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

Harmincöt éves a szedán, amelynek a Lexust köszönhetjük

A Tojoda Eidzsi gyámsága alatt megszületett Lexus LS annak idején azzal a pontosan megfogalmazott céllal jött létre, hogy felvegye a versenyt a világ legkiválóbb luxuslimuzinjaival. Három és fél évtized és öt generáció alatt bebizonyosodott, hogy ennél jóval többet tett.

Az 1989-es Detroiti Autószalon látogatóit a sok ismerős gyártó között egy soha nem látott embléma és márkanév várta; a Lexus – mert hát erről a japán luxusmárkáról volt szó – standján pedig két vadonatúj típus nyűgözte le a közönséget. Az ES 400 a maga nemében kiváló nagyautó volt, ám a szó konkrét és átvitt értelmében egyaránt eltörpült az LS 400 mellett – pedig ekkor még nem is lehetett tudni, hogy mire lesz képes, ha beindítják négyliteres, nyolchengeres motorját…

Lexus LS első generáció (XF10, 1989-1994)

A Toyota legfelső vezetésének felügyelete alatt megépített luxusautót gyorsabbnak és takarékosabbnak tervezték közvetlen konkurenseinél. Ennek érdekében új gyártási módszereket fejlesztettek ki, amelyek kivételesen merev vázszerkezetet – az pedig példa értékű rugózási komfortot, vezethetőséget és passzív biztonságot – eredményeztek; a szélcsatornában végzett mérések jóvoltából pedig a korabeli autóiparban példátlanul kedvező, 0,28-as közegellenállási együtthatót értek el. Ennek, valamint a különösen finom járású 1UZ-FE blokknak köszönhetően az első generációs Lexus LS félelmetesen csendes volt – számos egyéb pozitív tulajdonsága közül ez bizonyult a modellsorozat legfontosabb megkülönböztető jegyének.

A négyliteres motor 245 lóerős csúcsteljesítménye kényelmesen elég volt a célként kitűzött 250 km/óra végsebesség eléréséhez. Szürkeöntvény hengerpalásjaival, kettős felül fekvő vezérműtengelyeivel, harminckét szelepével, csendes üzemű vezérműszíjaival, változó szívósorával, valamint a befecskendezést és a gyújtást vezérlő, vadonatúj fejlesztésű elektronikus rendszerével valóságos műszaki ínyencfalat volt a V8-as. A sebességváltó vezérlő elektronikáját összekapcsolták a motoréval, így a négyfokozatú automata különösen finoman kapcsolgatott.

Mindössze két év alatt a Lexus a legnépszerűbb import luxusmárkává nőtte ki magát az USA-ban, sorban háromszor megnyerte a J. D. Power ügyfélelégedettségi felmérését; 1993-ban a kutatás történetének legkiválóbb eredményét érte el… Ekkor azonban már végnapjait élte az első széria.

Lexus LS második generáció (XF20, 1994-2000)

Az 1994 őszén leleplezett Lexus LS 400 jóval modernebb megjelenésével, karakteresebb kontúrjaival hívta fel magára a figyelmet. A mérnökök 90 kilogrammal (azaz csaknem egy teljes mázsával) csökkentették a jármű tömegét, a közegellenállási együttható 0,27-re módosult. A bevált hajtásláncot tovább finomították, így teljesítménye piactól függően 260-264 lóerőre emelkedett.

1998-ban markánsabb hűtőmaszkkal és xenon fényszórókkal újult meg a modell, a V8-as motor folyamatosan változó, intelligens szelepvezérlést (VVT-i) kapott, és ezzel 282 lóerőre emelkedett a csúcsteljesítménye. A sebességváltó ekkor már ötfokozatú volt, így a tekintélyes méretű luxusautó sportautókat idéző 6,9 másodperc alatt gyorsult álló helyzetből 100 km/órára.

Az ezredfordulón a Lexus LS-t már minden idők egyik legsikeresebb luxuslimuzinjaként jegyezték, világszerte több mint 600 ezer darab talált gazdára belőle. Ezzel a Lexus magasra tette a lécet maga előtt, a 2000-ben érkező harmadik generáció pedig nekifutott, és…

Lexus LS harmadik generáció (XF30, 2000-2006)

A XXI. század jelképesen és konkrétan egyaránt új fejezetet kezdett a Lexus LS történetében. A vadonatúj fejlesztésű LS 430 jóval tágasabb és mérhetően komfortosabb volt eleve kényeztető elődjénél. A motor lökettérfogata 4,3 literre nőtt (3UZ-FE), legnagyobb teljesítménye elérte a 282 lóerőt, a nyomatéki csúcs a korábbi 398-ról 417 Nm-re nőtt. Ehhez 0,25-re csökkentett közegellenállási együtthatójú karosszéria és (2003-tól) hatfokozatú, szekvenciálisan kézzel is kapcsolható automata sebességváltó társult.

A gyártási minőség, a felhasznált anyagok és a prémium szolgáltatások – a klimatizált ülésektől kezdve az automatikusan változó befúvási irányú szellőzésig – olyan szintre emelkedtek, ahová a versenytársak már nem tudták követni a hatalmas szedánt. Így senkit nem ért meglepetésként, hogy amikor a J. D. Power 2002-ben először végzett ügyfélelégedettségi kutatást Németországban, a Lexus magabiztosan nyerte az összehasonlítást. Ekkor ismerte meg a világ a japán omotenasi fogalmát, ami az utasok elvárásainak és igényeinek elébe menő, legmagasabb szintű kényeztetést jelentette.



Lexus LS negyedik generáció (XF40, 2006-2017)

2006-ban vadonatúj konstrukcióként mutatkozott be az aktuális LS, és ahogy arra számítani lehetett, új mércét állított a biztonság, a menetdinamika és a kifinomultság terén. A 4,6 literes benzinmotor csúcsteljesítménye elérte a 381 lóerőt, legnagyobb forgatónyomatéka a 493 Nm-t, ám ami igazán lenyűgözővé tette az LS 460 hajtásláncát, az a világ első sorozatgyártású nyolcfokozatú automata sebességváltója volt.

Az adu ászt 2007-ben húzta elő ingujjából a Lexus: ekkor debütált az LS 600h, a világ első nyolchengeres full hibrid luxusautója. Az összkerékhajtású óriás (amelyet nyújtott tengelytávú kivitelben is meg lehetett rendelni) a maga korának leginkább előremutató prémiumjárműve volt – olyannyira, hogy a közismerten környezetbarát II. Albert monacói herceg 2011-ben ezt a típust választotta esküvői autójaként – persze különleges, csupa-üvegtetős Landaulet kivitelben.

2008-tól az LS 460 is kapható volt összkerékhajtással. Az AWD modellt a menethelyzettől függően variálható nyomatékelosztást biztosító Torsen központi differenciálművel is ellátták, a motor csúcsteljesítményét 367 lóerőre módosították.

Lexus LS ötödik generáció (XF50, 2017–)

2016-ban ismét Detroitra szegeződött a világ szeme: a Lexus visszatért születése helyszínére, hogy 28 év különbséggel ismét itt leplezze le a vadonatúj LS szedánt. Az ötödik kiadás az első LS, amely nyolc- helyett hathengeres motort kapott, amely azonban multistage hibrid komponensének köszönhetően minden téren megfelel a legendává vált előd által támasztott elvásároknak.

A vadonatúj GA-L padlólemezre épülő kiadás formaterve és sziluettje egyaránt dinamikusabb, mint valaha, a karosszéria rekordot döntött a torziós szilárdság terén, miközben speciális anyagok és ötvözetek használatának köszönhetően több mint 90 kilogrammal nyom kevesebbet, mint az XF40.

A 3,5 literes V6-os motor és a két villanymotor együtt 359 lóerő csúcsteljesítményre képesek, miközben az autó az optimalizált energiafelvétel és a kompakt, ám nagyteljesítményű Li-Ion akkumulátor jóvoltából akár 140 km/óra sebességgel is képes tisztán elektromos üzemben közlekedni. A modell utoljára 2020-ban esett át érdemi frissítésen: ekkor átdolgozták az akkumulátort, ami még szélesebbé tette az emissziómentes üzemi tartományt, és még finomabbá, egyszersmind dinamikusabbá a benzinmotor nélküli használatot.

Fotók: *Wheelsage.org*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/harmincot-eves-a-szedan-amelynek-a-lexust-koszonhetjuk