

Tágas és fényűző hatkerekű mikrobuszként született újjá a Lexus LS

A luxusautók jövője nem limuzinformájú a Lexus szerint, a japán prémiummárka ezért teljesen újraértelmezte zászlóshajó modelljét a Tokiói Autószalonon.

A Lexus egyszerűen csak az LS Concept nevet adta a merész tanulmányának, amely egy futurisztikus buszlimuzin két tolóajtóval, három tengellyel, négy hátsó üléssel és hat kerékkel. A japán VIP shuttle – amelyet másik két LS-tanulmánnyal együtt, a Japán Mobilitási Show-n mutattak be – arra invitálja a szerencsés utasait, hogy fedezzék fel benne a saját luxuseletterüket. Az LS Concept a márka formanyelvének és a Toyota-csoporton belüli pozicionálásának drámai változásait is előre vetíti.

Simon Humphries, a Lexus vezető formatervezője és márkaigazgatója elmondta, hogy a prémiummárka nagyobb kreatív szabadságot élvez most, hogy a Toyota a Centuryt egy ultraluxusmárkává fejlesztette, amely így átvette a vezető szerepet a konszernen belül. A brit dizájnér a Tokiói Autószalonon arról beszélt, hogy a Lexus célja az, hogy megkérdőjelezze a luxusmárkákról alkotott konzervatív elképzeléseket. „Amióta 1989-ben bemutatkozott a Lexus LS, a luxuspiac szabályai drámaian megváltoztak. Régen a luxuslimuzinok uralták az autópiacon világot. Most vesztes csatát vívnak a SUV-okkal. Az emberek teljesen más élményekre vágnak. Ügyfeleink a saját feltételeik szerint akarják meghatározni a dolgokat. Térre és szabadságra vágnak, hogy maximális hatékonysággal oszthassák be idejüket. És nem félnek megkérdőjelezni a status quót ennek az ideálnak az elérése érdekében. A Lexus mindig is több volt, mint négy kerék. Soha nem riadtunk vissza az új termékek, új szolgáltatások, új élmények felfedezésének kihívásaitól. És most újraértelmezzük a zászlóshajónkat is. Az LS már nem a Luxus Szedán vagy a Luxus SUV rövidítése, hanem a Luxus Space-é. (luxustér). Megígértem, hogy a jövő többről fog szólni, mint négy kerék, de valószínűleg nem hat kerékre számítottatok! Amikor kinyílik az ajtó, egy otthontól távoli, privát térbe teleportálódik az ember, egy olyan helyre, ahol felfedezheti a saját szentélyét. A hat kerék forradalmasítja a kocsi kialakítását. Maximalizált alapterület. Akadálymentes hozzáférés. Egy olyan környezet, amit a sajátjának nevezhet az ember. A tér a szabadság. És a tér a magánélet. Két olyan árucikk, amelyek egyszerűen felbecsülhetetlen értékűek. Egy örült világban mi lehetne nagyobb luxus ennél? Ügyfeleink még a csúcsmodellek esetében is a változatosságot keresik. Mert a valóság ebben a szegmensben most az, hogy az emberek már nem csak egyféle autóra vágnak, különösen nem globális perspektívából nézve” – mondta Humphries a Japán Mobilitási Show-n tartott világpremierén.

Ugyan a Lexus 2020-ban már bemutatott egy luxus egyterűt a hibrid hajtású LM formájában, de az új LS koncepcióautó egy még nagyobb és fényűzőbb csúcsmodellt vetít előre, amely a fölött foglalna helyet. A hatkerekű elrendezést a nagyobb belső tér miatt

választották (a hátsó tengelyen kisebb kerekeket használva), mert így minimalizálták a kerékjáratok által a padlólemezről elvett helyet. „A hatkerekes konfiguráció számos nehéz kihívást jelent” – mondta Tojoda Akió, a Toyota elnöke egy korábban kiadott gyári videón. „Vannak bizonyos elvárások a Lexus márkával szemben – például a csendesség és a kiváló menetkomfort; bízunk benne, hogy hat kerékkel is meg tudjuk ezeket valósítani. Bár a koncepcióautó még messze van a megvalósulástól, mindenki komolyan gondolja. Biztosan meg fogjuk csinálni” – tette hozzá.

Az LS Concept esetében a tolóajtón keresztül egy olyan, csúcstechnikával teletömött, négyülékes luxusbarlangba nyer beocsátást az ember, amely rugalmasan alakítható, és kiváló minőségű anyagokból van összeállítva, az oldalsó árnyékolók például bambuszból és fából készültek. Az elsősorban sofőrös autónak szánt tanulmányban hagyományos kormánykerék helyett egy szokatlan, szarvformájú kormány található, ami arra utal, hogy az egyterű a Lexus RZ-hez hasonlóan elektronikus „by wire” kormányzással van felszerelve. Körbeölelik a vezetőt a digitális kijelzők a minimalista műszerfalon, de az alapvető funkciókat nagy, vastos fizikai gomboknak tűnő mini-érintőképernyőkön kell vezérelni.

Sajnos az LS Concept műszaki adatait, méreteit még nem hozta nyilvánosságra a Lexus, és hivatalosan azt sem jelezte, hogy tervezi-e a sorozatgyártását. Vélhetően a Toyota elektromos autókhoz tervezett e-TNGA moduláris architektúrájának egy változatát használja a tanulmány. Azért is fontos autó az LS Concept, mert a Lexus új formanyelve is ezen debütál. Tojoda Akió, a Toyota-csoport elnöke korábban kérte a prémiummárka vezetőit, hogy hagyják el a jellegzetes orsó alakú hűtőrácsdizájnt, mivel azt már képtelenség továbbfejleszteni. Ehelyett az orsómotívum itt az egész karosszériára át lett ültetve, az orr-részen például a nappali fények alkotják. Teljesen elhagyni nem akarták, mert ez a Lexusok egyik fő jellegzetessége, mióta először megjelent a 2011-es LF-Gh tanulmányautó hűtőmaszkján, majd az abból készült széria GS-en.

Sok autógyártó akart már a múltban hatkerekes autót gyártani, de a legtöbb a bonyolultsága miatt idejekorán elvetette a különleges koncepciót. A legemlékezetesebb példa az 1976-77-ig versenyzett Tyrrell P34 Forma-1-es autó, amelynek négy kereke volt elöl, és mind elfordult kanyarodás közben. Szintén említésre méltó a 2013-2015 között gyártott Mercedes-AMG G 63 6x6, amelynek viszont a Lexushoz hasonlóan hátul volt négy kereke, de nem a helykínálat, hanem a terepjáró-képesség javítása érdekében.

Fotók: Lexus

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tagas-es-fenyuzo-hatkerekku-mikrobuszkent-szuletett-ujja-a-lexus-ls>