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

Örök élet és egy nap

Sokszor halljuk, hogy egy autó túltervezett. A szó valódi értelme szerint ez azt jelentené, ha egy Corolla hibrid képes lenne 2 másodperc alatt 100-ra gyorsulni és 300-zal suhanni az autópályán. A túltervezettség tehát sokkal inkább azt jelenti, ha egy autó szinte hihetetlenül megbízható és strapabíró. Nézzünk néhány példát.

A Toyota olykor szereti megmutatni a világnak, hogy mire képes, ha mérnökeit nem kötik gúzsba kompromisszumok. Ilyenkor születnek a japán gyártó legendás modelljei. Az egyik ilyen a Lexus LFA, amely ugyan üzleti szempontból biztosan veszteséges volt a Lexus számára, ám olyan örök ikonná vált, amelyre minden rangos márka vágyik. Nyilván ezért is készült. A motor fejlesztését és hangolását például a hangszereket is gyártó Yamahára bízták. A 4,8 literes V10-es hamisítatlan autóipari műremek: nemcsak erős és megbízható, hanem a hangja is hátborzongatóan szép. Míg zajlott a motor fejlesztése, a Toyota gondolt egy merészet, és hatévnyi fejlesztést és nürburgringi tesztelést sutba dobva megváltoztatta az LFA alapkoncepcióját. Az eredetileg alumíniumból készülő kocsitestet elvetették, és terveztek helyette karbonszálas erősítésű polimervázat, amely elöl-hátul alu segédkereketek kapott. Mindezt a tömeg/lóerő arány miatt. Emlékeznek? Nincs kompromisszum. Az LFA-ból mindössze 500 darabot gyártottak, s bár korai fogadtatása nem volt átütő, ha ma cserél gazdát egy-egy példány, akkor dollárban már hétjegyű az ára.

Nem kevésbé volt meghatározó modell a Lexus életében az LS, amellyel rárúgták az ajtót a német márkák által uralt prémiumkategóriára. A „túltervezettség” e modell esetében tudatos törekvés volt, hiszen ismeretlen márkaként a Lexusnak olyat kellett villantania, amelyre sokan felfigyelnek. Így tett a Mercedes is, hiszen amikor alaposan megvizsgálták a Lexus első modelljét, akkor szép csöndben elhalasztották az aktuális S osztály bevezetését, mondván: „ezen még dogoznunk kell”. Az LS nagyszerűsége annak köszönhető, hogy a modell fejlesztését nem zavarták meg olyan kicsinyes problémák, mint büdzsé vagy határidő. Addig dolgoztak rajta, amíg a lehető legjobb nem lett. 60 formatervező, 24 csapatba szervezett 1.400 mérnök és 2.300 szerelő nem kevesebb, mint 1,6 millió kilométeren át nyúzta az LS-t, míg végre azt mondták: igen, ennél nem tudunk jobbat. S mivel a fejlesztése óvatos becslések szerint is többe került egymilliárd dollárnál, valószínűleg az LS első generációja is veszteséges volt. De csak rövid távon. Hiszen az LS400 sikere fölhelyezte a Lexust a térképre, amelyet ma már a legtartósabb, legmegbízhatóbb prémiummárkaként tartanak számon.

A Toyota harmadik legendás modellje anyagi szempontból szintén kudarcnak tekinthető. A Supra Mk IV a 90-es évek szülötte, és olyan legendás riválisokkal kellett szembeszállnia, mint a Nissan Skyline GTR, a Mazda RX- 7 vagy a Chevrolet Corvette. A Suprát a motorja tette halhatatlanná. A hathengeres 2JZ gyári állapotában 276 lóerőt tudott, ám a Suprát imádták tuningolni és átépíteni, mert komoly volt benne a potenciál. A Supra erőgépe is olyan tartalékokkal bírt, annyira „túltervezett” volt, hogy zokszó nélkül tűrte, ha 500 lóerőre

hízlalják teljesítményét, mégis ugyanolyan elpusztíthatatlan és megbízható maradt. A Supra-legenda másik forrása a speciális fékrendszer volt. Olyan, a Formula-1 által inspirált, négyszenzoros, négycsatornás ABS rendszert kapott, amely lehetővé tette, hogy a sebesség, a dőlésszög és a bólintás mértékétől függően minden egyes féknyeregnek külön vezérlése legyen. Az eredmény: a Supra 112 km/óráról kevesebb, mint 45,5 méter alatt megállt. Ezt először csak a Supránál hétszer többe kerülő Porsche Carrera GT tudta felülmúlni 2004-ben.

Fotók: *Toyota, Wheelsage.org*

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/orok-elet-es-egy-nap*