

INFORMACJA

PRASOWA

2 SIERPNIA 2023

**LEXUS SC, CZYLI KULTOWE SILNIKI I TECHNOLOGIE WYPRZEDZAJĄCE SWOJE CZASY**

* **Zaprezentowany w 1991 roku Lexus SC był pierwszym coupe w gamie marki**
* **Legendarne silniki 4.0 l V8 oraz 3.0 l R6**
* **Trzy rodzaje zawieszenia oraz nowinki technologiczne we wnętrzu**
* **Lexus LC kontynuuje najlepsze tradycje modelu SC**

W 1991 roku, już dwa lata po spektakularnym debiucie swojego pierwszego auta – modelu LS, Lexus zaprezentował prestiżowe coupe. Model SC przyciągał uwagę futurystycznymi kształtami oraz niesamowitym poziomem komfortu wewnątrz. Auto korzystało z technologii i rozwiązań znanych z limuzyny LS, a przy tym dzieliło niektóre podzespoły oraz linię produkcyjną ze sportową Toyotą Suprą.

**Odważny design i metody projektowania**

Za opracowanie nadwozia auta odpowiadało kalifornijskie studio Calty Design Research. Liderem projektu o oznaczeniu F3 został Erwin Lui, absolwent prestiżowego Art Center College of Design. I poszedł absolutnie nową ścieżką. Nie dość, że postanowił zerwać z modną w tamtych czasach kanciastą stylistyką, to jeszcze zastosował wyjątkowo oryginalną metodę projektowania od razu w trzech wymiarach, bez uprzedniego szkicowania bryły.

Do stworzenia koncepcji nadwozia wykorzystano balony napełnione płynnym gipsem, które projektanci mogli niemal dowolnie kształtować przed stwardnieniem mieszanki. Spośród powstałych w ten sposób krzywizn wybrano najciekawsze, które dały początek kształtom samochodu. Gipsowe formy były skanowane i przy pomocy programu komputerowego przekształcane w projekt kompletnego nadwozia. W efekcie nowe coupe zyskało wyjątkowo wdzięczną, opływową formę, wyróżniającą je już na pierwszy rzut oka spośród aut konkurencji i zapewniającą niski współczynnik oporu powietrza (Cx) równy 0,31.

Sylwetka modelu SC okazała się ponadczasowa. Dwudrzwiowe, czteromiejscowe auto w trakcie swojej 9-letniej produkcji przeszło kosmetyczne zmiany, które dostrzegą jedynie wytrwani znawcy modelu. Przeprojektowano zderzaki, tylny spojler, boczne progi, dodano przedni grill, a także zmodyfikowano układ tylnych świateł.

Ambitny design okazał się wyzwaniem dla inżynierów. Trzeba było na przykład stworzyć od podstaw wpasowane w obły przód auta reflektory, które przy niespotykanym wcześniej kształcie dawałyby niezbędny strumień światła. Tak powstały charakterystyczne dla oryginalnego Lexusa SC podwójne reflektory z oddzielnymi lampami świateł drogowych. Niespotykanie długie drzwi wymusiły skonstruowanie specjalnych zawiasów o zaawansowanej kinematyce, dzięki której przy otwieraniu drzwi przemieszczały się nieco na zewnątrz i w przód, ułatwiając wsiadanie i wysiadanie na ciasnych parkingach. Dla wytwarzania elementów karoserii o skomplikowanych krzywiznach trzeba było opracować nowe metody tłoczenia blach.

**Kultowe silniki i trzy rodzaje zawieszenia**

Lexus SC oferowany był z dwoma jednostkami napędowymi, które moc przekazywały na tylne koła. Do napędu Lexusa SC 400 wykorzystano wolnossący, czterolitrowy silnik V8, stworzony dla flagowej limuzyny LS 400. Charakteryzująca się wysoką kulturą pracy 32-zaworowa jednostka została skonstruowana z udziałem specjalistów od silników wyścigowych, wyróżniając się zwiększoną wytrzymałością i krótkim skokiem tłoków. Zastosowano w niej aluminiowy blok z żeliwnymi tulejami cylindrów, aluminiową głowicę, stalowe korbowody i wał korbowy podparty na pięciu łożyskach oraz tłoki z hipereutektycznego stopu aluminium. Przy stopniu sprężania 10:1 uzyskano moc 191 kW (260 KM) i moment obrotowy 353 Nm. Silnik przeszedł kilka modyfikacji, które zwiększyły jego moc do nawet 300 KM. Po ostatnich zmianach auto rozpędzało się od 0 do 100 km/h w 6,1 sekundy.

W 1992 roku do gamy modelu dołączyła wersja SC 300. Pod maską pracował słynny silnik z linii 2JZ-GE, który miał trzy litry pojemności i sześć cylindrów układzie rzędowym. Jednostka osiągała 228 KM i miła nieco większą moc niż w Toyocie Suprze A80. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosiło 6,8 sekundy w wersji z manualną skrzynią biegów. Czterobiegowy automat rozpędzał auto na tym dystansie w 7,2 sekundy.

Jak na Lexusa przystało auto wyróżniało się komfortem, za którym stał dopracowany układ jezdny. Nabywcy mogli wybrać jeden z trzech rodzajów zawieszenia: standardowe z resorami śrubowymi i konwencjonalnymi amortyzatorami, pneumatyczne z możliwością regulowania siły tłumienia podczas jazdy oraz mikroprocesorowo sterowane zawieszenie hydropneumatyczne. To ostatnie zamiast resorów i drążków stabilizujących wykorzystywało zestaw czujników przyspieszenia i przechyłów oraz elektronicznie sterowanych elementów aktywnych, zapewniających idealnie poziome położenia nadwozia podczas pokonywania zakrętów i nierówności. Dostępny był również system czterech skrętnych kół.

**Wyposażenie z przyszłości**

Wnętrze Lexusa SC było dopracowane pod względem ergonomicznym i obfitowało w techniczne nowinki. Były one szczególnie widoczne w samochodach przeznaczonych na rynek japoński, które otrzymały cyfrowe przyrządy, wycieraczki dostosowujące tempo pracy do prędkości jazdy, 12-płytową zmieniarkę CD czy system Electro Multi Vision z wyświetlaczem mogącym pełnić rolę telewizora, ekranu GPS, widoku z kamery cofania czy panelu ustawień systemu audio. Elementy, które dziś są standardem, w 1991 roku w wielu autach nie były dostępne nawet za dopłatą. Standardowym wyposażeniem Lexusa SC był siedmiogłośnikowy system audio Panasonica, za dopłatą można było dostać audiofilski system Nakamichi.

Biorąc pod uwagę zaawansowanie techniczne oraz długą listę wyposażenia standardowego Lexus SC miał bardzo konkurencyjną cenę, zwłaszcza na rynku amerykańskim, gdzie wersja SC 300 oznaczała wydatek niespełna 32 tys. dol., a wersja SC 400 kosztowała 37,5 tys. dol. Auto zostało obsypane nagrodami. Magazyn Motor Trend przyznał Lexusowi SC tytuł importowanego samochodu roku, a pismo Car & Driver w latach 1992 – 1996 umieszczało coupe Lexusa na cenionej liście 10Best.

**Od SC do LC**

Pierwszą generację Lexusa SC produkowano od 1991 do 2000 roku, a obecnie auto jest cenionym i poszukiwanym klasykiem. W roku 2001 wprowadzono drugą generację, która zerwała z tradycją nadwozia coupe. Auto było kabrioletem ze sztywnym składanym dachem inspirowanym się luksusowymi jachtami z Lazurowego Wybrzeża. Model SC 430 miał 292 KM mocy i moment obrotowy 430 Nm. Auto przyspieszało od 0 do 100 km/h w 6,2 sekundy. Jego produkcję zakończono w 2010 roku.

Do najlepszych tradycji modelu SC nawiązuje obecnie flagowe coupe Lexusa – LC. Produkowany od 2017 roku samochód ma ponadczasowy design czteromiejscowej kabiny, za który był wielokrotnie nagradzany. To także jedno z ostatnich aut na rynku z wolnossącym silnikiem V8. 5-litrowa jednostka napędowa w wersji LC 500 osiąga 464 KM mocy i rozpędza auto od 0 do 100 km/h w 4,7 sekundy. Samochód dostępny jest też z napędem hybrydowym LC500h, który ma 359 KM łącznej mocy, a przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 5 sekund.