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

Tágas, hatkerekű egyterűként támadhat fel a Lexus LS

A belső tér iránti folyamatosan növekvő igény radikális koncepciókat eredményez az autóiparban, és ez alól a japán prémiummárka sem kivétel. A Lexus radikális tanulmányautója az október végén nyitó Tokiói Autószalonon lesz kiállítva.

Nemrég adtunk hírt arról, hogy a Lexus jövőre nyugdíjazni fogja a Heritage Edition limitált szériával a 36 éve létező zászlóshajóját, az LS luxuslimuzint, de a legújabb információk alapján mégis tovább élhet a legendás típusnév, igaz, a korábbiaktól gyökeresen eltérő formában. A Toyota prémiummárkája ugyanis közzétette az új LS Concept első előzetes képeit a közelgő Tokiói Autószalonon való bemutatása előtt, és a fotókból az derült ki, hogy a tanulmány nem egy klasszikus, négyajtós, lépcsős hátú limuzin, hanem egy hatkerekű luxusegyterű. A Lexus egyébként azon kevés prémiumgyártók egyike, amely már most is gyárt buszlimuzint. A 2024-ben Európában is bevezetett LM (Luxury Mover) azonban az új LS Concept-től eltérően nem teljesen önálló modell, hanem a Toyota Alphard fényűzőbb változata.

Az élő Youtube-közvetítésben nyilatkozva *Tojoda Akió*, a Toyota elnöke azt sugallta, hogy az LS név eredeti „Luxus Szedánként” való értelmezése ma már nem annyira releváns, ezért a megnevezés mostantól a *„Luxury Space”* (luxustér) rövidítése lesz. Tojoda szerint az egyterűek *„a jövő új luxusautó-formái”*. Mivel a prémiumautók vásárlóinak legfőbb igénye a nagy belső tér, ezért *„új csomagolásra van szükség”*. Japánban és Kínában egyébként már manapság is jellemző, hogy a sofőrös járművek egyre inkább tágas, tolóajtós, luxuskivitelű buszlimuzinok, de ez a trend Európába és Észak-Amerikába még nem gyűrűzött be.

VIDEO: https://youtu.be/g0ZFc5IvRTo

Az új LS tanulmány belső terének kezdetleges modelljét a Toyota és a Lexus globális dizájnigazgatója, *Simon Humphries* mutatta be az élő közvetítésben. Kiderült, hogy a hatkerekű autó hatüléses kabinnal rendelkezik, bőséges lábtérrel a második és harmadik sorban utazók számára. A leghátsó üléseken ülők pont a négy hátsó kerék felett helyezkednek el. Humphries szerint a hatkerekes konfiguráció több helyet szabadít fel az autó hátuljában, mivel a hátsó kerekek átmérője kisebb lehet, mint egy hagyományos, négykerekű buszlimuzinon. Mivel a kerékjárati ívek nem nyúlnak be annyira a belső térbe, a padló magassága leghátul megegyezik a második üléssornál mért magasságával. *„A tényleges kerékméret kicsi lesz, amitől a belső tér megnő. Ez egy viszonylag egyszerű ötlet, mégis nagy hatása van a helykínálatra.”*

Azért is fontos az új LS Concept, mert a Lexus új formanyelve is ezen debütál. Az elnök bevallotta a videón, hogy kérte a prémiummárka vezetőit, hogy hagyják el a jellegzetes orsó alakú hűtőrácsdizájnt, mivel azt már képtelenség továbbfejleszteni. Ehelyett az

orsómotívum vélhetően az egész karosszériára át lesz ültetve valamilyen formában. Teljesen elhagyni nem akarták az orsóformát, mert ez a Lexusok egyik fő jellegzetessége, mióta először megjelent a 2011-es LF-Gh tanulmányautó hűtőmaszkján, aztán a következő évben piacra dobott, negyedik generációs GS-en is. Azóta különböző hálómintákkal, méretekkel és kidolgozásokkal folyamatosan alakították, hogy illeszkedjen az egyes Lexus modellek karakteréhez.

„A hatkerekes konfiguráció számos komoly kihívást is jelent a Lexus számára” – folytatta Tojoda. *„Vannak bizonyos elvárások ezzel a márkával szemben – például a csendesség és a kiváló menetkomfort; bízunk benne, hogy hat kerékkel is meg tudjuk ezeket valósítani. A koncepcióautó még messze van a megvalósulástól, de mindenki komolyan gondolja”* – tette hozzá. *„Biztosan meg fogjuk csinálni.”*

Sok gyártó akart már hatkerekű autót tervezni és gyártani, de a legtöbb a bonyolultsága miatt idejekorán elvetette ezt a koncepciót. A legfigyelemreméltóbb példa az 1976-77-ig versenyzett Tyrrell P34 Forma-1-es autó, amelynek négy kereke volt elöl, és mind a négy elfordult kanyarodás közben. Az extra első tapadás és a kisebb légellenállás komoly előnyt jelentett számára, de gyakran fékproblémákkal küzdött, mivel az apró első féktárcsái gyorsan túlmelegedtek a nagydíjak során. Ez a probléma a hétköznapi közlekedésben nem valószínű, hogy jelentkezne, és jó eséllyel ki lehetne küszöbölni azzal, ha hidraulikus fékek helyett a villanymotorok energia-visszatáplálásával lassítana az LS. Szintén említésre méltó a 2013-2015 között gyártott Mercedes-AMG G 63 6x6, amelynek viszont a Lexushoz hasonlóan hátul volt négy kereke. Nála nem az utastér helykínálata, hanem a mászóképesség javítása érdekében alkalmazták ezt a konfigurációt, a három tengellyel, öt zárható differenciálművel és hat hajtott kerékkel ugyanis jelentősen megnőtt a 4,1 tonnás, közel 5,9 méter hosszú terepjáró trakciója a normál G-osztályhoz képest.

Tojoda Akió a Tokiói Autószalon előzeteseként szolgáló Youtube-prezentációján a Lexus LS mellett bemutatta az új Century luxuskupét és az új Corolla tanulmányt, valamint elárulta a gyártó legújabb szlogenjét, a *„To You-Toyota”* (Neked – Toyota) jelmondatot is. A könnyebb áttekinthetőség érdekében az új Toyota márkahierarchiát egy kör alakú diagramban mutatta be, amelyen legfelül a globális ultraluxus márkává alakuló Century, az egyik oldalon a Lexus, a másikon a Gazoo Racing – a vállalat sport- és tuningrészlege –, alul pedig a Daihatsu, mint belépő szintű, kisautókra specializálódott olcsó márka látható. A Toyota központi helyen, de a Gazoo Racing alatt és a Daihatsu felett helyezkedik el.

Fotók: *Toyota, YouTube*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tagas-hatkereku-egyterukent-tamadhat-fel-a-lexus-ls