

Első ízben mutatkozott a nagyközönség előtt a Lexus új supersportautója

Július 10-én, a goodwoodi Festival of Speeden rögtön nem csak az utcai, hanem a versenyváltozatát is láthatták a nézők az LFA utódjának.

Hivatalosan először mutatta meg a Toyota Gazoo Racing az új supersportautót, amelynek eddig csak a tanulmányváltozatát ismerhettük. 2022-ben nagy feltűnést keltett a Tokiói Autószalonon kiállított Toyota GR GT3 koncepció, amelynek a nevéből nem volt nehéz arra következtetni, hogy a versenyváltozatát hamarosan a Hosszútávú-világbajnokságon (WEC) és az egyéb GT3-as bajnokságokban fogjuk látni. Nos, ez máig nem következett be annak ellenére, hogy az elmúlt három évben rengeteg kémfotó készült arról, ahogy tesztelik az autót különböző versenypályákon.

Idén tavasszal már arról lehetett pletykákat olvasni, hogy az új supersportautó fejlesztése gyakorlatilag befejeződött, és a GT3-as kategóriába szánt versenykivitel kevesebb mint egy év múlva már futamokon is indulni fog. A Toyota amerikai sportrészlege, a Toyota Racing Development korábbi elnöke, *David Wilson* a Sportscar365-nek elárulta, hogy a kocsi a Daytona 24 órás debütálhat versenykörülmények között 2026 januárjában, de ezt azóta nem erősítették meg.

Az viszont szinte biztos, hogy 2025 egy fontos motorsporteseményén tartják majd a leleplezést: elképzelhető, hogy a szeptember végi Fuji 6 órás WEC futamon Japánban, vagy az IMSA WeatherTech Sportautó-bajnokság atlantai szezonzáróján, az októberi Petit Le Mans-on az Egyesült Államokban. Állítólag a versenyváltozat az első évében, 2026-ban rögtön három bajnokságban, a WEC-ben, az amerikai IMSA-ban és a japán SUPER GT-ben is indulni fog. Ez azért lenne előnyös, mert így bőséges adatmennyiséggel rendelkeznének majd a Gazoo Racing mérnökei ahhoz, hogy az esetleges gyermekbetegségeket hamar kiküszöböljék.

Az utcai GR GT3 valószínűleg Lexus emblémát visel majd Toyota helyett, hogy folytassa a prémiummárka nagymotoros sportautóinak – beleértve a legendás, V10-es motorral hajtott LFA-t, valamint a V8-assal hajtott LC 500-at és RC F-et – történetét. A legtöbb szakértő arra tippel, hogy Lexus LFR néven lehet majd megvásárolni a várhatóan limitált példányszámban készülő újdonságot, de lehet, hogy a GR előtagot is megkapja sok Toyotához hasonlóan.

A 2025-ös goodwoodi Festival of Speeden „*Toyota GT Concept*” néven szereplő, még álcázómatricával borított supersportautó globális forgalmazása valószínűleg 2026-ban kezdődhet el. Azért készül el a szériaváltozat, mert a Nemzetközi Automobil-szövetség (FIA) homologizációs szabályai előírják, hogy minden GT3-as versenygépnek osztoznia kell a műszaki alapokon és a karosszérián egy hozzá szorosan kapcsolódó utcai autóval. Jelenleg

az Aston Martin, a BMW, a Ferrari, a Ford, a Lamborghini, a Lexus, a McLaren, a Mercedes-AMG és a Porsche is értékesít GT3-as ügyfélautókat privát csapatok számára, de a 2017 óta versenyző Lexus RC F-ről már lehet tudni, hogy idén az utolsó szezonját teljesíti, így időszerű a leváltása.

Bár hivatalos információkkal Goodwoodban sem szolgált a Gazoo Racing az új autóról (még a hivatalos nevezési listán sem szerepelt a kocsi, ezért hatalmas meglepetést okozott a csütörtöki nyitó napon a megjelenése a hegyi felfutón), a karakteres hangja és a kétszer két kipufogóvég alapján sokan arra tippeltek, hogy alighanem egy V8-as lapul a hosszú orrában. Nem kizárt, hogy az elől menő utcai kivitel azért volt jóval halkabb a nagy szárnyas versenyváltozatnál, mert abban valamilyen hibrid rendszer is helyet kapott a turbós nyolchengeres mellett, hogy lejjebb szorítsa az emisszióját és fogyasztását. A versenyautót *Nakadzsima Kazuki*, a Toyota háromszoros Le Mans-i győztes expilótája, az utcait pedig *Tojoda Dajszuke*, a Woven by Toyota alelnöke vezette Goodwoodban.

Jelenleg egyetlen utcai GR modell sem használ hibrid hajtásláncot, de a gyári sportrészleg már régóta teszteli a technológiát. Tavaly az Autocarnak nyilatkozva *Jamada Hirojuki*, a projekten dolgozó mérnök ezt mondta: *„Használhatunk hibrid hajtást a jövő autóiban. Hamarosan a motorsport tevékenységeinkben is használni fogjuk a kibocsátások csökkentése miatt. Ezt a technológiát mind a verseny-, mind az utcai autók motorjaiban alkalmazzuk majd. A jövőben üzemanyag-takarékosabb motorokat szeretnénk a GR modellekbe.”*

Az előre tudható, hogy a versenyautó a GT3-as szabályrendszernek megfelelően körülbelül 500-600 lóerős lesz, és nem nyom majd többet 1300 kg-nál. Egy hibrid rendszer hozzáadásával az utcai verzió várhatóan közelebb lesz a 700 lóerőhöz, de a tömege is nagyobb lesz. A GT3-as kategóriára vonatkozó FIA-szabályok azt is előírják, hogy egy új versenyautó homologizációja utáni első 12 hónapban minimum tíz példányt, két éven belül pedig húszat kell belőle az ügyfélcsapatok rendelkezésére bocsátani.

A Lexus már befejezte az RC és LC kupék európai forgalmazását, és hivatalosan még nem nyilatkozott az utódaikról, bár a 2021-ben bemutatott Electrified Sport továbbra is hangsúlyozza a márka sportautók iránti elkötelezettségét. De az a tanulmány – amelynek várhatóan az évtized végén kezdődhet a gyártása – tisztán elektromos, nem belső égésű motorral hajtott, ennek ellenére kézi váltója is lehet. A Toyota korábban megerősítette, hogy az Electrified Sport megosztja majd a szénszálas karosszériája alapjait a GR GT3-ból készülő új benzines supersportautóval. Jó esély van rá tehát, hogy a Lexus a következő években két szoros rokonságban álló nagy teljesítményű modellt is árulhat majd ugyanarra a műszaki alapra építve, de teljesen eltérő hajtásláncokkal.

Fotók: YouTube/Goodwood Festival of Speed

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/else-izben-mutatkozott-a-nagykozonseg-elott-a-lexus-uj-szupersportautoja>