

Így hozza vissza a Lexus a vezetés élményét a villanyautókba

Egy évek óta zajló fejlesztési projekt eredményeként hamarosan valódi manuális sebességváltó kerülhet villanyautókba – elsőként a Lexus LFR szupersportkocsiba. A technológia önmagán túlmutató potenciállal bír.

A 2026-os modellévi Lexus RZ módosított akkumulátorral, átdolgozott hajtáslánckínálattal, még kifinomultabb zaj- és rezgéscsillapítással, valamint diszkrétén átstilizált belső térrel mutatkozott be idén tavasszal. A legfontosabb fejlesztés ugyanakkor az a szoftver, amely a kézi sebességváltás örömeivel teszi teljessé az újonnan bevezetett csúcsmodell, az RZ 550e F Sport AWD vezetésének az élményét.

A hajtáslánc vezérlését módosító Interactive Manual Drive program nem csupán a szokásos paraméterek (gázpedál állása, sebesség, kormányaszög, terhelés stb.) alapján módosítja a nyomatékleadás karakterét, illetve a regeneratív fékhatást, hanem a kormányra szerelt „váltófüleken” keresztül kapott parancsokat is figyelembe veszi. A dinamikus élményt hasonlóképpen összetett információk alapján szabályozott, szintetizált hanghatás kíséri. Ha a vezető „visszavált,” megugrik a nyomaték, nő a gyorsítóképesség, érzékenyebb lesz a gázpedál és „üvölt a motor.” Ha felfelé kapcsol, csillapodik a „motorhang”, komfortosabban reagál a gázparancsokra az autó. A szimulált kézi váltás élményét virtuális fordulatszámérő, valamint az optimális kapcsolási pontra figyelmeztető jelzés teszi teljessé.

VIDEO: <https://youtu.be/erOv7ZqaHcU>

A gombnyomásra aktiválható interaktív kézi kapcsolású üzemmód a 408 lóerős, két villanymotoros RZ 550e F Sport AWD fedélzetén debütált, de igazán abban a hamarosan bemutatkozó sportautóban nyerhet értelmet, amelynek közvetlen előtanulmányát augusztus derekán mutatta be a Lexus. Az egyelőre csak [Lexus Sport Concept](#) néven ismert elektromos kupé a hírek szerint nem csak az interaktív manuális üzemmódot kaphatja meg, hanem egy valódi(nak ható) manuális váltót is, kettős H kiosztású kulisszával és tengelykapcsoló pedállal.

A Lexus először 2023-ban demonstrálta ennek a rendszernek az előfutárát. A programot lelkes fejlesztő mérnökök indították el, saját szakállukra, a Lexus pedig teljes mellzélességgel támogatta őket ebben – a cégcsoportnál elfogadott, sőt, szorgalmazott ez a fajta, alulról jövő kezdeményezés, amelynek számos innovációt (például a [Guinness-rekorder kosárlabdázó robotot](#)) köszönhet már a vállalat. Az elektromos hajtáslánc működését ott a szokásos bemeneti jelek mellett a GR Yarisből átemelt, hatfokozatú manuális sebességváltó pillanatnyi állása (kapcsolt fokozat), illetve a tengelykapcsoló működtetése (csúsztatás, hirtelen felengedés, összjáték a gázpedállal) befolyásolta. A

rendszert „le lehetett fullasztani” (nem megfelelő működtetés esetén megszűnt a nyomatékleadás, valamint elhallgatott a szintetizált motorhang), ha túlságosan korán kapcsolt fel a pilóta, a motor erőtlenül reagált, a hangszintetizátor pedig berezegtette a karosszériát, kihúzatott fokozatban pedig „leszabályozott” a vezérlés.

A technológia piaci bevezetése előtt vélhetően bizonyos hatósági kérdéseket is tisztázni kell majd (például, hogy jogilag manuális vagy automata sebességváltónak számít-e egy ilyen rendszer, hiszen vannak országok, ahol külön kell vizsgázni az előbbiekre), felhasználói szemmel viszont ennél fontosabbnak ígérkezik, hogy pontosan milyen kapcsolási karakterisztikát, és milyen hangzást várhatnak az ügyfelek az új generációs, kvázi kézi váltós Lexus sportautótól?

Ebből a szempontból ígéretes, hogy *Cooper Ericksen*, a Toyota észak-amerikai elektromosjármű-fejlesztési stratégiai kérdésekért felelős alelnöke egyrészt igazi autórajongó, másrészt gyerekkorát a konzoljátékok bűvöletében töltötte. Így elég pontos képet tud alkotni arról, hogy milyen fejlesztési irányok vezetnek szűk zsákutcaba, és melyek azok, amelyeket érdemes, sőt, kötelező feltérképezni. A legnagyobb, mindenkit foglalkoztató kérdés, hogy vajon az autógyártó át meri-e, át akarja-e emelni a Lexus LFA [legendás V10-es motorjának](#) a hangzását az elektromos sportautóba, vagy inkább egy vadonatúj, teljesen független akusztikai élményt alkot az autóhoz.

A kérdésre persze nem feltétlenül kell végleges választ adni. A 2023-as demonstrációk során már szemléltették ugyanis annak az „on demand”, azaz kívánság szerinti rendszernek a prototípusát, amely különböző modellek jellemzőit csempészte bele ugyanabba a hajtásláncvezérlésbe. Akkor apró játékautóként megformált modulokat kellett beilleszteni egy aljzatba, hogy előcsalogassák az adott modell menetdinamikai és hangkarakterét – ez egyébként felhasználói szempontból izgalmasabb, ezért üzletileg ígéretesebb opciónak hangzik, mint egy legördülő menüből kiválasztani a szimulálandó modellt. Hiszen az egész kézi váltós fejlesztésnek pont az a lényege, hogy az analóg élményt visszacsempésszék napjaink digitális világába, ami, ha minden a tervek szerint alakul, a Lexusnak sikerülhet először.

Fotók: *MotorTrend*, *YouTube*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/igy-hozza-vissza-a-lexus-a-vezetes-elmeny-et-a-villanyautokba>