

Ilyen autóban ülhet mostantól a japán császár

A Toyota Century az 1967-es megjelenése óta a japán sofőrös közlekedés szimbóluma, a császári család és számos más előkelő személyiség autója. A több, mint fél évszázados múltra visszatekintő modell idén történetében először SUV kivitelt kapott. Bár sziluettje nem hasonlít az eddigiekhez, az új autó olyan stílussal rendelkezik, amely nem hagy kétséget afelől, hogy egy vérbeli Century.

Az új Century megjelenését úgy tervezték meg, hogy az impozáns elegancia képét sugározza. Még ha profilja egyértelműen el is tér a korábbi szedánoktól, az autó megőrizte az összetéveszthetetlen Century stílust. Ez túlmutat a mindenütt megjelenő fénix emblémákon. Az új modell öröklí a Century egymást követő generációi által kialakított hagyományt, a „Centurységet”, amely mindenben megmutatkozik, a vízszintes és függőleges vonalakra épülő, tekintélyt parancsoló kiállástól kezdve a karosszéria oldalain található kichomen megoldásig (A Heian-korszakban (794-1185) a magánélet védelmére emelt szobai válaszfalak és összecsukható paravánok oszlopain alkalmazott faragási technika).

Egy olyan új forma megalkotására törekedve, amely mégis megőrzi a Centurység hagyományait, Sonoda főmérnök és csapata számtalan tervvázlatot készített, míg az agyagmodellezők több időt töltöttek a külső formálásával, mint bármely más jármű esetében. Sonoda azt mondja, hogy az összes elem közül az autó arányai és az első hűtőrács tekintetében volt a legszigorúbb.

„Különös figyelmet fordítottunk az arányokra, a hátsó üléstérre és a sziluettre összpontosítva, hogy egy sofőrös autóhoz illő, impozáns megjelenést mutassunk. Az első hűtőrács tervezését, akárcsak a szedán esetében, a japán építészetben megtalálható hagyományos Kumiko rácsszerkezet ihlette, amelyet egy új akril anyag alkalmazásával fejlesztettünk tovább. A tömör felső akril rész lefelé haladva méhsejtmintává alakul át, így olyan fokozatosságot érve el, amely a hűtőrácsnak mélységérzetet ad. Az általunk létrehozott dizájn a nézőpont helyzetétől és a távolságtól függően különböző kifejezéseket is mutat, megragadva a változó fényviszonyokat. Úgy gondolom, hogy ez a rács tökéletesen megtestesíti az öröklődés és az evolúció fogalmát.” – meséli Sonoda.

Ahogy Sonoda elmondta, kezdetben úgy gondolta, hogy az akrilrács megvalósíthatatlan, mivel nehéz az anyagot ilyen bonyolult formába önteni. A csapat végül a vállalat egyik partnere, a Toyoda Gosei segítségével valósította meg ezt a megoldást. Az elülső hűtőrácshoz hasonlóan az új Century is tele van olyan funkciókkal, amelyeket a Toyotán belüli és kívüli gyártói együttműködések tettek lehetővé.

„Az oldalsó oszlopok hegyes szögét, amely éles karaktert kölcsönöz nekik, szintén nem lehetett volna egy hagyományos présgéppel reprodukálni. A tervünket látva a présgyártó mérnökök egy próba-hiba eljárásba kezdtek, amelyet a Heian-korszak híres kardjának és nemzeti kincsnek nyilvánított Mikazuki Munechika részletei ihlettek. Végül sikerült megoldani ezt a kihívást egy olyan formázási módszer kidolgozásával, amely a bélyegzést és a lézeres megmunkálást kombinálja (ez volt az első alkalom, hogy egy tömeggyártású jármű esetében használták ezt a megoldást). Tervezés, gyártástechnológia, kézművesség – az új Century csak úgy vált lehetővé, hogy mindenki összefogott a fejlesztés során.” – avat be Sonoda.

Aprólékosan kidolgozott be- és kiszállás

A legjobb példa arra, hogy a másik főmérnök, Tanaka és Sonoda fejlesztőcsapata hogyan adott új értéket a Centurynek az evolúció révén, a tágas és funkcionális hátsó üléstér, amely megfelel a mai VIP felhasználók változó igényeinek, akik a kisbuszokat részesítik előnyben személyautóként. A hátsó ülések kialakításához Tanaka megvizsgálta, hogy pontosan mit értékelnek az ilyen felhasználók a kisbuszok által kínált térben.

„A belmagasságtól a lábtérig a hátsó üléseket olyan tágassá tettük, mint amilyen a kisbuszoké. Ami a funkcionalitást illeti, a két független hátsó ülés elektromos lábtámasszal rendelkezik, és akár 53 fokban is dönthető anélkül, hogy előre kellene csúszni. Ugyanakkor az ülést előre is lehet tolni a teljes hátradőléshez, hasonlóan a repülők első osztályú foteljaiig. Az első utasülés úgy van beállítva, hogy tovább csúsztatható előre, hogy a bal hátsó ülésen még nagyobb lábteret biztosítson. Az ülések kifejlesztésekor a csapat nagyfokú párnázottságra törekedett, miközben jó tartástámogatást biztosít. Az ideális ülésnévvel elérté érdekében tízszer annyi prototípust készítettek, mint egy hagyományos jármű esetében. (...) Vannak hasonló profilú autók, de szerintem az új Centuryt az különbözteti meg a többitől, ahogyan a belső tér a funkcióval ötvözi a teret. Ez volt a szándékunk, amikor egy sofőrös autót akartunk építeni, de úgy vélem, ezt a Toyota tervezési megközelítése tette lehetővé, amely minden tizedmilliméterből a legtöbbet hozza ki (...) A hátsó ülések közötti kartámasz (középkonzol) egy 13 colos számítógép számára is elég nagy helyet ad. A hátsó ablakok és a hátsó kisablakok fényszabályozó funkcióval ellátott sötétített üveget alkalmaznak, amely egy gombnyomással homályossá változik. Ez nyugodt teret teremt azáltal, hogy beengedi a lágy természetes fényt, miközben a külvilágtól elszigetel. Mint már említettük, a mai VIP ügyfelek útközben is szeretnének dolgozni, vagy pihenni és feltöltődni a következő üzleti találkozásuk előtt. Olyan tágasságra és funkcionalitásra törekedtünk, amely mindkét igényt kielégíti, akár mobil irodaként, akár értékes pihenőhelyként. Tekintettel arra, hogy a hátsó ülések szolgálnak a hátsó utasok és az autó közötti kapcsolódási pontként, mindenekelőtt ezt a teret szerettük volna kényelmessé tenni. A fejlesztés során minden apró részletre gondosan ügyeltünk, miközben új technológiákat és ötleteket építettünk be.” – meséli Tanaka.

Ami a járműbe való be- és kiszállást illeti, a főmérnök és az igazgató elmondása szerint aprólékosan ügyeltek a kecses mozdulatok biztosítására. Általában úgy gondolják, hogy a kisbuszok könnyebb beszállást biztosítanak, mivel a szedánokhoz képest magasabb üléspozícióval rendelkeznek. A valóságban azonban a második ülésor viszonylag hátul helyezkedik el, így az utasoknak le kell hajolniuk, amikor be- vagy kiszállnak a járműbe.

„Az új Century esetében ügyeltünk arra, hogy a felépítés és a formatervezés lehetővé tegye a kecses, elegáns mozgást a járműbe való be- és kiszálláskor, ahogyan az a közélet neves személyiségeihez illik.

Ezt úgy értük el, hogy mindent többször teszteltünk, beleértve a szélesre nyíló ajtókat, a nyílások nagyvonalú magasságát, az ülések és a markolatok elhelyezését, az utastér padlójának lendületét, valamint a könnyebb beszállást biztosító elektromos lépcsők magasságát és szélességét.” -osztotta meg Sonoda. „A női munkatársakat is bevontuk a tervezési folyamatba, hogy a kimonót vagy magas sarkú cipőt viselő nők is méltóságteljesen szállhassanak be és ki.” - egészíti ki Tanaka.

Hagyományos japán esztétika minden részletében

A tágas, funkcionális belső térben mindenütt a hagyományos japán esztétika érvényesül, amelyet a képzett kézművesek szakértő munkája kelt életre. Ez a Century korábbi generációitól átörökölt kulcsfontosságú szempont. Ennek egyik példája az ülések és az ajtópanelek hímzése. A suga-nui egy hagyományos japán kézimunka-technika, amelyet arra használnak, hogy a kimonókon és más textíliákon lévő mintáknak fényt és mélységet adjanak. A legújabb században a suga-nui szolgált referenciaként az új öltési és fonaltechnikák kifejlesztéséhez. Az eredmény egy egyszerű, mégis gazdag textúrájú megoldás, amely semmihez sem hasonlítható, ami korábban létezett.

„A belső tér kialakításánál a célunk a fényűző egyszerűség volt, amely egyszerre szép és örömteli. A hímzéssel kapcsolatban is eléggé válogatósak voltunk. Ha például jobban megnézzük, láthatunk egy mögöttes rombuszmintát, amely a hosszú életet és a szerencsétlenségtől való védelmet jelenti. Ezt a kivitelezést a kedvezőnek tartott nyílvevesszőtollak formája ihlette. Ez több mint pusztán dekoráció, hiszen a Century egyedi üzenetét is megtestesíti.” – avat be Sonoda.

„Ezek a panelek a zongorákhoz használt fadeszkákból készültek, amelyek alatt egy alumíniumlemez található. A csíkokat lézervágással hoztuk létre, hogy láthatóvá váljon a fém. A két különböző anyag, a természetes fa és az alumínium összefonódásával kialakuló gyönyörű minta a fény szögétől függően finoman változik. Ezt úgy értük el, hogy a zongorakészítés során kiforrott kézműves mesterségbeli tudást a fejlett lézeres gyártási technikákkal kombináltuk.” – teszi hozzá Sonoda.

„Hálásak vagyunk a Yamahának, amiért osztozik a Century monozukuri víziójában, amely a japán kézművességen keresztül minőségi termékeket hoz létre.” – árulja el Sonoda.

Formát adva a „80 százalékban sofőrös, 20 százalékban személyes használat” kifejezésnek

A Century hagyományaihoz híven a Tanaka büszke arra, hogy minden rendelkezésre álló technológiát felhasznál, hogy a sofőrös autókhoz méltó csendes és kényelmes utazást biztosítson. Vegyük például a karosszériaszervezetet. Az integrált utas- és raktérrel, valamint nagy csomagternyílással rendelkező kisbuszokat, SUV modelleket és más ferdehátú felépítésű járműveket általában hátrébb sorolják a menetkomfort és a csendesség tekintetében, mint a szedánokat.

Ennek oka, hogy nehezebb elérni a karosszéria merevségét (szilárdságát) – mely alapvető fontosságú a menetkomfort és a vezetési élmény szempontjából –, valamint a gumiabroncsok által keltett zajok kizárását.

„Bár az új Century ferdehátúnak tűnik, szerkezetileg a karosszéria valójában közel áll egy szedánéhoz, a belső üveg- és vázszerkezet a hátsó ülések és a raktér közötti elválasztóként szolgál. Ez merevebb karosszériát eredményez, ami csendesebb és egyenletesebb utazást eredményez. A belső üvegezés az útfelületről és a raktérből beszivárgó zajokat is minimalizálja. Azt sem akartuk, hogy a VIP utasok ugyanabban a térben utazzanak, mint a csomagjaik, illetve hogy a csomagok be- és kirakodása ne

befolyásolja a belső hőmérsékletet. Ebben az értelemben a válaszfal elengedhetetlen volt ahhoz, hogy ez az autó a Century nevet viselje.” – fogalmaz Tanaka.

Mint Tanaka elmondta, a szedán stílusú karosszéria nagyfokú merevsége szintén döntő fontosságú volt Akio Toyoda elnök (akkori elnök) tanácsának megvalósításában, miszerint „80 százalékban sofőrös, 20 százalékban személyes használat” legyen a cél.

„Ezzel az erős karosszériával, mint alappal, egy kiemelkedő teljesítményű autót hoztunk létre, beleértve a kifinomult felfüggesztést és a dinamikus PHEV erőforrást. Az autót nagyon élvezetes vezetni, és főmérnökként biztos vagyok benne, hogy a tulajdonosok nagyon élvezettel fognak a volán mögé ülni.” – árulja el Tanaka.

„Ehhez a középbarna belső színpalettához például a kormánykerék is illeszkedik. Ez csak egy példa arra, hogyan törekedtünk arra, hogy a tervezés során azon tulajdonosok igényeit is kielégítsük, akik vezetik is majd az autót.” – mondja Sonoda.

Hála mindenkinek

Most, hogy az új Century fejlesztése már a hátuk mögött van, Tanaka és Sonoda egyaránt azt mondják, hogy csak hálával tartoznak mindenkinek, aki a projektben dolgozott, beleértve a külső partnereket is.

„A Century megalkotása azt jelenti, hogy nem kell kompromisszumokat kötni. Ennek megalkotása pedig nehéz kihívásokkal jár. Korábban Sonoda említette, hogy a gyártástechnológiai oldalról érkező ötletek lehetővé tették néhány ambiciózus terv megvalósítását, mint például az A-oszlopokon lévő karakervonal és az akril hűtőrács. Ebben a projektben sok ilyen eset volt. A Toyota „emberközpontú” filozófiájának részeként úgy gondoljuk, hogy egy autó általános vonzerejét nagyban meghatározza, hogy minden résztvevő mennyire veszi figyelembe az ügyfelet, és mennyire járul hozzá képességeivel a fejlesztési folyamathoz. Ezért szeretnék köszönetet mondani mindenkinek, aki az új Centuryn dolgozott.” – fogalmaz Tanaka.

„A múltban sok határvonal húzódott a fejlesztéssel, tervezéssel és gyártással foglalkozó részlegek között. Ma már ezek a falak nem léteznek. Ez a projekt ráébresztett arra, hogy egyesít bennünket a közös vágy, hogy közösen hozzunk létre valami igazán nagyszerűt.”- teszi hozzá Sonoda.

Akio Toyota, a Toyota igazgatótanácsának elnöke már ügyvezető elnökként is arra ösztönözte kollégáit, hogy egyre jobb autókat készítsenek. Ha az új Century fejlesztése valamit is jelez, ezek az egyszerű szavak megragadták az autó megalkotásában résztvevők fantáziáját.

Sajtókapcsolat:

- Varga Zsombor, PR manager
- +36 23 885 125

- zsombor.varga@toyota-ce.com



© Toyota



© Toyota



© Toyota

Eredeti tartalom: Toyota Central Europe - Hungary Kft.

Továbbította: Helló Sajtó! Üzleti Sajtószolgálat

Ez a sajtóközlemény a következő linken érhető el:

<https://hellosajto.hu/8672/ilyen-autoban-ulhet-mostantol-a-japan-csaszar/>