

## SOSEM VOLT MÉG ENNYIRE ÜTŐS A LEXUS RC F SPORTKUPÉ

Az elmúlt években a kétségkívül Lexus teljesítményautók egyik büszkesége volt a brutális teljesítményt elképesztő vezethetőséggel és igazi izomautós, mégis kifinomult formavilággal kombináló [Lexus RC F](#). A rövid idő alatt komoly megbecsülést és hírnevet kivívó erőgép legújabb generációja csökkentett tömeggel, még nagyobb teljesítménnyel és frissített formatervvel dicsekedhet a „Mindig kész” („Always On”) technikai fejlesztések szellemében.

A vadonatúj Lexus RC F kupé könnyebb, jobb és szemet gyönyörködtetőbb, mint valaha. Változtatások széles skálája felel a fokozott menetteljesítményért, míg a formatervet érintő frissítések tovább csiszolják a masszív kupé megjelenését. Az autó az RC F szériaváltozat luxusát és alapos kidolgozását vegyíti a kizárólag egzotikus sportautókra jellemző teljesítményfokozó újításokkal. A modell a legújabb mérföldkő az F-széria életében, amely továbbra is a Lexus általános teljesítmény-stratégiájának fontos oszlopa.

*„Az új RC F bemutatkozása óta folyamatos fejlesztés alatt áll. A legkorszerűbb újításoknak köszönhetően a modell tovább hangsúlyozza az F sorozat előnyeit – gyors, tartós és kiemelkedő képességű sportkocsikként bővítve a kínálatot. A modell olyan technológiák széles körét vonultatja fel, amelyek segítségével a legkülönbözőbb képességű vezetők is könnyen megbirkózhatnak az autók fokozott teljesítményével.”* – mutat rá Kodzsi Szato, a Lexus International ügyvezető alelnöke.

### **Erőgép újragondolva – au új Lexus RC F**

Az új Lexus RC F kupé számos változtatást vonultat fel, amely kifinomultabb megjelenést és megnövekedett menetteljesítményeket eredményez. Habár nem beszélhetünk teljes újratervezésről, a mérnökök minden alkalmat megragadtak a menetteljesítmények fokozására anélkül, hogy feláldozták volna a mindennapok során szükséges kényelmes vezethetőséget és használhatóságot. Ugyanakkor a tervezőcsoport átvette az RC F GT3 és a RC F GT500 versenyautók bizonyos elemeit is, így az RC F tökéletesített aerodinamikával és agresszívebb vonalakkal érkezik. Az új vonalvezetésű, LED-technológiájú első lámpatestek a nappali

menetfényt is magukban foglalják. A hűtőmaszkon alul végighúzódo szegélynek köszönhetően az autó orr-része rövidebbnek tűnik. Hátul az új lámpatestek kecsesen simulnak az újraformált lökhárítóba, letisztultabb, finomabbra csiszolt megjelenést kölcsönözve az RC F-nek.

### **Precízen megtervezett fogyókúra**

A mérnökcsoport egyik legfőbb célkitűzése a tömeg csökkentése volt – a kupé merevségének és kifinomultságának megtartásával. Az volt a szándék, hogy a végeknél faragjanak le súlyt az autóból, mivel még a legszerényebb változtatás is - a jármű elülső vagy hátsó részénél - a tehetetlenségi nyomaték jelentős csökkenését eredményezi. A szakemberek számos komponenst vetettek tüzetes vizsgálat alá a motortérben, hogy vajon megfelel-e erre a célra, végül a szívócsövet választották a tömegcsökkentés egyik helyéül, tekintve, hogy a motor tetején helyezkedik el. Korszerűsített megmunkálási folyamat segítségével 700 gramm alumíniumot tudtak eltávolítani a szívócsonc oldaláról úgy, hogy annak légáramlási jellemzői változatlanok maradtak. A további csökkentés érdekében kisebb lett a klímakompresszor, az újratervezett rugótartó bakok pedig acél helyett alumíniumból készültek, ami további 700 gramm tömegcsökkenést jelent az előző változathoz képest. A bakok két alumínium-szelvényének összeillesztése az ún. TOX-technológiával történik, ami szoros kötést eredményez hő bevezetés nélkül. A Lexus már korábban is alkalmazta a TOX-kötést alumínium karosszériaelemek illesztésénél, ám most először használja futómű-alkatrészekhez. Az újratervezett hátsó lökhárító szénszálalás műanyagból és alumíniumból készült, így változatlan erősségű maradt, de 500 grammal könnyebb lett, mint volt. Az extrudált alumínium szerkezet szénszálal megerősítésével megnövekedett a folyáshatár, ugyanakkor könnyebb alumínium elemek alkalmazása vált lehetővé. A szénszálal részt házon belül gyártják, ugyanazon a részlegen, ahol az LFA szupersportkocsihoz használt CFRP-eket, azaz szénszálal erősítésű műanyagokat is készítettek. Szintén a hátsó rész tömegéből faragtak le azáltal, hogy a tömör féltengelyeket üregesekre cserélték.

### **A futómű apró változtatásai – jelentős eredményekkel**

Hogy az összességében 25 kg-os csökkentésből (így az RC F tömege most 1770 kg) tőkét kovácsoljanak, a mérnökök precíz változtatásokkal hangolták újra a futóművet. A módosítások együtt még reakcióképesebb autót eredményeznek. Jó példa erre a kormánymű fogaslécének megváltoztatott rögzítése. Egy tipikus, magas g-terhelésű kanyarban ezeknek a perselyeknek a kitérése jelentősen csökkenti az első kerekek összetartását, ezáltal alulkormányzottsághoz vezet. A kedvezőtlen hatás visszaszorítása érdekében a mérnökök 150 százalékkal erősebb

---

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/>

perselyeket építettek be. Hasonló változtatásokat hajtottak végre az autó hátsó részén is: erős oldalgyorsulás hatására a feszebb segédváz-perselyekkel csökkent a hátsó kerékdőlés változása. Hogy a hátsó kerékösszetartás még pontosabb legyen, alumínium lengőkarbekötések vették át az acél alkatrészek helyét; ez 500 grammos tömeg megtakarítást jelent. Különös figyelmet fordítottak az alumínium alkatrészek présöntési technikájára, hogy a szerkezeti merevség a lehető legnagyobb. Bár nem a futómű része, a hátsó motorfelfüggesztéseket is újratervezték, hogy határozott irányváltásoknál ne érződjön úgy, mintha a motor lemaradna a futóműtől: a bekötés feszebb lett, de szélesebb, stabilabb kialakításának köszönhetően a zaj, vibráció és nyersesség (NVH) mértéke továbbra is optimális maradt. Valamennyi 2020-as RC F modell Michelin Pilot Sport 4S gumiabroncsokon fut, amelyek mérete 255/35 R19 elöl és 275/35 R19 hátul. Ez a típus nem csupán a legigényesebb sportautó-gumik egyike: kifejezetten az RC F igényeire fejlesztették azzal a céllal, hogy javítsák az általános tapadást és csökkentsék az alulkormányzottságot. Az alap Pilot Sport 4S gumikkal összehasonlítva az RC F abroncsainak más a profilja, szélesebb a futófelülete és eltérő a keresztmetszete is. A barázdák formája, mélysége és elhelyezkedése szintén más, mint a közforgalomban kapható Pilot Sport 4S-en. Az RC F számára fejlesztett gumik fontos sajátossága a száraz tapadás javulása, ami a futófelület külső oldalain alkalmazott szilícium-dioxid megváltoztatott mennyiségének eredménye.

### **Még tökéletesebb V8-as**

A luxuskupékban elérhető egyik legkorszerűbb V8-as szívómotorral hajtott RC F egyedi hangját csak nagyon kevés társa tudja utánozni. Az 5 literes V8-as (2UR-GSE) az RC F karakterének egyik központi eleme: teljesítménye jelenleg 464 lóerő vagy 341 kW (változatlan az előző modellhez képest) 7100/perces fordulatszámon, forgatónyomatéka pedig 520 Nm 4800/percnel. A motor kulcsszerepét szem előtt tartva a mérnökcsapat olyan apró, ám jelentős változtatásokra összpontosított, amelyek még több egyéniséget és kifinomultságot kölcsönöznek a modellnek, viszont nem érintik az autó és a magas fordulatszámú V8-as blokk közti zsigeri köteléket. A gázreakció fokozása érdekében az újratervezett légszűrőház három jelentős változáson ment át. Az egyik a légstabilizáló bordák beépítése a fő szívócsőrészbe: ezzel csökken a nyomásvesztés, ami a légtömegmérő pontosságát rontaná. A kis bordák a határréteg csökkentésében játszanak szerepet, ami akkor képződik, amikor gyorsan mozgó levegő halad át a légszűrőn. A határréteg csökkentésével a bordák számottevően növelik a beszívott levegő térfogatát és mérséklék a sebességváltozásokat, amelyek a légtömegmérés pontosságát rontanák. A mérnökcsapat változtatott a másodlagos szívónyílás működésének időzítésén is. Az előző RC F-nél a nyílás 3600/perc alatt zárva maradt. Most ezt a küszöböt 2800/perce

---

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/>

csökkentették, amitől kellemesebb a motorhang, és alacsonyabb sebességeknél jobb a vezethetőség is. A még precízebb gázreakció érdekében további figyelmet fordítottak magának a gázadási görbének a programozására, amely most lineárisabb, mint eddig. Az első generációs RC F pillangószelep-szabályozását úgy hangolták, hogy rövid pedálynomásra az autó gyorsan reagáljon. A 2020-as RC F esetében a gázadás a pedálynomás teljes útja alatt kiegyensúlyozottabb, ezáltal az autó kiszámíthatóbb és precízebben uralható lett. A gázadási jellemzők változtatásait egészíti ki a rövidebb végáttétel, ami a motort a teljesítménysáv középső tartományában tartja. A végáttételt 2,97-ről 3,13-ra rövidítve kiegyensúlyozottabb lett a gázadási görbe – méghozzá anélkül, hogy az előző változatra jellemző azonnaliság-érzet csorbát szenvedne. A lehető leggyorsabb állórajt érdekében az RC F-ben mostantól alapfelszerelés a rajtautomatika. Használatával kb. 4,5 s alatt gyorsul az autó 0-ról 100 km/h-ra. A középkonzoli gomb megnyomásával a rendszer automatikusan a lehető legjobb gyorsuláshoz állítja be a fojtószerp szabályozást és az ESP érzékenységét. Ehhez a vezetőnek nyomva kell tartania a fékpedált, bekapcsolni a rajtautomatikát, majd a gázpedált padlóig nyomni, és felengedni a féket.

### **Forma és funkció egyensúlya**

A kezdetektől erőteljes, jellegzetes dizájnnal bíró RC F új változatának finom frissítései a „versenyzésre teremt” funkcionalitást hangsúlyozzák, mindemellett tökéletesen illeszkednek a Lexus legújabb formaterv-irányához. Az első légbefúvók mindkét oldalon nagyobbak lettek, így több levegő jut az olajhűtőkhöz. Az oldalak mentén a küszöb végének megújult homorú formája nemcsak karakteresebbé teszi a megjelenést, hanem a hátsó kerekek melletti légáramlást is egyenletesebbé simítja, a megnyújtott oldalsó splitterek pedig nagy sebességeknél növelik a stabilitást. A LED fényszórókat egybeépítették a nappali menetfényekkel, és ezek együttese jellegzetes karaktert ad az orr-résznek. Az RC F megújult hűtőmaszkján alul végighúzódo szegélynek köszönhetően az autó orra rövidebbnek tűnik, mint valójában. Hátul az új lámpatestek kecsesen simulnak az újraformált lökhárítóba, letisztultabb megjelenést adva az RC F-nek.

###

#### **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)