TOYOTA news

TOYOTA

ALWAYS A BETTER WAY

20 LAT HYBRYD

1997-2017

W tym numerze

4-5

20 lat temu...
Tak rozwijała się technologia

Gry, komputery, telefony i aparaty fotograficzne - zobacz jak zmienił się świat technologii od czasów pojawienia się pierwszej generacji Priusa

6-15

Toyota Prius
Przyszłość tworzą wizjonerzy

Od premiery pierwszego Priusa na rynek trafiły cztery generacje modelu – w każdej Toyota wprowadzała nowatorskie rozwiązania

16-23

Toyota C-HR
Nowy wizerunek hybrydy

To jedna z najgłośniejszych premier w świecie motoryzacji ostatnich lat - zachwycili się nią dziennikarze, eksperci i kierowcy

24-25

#C-HR
Niekwestionowana gwiazda

Dynamicznie wjechała w świat celebrytów, artystów i influencerów, stając się prawdziwą gwiazdą internetu

26-29

Szczyt efektywności
Hybrydowe innowacje Toyoty

Dwie dekady rozwoju technologii hybrydowej - wszystko co chcesz wiedzieć o napędzie hybrydowym, ale boisz się zapytać

30-31

Newsy
Sukces hybryd

Zainteresowanie samochodami z napędem hybrydowym rośnie lawinowo. Dotyczy to zarówno klientów indywidualnych, jak i firm.

32-33

Globalna ekspansja
Hybrydowy atlas świata

20 lat po debiucie pierwszej hybrydy, Priusa, Toyota ma w swojej ofercie ponad 30 modeli hybrydowych, dostępnych w 90 krajach

34-39

Prius Plug-in Hybrid
Więcej niż hybryda

Umiejętnie użytkowany może się obyć bez tankowania paliwa przez całe miesiące - poznaj model Prius Plug-in Hybrid

40-41

Czym jeździ...
... najlepiej ubrany piłkarz?

Grzegorz Krychowiak ceni komfort, lubi technologię i nowoczesne rozwiązania. Dlatego na co dzień jeździ Toyotą RAV4 Hybrid.

42-43

Toyota RAV4 Hybrid
Wybierz: Selection

RAV4 w specjalnej wersji Selection zyskała jeszcze więcej indywidualnego charakteru

44-47

Toyota TS050 Hybrid
Potęga podwójnego napędu

Hybrydowy bolid o mocy ponad 1000 KM wjeżdża w kolejny sezon wyścigów długodystansowych FIA WEC

48-51

Kolejny etap
Wodór

Mirai oznacza przyszłość. Przyszłość transportu opartą na samochodach bezemisyjnych.

52-53

Gama modeli
Hybrydy Toyoty w Polsce

Toyota oferuje na naszym rynku aż 7 modeli z napędem hybrydowym i jest niekwestionowanym liderem segmentu

54-55

20 lat hybryd
Historia sukcesu Toyoty

Nikt już nie ma wątpliwości, że hybrydy odniosły sukces i nadały rytm rozwojowi motoryzacji - oto 20 lat historii ich rozwoju

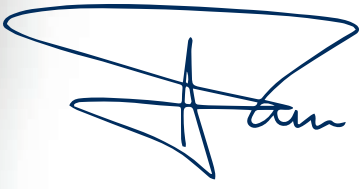
1997 to był dla całego świata przełomowy rok...

W lutym 1997 roku naukowcy poinformowali o sklonowaniu pierwszego ssaka, owcy Dolly, otwierając tym samym drzwi do dalszych eksperymentów genetycznych w służbie nauki i medycyny. Superkomputer Deep Blue pierwszy raz wygrał z rosyjskim arcymistrzem szachowym, Garrim Kasparowem, łamiąc monopol ludzi w tej dyscyplinie. W lipcu wylądowała na Marsie amerykańska sonda Pathfinder, która otworzyła nowy rozdział w badaniach Czerwonej Planety. Transmisję video prowadzoną live z tej operacji obejrzało aż 46 mln widzów. Zaś amerykańskie siły powietrzne przeprowadziły pierwsze próbne loty supermyśliwca Lockheed „stealth" F-22 Raptor.

Rok 1997 był także rokiem przełomu w motoryzacji. Rozpoczęliśmy seryjną produkcję pierwszego hybrydowego samochodu Toyoty, modelu Prius, idąc pod prąd ówczesnych trendów. W kolejnych latach dołączały do niego kolejne hybrydy. Dziś oferujemy na całym świecie aż 33 hybrydowe modele Toyoty. Liczba wszystkich użytkowników tych aut przekroczyła już 10 milionów.

Hybrydy to obecnie nasze najbardziej zaawansowane i jednocześnie najbardziej niezawodne samochody. Także w Polsce z roku na rok zyskują coraz szersze rzesze zwolenników. Tylko w ubiegłym roku sprzedaliśmy prawie 9 tysięcy hybrydowych Aurisów, RAV4, Yarisów oraz – przeboju ostatnich miesięcy – crossovera C-HR. W momencie, gdy nasi konkurenci próbują stworzyć własne oferty hybryd, my przymierzamy się do wprowadzenia do oferty w Polsce modelu Mirai, pierwszego seryjnego samochodu wodorowego Toyoty. I tak jak 20 lat temu Prius otworzył w popularnej motoryzacji historię samochodów hybrydowych, tak teraz takim prekursorem jest Mirai. Samochód ten można już kupić m.in. w Niemczech czy Wielkiej Brytanii, u nas jedyną przeszkodą jest ruszający dopiero program budowy stacji tankowania wodoru. Znając historię Priusa, jestem przekonany, że za 20 lat napędy wodorowe znajdziemy w wielu seryjnie oferowanych Toyotach.

Życzę ciekawej lektury,



dr Jacek Pawlak
Prezes Toyota Motor Poland
i Toyota Central Europe

20 lat temu...

Toyota Prius, pierwszy na świecie seryjnie produkowany samochód z napędem hybrydowym, pojawiła się na rynku w 1997 roku. Wtedy telefonia komórkowa w Polsce dopiero raczkowała, a muzyki słuchaliśmy głównie na płytach CD. Zobacz, jak zmieniła się otaczająca nas technologia od momentu pojawiania się ikony aut hybrydowych.

APARAT FOTOGRAFICZNY

W 1997 roku Olympus prezentuje pierwszą lustrzankę typu „all-in-one". Był to model CAMEDIA C-1400L wyposażony w wysokiej klasy obiektyw z 3-krotnym zoomem optycznym. Był to pierwszy na świecie aparat cyfrowy wyposażony w 1,41- megapikselową matrycę CCD.

Obecnie oferowane aparaty kompaktowe Olympusa oferują zoom optyczny na poziomie 10,7x, a sensor obrazu ma 16 megapikseli. Do tego urządzenie oferuje nagrywanie filmów w Full HD, wyposażone jest w WiFi, a użytkownik ma do wyboru 12 trybów tematycznych.

KOMPUTER

Dwadzieścia lat temu firma Apple wprowadziła na rynek swój pierwszy czarny komputer typu „desktop". Model Power Macintosh 5500, który był odmianą komputera AIO – w jego obudowie znajdowały się dysk twardy, napędy CD-ROM i dyskietek, jednostka centralna, głośniki i ekran. Wg oficjalnej specyfikacji karta graficzna miała pojemność 2 MB (1152x864 pikseli), dysk twardy miał pojemność 2 GB, a procesor dysponował mocą 225 MHz.

Obecnie model MacBook Pro wyposażony jest w wyświetlacz Retina z podświetleniem LED i rozdzielczości 2880x1800 pikseli oraz procesor 2,6 GHz. Karta graficzna oferuje 2 GB pamięci, a dysk twardy SSD 256 GB.

TELEFON

W 1997 roku premierą miał jeden z najsłynniejszych telefonów komórkowych. Model Nokia 6110 zasłynął nie tylko dzięki baterii, która zapewniała nawet 14 dni pracy, ale również dzięki kultowej grze Snake. Ta ostatnia pojawiła się po raz pierwszy właśnie w tym telefonie. Producent wyposażył aparat również w port podczerwieni, a w menu pojawiły się po raz pierwszy graficzne ikony. Wyświetlacz był oczywiście monochromatyczny i miał rozdzielczość 84x48 pikseli.

Nowa Nokia 6 jest wyposażona w ekran Full HD o przekątnej 5,5 cala, a jego obudowa wykonana jest z aluminium.Na liście wyposażenia znalazł się oczywiście aparat – ten ma 16 Mpix, a z przodu umiejscowiona została kamerka – 8 Mpix.

SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA

W 1997 roku inżynierowie Toyoty wprowadzili na listę systemów poprawiających bezpieczeństwo układ Brake Assist, który wspomaga nagłe hamowanie w sytuacjach awaryjnych zwiększając ciśnienie w układzie hamulcowym oraz Radar Cruise Conrol. Ten ostatni ma za zadanie utrzymywać odpowiednią odległość od samochodu jadącego przed w sytuacji, gdy kierowca korzysta z funkcji tempomatu.

Po dwudziestu latach liczba systemów, które czuwają nad bezpieczeństwem podróżujących i poprawiają prowadzenie samochodu znacząco wzrosła. Na liście wyposażenia pojawiły się układy, które wyręczają kierowcę podczas parkowania samochodu oraz układy wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia, systemy rozpoznawania znaków drogowych, czy układ ostrzegający o niezamierzonej zmienia pasa ruchu i system rozpoznający zmęczenie kierowcy.

TELEWIZOR

Dwie dekady temu zaczęły pojawiać się na rynku pierwsze modele telewizorów plazmowych. Philips, Panasonic, Pioneer i inni producenci postawili na tą technologię czyniąc pierwszy krok w kierunku produkcji telewizorów z płaskim ekranem. W 1997 roku Panasonic wprowadził na rynek pierwszy na świecie 42-calowy wyświetlacz plazmowy.

Po dwóch dekadach telewizory nie służą wyłącznie do oglądania telewizji. Wręcz przeciwnie! Często mają połączenie z internetem, a dostępne aplikacje umożliwiają korzystanie z serwisów VOD, narzędzi społecznościowych (Facebook, Instagram, Tweeter), można za ich pomocą przeglądać strony internetowe i używać komunikatorów. Zamiast technologii plazmowej pojawiała się technologia QLED – czyli telewizory LCD z podświetleniem LED wykorzystujące technologię kropek kwantowych.

GRY KOMPUTEROWE

W 1997 roku premierą miał jeden z najTak, dwadzieścia lat temu gry komputerowe istniały. Co więcej, to właśnie w tym okresie powstały tytułu, których sequele pojawiają się do dzisiaj! W 1997 roku zadebiutowała na rynku gra pt. „Grand Theft Auto". Gracz kierował postacią, która mogła poruszać się po wielkich amerykańskich metropoliach – widzianych z lotu ptaka – i wykonywać różne zadania. Niestety niezbyt chwalebne z puntu widzenia prawa. GTA wykorzystuje trójwymiarową grafikę, pozwala na rozgrywkę do czterech graczy jednocześnie, a twórcy dali graczowi niemal nieograniczone możliwości w poruszaniu się po mapie.

Po dwudziestu latach seria Grand Theft Auto doczekała się kilkunastu odsłon, z których najnowsza pt. „GTA V" również daje graczowi do dyspozycji całe fakcyjne miasto oraz tereny pozamiejskie. Twórcy dali również możliwość zagrania czterema całkowicie grywalnymi postaciami. Grafika zmieniła się nie do poznania – detale zachwycają, a gracz widzi postać „zza pleców" lub w perspektywy pierwszej osoby.

Toyota Prius – przyszłość tworzą wizjonerzy

20 lat temu Toyota zaprezentowała światu pierwszy seryjnie produkowany samochód z napędem hybrydowym. Od tamtego czasu japońscy inżynierowie konsekwentnie rozwijają tę technologię udowadniając, że przyszłość tworzą wizjonerzy. Dziś po świecie jeździ już ponad 10 milionów hybryd.

Prius I
1997-2003

Tworząc pierwsze szkice i założenia technologiczne modelu XV10, inżynierowie Toyoty musieli zdawać sobie sprawę, że właśnie powstaje jeden z najbardziej przełomowych samochodów na świecie. Czas pokazał, że Toyota Prius stała się symbolem rozwoju technologicznego, a pojawianie się na rynku jej kolejnych generacji niezmiennie nadaje rytm rozwojowi całej światowej motoryzacji.

W 1994 roku Takeshi Uchiyamada, 47-letni inżynier fizyki stosowanej, otrzymał zadanie stworzenia samochodu oznaczonego kryptonimem GXXI. Co kryło się pod tą nazwą? W ten sposób postanowiono oznaczyć protoplastę dzisiejszego modelu Prius, a symbol ten oznaczał „samochód globalny XXI wieku".

Zespół inżynierów założył, że układ będzie się składał z silnika spalinowego i dwóch agregatów elektrycznych, napędzających przednie koła za pośrednictwem przekładni planetarnej. Opracowana wtedy zasada działania napędu hybrydowego jest stosowana do dzisiaj.

Koncepcyjny model Priusa został zaprezentowany w 1995 roku na targach motoryzacyjnych w Tokio. W grudniu 1997 roku rozpoczęła się w Japonii sprzedaż seryjnego auta. W 2000 roku samochód trafił na największy i najważniejszy rynek – do USA. Jego bazowa cena wynosiła 20 000 dolarów, a dzięki niskiej emisji spalin nabywca uzyskiwał przy jego zakupie ulgę federalną w wysokości 2 tys. dolarów.

Do Wielkiej Brytanii przełomowy model Toyoty trafił w kwietniu 2000 roku. Ponieważ zachodziła obawa, że ostrożni Brytyjczycy będą obawiali się o trwałość akumulatorów, wprowadzono do oferty pierwszą w Europie pięcioletnią gwarancję mechaniczną. Pojawił się również program Prius One, który polegał na tym, że producent zobowiązywał się nie tylko do obsługi serwisowej samochodu, ale również – po okresie jego eksploatacji – do zadbania o odpowiedni recykling auta.

Produkcja pierwszej generacji masowo produkowanej hybrydy zakończyła się w 2003 roku. Tym pionierskim modelem Toyota udowodniła, że samochody nie muszą być tylko i wyłącznie napędzane silnikami spalinowymi.

Słowo *prius* wywodzi się z języka łacińskiego i oznacza „pierwszy". Nad koncepcją pierwszego seryjnie produkowanego samochodu hybrydowego pracowało przez dwa lata ponad osiemdziesięciu najlepszych inżynierów Toyoty.

Na desce rozdzielczej pierwszego Priusa zastosowano wyjątkowe w tamtych czasach rozwiązanie – kolorowy ekran dotykowy. Monitorował on na bieżąco pracę układu hybrydowego, prezentując słupkowy wykres zużycia paliwa oraz ilość odzyskanej energii. Katalogowy zasięg auta wynosił około 900 kilometrów, a przyspieszenie do 100 km/h zajmowało 13,4 sekundy. Prędkość maksymalna to 160 km/h, natomiast średnie spalanie wynosiło 5 l/100 km.

Początkowo pod maską pierwszej generacji Priusa pracował silnik benzynowy o pojemności 1,5 litra i mocy 58 KM, wspierany przez silnik elektryczny generujący 40 KM. Modele przeznaczone na rynek amerykański były mocniejsze – silnik spalinowy miał 72 KM, a elektryczny 44 KM. Na liście wyposażenia znalazła się klimatyzacja i elektryczne wspomaganie kierownicy.

W Toyocie Prius 1. generacji zastosowano nową, przełomową platformę, na której w późniejszych latach zbudowano również Corollę, Celicę, RAV4 i drugą generację Priusa.

Przekładnia E-CVT

Charakterystycznym elementem wnętrza Priusa była dźwignia zmiany ustawień przekładni. Napęd przekazywany jest za pomocą bezstopniowej przekładni planetarnej. Już w pierwszej generacji Priusa pojawiła się pozycja „B", która pozwala na skuteczniejsze hamowanie silnikiem podczas zjazdu ze wzniesienia.

Zaprojektowana w USA

Za projekt nadwozia odpowiada należące do Toyoty amerykańskie studiu projektowe Calty Design Research. Wysokie trójbryłowe nadwozie wzbogacono ostrymi krawędziami i przetłoczeniami, a całość uzupełniły ciekawe detale stylistyczne.

Pojemne wnętrze

Pomimo swoich kompaktowych rozmiarów Prius 1. generacji oferował sporo miejsca nie tylko podróżującym na przednich fotelach. Pasażerowie na tylnej kanapie również nie mogli narzekać na brak przestrzeni.

Automatyczne światła

Dwadzieścia lat temu obecność w samochodzie systemów, które wyręczają kierowcę, nie była jeszcze tak oczywista jak dzisiaj. Pomimo tego na liście wyposażenia Priusa 1. generacji pojawiły się światła zapalane automatycznie po uruchomieniu silnika.

Prius II
2003-2009

Wraz z Toyotą Prius 2. generacji zadebiutowała charakterystyczna linia nadwozia typu liftback, która do dnia dzisiejszego jest symbolem modelu Prius. Samochód został gruntownie przebudowany. Stał się znacznie większy, szybszy i jeszcze bardziej ekonomiczny, a wśród nowości pojawiła się także druga generacja układu hybrydowego – Hybrid Synergy Drive.

Samochód zyskał większy i bardziej atrakcyjny wygląd oraz pięciodrzwiowe nadwozie o długości 4,5 metra i rozstawie osi na poziomie 2700 mm. Nadając nowemu modelowi kształt klina, projektanci zredukowali tym samym współczynnik oporu powietrza Cx do poziomu 0,26.

Podczas prac nad tą generacją inżynierowie skupili się przede wszystkim na rozwoju układu hybrydowego. W celu poprawy osiągów zwiększono moc silnika elektrycznego aż o 50 procent. Dzięki tym zmianom samochód stał się szybszy, jeszcze bardziej dynamiczny, a jednocześnie emitował mniej dwutlenku węgla do atmosfery.

Auto zyskało również nowocześniejsze i lżejsze baterie niklowo-wodorkowe, z mniejszą liczbą ogniw, ale o większej gęstości energii. Zamontowano je pod podłogą bagażnika w taki sposób, żeby nie ograniczać jego pojemności. Prius drugiej generacji oferował zatem aż 408 litrów pojemności kufra, którą można było zwiększyć do 1210 litrów. Co więcej, w tylnej części nadwozia znalazło się również miejsce na koło dojazdowe i kilka praktycznych schowków.

Na liście nowości znalazł się zastosowany po raz pierwszy w branży motoryzacyjnej klimatyzator z elektryczną sprężarką. Dzięki temu rozwiązaniu układ może działać również przy wyłączonym silniku spalinowym, co oznacza kolejne oszczędności na zużyciu paliwa.

Ciekawostką był system kontroli hamulców, silnika i skrzyni biegów, który działał z pominięciem układów mechanicznych, na zasadzie impulsów elektrycznych.

Prius 2. generacji pokonał pod względem ilości sprzedanych egzemplarzy swojego poprzednika już w 2004 roku, a w kwietniu 2006 roku odnotowano sprzedaż półmilionowego modelu. Łącznie klienci Toyoty kupili 1,192 mln sztuk tego samochodu.

Wprowadzenie na rynek drugiej generacji Priusa zaowocowało zarejestrowaniem 530 patentów. Jedną z nowości był elektryczny tryb EV – dzięki niemu można było pokonać w absolutnej ciszy odległość do 2 kilometrów z prędkością do 45 km/h.

W 2004 roku samochód zdobył tytuł North American Car of the Year, a rok później Car of the Year.

Futurystyczne rozwiązania

Panel klimatyzacji był obsługiwany za pomocą dotykowego ekranu multimedialnego. W drugiej generacji pojawiła się charakterystyczna już dzisiaj dźwignia sterowania bezstopniową przekładnią E-CVT.

Wielofunkcyjna kierownica

Za pomocą przycisków umieszczonych na owalnej kierownicy można było sterować nie tylko podstawowymi funkcjami systemu multimedialnego, ale przede wszystkim klimatyzacją oraz ogrzewaniem tylnej szyby.

Praktyczne rozwiązania

Wzorowo urządzone pod względem ergonomicznym wnętrze obfitowało w schowki i uchwyty. Na uwagę zasługuje nieszablonowe rozwiązanie w postaci podwójnego schowka przed siedzeniem pasażera.

Nowe światła

Lampy przednie zostały wyposażone w żarówki H7 i w porównaniu do poprzedniej generacji Priusa zyskały bardziej futurystyczny kształt, korespondujący z nową linią nadwozia.

Jednym z walorów Priusa II generacji było przestronne wnętrze. Nietypowe umieszczenie dźwigni sterującej przekładnią E-CVT spowodowało, że pierwszy rząd siedzeń zyskał dodatkową przestrzeń. Bagażnik o pojemności 408 l można było powiększyć do 1210 l.

Nowy układ hybrydowy składał się z silnika spalinowego 1,5 l o mocy 78 KM. Agregat elektryczny generował dodatkowe 68 KM - o 50 procent więcej od poprzednika. Spalanie zmniejszyło się o 15 procent do wartości 4,3 l/100 km, zaś emisja CO_2 do 104 g/km.

Prius III 2009–2015

Toyota Prius 3. generacji nabrała ostrzejszych, bardziej wyrazistych kształtów, zachowując jednocześnie charakterystyczną trójkątną sylwetkę, którą wyróżniał się jej poprzednik. Układ hybrydowy został gruntownie przebudowany i stał się jeszcze bardziej wydajny. Na liście wyposażenia samochodu pojawiło się kilka technologicznych nowości.

Prius 3. generacji został Japońskim Samochodem Roku 2009-2010, powtarzając sukces pierwszej generacji. Jego sprzedaż przekroczyła 3,3 mln sztuk.

Japońscy inżynierowie zastosowali elektryczną pompę cieczy chłodzącej. Dzięki temu Prius 3. generacji stał się pierwszym w historii samochodem pozbawionym pasków klinowych.

Różnice pomiędzy drugą a trzecią generacją Toyoty Prius mogą wydawać się na pierwszy rzut oka niewielkie. Nic bardziej mylnego! W nowej odsłonie tego modelu inżynierowie wprowadzili zmiany obejmujące 90 procent wszystkich części.

Projektanci trzeciej generacji Toyoty Prius udoskonalili właściwości aerodynamiczne auta. Dzięki temu samochód zyskał najlepszy wśród współcześnie produkowanych seryjnych modeli współczynnik oporu powietrza Cx 0,25.

Na liście innowacji, które pojawiły się w modelu Prius trzeciej generacji znalazł się szklany dach, w którym umieszczono panele fotowoltaiczne. Wyprodukowana w ten sposób energia służy do zasilania systemu wentylacji, który chłodzi stojący na parkingu samochód. Dzięki temu rozwiązaniu ograniczono korzystanie z klimatyzacji i zredukowano zużycie paliwa.

Podobnie jak w poprzednich generacjach tego modelu wskaźniki zostały umieszczone na szczycie deski rozdzielczej. Sterowanie bezstopniową przekładnią E-CVT także odbywa się za pomocą charakterystycznego „joystick'a" umiejscowionego w wysoko poprowadzonym środkowym tunelu.

Zarówno przednie fotele, jak i tylna kanapa zapewniają komfort podróżowania. Całość dopełnia pozbawiona środkowego tunelu płaska podłoga. We wnętrzu Priusa 3. generacji znalazło się mnóstwo schowków i półek ułatwiających utrzymanie porządku. Bagażnik oferuje pojemność na poziomie 445 litrów, a tylne fotele można złożyć, powiększając przestrzeń bagażową prawie trzykrotnie.

W konstrukcji auta wykorzystano ekologiczne tworzywa z surowców roślinnych.

Układ hybrydowy zyskał większy silnik benzynowy 1,8 l, a łączna moc napędu wzrosła o 22 procent do 136 KM. Zużycie paliwa ograniczono o 10 procent, a emisja CO_2 spadła o 14 procent.

Wyświetlacz HUD

Na liście wyposażenia pojawił się wyświetlacz HUD (Head Up Display). Dzięki niemu na przedniej szybie wyświetlana była informacja o prędkości samochodu, wykres poboru energii lub wskazówki nawigacji.

Tryb EV

W czasie jazdy kierowca mógł wybrać jeden z trzech dostępnych trybów jazdy – Eco, Power i EV. W trybie elektrycznym samochód rozpędzał się do 50 km/h, zaś tryb Power zwiększał wydajność układu hybrydowego o 50 procent.

Multimedia

System multimedialny mógł być wyposażony w dotykowy ekran o przekątnej 6,1 cala oraz radioodtwarzacz CD, złącze dla odtwarzacza iPod i Bluetooth umożliwiający podłączenie telefonu.

Lampy LED

Przednie reflektory zyskały bardziej agresywny kształt, a dzięki wkomponowanym w zderzak światłom LED udało się zmniejszyć zapotrzebowanie na energię aż o 30 procent.

Prius IV 2016

Najnowsza, czwarta generacja Priusa trafiła do salonów w kwietniu 2016 roku – niemal dwie dekady po premierze kultowego już dzisiaj pierwszego modelu. Samochód nie tylko poprawił wyniki swoich poprzedników, ale jest największym przełomem w rozwoju napędów hybrydowych.

Projektując najnowszą generację Toyoty Prius, wprowadzono cały szereg ulepszeń zmniejszających opory powietrza, a samochód został wyposażony w mniejszy i bardziej wydajny układ hybrydowy. Dzięki temu japońska hybryda częściej korzysta z silnika elektrycznego, co z kolei przekłada się na zużycie paliwa – od 3,3 litra na 100 km. Co więcej, sprawność termodynamiczna silnika benzynowego wzrosła z 38,5 do 40 procent, co jest obecnie najlepszym wynikiem na świecie.

Nowy Prius otrzymał rozszerzony pakiet bezpieczeństwa Toyota Safety Sense, oparty na współpracy kamery i radaru. Rozbudowana wersja zawiera m.in. aktywny tempomat, który dostosowuje prędkość samochodu do prędkości poprzedzającego pojazdu, oraz układ wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia rozszerzony o funkcję zapobiegania zderzeniom z pieszymi.

Nadwozie jest dłuższe o 8 cm i szersze o 1,5 cm od poprzednika. Rozstaw osi ma teraz taki sam wymiar jak w modelu Avensis, dzięki czemu wnętrze zauważalnie urosło i jest największe ze wszystkich generacji Priusa. Bagażnik mieści teraz 502 litrów, a ponadto samochód zyskał zdolność ciągnięcia przyczepy do masy 725 kg.

Inteligentna klimatyzacja

Automatyczna klimatyzacja została wzbogacona o funkcję S-Flow. Wykrywa ona, czy siedzenia pasażerów z przodu i z tyłu są zajęte, i dostosowuje kierunek nawiewu do potrzeb osób znajdujących się we wnętrzu, pomijając puste siedzenia.

Bezprzewodowa ładowarka

Na liście wyposażenia można znaleźć między innymi system bezprzewodowego ładowania telefonu, układ ostrzegania o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu oraz kolorowy wyświetlacz HUD (Head Up Display).

Toyota Prius 4. generacji została uznana przez amerykańską organizację Consumer Reports za najbardziej niezawodne auto na amerykańskim rynku. Samochód zdobył również 5 gwiazdek Euro NCAP i najwyższe noty w testach zderzeniowych IIHS.

Efektem zastosowania nowej platformy TNGA jest wzrost sztywności nadwozia o ponad 60 procent w stosunku do poprzedniego modelu. Większą wytrzymałość uzyskano dzięki laserowemu zgrzewaniu i strukturalnemu klejeniu elementów.

System multimedialny

Na konsoli centralnej znajduje się kolorowy ekran o przekątnej 7", będący częścią systemu multimedialnego Toyota Touch 2 with Go. Pracę nawigacji uzupełnia aplikacja Google Street View oraz darmowy przez 3 lata dostęp do usługi Tom Tom Real Time Traffic.

Technologia Bi-LED

Nowe reflektory wykonane w technologii Bi-LED wykorzystują te same soczewki zarówno dla świateł drogowych, jak i mijania, a ich oryginalny kształt dodaje przodowi auta zdecydowanego charakteru. Imponujący wygląd mają też zakrzywione, trójkątne światła obrysowe.

Dzięki nowej platformie TNGA wnętrze jest jeszcze bardziej przestronne i zapewnia wygodną pozycję kierowcy i pasażerom. Zaprojektowana od nowa ergonomiczna tablica przyrządów ma przejrzysty, awangardowy design, podkreślony białymi akcentami.

Najnowsza odsłona Toyoty Prius napędzana jest układem hybrydowym nowej generacji o mocy 122 KM. Samochód przyspiesza od 0 do 100 km/h o 0,7 s. szybciej niż poprzednik, a jego prędkość maksymalna to 180 km/h. Zużycie paliwa zmniejszyło się o 15 procent.

Toyota C-HR. Nowy wizerunek hybrydy

Toyota C-HR to nowa twarz hybryd. Bestsellerowy crossover o odważnym designie wygląda, jakby cały czas był w ruchu. Awangardowa stylistyka Toyoty C-HR odbiła się szerokim echem w świecie motoryzacji. Zachwycają się nią dziennikarze, eksperci i kierowcy. Nowy crossover Toyoty to mocny kandydat na ikonę stylu.

Crossover nowej ery

Samochody z napędem hybrydowym kojarzą się z niezawodnością, ekonomiczną jazdą i nowoczesnymi technologiami. Najlepszym przykładem jest Toyota Prius, która na zawsze pozostanie ikoną hybryd. Toyota C-HR Hybrid kontynuuje tę tradycję, jednocześnie rozwijając atuty Priusa najnowszej generacji. Ekscytujący styl, świetne właściwości jezdne, które pozwalają w pełni wykorzystać dynamiczny napęd hybrydowy, oraz wnętrze klasy premium od razu przykuły uwagę świata motoryzacji. Pierwsze tygodnie nowego roku jasno pokazały, czego chcą Polacy – Toyota C-HR znalazł się na szczycie listy najpopularniejszych crossoverów.

Strefa komfortu i jakości

Wnętrze wygląda jak w samochodzie klasy premium – każdy szczegół jest przemyślany i dopracowany, a materiały dobrane z największą pieczołowitością. Zwraca uwagę efektowny dobór kolorów i struktura wykończenia. Stylistyczną spójność wnętrza i nadwozia symbolizują detale w kształcie diamentu. Całość tworzy wyrafinowaną kompozycję, podkreśloną wyróżniającym się akcentem błękitnej listwy otaczającej przednią część kabiny. Linia ta biegnie przez całą deskę rozdzielczą, integrując z nią ekran dotykowy wystający ponad konsolę centralną, po czym znajduje przedłużenie w panelach bocznych drzwi.

Toyotę C-HR wyróżnia komfort i styl idące w parze z dynamiką

Konsola centralna

Została skierowana w stronę kierowcy, aby dodatkowo ułatwić mu intuicyjną obsługę systemu multimedialnego, nawigacji czy klimatyzacji. Jednocześnie znajduje się w zasięgu ręki pasażera.

Nagłośnienie JBL

Spektakularny system nagłośnienia JBL zaprojektowano w taki sposób, aby osoba siedząca za kierownicą mogła cieszyć się pełnią muzycznych wrażeń jak na sali koncertowej.

Niewidoczne klamki

Klamki tylnych drzwi ukryte w słupku C oraz specjalnie dobrane przetłoczenia podkreślają, że inspiracją dla linii nadwozia Toyoty C-HR było trzydrzwiowe sportowe coupe.

Sportowe fotele

Zostały specjalnie zaprojektowane do tego modelu – mają wzmocnione siedzisko, dobrze wyprofilowane oparcie oraz elektryczną regulację odcinka lędźwiowego.

Nowoczesne wzory kół

Srebrno-czarne felgi aluminiowe o polerowanych krawędziach i przekątnej 18 cali podkreślają miejski charakter nowego crossovera.

Toyota C-HR została stworzona z myślą o kierowcy, dlatego konsola centralna z ekranem dotykowym jest zwrócona w jego stronę. System Toyota Touch 2 with Go z nawigacją i 8-calowym ekranem dotykowym ma nowy, wzbogacony interfejs oraz rozbudowane usługi łączności i wymiany danych. Kierowca może także liczyć na wsparcie dostępnych w standardzie zaawansowanych systemów bezpieczeństwa w pakiecie Toyota Safety Sense. Pasażerowie siedzący na tylnej kanapie podróżują w pełnym komforcie, mając nad głową wystarczająco dużo miejsca pomimo opadającej linii dachu.

Toyota C-HR. Nowy wizerunek hybrydy

Dynamika i styl

Toyota C-HR ma europejski rodowód i powstała z myślą o tym rynku. Nowy crossover na tyle przerósł oczekiwania, że szybko stał się modelem globalnym. Zwiększony prześwit, mocne nadkola, wyraziste przetłoczenia i smukła sylwetka podkreślona płynnie opadającą linią dachu tworzą zachwycającą kompozycję. Samochód wygląda jednocześnie na SUV-a i zrywne auto sportowe. Jego charakter podkreślają wystylizowane światła LED, czarny dach kontrastujący z kolorem nadwozia oraz nawiązania do szlifowanego diamentu.

Kompaktowy crossover jest o 25 cm krótszy i o 12 cm niższy od należącej do klasy SUV-ów segmentu D Toyoty RAV4. Jednocześnie pod względem rozstawu osi ustępuje jej tylko o 2 cm. Dzięki temu Toyota C-HR ma przestronne wnętrze oraz bardzo krótkie zwisy podkreślające jego dynamiczną sylwetkę. Zawieszenie wielowahaczowe, precyzyjny układ kierowniczy i bardzo sztywne nadwozie zbudowane na nowej platformie TNGA sprawiają, że auto świetnie się prowadzi i pewnie wchodzi w zakręty.

Napęd hybrydowy – radość z jazdy

Toyota C-HR dzieli napęd hybrydowy z nowym Priusem, ikoną hybryd. Układ ten nie ma sobie równych. Silnik benzynowy o rekordowej sprawności cieplnej, układ recyrkulacji spalin czy unikalna przekładnia planetarna sprawiają, że jest to najbardziej zaawansowany technicznie napęd dostępny w seryjnych samochodach.

Pod maską współpracują jednostka VVT-i 1.8 l oraz silnik elektryczny o momencie obrotowym 163 Nm, którego pełna wartość jest dostępna od chwili uruchomienia. Łączna moc układu hybrydowego Toyoty C-HR to 122 KM. Został on tak zaprojektowany, żeby w znacznym stopniu wykorzystywać silnik elektryczny, który zapewnia cichą, płynną jazdę. Źródłem zasilania jest nowy akumulator niklowo-wodorkowy o zwiększonej gęstości energii.

Napęd Toyoty C-HR jest o kilkanaście procent oszczędniejszy od poprzednika zastosowanego m.in. w Aurisie. Dzięki temu nowy model zużywa tylko 3,6 l/100 km paliwa, co zapewnia mu pozycję najbardziej ekonomicznego crossovera na rynku.

Tylne lampy LED

Ich unikalny kształt podkreśla sportowy charakter auta, stanowiąc element aerodynamiczny i przedłużenie strukturalnego spojlera.

System AHB

Pozwala w maksymalnym stopniu wykorzystywać światła drogowe, poprawiając widoczność w czasie jazdy nocą. To tylko jeden z pięciu układów Toyota Safety Sense, które aktywnie zwiększają bezpieczeństwo.

Przednie reflektory LED

To najdłuższe lampy zespolone na rynku, które podkreślają awangardowy styl przodu crossovera. Światła do jazdy dziennej przybrały formę listwy o charakterystycznej linii.

WE 124NM

#C-HR #Gwiazda @Instagram

Doceniona przez influencerów, świat celebrytów i artystów nowa Toyota C-HR stała się niekwestionowaną gwiazdą nie tylko w realu, ale również w social mediach.

#UrbanReflectionsMadrid

Podczas premiery nowej Toyoty C-HR zaproszono do współpracy czołowych europejskich instagramerów profesjonalnie zajmujących się fotografią. Zadania podjęło się 19 artystów pochodzących z 13 krajów. Wszyscy zostali zaproszeni do Madrytu, aby uchwycić ten wyjątkowy samochód w miejskim otoczeniu nietuzinkowego miasta.

Na realizację zadania fotografowie mieli 24 godziny. W ten sposób powstała unikalna galeria zdjęć składająca się z 24 fotografii odzwierciedlających nie tylko ducha modelu C-HR, ale również osobowość autora.

Również znana aktorka i modelka Milla Jovovich doceniła Toyotę C-HR, grając główną rolę w pierwszym na świecie interaktywnym przedstawieniu teatralnym noszącym tytuł „The Night That Flows".

Uczestnicy tego wydarzenia na równi z występującymi zostali wciągnięci w fabułę. Każdy z widzów przeżył własną przygodę pełna zwrotów akcji, a ich scenariusze były inspirowane atutami Toyoty C-HR."

@joannajablczynska w #ToyotaC-HR

#ToyotaC-HR jest autem bezszelestnym. Nawet nie wiem kiedy się ten silnik uruchamia.

Jest radcą prawnym, współautorką książek oraz aktorką znaną między innymi z serialu „Na Wspólnej". W wolnym czasie startuje w maratonach i zawodach triathlonowych. Jak sama mówi – samochód powinien być komfortowy, a w jego wnętrzu bezapelacyjnie musi zmieścić się rower, rolki, snowboard, buty na obcasie i oczywiście strój do treningu. Nic więc dziwnego, że Joanna Jabłczyńska – ambasadorka salonu Toyota Radość - na co dzień jeździ hybrydowym crossoverem C-HR w kolorze Nebula Blue z czarnym dachem Black Star.

Najczęściej wybieraną wersją Toyoty C-HR jest odmiana Dynamic z Pakietem Tech i LED. Samochód ma bogate wyposażenie, na które składa się m.in. pakiet systemów bezpieczeństwa czynnego Toyota Safety Sense, dwustrefowa klimatyzacja, multimedialny system Toyota Touch 2 z 8-calowym ekranem dotykowym oraz elektryczna regulacja odcinka lędźwiowego w fotelu kierowcy.

Dodatkowo na liście wyposażenia znalazł się system monitorowania martwego pola w lusterkach, uruchamianie samochodu przyciskiem i podgrzewanie kierownicy.

Hybrydowe innowacje Toyoty

Napęd hybrydowy to najbardziej efektywny sposób wykorzystania paliw płynnych do poruszania pojazdów – hybrydy zużywają nie tylko mniej paliwa od konwencjonalnych aut z silnikami benzynowymi, ale i od diesli. Mają przy tym szereg innych zalet.

Oszczędne gospodarowanie paliwem przez hybrydy jest możliwe dzięki temu, że układ hybrydowy zapewnia wchodzącemu w jego skład silnikowi spalinowemu pracę w optymalnym zakresie parametrów, a podczas hamowania umożliwia odzyskiwanie energii, którą wykorzystuje potem przy przyspieszaniu. Efektem jest nie tylko małe zużycie benzyny, ale i niższa emisja wszelkich niepożądanych substancji, w tym powodującego efekt cieplarniany dwutlenku węgla.

Zasada działania napędu hybrydowego polega na współpracy silnika spalinowego i elektrycznego. Sposób tej współpracy może być różny, w zależności od rodzaju układu hybrydowego. Zawsze jednak wiąże się z wykorzystaniem silnika elektrycznego i generatora napędzanego przez silnik spalinowy. Z reguły układ jest uzupełniony akumulatorem, pozwalającym gromadzić energię odzyskiwaną przy hamowaniu.

Hybrid Synergy Drive

Napęd hybrydowy Toyoty może pracować jako układ szeregowy, równoległy, szeregowo-równoległy, a także całkowicie elektryczny. O wybór optymalnego w danej sytuacji trybu pracy dba komputer pokładowy, zapewniając pożądaną dynamikę przy niskim zużyciu paliwa.

Układ szeregowy

Najprostszym rodzajem spalinowo-elektrycznego hybrydowego układu napędowego jest układ szeregowy. Koła pojazdu są w nim poruszane silnikiem elektrycznym, zasilanym przez generator napędzany silnikiem spalinowym. Zaletą tego rozwiązania jest prostota – silnik elektryczny nie wymaga skrzyni biegów i sprzęgła, a jednocześnie silnik spalinowy napędzający generator pracuje w optymalnych warunkach.

Układ równoległy

Rozwiązaniem stosowanym obecnie przez większość producentów jest układ równoległy. Układ ten w zasadzie niewiele odbiega od napędu konwencjonalnego, bo moc przenoszona jest w nim z silnika spalinowego na koła mechanicznie poprzez skrzynię biegów. Silnik elektryczny, zainstalowany zwykle na wale łączącym silnik spalinowy ze skrzynią biegów, wspomaga jednostkę spalinową przy dużym obciążeniu. Pozwala to stosować mniejsze, niewysilone silniki spalinowe, uzyskując dobre osiągi przy małym zużyciu paliwa. Po wysprzęgleniu silnika spalinowego możliwa jest też jazda w trybie elektrycznym z wykorzystaniem prądu z akumulatora trakcyjnego. Do hybryd równoległych należą także układy określane jako mild hybrid, w których silnik elektryczny ma małą moc i pełni wyłącznie rolę wspomagającą, nie umożliwiając jazdy w trybie elektrycznym. Wadą hybryd równoległych jest duża komplikacja i masa układu.

Układ szeregowo-równoległy

Zastosowany przez Toyotę szeregowo-równoległy napęd Hybrid Synergy Drive łączy zalety hybryd szeregowych i równoległych, eliminując przy tym ich wady. Potrafi on działać w trybie równoległym nawet przy niskim stopniu naładowania akumulatora trakcyjnego, zasilając wtedy silnik elektryczny z generatora. Dzięki temu osiągi samochodu są niezależne od stopnia naładowania akumulatora.

Hybrydowy układ napędowy Toyoty łączy wszystkie trzy tryby pracy – równoległy, szeregowy, szeregowy-równoległy. Sercem jednostki napędowej jest prosta przekładnia planetarna, łącząca silnik spalinowy, generator i połączony z kołami silnik elektryczny. Przekładnia ta umożliwia podział mocy wytwarzanej przez silnik spalinowy między koła i generator oraz sumuje momenty obrotowe silnika spalinowego i elektrycznego, a jednocześnie pełni rolę elektronicznie sterowanej, bezstopniowej skrzyni biegów.

Podczas zwalniania i hamowania silnik elektryczny pełni rolę generatora, wykorzystując ruch kół do ładowania akumulatora. Przy uruchamianiu silnika spalinowego rolę rozrusznika pełni generator. Pracą obu tych maszyn elektrycznych zawiaduje układ elektroniczny sterowany przez komputer. Dzięki temu Hybrid Synergy Drive może pracować w trybie równoległym, szeregowym, szeregowo-równoległym albo czysto elektrycznym, co pozwala optymalnie dobrać parametry pracy napędu do sytuacji i przekłada się na niskie zużycie paliwa przy dobrej dynamice. Hybrydowa jednostka napędowa Toyoty jest przy tym bardzo prosta i zawiera stosunkowo mało ruchomych części – nie ma skrzyni biegów, sprzęgła, rozrusznika, alternatora, pasków klinowych, a dla uzyskania pożądanych osiągów wystarcza niewysilony silnik wolnossący.

System Hybrid Synergy Drive został po raz pierwszy zastosowany w Toyocie Prius, która trafiła na rynek w 1997 roku. W kolejnych generacjach Priusa wprowadzano udoskonalenia, pozwalające zmniejszyć zużycie paliwa i emisję niepożądanych substancji, a także zwiększyć trwałość i poprawić osiągi samochodu. Toyota stopniowo wprowadza napęd hybrydowy do kolejnych modeli, których liczba przekroczyła już 30.

Napęd hybrydowy Toyoty Prius

Sterownik mocy

Steruje przepływem energii elektrycznej w systemie, decydując o trybie pracy układu napędowego oraz prędkości jazdy przez sterowanie pracą silnika elektrycznego i generatora.

Akumulator trakcyjny

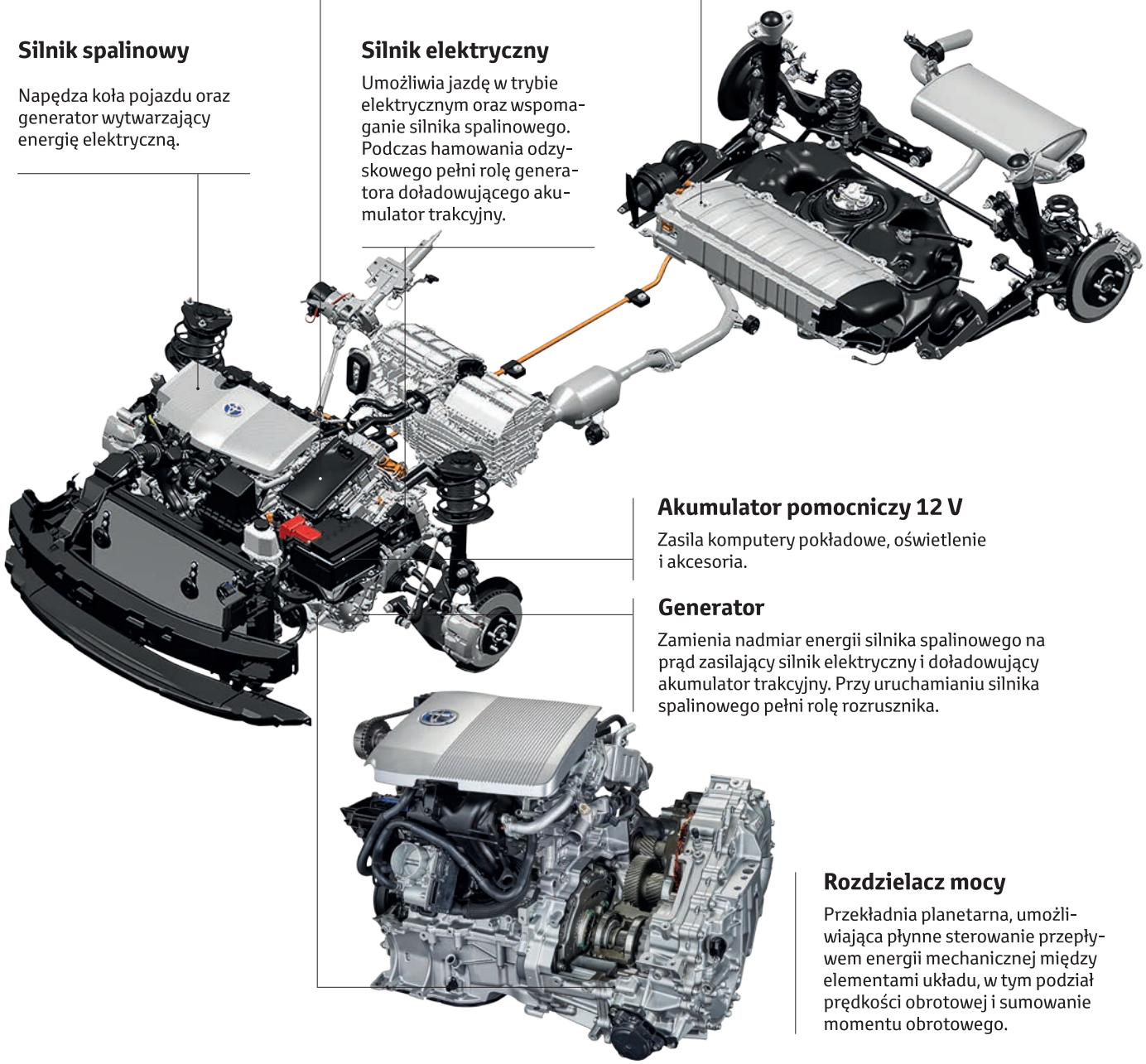
Gromadzi energię odzyskiwaną podczas hamowania i wytwarzaną przez generator napędzany silnikiem spalinowym. Energia ta jest potem wykorzystywana podczas jazdy w trybie elektrycznym i przy wspomaganiu silnika spalinowego przez silnik elektryczny.

Silnik spalinowy

Napędza koła pojazdu oraz generator wytwarzający energię elektryczną.

Silnik elektryczny

Umożliwia jazdę w trybie elektrycznym oraz wspomaganie silnika spalinowego. Podczas hamowania odzyskowego pełni rolę generatora doładowującego akumulator trakcyjny.



Akumulator pomocniczy 12 V

Zasila komputery pokładowe, oświetlenie i akcesoria.

Generator

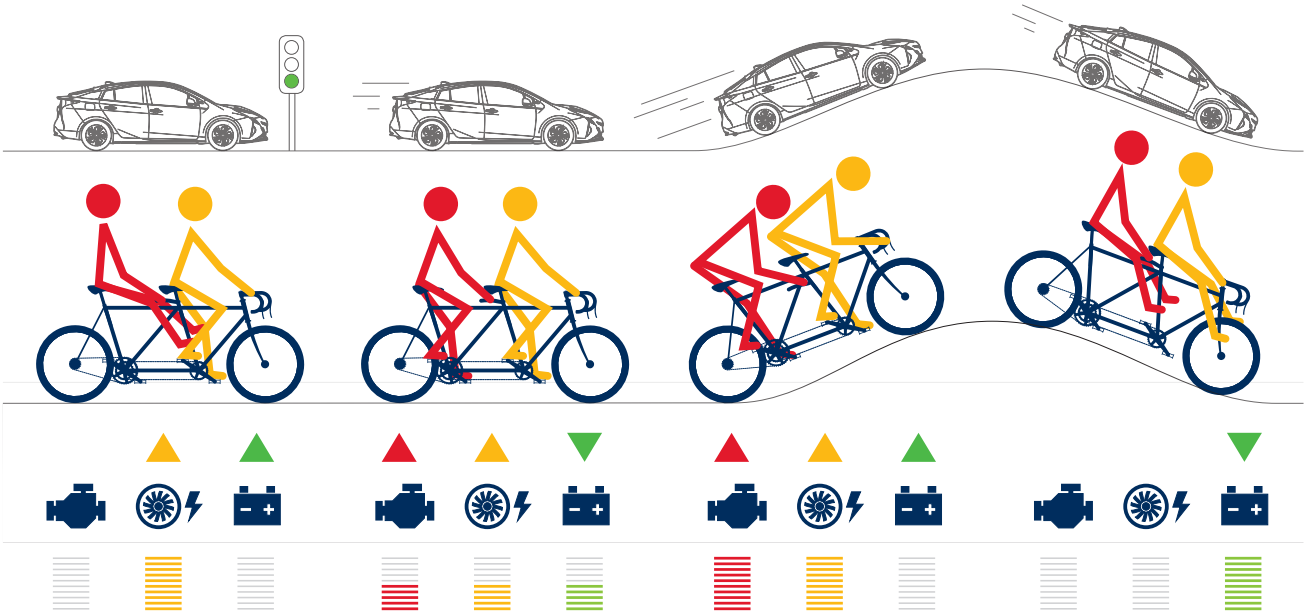
Zamienia nadmiar energii silnika spalinowego na prąd zasilający silnik elektryczny i doładowujący akumulator trakcyjny. Przy uruchamianiu silnika spalinowego pełni rolę rozrusznika.

Rozdzielacz mocy

Przekładnia planetarna, umożliwiająca płynne sterowanie przepływem energii mechanicznej między elementami układu, w tym podział prędkości obrotowej i sumowanie momentu obrotowego.

Jazda hybrydą to jak jazda na tandemie: silnik spalinowy i elektryczny wspomagają się wzajemnie.

Ruszanie i wolna jazda np. w korkach



Użycie napędu elektrycznego przy ruszaniu i jeździe z niewielką prędkością (np. w korkach) pozwala wykorzystać duży moment obrotowy silnika elektrycznego i uniknąć korzystania z silnika spalinowego w mało efektywnym zakresie niskich obrotów.

Jazda ze stałą prędkością bez dużych obciążeń

Część energii wytwarzanej przez silnik spalinowy jest gromadzona w akumulatorze trakcyjnym do wykorzystania podczas ruszania i jazdy z niewielką prędkością oraz do wspomagania silnika spalinowego przy dużym obciążeniu.

Jazda z maksymalnym obciążeniem

Przy dużym obciążeniu – podczas gwałtownego przyspieszania lub jazdy pod górę – silnik elektryczny wykorzystuje energię zgromadzoną w akumulatorze trakcyjnym do wspomagania silnika spalinowego.

Zwalnianie i hamowanie

Podczas hamowania energia kinetyczna pojazdu zamieniana jest na energię elektryczną, gromadzoną w akumulatorze trakcyjnym do wykorzystania przez silnik elektryczny.

PEŁNY ZESTAW HYBRYDOWY

Silnik spalinowy

Silnik elektryczny

Zestaw baterii

Hybryda – to się opłaca!

Napęd hybrydowy nie tylko zużywa mało paliwa – jest również niezawodny i niedrogi w utrzymaniu. Sprzyja temu prosta konstrukcja, pozbawiona wielu zawodnych elementów, takich jak sprzęgło, rozrusznik, alternator, turbosprężarka czy filtr DPF. Toyota daje na akumulator trakcyjny 10 lat gwarancji, a w praktyce jego trwałość przekracza okres eksploatacji samochodu.

„Pokonuję około 15 tys. km miesięcznie. W swojej karierze miałem już cztery Toyoty Auris Hybrid i nie miałem nigdy żadnych problemów – zarówno jeżeli chodzi o układ hybrydowy, jak i inne podzespoły mechaniczne”. — Dariusz Tarnowski, Sawa Taxi.

„Wcześniej jeździłem samochodem z najbardziej popularnym w naszym kraju silnikiem Diesla – różnica w spalaniu wynosi przynajmniej 40% na korzyść hybrydy”. — Tomasz Lutka, Green Cab Taxi.

HYBRYDOWE TAKSÓWKI

Taksówkarze wybierają hybrydy. Kierowcy, którzy spędzają w samochodzie wiele godzin dziennie i pokonują miesięcznie po kilkanaście tysięcy kilometrów, potrafią jak nikt docenić najkorzystniejsze rozwiązania.

Coraz więcej taksówkarzy w Polsce stawia na samochody z napędem hybrydowym. Przekonują ich rzadkie wizyty na stacjach benzynowych, niezawodność i wyjątkowy komfort jazdy, który znacznie ułatwia im pracę. Ceny aut hybrydowych są podobne do cen porównywalnych samochodów z silnikiem Diesla, dlatego taksówkarze wybierają napęd, który lepiej sprawdza się w mieście.

Niezawodne

Prosta konstrukcja układu hybrydowego nie wymaga stosowania wielu części, które w konwencjonalnych autach mogą być źródłem problemów. Klasyczny niewysilony silnik benzynowy bez turbosprężarki to rozwiązanie na lata. Jego żywotność wydłuża dodatkowo silnik elektryczny, który wspiera go w najtrudniejszych momentach.

Ekonomiczne

Samochód hybrydowy odzyskuje energię z hamowania, dlatego może poruszać się na samym silniku elektrycznym bez ładowania z gniazdka. W mieście hybrydy Toyoty jeżdżą z wyłączonym silnikiem spalinowym nawet przez 70% czasu jazdy. To sprawia, że uzyskują rewelacyjne wyniki zużycia paliwa poniżej 4 l/100 km.

Przyjemne w prowadzeniu

Samochody hybrydowe nie korzystają z turbodoładowania, które jest rozwiązaniem awaryjnym i drogim w naprawie.

„Hybryda jest naprawdę zrywna, a w trybie Sport daje bardzo dużo frajdy z jazdy. Klienci są wręcz zdziwieni, że ten samochód ma takie przyspieszenie. Dodatkowym plusem jest to, że posiada automatyczną skrzynię biegów. Przez cały dzień pracy w aucie nie odczuwam zmęczenia fizycznego. Nie bolą plecy, nie bolą nogi. To auto jest idealne do jazdy na taksówce”.
— Dariusz Tarnowski, Sawa Taxi.

Dodatkową moc zapewniają im silniki elektryczne, dostarczające maksymalny moment obrotowy w pełnym zakresie prędkości samochodu. Atutem hybryd Toyoty jest także płynna, cicha jazda oraz bardzo łatwe prowadzenie z automatyczną przekładnią w standardzie.

10 MILIONÓW HYBRYD TOYOTY

W styczniu tego roku z salonu Toyoty wyjechał 10-milionowy samochód hybrydowy. W ciągu 20 lat od premiery Priusa Toyota przekonała do technologii hybrydowej miliony kierowców na całym świecie oraz wprowadziła to innowacyjne rozwiązanie do głównego nurtu motoryzacji.

Toyota jest pionierem technologii ograniczających wpływ motoryzacji na środowisko. Japoński producent jako pierwszy wprowadził na rynek masowo produkowany model z napędem hybrydowym, który dzięki wsparciu silnika elektrycznego pozwala znacząco obniżyć zużycie paliwa bez ładowania energii z zewnętrznego źródła. Technologia hybrydowa to obecnie najpopularniejszy sposób na redukcję zużycia paliwa i zanieczyszczeń powietrza powodowanych przez transport.

Świadczą o tym twarde dane. W ciągu 20 lat 10 milionów hybryd Toyoty pozwoliło zaoszczędzić 29 miliardów litrów benzyny. O tyle więcej paliwa zużytoby, gdyby zamiast hybryd kierowcy korzystali z konwencjonalnych samochodów o podobnej wielkości i mocy. Ta zawrotna ilość przekłada się na 77 milionów ton CO_2, które nie uleciały do atmosfery dzięki hybrydom Toyoty. To robi wrażenie. Toyota nie była jedynym producentem, który zmierzył się z wyzwaniem opracowania opłacalnego seryjnego modelu z napędem spalinowo-elektrycznym. Jednak to japońska marka osiągnęła sukces jako pierwsza, wyprzedzając konkurentów o co najmniej 3 lata. Toyota Prius do dziś pozostaje najpopularniejszym samochodem hybrydowym na świecie, udowadniając swoją ponadczasową atrakcyjność i uniwersalność. W 1997 roku Toyota wprowadziła na rynek najbardziej zaawansowany technicznie napęd spalinowo-elektryczny i do dziś utrzymała swoją technologiczną przewagę nad pozostałymi producentami hybryd.

Tyle procent całkowitej sprzedaży Toyoty w Europie Zachodniej stanowią auta z napędem hybrydowym.

43%

20 TYSIĘCY HYBRYD TOYOTY W POLSCE

Zainteresowanie polskich kierowców hybrydami rośnie lawinowo. Do dziś salony Toyoty sprzedały ponad 20 000 hybryd – ostatnie 10 000 zaledwie w 12 miesięcy.

Toyota jest niekwestionowanym liderem rynku hybryd w Polsce, a jej przewaga nad innymi producentami systematycznie rośnie. Polscy klienci Toyoty mogą wybierać spośród 7 modeli hybrydowych z 6 najważniejszych segmentów. W ciągu ostatnich 5 lat roczna sprzedaż wzrosła aż 40-krotnie. Najpopularniejszym modelem hybrydowym w Polsce jest Auris Hybrid. Jednak już wkrótce nowym liderem może okazać się zupełna nowość na rynku – rewolucyjny crossover C-HR.

Tyle procent nabywców nowego crossovera C-HR wybiera napęd hybrydowy.

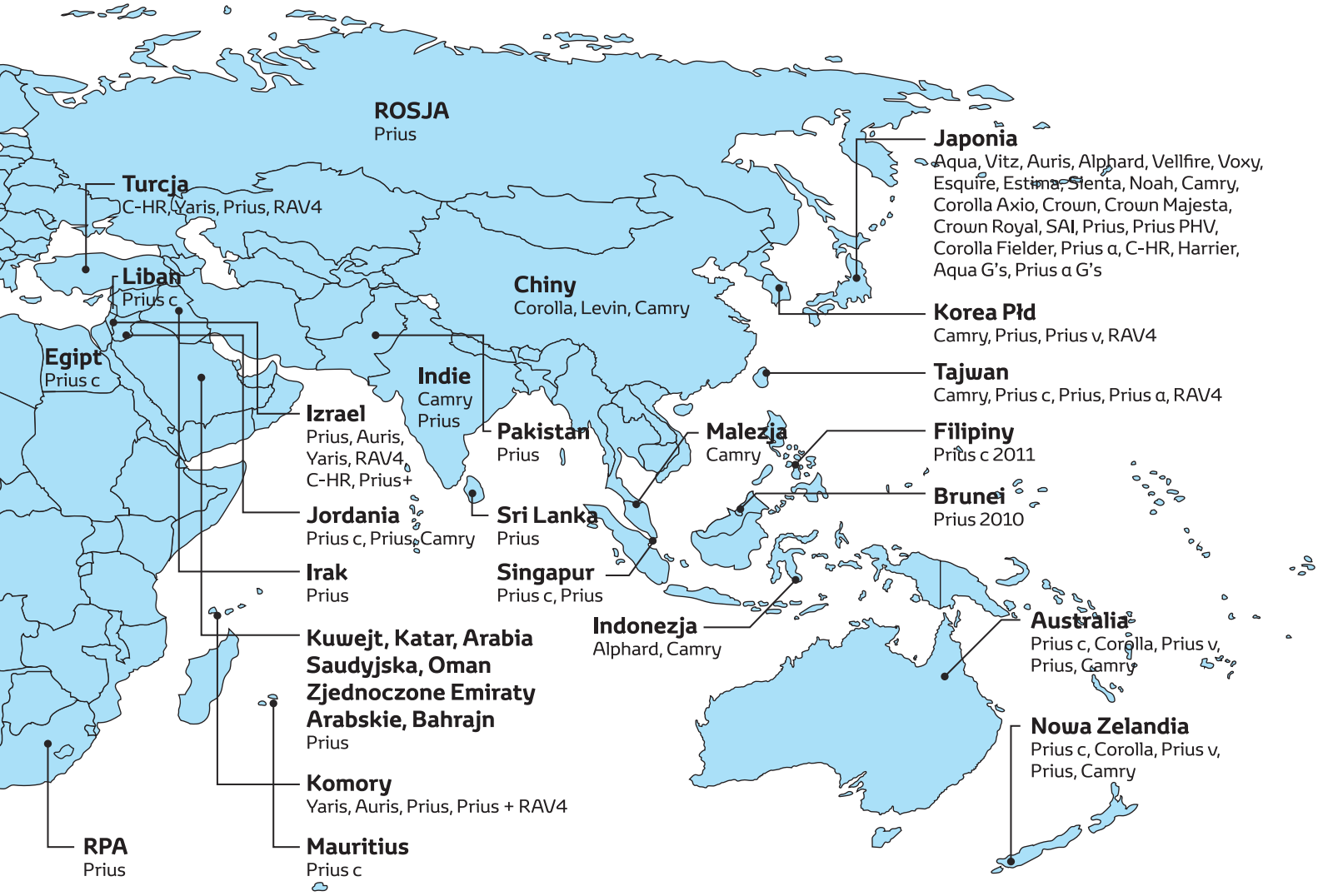
80%

Hybrydowy Atlas Świata

Alphard, Vellfire | Auris, Auris Touring Sports | Avalon | Axio | Camry

Highlander | Levin | Noah, Voxy, Esquire | Prius | Prius c, Aqua

20 lat po debiucie ikony hybryd, Priusa, Toyota ma w swojej ofercie ponad 30 modeli hybrydowych, dostępnych w 90 krajach.



C-HR | Corolla | Crown | Crown Majesta | Estima | Harrier

Prius Plug-in, Prius Prime, Prius PHV | Prius+, Prius v, Prius α | RAV4 | SAI | Sienta | Yaris, Vitz

Więcej niż hybryda

Więcej niż Hybryda

Prius Plug-in Hybrid może obyć się bez tankowania przez całe miesiące. Pojemny akumulator pozwala mu pokonać w trybie elektrycznym nawet 50 km, co zwykle wystarcza do poruszania się po mieście bez zużywania nawet kropli benzyny. Po powrocie do domu wystarczy podłączyć auto do gniazdka i doładować akumulator. Gdy zaś trzeba pojechać dalej, Prius Plug-in Hybrid działa jak każda hybryda, którą można zatankować na najbliższej stacji benzynowej.

Więcej niż hybryda

Przed wprowadzeniem na rynek pierwszego Priusa Plug-in Hybrid, Toyota udostępniła do testów instytucjom publicznym z całego świata 600 samochodów, w tym 200 w Europie.

Założenie użytkowania samochodu napędzanego wyłącznie silnikiem elektrycznym jest proste jak jego konstrukcja. Po kilkugodzinnym ładowaniu pokonuje się nim najczęściej trasę dom – praca –dom, która nie jest dłuższa niż kilkadziesiąt kilometrów. Do niewątpliwych zalet takiego auta można zaliczyć niskie koszty codziennej eksploatacji oraz wysoką wydajność układu napędowego. Niestety równocześnie narzuca on kilka znaczących ograniczeń – czas ładowania baterii jest długi, a niski zasięg praktycznie uniemożliwia dłuższe podróże.

W 2012 roku Toyota Prius zyskała innowacyjne rozwiązanie, które do tej pory było dostępne wyłącznie w samochodach z napędem elektrycznym. Piętnaście lat po pojawieniu się na rynku pierwszej na świecie masowo produkowanej hybrydy, jej trzecia generacja w odmianie Plug-in Hybrid stała się ogniwem łączącym świat samochodów z napędem konwencjonalnym i elektrycznym. Co zyskał użytkownik? Możliwość zasilania akumulatorów swojej hybrydy z tradycyjnego gniazdka 230V dokładnie na takiej samej zasadzie, jak ładuje się telefony komórkowe i laptopy. Samochód został wyposażony w akumulator, który umożliwiał pokonanie w całkowitej ciszy, wyłącznie na silniku elektrycznym, nawet 25 kilometrów z prędkością do 85 km/h,

co w zupełności wystarczało na codzienne pokonanie trasy do pracy i na zakupy bez zużywania nawet kropli benzyny.

W jaki sposób? Wystarczyło po powrocie do domu podłączyć auto do gniazdka, by rano mieć pełny akumulator. Co więcej – w przeciwieństwie do samochodów całkowicie elektrycznych – zasięg Toyoty Prius Plug-in Hybrid nie był w żaden sposób ograniczony. Gdy skończył się prąd w akumulatorze, automatycznie uruchamiał się silnik spalinowy, a samochód jechał dalej jak każda hybryda – ładując baterię energią odzyskiwaną z hamowania, która służyła do zasilania motoru elektrycznego.

Druga generacja – doskonalsze połączenie napędu hybrydowego i elektrycznego

W tym roku do salonów trafia zupełnie nowy Prius Plug-in Hybrid, oparty na czwartej generacji Priusa. Ładowana z gniazdka nowa hybrydowa Toyota została zaprojektowana w taki sposób, że o wiele częściej korzysta z silnika elektrycznego. Japońscy inżynierowie zadbali ponadto o zwiększenie zasięgu. Teraz wynosi on 50 km – to dwa razy więcej niż oferował poprzednik tego modelu. Samochód może rozpędzić się w trybie elektrycznym aż do 135 km/h – dzięki temu kierowca może cieszyć się cichą jazdą bez zużycia paliwa zarówno w mieście, jak i na autostradzie.

Czas ładowania baterii został skrócony przez Toyotę o 65 procent. W nowym modelu ładowanie trwa około 2–3 godzin – to wynik którego można pozazdrościć. Proces ładowania można też zaprogramować na poszczególne dni tygodnia, łącznie z funkcją jednoczesnego ładowania i wstępnego schłodzenia lub ogrzania wnętrza auta przed rozpoczęciem jazdy.

Na dachu nowego Priusa Plug-in Hybrid umieszczono panel fotowoltaiczny. Dzięki niemu można zyskać nawet 5 km dodatkowe zasięgu dziennie, co daje ponad 1 000 km rocznie. Dodatkowo podczas jazdy ogniwa słoneczne ładują akumulator pomocniczy zasilający elektronikę.

Oszczędności energii sprzyjają też inne nowatorskie rozwiązania, zastosowane w nowym Priusie Plug-in Hybrid, jak oświetlenie oparte całkowicie na diodach LED (łącznie z adaptacyjnymi reflektorami

Więcej niż hybryda

matrycowymi), czy układ automatycznej klimatyzacji oparty na pompie ciepła. Pozwala on ogrzewać wnętrze pojazdu bez włączania silnika benzynowego nawet w temperaturze z-10 °C z użyciem ciepła pobieranego z otaczającego powietrza, co zapewnia bardzo wysoką sprawność systemu.

Prius Plug-in Hybrid został wyposażony w pełny pakiet bezpieczeństwa czynnego Toyota Safety Sense z funkcjami automatycznego hamowania awaryjnego i aktywnym tempomatem. Dostępne są także systemy monitorowania martwego pola w lusterkach, ostrzegania o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu i automatycznego parkowania.

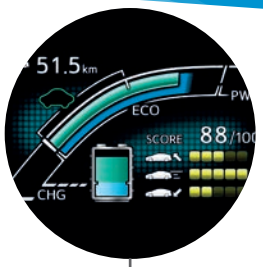
Dzięki wprowadzonym innowacjom nowy Prius Plug-in Hybrid, przy dobrych osiągach (przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 11,1 s, prędkość maksymalna 162 km/h), wyróżnia się średnim zużyciem paliwa jedynie 1,0 l/100 km, emitując tylko 23 g dwutlenku węgla na 1 km.

W nowym Priusie Plug-in Hybrid wykorzystano projekt tablicy przyrządów z najnowszej wersji standardowego Priusa, odznaczający się bardzo przejrzystym układem informacji. Kierowca ma do dyspozycji większy ekran multimedialny o przekątnej 8 cali oraz 2 wyświetlacze TFT o przekątnej 4,2 cala, na których można sprawdzić, jak działa układ hybrydowy plug-in.

Fotele są jeszcze wygodniejsze niż w poprzednim modelu, dlatego jazda nowym Priusem Plug-in Hybrid w ogóle nie męczy. Przestrzeń dla pasażerów jest teraz większa, a dodatkowe udogodnienia poprawiają komfort podróżowania.

Dwustrefowa klimatyzacja wyposażona w mechanizm sterowania przepływem S-FLOW kieruje nawiew na kierowcę i pasażerów, pomijając puste fotele.

Toyota Prius Plug-in Hybrid to rewolucja na ryku motoryzacyjnym. Nowy model łączy zalety pojazdów elektrycznych i aut hybrydowych.



50 km w trybie EV

Zasięg jazdy w trybie elektrycznym wynosi aż 50 kilometrów, natomiast prędkość maksymalna podczas jazdy wyłącznie na silniku elektrycznym to 135 km/h.

Szybkie ładowanie

Ładowanie trwa od 2 godzin (w przypadku zastosowania gniazda i wtyczki Mennekes) do 3 godzin i 10 minut przy użyciu standardowego gniazdka.

Prąd ze słońca

Panel słoneczny na dachu pozwala doładować akumulator auta i przejechać nawet 5 dodatkowych kilometrów dziennie.

Światła LED

W skład standardowego wyposażenia Priusa Plug-in Hybrid wchodzą matrycowe reflektory LED z funkcją automatycznych świateł drogowych i pełny pakiet bezpieczeństwa Toyota Safety Sense z aktywnym tempomatem

Pompa ciepła

Układ klimatyzacji z energooszczędną pompą ciepła wyposażony jest w funkcję programowania, umożliwiającą wstępne schłodzenie lub ogrzanie kabiny np. podczas ładowania akumulatora.

Czym jeździ najlepiej ubrany piłkarz?

„Zawsze lubiłem technologię i nowoczesne rozwiązania”
— Grzegorz Krychowiak

Samochody wybiera głównie ze względu na ich wygląd, ale większość z nich miała napęd przyjazny środowisku. Poznajcie tajemnice samochodu Grzegorza Krychowiaka.

Model RAV4 to wcielenie legendy, która od ponad 20 lat wyznacza trendy na rynku kompaktowych SUV-ów. Grzegorz Krychowiak ceni nowoczesne technologie, dlatego postawił na ekologiczny i oszczędny napęd hybrydowy. Jego samochód jest również wyposażony w zaawansowane systemy bezpieczeństwa Toyota Safety Sense, a kamery pokazujące obraz w zakresie 360° ułatwiają poruszanie się po paryskich ulicach. Grzegorz Krychowiak znany jest z tego, że swoją garderobę dobiera w sposób bardzo przemyślany.

„Nie jestem typem kolekcjonera samochodów. Moje życie to codzienne dojazdy na treningi, zakupy i załatwianie zwyczajnych domowych spraw. Dlatego cenię rozwiązania, które pomagają mi w natłoku zadań".

„Na większość rzeczy patrzę przede wszystkim praktycznie iużytkowo. Jest oczywiście czas na lekkie szaleństwa, ale trzeba również pamiętać o codziennych obowiązkach. We wszystkim musi być umiar i równowaga".

„Uważam, że zegarki to jedyna biżuteria, którą powinien nosić mężczyzna. Sam mam kilka i mogę je dobrać praktycznie do każdego rodzaju stroju. Moda to tylko moje hobby i nie jest najważniejszą częścią mojego życia".

„Moja Toyota RAV4 to samochód, który w ciekawy sposób łączy nowoczesną technologię z codzienną użytecznością. Do tego bardzo dobrze wygląda, jest komfortowa, z wysoką pozycją za kierownicą, dużym bagażnikiem i ekonomicznym napędem".

Dlatego wnętrze jego samochodu urzeka dopracowaną stylistyką. Stylowe materiały znane z samochodów premium uzupełnia ergonomiczna konsola centralna. Dodatkowo RAV4 oferuje wiele pomysłowych schowków, podgrzewaną tylną kanapę i rekordową odległość pomiędzy rzędami siedzeń.

Bagażnik w RAV4 otwierany jest elektrycznie, a złożone fotele tworzą płaską podłogę. Dzięki temu pojemność przestrzeni ładunkowej wzrasta z 501 do 1633 litrów.

Pod maską samochodu Grzegorza Krychowiaka współpracują ze sobą silniki elektryczne oraz benzynowy o poj. 2,5 litra, które wspólnie generują 197 KM! Japoński SUV został wyposażony w najnowocześniejszy napęd hybrydowy AWD, a napęd przekazywany jest przez bezstopniową przekładnię E-CVT.

Wybierz: Selection

Toyota RAV4 to swoboda SUV-a i komfort limuzyny. Zwiększony prześwit i napęd 4x4 pozwolą pokonać każdą drogę. Świetne zawieszenie, bogate wyposażenie i luksusowo wykończone wnętrze sprawią, że po dotarciu do celu będziemy pełni energii i dobrego humoru. W specjalnej wersji Selection zyska jeszcze bardziej indywidualny charakter.

Hybryda

Nowe kolory lakieru

Toyota RAV4 Selection przyciąga wzrok nowymi kolorami. Ciemny niebieski lakier Azure kontrastuje ze srebrnymi detalami i jasnym wnętrzem. Srebrne nadwozie Platinum tworzy interesującą kompozycję z czarnymi akcentami i wyrazistym kolorem kabiny.

Relingi

Relingi, listwy boczne i lusterka w kolorze Misty Silver lub Eclipse Black odcinają się od lakieru nadwozia, dodając przestronnemu SUV-owi elegancji.

Nowe kolory tapicerki

Wysokiej klasy tworzywa, miękka skóra pokrywająca sportowe fotele i nowoczesne rozwiązania techniczne to gwarancja komfortowej podróży dla wszystkich pasażerów.

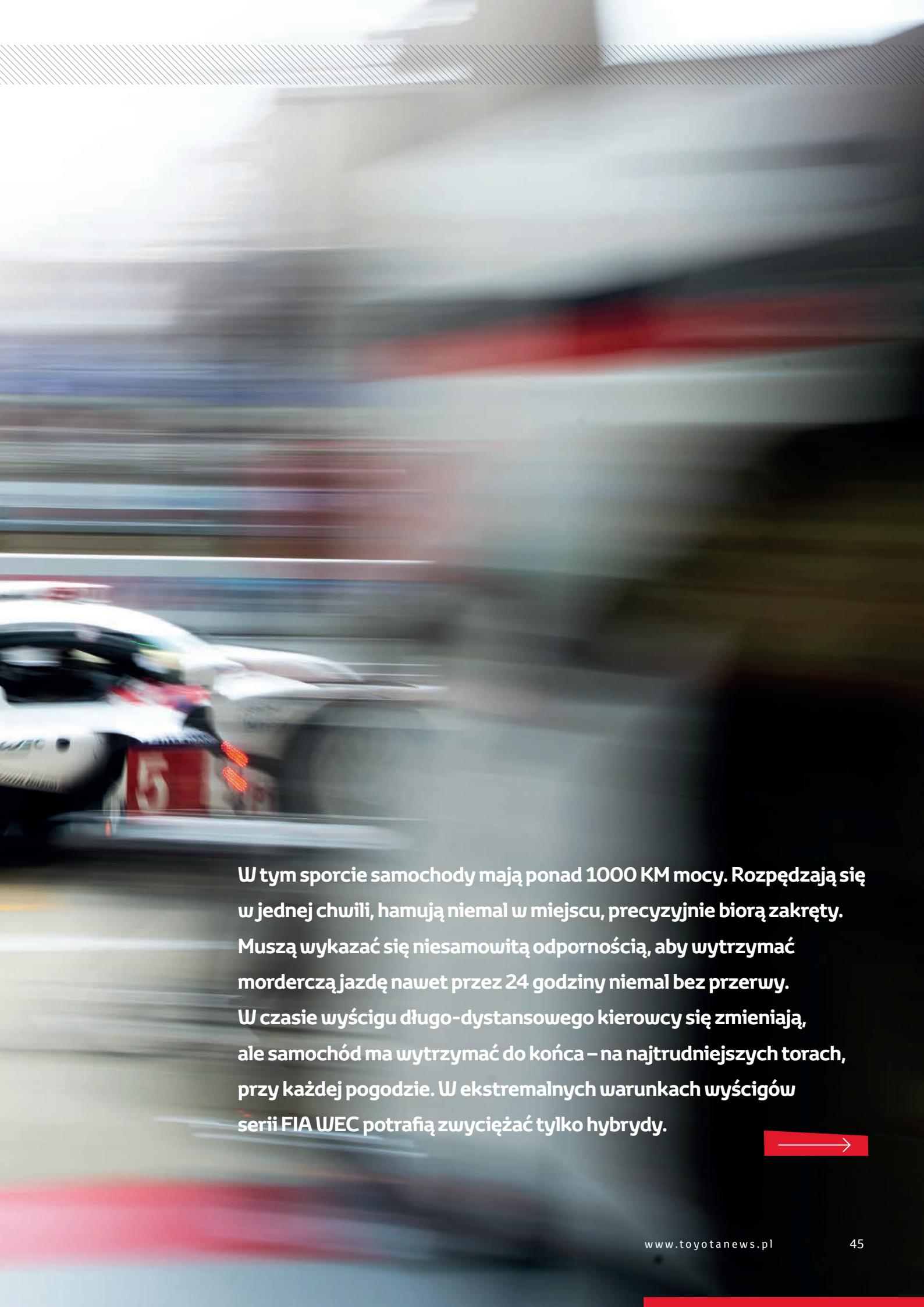
Toyota RAV4 z napędem hybrydowym to najmocniejsza wersja w historii tego modelu. 197 KM rozpędzi auto do 100 km/h w 8,3 s.

Elegancki i praktyczny. Rodzinny i sportowy. Dynamiczny i oszczędny. Toyota RAV4 Hybrid to sposób na radość z jazdy bez kompromisów. Moc 197 KM, napęd 4x4 i świetne zawieszenie sprawiają, że każda droga czy bezdroże to szansa na kolejną przygodę. O bezpieczeństwo i komfort prowadzenia dbają zaawansowane systemy elektroniczne. Przestronne nadwozie zapewnia dość miejsca dla wszystkiego co ważne – rodziny, przyjaciół i realizacji marzeń. RAV4 Selection jest jak angielski arystokrata – nawet pokryty błotem i pyłem zwraca uwagę niewymuszoną elegancją i klasą.

Toyota RAV4 Selection Azure przykuwa wzrok głębokim odcieniem granatu. Na tym tle wyraźnie odcinają się relingi, listwy boczne i lusterka w kolorze Misty Silver. Ciemny kolor nadwozia stanowi atrakcyjne tło dla jasnego wykończenia wnętrza, o którego charakterze decyduje skórzana tapicerka w kolorze Light Beige. RAV4 Selection Platinum to wersja dla tych, którzy lubią jasne kolory. Srebrny lakier tworzy wyjątkowe połączenie z relingami i innymi dodatkami w odcieniu Eclipse Black oraz skórzaną tapicerką foteli o intensywnej barwie Dark Rose.

W produktach luksusowych styl idzie w parze z komfortem. Przednie i tylne fotele RAV4 Selection są nie tylko wygodne i miękkie w dotyku, ale także podgrzewane. Jazdę zimą ułatwia podgrzewana przednia szyba i kierownica. Komfort korzystania z bagażnika znacząco zwiększa elektrycznie otwierana i zamykana klapa z funkcją bezdotykowego uruchamiania. Wystarczy przesunąć stopę pod tylnym zderzakiem, żeby przestronny bagażnik o pojemności ponad 500 litrów sam się otworzył.

Toyota TS050 Hybrid. Potęga podwójnego napędu



W tym sporcie samochody mają ponad 1000 KM mocy. Rozpędzają się w jednej chwili, hamują niemal w miejscu, precyzyjnie biorą zakręty. Muszą wykazać się niesamowitą odpornością, aby wytrzymać morderczą jazdę nawet przez 24 godziny niemal bez przerwy. W czasie wyścigu długo-dystansowego kierowcy się zmieniają, ale samochód ma wytrzymać do końca – na najtrudniejszych torach, przy każdej pogodzie. W ekstremalnych warunkach wyścigów serii FIA WEC potrafią zwyciężać tylko hybrydy.

Toyota TS050 Hybrid. Potęga podwójnego napędu

Seria wyścigów FIA WEC 2017	
16 kwietnia	Silverstone 6h
5 maja	Spa-Francorchamps 6h
17 czerwca	Le Mans 24h
16 lipca	Nürburgring 6h
3 września	Meksyk 6h
16 września	Austin 6h
15 października	Fuji 6h
5 listopada	Szanghaj 6h
18 listopada	Bahrajn 6h

TYLNY SILNIK ELEKTRYCZNY DENSO AKUMULATOR LITOWO-JONOWY

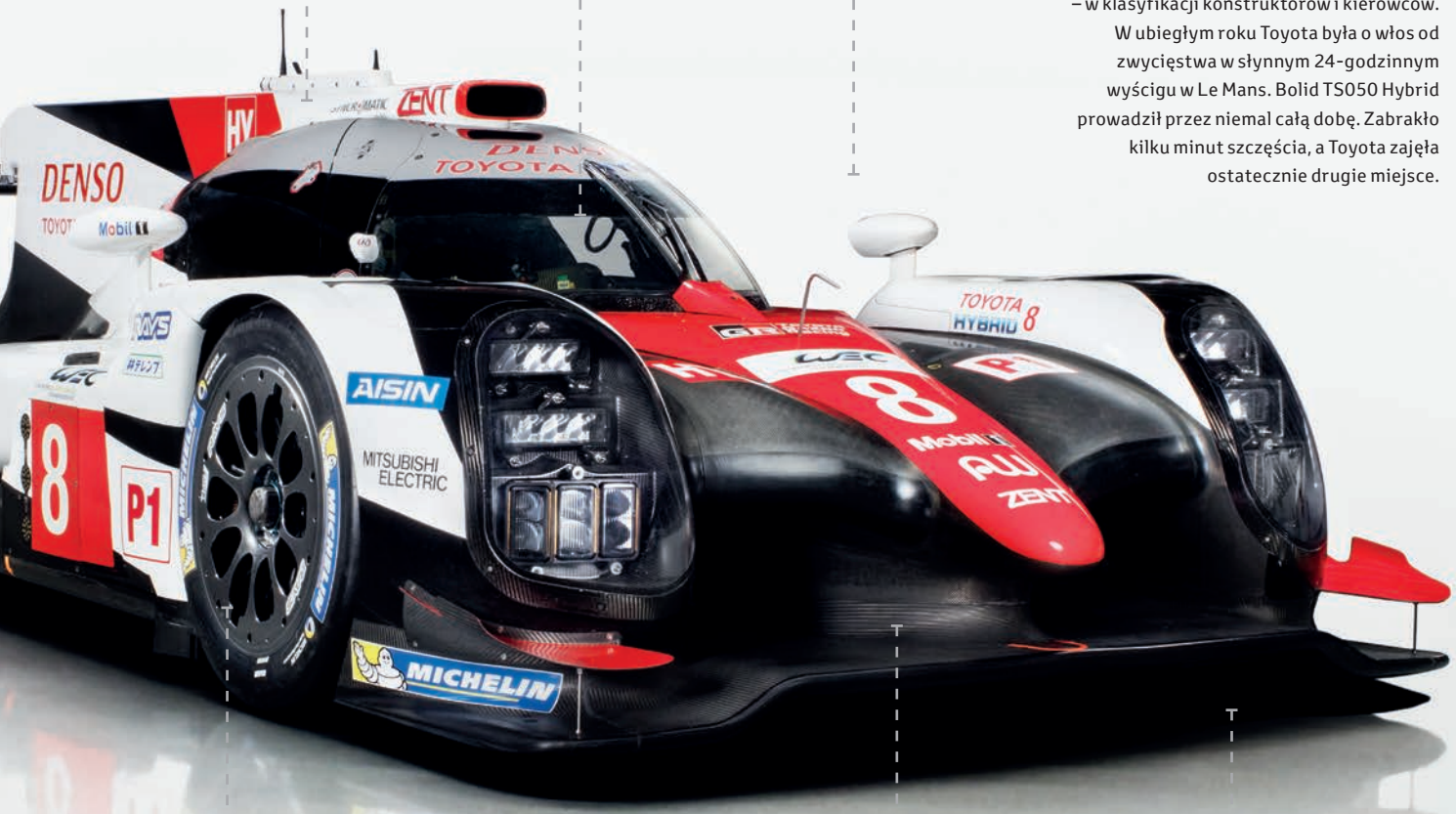
FELGI RAYS MAGNEZOWE 18 CALI, OPONY RADIALNE MICHELIN

Hybrydowe

NADWOZIE Z ODPORNEGO I LEKKIEGO WŁÓKNA WĘGLOWEGO

SZYBA Z POLIWĘGLANU

TOYOTA HYBRID SYSTEM – RACING NAPĘD 4X4 1000 KM



TARCZE WENTYLOWANE Z WŁÓKNA WĘGLOWEGO [DO KÓŁ PRZEDNICH I TYLNYCH]

SKRZYNIA BIEGÓW 7-BIEGOWA SEKWENCYJNA

SILNIK BENZYNOWY 2.4 V6 TWIN-TURBO Z BEZPOŚREDNIM WTRYSKIEM PALIWA

PRZEDNI SILNIK ELEKTRYCZNY AISIN

Mistrzostwa świata wyścigów długodystansowych

W serii FIA World Endurance Championship startują najsłynniejsze sportowe marki, jednak najszybsze bolidy, które liczą się w konkurencji do zwycięstwa, mają napęd hybrydowy. Toyota, prekursor tej technologii, zadebiutowała w 2012 roku z modelem TS030 Hybrid, a już 2 lata później z nowym prototypem TS040 Hybrid zdobyła podwójne mistrzostwo świata – w klasyfikacji konstruktorów i kierowców. W ubiegłym roku Toyota była o włos od zwycięstwa w słynnym 24-godzinnym wyścigu w Le Mans. Bolid TS050 Hybrid prowadził przez niemal całą dobę. Zabrakło kilku minut szczęścia, a Toyota zajęła ostatecznie drugie miejsce.

1000 KM

Kolejny etap – wodór

Zaczęło się 20 lat temu. Kiedy jeszcze nikt o tym nie myślał, Toyota wprowadziła na rynek Priusa – pierwszy masowo sprzedawany samochód osobowy z napędem hybrydowym. Przez konkurentów Prius został uznany za konstrukcję nazbyt awangardową, a zainteresowanie nim klientów za chwilową modę. Toyota jednak konsekwentnie rozwijała napęd hybrydowy, wprowadzając go do coraz szerszej gamy produktów i czas pokazał, że idea była słuszna. Przyszła pora na nowe wyzwanie: wodór.

Kolejny etap – wodór

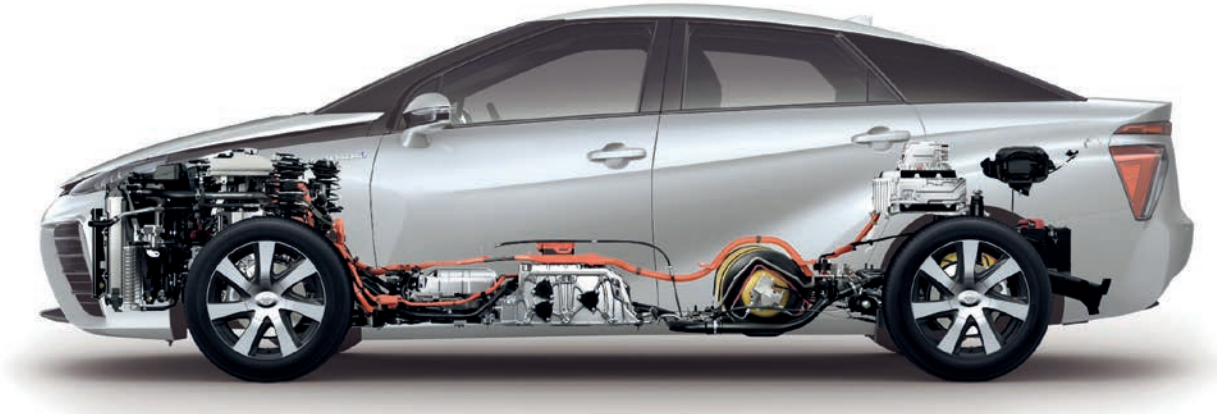
Dziś nikt już nie ma wątpliwości, że hybrydy odniosły sukces i są ważnym etapem na drodze ku pojazdom całkowicie bezemisyjnym. Kolejny krok to hybrydy plug-in, które wyróżniają się możliwością ładowania z sieci i większym zasięgiem w trybie elektrycznym, a następny – ogniwa paliwowe. I tu wracamy do korzeni. W roku 2016 Toyota wprowadziła do masowej produkcji przełomowy model Mirai, zasilany wodorowymi ogniwami paliwowymi, znów wyznaczając kierunek rozwoju motoryzacji.

Koła Mirai porusza potężny silnik elektryczny o mocy 113 kW, zasilany przez zestaw ogniw paliwowych, w których wodór ze zbiorników łączy się „na zimno" z tlenem z powietrza. Jedynym produktem ubocznym tej reakcji jest czysta para wodna.

Podczas tworzenia Mirai wykorzystano olbrzymi dorobek Toyoty w dziedzinie napędu elektrycznego, zgromadzony podczas ponad dwóch dekad prac nad napędami hybrydowymi. W istocie w Mirai zastosowano gotowe podzespoły produkowane seryjnie dla hybryd Toyoty, takie jak silnik elektryczny, elektronika sterująca czy akumulator trakcyjny. Podobnie jak hybrydy, Mirai odzyskuje energię podczas hamowania – silnik elektryczny pełni wtedy rolę generatora, a wytworzony w ten sposób prąd gromadzony jest w akumulatorze i używany później podczas ruszania czy przyspieszania, co pozwala zmniejszyć zużycie wodoru.

Zgromadzony w zbiornikach Mirai zapas wodoru pozwala przejechać nawet do 700 kilometrów, a napełnienie zbiorników trwa tylko trzy minuty i jest czynnością równie prostą, jak tankowanie benzyny.

Wodór jest czystym, bezpiecznym i wygodnym nośnikiem energii, który zapewnia całkowite uniezależnienie się od paliw kopalnych. Można go pozyskiwać w dowolnym punkcie świata na szereg różnych sposobów, między innymi z odpadów, a także za pomocą elektrolizy wody z użyciem prądu ze źródeł odnawialnych. Pozwala także efektywnie magazynować nadmiar energii wytwarzanej przez panele słoneczne, elektrownie wodne czy turbiny wiatrowe. Dlatego Toyota stawia na wodór.



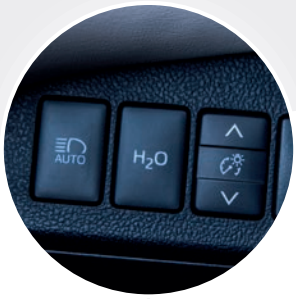
Mirai to po japońsku „przyszłość”. Przyszłość transportu to niezależność od paliw kopalnych i brak emisji szkodliwych substancji

Tankowanie w 3 minuty

Tankowanie wodoru jest proste i odbywa się całkowicie automatycznie – wystarczy podłączyć pistolet dystrybutora. Zawartość zbiorników po 3 minutach wystarcza na przejechanie nawet do 700 km.

Dynamika i oszczędność

Elektryczny silnik Mirai ma moc 154 KM (113 kW) i moment obrotowy 335 Nm, zapewniając przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 9 s i prędkość do 179 km/h. Zużycie energii odpowiada spalaniu 4,2 l benzyny na 100 km.



Zero emisji

Pojazdy z wodorowymi ogniwami paliwowymi nie emitują żadnych niepożądanych substancji – jedynym produktem ubocznym reakcji, w wyniku której wytwarzany jest prąd, jest czysta para wodna.

Własna elektrownia

Ogniwa paliwowe samochodu wodorowego można wykorzystać jako awaryjne źródło energii, mogące dostarczać prądu o mocy do 9 kW, wystarczającej do zasilania średniej wielkości gospodarstwa domowego.

Hybrydy Toyoty w Polsce

Toyota jest niekwestionowanym liderem rynku hybryd. Za sprawą bogatej oferty siedmiu modeli hybrydowych Toyoty ten innowacyjny napęd wszedł do głównego nurtu motoryzacji i stanowi atrakcyjną alternatywę dla diesli. Obecnie już co czwarty samochód opuszczający salony Toyoty jest hybrydą.

PRIUS 1 318

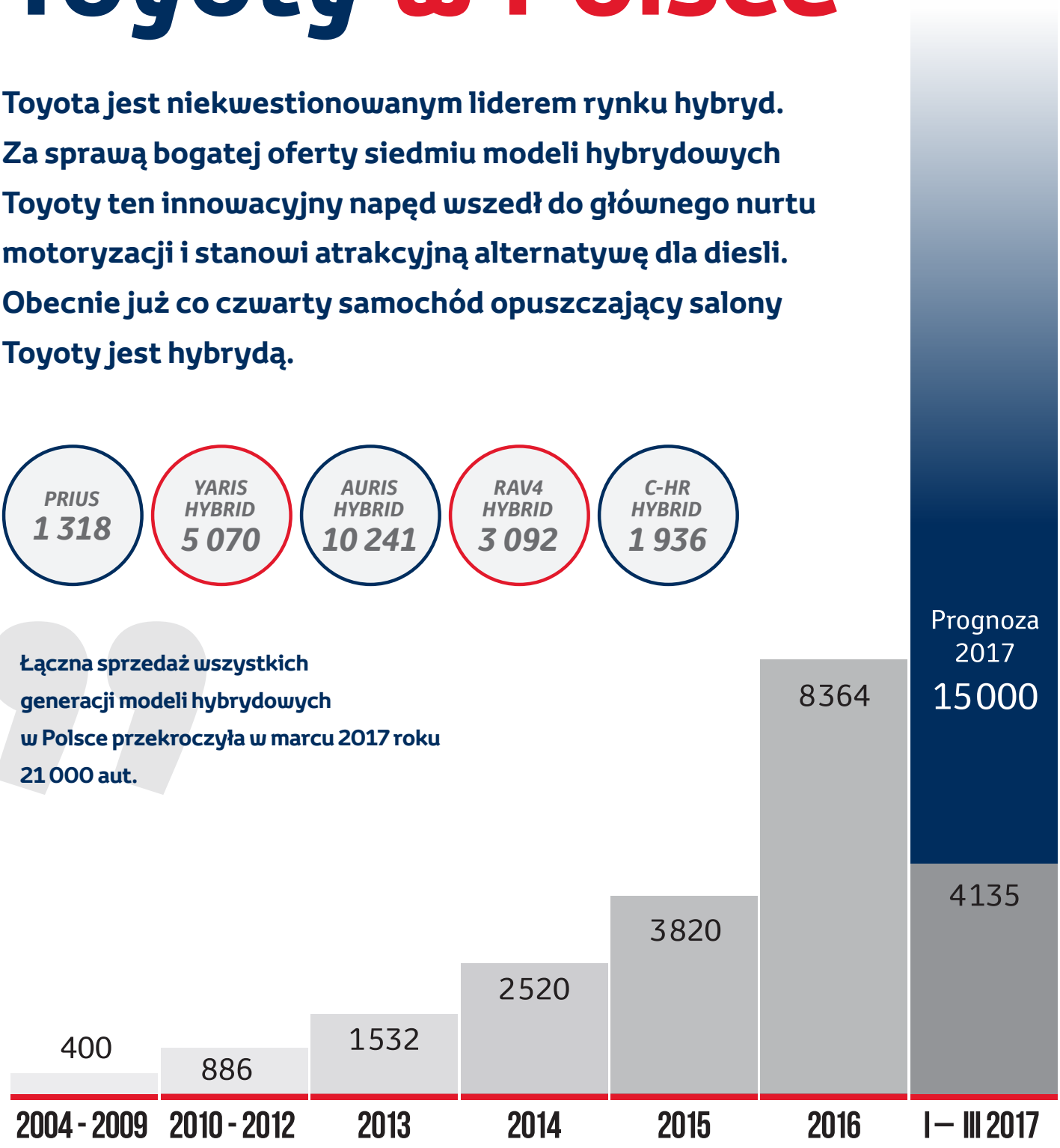
YARIS HYBRID 5 070

AURIS HYBRID 10 241

RAV4 HYBRID 3 092

C-HR HYBRID 1 936

Łączna sprzedaż wszystkich generacji modeli hybrydowych w Polsce przekroczyła w marcu 2017 roku 21 000 aut.



RAV4 Hybrid

Toyota RAV4 jest prekursorem segmentu SUV i najpopularniejszym średnim SUV-em w Polsce. Wersja hybrydowa to najmocniejszy i najszybszy RAV4 w historii. Auto przyspiesza od 0 do 100 km/h w 83 s i spala średnio 5,1 l/100 km.

C-HR Hybrid

Toyota C-HR wprowadza do segmentu crossoverów napęd hybrydowy oraz nowe podejście do stylistyki, wyrażające się w połączeniu dynamicznej sylwetki, mocnych przetłoczeń i ostrych linii. Samochód zużywający tylko 3,6 l/100 km i emitujący od 82 g/km CO_2 jest najbardziej oszczędnym crossoverem na polskim rynku.

Auris Hybrid i Auris TS Hybrid (kombi)

Toyota Auris Hybrid, najpopularniejszy samochód hybrydowy w Polsce, to mistrz oszczędności. Napęd o mocy 136 KM zapewnia średnie zużycie paliwa 3,5 l/100 km. Elegancki, dynamiczny design został zaakcentowany światłami LED. W wersji Touring Sports interesująca linia nadwozia pozwoliła wygospodarować przestrzeń bagażową o pojemności 600 l.

Yaris Hybrid

Toyota Yaris to jedyny miejski samochód z 3 rodzajami napędu – hybrydowym, benzynowym i wysokoprężnym. Innowacyjny napęd hybrydowy o mocy 100 KM zużywa w mieście tylko 3,1 l/100 km. Zmodernizowany model ma bardziej dynamiczny wygląd i lepsze właściwości jezdne.

Prius

Toyota Prius to najpopularniejszy samochód hybrydowy na świecie. Czwarta generacja modelu stanowi przełom w rozwoju technologii hybrydowej od momentu debiutu w 1997 roku. Nowy model może poruszać się na samym silniku elektrycznym przez ponad 70% czasu jazdy po mieście bez ładowania z zewnętrznej sieci, a średnie zużycie paliwa to tylko 3,3 l/100 km.

Prius Plug-in Hybrid

Prius Plug-in Hybrid drugiej generacji jest uważany za najbardziej wydajny samochód spalinowy. Hybrydowa Toyota ładowana z zewnętrznej sieci łączy zalety Priusa i auta elektrycznego. W trybie elektrycznym rozpędza się do 135 km/h i pokonuje do 50 km.

20 lat hybryd

Historia sukcesu Toyoty

W ciągu 20 lat hybrydy zmieniły rynek samochodowy. Gdy Toyota rozpoczynała sprzedaż pierwszego Priusa, nikt się nie spodziewał, że firma właśnie wprowadza nowe reguły gry. Toyota przez 2 dekady umocniła swoją pozycję lidera tej innowacyjnej technologii. Dzięki odwadze japońskiego koncernu dziś każdy producent chce mieć w swojej ofercie samochód spalinowo-elektryczny.

1997 Premiera Priusa. Początek hybryd Toyoty

2001 Premiera Estimy Hybrid

2003

2004 Premiera Priusa 2. generacji

2006 Premiera Priusa w Polsce

2007 Premiera Camry Hybrid

1 milion HYBRYD

2009 Premiera Priusa 3. generacji

2 miliony HYBRYD

Premiera Aurisa Hybrid

2010

4 miliony HYBRYD

5 milionów HYBRYD

2011

Premiera Priusa Plug-in Hybrid

Premiera Priusa+

2012

Premiera Yarisa Hybrid

Premiera Aurisa Touring Sports Hybrid

2013

7 milionów HYBRYD

Premiera Toyoty Mirai

Bolid TS040 Mistrzem Świata FIA WEC

2014

Premiera RAV4 Hybrid

2015

Premiera Priusa 4. generacji

10 tysięcy HYBRYD W POLSCE

Premiera C-HR Hybrid

2016

20 tysięcy HYBRYD W POLSCE 02-2017

10 milionów HYBRYD 02-2017

Premiera Priusa Plug-in Hybrid 2. generacji

2017

toyota.pl/hybrydy