Egy szupersport-lélek tükre

Nehéz volna olyan alkatrészt megnevezni a Lexus LFA-n, amely a maga műfajában ne teremtett volna új normát. A számtalan korszakalkotó műszaki megoldás közül most azt járjuk körbe, amelyik a leggyakrabban került a felhasználók és a rajongók szeme elé – szó szerint.

Ha valamit közel tíz éven át fejlesztenek, majd gyártását mindössze két év után beszüntetik, annak törvényszerűen valami nagyon különlegesnek kell lennie. A Lexus LFA az volt: minden idők legextrémebb japán szupersportautója, amelynek létezését (és még inkább korai távozását) még most, bemutatása után egy évtizeddel sem képes feldolgozni az autókért rajongó közönség.

Világelső technológiák egész sorát fejlesztette ki a Lexus, hogy megvalósulhasson a későbbi cégelnök Akio Toyoda személyes támogatását és részvételét messzemenőkig élvező projekt. A különleges gyártási eljárással készített, szőtt szénszálas elemektől a Yamaha bevonásával fejlesztett, szélsőségesen fordulatszám-kedvelő V10-es motorig olyan megoldásokat vonultatott fel a gyár, amelyekre sem azelőtt, sem azóta nem volt példa.

Van azonban egy alkatrésze az LFA-nak, ami hagyományt teremtett a Lexus berkein belül, és folyamatosan megújuló formában újra és újra megjelenik a márka legsportosabb típusain: **ez pedig a műszeregység.** A vékonyréteg-tranzisztorokat alkalmazó folyadékkristályos kijelzők (TFT LCD) mostanra meghódították a prémium szegmenst, sőt, a tömegpiaci modellekben is kezdenek megjelenni, tíz évvel ezelőtt azonban gyakorlatilag ismeretlenek voltak az autóiparban. A Lexus azonban nem újszerűsége, szenzációs hírértéke miatt döntött a digitális műszeregység mellett, hanem mert a létező mechanikus megoldások egész egyszerűen nem feleltek meg a célnak.

Akio Toyoda már a projekt korai szakaszában felismerte, hogy az LFA fejlesztésében és gyártásában nincs helye a kompromisszumoknak. Márpedig az autó 4.8 literes, tízhengeres motorja különleges képességgel bírt: alapjáratról mindössze 0,6 másodperc alatt pörgött fel a 9200/percnél beállított leszabályozásig. Ezt a páratlan – és a mai napig abszolút világcsúcsnak számító – dinamizmust feltétlenül precízen és érzékletesen kellett tolmácsolni a vezető felé, amire a hagyományos műszerek egész egyszerűen képtelenek lettek volna.

A projekt ötletgazdái alighanem beérték volna magával a fordulatszámmérővel, ám egy közúti használatra tervezett autóban egyéb információkat is illik közölni a vezetővel. A megoldást a szimulációs videojátékok szakértőjével, a Polyphony Digital stúdióval közösen dolgozták ki: üzemmódtól és ízléstől függően változott a mai szemmel kifejezetten letisztult, sallangmentes kijelző tartalma és stílusa.

Minden esetben a fordulatszámmérő volt a hangsúlyos elem, középpontjában a sebességgel és az aktuális váltófokozattal, két oldalán pedig a kiegészítő információkkal (víz- és olajhőfok, olajnyomás, üzemanyagszint, valamint a szokásos visszajelző piktogramok). Sport állásban a számjegyek nagyobbak lettek, a fordulatszámmérő skálája az addig feketéről figyelemfelhívó fehérre váltott, a motor leszabályozási határát jelző piros tartomány pedig a felső középpontra csúszott át.

A váltás esedékességére a motorsportban szokásos fényjelzés utalt, méghozzá a lehető legegyszerűbb és leghatásosabb módon: az addig fehér háttér pirosra (vagy a vezető ízlése szerint sárgára, esetleg zöldre) váltott.

A legnagyobb meglepetés azonban akkor várt a vezetőre, amikor előhívta a fedélzeti menüt. A virtuális műszert körbevevő, finoman polírozott fémgyűrűt ugyanis ekkor villanymotor csúsztatta a kijelző szélére, tökéletes összhangban a digitális megjelenítés elmozgatásával. A mechanikus és elektronikus kijelző ezen kombinációja tette tökéletesen egyedivé, hamisítatlanul japánná és a Lexus filozófiájához messzemenőkig hűvé az LFA műszeregységét.

Annak fényében, hogy milyen ritka jelenség a Lexus LFA, és hogy a használtautó-piacon nagy ritkán felbukkanó példányai milyen elképesztő összegekért cserélnek gazdát **[1]**, joggal törődhetnénk bele, hogy átlagemberként soha nem gyönyörködhetünk élőben az autó műszerfalának dinamikus játékában.

Szerencsére azonban a márka döntéshozói érdemesnek találták a harmadik generációs Lexus IS szedán F Sport kivitelét arra, hogy életben tartsa az LFA hagyatékának ezen fontos elemét. A szupersportkocsi nyugalmazását követően piacra lépő, középkategóriás sportszedán némiképp leegyszerűsített kivitelben, de működési elvét tekintve változatlan formában kapta meg a mozgó mechanikus gyűrűbe foglalt LCD megjelenítőt.

A megoldás aztán a 2017-es Lexus LC kupéban érte el csúcspontját: a luxustúrázó minden korábbinál igényesebben, látványosabban és tartalmasabban valósítja meg az LFA eredeti ötletét – kivéve persze a lényeget, a 10 ezerig skálázott

fordulatszámmérőt.

Fotók: *Lexus*

Videó: *Meister Steez*

Forrás: https://news.smartermedia.hu/innovacio/egy-szupersport-lelek-tukre

Hivatkozások

[1] https://suchen.mobile.de/fahrzeuge/details.html?id=287281271&damageUnrepaired=NO_DAMAGE_UNREPAIRED&isSearchRequest=true&makeModelVariant1.makeId=15200&makeModelVariant1.modelId=36&pageNumber=1&scopeId=C&sfmr=false&fnai=prev&searchId=aa5b9b3d-d630-4830-8758-107bc0b3a720