorsportban való használatra, hanem olyan utcai autókat akarnak tervezni, amelyek eleve úgy születnek, hogy a fejlesztésük során a motorsportra való alkalmasság

élvez prioritást. Erre a radikális szemléletre jó példa a ralira született, háromajtós, összkerekes GR Yaris, amely a fényszórókat és pár jelentéktelen apróságot leszámítva nem alkatrészben osztozik az ötajtós, elsőkerék-meghajtású Yarisokkal.

Az orr-középmotoros GR GT3 versenyautó specifikációit még nem hozta nyilvánosságra a Gazoo Racing, de a GT3-as szabályokból – amelyek viszonylag rugalmasak – ki lehet következtetni, hogy nagyjából 500-600 lóerő teljesítményű és 1,3 tonna tömegű lesz. A 2024-es WEC-szezonban használt Lexus RC F GT3 pontosan 1300 kilót nyom a mérlegen, az 5,4 literes szívó V8-as motorja pedig több mint 500 lóerőt küld a hátsó kerekekre egy hatfokozatú szekvenciális váltón keresztül.

A Toyota nemrégiben jelentette be – a szövetséges Mazdával és Subaruval közösen –, hogy a belső égésű motorok felépítésének forradalmasításán dolgozik, megerősítve ezzel azt a meggyőződését, hogy ez a technológia a jövőben is jelentős szerepet fog játszani az autóiparban, annak ellenére, hogy egyre többen térnek át az elektromos hajtásra.

Már régóta hangoztatja a Toyota, hogy különösen a sportautók számára előnyös a belső égésű motorok továbbfejlesztése, ezért nagy összegeket fektet be a fenntartható, szintetikus üzemanyagokba, sőt, a Yamahával is együttműködik egy hidrogénnel hajtott ötliteres V8-as megalkotásában, amelyet egyszer akár az új GT3-as autóban is be lehet vetni.

A Gazoo Racing főnöke, *Vatanabe Maszahito* az Autocarnak azt nyilatkozta, hogy a Toyota-sportautók esetében a többutas megközelítést követik ahelyett, hogy teljes mértékben az elektrifikáció mellett tennék le a garast, mint sok másik autógyártó. *„Még mindig úgy gondoljuk, hogy a belső égésű motorban (ICE) van némi potenciál, és miközben ezt tesszük, természetesen megpróbálunk megfelelni az egyes országok régióinak megfelelő összes vonatkozó szabálynak is”* – mondta. *„De nem akarjuk feladni. Még nincs vége, mert ha megnézzük a belső égésű motorokat, találunk olyanokat is, amelyek csak hidrogént égetnek, így pedig részei lehetnek a nulla károsanyag-kibocsátású motorkínálatnak. Úgyhogy szerintem folytatódni fog az ICE-fejlesztés.”*

A Lexus Európában nemrég nyugdíjazta RC és LC kupéit, és hivatalosan még nem nyilatkozott az utód(ok)ra vonatkozó tervekről, bár a 2021-ben leleplezett Electrified Sport azt erősíti meg, hogy elkötelezett az erős sportautók iránt. Azt a koncepcióautót – amely a tervek szerint az évtized végére kerül sorozatgyártásba – már nem egy belső égésű motor hajtja, hanem hatékony villanymotorok, azonban a szénszálas monocoque-ja a GR GT3 koncepcióból származik, emiatt hasonló a hátratolt kabin által meghatározott profilnézete is. A legvalószínűbb, hogy a Lexus öt éven belül két, egymással szoros rokonságban álló utcai szupersportkocsit is kínál majd: egy belső égésűt és egy elektromosat.

Fotók: *CarsCoops, Autocar.co.uk, YouTube*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/600-loeros-lfa-utodon-dolgozik-a-lexus