

29 CZERWCA 2020

## **LEXUS LC COUPE – JESZCZE LEPSZE OSIĄGI I BARDZIEJ WYRAFINOWANY STYL JAZDY**

- **Lexus zwiększa osiągi swojego flagowego coupe i poprawia jego dynamikę**
- **Koncentracja na wzmocnieniu relacji między kierowcą i samochodem**
- **Zmiany w zawieszeniu zmniejszają masę oraz poprawiają płynność i stabilność jazdy**
- **Zmodyfikowany system sterowania hybrydowym akumulatorem LC 500h zwiększa moc i moment obrotowy przy niskich prędkościach**
- **Przeprogramowana 10-biegowa, automatyczna skrzynia Direct Shift w modelu LC 500 daje kierowcy więcej korzyści**
- **Dostrojenie układu hamulcowego i kierowniczego zapewnia lepsze wycucie i szybsze reakcje auta**

Twórcy flagowego coupe Lexus LC od chwili stworzenia jego oryginalnej koncepcji dążyli do tego, by samochód prowadził się ostro, ale wyrafinowanie. Zmiany wprowadzone w roku modelowym 2021 zapewniają szybsze reakcje oraz większą zwinność i stabilność prowadzenia, wzmacniając poczucie bezpośredniego połączenia kierowcy z samochodem i zapewniając ekscytujące wrażenia z jazdy.

Aby osiągnąć ten cel, Lexus wprowadził zmiany w układzie zawieszenia, obniżając masę oraz poprawiając jakość prowadzenia i jazdy. Szczegółowych zmian dokonano również w hybrydowym napędzie Multi Stage Hybrid oraz w 10-biegowej automatycznej skrzyni biegów Direct Shift. Zmodyfikowano też układ kierowniczy Lexusa LC 500h, a hamulce dostrojono tak, aby kierowca mógł lepiej je wyczuć.

### **ZAWIESZENIE: NIŻSZA MASA, PŁYNNIEJSZE DZIAŁANIE**

Zmiany w przednim i tylnym zawieszeniu zmniejszyły masę nieresorowaną samochodu o około 10 kg, dzięki zastosowaniu kutego aluminium w dolnych wahaczach, cieńszych i pustych w środku stabilizatorów oraz nowego materiału o wysokiej wytrzymałości w sprężynach śrubowych. Same sprężyny zostały wzmocnione poprzez zwiększenie ciśnienia z 1200 do 1300 MPa.

Redukcja masy przyczyniła się do zwiększenia osiągow i dynamiki auta, podczas gdy dalsze modyfikacje zawieszenia zapewniły mu bardziej miękki i płynny skok, umożliwiając łagodniejsze i bardziej płynne prowadzenie. Elektroniczne amortyzatory w przednim zawieszeniu zostały przeprogramowane na dłuższy skok, a sztywność przednich i tylnych poduszek zoptymalizowana, zapewniając płynniejszą pracę i redukcję drgań, wywoływanych nierównościami nawierzchni.

Dostrajając sztywność stabilizatorów poprzecznych, Lexus poprawił również zwrotność modelu LC, zapewniając mu bardziej liniową reakcję i ponownie podkreślając poczucie jedności między samochodem i kierowcą.

### **SKRZYNIA BIEGÓW DOSTARCZA WIĘCEJ RADOŚCI Z JAZDY**

Do poprawienia krzywej momentu obrotowego, przenoszonego w modelu LC 500 za pośrednictwem 10-biegowej automatycznej skrzyni biegów Direct Shift, Lexus wykorzystał systemy przetwarzające duże zbiory danych. Pozwoliło to uzyskać jeszcze bardziej bezpośrednie reakcje na działania kierowcy. Przy większej sile napędowej, generowanej wraz ze wzrostem prędkości obrotowej silnika, kierowca odczuwa naprawdę wysoki moment obrotowy oraz płynne przyspieszenie.

Skupiono się na tzw. „strefie aktywnej”, czyli wykorzystywanym w większości sytuacji zakresie od 50 do 70 proc. otwarcia przepustnicy – z przekładnią umożliwiającą zwiększenie prędkości obrotowej przed zmianą na następny bieg. Efektem jest narastające brzmienie silnika V8.

Techniczne udoskonalenia zapewniają również płynniejsze przyspieszenie i pozwalają na automatyczną redukcję biegu na drugi (zamiast trzeciego), podczas hamowania przed wejściem w zakręt. Popracowano też nad zmianą biegów w celu szybszego wychodzenia z zakrętów.

### **LEPSZE PARAMETRY BATERII TRAKCYJNEJ**

Ulepszony LC 500h korzysta z nowego sterowania wysokonapięciowym, litowo-jonowym akumulatorem hybrydowym, które zwiększa użyteczny zakres działania baterii i pozwala na zwiększenie momentu obrotowego w silniku elektrycznym. Pomaga uzyskać mocniejsze przyspieszenie, zarówno podczas przemieszczania się ulicami miasta, jak i podczas jazdy krętymi drogami. Przykładowo, nawet przy umiarkowanym (30%) nacisku na pedał przyspieszenia, moment obrotowy jest o 90 Nm wyższy, moc akumulatora wzrasta do 17 kW, podczas gdy prędkość pojazdu po 4,5 sekundy zwiększa się o dodatkowe 4 km/h.

### **UKŁAD HAMULCOWY I KIEROWNICZY**

Dla uzyskania bardziej efektywnego hamowania i stabilności przy wysokich temperaturach i znacznych prędkościach, Lexus zastosował w modelu LC Coupe większe klocki hamulcowe o wyższym współczynniku tarcia. W układzie hamulcowym nadal są wykorzystywane wentylowane przednie i tylne tarcze z przeciwstawnymi, sześciotłoczkowymi, monoblokowymi aluminiowymi zaciskami z przodu i czterotłoczkowymi z tyłu. Czarne obudowy zacisków są ozdobione białym logo Lexusa.

W ramach dopracowania szczegółów, zmieniono nawet powierzchnię pedału hamulca, dla zapewnienia większego obszaru kontaktu i bardziej naturalnych odczuć kierowcy.

Zastosowanie dodatkowych wzmocnień i mocowań zwiększyło sztywność osadzenia kolumny kierownicy, pomagając osiągnąć lepszą stabilność prowadzenia. Środki te obejmują wzmocnienie deski rozdzielczej i usztywnienie obszaru, w którym znalazły się wsporniki górnego i dolnego przegubu kolumny kierowniczej. Ponadto zmieniono także mocowanie fotela kierowcy i jego wsporników. Aktualizacje oprogramowania układu kierowniczego o zmiennym przełożeniu (Variable Gear Ratio Steering), dynamicznego układu sterującego kołami tylnej osi (Dynamic Rear Steering) oraz elektrycznego wspomagania kierownicy dodatkowo zaostrzyły jego reakcje.

### **JAKOŚĆ DŹWIĘKU NAPĘDU V8**

Dźwięk generowany przez układ napędowy z silnikiem V8 odpowiada za jakość wrażeń z jazdy modelem LC 500. Dla uzyskania idealnego brzmienia, Lexus zmienił położenie zaworu przekierowującego drogę spalin w głównym tłumiku. Dzięki temu zabiegowi jego obecność jest odczuwalna w momencie rozruchu i przy wysokich obrotach silnika (od około 4000 obr./min), a jednocześnie układ wydechowy jest cichy podczas spokojnej jazdy.