

REVOLUCE LEXUS: 30 LET ÚŽASNÝCH ZÁŽITKŮ



TECHNOLOGICKÁ REVOLUCE: JAK TOYOTA DOKÁZALA STVOŘIT „NEJLEPŠÍ VŮZ NA SVĚTĚ“

Eiji Toyoda, prezident automobilky Toyota, zadal v roce 1983 svým pracovníkům úkol „připravit vůz, který bude lepší než ty nejlepší na světě“. To byl bezpochyby ctižádostivý cíl, a tak mnozí z oboru okamžitě označili podobný nápad za pouhé fantazírování. Konec konců, jak by firma bez zkušeností na světovém trhu luxusních vozů vůbec mohla doufat, že se vyrovná zavedeným leaderům – o jejich překonání ani nemluvě? Dokonce i v rámci Toyoty se našli pochybovači, kteří označovali takové plány za jednoduše nesplnitelné.

Čas však ukázal, že všichni pochybovači se mýlili. Díky nápadům a naprosté oddanosti lidí stojících za projektem „Circle F“ – kde písmeno F značí „Flagship“ (vlajková loď) – se zrodil Lexus LS 400. Je to vůz, který se do automobilové historie zapsal jako mezník, revoluční narušitel zavedených pořádků, jenž předefinoval samotnou podstatu cestování luxusním automobilem.

URČOVÁNÍ CÍLŮ

Projekt „Circle F“, do jehož realizace se zapojilo přes 4 tisíce lidí, byl držen v nejvyšší tajnosti. Vývojové cíle LS byly již od počátku zcela mimořádné. Nejvyšší rychlost vozidla měla dosahovat 250 km/h, avšak při průměrné spotřebě do 10,5 l/100 km. Jeho aerodynamická karoserie měla vykazovat součinitel aerodynamického odporu (Cx) maximálně 0,29 a při ustálené jízdě rychlostí 100 km/h nesměla hladina hluku v kabině překračovat 58 dB.

Zasadíme-li tyto údaje do kontextu, tak LS mělo být rychlejší, tišší, aerodynamičtější a hospodárnější než kterýkoli z jeho německých konkurentů. Každý z uvedených cílů byl ambiciózní sám o sobě; dosažení všech dohromady se jevílo prakticky nemožným.

Úlohu navíc komplikovala skutečnost, že Toyota v minulosti nic podobného modelu LS nevyráběla. Přeborník v oblasti masově vyráběných modelů pro miliony lidí po celém světě vstupoval do zbrusu nového teritoria. Naštěstí zde byly klíčové osoby, které se nenechaly rozsahem tohoto úkolu zastrašit, ale naopak se s chutí pustily do zdolávání všech nástrah.

Tehdy se zrodila nepolevující touha po dokonalosti – slovní obrat, který se stal pro Lexus charakteristickým.

HLAVNÍ KONSTRUKTÉR IČIRO SUZUKI: ŽÁDNÉ KOMPROMISY

Hnací silou vývojového projektu LS 400 se stal hlavní konstruktér Ičiro Suzuki, člověk nepřipouštějící kompromisy, přestože mu mnozí členové konstrukčního týmu o 1400 lidech oponovali, že požadované nelze provést.

Suzukiho plány byly tak ctižádostivé, že samotný ředitel produktového inženýrství automobilky Toyota pan Akira Takahaši konstatoval, že je Suzuki pomatený, a zpočátku tak odmítal se do projektu vůbec zapojit.

Takahaši tvrdil, že přestože má firma to nejlepší výrobní zařízení na světě, k vytvoření vozu podle představ pana Suzukiho to stačit nebude. Například žádná Toyota s výjimkou modelu Supra tehdy nedokázala jet rychleji než 175 km/h. Suzuki se však nevzdával a odmítal opustit kancelář svého kolegy tak dlouho, dokud nezískal souhlas k výrobě alespoň jednoho motoru.

„Nemohl jsem z ničeho slevit,“ uvedl, „protože kdybych tak učinil, byl by to jen další obyčejný automobil.“

KOŘENY FILOZOFIE „YET“ (AVŠAK) ZNAČKY LEXUS

Takahaši byl toho názoru, že pohodlí a jízdní schopnosti mohou – či spíše musí – koexistovat v rámci jediného vozidla, automobilu s uklidňujícím charakterem, avšak současně i lákajícím usednout za volant a řídit jej. Tato schopnost účinně spojovat zdánlivě protichůdné kvality je jednou z klíčových hodnot značky Lexus – známou jako filozofie „Yet“ (avšak).

Uveďme si, jaký to mělo vliv na klíčové atributy LS 400:

- Špičkové jízdní chování za vysokých rychlostí, avšak vysoké cestovní pohodlí
- Rychlý, avšak s nízkou spotřebou
- Velmi tichý, avšak lehký
- Elegantně ztvárněný, avšak aerodynamický
- Přívětivý a atraktivní interiér, avšak vysoce funkční

NAJDI PŘÍČINU, VYŘEŠ PROBLÉM

Hlavní konstruktér Takahaši si byl vědom toho, že naplnění vysokých cílů LS volalo po celkové změně pojetí zavedených konstrukčních standardů Toyoty, a dal proto svému týmu pokyny znovu přehodnotit vše, co by mohlo mít na jízdní schopnosti nového vozu negativní dopad. Kromě toho se vždy měli vracet až k samotné příčině každého problému – což je postup, který má v japonštině vlastní název genriu-šugi.

Při řešení všech problémů tým postupoval s nesmírnou pečlivostí. Například věnoval značný čas zjišťování zdroje konkrétního rušivého zvuku od hnacího řetězce. Nakonec byl tento zvuk vystopován až k nepravidelnosti tvaru hnacího hřídele, který byl příčinou vibrací a hluku, jehož intenzita se s rostoucími otáčkami hnacího hřídele zvyšovala. S problémem se pak tým vyrovnal nikoli pomocí sekundárních opatření, ale cestou řešení – podle zásad genriu-šugi – v podobě hnacího hřídele z odlišné (vysokopevnostní) oceli.

ODHALUJEME, CO VLASTNĚ ZNAMENÁ LUXUS

V době formování projektu „Circle F“ již Toyota měla jeden „luxusní“ model pro japonský trh – Century. Avšak od počátku bylo zřejmé, že tento typ vozu by nemohl na globálním trhu konkurovat.

Projektový tým musel zjistit, co luxus pro světové zákazníky vlastně znamená. Co žádají od luxusního vozu a jak to zapadá do jejich životního stylu? Prostřednictvím skupinových rozhovorů, studia životního stylu cílových zákazníků a analýz trhu se týmu podařilo zhustit fakta do klíčových kvalit nezbytných k dosažení úspěchu. Zjištěné skutečnosti pracovníky překvapily.

Jejich výzkum odhalil, že nejvyšší prioritou pro americké zákazníky je reprezentativnost a image; jízdní schopnosti byly vnímány až jako čtvrtý nejdůležitější atribut. Bylo zřejmé, že bitva se zavedenými hráči na trhu nebude snadná, ale v programu nebylo možné z ničeho slevit.

UMĚNÍ VYVÁŽENOSTI

LS volal po nové podvozkové platformě a novém motoru – celohliníkové čtyřlitrové jednotce V8 32v o výkonu 241 koní. Stejně jako u všech ostatních aspektů tohoto vozu vynaložili konstruktéři extrémní úsilí k dosažení dokonalosti v každém detailu – a vzniklo tak dokonce 973 prototypů.

Motor byl každým coulem stejně hladký a kultivovaný, jak Suzuki doufal – a na tento atribut následně Lexus poukazoval ve svém prvním proslulém televizním spotu „Art of Balance“ (Umění vyváženosti): na kapotě LS stojí pyramida sklínek se šampaňským a vůz na testovací stoličce akceleruje až k 240 km/h. Skleničky se ani nepohnou a nevyteče jediná kapka.

JEDNODUCHÉ, ČISTÉ, CHYTRÉ

Rozhodování o tom, co je krásné či není, je vždy vysoce subjektivní, avšak nové LS si nemohlo dovolit odradit zákazníky příliš radikálním, nebo naopak příliš všedním vzhledem. To znamenalo podřídít se do jisté míry zaběhnutým pravoúhlým tvarům zavedených luxusních modelů, avšak současně vytyčit nové hranice ve smyslu elegantního a aerodynamického stylistického ztvárnění – aerodynamika je přitom klíčem k nízké spotřebě paliva a dobrému handlingu.

Konstruktéři vůz podrobili desítkám testů v aerodynamickém tunelu, kdy do kabiny nainstalovali mikrofony zachycující jakýkoli rušivý aerodynamický hluk. Odhodlání dosahovat znamenitosti nepolevovalo, a tak během 16 měsíců vzniklo 14 modelů v životní velikosti (u většiny nových modelů se jich připravuje pouze šest).

Heslem stylistického ztvárnění bylo „jednoduché, čisté, chytré“, ve snaze propůjčit LS uklidňující robustnost evropského vozu v hladké kombinaci s elegantní štíhlostí japonského modelu. Finální podoba designu byla schválena v květnu 1987.

PRECIZNOST INTERIÉRU

V provedení kabiny se důsledně dbalo na bezchybné řemeslné zpracování každého detailu, od jemné kůže čalounění až po výběr dřeva pro dekorativní panely (hodnoceno bylo 24 různých

variant). To nebylo pouhým potvrzením toho, co zákazníci od luxusního vozu očekávají – byla zde i notná dávka inovace. Například při koncipování přístrojového panelu šel návrhář Mičikazu Masu proti modernímu trendu digitálních displejů a raději přišel s novým pojetím analogových kruhových ukazatelů, jejichž ručičky představovaly samostatné miniaturní zářivkové trubice – miniaturní „světelné šavle“, které se rozsvěcovaly před zbytkem přístrojového vybavení.

TESTOVACÍ TRASA: 4,4 MILIONY KILOMETRŮ

Nové LS nutně muselo dostát svým slibům, nejen každému zvlášť, ale i v kontextu vozidla jako celku. Nastal čas nasadit vůz na zkušební dráhu – testovací okruh Šibetsu o délce 26 km, používaný automobilkou Toyota. Důkladnost této fáze byla vskutku pozoruhodná: firma vyrobila 450 testovacích vozů, které dohromady absolvovaly více než 4,4 milionu kilometrů. Trasa zahrnovala všechny typy vozovek, se kterými by se tento vůz mohl reálně setkat, od nerovných cest až po super hladké dálnice.

Vyžádalo si to určitý čas, ale cíle byly splněny. Projekt Circle F, zdánlivě neuskutečnitelný, se ukázal jako splnitelný.

NÁZEV A ODHALENÍ

Po významném rozhodnutí vytvořit pro LS zcela novou značku – neměla to být pouze další Toyota – bylo naplánováno odhalit tento vůz v roce 1989 na severoamerickém autosalonu NAIAS v Detroitu. Bylo vybráno označení Lexus a model Lexus LS 400 se při své premiéře setkal s ohromnou pozitivní odezvou. Příznivé odezvě odborných médií i specialistů sekundovalo nadšení ze strany veřejnosti: prodejnost odpovídala ctižádostivým cílům a LS 400 se rychle stalo nejoblíbenějším luxusním vozem z dovozu na americkém trhu. Revoluce byla na cestě.