

26 gennaio 2021

LEXUS FESTEGGIA IL DECIMO ANNIVERSARIO DELLA LFA



Sono già trascorsi dieci anni dall'inizio della produzione della LFA, un'autentica supercar con la quale Lexus mostrava un nuovo lato di sé: costruttore impegnato e visionario di auto fuoriclasse ad alte prestazioni di livello internazionale.

Volutamente esclusiva e rara – la produzione fu limitata sin dall'inizio a 500 esemplari – la LFA ha tracciato un solco che da allora ha guidato ogni Lexus. Con lei furono introdotte nuove tecnologie propulsive e per i materiali e incarnava la lavorazione artigianale Takumi nel design e nella produzione, diventata il marchio distintivo di qualità Lexus.

La storia della LFA ebbe inizio già nei primi anni 2000 come progetto di ricerca e sviluppo di una supercar purosangue. L'ingegnere capo Harahiko Tanahashi ottenne carta bianca e la possibilità di lavorare con nuovi materiali e processi. Questo inizio dalla proverbiale tabula rasa ricorda il modo in cui Lexus dieci anni prima aveva ridefinito lo standard delle auto di lusso con la LS Sedan.

Nel 2001 entrò a far parte del team il pilota collaudatore Hiromi Naruse che contribuì in modo decisivo al raggiungimento degli obiettivi fissati di performance e guidabilità per la LFA. Nella fase iniziale furono definiti non meno di 500 requisiti, dall'architettura della sospensione alla forma del volante; ogni dettaglio doveva combaciare. Il primo prototipo fu completato nel 2003 e l'anno successivo effettuò i suoi primi giri sul circuito di Nürburgring Nordschleife, la leggendaria pista che divenne un fattore cruciale per lo sviluppo.

Un primo assaggio delle intenzioni di Lexus lo fornì nel 2005 uno studio progettuale presentato al North American International Auto Show di Detroit, seguito due anni dopo da un prototipo già molto vicino alla produzione. Nel 2008, sempre in fase di sviluppo, la LFA si presentò per la prima volta al via della 24 ore del Nürburgring, dove gareggiò in totale 4 volte. Si trattava del banco di prova più duro riguardo a performance e resistenza, dopodiché Lexus confermò le intenzioni di produzione al Tokyo Motor Show del 2009.

La produzione iniziò a fine 2010 nel moderno stabilimento di Motomachi. Le esigenze elevate di precisione nella produzione consentirono di realizzare un solo veicolo al giorno; ogni motore fu assemblato da un unico specialista e confermato con il suo nome, inoltre una targhetta incisa indicava il numero di produzione dell'auto.

La LFA proponeva numerose sensazionali caratteristiche di nuovo genere. Il cuore era costituito dal motore aspirato V10 da 4.8 litri, prodotto in collaborazione con Yamaha. Benché più piccolo e con meno cilindri di alcune altre supercar, erogava la straordinaria potenza di 560 CV a 8700 r/min. Il motore anteriore azionava le ruote posteriori tramite il cambio sequenziale automatizzato a 6 rapporti consentendo un'accelerazione da 0 a 100 km/h in appena 3,7 secondi e la velocità massima di 325 km/h.

Contenere il più possibile il peso era fondamentale per la performance, per questo motivo si passò dall'alluminio del primo prototipo al materiale polimerico rinforzato con fibra di carbonio (CFRP). Questo materiale composito intrecciato, solido ma leggero, è stato utilizzato per la maggior parte della carrozzeria nonché per l'abitacolo e il tunnel del cambio; da allora anche per altri modelli Lexus come la GS F e la RC F dell'esclusiva serie F Performance. Naturalmente anche i freni dovevano essere all'altezza della prestazione del motore, per cui furono utilizzati dischi freno ceramici particolarmente resistenti al calore.

La LFA era in grado di offrire anche di più, e lo fece sotto forma dei pacchetti ultra esclusivi Nürburgring improntati alla massima performance in pista. Derivata dalle esperienze agonistiche, è stata dotata di sospensioni più rigide, cerchi in alluminio pressofuso più leggeri con pneumatici da gara ed elementi aerodinamici come una grembialatura anteriore appositata, alettoni anteriori e spoiler posteriore fisso montato in alto per la massima deportanza. Inoltre la vettura è stata abbassata di 10 mm. Allo scopo di compensare la resistenza aerodinamica leggermente superiore, la potenza è stata aumentata a 570 CV.

Questa versione è stata prodotta solo in 50 esemplari e ogni proprietario ha ricevuto una formazione di guida professionale e il pass di un anno per girare al Nürburgring. Le qualità dell'auto furono confermate nel 2011 con il record sul giro al Nürburgring per vetture di produzione, stabilito da Akira Iida.

Le ultime parole sulla LFA spettano ad Harahiko Tanahashi, l'uomo che ha realizzato il sogno: «Volevo costruire una supercar che con tutta sé stessa mettesse il pilota in quello stato - con il suono del motore, la sensazione quando il motore sale di giri, la guidabilità e la stabilità.» Alla domanda cosa intendesse per «quello stato» ha semplicemente risposto: «Euforia».

Naturalmente il piacere di possedere una LFA è riservato a pochissimi, tuttavia tutti possono costruirsi una supercar Lexus - con il modello in carta della LFA in stile origami da stampare e assemblare. Tutto ciò che serve è descritto qui a destra.

A disposizione dei media:

Björn Müller
Stampa
Telefono: +4162 788 86 31
E-mail: bjorn.mueller@lexus.ch

Maggiori informazioni su Lexus:

www.lexus.ch
www.lexus-mediach