

DIVATOT TEREMTETT A LEXUS HIBRID ELEKTROMOS SPORTKUPÉJA?

A környezetbarát hibrid elektromos sportkupé lesz az új örület? Minden jel szerint igen. A világ vezető prémium hibrid gyártójaként ismert Lexus nem egész két éve robbantott hatalmasat a már tanulmányautóként is órási sikert arató [Lexus LC](#) bemutatásával, amely a 477 lóerős V8-as benzines változat mellett 359 lóerős V6-os hibrid elektromos hajtással is elérhető, a gyártó pedig gyakorlatilag tarolt: a modell eddig összesen 11.140 darab eladásánál tart, ami ebben a kategóriában, különösen egy vadonatúj modellnél elképesztő darabszám. Ha ez nem lenne elég, az LC világszintű eladásainak 26%-át, az európai értékesítéseknek pedig 55%-át tették ki a környezetbarát hibridek. Hogy ettől kapott-e kedvet a Ferrari és a Lamoborghini, azt nem tudni, de [a Barrons szerint](#) mindkét ikonikus sportmárka háza tájáról várhatóak hibrid erőgépek a közeljövőben.

Elsőre azt gondolhatnánk, hogy hibrid elektromos hajtásláncok csak a családi autókban és egyre inkább a crossoverekben elérhetőek, pedig a szupersportkocsik gyártói is szívesen alkalmazzák ezt a technikát. A 2013-tól 2015-ig gyártott, 845 000 dolláros alapárú Porsche 918 Spyder például hibrid volt – ahogy a Barrons szerint a Lamborghini és Ferrari hamarosan megjelenő két újdonsága is. Az elmúlt évek egyik legnagyobb autóiipari sikertörténete a piacot valósággal letaroló Toyota C-HR crossover mellett kétségkívül a Lexus LC szupersportkupé volt – még ha más kategóriáról lévén szó eladásai nem is foghatóak a környezetbarát hibrid elektromos hajtást minden korábbinál népszerűbbé tévő C-HR-hez. Az azonban mindenképpen beszédes, hogy a Lexus az első évben Japánban 50 darab eladását tervezte Japánban, mire egy hónap alatt csak a szigetországban 1800 darabra futott be rendelés....szűk két évvel az értékesítések megkezdése után pedig már 11.140 eladott darabnál pörög a számláló, amiből 1316 darab talált gazdára Európában, és még Magyarországra is jutott belőle 21 darab. Érdekes, hogy világszerte a modell eladásainak 26%-át tették ki a hibridek, ami a szupersportautók kategóriájában önmagában is elképesztő, Európában ugyanakkor az ügyfelek 55%-a döntött a környezetbarát hajtás mellett, idehaza pedig csak minden negyedik választotta a tisztán benzines hajtást.

Ha ugyanakkor nem csak az országúti, hanem a versenyautók között is szétnézünk, ott is látványos hibrid elektromos térnyerés látható: elég ha csak a tavalyi Le Mans 24 órászt is megnyerő, és a Hosszútávú Világbajnokságban jelenleg is toronymagasan az élen álló 1000

lóerős Toyota TS050 hibrid versenygépekre gondolunk. A Ferrari és a Bosch már régóta fejleszti közös V6-os benzinmotorját, ám azt egyelőre csak találgathatjuk, hogy a későbbiekben mely modellekben találkozhatunk vele. A Barrons szerint úgy tűnik azonban, hogy plug-in hibridekbe szánták, mint amilyen például a Porsche Cayenne E-Hybrid is, és az erőforrás feltűnhet Alfa Romeókban vagy Maseratikban, persze az is lehet hogy a Purosangue (a Ferrari első szabadidő-autója) alapmotorjaként találkozunk majd vele. Mindeközben a Lamborghini korlátozott darabszámú, LB48H gyári kódú plug-in hibridjén dolgozik, amelynek tisztán elektromos hatótávja megközelítőleg 29 km lesz. Mindössze 63 darab készül belőle, és annak ellenére, hogy az autót egészen a szeptemberi Frankfurti Autószalonig nem láthatjuk, már az összes elkelt. A limitált kiadás alapján vélhetőleg megtudhatjuk azt is, milyen lesz a következő, a tervek szerint 2020-ban megjelenő Aventador, feltehetően szintén V12-es és plug-in hibrid. Gazdaságos autó lesz az LB48H? Nem valószínű. Számos hibrid hajtáslánc megelégszik kisebb benzinmotorral, de ehhez a Lamborghini 6,5 literes V12-ese csatlakozik. Az autó összerékhajtású lesz, a villanymotor az első kerekeket, a benzines a hátsókat hajtja majd. Azaz a Lamborghini a villanymotort leginkább teljesítményfokozónak szánja, segítségével az autó 800 lóerő körüli teljesítményre lesz képes. Nem tudjuk, hogyan fog kinézni az LB48H, de várhatóan átveszi a 2017-ben bemutatott Terzo Millennio tanulmányautó stílusjegyeit. A Lamborghini kis sorozatú különkiadásai között ott találjuk a Reventónt, a Centenariót és a Venenót is. A módszer más szupersportkocsi-gyártóknál is gyümölcsözőnek bizonyult. A Ferrarinak is van már némi tapasztalata a hibridekkel: 2013-tól 2016-ig gyártotta a LaFerrarit, amit 160 lóerős villanymotor és egy nagy, 789 lóerős, 6,3 literes V12-es benzinmotor vitt. Hibrid szupersportkocsi ugyanakkor a Koenigsegg Regera és a McLaren P1 is.

Ezek persze többnyire korlátozott darabszámban gazdára találó ingyencségeek, mint amilyen a 2011 és 2012 között, mindössze 500 példányban legyártott, 553 lóerős V10 motorral legyártott szerelt Lexus LFA is volt, akkor 375.000 dolláros indulóárral (a pályaváltozat 445.000 dollárnál startolt). A valódi sportautó eladásokat generáló fősodorban ugyanakkor a Lexus LC-hez hasonló sportkupék játszanak, a legzöldebb prémium gyártónak tekintett, Európában és hazánkban 97%-ban öntöltő hibrideket értékesítő Lexusnak pedig nem is titkolt szándéka, hogy zöld divatot teremtsen. A hónap elején a genfi autószalonon a gyártó leleplezte az LC Convertible kabrió koncepciót is, amelyet remélhetőleg hamarosan sorozatgyártott változat is követ majd. Eggyel kisebb méretosztályban a Lexus a 223 lóerős [RC 300h-val](#) versenyez, amely kizárólag hibrid elektromos változatban elérhető, az elvetemült V8-as rajongóknak azonban természetesen elkészítette a 464 lóerős [RC F](#) és RC F Track edition modelleket.

###

További információ:

Varga Zsombor

PR manager

Toyota Central Europe Kft.

Tel.: +36-70-4000-990

E-mail: zsombor.varga@toyota-ce.com

A sajtóközlemények, nagyfelbontású fotók és videók letöltéséhez látogasson el a <https://www.lexusnews.eu/hu/> oldalra.

A Lexus márkával kapcsolatos izgalmas aktualitások érhetőek el Facebook oldalunkon is: <https://www.facebook.com/lexushungary/>

