

INFORMACJA

PRASOWA

31 MARCA 2023

**LEXUS RC F TO SPORTOWE AUTO NA CO DZIEŃ. CZYM RÓŻNI SIĘ WYŚCIGOWA WERSJA GT3?**

* **Lexus RC F GT3 to wyścigowe auto do wygrywania na najsłynniejszych torach całego świata**
* **5,4-litrowy silnik V8 o mocy ponad 500 KM, sześciobiegowa skrzynia sekwencyjna i napęd na tył**
* **Wyczonowe zawieszenie, elementy aerodynamiczne, pełen pakiet bezpieczeństwa**
* **Lexus RC F Track Edition najbardziej zbliżony do wyścigowego odpowiednika**

Lexus od dekad związany jest ze sportem samochodowym, a gamę marki przez lata uzupełniały modele o sportowym rodowodzie. Absolutnym szczytem inżynieryjnych możliwości Lexusa był model LFA, który jeszcze zanim pojawił się na drogach zyskał status legendy. Obecnie Lexus produkuje model RC F, jeden z ostatnich samochodów z wolnossącym silnikiem V8, a na torach wyścigowych całego świata sukcesy odnosi jego wyczynowa odmiana RC F GT3. Czym się różni od swojego drogowego odpowiednika?

**Rozbudowana aerodynamika**

Lexus RC F GT3 oraz drogowy RC F mają zbliżone kształty, ale liczba elementów, które przeniesiono wprost do wyczonowej maszyny jest bardzo krótka. Wszystko w związku z tym, by jak najbardziej obniżyć masę wyścigowego auta, skorzystać z lekkich i ultrawytrzymałych materiałów, a także dopracować auto pod kątem aerodynamicznym. To dlatego RC F GT3 z zewnątrz zachował tylko przedni grill, przednie reflektory i tylne światła, klamki oraz słupki A i C. Ze względu na przepisy wyścigowej kategorii GT3 zachowano też płytę podłogową oraz układ napędu, w którym zamontowany z przodu silnik napędza tylne koła.

Elementy poszycia nadwozia zostały wykonane z włókna węglowego. Dopracowane jest pod kątem jak największej wydajności aerodynamicznej, a patrząc z boku uwagę zwracają zwłaszcza błotniki i progi o opływowych kształtach oraz końcówki wydechu, które w cywilnej odmianie umieszczone są z tyłu.

Z przodu RC F ma potężny przedni zderzak z lotkami odprowadzającymi powietrze oraz potężnym wlotem powietrza do chłodnicy w centralnej części. Maska ma z jednej strony pomagać w chłodzeniu potężnego silnika V8, a także odgrywa ogromną rolę w wysokiej efektywności aerodynamicznej całego nadwozia. Projektanci zadbali nawet o takie detale, jak zatrzaski maski, które odprowadzają ciepło z komory silnika. Z tyłu uwagę zwraca potężny spojler, który opracowano na podstawie doświadczeń Lexusa ze startów w japońskiej serii GT500. Za odpowiedni przepływ powietrza pod samochodem odpowiada równie imponujących rozmiarów dyfuzor.

**We wnętrzu RC F GT3 ma tylko niezbędne minimum**

Strukturę nadwozia wyścigowej odmiany wzmocniono klatką bezpieczeństwa, dzięki czemu całe auto zyskało jeszcze większą sztywność. We wnętrzu mamy tylko zarysowany kształt deski rozdzielczej z drogowego RC F-a, wszystko inne zostało zaprojektowane pod kątem rywalizacji na torach wyścigowych. W środku jest tylko jeden fotel kubełkowy z wielopunktowymi pasami, który dobrze trzyma ciało kierowcy podczas pokonywania zakrętów z wysokimi prędkościami.

Przed kierowcą jest wyścigowa kierownica przypominająca wolant, na której umieszczono tylko najpotrzebniejsze przełączniki do obsługi ustawień m.in. siły hamowania, pracy systemu kontroli trakcji czy zawieszenia, a za nią są łopatki do zmiany biegów. Na wyświetlaczu pokazywane są tylko najważniejsze informacje – prędkość, wysokość obr./min. oraz wybrany bieg. Na konsoli środkowej umieszczono tylko najważniejsze przełączniki, w tym ten do uruchamiania silnika. Auto ma też profesjonalny system gaśniczy.

**Ponad 500 KM mocy z wolnossącego silnika V8**

Tak jak drogowy RC F odmiana GT3 korzysta z wolnossącego silnika V8, ale w tym przypadku jego pojemność została zwiększona z pięciu litrów do 5,4 litra. Silnik ma suchą miskę olejową i został zamontowany niżej niż drogowej odmianie. Moc auta też jest większa i wynosi ponad 500 KM, a dokładna moc startowa zależy od regulaminów danej serii wyścigowej. Napęd przekazywany jest na tylne koła przy pomocy sześciobiegowej, sekwencyjnej skrzyni biegów, która obsługiwana jest przy pomocy łopatek za kierownicą.

Wyczynowe zawieszenie typu pushrod ma podwójne wahacze, podwójne, regulowane amortyzatory i drążki skrętne. Za wyhamowanie Lexusa RC F GT3 odpowiadają sześciotłoczkowe zaciski i wentylowane wyścigowe tarcze hamulcowe.

Zastosowanie ultralekkich materiałów jak włókno węglowe czy aluminium do wykonania nadwozia, spojlerów czy elementów konstrukcyjnych, odchudzenie wnętrza do niezbędnego minimum oraz lekkie, wyścigowe podzespoły sprawiły, że Lexus RC F GT3 waży zaledwie 1300 kg bez kierowcy. To przeszło 400 kg mniej od najlżejszej wersji drogowego modelu RC F.

**RC F Track Edition najbliższy wyścigowego GT3**

Lexus RC F GT3 oferowany jest wyłącznie prywatnym zespołom wyścigowym na specjalne zamówienie, a auto nie ma homologacji, która umożliwiałyby poruszanie się po drogach publicznych. RC F GT3 ma renomę bardzo konkurencyjnego auta w swojej klasie. Samochód od lat odnosi sukcesy na największych torach wyścigowych świata, a do jego największy triumfów należą zwycięstwa w Daytona 24h, mistrzostwach Blancpain GT World Challenge America czy japońskiej serii Super GT.

Klimat świata wyścigów pomagają poczuć drogowe odmiany modelu RC F. W Polsce samochód dostępny jest w trzech wersjach – Elegance, Carbon oraz Track Edition, która jest najbliższa wyścigowego GT3. To najlżejsza wersja w całej gamie za sprawą zastosowania włókna węglowego do wykonania dachu, maski oraz przedniego i tylnego zderzaka. Auto ma 19-calowe felgi BBS Track Edition, karbonowo-ceramiczne hamulce tarczowe Brembo, układ wydechowy z elementami tytanu, a także stały spojler z włókna węglowego, a wnętrze wykonano z czarnej Alcantary z niebieskimi elementami, a listwa przy schowku pasażera i panele w drzwiach są wykończone włóknem węglowym. Pod maską pracuje nadal 5-litrowy silnik V8, który w wersji Track Edition rozpędza auto od 0 do 100 km/h w 4,3 sekundy, a prędkość maksymalna wynosi 270 km/h.