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

Búcsú a mennydörgéstől: távozik a V8-as a Lexus IS-ből

Újabb korszak zárul le a Lexus történelmében: a márka végleg búcsút int hátborzongatóan szép hangú, legendás V8-asának. Az IS500 Ultimate Észak-Amerikában és a japán Climax Edition nemcsak egy modellváltozat, hanem a műszaki és érzelmi örökség méltó lezárása.

Szomorú pillanat ez az autózás szerelmeseinek: véget ér a Lexus IS500 története, vele együtt pedig búcsút intünk a japán prémiumgyártó utolsó V8-as szívómotorjának. Az ötliteres, nyolchengeres szívómotor nem csupán technikai remekmű, hanem tökéletesen kimunkált manifesztációja annak, amit sokan már csak múlt időben emlegetnek: az érzelmeket megpendítő autógyártásnak. A V8-as Lexus hangja, lineáris teljesítményleadása és megingathatatlan karaktere olyan értéket képvisel, amely manapság egyre ritkább.

A Lexus két különkiadással teszi emlékezetessé a V8-as búcsúját: az Egyesült Államokban IS500 Ultimate néven köszön el a típus, míg Japánban Climax Edition jelzéssel kerülnek forgalomba az utolsó példányok. Mindkét sorozat 500-as darabszámban készül, és különleges részletekkel emeli ki a modell végső mivoltát.

A búcsúsorozat egyfajta globális tisztelgés az IS előtt is, hiszen a négyajtós szedánként kapható IS két évtized alatt összesen 13 millió példányban fogyott a világ negyven országában. A V8-as motorral szerelt változatok persze mindig is az exkluzivitást és ritkaságot képviselték, ám Észak-Amerikában borsosabb áruk ellenére hatalmas rajongótáboruk van. A búcsúzó sorozat speciális fényezése, a belső tér exkluzív kidolgozása, valamint a modell különleges státuszát jelölő plakett mind arra hivatott, hogy az utolsó példányok méltó emléket állítsanak a sorozatnak. A japán Climax Edition ezzel szemben a hazai piacra hangolt, visszafogottabb, de kifinomult részletekkel megkomponált záróakkord, amelyben a japán formatervezés letisztultsága és a Lexus mérnöki precizitása ötvöződik. A szigetországban hatdugattyús Brembo fékek kerülnek az autóba, és a féktárcsák átmérője is nagyobb (a széria 356 helyett 380 mm).

A két kontinensen forgalmazott sportlimuzinok utastere majdnem azonos – persze, ha eltekintünk attól az apróságtól, hogy a japán belpiacos kocsikban a jobb oldalon van a cockpit. A bőr piros-fekete színkombinációt kapott, a tetőkárpit fekete, a díszvarrás vörös, és csak az 500-as sorozat példányai kapnak különleges díszítésű műszeregységet.

A V8-as szívómotor, amely az IS500 orrában dolgozik, a Toyota-Lexus történetének egyik legmeghatározóbb erőforrása. A 2UR-GSE kódjelű, 472 lóerős motor számos különleges modellben szolgált, és minden alkalommal ugyanazt az erőteljes érzelmi töltetet biztosította a vezetőnek: közvetlen gázreakciót, dörgő kipufogóhangot és azt az ösztönös kapcsolatot az autóval, amit sem turbófeltöltő, sem elektromos rásegítés nem képes reprodukálni.

E motor közeli rokona először a Lexus IS F-ben debütált még 2007-ben, s azonnal új színt és hangzást vitt a sportlimuzinok világába. Később a GS F, az RC F, valamint az LC 500 is megkapta - minden esetben finomhangolt változatban és az adott modell karakteréhez igazítva. Az RC F például a motorsportból merített inspirációt és a GT3-as versenyautókkal közeli technikai rokonságot mutatott, míg az LC 500-ban ugyanez a motor a fényűző luxus és a túraautós élmény finoman kimért egyensúlyát hozta.

Nem szabad megfeledkeznünk e motor közeli rokonáról sem: a Toyota Crown Majesta vagy a Lexus LS 600h modellekben azonos lökettérfogattal, de más konstrukcióval szolgált a 2UR-FSE kódnevű V8-as, amely nem harapósságával és hangorgiával, hanem bársonyos járáskultúrával káprázтatta el a vásárlókat.

Az IS500 Ultimate és a Climax Edition nemcsak a V8-as hattyúdalát testesítik meg, hanem jelképeznek egy teljes korszakot is. Olyan modellek ezek, amelyekre évtizedek múlva is áhítattal tekintenek majd vissza az autórajongók, és biztos, hogy gyűjtemények féltve őrzött darabjai lesznek. Legyen bármilyen fejlett is az elektromos hajtás, legyenek bármilyen gyorsak a jövő akkumulátoros sportautói, a szívó V8 hangja és karaktere digitálisan megismételhetetlen.

Fotók: *Lexus, CarScoops*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/bucsu-a-mennydorgestol-tavozik-a-v8-as-a-lexus-is-bol