

100 beeindruckende Fakten: mit dem Lexus LFA wurde der Supersportwagen neu definiert

Elitärer Hightech-Sportwagen von 2010 setzte Rekordmarken auf dem Nürburgring

- **Ausnahmeathlet: Mit dem LFA überstrahlte Lexus konventionelle Supersportler**
- **Revolutionär: Zukunftsweisende Technologien für Straße und Rennstrecke**
- **Attraktion: Star in der Toyota Collection ist ein rarer Prototyp des Lexus LFA**
-

Wien, 17.03.2022 Ein spektakulärer Supersportwagen von Lexus, das galt im Jahr 2010 branchenweit als Sensation. Die 1989 eingeführte japanische Premiummarke zählte damals zwar längst zu den weltweit führenden Herstellern luxuriöser Limousinen und war Erfinder des Premium-SUVs mit Hybridantrieb, aber den ultraschnellen Lexus LFA als Herausforderer etablierter Hochleistungssportwagen hatte Lexus niemand zugetraut. Tatsächlich vermochte der elitäre, weil extraordinär kostspielige und in streng limitierter Stückzahl gebaute Lexus LFA noch viel mehr: Dieser von einem 412 kW/560 PS starken V10 beschleunigte Zweisitzer etablierte zukunftsweisende Hightech-Materialien im Sportwagenwagenbau und brannte schon als Prototyp neue Bestzeiten in die Nürburgring-Nordschleife.

Die Anfänge des Lexus LFA reichen zurück bis ins Jahr 2000: Damals bekam Lexus Chefingenieur Haruhiko Tanahashi freie Hand für ein Forschungsprojekt, aus dem nach beispiellosem Aufwand ein Front-Mittelmotor-Supersportwagen hervorging, der bei Rennen auf dem Nürburgring die renommiertesten europäischen V12 schlug und gleichzeitig den Ruf von Lexus als visionärem Hersteller von Hochleistungsmodellen begründete. Bei Antriebs-, Material- und Produktionstechnologien leistete der optional mit einem Nürburgring Performance Package bestellbare LFA Pionierarbeit, die bis heute in alle sportlichen Lexus Modelle einfließen. So etwa das Hochleistungscoupé Lexus RC F (Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 268 g/km, Werte gemäß WLTP-Prüfverfahren) oder der Lexus LC (Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,7 - 8,1 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 275 - 184 g/km, Werte gemäß WLTP-

Prüfverfahren), der sogar in der zuerst für den Lexus LFA eingerichteten Produktionsstätte im Werk Motomachi, Japan von Takumi Meistern in Handarbeit gebaut wird. Heute ist ein Prototyp des ikonischen Lexus LFA eines der Highlights der Toyota Collection, der einzigartigen Fahrzeugsammlung auf dem Gelände von Toyota Deutschland.

Wie der Lexus LFA die Welt der Supersportwagen neu definiert hat, zeigt der folgende 360-Grad-Blick auf die 100 wichtigsten Fakten rund um diesen adrenalinhaltigen Athleten:

1. Keimzelle des Lexus LFA: Im Jahr 2000 startete Lexus ein Forschungsprojekt, aus dem der erste reinrassige Supersportwagen der japanischen Premium-Marke hervorgehen sollte
2. Operation LF-A: Des geheime Entwicklungsprojekt läuft unter dem Namen LF-A, das Serienfahrzeug heißt Lexus LFA
3. Den Code knacken: LFA, dieser Typencode steht für L wie Lexus, F wie Fuji Speedway und A wie Apex - und bei manchem auch für den Anfangsbuchstabe von Akio Toyoda
4. Chefsache: Toyota Präsident Akio Toyoda gab für das Entwicklungsprojekt LF-A nicht nur sein „Go“, er testete auch alle Prototypen persönlich
5. Ein weißes Blatt Papier: Lexus Chefsingenieur Haruhiko Tanahashi bekam für das Entwicklungsprojekt LF-A freie Hand, mit einem Team aus hochbegabten Ingenieuren neue Materialien und Prozesse zu erproben. Zudem sollte der LFA in einer eigens eingerichteten Produktionsstätte gebaut werden
6. 500 „Must Haves“: Haruhiko Tanahashi und sein LF-A Team begannen bei Null und erstellten zuerst eine Liste mit 500 essentiellen Eigenschaften, die ein LFA aufweisen muss
7. Bis zum absoluten Limit: Mit dem LFA dachte Lexus das Supercar neu, so wählte Konstrukteur Tanahashi ein Front-Mittelmotor-Konzept statt des vom Wettbewerb präferierten Heck-Mittelmotors. Der LFA reagiert damit im Kurvengrenzbereich beherrschbarer und berechenbarer, auch am absoluten Limit
8. Zweimal Nummer eins: 1965 stürmte der Toyota 2000GT als erster japanischer Supersportwagen die Tokyo Motor Show und deklassierte mit bahnbrechender Technik die westliche Sportwagenkonkurrenz. Der LFA als erster Hochleistungssportler von Lexus trug diese DNA des Siegers und strahlte ab 2010 als neuer zukunftsweisender Fixstern am Firmament etablierter Supercars
9. Zehn Jahre versus zehn Monate: Während 1965 die Entwicklung des Toyota 2000GT rekordverdächtig rasant in zehn Monaten erfolgte, setzte der visionäre Lexus LFA einen anderen Rekordwert. Zehn Jahre lang dauerte die Realisierung dieses Hightech Lexus

10. Warum zehn Jahre? Der Lexus LFA sollte den Supersportwagen revolutionieren und in die Zukunft führen. Genau dies gelang ihm bei Technologien, Materialien und Produktionsprozessen, die bis heute Standards setzen
11. Auf dem Nürburgring daheim: Fahrdynamisch wurde der Lexus LFA von Beginn an auf die Herausforderungen des Eifelkurses abgestimmt, nur dort sollte er im Rennsport reüssieren und Bestzeiten setzen
12. Mit der Erfahrung eines Zen-Meisters: Hiromu Naruse, legendärer Chef-Testfahrer des Toyota Konzerns war bereits in den 1960er Jahren dabei, als der Toyota 2000GT fit gemacht wurde für Weltrekordfahrten. Statt in den Ruhestand zu wechseln, formte Naruse ab 2001 die Technik des Lexus LFA für den Spagat aus Rennerfolgen und Alltagstauglichkeit
13. Nicht ohne Yamaha, den Hightech-Spezialisten: Schon der Toyota 2000GT wurde 1965 in enger Kooperation mit Yamaha entwickelt, der renommierten japanischen Manufaktur für Hochleistungsmotoren und -fahrzeuge. Das Triebwerk für den Lexus LFA präsentierte Yamaha-Motoreningenieur Takamitsu Okamoto im Januar 2002
14. Erster Entwurf des LF-A-Entwicklungsteams: Im Juni 2003 stellte Haruhiko Tanahashi den ersten Prototyp des LFA vor – drei Jahre nach Projektstart
15. Mit der DNA des Nürburgrings: Im Oktober 2004 drehte ein LF-A Prototyp die ersten Runden auf der Nordschleife, tatsächlich bestimmte diese Rennstrecke das Konzept und die weitere Entwicklung des LFA
16. Triumph und Tragödie in der Grünen Hölle: Von nun an reisten das LF-A Team und Masterdriver Hiromu Naruse jedes Jahr mehrmals zum Nürburgring, sogar Erprobungen der LFA Prototypen bei Renneinsätzen gehörten dazu. Seine fast 50-jährige Karriere wollte Naruse mit der Finalisierung des ultimativen Lexus LFA mit Nürburgring Paket krönen, aber im Juni 2010 ereignete sich eine Tragödie. Naruse verunglückte in Sichtweite der Nürburg tödlich. Aus Respekt waren fortan alle LF-A Prototypen mit Trauerflor unterwegs. Auch heute ist es beim TOYOTA GAZOO Racing Team noch Tradition Naruse zu würdigen. Am Nürburgring wird dafür bei Renneinsätzen ein Bild von ihm aufgestellt, vor dem sich jedes Teammitglied verbeugt
17. Vorfreude: Im Januar 2005 wurde das erste offizielle Concept Car Lexus LF-A auf der NAIAS, der North American International Auto Show in Detroit, enthüllt
18. Mehr als nur ein Auto: „Make it a piece of Art“, ein automobiles Kunstwerk sollte der LFA werden. So die Vorgabe an Haruhiko Tanahashi, der nach dem ersten LF-A Concept von vorn begann und bis auf Motor und Grundlayout ein komplett neues LF-A Concept baute

19. Karbon statt Alu: 2007 war es soweit, Lexus stellte das zweite, seriennähere LF-A Concept vor. Während die erste Studie noch auf Fahrwerk und Karosserie aus Aluminium gesetzt hatte, führte ein radikales Überdenken der angestrebten Ziele zur Verwendung einer Kohlefaser-Struktur, die 100 Kilogramm Gewicht einsparte und zugleich Know-how für zukünftige Lexus Projekt sicherte
20. Den Heiligen Berg im Namen: Mit Produktion des IS F fällt 2007 der offizielle Startschuss für die neuen sportlichen F Serienmodelle von Lexus, deren Vorbote das Projekt LF-A war. Das „F“ ist der Fuji Speedway am Fuße des Heiligen Bergs in Japan und die Radien des Logos sind den bekannten Kurven der Rennstrecke nachempfunden.
21. Nur ein schöner Traum: Das 2008 auf der NAIAS in Detroit vorgestellte und verführerisch gezeichnete Lexus LF-A Roadster Concept weckte Verlangen bei Frischluftfans, wurde aber zugunsten des geschlossenen Gran Turismo nicht zur Serienreife gebracht
22. Die vier Stunden des LFA: 2008 startete ein Prototyp des Lexus LF-A beim Vier-Stunden-VLN-Langstreckenrennen auf dem Nürburgring und holte prompt den Klassensieg in der Division SP8 für Rennwagen mit mehr als vier Liter Hubraum
23. Doppelsieg auf dem Nürburgring: Im April 2009 belegten ein Lexus LF-A Prototyp und ein Lexus IS F die Plätze eins und zwei in der Klasse SP8 beim Vier-Stunden-VLN-Rennen
24. Ultimativer Härte-test in der Grünen Hölle: Im Jahr 2009 präparierte Gazoo Racing zwei Lexus LF-A Prototypen für das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring: Der LF-A #15 fiel kurz vor Rennende aus, aber der LF-A #14 belegte Rang vier in seiner Klasse
25. Sympathieträger: Beim 24-Stunden-Marathon auf der Nordschleife avancierte der LF-A #14 zum Liebling vieler Motorsportfans, denn Akio Toyoda persönlich hatte sich als vierter Fahrer einteilen lassen und enterte am Sonntagmorgen das Cockpit
26. Leichter als die Konkurrenten: Dank Kohlefaser-Karosserie und -Chassis brachte der nur 1.480 Kilogramm schwere Lexus LFA weniger Gewicht auf die Waage als die Wettbewerber in der Klasse der Supersport-Zweisitzer über vier Liter Hubraum
27. Hightech-Werkstoff aus dem Webstuhl: Die Karosserie des Lexus LFA besteht aus kohlefaserverstärktem Kunststoff („Carbon Fiber Reinforced Plastic“, kurz: CFRP). Als erster Automobilhersteller verband Lexus die Kohlefaserfäden auf neu entwickelten Webstühlen für CFRP in eine Mattenstruktur, die anschließend durch Erhitzen und Pressen ihre enorme Festigkeit erzielen. Lexus profitierte bei der Webstuhl-Entwicklung von den industriellen Anfängen bei Toyota als weltweit führender Hersteller maschineller Webstühle. Beim LFA besteht so die gesamte seitliche Dachlinie aus einem rundgewobenen Stück

28. Hightech-Design: Karbonteile an der Motorhauben-Unterseite, an Türschwelleren und Innenseite des Heckklappenrahmens betonen dezent den Hightech-Charakter des Lexus LFA. Auch das Lenkrad und Elemente des Zündschlüssels bestehen aus CFRP
29. Perfekte Verbindung: Metall- und Kohlenstofffaser-Teile zu verbinden galt als schwierig. Bis das LF-A Team ein System entwickelte, bei dem ein Leichtmetall-Flanschkragen mit Innengewinde in das CFRP-Bauteil eingeschrumpft wird. Seitdem können Metall- und CFRP-Teile ohne direkten Kontakt mittels Schraubverbindung formschlüssig verbunden werden
30. Viele Vorteile mit CFRP: Die gegenüber Leichtmetall um ein Vierfaches höhere Steifigkeit von CFRP gibt der zentralen Struktur der LFA Fahrgastzelle besondere Stabilität und bewirkt eine Gewichtsersparnis von rund 100 Kilogramm gegenüber einer Alu-Karosserie
31. Weniger Kilogramm pro PS: Dank des für einen Supersportwagen extrem niedrigen Leergewichts glänzt der LFA mit einem Leistungsgewicht von 2,64 kg pro PS
32. Exklusives Herzstück: Ausschließlich für den Antrieb des Lexus LFA wurde der V-Zehnzylinder entwickelt und gefertigt
33. Exzessive Kraft: Mit 412 kW/560 PS übertraf der japanische V10-Supersportler in seiner Ära die Leistungswerte vieler europäischer V12 seiner Zeit
34. Hohe Drehzahlen als Domäne: Im Bereich zwischen 3.700 und 9.000/min können mindestens 90 Prozent des maximalen Drehmoments von 480 Nm abgerufen werden
35. Rarität: Turboaufladung braucht das frei ansaugende Triebwerk des LFA nicht
36. Beeindruckend: Nur 3,7 Sekunden beträgt die Sprintzeit von 0 auf 100 km/h
37. Furios: Mit 325 km/h Vmax zählte der Lexus LFA zu den schnellsten seiner Ära
38. Spitzenwert in der Spitzengruppe: Die spezifische Leistung des LFA-Triebwerks von 85,7 kW/117 PS pro Liter Hubraum ist möglich dank hoher Verdichtung (12,0:1), niedriger Innenreibung und optimierter Ein- und Auslassströmung
39. Ultraschnell – so reagiert der LFA Motor auf feinste Gasbefehle. Möglich machen das unabhängige, elektronisch gesteuerte Drosselklappen in jedem Zylinder, die gewährleisten, dass die Luft den kürzesten und effizientesten Weg nimmt
40. Explosionsartige Leistungsentfaltung: Der V10 des LFA dreht innerhalb von sechs Zehntelsekunden vom Leerlauf in den Grenzbereich von 9.000/min
41. Keine Direkteinspritzung: Mit einer 12-Loch-Hochdruck-Einspritzung war das spektakuläre Ansprechverhalten des V10-Motors zu realisieren
42. Zu rasant für analoge Anzeigen: Das bei vollem Leistungsabruf extrem schnelle Hochdrehen des LFA Motors erfordert einen digitalen Drehzahlmesser, analoge Systeme können derart rapide Drehzahländerungen nicht darstellen

43. Cockpit wie im Jet: Kohlefaser-Elemente flankieren im LFA einen TFT-Monitor mit Drehzahlmesser und Digitaltacho – ähnlich wie bei einem Jet. Beim LFA lassen sich digitalen Instrumente elektrisch verschieben, um beispielsweise für die sportliche Fahrt auf der Rennstrecke den Drehzahlmesser in der Mitte zu positionieren
44. Rekordtempo: Bei 9.000/min liegt die Kolbengeschwindigkeit des LFA Motors bei rund 25 m/s pro Sekunde. Damit war der V10 das drehfreudigste Serien-Triebwerk seiner Zeit
45. Schneller Schalten: Das sequentielle Getriebe im Lexus LFA bietet verschiedene Setups, von der komfortablen Automatikposition bis zur Sporeinstellung mit ultrakurzen Schaltzeiten für Rundenrekorde. In der 50-fach aufgelegten Nürburgring Edition wurde die Schaltzeit nochmals verkürzt
46. Fliegengewicht: Mit rund 200 Kilogramm wiegt das LFA V10-Triebwerk nur so viel wie ein konventioneller V6 jener Jahre
47. Maximale Leistung im Mini-Format: Er lieferte die Performance vieler V12 und doch war der als Frontmittelmotor eingesetzte V10 des LFA kompakt wie ein herkömmlicher V8
48. Formel-1-Technik: Das Triebwerk des LFA ist mit einem Trockensumpfsystem ausgerüstet, das eine kontinuierliche Ölversorgung selbst bei Querschleunigungskräften von über 2g - mehr als beim Start eines Formel-1-Renners – gewährleistet
49. Jedes Gramm zählt: Titanpleuel und Titanventile – um 40 Prozent leichter als Bauteile aus einer herkömmlichen Metalllegierung – zeugen von den Rennsportgenen des LFA
50. Der Ring ruft: Für den Rennsporteinsatz bewährte Komponenten im LFA sind geschmiedete Leichtmetallkolben, zylindrische Ventiltfedern mit geringerer Masseträgheit, eine ultraleichte Kurbelwelle und paarweise angeordnete Zylindermulden für reduzierte Pumpverluste
51. Zwei Stufen: Optimierte Motorleistung im Lexus LFA bewirkt auch ein zweistufiges Ansaugsystem, das bei höheren Drehzahlen zusätzlich Luft über Sekundäreinlässe zuführt
52. Besser bremsen: Um die enorme Leistung des LFA zu bändigen, setzt Lexus gelochte Carbon-Keramik-Bremsscheiben ein, eigens entwickelt vom italienischen Spezialisten Brembo und 20 Kilogramm leichter als konventionelle Stahlscheiben
53. Besser als 50:50: Beim Lexus LFA erwies sich eine Achslastverteilung von 48:52 zugunsten der angetriebenen Hinterachse als ideal zur vollen Entfaltung des fahrdynamischen Potentials
54. Keine Kompromisse in der Alltagstauglichkeit: Trotz seiner Hightech-Werkstoffe, die sonst nur im Motorsport genutzt wurden, erfüllt der Hochleistungs-V10 des LFA die gleichen hohen Standards für Zuverlässigkeit und Qualität wie alle Lexus Motoren
55. Verantwortung für die Umwelt: Obwohl der LFA die DNA eines Motorsportfahrzeugs trägt, entsprach er den neusten Abgasbestimmungen (Euro 5) seiner Ära. Überdies führt bei

- Kaltstarts ein Sekundärluftsystem Frischluft zu, so dass die Katalysatoren ihre Arbeitstemperaturen besonders schnell erreichen
56. Symphonie für zehn Posaunen: Für ein Hochdrehzahl-Triebwerk verfügt der V10-Zylinder des LFA über eine ungewöhnliche Klangfülle vom sonoren, bassbetonten Knurren bei niedrigen Drehzahlen bis zum ungehemmten, hellen Crescendo bei 9.000 Touren
 57. Mit der Stimmgabel im Logo: Der Lexus Kooperationspartner Yamaha genießt als Hersteller exklusiver Musikinstrumente höchstes Ansehen, davon kündet das Firmenwappen. Das Klangbild des LFA Motors ermöglicht deshalb sogar eine „Oktavenharmonie“, wie Lexus Konstrukteur Tanahashi erklärt
 58. Soundmaster: Möglich macht den einzigartigen Klang des V10 auch ein Zylinderbankwinkel von 72 Grad. Er bewirkt den perfekten Ausgleich der Massenkräfte und -momente erster und zweiter Ordnung
 59. Wie im Konzertsaal: Die Ansauganlage des V10-Triebwerks als speziell geformte Kunstharz-Ausgleichskammer wurde den Resonanzkammern von Blas- und Streichinstrumenten nachgebildet mit Frequenzen von 300 Hz bis 600 Hz
 60. Handsigniert: Jedes V10-Triebwerk wurde von einem einzelnen Ingenieur gefertigt und trägt dessen Unterschrift
 61. Vollkommene Harmonie für euphorischen Fahrspaß: „Ich wollte einen Supersportwagen bauen, der den Fahrer in einen Zustand der Euphorie versetzt, indem verschiedene Bauteile wie der Klang des Motors, das Gefühl beim Hochdrehen, das Handling und die Stabilität in Einklang gebracht werden“, erklärte Chefingenieur Haruhiko Tanahashi
 62. Elitär: In Deutschland wurde der Lexus LFA zu Preisen ab 375.000 Euro angeboten
 63. Noch elitärer: Mit Nürburgring Performance Paket kostete der Lexus LFA in Deutschland 445.000 Euro
 64. Extreme Wertsteigerung: Heute werden für Lexus LFA in Sammlerzustand Preise aufgerufen, die mehr als das Doppelte des ehemaligen Neupreises betragen
 65. Exklusiv: Der Lexus LFA wurde in einer weltweit limitierten Stückzahl von lediglich 500 Einheiten gefertigt
 66. Besonders exklusiv: 15 Lexus LFA wurden nach Deutschland verkauft und mehr als die Hälfte der Fahrzeuge befindet sich immer noch im Erstbesitz. Deutschland ist mit Abstand der größte, europäische Markt für den LFA gewesen
 67. 1 von 50: Nur einer der in Europa verkauften LFA mit Nürburgring Performance Paket wurde ursprünglich in Deutschland verkauft. Der Kunde ließ sich das Fahrzeug sogar von Akio Toyoda auf und unter der Carbon-Motorhaube signieren

68. Fünf für einen: Ein Deutscher erwarb als weltweit einziger Kunde gleich drei Lexus LFA - und kaufte sich später noch zwei weitere
69. Präsentiert vom Präsidenten: Er ist der Initiator und Patron des Lexus LFA und deshalb ließ es sich Toyota Präsident Akio Toyoda am 21. Oktober 2009 nicht nehmen, den serienreifen Supersportwagen und Star der Tokyo Motor Show persönlich gegenüber Presse und Publikum vorzustellen. Mit dem Messedebüt startete der weltweite Verkauf des LFA
70. Highlight am Hotspot: Für Supercar-Connoisseurs zählt die Londoner Park Lane zu den besten Adressen Europas. Ende 2009 bekam die Park Lane die exklusivste Attraktion, den einzigen europäischen Showroom für den ersten Supersportwagen von Lexus. Eigens für den LFA eingerichtet, bot Lexus dort eine persönliche Kundenbetreuung in einem VIP-Raum. So bestätigte Lexus die weltweite Führungsposition beim Kundenservice
71. Jeder LFA ein Unikat: Die Individualisierungsmöglichkeiten für den LFA waren wegweisend im Supercar-Segment. Zur Wahl standen 30 Lackierungen und zwölf Innenraumfarben, dazu verschiedene Felgendesigns, individuell lackierte Bremssättel und Ausstattungen, die nach persönlichen Präferenzen der Kunden fixiert wurden. Das teuerste Einzelextra war eine mattschwarze Lackierung für 15.000 Euro
72. Spannender Countdown: Bestellungen für den Lexus LFA wurden nur bis März 2010 angenommen. Nach Bestätigung der Bestellung folgte ein Festauftrag über den individuell konfigurierten LFA. Im Dezember 2010 startete dann die Serien-Produktion in Handarbeit, deshalb entstanden nur 20 Fahrzeuge pro Monat. Die Auslieferung der ersten LFA erfolgte Anfang 2011, die letzten Modelle wurden 2013 ihren Besitzern übergeben
73. Triumphale Feuertaufe in der Grünen Hölle: Der dritte Einsatz des LFA beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring erfolgte 2010 mit seriennahen Prototypen und erbrachte erneut den Klassensieg in der SP8. Trotz schwierigster Bedingungen war dies Ehrensache, zumal Toyota-Präsident Akio Toyoda persönlich beim Gazoo-Racing-Team zugegen war
74. In der am Nürburgring äußerst beliebten Pistenklause hängt noch heute das Teambild vom ersten 24h-Einsatz des LFA
75. Staub des Siegers: In produktionsreifer Serienversion feierte der LFA beim Festival of Speed in Goodwood 2010 seinen ersten Auftritt – Seite an Seite mit dem siegreichen LFA, der mit der Staub-Patina vom 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring anreiste
76. Einmaliges Kundenprogramm: Um den Kunden die Wartezeit auf ihren LFA zu verkürzen, lud Lexus sie im Juli 2010 zu einem Testfahrten-Programm mit Prototypen ein. Auf dem britischem Goodwood-Circuit konnte der LFA erprobt werden

77. Zukunft trifft Herkunft: Seinen ersten öffentlichen Auftritt in Deutschland feierte der Lexus LFA im August 2010 bei den Classic Days Schloss Dyck. Dort wurde einer von nur drei in Europa befindlichen Prototypen Seite an Seite mit seinem sportlichen Urahn präsentiert, dem von 1967 bis 1970 gebauten Toyota 2000GT als erstem asiatischen Supersportwagen
78. Nürburgring-Performance: Konnte es gegenüber dem Lexus LFA noch eine Steigerung geben? 50 Exemplare des auf 500 Einheiten limitierten LFA erhielten ein hierzulande 70.000 Euro teures Nürburgring Performance Paket, bestehend aus speziellem Front- und Heckspoiler für mehr Abtrieb und Bodenhaftung, ein modifiziertes Fahrwerk für die Nordschleife und exklusive Räder und Reifen für mehr Trockenhaftung, eine andere Getriebesteuerung sowie auf Wunsch maßgefertigte Schalensitze. Doch das war noch nicht alles: Die Kunden der Nürburgring Edition wurden zu exklusiven Testfahrten eingeladen und konnten sich von der Zusatzperformance auf der Nordschleife überzeugen.
79. Mehr Kraft für gleiche Fahrleistungen: Lexus spendierte dem LFA mit Nürburgring Paket eine Leistungsspritze auf 420 kW/571 PS, die sicherstellt, dass dieser LFA trotz stärkeren Abtriebs ebenfalls 325 km/h schnell ist und in 3,7 Sekunden von Null auf 100 km/h sprintet
80. V10 schlägt V12: Im Juni 2011 konnte der von Gazoo Racing gestarteter LFA #111 beim VLN-Langstreckenrennen um den ADAC Reinoldus-Cup einen ungefährdeten Sieg in der Klasse SP8 einfahren – gegen seine stärksten Wettbewerber, zwei Aston Martin V12 Zagato
81. Rekordfahrt auf dem Ring: Renn- und Testfahrer Akira Iida pilotierte am 31. August 2011 einen LFA mit Nürburgring Performance Paket über die Nordschleife zur neuen Runden-Bestzeit für dieses Produktionsauto von 7:14,64 Minuten
82. Montage in höchster Manufakturqualität: Der Lexus LFA wurde in einer eigens für ihn reservierten Produktionsstätte Motomachi (Präfektur Aichi, Japan) in Handarbeit auf exklusiver Montagelinie gefertigt – beste Voraussetzungen für höchste Präzision und Qualität. Nach Auslaufen der LFA Produktion wurde in diesem Gebäude die erste Generation des Toyota Mirai in Handarbeit gebaut.
83. Die Besten der Besten: Ein Team aus 170 Takumi Meistern mit jahrelanger Erfahrung in der Lexus Fertigung gewährleisteten in Motomachi beim Lexus LFA höchste Handwerkskunst und das Streben nach Perfektion. Pro Tag wurde nur ein Fahrzeug gebaut
84. Knowhow für künftige Produkte: Nach dem Ende der Lexus LFA flossen die Erkenntnisse des Fertigungsprozesses in die folgenden Produkte ein, so wird in Motomachi seit 2017 der Lexus LC von Takumi Meistern produziert, ebenso wie der LFA auch mit Komponenten aus leichtem und hochfesten CFRP

85. Klinisch weiß: Der Bereich der Endmontage in Motomachi ist auch für die Fertigung des Lexus LC komplett in Weiß gehalten, damit sich die Beschäftigten optimal auf ihre Tätigkeit konzentrieren können
86. Bahnbrechende Produktion: Für den LFA entwickelte Lexus das spezielle „Resin Transfer Moulding“-Verfahren (RTM) für Leichtbaukomponenten aus karbonfaserverstärktem Kunststoff (CFRP). Das RTM-Verfahren wird auch für den neuen Lexus LC genutzt
87. Millimetergenau: Vor Auslieferung wird jeder Millimeter der Karosserie des LFA und heute des Lexus LC in einer gläsernen Kabine mit LEDs einer Prüfung unterzogen
88. Soundcheck: Damit geringfügigste Sound-Abweichungen bei der Schalldämpfer-Endkontrolle festgestellt werden, ist der Testbereich mit besonders dickem Glas umgeben
89. Sicherheit geht vor: Im LFA wurden serienmäßig Airbags in den Gurten verbauten
90. Finale: Fast auf den Tag genau zwei Jahre nach Produktionsstart verließ am 14. Dezember 2012 der 500. und letzte Lexus LFA die Produktionsstätte Motomachi
91. Nummer 493: Mit dieser laufenden Nummer wurde am 26. März 2013 der allerletzte Lexus LFA in Europa ausgeliefert
92. Mehr als elitäre Automobile: Der LFA hat Lexus als weltweite Luxusmarke etabliert, die über die Herstellung von Premium-Fahrzeugen hinausreicht
93. Gelbschwarze Tradition: Der Stammbaum japanischer Supersportwagen beginnt mit dem legendären Toyota 2000GT, der auf Rennkursen in gelber Lackierung mit mattschwarzer Motorhaube Geschichte schrieb. Diese ikonischen Farben trug deshalb 2013 ein LFA
94. Experten-Testat: „Das beste Auto, das ich jemals gefahren bin“, stellte Jeremy Clarkson, Moderator des populären TV-Formats „Top Gear“, im Jahr 2013 fest
95. The Race must go on: Auch nach dem Ende der Produktion bewies Gazoo Racing mit dem Lexus LFA Stärke in der Grünen Hölle. Beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring holte sich ein Lexus LFA im Jahr 2014 den Sieg in der SP8 und der Lexus LFA Code X den Gewinn der SP-PRO Klasse
96. Ewig junger Superstar: Auch 2015 avancierte der Lexus LFA zur gefeierten Attraktion der Tokyo Motor Show, diesmal als Roadster in sonnigem Gelb
97. Ein Art Car zum Jubiläum: Zehn Jahre sportliche F-Modelle, diesen Geburtstag feierte Lexus 2018 mit der Präsentation des LFA als einzigartiges Art Car. Gestaltet in Farben und Mustern des portugiesischen Künstler Pedro Henriques, vermittelt das LFA Art Car das Gefühl von Bewegung und ständiger Entwicklung

98. In dem Fahrzeug kommen drei verschiedene Carbonstrukturen zum Einsatz. Zum Verarbeiten der Carbonelemente an sehr engen Stellen und Kanten wurden teilweise Bügeleisen verwendet
99. Sich mit den Besten der Welt messen: Diese Vision trieb schon die Entwicklung des allerersten Lexus an, der Luxuslimousine Lexus LS 400. Anfang 1990 trat der Lexus LS 400 erstmals in Deutschland gegen die etablierte Premiumkonkurrenz an und punktete mit nicht gekanntem Komfort, vor allem aber mit Platz eins im J.D. Power Zuverlässigkeitsrekord. Zu erleben ist dieses Streben nach Perfektion in der Toyota Collection bei einem Lexus LS 400, der mehr als eine Million Kilometer mit dem Original-Motor absolviert hat
100. Emotionen garantiert: In der Toyota Collection ist der elitäre Lexus LFA als Prototyp mit freigelegter Technik hautnah zu erleben, vor allem aber trifft der exklusive Supersportler dort auch auf gleich zwei Exemplare seines geistigen Urahnen: der ikonische Toyota 2000GT

Kontakt:

Rudolf Glass

Tel.: +43 (0) 5 02141 - 221

Email: rudolf.glass@toyota.at

Web: www.lexus.at