

## A MŰKORCSOLYÁZÓK PRECIZITÁSA ÉS KECSCESSÉGE IHLETTE A LEXUS SZUPERSPORT KUPÉJÁNAK PADLÓLEMEZÉT

**Az ember azt gondolná, hogy a műkorcsolyázók eleganciáját és lendületét világok választják el egy luxuskupé irányíthatóságától. Ám tény, hogy éppen e sportolók fizikuma és kiegyensúlyozott mozgása adta az alapötletet a világ vezető prémium hibrid gyártója, a Lexus vadonatúj szupersportkupéja, az LC padlólemezének kifejlesztéséhez.**

A modelljeinek legendás megbízhatóságáról és biztonságosságáról, valamint legmagasabb szintű prémium kidolgozottságáról ismert, a környezetbarát hibrid technológia úttörőjének tekintett [Lexus](#) régóta vezető szerepet tölt be az autóipari innovációk területén. A magyarországi értékesítéseit a [környezetbarát full hibrid technológia](#) népszerűségének és modelljei látványos, futurisztikus formavilágának köszönhetően az idei év első hét hónapjában 126,3%-al növelő japán prémium gyártó ugyanakkor ezúttal meglehetősen meglepő helyről merített ihletet, hatalmas várakozások övezte [szupersportkupéjához, az LC-hez](#).

Sokakhoz hasonlóan Masahito Watanabe, az LC kupé GA-L (Global Architecture – Luxury) padlólemezének főmérnöke is gyakran belefeledkezett a műkorcsolyázók harmóniájába, gyorsaságába és precizitásába. Miközben a gyakorlatokban gyönyörködött, ráébredt: az a mód, ahogy e sportolók a testük tömegét uralják és irányítják, egy új jármű padlólemezének megtervezéséhez is felhasználható. Ennek eredményeként sikerült kialakítani az új LC lehető legjobb ‘tehetetlenségi specifikációját’, ami azt jelenti, hogy a padlólemez, a futómű és a karosszéria minden részletmegoldása az ideális súlyelosztást szolgálja – ez pedig villámgyors irány- és tempóváltásokat tesz lehetővé a vezető számára.

*“Az egyik legfontosabb dolog, hogy a tömegközéppont az LC karosszériájának középvonalában található, és a körülötte elhelyezkedő részegységek a lehető legkönnyebbek, mert az autó ettől lesz fordulékony. Ez a műkorcsolyázók mozgásán is jól látható: minél közelebb húzzák karjukat és lábukat a testükhöz, annál gyorsabban pörögnek, mivel így a súlyosabb részek közelebb kerülnek a középponthez. Ugyanez az elv vezérelt minket az új GA-L padlólemez tömegének központosításakor.” – magyarázza Watanabe.*

Ugyanakkor az is nagyon fontos volt, hogy a tömegközéppontot – vagyis azt a pontot, ami bármilyen irányból nézve az autó tömegének egyensúlypontja – a lehető legalacsonyabbra helyezték, hiszen ez remek stabilitást ad.

*“Képzeljünk el egy pohár bort.” – mesél Watanabe. “Egy magas szárú pohárban a bor súlya magasan az asztal lapja fölött van, így könnyebben felborul, mintha egy alacsony pohárban lenne, ami sokkal stabilabb. Ugyanez a helyzet az autókkal is: egy magas tömegközéppontú dobozos áruszállító felborulhat abban a váratlan, gyors kanyarban, ami egy mélyre ültetett versenygépnek meg sem kótyyan.”*

Ám az új padlólemez nem csupán attól lett különleges, hogy máshová helyezték a tömegközéppontját, vagy hogy kis tömegű anyagokból készült. A mérnökök [egy Lexus GS-ből](#) alakították ki az első prototípust, amit egyfajta guruló kutatóállomásként használtak. A “Franken-GS” beceneven emlegetett prototípus rugózását, gördülését és irányíthatóságát sokféle teszt pályán elemezték. Számtalan változtatás és sok ezer tesztkilométer kellett ahhoz, hogy végül kialakuljon az ideális megoldás.

*“Azért választottuk a GS-t, mert nemcsak orrmotoros/hátsókerék-hajtású felépítése, hanem mérete is nagyon hasonló volt ahhoz, amilyennek az LC-t elképzeltük.” - árulja el Watanabe. “A prototípus nem volt valami mutatós darab, de mi mégis szépnek láttuk, hiszen rengeteget segített abban, hogy letezzelhezzük a súlyelosztással kapcsolatos ötleteinket. Végül rájöttünk, hogy a padlólemezt a tehetetlen tömegek ideális elhelyezésével formálhatjuk a lehető legjobbá.”*

E munka eredményeképpen született meg az LC szinte tökéletes, 51,4/48,6 arányú első-hátsó súlyelosztása és 37 mm-rel alacsonyabb, 513 mm-es tömegközéppontja. A vezető mindebből annyit érez, hogy a futómű sokkal készségesebb és stabilabb, a karosszéria alig dől meg, és az autó magabiztosan uralható a kanyarokban. A “Franken-GS” által szerzett tapasztalatok alapján már elkészülhetett az LC legelső, működő prototípusa, amit az első tengely mögé, meglehetősen mélyre beépített V8-as motor hajtott.

A tervezők ezután a vezető ülés pozíciójára összpontosítottak, mélyebbre helyezve és közelebb tolva azt az autó közepéhez, a csípőpontot pedig a lehető legjobban közelítve a tömegközépponthoz, hogy a vezető úgy érezze: szinte egybeforr az autójával. Így született meg egy új, nagyon merev, hátsókerék-hajtású padlólemez, aminek súlyelosztása ideális egy sportkupé számára. Amikor erre ráépítették a karosszériát, a tömegközéppontot sikerült még lejjebb vinni a kis tömegű részegységek, például a karbonszálalás tető, az alumínium panelek és a

kabin karbonszálás elemeinek alkalmazásával. E megoldásoknak köszönhetően vált az LC egy csodálatosan agilis, élvezetesen irányítható GT-vé.

*“Olyan autót sikerült alkotnunk, ami a kanyarokban hihetetlenül stabil és kiegyensúlyozott, gyorsításkor és lassításkor alig emeli fel vagy billenti le az orrát, és lenyűgözően precíz kormányvisszajelzéseket ad. Az új GA-L padlólemez fontos szerepet játszik majd a Lexus új arculatának megformálásában, és biztos vagyok benne, hogy vásárlóink is örömmel a szívükbe zárják majd.”-* összegzi Watanabe az eredményt.

###

**További információ:**

**Varga Zsombor**

PR manager

Toyota Central Europe Kft.

Tel.: +36-70-4000-990

E-mail: [zsombor.varga@toyota-ce.com](mailto:zsombor.varga@toyota-ce.com)