

Toyota Century gyártás kulisszatitkok

A Toyota Century az autóipar unikornisa: varázslatos lény, amelyről legendák keringenek, de lényege rejtve marad az előtt, aki csak a külsőségeket képes észrevenni. A hatalmas limuzin gyártóüzeme a közelmúltban megnyitotta kapuit az újságírók előtt, és betekintést engedett annak a csodának a születésébe, amely Európában soha nem lehet a miénk – egészen más okokból, mint gondolnánk.

Így készül Japán egyetlen sofőrös autója

A Toyota Century az autóipar unikornisa: varázslatos lény, amelyről legendák keringenek, de lényege rejtve marad az előtt, aki csak a külsőségeket képes észrevenni. A hatalmas limuzin gyártóüzeme a közelmúltban megnyitotta kapuit az újságírók előtt, és betekintést engedett annak a csodának a születésébe, amely Európában soha nem lehet a miénk – egészen más okokból, mint gondolnánk.

A Toyota Centuryt japán Rolls-Royce-ként emlegetni olyan, mintha párhuzamot próbálnánk vonni a páncélos lovagok és a samurájok között, összehasonlítanánk az óvilág és a távolkelet konyhaművészetét, vagy azon tűnődnénk, jobb-e az általunk ismert bábszínház a japán bunrakunál. Mindez értelmetlen, hiszen mások a kiindulási pontok, más a filozófia, más az út, és más a cél. A közhiedelemmel ellentétben az ezredforduló táján a Toyota igenis megpróbálta Európa néhány piacán forgalmazni belpiacos zászlóshajóját, ám a kísérlet az egyébként intenzív előzetes érdeklődés ellenére kudarcba fulladt. A reménybeli vásárlók talán egy japán minőségben kivitelezett európai luxusautóra számítottak, a Century megoldásai azonban nem értékelhetők kellően alapos kulturális ismeretek (vagy még inkább mély hit és meggyőződés) nélkül.

Az, hogy **a Century gyártóüzemében nincsenek futószalagok**, önmagában nem sokat árul el a gyártásról: a manufakturális gyártás nem feltétlenül jelent egyet azzal az átszellemült, szinte művészi szintű alkotással, amely a Higasi-Fudzsi műhelyében folyik. Az is szinte mellékes, hogy **mindössze három ember van a bolygón, akit méltónak találtak arra, hogy kézi csiszolással és polírozással kialakítsa a nyers karosszéria finom íveit**, és csupán négyen vannak, akik a fényezőműhelybe betehetik a lábukat, hogy szigorú egymásutánban hét különböző minőségű és szerepű anyagot vigyenek fel számtalan rétegben az autóra. (Utóbbiak keze alatt két gyakornok is dolgozik, előbbieket – a nagymester és két tanítványa, maguk is több évtizedes tapasztalattal – még nem találták meg azt a tanoncot, aki megfelelt volna a feladatára.)

Európából szemlélve nincs annál lenyűgözőbb, amit csinálnak, valójában azonban fontosabb, hogy miért teszik azt. Amikor például a karosszériaművészek az autó különleges

kidolgozású karaktervonalát készítik el, teljes egészében csalhatatlan szemmértékükre és megérzésükre hagyatkozva, több száz éves építészeti hagyományok irányítják kezüket és az abban tartott, méretre készített szerszámokat. Nyolcszáz évvel ezelőtt a japán arisztokrácia otthonainak oszlopai készültek ezzel a speciális eljárással: **a lényeg (amennyire egy nyugati elme értelmezni képes azt), hogy ne lehessen észrevenni, hol kezdődik és hol ér véget a lemez lekerekítése.** A mestereknek nemcsak kezüket, de a lélegzésüket is uralniuk kell, nehogy mozdulataik folytonossága csorbát szenvedjen.

Úgy tartják a fényező munkáját egyenesen az istenek irányítják. A hagyományok szerint Amateraszu napisten unokája, Ninigi-no-Mikoto három égi tárgyat ajándékozott dédunokájának, Japán első császáranak. Ezek egyike egy bronztükrő volt, a jata-no-kagami. Amikor tehát a négy fényezőmester olyan tükrőfényesre polírozza a C-oszlop lakkozását, hogy a Century utasa kiszállás után az autó felé fordulva megigazíthassa benne nyakkendőjét, ennek az isteni ajándéknak a tökéletességét igyekszik visszaadni. Mivel pedig az autóipar a maga évszázados történetével alkalmatlan ilyen szintű perfekcionizmusra, a mesterek fél éven át tanulják a polírozás művészetét Japán legjobb intarzia-műhelyeiben – az asztalosművészet mégis csak hétezer éves hagyományokra tekint vissza az országban. De említhetnénk **az orrdísz**t, amelynek **öntőmintáját 45 napon keresztül faragják**, vagy az ajtókat, amelyeket szándékosan ferdén kell felszerelni, hogy amikor felkerülnek rájuk a szintén kézzel készített panelek és kárpitok, azok súlya pont egyenesbe húzza le a hatalmas nyílászárókat.

Amikor úgy fogalmaztunk, a Japánon kívüli világ képtelen értékelni a Centuryt, valójában diplomatikusak voltunk: akár azt is mondhatnánk, hogy az anyagias nyugati kultúra méltatlan a hatalmas limuzin finomságaira. **Egy átlagos európai, észak-amerikai vagy közel-keleti vásárlónak fogalma sincs arról, hogy a bőrkárpit rossz hőszigetelése és nyiszogása miatt a legkevésbé sem nyújt prémiumérzést: a minőségi utazási élmény záloga a gyapjúszövet kárpitozás.** Azt sem fogják tudni, hogy a küszöb azért került egy síkba a padlóval, hogy egy kimonóba öltözött hölgy méltóságteljesen tudjon be- és kiszállni. A belső méreteket pedig nem bonyolult ergonómiai számítások határozták meg, hanem az a kívánság, hogy az utas kényelmesen kiteregetve tudja elolvasni kedvenc napilapját. Amikor pedig a Century esetében utasokról beszélünk, elsőként a császári párra gondolunk. 1967-es megjelenése óta a japán uralkodóház a modell legnagyobb rajongója, garázsukban a Century több példánya is áll, az új császár, Naruhito pedig idei beiktatására egy különleges, kabrió Centuryt rendelt a Toyotától. Ennek érkezését a gyártó is megerősítette, ám ezen felül egyelőre semmilyen információval nem rendelkezünk róla – abban azonban biztosak lehetünk, hogy jóval többről lesz szó, mint egy átlagos nyitott tetős luxusautóról.

Toyota Century műszaki adatok	
Méretek, tömegek	
Hosszúság	5335 mm
Szélesség	1930 mm
Magasság	1505 mm

Tengelytáv	3090 mm
Menetkész tömeg	2370 kg
Hajtáslánc	
Motor	2UR-FSE
Lökettérfogat	4968 cm3
Motorteljesítmény	381 LE
Forgatónyomaték	510 Nm
Forgatónyomaték	224 LE
Villanymotor teljesítménye	300 Nm
Forgatónyomaték	n.a.
Forgatónyomaték	n.a.
Menetdinamika	
Gyorsulás 0-100 km/óra	n.a.
Végsebesség	n.a.
Átlagos üzemanyag-fogyasztás	7,4 l/100km

Fotók: *Toyota*

Forrás: <https://news.smartermedia.hu/innovacio/toyota-century-gyartas-kulisszatitkok>