

Kwiecień, 2016

Pierwszy wywiad z Głównym Inżynierem modelu LC, Koji Sato oraz z Głównym Designerem, Tadao Mori.

LEXUS LC: OD WIZJONERSKIEGO KONCEPTU DO FASCYNUJĄCEGO EFEKTU PRODUKCYJNEGO.

Ostatnio spotkaliśmy się z głównym designerem Lexusa, Tadao Mori oraz z Głównym Inżynierem – Koji Sato, by porozmawiać o efekcie ich pracy – nowym Lexusie LC. Zaczeliśmy od pytań o wyzwania jakie postawił przed nimi ten projekt – stworzenia zupełnie nowego modelu coupe marki.

Lexus Europe: Lexus LC wywołał furorę podczas Detroit Motor Show, kiedy okazało się, że produkcyjna wersja samochodu może być tak interesująca i radykalna jak jej prototyp. Jak Wam się udało stworzyć produkcyjną wersję LC, która w tak dużym stopniu przypomina wersje koncepcyjną LF – LC?

Koji Sato: “Można by pomyśleć, że projekt LC powstał by wdrożyć elementy LF – LC do wersji produkcyjnej, ale sytuacja jest nieco bardziej złożona. Toyoda-san z dużym zainteresowaniem przyglądał się temu projektowi, wiedział, że będzie to dla nas nie mniejsze wyzwanie od stworzenia flagowego modelu Lexusa – LS.

Jako inżynier, chciałem aby ten samochód miał jak najlepsze wyniki. Mój partner, jako designer, pragnął przede wszystkim świetnego wyglądu. Mimo tego, że mieliśmy różne oczekiwania, łączył nas jednak jeden cel. Skłoniło to nas do osiągania kompromisów i znalezienia innowacyjnych rozwiązań.

Każdy element w projekcie LC to połączenie rozwiniętej inżynierii z wyszukany designem. Nasze zespoły tworzyły jedną całość. To właśnie dlatego udało nam się wyprodukować tak wspaniały samochód.”

Lexus Europe: W odniesieniu do wzornictwa, co było największym wyzwaniem?

Tadao Mori: “ Tak naprawdę wszystko było dla nas wyzwaniem. Zadawaliśmy sobie pytanie – jak wykorzystać przestrzeń w samochodzie, tak by dach był odpowiednio niski, a wysoki komfort kierowcy zachowany. Ponadto zastanawialiśmy się jak dopasować 21-calowe koła, by jednocześnie pokrywa silnika była umieszczona możliwie nisko.

W rzeczywistości, aby stworzyć nisko umieszczoną pokrywę silnika i osiągnąć oczekiwany efekt, nasi inżynierowie musieli przerobić kolejne elementy zawieszenia. Kosztowało to nas kilka miesięcy ciężkiej pracy, jednak inżynierowi byli tak podekscytowani tym wyzwaniem, że byli gotowi poświęcić wiele by dokończyć projekt.”

Lexus Europe: W nowym modelu LC zastosowano wiele nowoczesnych technologii. Z których z nich jesteście najbardziej dumni?

Informacja prasowa

Koji Sato: “Oczywiście zastosowaliśmy elementy z włókna węglowego oraz aluminiową konstrukcję drzwi. Wykorzystaliśmy również nowy system bezpieczeństwa jak i zdalny, dotykowy interfejs. LC posiada również pionierskie rozwiązanie Shift-by-wire.

Prawdę mówiąc, nie zależało nam jednak aby model LC był najnowocześniejszy z najnowocześniejszych. Chcieliśmy aby efekt końcowy był jak najlepszy a kierowca zakochał się w pojeździe.”

Tadao Mori: “Jestem dumny, że udało nam się stworzyć jeden z najcieńszych na świecie zespołów reflektorów, w których wykorzystujemy zaawansowane soczewki do ogniskowania wiązki LED. Mamy również bardzo kompaktowo zaprojektowane tylne światła, które wykorzystują dwa lusterka by stworzyć nieskończoną liczbę refleksów ”

Koji Sato: “ Udało nam się również dokonać przełomu w budowie kolumn w przednim zawieszeniu. Wykonaliśmy je z aluminium co pozwoliło obniżyć ciężar o 10 kg, w stosunku do zastosowania konwencjonalnej stali.”

Lexus Europe: Czy posiadanie konceptu LF-LC jako wzór, było dla was zaletą?

Koji Sato: “Koncept LF-LC był dość potężny, ale ostateczna forma produkcyjna była dla nas jasna od wczesnych etapów. W dziedzinie wzornictwa proces ten różnił się w odniesieniu do większości samochodów.”

Tadao Mori: “ Oznacza to, że mieliśmy znacznie więcej czasu na skupienie się na detalach niż mieliśmy w pozostałych projektach.”

Lexus Europe: Na zewnątrz samochód bardzo przypomina model koncepcyjny ale wewnątrz bardzo się różni od prototypu. Jaki jest tego powód?

Tadao Mori: “Kiedy Akio Toyoda po raz pierwszy wszedł do LF-LC był pod ogromnym wrażeniem jednak stwierdził, że nie wyobraża sobie aby wersja produkcyjna miała takie wnętrze.

Przystąpiliśmy do pracy nad bardziej przyjaznym wnętrzem. Chcieliśmy, aby zarówno kierowca i pasażer czuli się komfortowo - jak w domu.

Projektanci spędził mnóstwo czasu na jeździe modelami o wysokich osiągnięciach – takimi jak LFA. Pomogło to zrozumieć jak pasja inżynierów może być wspierana przez specjalistów w dziedzinie designu.

Lexus Europe: Jakimi zasobami ludzkimi dysponowaliście i jakimi ramami czasowymi kierowaliście się w waszym projekcie?

Koji Sato: “W projekcie LC było i nadal jest zaangażowanych ponad 4000 osób. Wykonali oni świetną robotę.

Jest to model, który tworzony był nie jak zazwyczaj 6 lat, ale rok krócej. Był to czas ciężkiej pracy, ale dzięki wysiłkowi wszystkich udało nam się osiągnąć zamierzony cel.”