

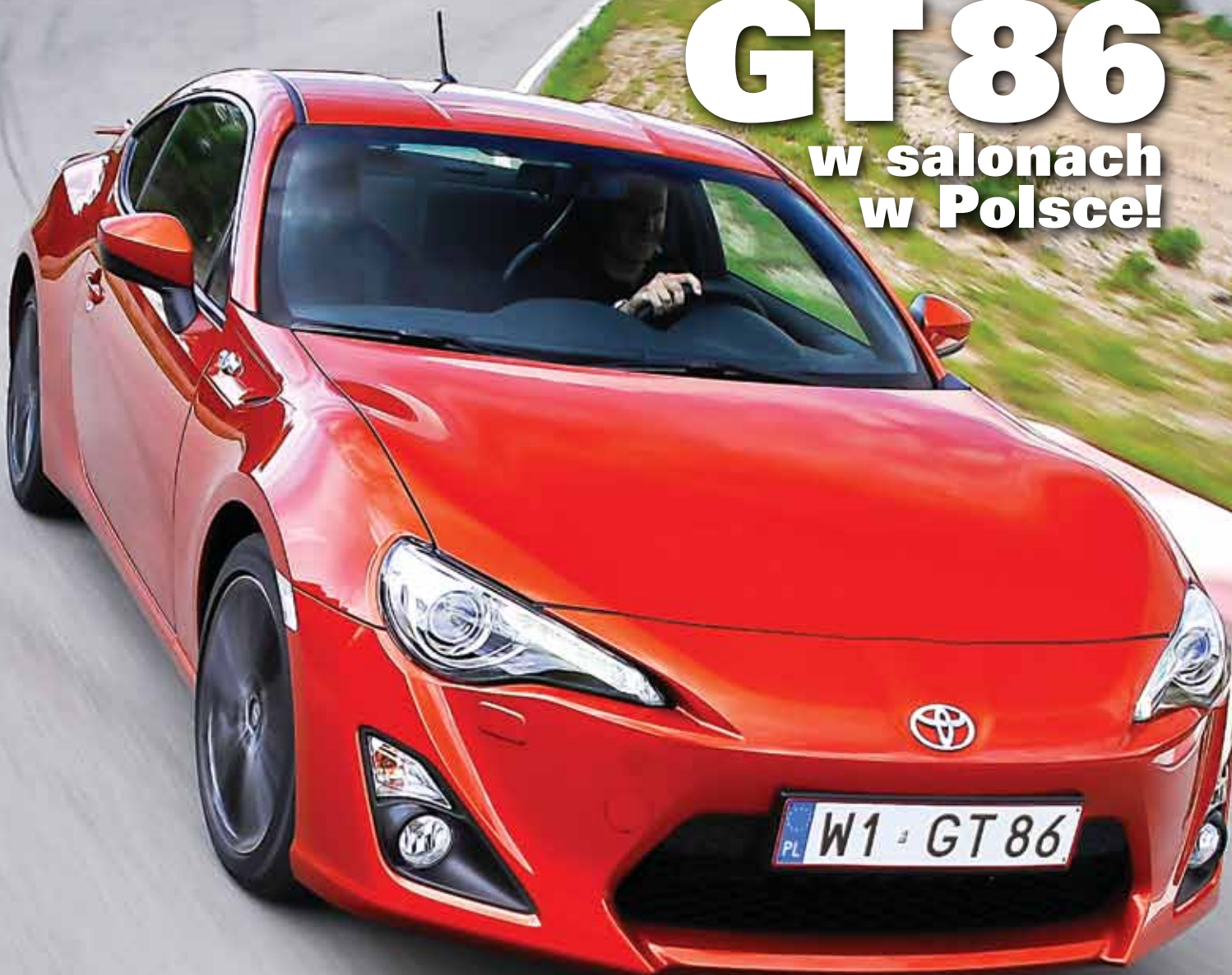
TOYOTA | 2/2012

www.toyota.pl

# news

## GT 86

w salonach  
w Polsce!



W numerze także

### Yaris Hybrid

pierwsza miejska hybryda



**TOYOTA**

# LISTA AUTORYZOWANYCH DILERÓW TOYOTY W POLSCE

AUTO PARK	Białystok	Tel.: 85 662 70 70
CONCEPT	Bielsko-Biała	Tel.: 33 819 00 45
JAWORSKI AUTO	Bydgoszcz	Tel.: 52 375 71 75
CZAJKA-AUTO	Bytom	Tel.: 32 787 79 00
CZAJKA-AUTO	Chorzów	Tel.: 32 349 79 00
TOYOTA CZĘSTOCHOWA M.G. CENTRUM	Częstochowa	Tel.: 34 367 51 51
KNEDLER SJ	Elbląg	Tel.: 55 236 09 00
G.P. AUTO	Elk	Tel.: 87 621 07 70
CARTER	Gdańsk	Tel.: 58 340 22 22
TOYOTA CHWASZCZYNO	Gdynia	Tel.: 58 520 94 10
TOYOTA RUMIA	Gdynia/Rumia	Tel.: 58 520 94 10
CAR SYSTEM	Gorzów Wlkp.	Tel.: 95 729 70 40
TOYOTA MIKOŁAJCZAK	Kalisz	Tel.: 62 760 56 00
M.G. CENTRUM	Katowice	Tel.: 32 200 80 00
TOYOTA ROMANOWSKI	Kielce	Tel.: 41 332 83 33
TOYOTA KAMIŃSKI	Konin	Tel.: 63 249 17 77
TOYOTA KOSZALIN	Koszalin	Tel.: 94 341 02 82
INTER CAR NOWAK	Kraków	Tel.: 12 261 37 37
INTER CAR NOWAK	Kraków	Tel.: 12 639 29 29
ANWA	Kraków	Tel.: 12 297 26 92
TOYOTA MIKOŁAJCZAK	Leszno	Tel.: 65 529 63 13
TOYOTA LUBIN	Lubin	Tel.: 76 749 99 99
AUTO PARK	Lublin	Tel.: 81 534 14 00
AMX ŁÓDŹ	Łódź	Tel.: 42 225 26 00
TOYOTA ŁÓDŹ	Łódź	Tel.: 42 656 90 90
TOYOTA NOWOGARD	Nowogard	Tel.: 91 392 57 00
TOYOTA KOBOS	Nowy Sącz	Tel.: 18 441 50 50
MIR - WIT	Olsztyn	Tel.: 89 521 49 90
AUTOSALON SZIC	Opole	Tel.: 77 451 41 05
CAROLINA CAR COMPANY S.J.	Ostrołęka	Tel.: 29 760 38 28
TOYOTA UKLEJA	Piła	Tel.: 67 210 51 00
TOYOTA GRAŻYNA I ANDRZEJ KOMPIŃSCY	Płock	Tel.: 24 264 14 79
TOYOTA BOŃKOWSCY	Poznań/Komorniki	Tel.: 61 849 45 00
TOYOTA FIETZ	Poznań	Tel.: 61 872 35 00
TOYOTA UKLEJA	Poznań	Tel.: 61 811 75 70
TOYOTA ROMANOWSKI	Radom	Tel.: 48 369 90 11
TOYOTA KONSEK RYBNIK	Rybnik	Tel.: 32 432 90 40
DAKAR	Rzeszów	Tel.: 17 855 52 88
TOYOTA AUTO PODLASIE	Siedlce	Tel.: 25 633 41 10
AMS ANETTA I MARIUSZ STANIUK	Słupsk	Tel.: 59 848 20 00
TOYOTA KONSEK SOSNOWIEC	Sosnowiec	Tel.: 32 363 26 70
TOYOTA-SACAR	Stalowa Wola	Tel.: 15 844 82 50
KOZŁOWSKI	Szczecin	Tel.: 91 464 41 60
TOYOTA KOBOS	Tarnów	Tel.: 14 622 30 26
TOYOTA BEDNARSCY	Toruń	Tel.: 56 639 88 00
JANCAR JAN KOŁODZIEJ	Tychy	Tel.: 32 329 81 03
TOYOTA WAŁBRZYCH NOWAKOWSKI	Wałbrzych	Tel.: 74 648 17 00
JAWORSKI AUTO	Wrocław	Tel.: 54 411 26 66
ALAN AUTO	Wrocław	Tel.: 71 354 80 10
TOYOTA NOWAKOWSKI	Wrocław Bielany	Tel.: 71 799 60 60
TOYOTA - BIELANY	W-wa Bielany	Tel.: 22 832 33 33
CHODZEŃ	W-wa Czerniakowska	Tel.: 22 851 51 51
TOYOTA W&J WIŚNIEWSKI	W-wa Izabelin	Tel.: 22 429 16 00
TOYOTA MARKI WŁADYSŁAW CYGAN	W-wa Marki	Tel.: 22 763 70 00
TOYOTA OKĘCIE PRESTIGE AUTO	W-wa Okęcie	Tel.: 22 492 00 00
CHODZEŃ	W-wa Piaseczno	Tel.: 22 757 00 25
TOYOTA RADOŚĆ	W-wa Radość	Tel.: 22 615 30 30
TOYOTA WŁOCHY	W-wa Włochy	Tel.: 22 578 00 50
TOYOTA WOLA CAROLINA CAR COMPANY	W-wa Wola	Tel.: 22 492 55 55
TOYOTA ŻERAŃ	W-wa Żerań	Tel.: 22 590 70 00
TOYOTA JA-NOW-AN GLIWICE ZABRZE	Zabrze	Tel.: 32 276 27 70
AVES	Zduńska Wola	Tel.: 43 825 54 90
J.P.J. AUTO	Zielona Góra	Tel.: 68 457 57 57



# Co w numerze?

3 Edytorial  
**Jacek Pawlak**

4 Zbliżenia  
**RAV4 EV**



10 Premiera  
**GT 86**

12 Historia  
**Corolla AE 86**

16 Piszą o nas  
**GT 86 w prasie**

18 Wywiad  
**Pierwszy właściciel GT 86**



22 Premiera  
**Yaris Hybrid**

28 Z szyldem Toyoty  
**Poznaj hybrydy**

30 Flota  
**Hybrydy**

32 Przed premierą  
**Prius Plug-In**

34 W naszej ofercie  
**Sprint**

36 Wywiad  
**Jakub Przygoński**

42 Konkurs  
**Wygraj Toyotę Yaris Hybrid**



44 Tylko w Polsce  
**Aygo Sport**

48 Technika  
**Touch&Go**

50 Szkolenia  
**Akademia Jazdy**

52 Szkolenia  
**Hybrydy**



## Szanowni Państwo!

Oddaję w Państwa ręce najnowszy numer „Toyota News”, mając nadzieję, że odetchnęli już Państwo po emocjach piłkarskich Euro 2012 i szykują się do prawdziwego, letniego wypoczynku. Stąd moja gorąca prośba, by zapakować ten egzemplarz magazynu do urlopowego bagażu. Wakacje, dla

wielu z nas, to jedyna okazja na oddanie się beztrudnej lekturze. Z naszej strony dołożyliśmy wszelkich starań, aby tę lekturę uczynić jak najbardziej interesującą. Powrót legendy – sportowej Toyoty, jest pierwszym z naszych wakacyjnych tematów. Od 2007 roku brakowało w naszej ofercie takiego samochodu.

GT 86 to naprawdę bezkompromisowa konstrukcja, która nie ma odpowiednika w żadnym innym modelu Toyoty. U konkurencji tego typu auta są usportowionymi wersjami seryjnych modeli samochodów. Toyota to zbudowany od podstaw „sportowiec” z 200-konnym silnikiem, z uwagą realizujący każde polecenie kierowcy. Rezultatem jest dynamiczna i efektywna jazda oraz pokonywanie zakrętów z chirurgiczną precyzją. Na dalszych stronach magazynu szczegółowo przedstawiamy Państwu ten model. Ale GT 86 to coś więcej niż ultranowoczesny samochód sportowy – to ucieleśnienie dziesięcioleci doświadczeń naszej firmy w zakresie konstruowania takich aut. Czy wiedzą Państwo, że pierwsze sportowe coupe Toyoty skonstruowano ponad 50 lat temu? Już w latach 60. XX wieku, mieliśmy w naszej ofercie tak niepowtarzalne auta, jak m.in. 2000GT. W tym wydaniu „Toyota News” przybliżamy jeden ze starszych, sportowych modeli – Corollę AE 86.

To właśnie ten samochód był pierwowzorem dla najnowszego GT 86. Stąd zbieżność numerycznych oznaczeń modeli. Zachęcam do lektury. W naszych salonach pojawił się także drugi, bardzo ciekawy i przełomowy model – Yaris w wersji hybrydowej. Dzięki 15-letnim doświadczeniom z tą technologią, stworzyliśmy pełnowartościową hybrydę w samochodzie klasy miejskiej. To premiera światowa. Dzięki współpracy silnika elektrycznego i benzynowego, nasz Yaris Hybrid spala zaledwie 3,1 l/100 km w cyklu miejskim, wprowadzając motoryzację w nowy wymiar ekonomicznej jazdy. Będzie on najbardziej oszczędnym autem miejskim w codziennej eksploatacji, nie tylko ze względu na niskie spalanie. To obecnie najtańsza hybryda na rynku. Z ceną 65 100 zł, hybrydowy Yaris kosztuje mniej niż w wersji z silnikiem Diesla. Do tego uproszczona konstrukcja silnika benzynowego w hybrydzie (brak alternatora, rozrusznika, sprzęgła), pozwoli nam uniknąć wielu kosztownych wymian zużytych elementów podczas eksploatacji.

Nie wspominając już o znanej wszystkim cesze Toyoty – utrzymaniu wysokich cen przez auta używane. To gwarantuje, że także przy hybrydowym Yarisie będziemy zadowoleni z: zakupu nowego auta, bezawaryjnej eksploatacji oraz łatwej i korzystnej sprzedaży, już jako auta używanego.

Wszystkim zainteresowanym technologią hybrydową polecam stronę **poznajhybrydy.pl**. Tam odnajdą Państwo m.in. kalkulator zużycia paliwa, porównujący wspomnianego Yarisa hybrydowego z innymi miejskimi konkurentami. Kalkulator ten, uwzględnia aktualne ceny paliw i wylicza różnicę w złotych, np. na dystansie 100 tys. km. Pokazane sumy zaskoczą niejednego kierowcę. Jeszcze raz życzę Państwu słonecznego i radosnego urlopu, polecając lekturę najnowszej „Toyota News”.

**Jacek Pawlak**

Prezydent Toyota Motor Poland



ZBLIŻENIA **RAV4 EV**



ZDJĘCIA **TOYOTA**

# RAV4 na prąd

*RAV4 EV to wersja z napędem elektrycznym, najbardziej popularnego SUV-a Toyoty, opracowana wspólnie z amerykańską firmą Tesla. Samochód jest wyposażony w elektryczną jednostkę napędową firmy Tesla, osiągającą w rzeczywistych warunkach zasięg ok. 160 km (100 mil).*





*Samochód jest jedynym elektrycznym SUV-em dostępnym na rynku. Jego osiągi, dynamika oraz możliwości ładunkowe są równe lub nawet przewyższają możliwości benzynowej wersji RAV4 V6. W trybie sportowym, samochód przyspiesza od 0 do 96 km/h (60 mil/h) w 7 sekund. Zespół napędowy RAV4 EV objęty jest 8-letnią gwarancją producenta.*

#### RAV4 EV – PODSTAWOWE DANE

<b>Długość/ szerokość/ wysokość</b>	4575 mm / 1816 mm / 1684 mm	
<b>Masa własna</b>	1829 kg	
<b>Moc maks.</b>	115 kW	154 KM
<b>Zasięg</b>	ok. 160 km (100 mil w warunkach drogowych)	
<b>Baterie</b>		
<b>Typ</b>	litowo-jonowy	
<b>Pojemność</b>	41,8 kWh	
<b>Czas ładowania</b>	ok. 6 h (przy 240 V / 40 A)	
<b>Prędkość maks.</b>	ok. 160 km/h (100 mph)	
<b>Przyspieszenie 0-100 km/h</b>	7,0 s	
<b>Napęd</b>	na przednią oś	
<b>Liczba miejsc</b>	5	





PREMIERA **GT 86**

# GT



# 86

## Toyota przywraca światu prawdziwy samochód sportowy

*Tego lata, jesteśmy świadkami najgorętszej premiery motoryzacyjnej 2012 roku. Kto pamięta legendarne modele Celica, Supra, czy MR2? Dziś, po latach przerwy, Toyota prezentuje samochód, który przywraca wiarę w klasyczne sportowe konstrukcje. GT 86 – arcydzieło japońskiej motoryzacji. Jest to pierwszy, po zakończeniu produkcji Celicy i MR2, sportowy samochód koncernu. Akio Toyoda, wnuk założyciela Toyoty, wraz z objęciem w 2008 roku, funkcji Prezydenta Toyota Motor Corporation, zapowiedział, że koncern powróci do budowy samochodów sportowych. Efektem tego był najpierw wyścigowy model Lexusa LFA, limitowany do liczby 500 sztuk, a teraz najnowsze dziecko inżynierów z Tokio – Toyota GT 86.*



PREMIERA **GT 86**



**A**

kió Toyoda, prezes największego koncernu motoryzacyjnego świata, osobiście zaangażował się w rozwój nowego modelu. Jako miłośnik i wielki

fan motoryzacji, spędził za kierownicą kolejnych wersji przedprodukcyjnych tego samochodu, setki godzin testowych. Dlatego też, pierwsza po latach, sportowa Toyota jest dziś autem dopracowanym pod każdym względem.

„Team 86” (tak został nazwany zespół inżynierów odpowiedzialnych za GT 86), przed przystąpieniem do prac, określił zbiór cech nowego samochodu, które miały być jego wyróżnikiem

na rynku. Później, w procesie rozwoju projektu, położono olbrzymi nacisk, by od żadnej z tych zasad nie odejść. W rezultacie powstał samochód, który za rozsądne pieniądze dostarcza kierowcy niezapomnianych, sportowych wrażeń, zachowując jednocześnie funkcjonalność i wygodę w codziennej eksploatacji.

Zasada numer 1 dotyczyła klasycznego rozwiązania napędu, bez stosowania turbosprężarki. GT 86 jest dziś jedynym na świecie autem z napędem na tylne koła i wolnossącym silnikiem typu boxer, umieszczonym z przodu. To rozwiązanie zapewnia idealny rozkład mas (53% na przód, 47% na tył), znakomite wyczucie gazu

i najbardziej harmonijny sposób rozwijania mocy. Z jednego litra pojemności silnika, konstruktorzy Toyoty osiągnęli 100 KM, bez wykorzystania sprężarki!

Zasada numer 2 zakładała osiągnięcie, możliwie najniższego położonego, środka ciężkości. M.in. dlatego samochód napędza silnik w układzie boxer. Niski środek ciężkości oznacza dla kierowcy świetne wyczucie auta i łatwiejszą nad nim kontrolę w każdej sytuacji, nawet przy pełnym wychyleniu nadwozia w poślizgu. Środek ciężkości GT 86 znajduje się dziś na



Wnętrze skrojone na potrzeby kierowcy. Sportowa pozycja za kierownicą (najmniejszą w historii Toyoty!), ekstremalnie wygodne i świetnie trzymające ciało fotele, a z tyłu dwa dodatkowe miejsca dla dzieci. Po złożeniu tylnego oparcia uzyskujemy przestrzeń bagażową, mieszczącą np. cztery standardowe koła.



wysokości zaledwie 460 mm, a więc niżej, niż w tak uznanych konstrukcjach sportowych jak Porsche Cayman, czy Nissan GT-R. Zasada numer 3 odnosiła się do niskiej masy pojazdu. Jej ograniczaniu konstruktorzy GT 86 poświęcili dużo wysiłku. Gdy samochody tej klasy, z dwulitrowym silnikiem, ważą średnio ponad 1300 kg, GT 86 waży jedynie 1240 kg. Niskiej masie towarzyszy duża sztywność nadwozia, uzyskana

dzięki starannemu projektowaniu i wykorzystaniu stali o podwyższonej wytrzymałości. Pokrywą silnika wykonano z aluminium. Zasada numer 4 oznaczała pełną funkcjonalność i radość z jazdy, w codziennej eksploatacji. Nawet najlepszy samochód sportowy, będzie cieszył nas rzadko, jeśli da się nim jeździć tylko po torze. Dlatego

zawieszenie GT 86 jest zestrojone z myślą, zarówno o torze do jazdy sportowej, jak i zwykłych ulicach miejskich, czy autostradach. Samochód wyposażony jest w zwykłe „uliczne” opony, te same, które znajdziemy w Toyocie Prius.



PREMIERA **GT 86**



Zespół inżynierów nie poszedł na żadne kompromisy w procesie rozwoju projektu i wszystkie cztery zasady zostały zrealizowane w 100%. To one definiują sportowy charakter GT 86. Czuje się je, od razu widząc samochód na żywo oraz po zajęciu miejsca we wnętrzu.

Pojazd posiada nisko poprowadzoną linię dachu oraz bardzo zwarte i krótkie nadwozie. Wewnątrz ma się poczucie siedzenia tuż nad ziemią. Fotele i pozycję kierowcy dopracowano do ergonomicznej perfekcji, w czym pomogły długotrwałe testy na trasach rajdowych i torze Nurburgring w Niemczech. Ich profil zapewnia doskonałe podparcie przy zmiennych kierunkach przyspieszenia oraz wygodę jazdy i łatwość w operowaniu lewarkiem zmiany biegów.

Kokpit GT 86 podporządkowany jest ergonomii. Pod kątem funkcjonalności zoptymalizowano umiejscowienie, kształt i działanie każdego z elementów – rodzaj i wielkość kierownicy, układ wskaźników i przełączników,

czy konstrukcję i wykończenie foteli. Kierownica o średnicy 365 mm jest najmniejszą, z zainstalowanych kiedykolwiek w samochodach Toyoty i zapewnia doskonałą wygodę, i precyzję prowadzenia.

Po uruchomieniu zapłonu, przyciskiem na kokpicie, do naszych uszu dobiega

charakterystyczny dźwięk silnika boxer. Dotknięcie pedału gazu powoduje natychmiastową reakcję tylnych kół, na które przenoszona jest moc 200 KM. Zmiany biegów mogą następować przy niemal 7,5 tys. obr./min., co dziś jest już rzadkością. GT 86 dostarczy niezapomnianych



Funkcyjny kokpit. Kierowca wszystko ma pod ręką. System multimedialny Toyota Touch, należy do wyposażenia standardowego GT 86.



Standardowo, GT 86 wyposażone jest w manualną, 6-stopniową skrzynię biegów. Dostępny jest także 6-stopniowy automat, którym w trybie sekwencyjnym można sterować manetkami, umieszczonymi za kierownicą.



Centralnie ulokowany obrotomierz na tablicy przyrządów. Prędkość obrotowa silnika to najważniejszy parametr dla kierowcy GT 86.

wrażeń z jazdy, zarówno niedoświadczonym kierowcom (dając pełne bezpieczeństwo systemów elektronicznych), jak i profesjonalistom, którzy po odłączeniu kontroli trakcji, docenią intuicyjność prowadzenia auta. Wprowadzenie i kontrolowanie w poślizgu nowej, sportowej Toyoty, to prawdziwa przyjemność. Kierowcy testowi, którzy mieli już okazję prowadzić GT 86 na torze, bez

wyjątku podkreślają wspaniałe zachowanie i pełną kontrolę nad autem. Powstał samochód, który odwołując się do klasycznych wzorców konstrukcji sportowych, został wzbogacony o najnowocześniejszą

technologię. Ta mieszanka daje absolutną unikatowość nowej Toyoty GT 86. Drugiego, takiego samochodu nie znajdzie się na rynku. W Polsce, auto zadebiutuje w salonach Toyoty już w lipcu br.. Wersja SOL kosztuje 129 900 zł i jest wyposażona we wszystkie elementy bezpieczeństwa i komfortu: 6 poduszek powietrznych, 17-sto calowe felgi aluminiowe, reflektory ksenonowe ze spryskiwaczami, światła LED do jazdy dziennej, automatyczną klimatyzację dwustrefową, system bezkluczykowego otwierania i uruchamiania pojazdu – Easy Entry, tempomat, czy system multimedialny Toyota Touch. Zapraszamy do salonów Toyoty w Polsce. GT 86 już tam na Państwa czeka. Jazda testowa – obowiązkowa. ■

#### GT 86 PODSTAWOWE DANE

<b>Dł./szer./wys.:</b>	4240 mm/1775 mm/1285 mm
<b>Masa własna:</b>	1240 kg
<b>Rozkład mas (przód / tył) [%]:</b>	53/47
<b>Silnik:</b>	4-cylindrowy, boxer
<b>Pojemność skokowa:</b>	1998 cm <sup>3</sup>
<b>Moc:</b>	200 KM (147 kW)/7000 obr./min
<b>Osiągi:</b>	
<b>Maksymalna prędkość [km/h]</b>	226
<b>0-100 km/h [s]</b>	7,6
<b>0-400 m [s]</b>	15,5
<b>Współczynnik oporu powietrza (Cx)</b>	0,27
<b>Zużycie paliwa:</b>	
<b>Średnio [litry/100 km]</b>	7,8
<b>Poza miastem [litry/100 km]</b>	6,4
<b>Miasto [litry/100 km]</b>	10,4



HISTORIA **AE 86**

ZDJĘCIA **MIKOŁAJ URBĄŃSKI**

# Corolla

## Pierwowzór



# AE86

## Toyoty GT 86

Historia samochodów sportowych Toyoty liczy dziś 50 lat. W 1962 roku zadebiutował model Sports 800, który dał początek emocjonującym konstrukcjom koncernu. Trzy lata później, w 1965 roku, światło dzienne ujrzał przepiękny model 2000GT, wyprodukowany w liczbie zaledwie 337 egzemplarzy. Później nastąpiła era samochodów dobrze znanych w Polsce, jak np.: Celica, MR2, czy Supra. Poniżej prezentujemy rarytas, czyli Corollę Levin AE 86, odrestaurowaną w Toyota Motor Poland do stanu fabrycznego.





**C**orolla Levin AE 86 uznawana jest za bezpośredniego protoplastę, debiutującego właśnie modelu GT 86. To właśnie założenia konstrukcyjne sportowej Corolli z lat 80., takie jak: niska masa własna, napęd na tylne koła oraz nisko położony środek ciężkości, stały się dla inżynierów Toyoty punktem wyjścia przy projektowaniu GT 86. Corolla Levin AE 86, dzięki wyjątkowym właściwościom jezdnym, stała się autem kultowym, do dziś często wykorzystywanym w zawodach driftingowych. Choć dostępna była tylko w Japonii i Stanach Zjednoczonych, to dzięki prywatnemu importowi do Europy, również na Starym Kontynencie zjednała sobie rzeszę fanów. Liczba klucza – 86, którą oznaczona była sportowa Corolla, nie bez przyczyny znalazła się w nazwie nowego GT 86 (pierwszy człon nazwy – GT, nawiązuje do modelu 2000GT, na nadwoziu którego wzorowali się współcześni projektanci). Egzemplarz nabyty przez Toyotę Motor Poland pochodzi z 1985 roku i od lutego br. był starannie odnawiany w ośrodku technicznym firmy w Warszawie. Po 5 miesiącach pracy rezultat jest doskonały. Samochód w każdym detalu prezentuje się tak, jakby właśnie opuścił fabrykę. Za doprowadzenie nadwozia do perfekcyjnego stanu, w niemal 30-letnim aucie, odpowiada ASD Toyota Tadeusz Ukleja, diler Toyoty z Suchego Lasu k. Poznania. To właśnie tu, przeprowadzone zostały wszystkie prace blacharsko-lakiernicze, wykonane z użyciem materiałów dostarczonych przez firmę PPG. Dzięki najwyższemu kunsztowi serwisu, nadwozie Corolli pokryte jest dziś białym lakierem perłowym, uzupełnionym o oryginalne malowanie dołu karoserii na czarno. Dokładnie z takim wykończeniem, pojazd opuszczał japońską fabrykę w latach 80..

Również od strony technicznej Corolla AE 86 jest wierna oryginałowi. Wszystkie elementy układu napędowego zostały poddane kompleksowej renowacji, dzięki czemu zarówno silnik (1.6l, 124KM), skrzynia biegów, układ wydechowy, czy mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, funkcjonują dziś tak, jakby auto było nowe. Jedynym układem, który poddano modyfikacjom, jest zawieszenie. Tu wykorzystane zostały elementy współczesnego producenta KW, zapewniające wyższą sztywność auta. Jak mówi Marcin Dziełak, odpowiedzialny za odbudowę samochodu, „dostępność niektórych części jest dziś bardzo ograniczona. Corollę AE 86 przestano produkować w 1987 roku. Od tego czasu, większość zapasów magazynowych została już wyczerpana. Przy odbudowie naszego egzemplarza, szukaliśmy oryginalnych części na całym świecie, dlatego niektóre z nich pochodzą z Japonii, inne ze Stanów Zjednoczonych, a np. niektóre elementy nadwozia są z Węgier, gdzie popularność tej wersji nadwoziowej była większa niż w Polsce”. Największym wyzwaniem okazało się skompletowanie elementów wnętrza. Poszczególne plastiki docierały do

Odwzorowanie wnętrza z zachowaniem oryginalnych części, okazało się najtrudniejszym zadaniem w końcowym okresie prac nad autem. Większość elementów plastikowych oraz oryginalne obicie foteli, zostały sprowadzone ze Stanów Zjednoczonych.



Sportowe korzenie Toyoty sięgają lat 60. XX w., kiedy powstał model **Sports 800** (na zdjęciu z prawej): pierwsza Toyota z silnikiem typu boxer, umieszczonym z przodu, napędzającym tylne koła pojazdu. Dokładnie tak, jak w nowej Toyocie GT 86!

**Model 2000GT** osiąga dzisiaj na aukcjach ceny, grubo przekraczające 1 mln dolarów. Produkowany był tylko przez trzy lata (1967-1970) i należy do najpiękniejszych samochodów sportowych w historii motoryzacji. Sean Connery jeździł Toyotą 2000GT jako James Bond w filmie „Żyje się tylko dwa razy”.



polskiej Toyoty z całego świata, a znalezienie niektórych części graniczyło z cudem. Dlatego, w pełni oryginalne wnętrze sprawia niezmierną radość zespołowi technicznemu, pracującemu nad projektem. Prezentowana Corolla Levin AE 86 ma już za sobą, zarówno pierwsze próby drogowe, jak i torowe. Po 27 latach od opuszczenia fabryki, można z pełną odpowiedzialnością powiedzieć, że samochód wygląda i jeździ tak, jak 50 lat temu. Dlatego też, w dniu debiutu Toyoty GT 86, możemy zaprezentować Państwu w pełnej okazałości dziedzictwo, z którego czerpał nowy model sportowy koncernu. ■





PISZĄ O NAS **GT 86**

# GT 86 Entuzjastyczne przyjęcie w prasie

*Motorzacyjny świat z dużym zainteresowaniem czekał na premierę sportowej Toyoty, spodziewając się wyjątkowego samochodu. Pierwsi dziennikarze mają już za sobą testy GT 86 na torach. Opinie są zgodne – świetne auto sportowe w klasycznym wydaniu, którego próżno szukać u innych producentów. Teraz GT 86 pojawia się na okładkach największych pism motoryzacyjnych w Polsce, co jasno pokazuje, jak atrakcyjnym jest modelem.*

**JAZDA TESTOWA TOYOTA GT 86**

**Udany następca Celiki**

Nie jest zbyt mocna, ale daje naprawdę dużą frajdę z jazdy. Oto wrażenia z pierwszego testu Toyoty GT 86 na hiszpańskim torze Jarama

**NA KOLEJNYM** technicznym torze Toyota GT 86 czuła się jak ryba w wodzie! Już po pierwszym zakręcie od razu poczuła się pewna siebie. Właśnie to jest jej atutem – precyzyjne prowadzenie i stabilność.

**TOYOTA GT 86** pojawił się na polskim rynku na przełomie czerwca i lipca

W końcu Toyota wylicza na sukces! Po siedmiu latach przerwy Japończyk wprowadza na rynek sportowe auto z prawdziwego zdarzenia. Owszem, nie jest to samochód z cyfry „super-high performance”, ale GT 86 to naprawdę stabilizowane coupe. Ma rapid na odpowiednio (tryba!) ok, obrotowe silniki, duży sportowy dodatków (np. „zaparcie”) i... będzie kosztować ok. 130 tys. zł. Trzeba przyznać, że wygląda to całkiem niezle. Dla wprowadzenia z pierwszych japońskim artysta driftu, następcę legendy Celiki!

Czwartek, 22 marca 2012 r. Nad korytami toru Jarama, położonym na obrzeżach Madrytu, świeci słońce, a temperatura powietrza wynosi niecałkiem 15°C. W pałacu stoi Toyota GT 86, świecący w słońcu z Salsubą (współnik naczoł go BRZ) – Toyota odpowiada za koncepcję i budowę. Salsuba natomiast odpowiedzialny silnik oraz

technika, ale nie całą, bo o wtrysk paliwa D-4S ona skrzynie biegów zainstalowała się powoli. Toyota. Wynik? Ciekawy. Już sam wygląd samochodu zapowiada miłe emocje. Kąpię jest sprężony, ale nie spartakizacji, a stanowisko kierowcy wygląda on najmniej obciążony. 3-ramienne kierownica bez żadnych przycisków, tradycyjny hamulec ręczny, duży analogowy obrotomierz i obrotowe kubelkowe lotki, które zapewniają świetne trzymanie torze. We wnętrzu są jeszcze przyciski, ograniczające ingerencję systemu stabilności, obrotowego standardowy system klimatyzacji, wyłączający kontrolę trakcji, uruchamiający silnik i... tyle.

Na pierwszy ogień idzie wersja z manualną skrzynią biegów. Uruchamiamy jednostkę i ruszamy. Dwa pierwsze lotki rozgrzewone, półniej cula naprzód! Lekki 2-tirrowy bokser w wysoki stopniu sprężenia (12,5:1) świetnie brzmi – gwałtowno i metalicznie. Wytwarza czysty, niezbyt nieskłoną moc, której wstąż z kolejnymi okolicznościami chłodzi się w jej i więcej! Na powolnym obrotomierzu: 200 KM nawet w stosunkowo lekkim aucie (masa własna 1190 kg) to trochę za mało. GT 86 tę silność nadbuduje doskonale zastoprowaną i precyzyjnie działającą 6-biegową przekładnią manualną (zwoje polecany!) oraz 6-sprężynową kolumną przednią – silnik polonowy silnik ciężkości, sportowe nastrojenie zawieszenie (nie jest przesadnie twarde). Do tego tylny rozpręż, który wpływa na dobry kontakt mas (p.t.: 33/47 proc.) i daje ciemny zabawy podział driftu. Wersja z „automatem” nie wyzwała już takiej dawki adrenaliny, ale jeśli uwzględnimy, że to kolumna przednia skrzynia, a nie 2-sprężynowa, jej działanie można uznać za więcej niż zadowalające.

**KRÓTKI SĄDK LEHARA** i trafia dobrane przebiegi – polonowy skrzynię manualną!

**NA SPOKOJU** analogowy obrotomierz i świetnie wyważona jest elektronika

**DANE TECHNICZNE\***

Silnik benz. B4, obj. 1998 cm<sup>3</sup>, moc maks. 147 kW (200 KM), moment maks. 205 Nm przy 4000 obr./min. Napęd na tylny tylny. Wymiary 4-bieg: max. 166 cm. Prędkość maks. 200 (210) km/h, 0-100 km/h: 7,6 (8,2) s. Średnie spalanie 6,9 (8,9) l/100 km. Emisja CO<sub>2</sub>: 159 (181) g/km. Wymiary 8R, 9R, 10R, 11R: 4340/1770/1285 mm. Rozstaw osi 2570 mm.

**CENA: OK. 130 TYS. ZŁ**

**TO NAM SIĘ PODoba**  
GT 86 to świetnie wykonane auto. Bardzo pewnie przejeżdżało trudne techniczne zakręty toru Jarama.

**TEGO NAM BRAKUJE**  
Wydawałoby się, że auto, które przyciąga pod maską sportowej Toyoty nie wytrzyma dobitkowych 60-60 KM.

**TO NAS ZASPOKOJYŁO**  
Bardzo miło polonowy silnik ciężkości – silnik nie op. w Porsche Cayenne oraz Nissanie GT-R.

**PODSUMOWANIE**  
Wartość: Toyota ma w ofercie samochód z gamy sportowych. GT 86 to całkiem ciekawe, choć najbardziej ciekawe jest właśnie w tym momencie – auto prowadzi się pewnie i zachowuje bardzo stabilnie na zakrętach. Salsuba tylna, ale silnik ma 200, a nie 190 KM.

**Auto Świat** PORADNIK JAK PRZYGOTOWAĆ AUTO NA WIOSNĘ  
Prezentujemy: kosmetyki, oleje, opony

**AUDI Q2** NOWA SERIA SUV-ów  
00 Q2 DO Q8  
00 Q2 DO Q8  
00 Q2 DO Q8

**UŻYWANE** DIESLE Z FILTREM FAP  
AWARIE I AGROZOMIA. SPRAWIAMY KOSZTY SERWISU I EKSPLOATACJI

**NOWOCI I TESTY** 200 KM NA TORZE  
Sportowa Toyota GT 86

**WIELKIE STARCIE** KIA KONTRA SKODA

**Subtelna zmiana w Seacie**

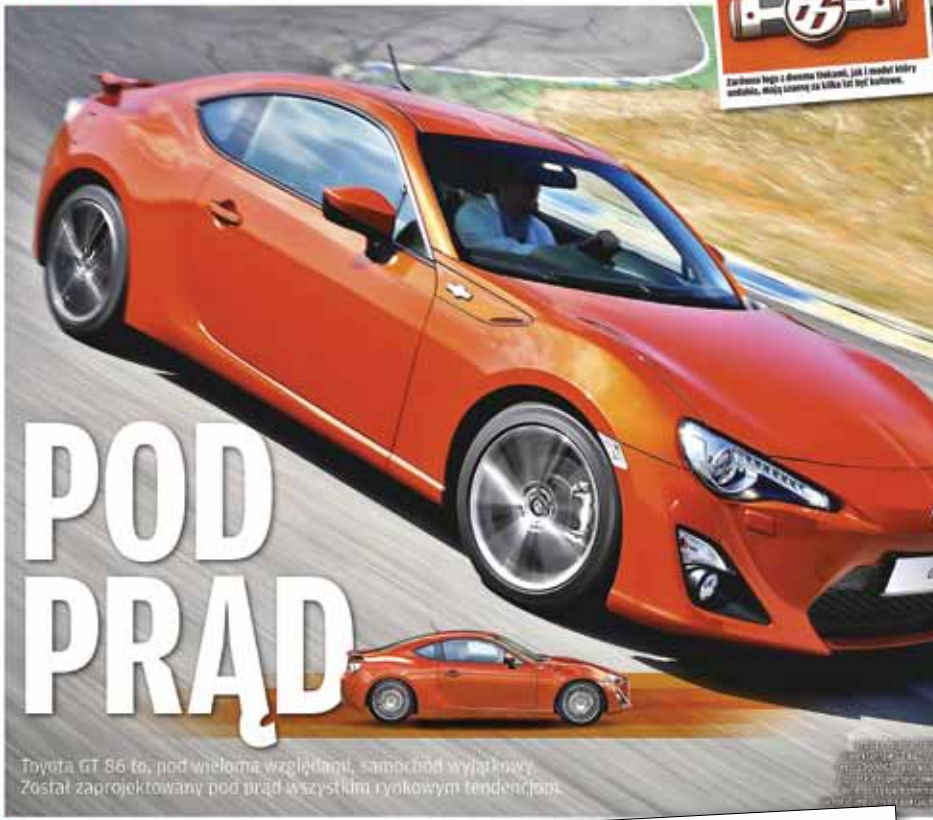
**SKRÓTKI SĄDK LEHARA** i trafia dobrane przebiegi – polonowy skrzynię manualną!

**NA SPOKOJU** analogowy obrotomierz i świetnie wyważona jest elektronika





Zachowuje tęgi i dynamiczny charakter, jak i model bliźniaczy Subaru, mając za sobą 10 lat sukcesów.



# POD PRĄD

Toyota GT 86 to, pod wieloma względami, samochód wyjątkowy. Został zaprojektowany pod prąd wszystkich rynkowych tendencji.

Toyota zdecydowała się na rynekowy sukces. Czynności i wprowadzenie do sprzedaży sportowego wariantu w czasie kryzysu i okresu recesji w branży samochodowej. I chociaż, nie było to oczywiste. W tym przypadku warto było zastanowić się nad kierunkiem, w jakim ma iść Toyota GT 86.

### Powód do przysięgi

Nazwa GT 86 wzięła się od auta, które po dłuższym przedśnięciu stworzył Toyota – ostatni generacji rywalizacji Camrillo i nazwie tej samej firmy. W tym przypadku chodzi o model GT 86, który w Japonii i USA ma warianty "Tachiko" i "Duck".

### Wszystko na miejscu

Przebieg historii i rozwoju modelu GT 86 jest niezwykle ciekawy. Po wielu latach, w których nie było zbyt wiele sportowych samochodów, Toyota postanowiła...



... (Caption text is partially obscured)

### Od pierwszego pokolenia

Toyota GT 86 to nie pierwszy samochód, który powstał w ramach projektu. W rzeczywistości jest to drugi pokolenie...

Auto reaguje na nawet najmniejszy sygnał prowadzącego. Każdy ruch kierownicy...

Generacja charakterystyka sportowa jest niekwestionowana. Z punktu widzenia konstrukcji...

Dzięki po uruchomieniu silnika nie ma potrzeby przyspieszania. Z punktu widzenia...

Wieloletni udział w wyścigach i konkurencja z innymi modelami...

Wieloletni udział w wyścigach i konkurencja z innymi modelami...

## PIERWSZA JAZDA Toyota GT 86

szej przyczynności. W artykule jeździe bawiliśmy się z kolegami w samochodach z silnikami benzynowymi i elektrycznymi w wozach, z jakim mielibyśmy do czynienia.

Wieloletni udział w wyścigach i konkurencja z innymi modelami...



Wnętrze nowej Toyoty jest proste, tworzywa sztuczne, ale kierowca czuje się tutaj jak ryba w wodzie. Dostępna jest wersja z automatyczną skrzynią biegów (okładka ma o profilu), ale ta ostatnia jest nieopracowana i tego typu samochodem...



Mimo niewielkich wielkości tarcz silnik kamery jest wystarczająca.



W obecnych czasach coraz rzadziej można zobaczyć „dolewaczkę” na obrótmierniku. Silnik GT 86 lubi wysokie obroty.

DANE TECHNICZNE	GT 86
Silnik	benzynowy
Pojemność składowa	1998 cm <sup>3</sup>
Układ cylindrowy/zawory	4/16 V
Moc maksymalna	150 kW (204 KM)
Mom. moment obrotowy	190 Nm/4300
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przebieg przy zużyciu 0-100 km/h	6,8 s
Szerokość koła przedniego	180 mm
CENA	102 000 zł (100 000 zł)

Czas pokaże, czy GT 86 zmieni rynek samochodów sportowych, ale jest to całkiem prawdopodobne



... (Caption text is partially obscured)



# Chciałbym podać mu rękę

*Jerzy Zabowski, pierwszy nabywca Toyoty GT 86, matematyk, dyrektor Instytutu Kształcenia Podyplomowego w Szkole Wyższej im. Pawła Włodkowica w Płocku, opowiada o swojej pasji matematycznej i sportowych Toyotach*

## **Skąd zainteresowanie matematyką? Zafascynowało Pana Wielkie Twierdzenie Fermata???**

Matematyka jest moją pasją a zarazem sposobem na życie. Otaczający mnie świat to geometryczne bryły i wykresy. Widzę je wszędzie: w przyrodzie, architekturze – w dziele matki natury i człowieka. Nie oznacza to, że zwariowałem, jak np. John Nash, ale prawdą jest, że wielu matematyków nie wytrzymuje psychicznego napięcia spowodowanego pracą. Mówiąc pół żartem, pół serio, wielogodzinna, samotna jazda samochodem i norweskie fiordy chronią mnie przed szaleństwem. A nawiązując do Pierre'a de Fermata, to proszę sobie wyobrazić, że twierdzenie, które Fermat zapisał w 1638 roku, przez ponad 300 lat próbowały udowodnić tysiące matematyków. Setki z nich skończyły obłąkaniem, czy samobójstwami. Udowodnił je, dopiero w 1994 roku, Amerykanin, Andrew John Wiles i potrzebował na to 100 stron papieru podaniowego. Jednak najciekawsze jest, że matematykę rozwijali młodzi, 16-, 17-letni ludzie, których nikt tego nie mógł nauczyć – byli to samorodne talenty, diamenty. Przykładowo Leonhard Euler, który w wieku 19 lat napisał pracę doktorską o rozchodzeniu się dźwięku, jest jednym z najważniejszych matematyków w historii. Wymyślił on najpiękniejsze równanie świata, w postaci  $e^{\pi} + 1 = 0$ . Inny, Niels Abel, który na początku XIX wieku opracował teorię szeregów i rozwiązywalność równań algebraicznych. Zmarł na gruźlicę, mając zaledwie 27 lat, kilka dni po objęciu katedry na uniwersytecie w Berlinie. Kolejny matematyk to Evariste Galois, twórca teorii grup. Zginął w upozorowanym pojedynku, mając 20 lat, od kuli doskonałego strzelca, który zarzucił mu, że obraził prostytutkę. W nocy, przed pojedynkiem, Galois

napisał do przyjaciela list, w którym wyłożył swoją teorię matematyki. Zakończył stwierdzeniem, że ginie za nieznaną mu kobietę. Właśnie o tych młodych geniuszach i zarazem nieszczęśnikach, powstała fascynująca książka pod tytułem „Wybrańcy bogów” Leopolda Infelda.

## **Jaki dział matematyki Pana najbardziej interesuje?**

Geometria nieeuklidesowa Łobaczewskiego. Ten człowiek żył w pierwszej połowie XIX wieku, w Kazaniu. Mając 30 lat był profesorem na tamtejszym uniwersytecie, ekscentrykiem i równocześnie genialnym matematykiem. Zmarł w biedzie, ale stworzył geometrię hiperboliczną. Bernhard Riemann uogólnił tę teorię, w której równoległe proste mogą się przecinać, a suma kątów w trójkącie jest większa od 180 stopni. Dzięki tym geometriom, ludzkość mogła polecieć w kosmos. Także architektura jest czystą formą geometrii. Myślę, że średniowieczne sklepienia najlepiej oddają jej urok. Kiedyś często jeździłem do Rzymu i oprowadzałem wycieczki esperantystów. Ojciec Konrad Hejmo zauważył, że o placu Św. Piotra mówiłem jak o geometrii. Tam najlepiej widać, że matematyka to nie abstrakcja, lecz piękna forma.

## **Ma Pan pecha, bo wygląda na to, że wszyscy wielcy matematycy nie żyją.**

Ależ skąd! Przyjaźnię się z profesorem Siergiejem Nikolskim z Moskwy. Spotkaliśmy się na Kongresie Analizy Matematycznej Izaaka Newtona w Moskwie. Wielki matematyk i rewelacyjny człowiek, który w tym roku ukończył 107 lat, a jego umysł nadal jest giętki i błyskotliwy. Mam nadzieję, że zobaczę go za rok, na kolejnym kongresie matematycznym w Krakowie i Płocku. Moim marzeniem natomiast, jest podać rękę Grigorijowi Perelmanowi z Petersburga. Udowodnił on jeden z problemów milenijnych (siedem największych, nierozwiązanych zagadnień matematycznych) i odmówił przyjęcia miliona dolarów nagrody za to dokonanie. Nie przyjął też Medalu Fieldsa, który jest odpowiednikiem Nagrody Nobla w matematyce. Odciął się od kontaktów z ludźmi i prowadzi pustelnicze życie, ale to zapewne najznakomitszy żyjący matematyk.

A man in a white suit and pink shirt stands next to a red Toyota GT 86 sports car. He is leaning on the roof of the car with his right hand and on the door with his left. The car is parked on a paved area in front of a building with large glass windows. The text "Pierwszy właściciel GT 86 w Polsce" is overlaid on the image.

**Pierwszy  
właściciel GT 86  
w Polsce**

**Ma Pan zainteresowania nadające się do pielęgnowania za biurkiem...**

Za biurkiem nie mam na to czasu, gdyż pracuję średnio 12 godzin na dobę. Kieruję Instytutem, w którym 2,5 tys. osób z całej Polski doskonalą i pogłębia swoją wiedzę na studiach podyplomowych. Natomiast w wakacje, lubię wsiąść do samochodu i pojechać do Skandynawii, co jest dla mnie wypoczynkiem i przyjemnością. Tak odpoczywam i dlatego, raz w roku, jeżdżę na 10 dni, podczas których przejeżdżam 10 tys. km. Wstaję rano, jem śniadanie i wsiadam za kierownicę mojej Celiki. Spokojnie jadę do wieczora i mam czas na rozmyślania. Podróżuję sam, dzięki czemu mogę poświęcić się wyłącznie mojej ulubionej geometrii. W skandynawskich krajobrazach widać wszystkie paraboloide, hiperboloide i inne powierzchnie, które były i są tematami moich wykładów z matematyki. Aż prosi się jechać ze studentami i im to pokazać.

**Zatem dla tych dalekich wyjazdów kupił Pan sportowy samochód?**

Uwielbiam siedzieć za kółkiem. To najlepszy sposób na relaks i najskuteczniejszy antydepresant! Bawię się w te sportowe Toyoty. Na kongresy matematyczne wszyscy przylatują samolotami, a ja przyjeżdżam Celiką. Dodatkowo, ja mówię w esperanto, oni po angielsku i tak już pierwszego dnia jestem rozpoznawalnym uczestnikiem kongresów. Poza tym, podczas tych podróży po Europie zwiedzam miasta, w których żyli wybitni matematycy. Szukam ich śladów, miejsc, w których przebywali i cmentarzy gdzie są pochowani. Chłonę atmosferę tych miejsc.

**Kręcą Pana samochody?**

Niespecjalnie. Ja nawet nie rozpoznaję aut, za wyjątkiem Celiki V i VII generacji. W Płocku moje Celiki są zauważalne. Z samochodami jest jak z dziewczynami – są setki wokół, ale wybiera się tylko jedną. I kiedy zobaczyłem Celikę, to wiedziałem, że to jest auto dla mnie. Pierwszą nabyłem w 1993 roku. Był to model V generacji. VI nie podobała mi się i bodaj w 2004 roku kupiłem samochód z VII wersji. Według mnie, są to najładniejsze samochody.

**Domyślał się, że auta są czerwone?**

Nie, starszy jest grafitowy, a nowszy srebrny. Dopiero ten trzeci, który odbiorę w lipcu, będzie czerwony. Zamówiłem ognistą czerwień – kolor dobrej energii, a tapicerka będzie czarna.

**Kiedy zdecydował Pan o kupnie GT 86?**

Gdy kupowałem Celikę VII generacji, wiedziałem, że będę chciał mieć kolejny model. Trzy lata temu usłyszałem, że Toyota szykuje coś nowego. Wtedy, niemal codziennie dzwoniłem do dealera, dopytując o szczegóły. Samochód kupiłem w ciemno, widząc go tylko na zdjęciu.

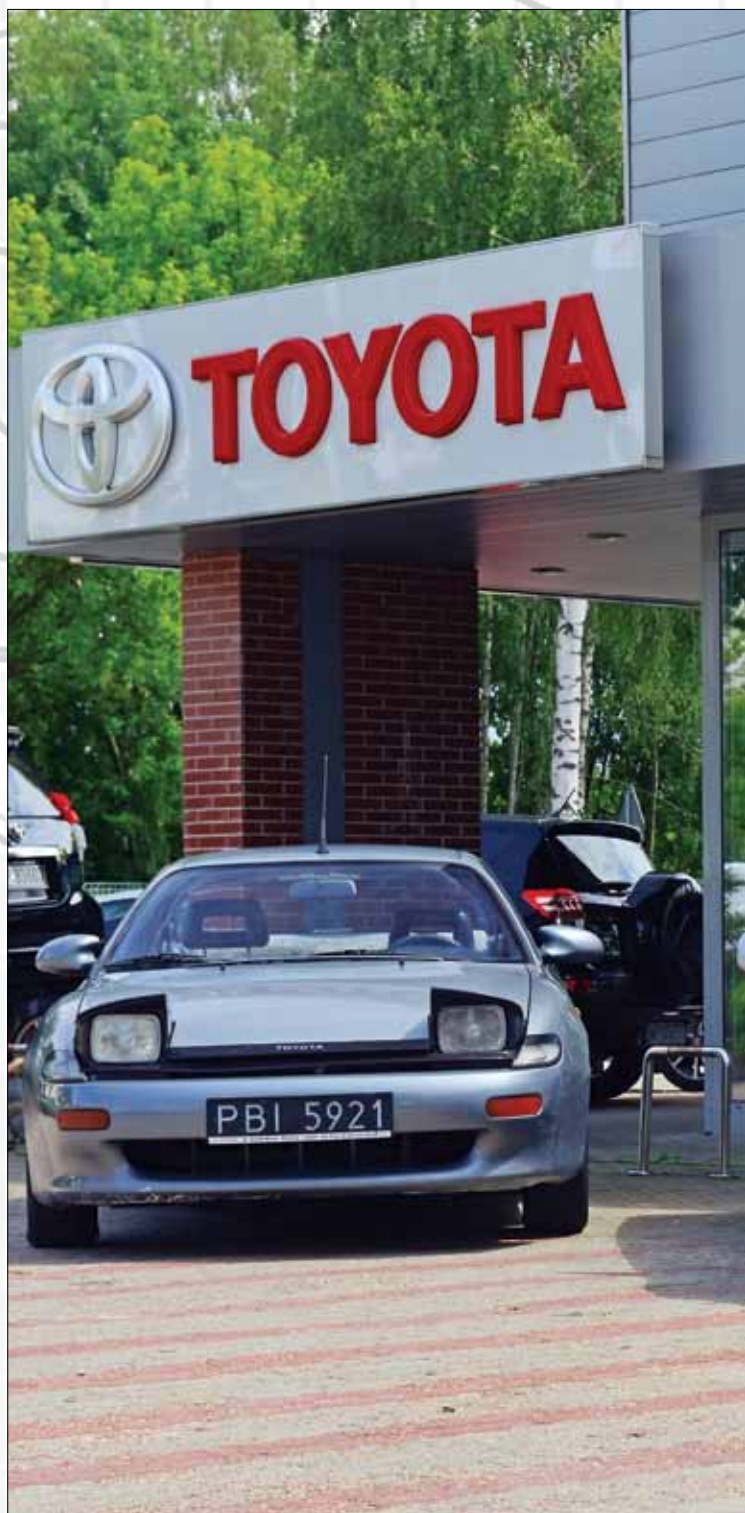
**Stuningował Pan Celiki? Wybór pakietów jest szeroki – od sprzężarek, po różne zawieszania i spojlerzy?**

Ja nie jeżdżę za szybko, chociaż zdarza mi się raz w roku pojechać i zaszaleć „na maksa”, na niemieckich autostra-

dach. W silniki i zawieszania nie wchodzę, a GT 86 zamówiłem z automatem, żeby było coś innego. Jednak wewnątrz, samochód ma bogate wyposażenie: GPS, podłączenie do telefonu, basy.

**Basy?**

Oczywiście! Lubię muzykę i jak mam dobry humor, to studenci słyszą, że wjechałem na teren uczelni. Kiedyś, podczas studiów w Krakowie, otarłem się o wielki świat muzyki w Piwnicy pod Baranami. I trochę mi tak zostało. Ale matematyka idzie w parze z muzyką i jest jej



przyjemniejszą formą. Ja jestem zupełnie zakręcony. Ostatnia Celika ma rejestrację WO Celic. W Finlandii nawet pytano mnie, ile Toyota mi zapłaciła za tą reklamę. Już mam pomysł na rejestrację nowego nabytku – wymarzyłem sobie WO GT 86.

**W takim razie musi Pan szykować trzecie miejsce garażowe albo sprzedać jedno z aut.**

Celika VII generacji ma cudowną geometrię karoserii – hit, którego nie odpuszczę, jestem w niej zakochany. Starszej też nie sprzedam. Udostępnię komuś czasowo, ale nie

pozbędę się jej. Wie Pan, kiedyś zjeżdżałem z promu łączącego Danię z Niemcami i na poboczu siedziała grupka chłopaków, takich po 8-12 lat. Co samochód, to oni kciuk w dół, jak rzymski cesarz. Ale jak zobaczyli moją Celikę, to wszystkie kciuki były w górę.

**To ile kilometrów przejechał Pan swoimi sportowymi Celikami?**

Przeliczyłem (znowu wychodzi ze mnie matematyk), że Celiką V generacji dojechałem na Księżyc i z powrotem. Z kolei Celiką VII generacji, aż siedem razy objechałem kulę ziemską. Wszystkie wyjazdy były bezawaryjne. ■





PREMIERA **YARIS HYBRID**



# HYBRYDOWY Yaris



ZDJĘCIA TOYOTA

# Mistrz oszczędności

*Do salonów Toyoty w całej Polsce, trafiła już najnowsza odsłona Toyoty Yaris z napędem hybrydowym. To pierwszy na świecie samochód miejski, w którym wykorzystano technologię hybrydową, dzięki której zużycie paliwa w mieście wynosi jedynie 3,1 l / 100 km. Korzyści dla użytkownika jest jednak o wiele więcej...*



PREMIERA **YARIS HYBRID**



Hybrydowa Toyota Yaris, różni się od tradycyjnych wersji tego modelu bardziej atrakcyjną stylizacją nadwozia i wnętrza. Inny jest przód auta, lampy

tylne z technologią LED, a w środku znajdziemy oryginalne wykończenie, z charakterystycznymi dla hybryd Toyoty, błękitnymi barwami. Najciekawsze zmiany są jednak niewidoczne na pierwszy rzut oka, ponieważ kryją się pod maską.

Za sprawne i oszczędne napędzanie nowego Yaris, odpowiada najnowsza generacja hybrydowego układu Toyoty: silnik benzynowy o pojemności 1.5 l i mocy 74 KM, silnik elektryczny o mocy 61 KM, generator, wykorzystywany m.in. do odzyskiwania energii z hamowania oraz standardowo – auto-

matyczna, bezstopniowa skrzynia biegów. Podobnie jak w Priusie, czy Aurisie Hybrid, silnik elektryczny pracuje samodzielnie, tak często, jak jest to możliwe, dzięki czemu kierowca i pasażerowie mogą cieszyć się cichą jazdą i zerowym zużyciem paliwa. Komfort jazdy hybrydowym Yarisem jest nieporównywalnie wyższy, niż w przypadku każdego innego samochodu miejskiego. Yaris Hybrid wyróżnia się najbardziej innowacyjnym źródłem napędu, który nie wymaga od

kierowcy niczego, poza operowaniem pedałem gazu i hamulca. System sam decyduje, jak w danym momencie optymalnie wykorzystać swoje możliwości, płynnie regulując pracę obu silników i bezstopniowej skrzyni biegów. Przyspieszenie następuje gładko i bez szarpnięć, a natychmiast po zmniejszeniu nacisku na pedał gazu, przestaje pracować silnik spalinowy, pozwalając samochodowi na wykorzystanie mocy silnika elektrycznego.





Dzięki nowej konstrukcji napędu, Yaris Hybrid zachowuje pełną funkcjonalność wnętrza i bagażnika, identyczną jak w tradycyjnych wersjach spalinowych modelu. Cały zespół napędowy jest, aż o 20% lżejszy i mniejszy, niż ten znany z hybrydowego modelu Auris. Został on zoptymalizowany pod kątem instalacji w niewielkim nadwoziu, bez ograniczania możliwości napędu ani przestrzeni

kabiny lub bagażnika. Jego główne elementy są mniejsze i lżejsze, a zbiornik paliwa i akumulator umieszczono pod tylną kanapą, dzięki czemu Yaris Hybrid zachowuje przestronne wnętrze modelu, z tradycyjnym napędem spalinowym i bagażnik o pojemności 286 l. Poza najwyższym komfortem użytkowania, nowy Yaris zachwyci właścicie-

la znikomymi kosztami eksploatacji. Na to składa się kilka czynników. Po pierwsze, rekordowo niskie zużycie paliwa. Dzięki inteligentnemu napędowi, spalanie w cyklu miejskim wynosi jedynie 3.1 l/100 km, co czyni Yaris Hybrid najbardziej ekonomicznym pojazdem w mieście. Żadna, inna tradycyjna konstrukcja spalinowa, nie jest w stanie choćby zbliżyć się do tego wyniku. Przeprowadzając symulację porównania z benzynowym Yarisem 1.33 l, o tej samej mocy i automatycznej skrzyni biegów, okazuje się, że na dystansie 100 tys. km zaoszczędzimy na samym koszcie paliwa ponad 18 tys. zł! O rekordowo niskich kosztach



eksploatacji, decyduje także sama konstrukcja techniczna układu hybrydowego, eliminująca potrzebę serwisowania i ewentualnych napraw podzespołów, których po prostu w Yarisie Hybrid nie ma. Zalicza się do nich: alternator, rozrusznik, pasek rozrządu, filtr DPF, czy tradycyjne sprzęgło. W hybrydowym Yarisie nigdy nie będziemy musieli naprawiać tych części. Właśnie w tym, manifestuje się doskonałość systemu hybrydowego – z jednej strony, jest najbardziej zaawansowanym technologicznie napędem w motoryzacji, a z drugiej, prostota jego konstrukcji pozwala użytkownikowi zapomnieć o kłopotliwych naprawach. Legendarna jakość Toyoty w najlepszym wydaniu. Również obsługa serwisowa układu hamulcowego, wymaga niemal trzykrotnie rzadszego odwiedzania

serwisu, niż dzieje się to w tradycyjnych konstrukcjach spalinowych. Yaris wykorzystuje do każdego hamowania swój układ hybrydowy, dzięki czemu klocki i tarcze hamulcowe, podobnie jak w Priusie, wymienia się średnio po przebiegu 100 tys. km. Zatem, w hybrydowym Yarisie, nie tylko oszczędzamy paliwo i dbamy o środowisko naturalne, ale także cieszymy się spokojem umysłu o stan techniczny naszego auta. Gwarancja na cały układ hybrydowy wynosi aż 5 lat, a jak wynika z doświadczeń użytkowników większej hybrydy – Priusa, również po tym okresie samochód nie sprawia żadnych problemów w eksploatacji. Nie bez przyczyny samochody hybrydowe Toyoty, od lat wygrywają wszystkie rankingi najbardziej niezawodnych pojazdów, dostępnych na rynku.

Poza niekwestionowanymi zaletami napędu hybrydowego, Yaris zachęca także wyjątkowym wyposażeniem. Już w wersji podstawowej Terra, hybryda oferuje elementy niespotykane w innych autach tej klasy: automatyczną skrzynię biegów, 7 poduszek powietrznych, system stabilizacji toru jazdy VSC i system wspomagający



pokonywanie podjazdów oraz bardzo atrakcyjne stylistycznie, światła do jazdy dziennej typu LED, czy bardzo wygodną w obsłudze, automatyczną klimatyzację dwustrefową. W wersjach Sol i Dynamic znajdziemy także elementy, takie jak: system multimedialny Toyota Touch z kamerą cofania, 16-sto calowe felgi aluminiowe, zestaw Bluetooth, chłodzony schowek i panoramiczny, szklany dach. Taki sam zestaw, jak we flagowej limuzynie Toyoty – Avensisie... Cena Yaris Hybrid na poziomie 65 tys. zł, jest także najniższą kwotą, za jaką możemy cieszyć się zaletami technologii hybrydowej. Co więcej, każdego dnia, Yaris Hybrid odwdzięczy się wyjątkowym komfortem jazdy i najniższym kosztem eksploatacji. Warto więc odwiedzić najbliższego dealera Toyoty. ■



# Poznaj hybrydy



Strona główna pokazuje hybrydowego Yaris w pełnej krasie. Jednak sednem jest użytkowe oblicze tego auta – małe spalanie (3,1 l/100 km w mieście), niskie koszty użytkowania i wyjątkowo cicha praca silnika.



Oszczędność to drugie imię hybryd. Jednak traktowanie ich tylko poprzez tematykę niskiego zużycia paliwa jest mylące. To zaledwie jeden z aspektów. Do niego dochodzą dalsze – dłuższe przebiegi między wymianami hamulców, brak elementów mogących się popsuć (sprzęgła, filtra DPF, alternatora, rozrusznika). Szczegóły odnajdziemy w tej zakładce.



Wysoka jakość wykonania jest znakiem rozpoznawczym hybryd. Produkowane od ponad 15 lat, w ścisłym reżimie technologicznym, podnoszą poprzeczkę innym konstrukcjom. Przykład – flagowy Prius, dwukrotnie już wygrał niemiecki ranking niezawodności TÜV, w generalnej kategorii aut 2 i 3-letnich (pod uwagę były brane auta z wszystkich klas wielkościowych).



Tak prosto i zwyczajnie nazywa się nowa strona, poświęcona technologii hybrydowej. Jeśli chcesz się dowiedzieć jak działa hybryda, w jaki sposób trzeba ją obsługiwać i co daje codzienne jeżdżenie Priusem, Aurisem HSD czy najnowszym, hybrydowym Yarisem, musisz ją koniecznie odwiedzić. Obecnie, gwiazdą jest wspomniany już wcześniej Yaris. Jednak wszystko zaczęło się od Priusa, już w 1997 roku. Hybrydy Toyoty są seryjnie produkowane od ponad 15 lat. A przy okazji – kiedy wejdziesz na „poznajhybrydy.pl”, koniecznie odwiedź zakładkę z konkursem. Warto sprawdzić się jako kierowca za sterem hybrydy. Dla uczestnika z najlepszym czasem i najmniejszym zużyciem paliwa czeka nowiutki Yaris!



Jak działa hybryda? Tu znajdziesz informacje na ten temat. A wszystko to podane w zwięzłej i przystępnej formie. Dodatkowe filmy pozwalają zrozumieć niuanse techniczne. Jednym słowem – prościej wytłumaczyć się tego nie da.

**DOWIEDZ SIĘ, JAK DZIAŁA NAJNOWOCZEŚNIEJSZA NA ŚWIECIE TECHNOLOGIA**

3,1 l/100 km

WODNIĄCZKA TECHNICZNE HYBRID SYNERGY DRIVE ZASTROJONE W NOWE J HYBRYDOWE I TOYOTA YARIS PODAJĄ JĄ DO CZERWONIEJ KATEGORII ZDROWO-ŻYWIENIOWEJ.

- 1) Właściwy układ napędowy i 8.8 litra benzyny na 100 km – to nie jest zwykła kombinacja, to jest prawdziwa synergia. Dzięki temu Yaris Hybrid osiąga rekordowe osiągnięcia w kategorii samochodów hybrydowych. To jest prawdziwa synergia. Dzięki temu Yaris Hybrid osiąga rekordowe osiągnięcia w kategorii samochodów hybrydowych. To jest prawdziwa synergia.
- 2) Dzięki tej technologii Yaris Hybrid osiąga rekordowe osiągnięcia w kategorii samochodów hybrydowych. To jest prawdziwa synergia. Dzięki temu Yaris Hybrid osiąga rekordowe osiągnięcia w kategorii samochodów hybrydowych. To jest prawdziwa synergia.

Tępo nie pozwolił sobie na kompromisy i wyjątkowość

**WNIĘTRZE, W KTÓRYM OD RAZU POCZUJESZ SIĘ JAK W DOMU**

3,1 l/100 km

OD SIŁOWNI W NOWEJ HYBRYDOWEJ TOYOTE YARISIE CZUJĘ...

Jeżeli chcesz poczuć jak to jest, to musisz zobaczyć Yaris Hybrid. To jest prawdziwa synergia. Dzięki temu Yaris Hybrid osiąga rekordowe osiągnięcia w kategorii samochodów hybrydowych. To jest prawdziwa synergia.

Jadąc hybrydową Toyotą często mamy do czynienia z... ciszą. To efekt pracy systemu, preferującego silnik elektryczny nad benzynowym. Dodatkowo, mamy w standardzie tych aut, automatyczne skrzynie biegów i klimatyzację. Komfort z najwyższej półki dostępny nawet w miejskim Yarisie.

**KALKULATOR**

SPRAWDŹ, ILE ODCZUJESZ NA PALIWIE, KUPUJĄC NOWĄ HYBRYDOWĄ PENTETĘ YARIS, KÓRA W PRZECIEGNIENIA 3,1 l/100 km

Porównaj cenę paliwa w Yarisie Hybrid i w samochodzie benzynowym. Yaris Hybrid osiąga rekordowe osiągnięcia w kategorii samochodów hybrydowych. To jest prawdziwa synergia.

WYKONAJ AKTUALIZACJĘ PALIWA	WYKONAJ AKTUALIZACJĘ PALIWA
5.9 zł	5.9 zł
100 000 km	100 000 km
3,1 l/100 km 18 290 zł	7,3 l/100 km 43 070 zł

Prawdziwa gratka dla lubiących zestawienia. Kalkulator pozwoli policzyć nam realny zysk na danym dystansie, wynikający z założonego zużycia paliwa. Jako rywala, możemy wybrać jeden z wielu pojazdów konkurencji. System dodatkowo uwzględnia bieżące ceny paliw (benzyny i oleju napędowego). Ta zabawa pozwoli nam sprawdzić wymierne korzyści, wynikające z użytkowania hybrydy.



FLOTA **HYBRYDY**



ZDJĘCIA TOYOTA

# Prius dla floty

*Janssen stawia na Priusy. Właśnie wymienił kilkadziesiąt klasycznych aut służbowych na te hybrydy. To jasny sygnał – Janssen wybrał technologię przyszłości, co jest odważnym krokiem. W Polsce, państwo nadal nie myśli o wspieraniu nowych technologii. W innych krajach UE możemy liczyć na dotacje, czy np. zwolnienia z części opłat podatku VAT. U nas zwolennicy hybryd są pozostawieni samym sobie.*

**N**a szczęście, te innowacyjne auta potrafią obronić się same. Ich siła tkwi w niskich kosztach użytkowania. Małe spalanie, korzystne ubezpieczenie, legendarna niezawodność, gwarantująca brak dodatkowych wydatków – to tylko część elementów wpływających na opłacalną ratę miesięcznego kosztu. Dlatego, naszym zdaniem,

Janssen jest nie tylko firmą innowacyjną i odważną, ale też ludzie odpowiedzialni w niej za finanse, doskonale potrafią korzystać z kalkulatorów.

Zresztą Priusy to nie tylko techniczna elita wśród samochodów. Dzięki bogatemu wyposażeniu, automatycznej skrzyni biegów i możliwości jazdy z użyciem wyłącznie silnika elektrycznego, zapewniają kierowcy wysoki komfort. To także świetnie wpisuje się w politykę socjalną Janssena, który stara się stworzyć jak najlepsze warunki pracy swoim pracownikom, dbając również o ogół społeczeństwa poprzez redukcję emisji CO<sub>2</sub> i ochronę środowiska. Czy wprowadzenie Priusów do floty w Janssenie jest początkiem nowego trendu? Naszym zdaniem tak. Właśnie zadebiutował nowy Yaris hybrydowy, który oprócz niskich kosztów użytkowania, zachwyca również bardzo dobrą ceną (65 100 zł – pierwsza tak tania hybryda w Polsce). To z pewnością zwróci uwagę fleet managerów. Proces ten, będzie trwać jeszcze jakiś czas. Jednego jesteśmy pewni, od hybryd nie ma odwrotu. Ekonomiczne

użytkowanie, sprawdzona i niezawodna technologia – te aspekty stawiają je na szczycie „moto ewolucji”. Wyjście z niszy i uzyskanie przewagi na rynku motoryzacyjnym to tylko kwestia czasu. ■

#### JANSSEN – W ZGODZIE Z NATURĄ

Wizja stałego rozwoju firmy Janssen, partnera polskiej medycyny, skupia się między innymi wokół produktu, ludzi oraz planety. Mierzą i poprawiają osiągnięcia, stosując najlepsze, dostępne technologie. Od wczesnych etapów rozwoju ich specjaliści oceniają wpływ produktów i samego procesu produkcyjnego na środowisko naturalne. Kierują się ekologicznym podejściem we wszystkich działaniach. Szeroko zakrojone programy redukcji emisji zanieczyszczeń i CO<sub>2</sub>, a także zwiększania wykorzystania zielonej energii są wprowadzane we wszystkich firmach Johnson&Johnson, której Janssen jest częścią. Sama korporacja została wpisana na listę „World Wildlife Fund Climate Saver”.

#### PRIUS DLA FLOT

Prius, jako auto flotowe gwarantuje niskie koszty użytkowania i legendarną bezawaryjność:

- średnie zużycie paliwa wynosi zaledwie 3,9 l/100 km w cyklu mieszanym.
- wydłużenie okresu wymiany klocków hamulcowych do 100 tys. km (hamowanie wspomaga w 60% system hybrydowy).
- brak elementów z tradycyjnych silników (alternatora, rozrusznika, paska klinowego, filtrów DPF, sprzęgła), brak ryzyka awarii i kosztów dodatkowych napraw.
- silnik benzynowy w Toyocie Prius pracuje w tzw. cyklu Atkinsona, przez co jest o ok. 30% mniej obciążony niż silniki tradycyjne
- stawka ubezpieczenia to obecnie najniższa oferta Toyoty na rynku polskim.

Dzięki tym zaletom Prius dwukrotnie wygrał ranking niezawodności niemieckiego TÜV w kategorii wiekowej aut 1-3 letnich.



Włodzimierz Kubiak, Area Managing Director NEN Janssen (z prawej) i Jacek Pawlak, Prezydent Toyota Motor Poland



Robert Mularczyk, PR Manager Toyota Motor Poland



PRZED PREMIERĄ **PRIUS PLUG-IN**

# Prius





# na wtyczkę

Jeszcze w tym roku, do naszej oferty trafi technologiczny majstersztyk. Prius Plug In, czyli pierwsza hybrydowa Toyota z możliwością ładowania baterii z gniazdka elektrycznego. Jazda bez hałasu i zużycia paliwa? To jest teraz możliwe!

**P**od maską Priusa Plug In, będzie pracował system hybrydowy, znany z dotychczasowego modelu: silnik benzynowy o pojemności 1.8 l, połączony z silnikiem elektrycznym o mocy 80 KM i automatyczną skrzynią biegów. Dzięki nowej technologii baterii, teraz będzie je można doładowywać z sieci elektrycznej, przez co na samym tylko prądzie, samochód przejedzie 26 km. Co to oznacza w praktyce? Dla większości osób, bezszelestną jazdę przy zerowym zużyciu paliwa. Aż 90% z nas, jeżdżąc codziennie do pracy, pokonuje średnio dystans poniżej 20 km. Jeśli więc naładujemy samochód w domu (zajmuje to tylko 90 minut i zużywa niewiele energii), a następnie w miejscu pracy, to przez cały okres eksploatacji samochodu,

możemy w ogóle nie wykorzystywać silnika spalinowego. Jeśli jednak planujemy dłuższy wyjazd, np. na wakacje, Prius Plug In będzie pracował tak, jak każdy inny samochód hybrydowy Toyoty, wykorzystując pracę, zarówno silnika elektrycznego, jak i spalinowego. Nawet w tym trybie, zużycie paliwa jest rekordowo niskie i wynosi mniej niż 4 l / 100 km. Najnowsze osiągnięcie inżynierów Toyoty, łączy zalety samochodu elektrycznego z pojazdem hybrydowym. Koszty eksploatacji Priusa Plug In są znacznie niższe niż jakiegokolwiek innego auta spalinowego. Biorąc pod uwagę przestronność i komfort podróży Priusem, okazuje się, że nie ma dla niego konkurencji. Kto raz doświadczył jazdy samochodem hybrydowym, ten nie chce już wracać do tradycyjnych konstrukcji spalinowych. ■





W NASZEJ OFERCIE **SPRINT**



ZDJĘCIA ISTOCKPHOTO

*Samochody Toyoty od lat  
znane są ze swojego  
bogatego wyposażenia.  
Skórzana tapicerka,  
szklany dach,  
system multimedialny  
z nawigacją satelitarną,  
czy bezkluczkowe  
otwieranie i uruchamianie  
samochodu,  
to elementy, które znajdziemy  
w wielu Toyotach  
poruszających się  
po polskich drogach.*

## **SPRINT**»»

# Nowe wersje wyposażenia w niższych cenach

**W** naszej ofercie, niezmiennie obecne są najlepiej wyposażone auta, w swoich segmentach. W tym roku postanowiliśmy jednak uzupełnić gamę o specjalną linię wyposażeniową - Sprint, którą objęliśmy modele: Aygo, Yaris, Auris, Verso i RAV4. Wszystkie wersje Sprint, wyróżniają się specjalnymi oznaczeniami nadwozia i wnętrza oraz objęte są promocyjnymi warunkami ubezpieczenia,

o wartości 3.6% ceny auta. Posiadają również specyfikację, dobraną optymalnie do Państwa oczekiwań. Dzięki temu, w przypadku modeli Sprint, wyposażenie zostało wzbogacone w stosunku do poprzednich wersji, a jednocześnie obniżono cenę. Np. model RAV4 jest tańszy aż o 12 200 zł! Lato jest więc idealnym momentem na zakup optymalnie wyposażonej Toyoty, za najlepszą cenę. Zapraszamy do przetestowania samochodów z serii Sprint w salonach Toyoty. ■



**4 500 ZŁ  
TANIEJ**  
+ KLIMATYZACJA  
I RADIO CD

### AYGO SPRINT

Do dotychczasowego wyposażenia w wersji Terra, dodana została klimatyzacja manualna oraz radio z odtwarzaczem CD. W wersji trzydrzwiowej, Aygo Sprint kosztuje 33 400 zł, czyli aż o 4 500 zł mniej, niż porównywalna wersja Luna. Jednocześnie, Aygo Sprint objęte jest promocją ubezpieczenia OC i AC w cenie 3,6% wartości samochodu.

### YARIS SPRINT

Wyposażenie wersji Sprint, bazuje na dotychczasowej wersji Luna. Obecnie ceny zostały obniżone aż o 2 800 zł, dzięki czemu Yaris 70 z klimatyzacją manualną, radiem z CD oraz skórzaną kierownicą, kosztuje jedynie 43 900 zł w wersji trzydrzwiowej i 45 900 zł, w wersji pięciodrzwiowej.



**KORZYŚĆ  
2800 ZŁ**

**KORZYŚĆ  
PONAD 10%**



### AURIS SPRINT

Sprint w Aurisie obejmuje zupełnie nowe wyposażenie, złożone m.in. z klimatyzacji manualnej, 16-calowych felg aluminiowych, świateł przeciwmgielnych, skórzanego kierownicy, lakierowanych elementów zewnętrznych, czy systemu audio z 6 głośnikami i złączem USB. Podobnie jak w przypadku Yarisa, w wersji Sprint, bogatsze wyposażenie łączy się z atrakcyjną ceną, niższą nawet o 4 700 zł od dotychczasowej ceny wersji Terra. Auris Sprint z nadwoziem pięciodrzwiowym i silnikiem benzynowym 1.33l Valvematic, kosztuje obecnie 56 900 zł, a z silnikiem 1.6l Valvematic, o mocy 132 KM – 61 900 zł.

**OD 69 900  
ZŁ**



### VERSO SPRINT

Wersja Sprint w modelu Verso jest dostępna z silnikiem benzynowym 1.6l Valvematic, o mocy 132 KM oraz bazuje na wyposażeniu wersji Luna (klimatyzacja, 7 poduszek powietrznych, system stabilizacji toru jazdy VSC, kierownica wielofunkcyjna, system audio z łącznością USB itp.). W stosunku do niej, wyposażenie Verso Sprint obejmuje dodatkowo skórzane wykończenie kierownicy i drążka zmiany biegów. Cena samochodu została obniżona o 4 000 zł, do poziomu 69 990 zł (dotychczasowa cena wariantu 1.6l Luna: 73 990 zł).

**PONAD  
12 000 ZŁ  
TANIEJ**



### RAV4 SPRINT

Wyjątkowy poziom korzyści czeka w terenowym modelu RAV4. Samochód wyposażony został m.in. w klimatyzację manualną, system audio, system stabilizacji toru jazdy VSC, elektrycznie sterowane szyby i lusterka, skórzaną kierownicę i dźwignię zmiany biegów. Z dynamicznym silnikiem Valvematic, o mocy 158 KM, kosztuje teraz jedynie 83 900 zł, wobec dotychczasowych 96 100 zł (wersja Luna). Po wprowadzeniu dodatkowego wyposażenia i obniżce ceny, atrakcyjność oferty RAV4 Sprint wzrosła aż o 13%.

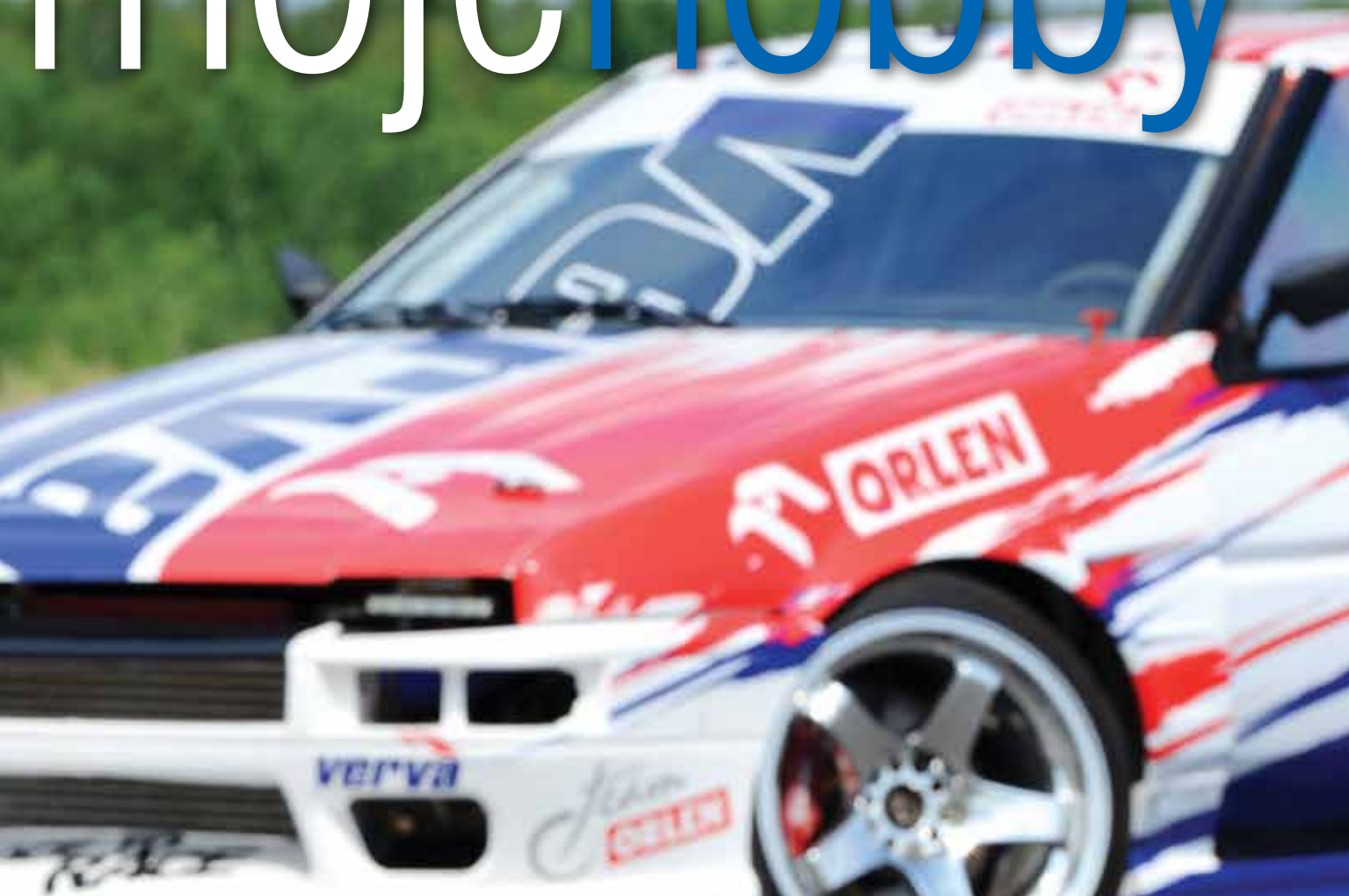


WYWIAD **JAKUB PRZYGOŃSKI**

# Drifting



# moje hobby



Rocznik 1985. Od trzynastego roku życia jeździ na motocyklu. Trenował pływanie w Polonii Warszawa, ale w 1998 roku, po pierwszym starcie w biegu motocrossowym w Gdańsku, skoncentrował się na karierze motocyklowej. W 2002 roku został powołany do kadry narodowej na mistrzostwa świata w rajdach Enduro. W 2007 roku wystartował w barwach Orlen Team, w mistrzostwach świata Cross-Country w Dubaju, gdzie zajął 17. miejsce. W kolejnych latach wywalczył tytuł Wicemistrza Świata. W 2009 roku zadebiutował w Rajdzie Dakar, zajmując jedenaste miejsce w klasyfikacji motocyklistów. W następnym roku poprawił lokatę na ósmą. Wtedy też rozpoczął starty w Driftingowych Mistrzostwach Polski. Sezon 2011 ukończył na 11 pozycji, w tym roku zwyciężył w I rundzie Driftingowych Mistrzostw Polski w Płocku.

**Jakub Przygoński**, rajdowiec, Mistrz Polski w rajdach enduro, Wice-Mistrz Świata w rajdach terenowych 2009-2011, opowiada o swoich motoryzacyjnych pasjach.

**Od ilu lat uprawia Pan drifting, czyli samochodową jazdę poślizgami?**

Od dziewięciu. Zaczęło się na wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej, gdzie studiowałem. Kolega namówił mnie, żebym zobaczył jak to jest jeździć bokami. Wpakował mnie do Celiki Supry i spodobało mi się. Poszukałem najtańszego modelu tylnonapędowego i wybrałem BMW E30. Trenując, zaliczałem po nocy różne rondo – najlepiej było pod właśnie budowanym Centrum Handlowym Arkadia w Warszawie, gdzie były zamknięte dla ruchu aż dwa. Teraz mamy tory a samochody są zbyt szybkie, aby trenować na drogach publicznych.

**Jeździ Pan motocyklem od trzynastego roku życia. Czy te doświadczenia przydają się w driftingu?**

Do prowadzenia obu pojazdów stosuje się podobne zasady. Wiedziałem zatem, kiedy np. dodać gazu, żeby szybciej wyjść z zakrętu. Motocykl pomógł mi opanować jazdę samochodem.

**Czy drifting to nowe hobby, czy też sport, który zastąpi rajdy?**

Z rajdów, w żadnym wypadku się nie wycofuję. Codziennie trenuję 2 godziny na motocyklu. Drifting to hobby, przygoda, wakacje i odskocznia. Mam czas na nią tylko poza rajdowym sezonem – dlatego startuję jedynie w pięciu eliminacjach Mistrzostw Polski. Od września koncentruję się na przygotowaniach do Rajdu Dakar.

**Ale włączając rozrusznik w driftowej Corolli, czuje Pan dreszczyk emocji?**

Tak, to jest przyjemność, a podczas wyścigów to także potężna dawka adrenaliny, bo mamy 5 zakrętów i 15 sekund, aby wykazać wyższość nad konkurentem. Wystarczy drobny błąd – za późne zdjęcie nogi z gazu lub źle dobrany kąt skrętu kół, aby drugi zawodnik mi uciekł. Ponieważ jedziemy na krótkim dystansie, błędu nie ma kiedy nadrobić.

**A gdzie Pan lepiej się czuje: na motocyklu, czy w samochodzie?**

To są zupełnie dwie różne rzeczy. Motocyklista poddany jest zupełnie innym obciążeniom, nawet psychicznym – jeżeli coś się stanie na motocyklu, jakaś wywrotka, to boli. W aucie czuję się bezpiecznie, nie mam stresu. Jeżeli uderzę w bandę, najwyżej pognie się blacha.

**Czy latem, gdy ma Pan trochę wolnego, woli Pan jeździć motocyklem, czy samochodem?**

Motocyklem nie jeżdżę po drogach publicznych. Nie mam zaufania do kierowców. Autem jeżdżę, bo muszę, ale boję



## DRIFTING

To jazda bokiem, która polega na pokonaniu sekwencji zakrętów w kontrolowanym poślizgu – wyjaśnia Polska Federacja Driftingu. Ta najmłodsza dyscyplina sportów samochodowych, zwana jest sportem uśmiechniętych kierowców, bo jazda bokiem sprawia im frajdę. Zawodnicy startują parami i w ciągu ok. minuty przejeżdżają tor. W eliminacjach samochody jadą pojedynczo i zadaniem kierowcy jest pokonanie zakrętów jadąc jak najbliżej słupków.



się, ponieważ czasami jest nieprzyjemnie.

### Wspomniał Pan, że teraz samochody driftowe są szybkie. Przy jakich prędkościach ustawia Pan auto bokiem?

To zależy od toru. Poznań i Kielce to najszybsze tory w Polsce. W Poznaniu jeździ się z pełną mocą, aż dym kłębi się spod kół i dochodzi do lusterek bocznych, choć jadę 120 km/h. W Kielcach jest szybko i strasznie – przy 160 km/h ustawiam auto bokiem i wchodzę w zakręt przy wysokiej, na półtora metra, barierze. Auta wszystkich zawodników mają porysowane o nią lewe narożniki tylnych zderzaków. Jeżeli któryś wjedzie ciut za szybko, ma rozbitą lampę. Pozostałe tory, takie jak: Karpacz, Sopot, Płock, to tory uliczne lub kartingowe, więc są wolniejsze. Tam jeździmy do 100-120 km/h.



### Proszę dodać, że jeździecie we dwóch i to tak blisko, że czasem koła jednego zostawiają czarne ślady na boku drugiego auta.

Podczas wyścigu jeden zawodnik prowadzi, drugi ma atakować i być jak najbliżej. Potem następuje drugi przejazd i kolejność jest odwrócona. Przy takim regulaminie publiczność widzi kto lepiej, płynniej przejeżdża tor. Ponieważ jeździ się parami, konkurencja nie jest na czas, choć wygrywa szybszy.

### Woli Pan gonić, czy jechać na przódzie?

Łatwiej jest atakować, ale nie wolno przeszkadzać. Najgorzej jechać za wolnym zawodnikiem, na słabym samochodzie. On powoli wychodzi z zakrętu i jemu łatwiej utrzymać drift. Choć mam mocniejsze auto, muszę utrzymać się w jego linii. Zawodnicy powinni być dobrze zgrani, bo tory wymagają, co zakręt, zmiany kierunku poślizgu i to również musi być zsynchronizowane. Także eliminacje są ciekawe, bo wtedy jeździe się pojedynczo i przy rozstawionych na trasie punktach pomiarowych trzeba przejeżdżać jak najbliżej,

nie więcej niż metr. To wymaga dużej precyzji i skupienia.

### Nie boi się Pan, że na jakimś zakręcie nie wyrobi się i wyleci z drogi?

Nie, bo jestem profesjonalistą. Wypadek może spowodować pęknięta opona lub jakaś awaria samochodu, ale i z tego bym się wybronił, i nie wypadł z trasy.

### Jakie tory najbardziej Pan lubi?

Bardzo spodobał mi się Karpacz z powodu ciekawej trasy. Rok temu, rozegrano pierwsze wyścigi w tym mieście i była bardzo dobra atmosfera. Jedzie się między barierami, za którymi stoi około dwudziestu tysięcy kibiców. Dwa lata temu byliśmy na zawodach driftingowych w Mińsku i tam też kibice byli bardzo sympatyczni. Wszyscy zawodnicy otrzymywali brawa, a widzowie nie rozeszli się, zanim przebiegu nie ukończył ostatni zawodnik.

### Jak drifting przeżywają opony?

Na zawody bierzemy 30 opon, z tego 10 to slicki. Te opony pozwalają



na szybszą, o 10-15 km/h, jazdę niż gumy z bieżnikiem. Po dwóch dniach większość opon nadaje się do wyrzucenia.

**To robi Pan mnóstwo dymu, którym przesiąka. Rodzina nie chce Pana wyrzucić z domu z tego powodu?**

Nie, nawet dziewczyna się przyzwyczaiła.

**Drifting w Polsce jest mało znany. Jak polscy zawodnicy prezentują się na tle Europy?**

Ponieważ jeździmy głównie na krętych, wymagających opanowania techniki torach, nasi zawodnicy reprezentują dobry poziom. Czołowa dwudziestka może rywalizować z każdym w Europie. W Polsce jest nawet więcej dobrych zawodników niż w Niemczech lub Włoszech. Drifting jest popularny w Japonii, gdzie stworzono regulaminy, w USA (tam są największe nagrody) i w Wielkiej Brytanii. Dobry poziom był także w Mińsku. Było sporo zawodników, nie tylko z Białorusi, ale i Rosji, Łotwy, Ukrainy. Mieli też inne auta od polskich sportowców. Tam królują Lexusy i Toyoty Supry.

**Wspomniał Pan Japonię. Jeździ Pan Toyotą Corolla AE 86, od której zaczęli japońscy zawodnicy. Skąd taki wybór auta? Czy to sentyment?**

Nie, choć decyzja była przemyślana. Auto ma prostą budowę, jest lekkie i dobrze wyważone a do tego niezawodne. Kupiłem już przebudowane, ale mój mechanik, Mestwin Król, dodatkowo je przerobił. Corolla została poszerzona po 10 cm z każdej strony, dobraliśmy odpowiednią geometrię zawieszenia, stąd tak nietypowo ustawione koła przednie. Corolla ma 4-cylindrowy, turbodoładowany silnik podobny do stosowanego ,np. w modelu Toyota MR2, o mocy 450 KM i potrzebuje 4 sekundy, aby rozpędzić się do 100 km/h.

**Ma Pan tylnonapędowy samochód, ale żeby postawić go bokiem, czasami używa Pan hamulca ręcznego. Dlaczego?**

Nie zawsze można używać gazu, czyli wejść w ślizg z tzw. ryby. Np., gdy

muszę zwolnić, ale jednocześnie jechać w poślizgu, zaciągam ręczny. Pozwala on także ustawić auto w osi jezdni – zaciągnięcie odsuwa przód od bariery, dodanie gazu przysuwa. Drifting, podobnie jak każda inna dyscyplina sportowa, ma swoją specyfikę. Moją Corollę dałem włoskiemu koledze, rajdowcowi, i właśnie z braku opanowania właściwych zachowań miał kłopoty z uzyskaniem driftu – płuzył przodem lub wpadał w niekontrolowany poślizg.

**Podczas jazdy bokiem z prędkością 100 km/h, po zakrętach, ma Pan raczej mało czasu na reakcję?**

Dlatego wrzucam trzeci bieg i jadę na nim cały wyścig. Zajmuję się tylko kierownicą, ręcznym i oczywiście gazem. Gdy zmieniam kierunek poślizgu, puszczam kierownicę, która sama centruje się i robi to szybciej, niżbym ją obracał. Cały sekret jazdy bokiem, to wiedzieć, kiedy kierownicę złapać. Trzeba też uważać, bo kierownica kręci się tak szybko, że może wybić palec nieostrożnie włożony między szprychy.

**Samochód ma wspomagaie kierownicy?**

Nie, bo jest lekki i krótki. Natomiast koledzy, którzy mają dłuższe samochody, posiadają wspomaganie, bo ono pomaga szybciej krecić kierownicą i przewyciężać opór tarcia szerokich opon. Z tyłu, opony mojej Corolli mają szerokość 25,5 cm. To szeroki, gumowy klocek, który zapewnia przyczepność, gdy tylko przestają dodawać gazu.

**Czy lubi się Pan ślizgać także na śniegu?**

Marzę o tym, żeby jakimś czteronapędowym samochodem pojeździć bokami po lodzie lub śniegu. Problem polega na tym, że zimą mam sezon rajdowy i nie ma mnie w kraju.

**Corolla nie nadaje się, bo nie ma ogrzewania?**

Nie – jest zbyt mocna. ■

Rozmawiał **ROBERT PRZYBYLSKI**



**GT 86**

Takim autem już w niedalekiej przyszłości będzie jeździć Kuba. Wymogi profesjonalnych zawodów wymuszą oczywiście szereg zmian – m.in. w charakterystyce zawieszenia i mocy maksymalnej silnika, ale naturalna zdolność tego auta do wyważonego balansu i niewymuszonej nadsterowności gwarantują świetny efekt końcowy. Czy ten duet osiągnie sukces? – wszystko w rękach kierowcy.







### **TOYOTA COROLLA AE 86**

Silnik: 4 cylindry, 16 zaworów, 2 litry, turbodoładowany, 450 KM

Przyspieszenie 0-100 km/h: 4,2 s

Masa: 1040 kg



# Zjedź ze spalaniem i wygraj Nową Hybrydową Toyotę Yaris

Konkurs!



## Nagroda główna – Nowa Hybrydowa Toyota Yaris

Co musisz zrobić, żeby wygrać Nową Hybrydową Toyotę Yaris:

- wejdź na stronę [www.poznajhybrydy.pl/konkurs](http://www.poznajhybrydy.pl/konkurs),
- odwiedź Dilerę Toyoty,
- wykonaj jazdę testową Nową Hybrydową Toyotę Yaris,
- zostań hybrydowym mistrzem ekonomicznej jazdy.



TOYOTA

3,1 l/100 km  
Przełom  
w motoryzacji!

Weź udział w wielkim wyścigu o hybrydę. Sprawdź swoje umiejętności jazdy Toyotą z napędem hybrydowym i przekonaj się, że spalanie **3,1 l/100 km** w mieście jest naprawdę możliwe.

Pamiętaj, im mniej zużyjesz paliwa, tym bardziej wzrosną Twoje szanse na wygranę **Nowej Hybrydowej Toyoty Yaris**.

Zajrzyj na stronę konkursową i zobacz, że spalanie wciąż spada...  
**nawet poniżej 3,1 l/100 km.**



Today  
Tomorrow  
Toyota



TYLKO W POLSCE **AYGO SPORT**

# Aygo Sport



**0-100 km/h: 8 s**  
**Prędkość maksymalna: 200 km/h**

# Czyli unikat na skalę światową

*W ośrodku technicznym Toyota Motor Poland, powstał w tym roku projekt bezkompromisowy, jedyny w swoim rodzaju. Toyota Aygo Sport, czyli gruntowna modyfikacja najmniejszego modelu w gamie marki. Pierwszym testującym samochód, na torze Poznań, był Ben Collins, legendarny Stig z brytyjskiego programu motoryzacyjnego Top Gear.*



**C**złowiek, który jeździł wszystkimi sportowymi samochodami świata, nie krył uznania dla polskich inżynierów odpowiedzialnych za Aygo Sport. Polskie Aygo Sport nie jest pierwszą, słynną modyfikacją najmniejszej Toyoty. W 2008 roku, brytyjski oddział koncernu zaprezentował światu koncept Aygo Crazy, z silnikiem 1.8 l umieszczonym z tyłu, pochodzącym z nieprodukowanego już modelu MR2. Wówczas powstał jedyny taki egzemplarz na świecie, praktycznie bez możliwości powielenia ze względu na duży koszt modyfikacji (ok. 100 tys. funtów). Polski oddział Toyoty postanowił podążyć drogą wyznaczoną przez Brytyjczyków, przyjmując jednak zasadę racjonalności kosztów i wykorzystania możliwie maksymalnej liczby podzespołów, pochodzących z bieżącej produkcji Toyoty. Projekt Aygo Sport miał zostać ukończony w dniu premiery na polskim rynku nowego Aygo, czyli w marcu tego roku. Tak też się stało.

Decyzja o poddaniu modyfikacjom właśnie Aygo, nie była przypadkowa. Jak mówi Marcin Dziełak, inżynier Toyota Motor Poland, odpowiedzialny za projekt Sport, „Aygo jest doskonałą bazą do przeróbek sportowych. Sam model seryjny jest dość prosty w konstrukcji, ma dobry stosunek rozstawu kół do całkowitej długości pojazdu, dający pewność prowadzenia i stabilność na drodze, a także niesłychaną zwinność. Cechy istotne w codziennym użytkowaniu małego samochodu, w mieście, okazały się podwalinami do stworzenia na tej bazie małego pogromcy ciasnych zakrętów torowych”.

Od początku rozmów na temat projektu sportowego, na bazie modelu Aygo, zespołowi Toyoty przyświecała jedna, podstawowa zasada – wykorzystać jak najwięcej seryjnych części koncernu. Dlatego też model ten, to w połowie Aygo, a w połowie... Yaris. Serce napędu to jednostka benzynowa o pojemności 1.33 l, pochodząca z Yaris. Silnik ten osiąga moc 99KM, jednak dzięki zmianom w oprogramowaniu i sportowym układom: wydechowemu i ssącemu, moc w Aygo Sport wzrosła do 120KM.

Silnik połączony jest z 6-stopniową skrzynią biegów, również pochodzącą z modelu Yaris. Przeniesienie napędu zgodne jest także z tym, stosowanym w Aygo i Yarisie, czyli silnik umieszczony poprzecznie z przodu napędza koła przedniej osi.



TYLKO W POLSCE **AYGO SPORT**

Pojawiły się na niej wahacze i hamulce tarczowe z Yarisą, z tyłu umieszczono także belkę skrętną z tego modelu. Przez co, zamiast bębnow, zastosowano na tylnej osi tarcze hamulcowe (Yaris). Amortyzatory oraz sprężyny dostarczył potentat na rynku akcesoriów do samochodów sportowych – firma KW. Tradycyjny hamulec ręczny został zastąpiony konstrukcją hydrauliczną.

Zmiany pod maską i w zawieszeniu, wymusiły dopasowanie do nowych możliwości auta także nadwozie i wnętrze. Powiększenie o 12 cm rozstawu kół poprawiło przyczepność i stabilność jazdy Aygo oraz wymusiło opracowanie nowego poszycia błotników i przemodelowania zderzaków auta (elementy wykonano z żywicy epoksydowej, na specjalne zamówienie).

We wnętrzu odnajdziemy sportowe fotele z czteropunktowymi pasami bezpieczeństwa OMP, klatkę bezpieczeństwa oraz system gaśniczy. Wszystkie te elementy są zgodne z wymogami samochodów, biorących udział w profesjonalnych próbach sportowych.

Co dały te modyfikacje? Przede wszystkim, Aygo Sport jeździ jak przyklejone do podłoża. Jest także znacznie szybsze niż klasyczny model. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 8 s, a prędkość maksymalna wynosi 200 km/h.

Kierowcy, którzy testowali samochód na torze, bez wyjątku, podkreślają niesamowity poziom adrenaliny, którą wzbudza Aygo Sport. Dobre osiągi, sportowy ryk silnika i wydechu oraz znakomite zachowanie na torze, intuicyjność prowadzenia, pozwalają nie tylko osiągać świetne czasy okrążeń, ale także z łatwością kontrolować wchodzenie i wychodzenie auta z poślizgu. To daje niezapomniane wrażenia z jazdy. Jak powiedział Maciej Ziemek, redaktor naczelny miesięcznika Auto Motor i Sport oraz jeden z dwóch polskich jurorów w konkursie Car of the Year, „120 KM w takim aucie daje więcej radości niż 200 KM w modelu konwencjonalnym”.

Bardzo pozytywną opinię Aygo Sport wystawił także Ben Collins, czyli do niedawna tajemniczy Stig z brytyjskiego programu Top Gear. Ben, jako pierwszy, zasiadł za kierownicą Aygo, powodując niepokój na twarzy inżynierów Toyoty odpowiedzialnych za projekt. Czy wszystko zostało zrobione tak jak należy, a auto przekona do siebie jednego z najbardziej doświadczonych kierowców testowych na świecie? Po kilkunastu okrążeniach Stiga na torze Poznań, wszystko było już jasne. Lakoniczne „well done”, a potem wymiana uwag z głównym inżynierem projektu, Marcinem Dzielakiem, rozwiały wszelkie wątpliwości. Aygo Sport przekona do siebie nawet najbardziej wytrawnego kierowcę.

Sukces projektu Aygo Sport zachęcił polski oddział Toyoty do kontynuacji działań i budowy nowych modeli sportowych. W lecie tego roku, ukończona została renowacja legendarnego modelu Corolla AE 86 z 1985 roku, a po wakacjach ruszą prace nad zupełnie nowym przedsięwzięciem. Dziś Toyota jest jedynym koncernem motoryzacyjnym, który prowadzi w Polsce tego typu unikatowe projekty.

Czy Aygo Sport trafi do produkcji? Tego nigdy nie było w planach, bowiem w założeniu miał powstać jeden pokazowy egzemplarz auta. Projekt wzbudza jednak duże zainteresowanie. Być może, wkrótce Aygo Sport, dotąd biały kruk, doczeka się swoich wiernych kopii. ■





Redakcja Automaniaka TVN Turbo zaprosiła do testowania Aygo Sport na torze Poznań Bena Collinsa, do niedawna legendarnego Stiga z brytyjskiego Top Gear. Po wymianie uwag z Marcinem Dzielakiem, inżynierem odpowiedzialnym za projekt, Ben zasiadł za kierownicą. Komentarz był jednoznaczny: „well done!”





# Radio na miarę

*Tak zaawansowanego radia nie kupicie nigdzie w sklepie car audio. Ale za to znajdziecie je we wszystkich nowych Toyotach, zaczynając od miejskiego Yarisa. Oto Touch&Go, czyli „wszystkomający” zestaw multimedialny do miejskiego samochodu*



6-calowy wyświetlacz integruje wszystkie funkcje systemu, począwszy od radia... przez pełną obsługę telefonu za pomocą Bluetooth



Podobnie jak pisanie SMS-ów na ekranie,



wykonywanie i odbieranie połączeń jest dziecinnie proste.



System pozwala także na obsługę odtwarzaczy MP3,



dwu przywykłyśmy do tego, że szczytem marzeń w miejskich samochodach było radio z odtwarzaczem płyt CD, możliwością korzystania z muzyki MP3, wejściem USB i podłączeniem dla przenośnego sprzętu audio. Dotychczas, by uzyskać coś więcej, trzeba było wybrać się do specjalistycznego sklepu ze sprzętem car audio. Tam znajdowały się bardziej zaawansowane urządzenia. To już jednak historia. W Toyocie Yaris zadebiutował system Touch&Go: pierwszy tak innowacyjny zestaw multimedialny w samochodach miejskich.

Określenie zaawansowany, nie jest na wyrost. Radio wyposażono bowiem w funkcje, dotychczas oferowane tylko w samochodach wyższej klasy. Co ciekawe, zdecydowano się także na możliwość wykorzystania aplikacji internetowych, dzięki którym w samochodzie otwiera nam się nowe okno na świat, świat on-line.

Touch&Go to „wszystkomający” system multimedialny. Przydaje się nie tylko do odtwarzania muzyki z płyt CD, czy z pamięci USB. Dzięki bezprzewodowemu połączeniu

Bluetooth, usłyszymy także muzykę z naszego telefonu. Nie trzeba nawet mieć go pod ręką. Nagrania z naszej komórki możemy wybierać, korzystając z dużego, 6-calowego ekranu ze sterowaniem dotykowym. Na nim zobaczymy również obraz z kamery cofania, mapę z pokładowego systemu nawigacji, z funkcją omijania korków TMC (dostępna bezpłatna wersja) a nawet szczegółowe wskazania z komputera pokładowego. Zapewne teraz sceptycy powiedzą: Na co mi to wszystko? Odpowiedź jest prosta.

Wybierając zwykłe, standardowe radio, z czasem dokupujemy do samochodu to, co jest nam potrzebne. By wygodnie korzystać z telefonu i uniknąć 200 zł mandatu, i 5 punktów karnych, inwestujemy w zestaw głośnomówiący. Następnie dobieramy jeszcze przenośną nawigację GPS którą wzbogacamy systemem omijania korków (o ile to możliwe). Poniekąd słusznie, ale czy nie lepiej od razu mieć wszystko w jednym urządzeniu? I dodatkowo uniknąć kłopotliwego montażu dodatkowych akcesoriów?

W Touch&Go jest świetny zestaw głośnomówiący. Umożliwia wygodny dostęp do książki telefonicznej i klawiatury, by łatwo wybrać właściwy numer. Książkę telefoniczną możemy sprawnie wzbogacić o adresy pocztowe: wystarczy





kliknąć na wybrany, by system nawigacji od razu wyznaczył trasę. Jeśli mamy kompatybilny z systemem telefon (obecnie wybrane modele BlackBerry, HTC i Motoroli), możemy także na ekranie w samochodzie przejrzeć wiadomości SMS a nawet odpowiedzieć na nie. To jeszcze nie wszystko. W menu urządzenia znajdziemy także możliwość połączenia z Internetem poprzez Bluetooth. Wówczas telefon zmienia się w modem, dzięki któremu skorzystamy z funkcjonalności on-line. Czyli...?

Funkcjonalność on-line oznacza mnóstwo możliwości. Na ekranie zobaczymy informacje o cenach paliw na najbliższych stacjach, dostępnych miejscach parkingowych, czy prognozę pogody. Jest także, jakże cenne, wyszukiwanie lokalne Google. Dzięki niemu mamy dostęp do stale aktualizowanej bazy adresów i interesujących miejsc. Na zwykłej mapie nie ma jeszcze nowo otwartej stacji benzynowej? Poprzez wyszukiwanie Google on-line, nawigacja bez

trudu znajdzie kolejną lokalizację, nie tylko w najbliższej okolicy, ale także w całym kraju i poza jego granicami.

Dostęp do Internetu to następne udogodnienie. Teraz, w domowym zaciszu, wybierzemy na komputerze ulubione miejsca na mapie Google, w specjalnym serwisie internetowym [www.my.toyota.eu](http://www.my.toyota.eu). Wszystkie wybrane punkty można potem ściągnąć z Internetu bezpośrednio do systemu. Tym samym, mamy z głowy żmudne przesiadywanie w samochodzie, by wpisać do nawigacji listę ulubionych miejsc. Podobnie można zrobić z planowaniem długiej, wakacyjnej trasy. Wystarczy wybrać miejsca, które planujemy odwiedzić a następnie zapisać je na swoim koncie, na stronie [www.my.toyota.eu](http://www.my.toyota.eu). Zanim ruszymy w trasę, wystarczy dotknąć jedną ikonę na ekranie radia, by wszystkie zapamiętane miejsca zostały pobrane z serwera i zapisane w pamięci zestawu Touch&Go. A potem? Cóż, pozostaje tylko życzyć szerokiej drogi! ■



zawiera pełną nawigację satelitarną z mapami Europy.



Ciekawostką są aplikacje multimedialne – prognoza pogody,



ceny paliw na najbliższych stacjach benzynowych,



czy wyszukiwanie google local search.



SZKOLENIA **AKADEMIA JAZDY**

# Akademia jazdy

TEKST: JERZY SZYMCZOWSKI | ZDJĘCIA: MIKOŁAJ LURBAŃSKI

*Jazda samochodem to przyjemność, obowiązek i... zagrożenie. Udział w wypadku zazwyczaj zmienia nasze życie. Często w nagły i tragiczny sposób. W Akademii Jazdy Toyoty uczymy się sztuki przewidywania. Tylko ta umiejętność zwiększy nasze szanse na przeżycie.*





# B

ezpieczeństwo na drodze, w tym nasze i naszych bliskich, powinno być wartością nadrzędną. Trudno jest to przeliczyć na pieniądze.

Jednym z celów, jakie stawiam, kierując

Akademią Jazdy Toyota, jest prowadzenie takich szkoleń, które powodują zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadku. Skutkują one też wzrostem umiejętności radzenia

sobie, kiedy dochodzi do sytuacji

krytycznej a na działanie mamy kilka sekund.



Ta wiedza i umiejętności mogą nam uratować życie i ochronić zdrowie. Na co dzień nie zastanawiamy się nad tym, że codziennie, w Polsce, ginie na drogach kilkanaście osób, a kilkadziesiąt zostaje rannych. Stawia to nasz kraj na jednym z ostatnich miejsc, w dziedzinie bezpieczeństwa na drogach, w całej UE.

Prowadzone przez nas szkolenia posiadają jeszcze jeden ważny walor. Jest on szczególnie korzystny i istotny dla firm, które mają floty samochodowe.

Koszty związane z utrzymaniem aut flotowych, to często ważna pozycja w budżecie firmy. Uzyskane oszczędności, biorąc pod uwagę efekt skali, mogą być znaczące. Wysokość stawki ubezpieczenia floty jest współczynnikiem szkodowości w danej firmie. Jeden z efektów prowadzonych przez nas zajęć, to zmniejszenie szkodowości, które jest podstawą do obniżenia wysokości stawki przez towarzystwa ubezpieczeniowe.

Jeżeli samochód jest wynajmowany długoterminowo, spowoduje to obniżenie raty miesięcznej za wynajem. Skorzysta na tym firma, która eksploatuje samochody lub ta, która je wynajmuje, ponieważ jej rata miesięczna będzie mogła zostać obniżona, co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności. Ponadto samochód, który miał mniej kolizji, ma wyższą wartość rezydualną, co jest kolejną korzyścią ekonomiczną. Dodatkowo, pojawiają się oszczędno-

ści związane z eksploatacją samochodów. Wynika to ze zmiany stylu jazdy na bardziej defensywny, który powoduje zmniejszenie zużycia paliwa, wydłużenie przebiegu klocków i tarcz hamulcowych oraz innych materiałów eksploatacyjnych. W efekcie, wartość oszczędności przekracza nominalny koszt szkolenia. Warto też wspomnieć o jeszcze jednym aspekcie – zbyt rzadko, z uwagi na koszty, uwzględnianym. Pracownik zatrudniony przez firmę, ma określone cele i zadania, które mają przynieść jego firmie przychody i dochody. Kiedy jest nieobecny, np. z powodu wypadku czy kolizji – nie wykonuje swoich zadań, nie przynosi przychodów a generuje koszty. Przykład: jeżeli w firmie, rocznie jest 300 „szkod”, to tak, jakby jeden pracownik nie wykonywał swoich obowiązków przez trzysta dni roboczych, a jednocześnie firma ponosi wszystkie koszty związane z jego utrzymaniem. W skali roku, te kwoty mogą być niemałe. Są to wydatki, których w części można uniknąć.

Nasza działalność daje Klientom dużo korzyści i satysfakcji. Uczestnicy szkolenia stają się bardziej uważnymi i świadomymi kierowcami. Jest to pożytek dla nich samych, ich bliskich, pracodawców i wszystkich, z którymi spotykają się na drodze.

Co więcej, organizujemy też imprezy motoryzacyjne. Jest to znakomity sposób na spędzenie wolnego czasu, relaks i integrację. ■



SZKOLENIA **HYBRYDY**



ZDJĘCIA MIKOŁAJ LURBAŃSKI

# Rewolucja w mieście...

**.. czyli przełom w segmencie małych aut miejskich, Toyota wprowadza na polski rynek nowego Yaris Hybrid. Akademia Toyoty zorganizowała szkolenie „Nowa Toyota Yaris Hybrid” dla doradców ds. sprzedaży Toyoty. Głównym celem szkolenia było zbudowanie kompetencji hybrydowych: wiedzy o technice hybrydowej (budowy i zasady działania), prezentacji Yaris Hybridowego oraz wprowadzenie nowej procedury jazdy testowej Eko<sup>2</sup> (Ekonomicznej i Ekologicznej). Szkolenie prowadził zespół Akademii Toyoty, przy współpracy z firmą AMS Grzebieluch. Chętnie dzielimy się z Państwem naszym doświadczeniem i wiedzą, na łamach Toyota News.**



# C

## o to jest hybryda?

Najprościej tłumaczy to najnowsza reklama nowej generacji Lexusa GS, pokazuje dwa silne „serca” samochodu, czyli dwa źródła napędu (silnika spalinowego oraz silnika elektrycznego), które po połączeniu dają lepsze osiągi, niż gdyby samochód był napędzany każdym z tych źródeł napędu osobno. Napęd hybrydowy (Hybrid Synergy

Drive®) umożliwia skuteczne odzyskiwanie energii, mianowicie raz wytworzona określona ilość energii może być na nowo wykorzystywana, tak jak energia powstająca jako efekt hamowania. Hybrid Synergy Drive® jest najdoskonalszym z obecnie dostępnych na świecie układów napędowych pod względem najniższej emisji spalin, kosztów utrzymania oraz własności jezdnych. Pozostałe, doceniane zalety napędu hybrydowego to: trwałość,

niezawodność, oszczędność (niższe koszty serwisowania ze względu na brak konieczności wymiany lub naprawy: paska napędu osprzętu, sprzęgła, alternatora i rozrusznika, znacznie wolniejsze zużycie klocków oraz tarcz hamulcowych), rewolucyjnie niskie spalanie, odzyskiwanie energii, którą tracą samochody z konwencjonalnymi napędami oraz, co szczególnie cenią Klienci, komfort i bezpieczeństwo jazdy.



**Historia hybrydy.** Pierwszym samochodem, seryjnie produkowanym, z napędem hybrydowym, była Toyota Prius, która pojawiła się na rynku japońskim w roku 1997. Tylko Toyota ma już 15 lat doświadczeń w rozwoju i produkcji seryjnej samochodów z napędem hybrydowym. Możemy pochwalić się już 4 milionami aut hybrydowych, sprzedanych na świecie. Opatentowana hybryda Toyoty zyskuje coraz więcej entuzjastów, przede wszystkim w Japonii, Stanach Zjednoczonych oraz w Europie.



2,7 l/100km. Możliwe to było dzięki poznaniu trybów pracy napędu hybrydowego (szczególnie trybu ECO), zmiany nawykowego stylu jazdy, czyli dostosowania swoich umiejętności do zaawansowanej techniki w samochodzie.

**Rewolucja w mieście?** Tak! Toyota Yaris Hybrid zużywa podczas jazdy w mieście 3,1 l/100km. Wydaje się to Państwu nierealne? A jednak,

podczas szkolenia, w trakcie jazdy po mieście, z zastosowaną procedurą Eko<sup>2</sup> osiągnęliśmy rezultat

Prowadzący szkolenie: Marcin Pawlicki, instruktor Akademii Toyoty



Prowadzący zajęcia z jazdy Eko<sup>2</sup>: Marcin Grzebieluch z firmy AMS Grzebieluch





**Jazda Eko<sup>2</sup>.** W dziejach Akademii Toyoty, szkolenie z nowego modelu Yaris Hybrid, było pierwszym z nową procedurą jazdy testowej oraz praktyczną prezentacją jazdy Eko<sup>2</sup> – jak prowadzić samochód z napędem hybrydowym aby optymalizować osiągi. Wytłumaczyliśmy uczestnikom tryby pracy układu hybrydowego, które możemy obserwować na zestawie wskaźników:

**CHG** – ładowanie akumulatora podczas hamowania i zwalniania,

**ECO** – jazda najbardziej optymalna, wykorzystująca napęd hybrydowy:

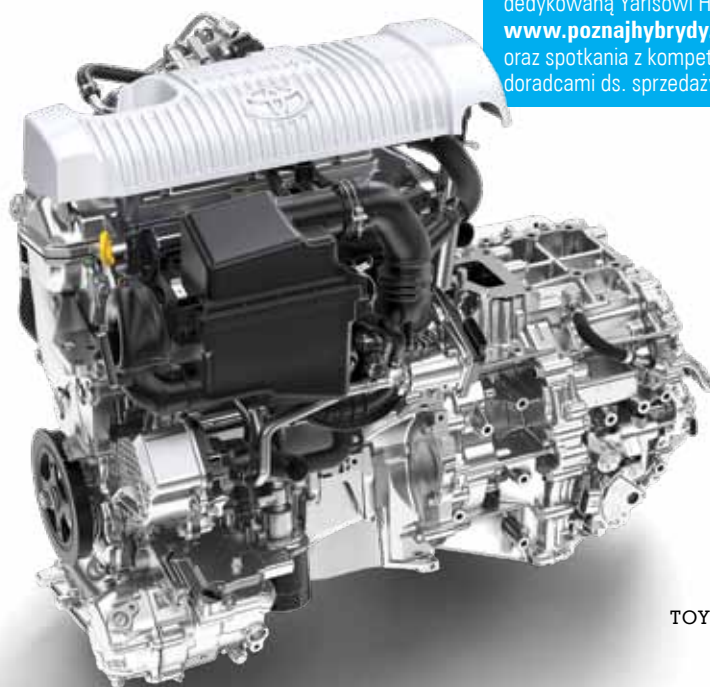
1. jedziemy wyłącznie na silniku elektrycznym EV (uzyskujemy wtedy zerowy poziom spalania i zerową emisję spalin),
2. pracują dwa silniki – spalinowy oraz elektryczny, unikamy gwałtownego przyspieszania i hamowania, uczymy płynnej jazdy, uzyskujemy wtedy spalanie 3,1 l /100km, a nawet 2,7 l /100km (najniższe w klasie aut miejskich)

**POWER** – jazda dynamiczna (maksymalne wykorzystanie mocy napędu hybrydowego).

Zależy nam, aby Klient mógł sam się przekonać, że hybryda jest przyjazna kierowcy i środowisku oraz łatwa w obsłudze. Napęd hybrydowy można docenić już w trakcie pierwszych kilometrów jazdy miejskiej. Wyobraźcie sobie Państwo, że Wasze ręce bezpiecznie spoczywają na kierownicy, nie musicie odrywać prawej ręki, aby zmienić biegi (napęd hybrydowy umożliwia płynne przyspieszanie bez

najmniejszych szarpnięć), Wasza lewa noga odpoczywa, nie bierze udziału w dociskaniu sprzęgła – to daje wysoki poziom komfortu i podnosi bezpieczeństwo jazdy. Pamiętajmy, że możliwe jest spalanie 2,7 l /100km, co przy średniej cenie 5,82 zł za paliwo Pb95, daje nam koszt 15,71 zł za 100 km jazdy. ■

Polecamy Państwu nową stronę dedykowaną Yarisowi Hybrid [www.poznajhybrydy.pl](http://www.poznajhybrydy.pl) oraz spotkania z kompetentnymi doradcami ds. sprzedaży u dilerów Toyoty.



# Porządek z rozrzędem

Niektóre z kupowanych po 1997 roku modeli Avensis, Corolli, Corolli Verso i RAV4 wyposażonych w bardzo popularne silniki wysokoprężne D-4D o mocy 90, 110 i 116 KM wkrótce osiągną 100 tys. km przebiegu. Oznacza to konieczność wymiany paska rozrzędu. „Toyota przewiduje, że należy go wymienić po przebiegu 105 tys. km” – przypomina Piotr Grudziński z Toyota Motor Poland. Dodaje, że chociaż nie ma nakazu wymiany rolek, napinacza i pompy wody, jednak może się zdarzyć, że przy tej okazji warto wymienić także pozostałe części i nie ryzykować ewentualnych, przyszłych kosztów powtórnego demontażu silnika.

## Z jakich części warto skorzystać i gdzie naprawić auto?

Wybór jest spory. Liczne oferty, np. w wirtualnych sklepach i na aukcjach internetowych, kuszą Klientów niskimi cenami, ale należy podkreślić, że kupując te tanie, często niesprawdzone części, choć oszczędzamy kilkanaście-kilkadziesiąt złotych na każdej, ostatecznie ryzykujemy kilka tysięcy złotych, bo takie mogą być koszty naprawy niespodziewanej awarii rozrzędu.

Oryginalne części zamienne oferowane przez Toyotę są zawsze precyzyjnie dobrane do numeru VIN danego auta. Dodatkowo Dilerzy Toyoty proponują Klientom specjalny pakiet elementów rozrzędu dla silnika D-4D w atrakcyjnej cenie. Po wykonanej usłudze Klient otrzyma roczną gwarancję na każdą kupioną część oraz rękojmię na wykonaną usługę. Krótko mówiąc, Toyota jest pewna swojej oferty: wizyta w ASO to jakość i bezpieczeństwo, natomiast nasza internetowa konkurencja proponuje Państwu przede wszystkim same części zamienne, często pochodzące od różnych producentów.

Naprawa pojazdu w autoryzowanym punkcie liczy się także przy odsprzedaży samochodu – książka serwisowa ze stemplami ASO jednoznacznie świadczy o zadbanym aucie, co jest premiowane wyższą ceną na rynku wtórnym. A to oznacza nawet kilka tysięcy złotych, jakie dodatkowo możemy uzyskać odsprzedając takie modele, jak Avensis lub RAV4 z dieslem. Przypomnijmy, że te silniki wysokoprężne są bardzo trwałe i dlatego są wysoko oceniane przez rynek. Krótko mówiąc, zrobienie porządku z rozrzędem w warsztacie Toyoty to racjonalny wybór.



**Autoryzowany Serwis – profesjonalizm i bezpieczeństwo.**





TOYOTA



## Operacja serca

**SERWIS**  
**DOBRYCH CEN**

Układ rozrządu jest jednym z najważniejszych elementów silnika. Zapewnia prawidłową i bezpieczną pracę całej jednostce napędowej. Kiedy dokonujemy wymiany jego elementów, warto udać się do Autoryzowanego Serwisu i powierzyć tę delikatną operację wykwalifikowanemu mechanikom.

Toyota od zawsze kładzie nacisk na najwyższą jakość. Dotyczy to zarówno samych aut, procedur obsługi Klienta, jak i oferowanych usług.

Oprócz obsługi, ogromny wpływ na eksploatację auta mają użyte podczas wymiany części. Na rynku dostępnych jest wiele tzw. „zamienników”, które przyciągają Klientów atrakcyjną ceną. Niestety, niższa cena często wiąże się ze spadkiem jakości wykonania. Autoryzowany Serwis Toyoty korzysta tylko i wyłącznie z oryginalnych części zamiennych.

A jeśli o cenie mowa, Toyota po raz kolejny udowadnia, że profesjonalna obsługa auta nie musi być droga. Także Klienci, których auta nie są już objęte gwarancją producenta, mogą skorzystać z licznych obniżek i rabatów.

Szczegóły u Dilerów lub na stronie: [www.kalkulator.toyota-sdc.pl](http://www.kalkulator.toyota-sdc.pl)

**Today  
Tomorrow  
Toyota**

# Toyota ProTect

Innowacyjna technologia ochrony Twojego auta



## Ochrona felg aluminiowych

Zapewnij cennym felgom aluminiowym wyjątkową ochronę przed pyłem hamulcowym, zanieczyszczeniami drogowymi i warunkami pogodowymi.

**Toyota**  
Accessories Create Your Car





**TOYOTA**

## Ochrona karoserii

Pokryj swój samochód twardą, przezroczystą powłoką, chroniącą lakier i szyby boczne auta przed niekorzystnym wpływem czynników zewnętrznych, zanieczyszczeń drogowych itp.



## Ochrona wnętrza

Trwale ochroń tkaninę tapicerki przed zabrudzeniem. Po zastosowaniu preparatu łatwo usuniesz z niej wszelkie plamy i zanieczyszczenia.

