automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Visszavonult a japán sportautó-gyártás egyik legnagyobb alakja

Jagucsi Jukihiko 43 éven át dolgozott az autóiparban, az első perctől az utolsóig a Toyota kötelékében. Nélküle nem létezett volna a Supra, és neki köszönhetjük a Lexus F sportautó-család megszületését is.

Amikor *Jagucsi Jukihiko* 1955-ben megszületett, Japánban éppen fellendülőben volt az autógyártás. A kormány védővámokkal támogatta a hazai gyártókat, így a japán márkák gyorsan erőre kaphattak. A kicsi Jukihiko élt-halt az automobilokért: látnia sem kellett az utcán közeledő modellt, pusztán a hangjáról megismerte. Mind közül a Toyopet Crown volt a kedvence; a vele egyidős modell kettős keresztlengőkaros első futóművével, megbízhatóságával és bőséges helykínálatával a kor legkiválóbb japán típusának számított – igazi álomautó olyasvalakinek, aki már kisiskolás korában tudta, hogy az autóiparban szeretne dolgozni.

1977-ben, friss gépészmérnöki diplomával a zsebében be is kopogtatott a Toyotához. A tehetséges és szorgalmas fiatalembert nemcsak felvették, de rögtön be is dobták a mélyvízbe: a Supra fejlesztőcsapatában kapott feladatot. Ahogy teltek az évek és a modellgenerációk, úgy bíztak rá egyre nagyobb feladatokat, míg végül a negyedik generációs Supra 1989-ben útjára indított projektjét már ő vezette. Rajongott a sportautókért, ám bosszantotta, hogy a kupékban csak másodmagával osztozhat a vezetési élményen. Ezért gondolt egy merészet, és a Supra turbómotorját, valamint futóművét átültette a Chaser limuzinba, ezzel a japán autóiparban is meghonosítva a prémium sportszedán műfaját.

Innen már csak egyetlen, ám annál hosszabb lépés volt az IS F. Jagucsi Jukihiko a Toyota megbecsült munkatársaként először a Lexus márka megteremtésében (eleve ő javasolta, hogy külön márkát hozzanak létre a luxusmodelleknek), majd annak termékfejlesztésében is részt vett. Ő felelt a kor legcsendesebb autójaként legendássá vált Lexus LS400 zaj- és rezgéscsillapításáért, majd akusztikai szakértelmét a márka további termékeinél is kamatoztatta. Amikor pedig látta a Chaser pozitív fogadtatását, minden figyelmét egy még fényűzőbb, még sportosabb szedán megalkotására fordította.

A Lexus akkori vezetése azonban értetlenül fogadta a mérnök ötletét. *„Nem hibáztattam őket, ha valamit nem ismerünk, és el sem tudunk képzelni, arra automatikusan nemet mondunk”* – emlékezett vissza egy későbbi interjúban. Ahelyett, hogy kétségbe esett volna, szabadidejében kezdett hozzá a fejlesztéshez. Egyre több mérnöktársát sikerült bevonnia a munkába, és bár lassabban haladtak, mintha hivatalos projekten dolgoztak volna, három év alatt így is elkészültek. *„Olyasvalamit akartam, amin rögtön látszik, hogy sportos, mégsem kihívó. Egy külső formatervező stúdióval dolgoztam, akik azonnal ráéreztek, hogy mit*

szeretnék. Amikor aztán elkészült a prototípus, már csak egy dolgom volt: rábeszélni a döntéshozókat, hogy próbálják ki. A próbakör után egytől egyig mosolyogva szálltak ki a kocsiból – tudtam, hogy nyertünk.”

A Lexus IS F még Jagucsi-szan személyes indíttatásából született, az ezt követő modelleket azonban már a Lexus is kiemelt projektként kezelte. Az irányt mutató szakember az LFA szupersportkocsi, majd az RC F GT3 versenyautó fejlesztésében is részt vett, de szívéhez mindig is közelebb álltak a majdnem-hétköznapi sportautók. *„Ha egy autó túlságosan gyors, olyan mértékben kitolódnak a határai, amivel az átlagos földi halandók már nem tudnak mit kezdeni”* – emlékeztette filozófiájára az RC F kupé 2016-os világpremierjére összesereglett újságírókat. Ugyanitt a szívómotorok iránti rajongásáról is beszélt. *„A szívómotorok lineáris nyomatékgörbéje élvezetesebb vezethetőséget nyújt. Egy turbómotoros autó gyorsabb, talán még jobb is, de korántsem olyan szórakoztató. És persze a hangjuk sem ugyanolyan. Ez persze nem jelenti azt, hogy a turbótechnológia idővel ne dolgozhatná le ezeket a hátrányokat. Ha racionális és érzelmi szempontból egyaránt jobb lesz a szívómotoroknál, egy percig sem fogok habozni, hogy átálljunk a feltöltött motorokra.”*

A jelek szerint nem is habozott. Jagucsi-szan 2020 április elsejével nyugdíjba vonult, így sem az LC F sportkupét, sem a következő kiadású IS F sportlimuzint nem kísérheti végig a fejlesztés útján. Mégis biztosak lehetünk abban, hogy a 2022 táján debütáló utcai sportmodellek az ő jóváhagyásával kapják meg azokat a vadonatúj erőforrásokat, amelyek a – meg soha nem erősített, ám hivatalosan nem is cáfolt – hírek szerint turbófeltöltéssel nyitnak új korszakot az F modellek történetében.

Fotók: *Lexus, Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/visszavonult-japan-sportauto-gyartas-egyik-legnagyobb-alakja