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

Harmincöt éves a legnépszerűbb, leghűségesebb Lexus szedán

A márkával egyidős Lexus ES azon kevés modellek közé tartozik az autóipar történetében, amely teljes pályafutása során – jelen esetben harmad évszázadon és hét generáción át – következetesen ragaszkodott hajtáslánc-konfigurációjukhoz.

Amikor 1989-ben megszületett a Lexus márka, minden szempár az LS 400 luxuslimuzinra irányult, az impozáns mestermű mellett azonban ott állt a pódiumon egy szerényebb, hétköznapibb modell is. A Lexus ES egy klasszikus, négyajtós szedán volt benzines, hathengeres V-motorral és elsőkerék-hajtással. A termékstratégia zseniálisan egyszerű volt: ezzel a két típussal bármely vállalat felső- és középvezetői járműigénye száz százalékban kielégíthető. Két évvel később aztán újabb két típussal színesítette portfólióját a Lexus, és az évezred végére már hét modell közül választhattak az ügyfelek, a márka növekedéséhez szükséges, stabil alapokat azonban a presztízs terén az LS, az eladásokban pedig az ES teremtette meg.

Az első generációs Lexus ES (V20) mindössze két éven át volt a piacon. A négyfokozatú automata sebességváltó alternatívájaként ötfokozatú manuális váltóval is rendelhető volt, noha az utóbbi jelentéktelennek bizonyult az eladásokban, így a második széria (XV10) félidős modellfrissítésével, 1993-ban végleg kikerült a kínálatból. Ennek a második generációs szedánnak a belpiacos testvérmodellje megőrizte a 2,5 literes lökettérfogatot (ugyanannak a motorcsaládnak a következő generációját kapta meg), a Lexus ES azonban 250-ről 300-ra módosította típusjelzését, tükrözve a vadonatúj, háromliteres motort. 1994-től ismét motorcsere jött, az új konstrukció blokkja öntöttvas helyett alumíniumból készült, ugyanúgy, mint a hengerfej.

Mindez azonban lényegtelen részlet volt az ES valódi erősségei: a nagy tengelytávból és az elsőkerék-hajtásból adódó tágas belső tér, a kivételes összeszerelési minőség, a komfortos futómű és a fejlett technológiák széles körű alkalmazása mellett. Igaz volt ez az 1996-ban bemutatott, harmadik sorozatra (XV20) is, amely formai és műszaki részleteiben az előző kiadás evolúciójának számított: gyakorlatilag azonos méretek mellett érdemben könnyebb, hasonló megjelenése dacára jóval áramvonalasabb volt. Ezek a fejlesztések egyértelműen jelezték a Lexus ES soron következő generációinak fejlődési irányát: a versenytársaknál gazdagabb tartalomhoz és jobb megbízhatósághoz minél gazdaságosabb üzemeltethetőséget társítani.

Ennek a törekvésnek a sikerét díjak tucatjai igazolták, amelyek rendre a kategória legmegbízhatóbb, legjobb ár-érték arányú típusaként ünnepelték az ES-t. Ami pedig a takarékosságot illeti, 2012-ben ezen a téren is szintet lépett a Lexus ES, amikor az elődben bevezetett adaptív felfüggesztés és Optitron műszeregység mellé egy további futurisztikus

technológiát: a full hibrid hajtásláncot társított. A XXI. század egyik meghatározó autóipari innovációja vadonatúj lehetőségeket teremtett az ekkor már 4895 mm hosszú limuzin számára, és öt évvel később, a hetedik – jelenlegi – generáció színre lépésével hivatalosan is megkezdődött a modellcsalád európai karrierje.

Az akkor vadonatúj GA-K padlólemezre épülő modell full hibrid kivitelét a márka történetének egyik legsokoldalúbb hajtásláncával szerelték, és szerelik mind a mai napig: a 2,5 literes szívómotor a Lexus ES 300h után az NX, RX és LM szériákban egyaránt feladathoz jutott, öntöltő és plug-in hibrid konfigurációkban egyaránt. Habár a hibrid modellek mind soros négyhengeres benzinmotor köré épültek, az Európán kívüli piacokon a mai napig megtalálható az időközben 3,5 liter lökettérfogatúra nőtt, hathengeres motor.

Stílusos volna, ha a következő generáció ezt a V6-os erőforrást hibridként kaphatná meg, ám az előző sorozatú RX 450h-ban alkalmazott motort jelenleg csak plug-in hibridként (Lexus TX 550h+, 415 LE) hasznosítja a gyártó. A valódi kérdés persze nem is ez, hanem hogy a szabadidőjárművek uralta piacon maradt-e létjogosultsága egy nagy szedánnak, azaz, hogy a pályafutása végéhez közelítő, jelenlegi széria (XZ10) kap-e egyáltalán utódot. Erre ma még nincs egyértelmű válasz, ám a Lexus termék- és márkafilozófiájának ismeretében azt gondoljuk, korai volna még temetni a limuzinpiac egyik utolsó nagy legendáját.

Fotók: *Wheelsage.org*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/harmincot-eves-a-legnepszerubb-leghusegesebb-lexus-szedan