

TOYOTA

news

WYDANIE SPECJALNE

ADAM

MAŁYSZ

TOYOTA

W RAJDZIE DAKAR



TOYOTA

LISTA DILERÓW TOYOTA MOTOR POLAND

AUTO PARK	Białystok	85 662 70 70
CONCEPT	Bielsko-Biała	33 819 00 45
JAWORSKI AUTO	Bydgoszcz	52 375 71 75
CZAJKA-AUTO	Bytom	32 787 79 00
CZAJKA-AUTO	Chorzów	32 349 79 00
TOYOTA CZĘSTOCHOWA M.G. CENTRUM	Częstochowa	34 367 51 51
KNEDLER SJ	Elbląg	55 236 09 00
G.P. AUTO	Elk	87 621 07 70
CARTER	Gdańsk	58 340 22 22
TOYOTA CHWASZCZYNO	Gdynia	58 520 94 10
TOYOTA RUMIA	Gdynia/Rumia	58 520 94 10
CAR SYSTEM	Gorzów Wlkp.	95 729 70 40
TOYOTA MIKOŁAJCZAK	Kalisz	62 760 56 00
M.G. CENTRUM	Katowice	32 200 80 00
TOYOTA ROMANOWSKI	Kielce	41 332 83 33
TOYOTA KAMIŃSKI	Konin	63 249 17 77
TOYOTA KOSZALIN	Koszalin	94 341 02 82
INTER CAR NOWAK	Kraków	12 261 37 37
INTER CAR NOWAK	Kraków	12 639 29 29
ANWA	Kraków	12 297 26 92
TOYOTA MIKOŁAJCZAK	Leszno	65 529 63 13
TOYOTA LUBIN	Lubin	76 749 99 99
AUTO PARK	Lublin	81 534 14 00
AMX ŁÓDŹ	Łódź	42 225 26 00
TOYOTA ŁÓDŹ	Łódź	42 656 90 90
TOYOTA NOWOGARD	Nowogard	91 392 57 00
TOYOTA KOBOS	Nowy Sącz	18 441 50 50
MIR - WIT	Olsztyn	89 521 49 90
AUTOSALON SZIC	Opole	77 451 41 05
CAROLINA CAR COMPANY S.J.	Ostrołęka	29 760 38 28
TOYOTA UKLEJA	Piła	67 210 51 00
TOYOTA GRAŻYNA I ANDRZEJ KOMPIŃSCY	Płock	24 264 14 79
TOYOTA BOŃKOWSCY	Poznań/Komorniki	61 849 45 00
TOYOTA FIETZ	Poznań	61 872 35 00
TOYOTA UKLEJA	Poznań	61 811 75 70
TOYOTA ROMANOWSKI	Radom	48 369 90 11
TOYOTA KONSEK RYBNIK	Rybnik	32 432 90 40
DAKAR	Rzeszów	17 855 52 88
TOYOTA AUTO PODLASIE	Siedlce	25 633 41 10
AMS ANETTA I MARIUSZ STANIUK	Ślupsk	59 848 20 00
TOYOTA KONSEK SOSNOWIEC	Sosnowiec	32 363 26 70
TOYOTA-SACAR	Stalowa Wola	15 844 82 50
TOYOTA KOZŁOWSKI	Szczecin	91 464 41 60
TOYOTA KOZŁOWSKI II	Szczecin	91 433 74 44
TOYOTA KOBOS	Tarnów	14 622 30 26
TOYOTA BEDNARSCY	Toruń	56 639 88 00
JAN CAR JAN KOŁODZIEJ	Tychy	32 329 81 03
TOYOTA WAŁBRZYCH NOWAKOWSKI	Wałbrzych	74 648 17 00
JAWORSKI AUTO	Wrocław	54 411 26 66
ALAN AUTO	Wrocław	71 354 80 10
TOYOTA NOWAKOWSKI	Wrocław Bielany	71 799 60 60
TOYOTA - BIELANY	W-wa Bielany	22 832 33 33
CHODZEŃ	W-wa Czerniakowska	22 851 51 51
TOYOTA W&J WIŚNIEWSKI	W-wa Izabelin	22 429 16 00
TOYOTA MARKI WŁADYSŁAW CYGAN	W-wa Marki	22 763 70 00
TOYOTA OKĘCIE PRESTIGE AUTO	W-wa Okęcie	22 492 00 00
CHODZEŃ	W-wa Piaseczno	22 757 00 25
TOYOTA RADOŚĆ	W-wa Radość	22 615 30 30
TOYOTA WŁOCHY	W-wa Włochy	22 578 00 50
TOYOTA WOLA CAROLINA CAR COMPANY	W-wa Wola	22 492 55 55
TOYOTA ŻERAŃ	W-wa Żerań	22 590 70 00
TOYOTA JA-NOW-AN GLIWICE ZABRZE	Zabrze	32 276 27 70
AVES	Zduńska Wola	43 825 54 90
J.P.J. AUTO	Zielona Góra	68 457 57 57



Eurocare



Quality Service



Genuine Parts



Fleet



Accessories





Zdjęcie: manager.inwestycje.pl/archiwum/131



Zdjęcia na okładce: **JACEK BONECKI/SONY** i **MIKOŁAJ URBAŃSKI**

Szanowni Państwo,
Oddajemy do Państwa rąk wydanie specjalne Toyota News, poświęcone udziałowi Adama Małysza w tegorocznym Rajdzie Dakar. To bezwzględnie najtrudniejszy terenowy rajd na świecie. Adam w tym roku wypadł w nim znakomicie. Dzięki swojej determinacji, zaangażowaniu, uporowi i ciężkiej pracy, dotarł do mety na 15 miejscu. To jego wielki sukces, ponieważ jeszcze dwa lata temu nikt poważnie nie traktował jego deklaracji o zamianie nart na kierownicę rajdowej terenówki. W zeszłym roku, Adam pierwszy raz zmierzył się z Dakarem, jeszcze bez pełnych umiejętności i z gorszym samochodem – wtedy był 37. W tym roku, Rajd Dakar to miała być prawdziwa, sportowa walka. Wspierał go świetny zespół: doskonały i doświadczony pilot – Rafał Marton, techniczni wirtuozi z belgijskiego zespołu Overdrive Racing i nasz niezniszczalny Hilux. Bowiem zdaniem Adama, Toyota była w tym roku jedynym sensownym wyborem. I nie zawiodł się. Auto bezawaryjnie pokonało wszystkie próby, a Adam Małysz „przeskoczył” samego siebie – zamiast deklarowanego 20 miejsca,

zajął 15. Zadziwił wszystkich i kolejny raz udowodnił, iż ciężka praca, wsparta najlepszymi specjalistami i markowym sprzętem, musi prowadzić do sukcesu. Ten magazyn jest naszym swoistym hołdem dla wysiłku wykonanego przez całą ekipę. Pokazujemy w nim to, czego nie widać w sportowych relacjach z rajdu – niebezpieczeństw i cieni walki z pustynią, odsłaniamy szczegóły konstrukcji Toyoty Hilux Overdrive oraz przypominamy historyczne Toyoty, które startowały w rajdach terenowych.

Cieszymy się sukcesem Adama, gratulujemy całemu teamowi i trzymamy kciuki za kolejne starty w tym roku. Adam Małysz to wciąż bardzo skromny i patrzący z dystansem na życie sportowiec. Ale jednocześnie od lat, z wielkim zaangażowaniem, popartym intensywną pracą, stara się dążyć do obranych celów. Życzę każdemu z nas, by potrafił z tak wielką konsekwencją realizować własne postanowienia. A zespołowi Adama życzę kolejnych sukcesów za kierownicą Toyoty Hilux.

JACEK PAWLAK

Prezydent Toyota Motor Poland



4 WYWIAD

Jeżdżę bokiem u babci

10 ZBLIŻENIA

Nie do zatrzymania Hilux Overdrive

12 Z NASZYM SZYLDEM

14 RAJD OD KUCHNI

Ekstremalny Dakar

20 Z NASZYM SZYLDEM

Toyota na trasach rajdu Dakar

22 HISTORIA

45 lat Toyoty Hilux

26 OFERTA 4X4

Nie tylko Hilux Rafał Marton

32 WYWIAD

TYMI TOYOTAMI ADAM MAŁYSZ JEŹDZI NA CO DZIEŃ



AVENSIS WAGON 2.2 D-4D

Dynamiczny i oszczędny Avensis z silnikiem Diesla i obszernym wnętrzem, doskonale sprawdza się w częstych podróżach do Belgii, gdzie znajduje się siedziba Overdrive Racing.



HILUX 3.0 D-4D

Wersja wyczynowa na rajdy, wersja seryjna na drogę. Hilux towarzyszy zespołowi w każdym treningu w Polsce.



LAND CRUISER V8

Najpotężniejszy samochód na polskim rynku. Służy na co dzień Adamowi Małyszowi i jego rodzinie.

WYWIAD

Adam Małysz

Jeźdźce bokiem u babci

Z ADAMEM MAŁYSZEM ROZMAWIAŁ: ROBERT PRZYBYLSKI
ZDJĘCIA: JACEK BONECKI/SONY, MIKOŁAJ URBAŃSKI, DPPI

**Adam Małysz i Rafał Marton
odnieśli spory sukces
w rajdzie Dakar.
Imprezę wspomina Adam,
który ocenia swój samochód
rajdowy i mówi o planach
na przyszłość.**



Red Bull

stilo

stilo

Red Bull

SONY

Red Bull

A. MALYSZ ORNY

Red Bull

Zosh
Racing

Na pytanie, czy wynik uzyskany w ostatnim Dakarze to efekt talentu czy pracy, Adam zawsze dopowiada, iż podstawą jest ciężka praca i wysiłek. Cały 2012 rok upłynął mu pod znakiem drakońskich treningów na dystansie ponad 20 tys. km.

Robert Przybylski: Drugi start w Dakarze i już piętnasta, wysoka pozycja. Na jakie miejsce macie chrapkę za rok?

Adam Małysz: Jak przejechaliśmy linię mety ostatniego etapu, powiedziałem do Rafała, że mamy przes...., bo spełnić rozbudzone oczekiwania publiczności i sponsorów nie będzie łatwo. Wiemy, że poprawienie wyniku nawet o kilka oczek będzie bardzo trudne, ponieważ jako konkurentów mamy już tylko profesjonalistów najwyższej klasy.

RP: Co żona powiedziała?

AM: Pogratulowała. Była bardzo zadowolona.

RP: Pojechał Pan na rajd, mając 150 km jazd testowych autem Toyota Hilux Overdrive. Jak czuł się Pan za kierownicą?

AM: Na 15-km prologu, gdzie auta startują co minutę, wyprzedziliśmy dwa lub trzy samochody. Pamiętam że powiedziałem: „Rafał, jak to zapiernicza!” Pomyślałem, że ten samochód jest zbyt dobry dla takiego jak ja nowicjusza. Miałem obawy, czy poradzę sobie z autem i oczekiwaniami co do naszego startu. Jednak po dwóch etapach tak wyczułem samochód, że mogłem już spokojnie go kontrolować.

RP: Porozumienie emocjonalne?

AM: Zaprzyjaźniłem się z argentyńskim kierowcą – Lucio Alvarezem, który podkreślał, żeby szanować ten

samochód, bo on jest jak nasza duma. Mówił: „rozmawiajcie z nim, jak z kobietą i słuchajcie go”. Dodawał: „To auto było szóste w Dakarze i macie o niego dbać, bo teraz jest wasze”. Duma słuchała się nas i nie psuła, o ile ja nie popełniłem błędu. Samochód był niezwykle wytrzymały, dawał sobie radę w różnych miejscach, przejeżdżał przez rzeki, błota, piął się pod górę i wyciągał nas z różnych opresji.

RP: Ten wynik to efekt talentu czy pracy?

AM: Do efektów dochodzi się pracą i wysiłkiem. Cały 2012 rok trenowaliśmy, przejechałem ponad 20 tys. km. Mieliśmy, co prawda, dużo dachowań, urwanych kół, ale wiele się nauczyłem. Szybko znalazłem z Hiluxem wspólny język. Jazda tym autem była wielką przyjemnością, mimo że w tych trudnych, dakarowych warunkach nie mieliśmy klimatyzacji. Samochód nie przegrzewał nas, szybko przejeżdżał odcinki i mniej się w nim męczyłem niż w poprzednim aucie. Podczas rajdu, samochody startują przed ciężarówkami, które rozjeżdżają trasę i trzeba wyprzedzać je w tumanach kurzu. Na metę przyjeżdżaliśmy wczesnie, razem z czołówką. Był czas żeby odpocząć, wyspać się, najeść, przejrzeć samochód. Nie mieliśmy kłopotów jak inne zespoły.

RP: Czyżby ten długi rajd to była sielanka?

AM: Nie, to praca. Natomiast pierwszy rajd w 2011 roku był rozpoznaniem. Teraz jechałem fajnym tempem, bez

żadnego spięcia. Zaskoczyła mnie łatwość, z jaką ten samochód poruszał się po wydmach. Jestem w szoku, że on tak szybko jeździ. Rafał nie hamował mnie tym razem, mówił, żebym jechał tempem, w którym dobrze się czuję. Było trochę dużo skoków i bałem się, czy napęd wytrzyma, tym bardziej, że na kilku szczytach byliśmy zbyt szybko. Błyskawicznie „wkręciłem się” w ten samochód. Dobrze jeździło się nim na szutrowych drogach, a pod koniec rajdu także po wydmach. Później już nie zakopywałem auta, natomiast na początku rajdu udało mi się zagrzebać w piasku, nawet 700 m przed metą.

RP: Czy ten występ można było zakończyć na nieco wyższym miejscu, gdyby trochę Pan przyspieszył?



AM: Wydawało się, że mogę jechać szybciej, ale to byłoby niepotrzebne ryzyko. Mam plany w stosunku do tego sportu i stopniowo będę czynić postępy. Były momenty, m.in. w górach, że jechałem zbyt szybko. Na początku górskiego, 200-km OS-u, auto uderzyło kołem w skałę i zgiąłem tylną oś. Po wymianie koła, Rafał przeczuwał, że to coś poważnego. Samochód uciekał mi na prawych zakrętach i odcinek górskich serpentyn przejechałem spokojnie, żeby samochód nie zwałił się w przepaść. Po 30 km złapałem tempo i na prostych pędziłem nawet 170 km/h. Dopiero na mecie zauważyliśmy, że tylne koło jest odchylone i serwis musiał wymienić cały tylny most.

RP: Coś więcej zepsuło się podczas rajdu?

AM: Wymieniliśmy jeszcze pompę paliwa, bo podejrzanie spadło ciśnienie.



Rozwój krok po kroku to recepta Adama na sukces. Jednocześnie zdaje sobie sprawę z wysokości zawieszonych poprzeczki. Uzyskany w tym roku świetny wynik (15 miejsce w klasyfikacji generalnej) oznacza nadludzki wysiłek dla całego zespołu, by sprostać nowym celom w kolejnych startach. Ale Adam śmiało patrzy w przyszłość i wierzy w kolejne sukcesy.



Hilux Overdrive okazał się bardzo mocnym punktem zespołu. Niezawodny i szybki – pozwolił Adamowi rozwinąć skrzydła.

Ale poza tym, Hilux był nie do zdarcia. Przez dwa tygodnie nie mieliśmy z tym autem żadnych problemów. Po raz pierwszy z czymś takim się spotkałem. Do tego, mieliśmy wspaniałych mechaników, którzy dotąd robili, aż wszystko było gotowe do dalszej jazdy. Overdrive, który zbudował m.in. moje auto, miał do każdego samochodu po trzech mechaników i czterech elektroników. Szef mechaników miał za sobą 15 lub 16 Dakarów i wiedział, co robić, gdzie zajrzeć. Wcześniej pracował dla Peterhansela. My także byliśmy przeszkoleni w zakresie podstawowej mechaniki, ale bez narzędzi, na trasie mogliśmy wykonywać jedynie proste czynności.

RP: A najlepsi zawodnicy zauważali was?

AM: Tak, po zakończonym etapie podchodzili, pytali. Okazało się, że Luc Alphand to nasz kibic, oferował nam nawet pomoc. To ogólne zainteresowanie to dobry prognostyk, bo pokazuje, że zaczynają się z nami liczyć.

RP: Woli Pan skwar Dakaru czy zimę i skoki?

AM: Wolę ciepło. Zaraz po rajdzie pojechałem do Liberca, gdzie strasznie wymarzęm.

RP: Nie ciągnie Pana do innych dyscyplin samochodowych? Luc Alphand ścigał się w 24-godzinnych wyścigach w Le Mans, pojedzie w nim także włoski piłkarz Alessandro Del Piero.

AM: Jeżdżę tak naprawdę dopiero od roku, więc jeszcze mam sporo do zrobienia w tej dyscyplinie. Chociaż może kiedyś spróbuję sił w wyścigach.

RP: Coś zaskoczyło Pana podczas rajdu?

AM: Może duża liczba Polaków wśród uczestników imprezy – głównie mechanicy i logistycy. Widziało się ich wszędzie. To miłe, że jesteśmy doceniani przez innych. Sympatycznym akcentem była msza zorganizowana przez

Rafała Sonika. Polski ksiądz przyleciał aż z Argentyny i odprawił mszę dla polskich załóg. Widziałem kątem oka, że zawodnicy z innych krajów podjeżdżali niedaleko nas, by zobaczyć, co się dzieje. Przed grupą ludzi stał dziwnie ubrany człowiek, więc może inni chcieli sprawdzić, czy to jakaś sekta?

RP: Dostał Pan na pół roku białego Land Cruisera. Ten samochód nie jest zbyt wielki?

AM: Z tym autem mam miłe wspomnienia z pustynnych treningów w Dubaju. Byłem zaskoczony dzielnością tego samochodu; bardzo dobrze radził sobie w piaskach.

Podczas Rajdu Dakar polscy zawodnicy mogli uczestniczyć w niedzielnej mszy świętej. Polski ksiądz przyleciał do jednego z obozów, prosto z Argentyny. To wzbudziło niemałą sensację u innych uczestników Dakaru.

RP: A jakie plany sportowe macie na ten rok?

AM: Nasz program przewiduje starty w Baja Żagań (3-5 maja), Rábaköz Cup

(18-19 maja), RMPST Pleszew (31 maja-2 czerwca), Baja Carpathia (21-23 czerwca), Baja Poland (30 sierpnia -1 września), Internext Rally Vsetin (28-29 września)



Po zakończeniu Dakaru Adam odebrał z rąk prezesa Jacka Pawlaka kluczyki do flagowej terenówki Toyoty – Land Cruisera V8. Będzie ją testował przez najbliższe pół roku.

i Rallye OiLibya du Maroc (13-19 października). Najprawdopodobniej wystartujemy też w rajdzie Silk Way Rally, trudnym maratonie z Moskwy do Astrachania (6-13 lipca). No i Dakar 2014.

RP: Wspomniał Pan o budżecie. O jakich sumach mówimy?

AM: Jak zaczynałem starty w sporcie samochodowym, zaskoczony byłem jak dużych nakładów pieniężnych to wymaga. Moje całoroczne występy narciarskie kosztowały nie więcej niż 400 tys. zł. Tymczasem zespół samochodowy ma budżet sięgający kilkuset tys. euro, nawet do miliona. Z tego połowę pochłaniają starty w Europie.

RP: A na polu u babci jeszcze Pan trenuje?

AM: Umówiłem się z babcią, że tam jest mój tor i lubię pokręcić się na nim różnymi samochodami i trochę pojeździć bokiem.

Rozmawiał: Robert Przybylski



Rafał Marton, Adam Małysz i niezawodny Hilux – recepta na sukces teamu.



ZBLIŻENIA

Hilux Overdrive

Toyota Hilux Overdrive okazała się doskonałym wyborem dla Adama Małysza. Już podczas prologu po piaszczystych wydmach Adam krzyknął do swojego pilota: „Ależ to zapiernicza!”.

Samochód, którym osiągnął 15. miejsce w najtrudniejszym rajdzie świata, przez cały wyścig nie sprawiał żadnych problemów. Poza standardowymi przeglądami na końcu każdego etapu, pojazd nie wymagał większych napraw. Najpoważniejszą awarią było zniszczone tylne zawieszenie po uderzeniu w głaz. Jednak to zdarzenie nie zatrzymało Adama Małysza w walce o jak najwyższą lokatę.

Nie do

TEKST: MICHAŁ HORODEŃSKI
ZDJĘCIA: JACEK BONECKI/SONY, DPPI

Sprzęgło AP Racing
i 6-stopniowa,
sekwencyjna skrzynia
biegów

Silnik: 4,6 l,
V8 benzynowy,
350 KM, 560 Nm

Amortyzatory:
Reiger, 2 na koło



zatrzymania



Wymiary i masy:
długość 4900 mm,
szerokość 1995 mm,
wysokość 1750 mm,
rozstaw osi 2900 mm,
masa własna 1937,5 kg,
pojemność
zbiornika 500 l

Koła: felgi Evo Corse + opony
BF Goodrich



Toyota Hilux znakomicie sprawdza się
na wydmach oraz podczas odcinków
błotno-wodnych i kamienistych.

Z NASZYM SZYLDEM
Hilux Overdrive

Anatomia SUKCESU

TEKST: MICHAŁ HORODEŃSKI
ZDJĘCIA: JACEK BONECKI/SONY, DPPI



W marcu 2011 roku, Overdrive Racing ogłosił, że przygotowuje projekt rajdowego Hiluxa w klasie T1. Pod koniec roku, Giniel de Villiers testował pierwsze rajdówki w Namibii. W styczniu 2012, de Villiers zajmuje 3. miejsce w rajdzie Dakar.



Konstrukcja samochodu w klasie T1 różni się od salonowej wersji. Wiele elementów jest zaprojektowanych tak, by znosić ekstremalne obciążenia podczas szybkiej jazdy w terenie. Zmiany dotyczą m.in. konstrukcji nośnej, zawieszenia i oczywiście silnika.



W 2012 roku, Adam Małysz zdecydował się na start w rajdzie Dakar Toyotą Hilux Overdrive. Pierwszy kontakt z samochodem miał podczas testów w Maroku. Orzeł z Wisły zaskakiwał wszystkich wysokimi lotami, a samochód z każdym kilometrem zaskakiwał Adama Małysza. Finał tej fascynacji miał miejsce na mecie rajdu Dakar 2013.

**Jean-Marc Fortin
doświadczenie
„dakarowe” zbierał
przez lata.
Jako pilot Krzysztofa
Hołowczyca odnosił
wiele sukcesów,
ale i porażek.
Porażki uczą pokory
i pozwalają się rozwijać.
Równoległe z karierą
sportowca rozwijała się
też jego firma
– Overdrive
Racing.**

Kiedy w marcu 2011 roku, Fortin ogłosił, iż zamierza rozpocząć budowę rajdówek na bazie niezawodnej Toyoty Hilux, świat rajdów pustynnych wstrzymał oddech. Do tej pory Toyoty kojarzone były głównie z klasyfikacją T2, w której odnosiły sukcesy od lat. Klasa T1 to było wyzwanie. Takich prób już było kilka, ale wizja szefa belgijskiej firmy była jedna – nawiązanie walki z dakarową czołówką. Pierwsze testy odbyły się w listopadzie 2011, w RPA. Kierowca Giniel de Villiers, zwycięzca Dakaru, jeszcze w barwach VW, przesiadł się do Toyoty. Od razu zajął 3. miejsce w edycji 2012. To było to. Potem wszystko potoczyło się błyskawicznie. Kolejne rajdy, kolejne dobre wyniki. Tymczasem w Polsce, Adam Małysz podejmuje decyzje o zmianie dotychczasowego auta na model z najwyższej półki

– Toyotę. Rozpoczyna się współpraca z Adamem Małyszem z ekipą Overdrive Racing. Najpierw testy w Maroku, później wizyta w Belgii. Adam Małysz i Rafał Marton nie mają zbyt wiele czasu na oswojenie się z nowym autem, ale widzą ogromny potencjał. Na konferencji w Warszawie bez zająknięcia mówią: „interesuje nas pierwsza dwudziestka, a z Toyotą jest ona w naszym zasięgu”. Dalsza historia jest znana. 15. miejsce w rajdzie 2013 – wielki sukces i wielkie nadzieje na przyszłość.

Overdrive Racing to firma, która nie tylko buduje i dostarcza samochody rajdowe. Zapewnia także całą logistykę i serwis podczas rajdów, dzieli się swoim doświadczeniem. Takie podejście do sprawy, plus znakomita baza w postaci produktu Toyoty oraz niezwykle talent Adama Małysza, musi gwarantować sukces. Trzymamy kciuki za kolejne starty i czekamy na dalsze emocje.

Klasa T1 i T2 w rajdach cross-country

W rajdach samochodów terenowych, podobnie jak w rajdach płaskich typu WRC, różni się dwie główne klasy wśród samochodów osobowych. T1 oznacza auta typu prototypów. W tych pojazdach prawie wszystko jest dozwolone, przy kilku ważnych obostrzeniach. Dlatego najlepsze samochody odznaczają się nowatorskimi rozwiązaniami, szczególnie w konstrukcjach nośnych i zawieszeniu. Klasa T2 obejmuje samochody produkcyjne, czyli prawie takie same, jakie można spotkać w salonach. Tu, odwrotnie niż w T1, lista dopuszczonych zmian w konstrukcji samochodu jest bardzo krótka. Dotyczy to głównie bezpieczeństwa. W nowoczesnych wyścigach terenowych, o zwycięstwo walczą pojazdy z klasy T1.



W czasie testów samochód jest dokładnie sprawdzany, ustawienia zmieniane są na bieżąco, a ewentualne usterki usuwane. Taka sama procedura obowiązuje na rajdach po każdym etapie czy odcinku specjalnym.



Przed Dakarem, Adam Małysz i Rafał Marton dokładnie zapoznali się z konstrukcją ich samochodu. Taki trening pozwala bardzo szybko wykonać podstawowe czynności naprawcze w czasie wyścigu.



Rafał Marton, Adam Małysz i ich Toyota Hilux Overdrive – ten zespół jeszcze nie raz nas zaskoczy.

RAJD OD KUCHNI

Ekstremalny Dakar



TEKST: MICHAŁ HORODEŃSKI ZDJĘCIA: JACEK BONECKI/SONY, DPPI

PIEKIELNY RAJD

Rajd Dakar rozpala serca i umysły rajdowców, a także fanów na całym świecie. Niejeden z nas chciałby w nim uczestniczyć. Czy każdy się do tego nadaje?

Ten najtrudniejszy wyścig terenowy świata wymaga ciężkiej pracy od wszystkich jego uczestników – począwszy od załogi, przez zespół mechaników, logistyków, pomocników. Żeby przetrwać, trzeba mieć nie tylko doskonały samochód, ale i ogromne wsparcie współpracowników. Budowa zespołu to długa i ciężka praca. Każdy w ekstremalnych warunkach zachowuje się inaczej niż w domowych pieleszach.

Gdy trwa to ponad dwa tygodnie, trzeba mieć nerwy ze stali. Dlatego do mety Dakaru dojeżdżają najlepsi, w rozumieniu: samochód + załoga + serwis. Tu wszystko musi chodzić jak w zegarku, a wszelkie problemy muszą być rozwiązywane na bieżąco.

15. miejsce Adama Małysza, Rafała Martona i ekipy Overdrive Racing jest dowodem na to, że ta machina ma ogromny potencjał. Adam Małysz jest początkującym zawodnikiem w motosporcie, ale przy swoim talencie, doskonałym przygotowaniu psychicznym i fizycznym, nabytym podczas kariery narciarskiej, a także wsparciu profesjonalistów, ma wielkie szanse by zawojować kolejną dyscyplinę sportu i sięgnąć po najwyższe trofea. Tego życzymy Adamowi Małyszowi i kibicom.



„Małe, ciasne, ale własne”
– wewnątrz rajdówki daleko odbiega
od komfortu wersji cywilnej

Na finiszu każdego odcinka media czekają na relację z pierwszej ręki



Po każdym etapie, samochód był gruntownie
sprawdzany przez ekipę mechaników

RAJD OD KUCHNI
Ekstremalny Dakar



Kibice – bez nich nie bytoby tej imprezy



15. miejsce – „czapki z głów”



Meta rajdu – marzenie każdego rajdowca

Rajd Dakar w Ameryce Południowej to piach, błoto i woda, której podczas skróconych etapów nie brakowało



Linia czasu

Adam Małysz relacjonuje

PROLOG

Adam Małysz zaskakuje wszystkich 14. miejscem.

„Auto strasznie zasuwa. Dobrze, że obok mnie jest Rafał i czasem mnie hamuje.”

5/01

DRAMAT KRZYSZTOFA HOŁOWCZYCA

Po fatalnym upadku z wydmy, polski kierowca został odwieziony do szpitala. Nadzieją na dobry wynik polskiego zespołu zostaje Adam Małysz.

„Jechaliśmy dobrze, ale niestety, 700 metrów przed metą zakopaliśmy auto na wydmy. Odkopanie Toyoty zajęło nam jakieś 12 minut. Gdyby nie ta przygoda, byłoby dzisiaj bardzo dobrze.”

7/01

ODCINEK W STYLU WRC

Zamiast piachu, tylko szuter i kamienie.

„Dzisiaj było bardzo ciężko, bo ci, którzy zagrzebali się na poprzednim etapie – Sainz, Gordon, Alvarez – startowali za nami. Jak nas doszedł Sainz w swoim buggy, to tylko kamienie latały w powietrzu. Stanęliśmy, żeby coś nie oberwać.”

9/01

RAJD NA NAJWYŻSZYM POZIOMIE

Przejazd przez Andy, m.in. na wysokości 4975 m n.p.m..

„Z powodu wysokości bolała mnie głowa. Myślałem, że tylko mnie, ale Rafał też wziął tabletkę. Start do odcinka leżał na 3300 metrach, meta na 3800. Odcinek był bardzo szybki, techniczny, gładką szutrówka, ale strasznie się kurzyło.”

11/01

PIERWSZE PRZYGDY NA RAJDZIE

Kłopoty na wydmach i wymiana koła nie zatrzymują załogi.

„Podczas niebezpiecznego przejazdu przez rzekę uderzyliśmy kołem w kamień, no i trzeba było zmieniać koło.”

6/01

WYMARZONA DWUDZIESTKA

Po bardzo dobrej jeździe Małysz awansuje na 19. pozycję.

„Podjeżdżaliśmy na niesamowitą górę po skalnej półce szerokości samochodu. Nie wiem, jak przejechali tam ciężarówkami. Strasznie nas dzisiaj wytrzępalo.”

8/01

PRZYSPIESZENIE MAŁYSZA

Awans na 18. pozycję.

„To był bardzo długi odcinek, ale dla nas fajny. Bardzo szybki, trochę skomplikowany, z fasz-faszem, podjazdami i niebezpiecznymi zjazdami. Dzisiaj jechałem bardzo ostro.”

10/01

NATURA POKAZUJE SIŁĘ

Przerwany odcinek z powodu silnych opadów.

„Organizatorzy odwołali pierwszą część odcinka specjalnego z powodu opadów deszczu, ale nie wiem, dlaczego puścili drugą część. Wystartowaliśmy i dojechaliśmy do rzeki. Były dwa wyjścia – albo pojechać górą, albo wzdłuż rzeki. Rafał miał zapisane w książce drogowej, że górą nie wolno, więc pojechaliśmy rzeką. Poszliśmy w lewo i zakopaliśmy samochód. Wykopywali się metr po metrze. Trwało to pół godziny. Potem zawiesiło się buggy. Fala błota przykryła niemal cały samochód. Przejechaliśmy tamtędy na styk.”

12/01

rajdu Dakar

na żywo

DZIEŃ ODPOCZYŃKU, ALE I OBOWIĄZKOW

Przegląd auta – zero usterek.

„Samochód wygląda jak nowy. Mechanicy zmienili całe zawieszenie, amortyzatory, wahacze, półos, sprzęgło – wszystkie te rzeczy, które powinno się wymienić po dniu przerwy. Rafał pracował nad roadbookiem i pojechaliśmy wcześniej do hotelu, żeby wypaść się przed jutrzejszym ciężkim dniem. Czekają nas jeszcze niemal połowa Dakaru.”

TO MÓGŁ BYĆ KONIEC

Szczęście w nieszczęściu – wystarczyła wymiana koła.

„Utrzymaaliśmy się koło czternastego miejsca, gdy na setnym którymś kilometrze dostaliśmy się za buggy. To była bardzo ciasna droga w górach. Errandonea nie chciał nas puścić przez 20 kilometrów. Potem na mecie przeproszał. Mówił, że nie słyszał Sentinel. Byliśmy już pięć metrów za nim, niemal koło w koło – i on skręcił w prawo, a my w kurzu pojechaliśmy prosto. Były tam cztery duże głazy. Zdążyłem zredukować i przyhamować, ale uderzyliśmy w ostatni głaz i przebiliśmy koło.”

NAJTRUDNIEJSZY ODCINEK PRZEJECHANY

Atakama pokonana.

„Dojechaliśmy do wydmy. Pierwsze wydmy pokonaliśmy na wysokim ciśnieniu w kołach. Przed drugim pasem wydmy, na 194. kilometrze już zmniejszyliśmy ciśnienie, bo nie było żartów. Przejechaliśmy bez zakopania samochodu i jestem super zadowolony.”

ADAM MAŁYSZ REWELACJĄ DAKARU

15. miejsce w klasyfikacji generalnej. Gratulacje!!!

„Cieszę się bardzo z ukończenia Dakaru i z osiągniętego wyniku. Powoli dociera do mnie to, że jesteśmy na piętnastym miejscu na mecie. Dla mnie to jak zwycięstwo. Czy można porównywać ten wynik do sukcesów ze skoków? Może do tych z początkowego okresu kariery. Zacząłem skakać mając sześć lat. W wieku dziesięciu lat odnosiłem już sukcesy, choć na małym poziomie. W rajdach od razu trzeba było pójść z grubej rury. Na pewno sukces w Dakarze kosztował mnie dużo więcej wysiłku.”

13/01

14/01

15/01

16/01

17/01

18/01

19/01

MAŁYSZ PRZESKAKUJE RYWALI

Na najdłuższym etapie rajdu, po 593 km OS-u wskoczył na 14. miejsce w klasyfikacji generalnej.

„To był strasznie trudny dzień, kilometrowo najdłuższy. Ale fajnie jak jest wynik, jesteśmy na mecie, wszystko jest w porządku. Możemy się cieszyć. Nie było jakichś przygód, więc jesteśmy zadowoleni. W górach jechaliśmy bardzo rozważnie. Było bardzo dużo kamieni, skał, odcinek raczej europejski – i fajnie mi się jechało.”

PONOWNIE SKROCONY OS

Awans na 13. pozycję.

„Do mety w Santiago jeszcze daleko, ale jestem w dobrej kondycji. Takim samochodem mogę jechać! To jest bajka. W ogóle nie czuję się zmęczony, a w zeszłym roku odczuwałem zmęczenie już po 5-10 kilometrach, bo w środku panował 60-stopniowy upał. Nasz poprzedni samochód nie chciał podjechać pod żadną wydmy.”

TO JUŻ PRAWIE KONIEC

Czas na końcowy atak.

„Końcówka Dakaru jest najgorsza. Wydaje się, że to już z górki. Każdy jedzie rozkojarzony i wtedy łatwo o błędy. Trzeba skoncentrować się na każdym z nich, nie myśleć o mecie, jechać spokojnie i z głową.”

Sportowe Toyoty

TEKST: MICHAŁ HORODEŃSKI ZDJĘCIA: TOYS MOTORS, AUTO BODY

TOYOTA na trasach rajdu Dakar

26 grudnia 1978 roku, z placu Trocadero w Paryżu wyruszył pierwszy w historii rajd o nazwie Paris – Dakar.

Jego twórca, francuski motocyklista Thierry Sabine, chciał pokazać innym kierowcom to, czego doznał, kiedy sam zagubił się na libijskiej pustyni w roku 1977. Szczęśliwie ocalony, stworzył imprezę, która do dziś jest najtrudniejszym rajdem terenowym na ziemi. Przez wiele lat odbywał się na terenie Afryki Północnej, początkowo z honorowym startem w stolicy Francji i metą w Dakarze. Trasa wyścigu co roku się zmieniała i zaskakiwała uczestników coraz to nowymi trudnościami. W 2008 roku, z powodu zagrożenia terrorystycznego, imprezę odwołano. Rok później przeniesiono ją do Ameryki Południowej i z afrykańskiej klasyki pozostała jedynie nazwa, która dziś jest marką samą w sobie.

Thierry Sabine niestety zginął w katastrofie helikoptera, podczas rajdu w roku 1986.

Od pierwszej edycji rajdu, w roku 1978/79, startowali zawodnicy, poruszający się terenowymi Toyotami. Na mecie pierwszego wyścigu stanęło 14 samochodów ze znakiem Toyoty. W tym francuska załoga Pichot/Vandekerkhove/Dutertry na miejscu

10.. Statystyka była okrutna – na starcie 80 samochodów, 90 motocykli, 12 ciężarówek – na finiszu 74 pojazdy. Ta tendencja jest utrzymywana do dziś.

W kolejnych latach, najszybsze Toyoty zajmowały zawsze miejsca w pierwszej dziesiątce rajdu. W 1985 roku, załoga Fogerouse/Jacquemar była na podium, na 3. miejscu. W 1995 roku, w rajdzie Granada – Dakar, po raz pierwszy pojawiły się podzia-

ły na klasy. 1. miejsce w klasie Marathon Diesel zajął legendarny kierowca F1 Jackie Ickx, jadący wtedy Toyotą. Ten rok okazał się także początkiem długiej kariery japońskiego zespołu Toyota Auto Body, wtedy jeszcze pod nazwą Araco. Załoga Asga/Itoh, jadąca Land Cruiserem 80, była 4. w klasie diesel i 33. w klasyfikacji generalnej. Rok później Japończycy rozpoczęli dominację w klasie samochodów produkcyjnych, obec-



nie zwanej T2, zajmując dwa najwyższe stopnie podium. Sytuacja powtarzała się rok w rok, zawsze dwa pierwsze miejsca w kategorii T2 należały do Toyota Auto Body, zmieniali się tylko kierowcy, a Land Cruiser 80 został zastąpiony przez model J100. Aktualnie, japoński zespół startuje Land Cruiserami V8 i dalej jest w czołówce.

Warto wspomnieć także o francuskiej załodze Ronan Chabot/Gilles Pillot, która przez kilka lat walczyła na trasach rajdu Dakar Toyotą Land Cruiser 120. Ronan Chabot to nie tylko doskonały kierowca rajdowy, ale także biznesmen. Jest właścicielem sieci salonów Toyoty we Francji. Jego zespół, Toys Motors, jest jednym z najlepszych prywat-



Toyota Auto Body przez lata dominowała w rajdzie Dakar w klasie T2 – zawsze w samochodach linii Station Wagon – na zdjęciu Land Cruiser 100.



Francuski zespół Toys Motors wybrał mniejszego Land Cruisera – wersję 120, którym odnosił sukcesy również w klasie T2.



Ostatni start Land Cruiserem 100 i ostatni Dakar w Afryce.

nich teamów na świecie, obecnie startujący w samochodzie typu buggy.

W edycji 2013, do mety dojechało 30 pojazdów marki Toyota na 91 wszystkich samochodów, z czego 5 w pierwszej dwudziestce – 2. miejsce dla Giniela de Villiers i 15. dla Adama Matysza w Toyotach Hilux. Samochody Toyoty znakomicie spisują się na trudnych, rajdowych trasach, które są prawdziwym testem dla jakości i niezawodności tych konstrukcji.



Ronan Chabot i Gilles Pillot na mecie w Dakarze w 2007 roku.

HILUX

studium niezniszczalności

TEKST: TOYOTA ZDJĘCIA: ARCH. TOYOTA, WIKIPEDIA

Adam Małysz, wybierając do startu w Rajdzie Dakar wyczynową Toyotę Hilux, osiągnął nią znakomite, 15-ste miejsce w klasyfikacji generalnej. Tym samym zapisał swoim wyczynem kolejną kartę w historii tego modelu. W bardzo bogatej historii – Hilux obchodzi w tym roku swoje 45-lecie!

Samochody terenowe i użytkowe Toyoty, posiadające napęd na 4 koła, znajdują się na rynku motoryzacyjnym już od 62 lat. To w 1951 roku, na placu przed dworcem kolejowym w Tokio, przy zainteresowaniu tłumu Japończyków, Toyota zaprezentowała światu model BJ, który kilka lat później przyjął nazwę Land Cruiser. Od tego momentu datuje się początek terenowej historii Toyoty.

Hilux dołączył do rodziny Land Cruisera niedługo później, w 1968 roku. Przez 45 lat swoich rynkowych sukcesów przeszedł dogłębną ewolucję – wystarczy wspomnieć, że pierwsza generacja Hiluxa była napędzana silnikiem o pojemności 1.5 l i mocy zaledwie 77 KM. Dziś na rynkach całego świata oferowana jest siódma generacja modelu, o pojemności silnika nawet dwa razy większej i mocy, o niemal 100 KM wyższej.



1968-2013

Produkcja pick-upa Toyoty rozpoczęła się w marcu 1968. Początkowo samochód był oferowany wyłącznie w Japonii, z napędem na tylną oś, jako prosty środek do transportu towarów. Ważną datą był rok 1979, kiedy pojawiła się wersja z napędem na cztery koła. Dziś Hilux jest synonimem niezawodności, najwyższej jakości oraz komfortu podróżowania.



7 GENERACJI TOYOTY HILUX

1968-1972
I generacja



1972-1978
II generacja

1978-1983
III generacja



1983-1988
IV generacja

1988-1998
V generacja



1998-2005
VI generacja

2005-do dziś
VII generacja



Lifting 2008



Lifting 2011

Hilux przez 45 lat wpisał się w krajobraz wielu części świata.

Wraz z Land Cruiserm jest uważany za najbardziej niezawodny samochód w Afryce.



Hilux przez 45 lat wpisał się w krajobraz wielu części świata. Wraz z Land Cruiserm jest uważany za najbardziej niezawodny samochód w Afryce. Tam, gdzie od pojazdu oczekuje się wytrzymałości każdego dnia i pełnej bezawaryjności, Hiluxy są najczęstszym widokiem na drodze. Ale spotkamy je także na najbardziej niedostępnych terenach globu – często okazuje się, że Toyota jest jedynym samochodem, który do nich dociera. Tak było na przykład w 2008 roku, kiedy ekspedycja naukowców, po raz pierwszy w historii wyruszyła samochodami 4x4 na Biegun Południowy. Dowiozły ich tam, rzecz jasna, Hiluxy.

Przyczyną tak dużej popularności tych samochodów oraz zaufania, jakim darzy je 13,5 miliona użytkowników na świecie, jest właśnie niezawodność i reputacja

najbardziej niezniszczalnego samochodu. Reputację tę postanowił sprawdzić kilka lat temu zespół brytyjskiego programu motoryzacyjnego Top Gear. Do tego celu kupiony został Hilux z 1988 roku, o przebiegu 305 tys. km, na którym dziennikarze przeprowadzili prawdziwe studium niezniszczalności. Wśród uszkodzeń, którym poddawane było auto, znalazły się: uderzenie w drzewo, zjazd po kamiennych schodach, topienie przez 4 godziny w oceanie, zrzucenie przyczepy kempingowej z wysokości kilku metrów, podpalenie, uderzenia kulą do wyburzenia budynków. Na samym końcu, Hilux został umieszczony na dachu 73-metrowego budynku, który następnie został zdetonowany. Hilux Top Geara, mimo niedowierzania wszystkich prowadzących program i telewizorów, przetrwał każdą z tych prób. Po naj-

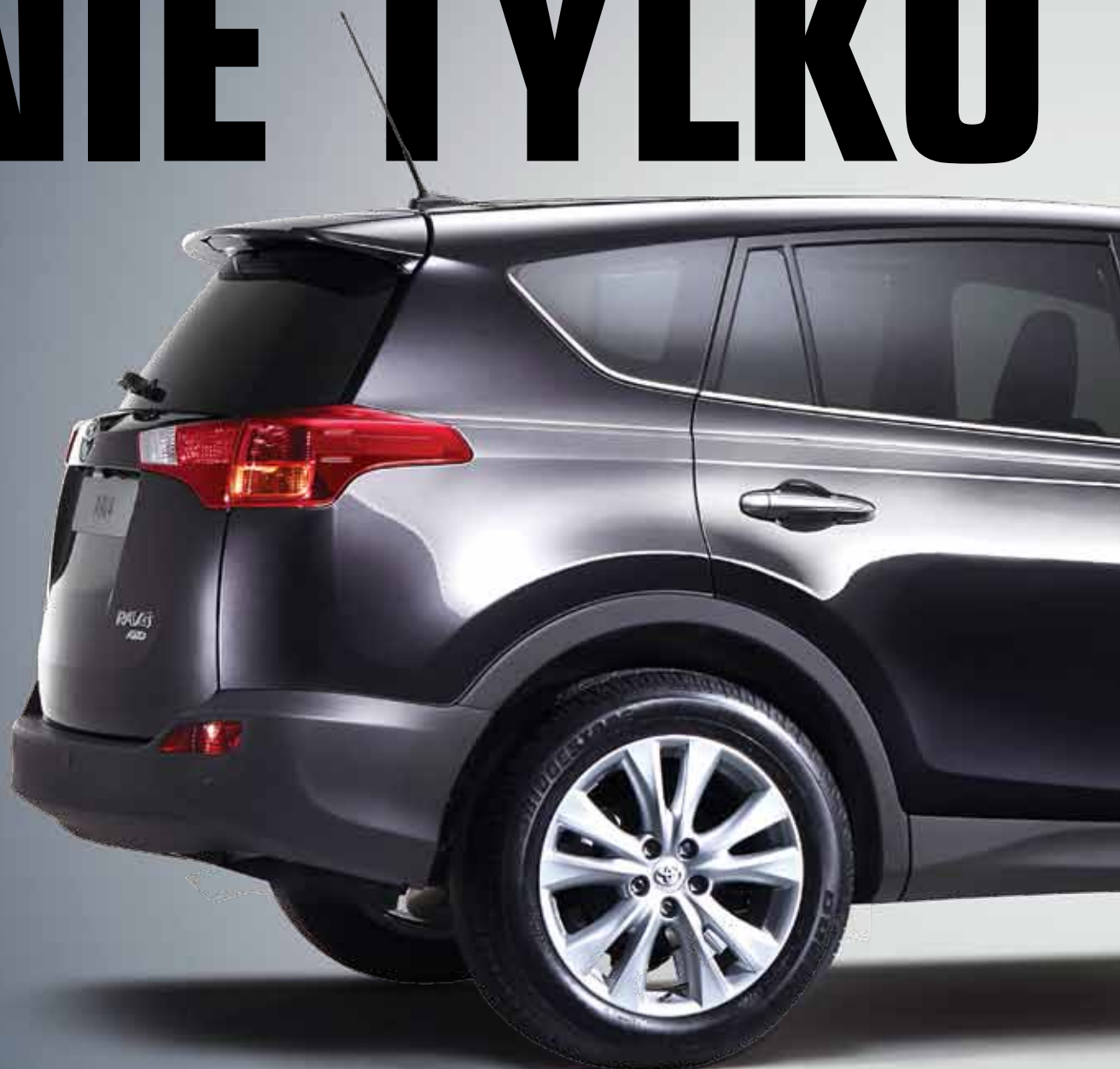
ważniejszych zniszczeniach, za każdym razem udawało się uruchomić pojazd bez wykorzystania części zamiennych, przy użyciu jedynie podstawowych narzędzi. Do dziś, ten egzemplarz, w bardzo zniszczonej formie, ale nadal jeżdżący, jest ozdobą studia Top Gear.

Brytyjski program potwierdził, jaka jest, była i będzie Toyota Hilux – zdumiewająco trwała i odporna na znacznie więcej, niż można się spodziewać. Właśnie dlatego, po 45 latach sukcesów rynkowych, Hilux jest dziś jednym z najczęściej wybieranych samochodów wyczynowych do startu w Rajdzie Dakar. Aby osiągnąć w nim sukces, trzeba mieć umiejętności kierowcy rajdowego, determinację i żelazną psychikę, ale także samochód, któremu można w pełni zaufać.

OFERTA 4X4

Nie tylko Hilux

Samochody **NIE TYLKO**



Toyota, jako największy na świecie producent samochodów, słynie z wielu przełomowych konstrukcji, które na zawsze zmieniły motoryzację. Tak było np. z Corollą, która do dziś jest modelem o największej liczbie sprzedanych egzemplarzy w historii.

TEKST: TOYOTA ZDJĘCIA: ARCH. TOYOTA

4x4 Toyoty

HILUX...



Podobnym przełomem był Prius, ze swoją rewolucyjną technologią hybrydową. Legendami zostały liczne modele sportowe, jak Celica, MR2, czy teraz GT86. Równoległe do tych osiągnięć, Toyota od lat rozwijała jeszcze jedną grupę pojazdów – terenowych i rekreacyjnych.

OFERTA 4X4

Nie tylko Hilux

Nie tylko Hilux, ale również Land Cruiser i RAV4 są do dziś ikonami dzielności terenowej, niezniszczalności i niezawodności. Bez tych modeli, Toyota nie byłaby tą samą firmą...

Obecna gama samochodów Toyoty z napędem 4x4 jest zróżnicowana, w zależności od potrzeb Klientów i konkretnego przeznaczenia modelu. Pojazdy różnią się od siebie wielkością, rodzajem rozwiązania napędu 4x4, czy systemami terenowymi, ale łączy je jedno – wszystkie są ikonami i najbardziej rozpoznawalnymi samochodami w swoich segmentach.

W przypadku Toyoty RAV4 nikogo to nie dziwi, ponieważ właśnie ten samochód zapoczątkował klasę małych pojazdów rekreacyjnych z napędem na obie osie. Model, który wzięł nazwę od słów Recreational Active Vehicle with 4 Wheel-Drive, był prekursorem światowego rynku SUV-ów, debiutując jako

niespełna 4-metrowy samochód rekreacyjny z napędem na 4 koła. To właśnie od RAV4 rozpoczęła się światowa moda na tego typu pojazdy, dlatego też dziś, po niemal 20 latach obecności na rynku, RAV4 uchodzi za wzorzec SUV-a. Jest dostępny w ponad 150 krajach świata, z łączną sprzedażą 4.5 mln sztuk od momentu debiutu (z czego aż 1.2 mln sprzedano w Europie).

W marcu, w Europie zadebiutowała najnowsza generacja Toyoty RAV4, która jest pojazdem jeszcze bardziej rodzinnym i wszechstronnym niż jej poprzednicy, o całkowicie nowym wyglądzie nadwozia i z licznymi nowinkami technicznymi. W ten sposób, na naszych oczach powstaje kolejny rozdział w stosunkowo krótkiej, ale pełnej sukcesów historii RAV4.

Najdłuższą bytnością na rynku, spośród terenówek Toyoty, może pochwalić się Land Cruiser, którego legenda trwa już 63 rok. W nazwie tego modelu ujęta została jego pełna charakterystyka – jest samochodem, który pozwala







RAV4

W polskich salonach Toyoty zadebiutowała w ostatnich dniach zupełnie nowa Toyota RAV4. Czwarą generacją pioniera SUV-ów jest teraz samochodem o znacznie większych rozmiarach, dzięki czemu doskonale sprawdzi się jako auto rodzinne dla aktywnych. Najnowszy model otrzymał całkowicie nowy wygląd nadwozia i wnętrze z licznymi nowinkami technicznymi. Nowy RAV4 oferuje teraz najwięcej w swojej klasie przestrzeni na tylnej kanapie, którą dzięki systemowi Easy Flat można dowolnie kształtować i łatwo składać poszczególne jej części. Bagażnik ma teraz pojemność aż 547 litrów. Dostęp do przestrzeni bagażowej jest najłatwiejszy w klasie, dzięki najniższej umieszczonej krawędzi załadunku. Pokrywa bagażnika otwiera się teraz do góry (z możliwością sterowania elektrycznego), a nie tak jak dotychczas na bok. Podróż dla całej rodziny będzie od teraz prawdziwą przyjemnością. RAV4 niezmiennie wyróżnia się doskonałym napędem na 4 koła. Inteligentny system sterowania, nieprzerwanie kontroluje pracę tego napędu, systemu stabilizacji toru jazdy VSC oraz elektronicznego wspomaganie kierownicy, dzięki czemu w każdym momencie samochód utrzymuje możliwie maksymalną przyczepność do podłoża. Moment obrotowy może być rozdzielany na przednią i tylną oś, w proporcji od 100:0 (przód / tył) do 50:50. Nowością w gamie jednostek napędowych jest silnik Diesla o pojemności 2,0 litrów, dla którego stworzono bardzo atrakcyjną na polskim rynku cenę: 96 900 zł.

przemierzać wszystkie światowe lądy. Potwierdzeniem tego jest popularność Land Cruiserów. Poruszają się po 170 krajach świata i codziennie udowadniają, na wszystkich kontynentach, swoją niezniszczalność i trwałość. Gama Land Cruisera jest niezwykle zróżnicowana, w zależności od rynku. W Europie, obecna generacja – Land Cruiser 150, to nadal marka sama w sobie i ikona pojazdu terenowego z konstrukcją ramową i stałym napędem na cztery koła, oferująca jednocześnie najwyższy poziom wyposażenia i komfortu. Land Cruiser 150 jak żaden inny samochód, pozwala cieszyć się wszystkimi zaletami dużych SUV-ów oraz pełną dzielnością



terenową. W przeciwieństwie do innych pojazdów o podwyższonym zawieszeniu, Land Cruiser pozwala użytkownikowi samodzielnie wybrać ścieżkę i sposób jej pokonania. Zjeżdżając nim z asfaltu można mieć pewność, że auto sprawdzi się w najtrudniejszych warunkach.

Wszystkie te zalety posiada także Land Cruiser V8, tylko w znacznie rozbudowanej formie. Dziś jest to największy samochód osobowy, jaki w oficjalnej dystrybucji można kupić w Polsce. Imponuje wszystkim: rozmiarami, mocą, potężnymi silnikami V8, najbardziej luksusowym wyposażeniem, możliwościami terenowymi, czy łatwością, z jaką pociągnie za sobą przyczepy

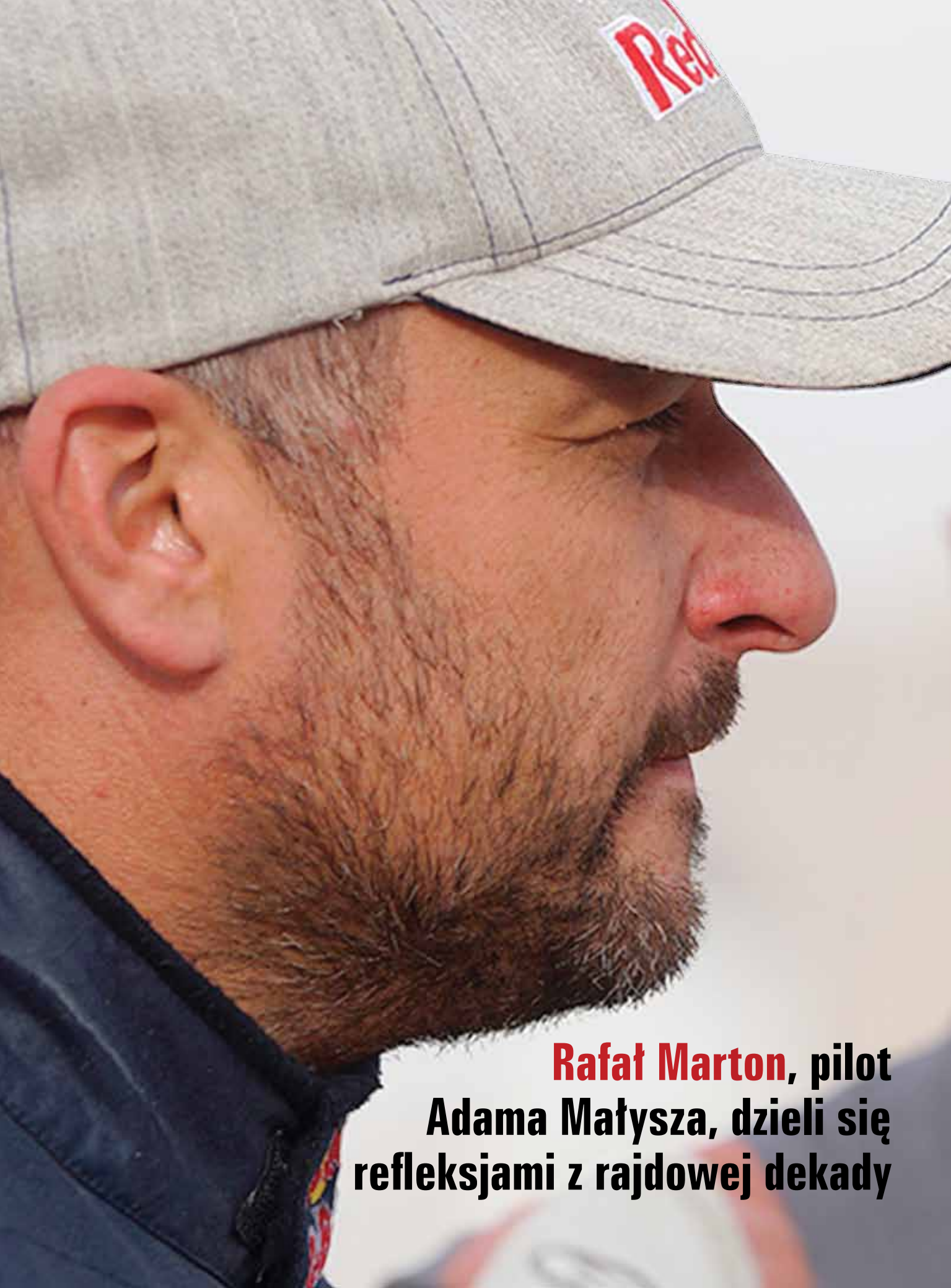
z jachtami czy końmi. Żaden inny samochód na drodze nie może się z nim równać.

Obie wersje Land Cruisera – 150 i V8 – wyróżniają się także najbardziej zaawansowanymi systemami do jazdy terenowej. Wśród nich jest np. Crawl Control, dzięki któremu samochód sam pokonuje najtrudniejsze zjazdy i podjazdy, dobierając samodzielnie prędkość każdego z kół, a kierowcy pozostaje jedynie kontrolowanie toru jazdy. Dzięki temu, wyraźnie ogranicza się ryzyko zakopania czy ześlizgnięcia ze zbrocza, poprzez nieumiejętne operowanie pedałem gazu.

Obok Land Cruiserów, Hilux jest pojazdem bardziej użytkowym i przeznac-

czonym do praktycznych celów przewozowych, nadal mając przy tym najwyższą dzielność terenową. Hilux, dzięki swojemu zróżnicowaniu nadwoziowemu, może dziś pełnić różne role – od pojazdu w pełni użytkowego, przeznaczonego do przewożenia na pojemnej pacy dużych i ciężkich przedmiotów, po znakomicie wyposażonego odpowiednika dużego SUV-a, sprawdzającego się w codziennej służbie rodzinie.

We wszystkich przypadkach i wszystkich modelach Toyot 4x4, wyróżniają się one jedną, wspólną cechą – wybierają je osoby, oczekujące od samochodów więcej. I to właśnie od nich otrzymują.



**Rafał Marton, pilot
Adama Małysza, dzieli się
refleksjami z rajdowej dekady**

Moja wartość jest wyższa na prawym, niż na lewym fotelu

TEKST: ROBERT PRZYBYLSKI ZDJĘCIA: JACEK BONECKI/SONY, DPPI

Za rok wystartuje Pan w dziesiątym Rajdzie Dakar...

...i w tym jubileuszowym będziemy pić od samego startu! Wodę oczywiście.

Ile litrów dziennie?

W skwarze do sześciu. Podczas zeszłorocznego rajdu mniej, bo było chłodniej niż zwykle.

Dakar odbywał się w Afryce i w Ameryce Południowej. Startował Pan też w Rosji. Gdzie są najsympatyczniejsi kibice?

Rosjanie są najbardziej otwarci i życzliwi. Podobnie jest w Ameryce Południowej. Latynosi, a szczególnie mieszkańcy Argentyny, są gościnni, bezpośredni, a do tego latynoski temperament sprawia, że podczas rajdu świętują i bawią się spontanicznie. Afryka jest inna; przejeżdżamy przez kraje arabskie, muzułmanie są wycofani, podchodzą do rajdu z dystansem, bez entuzjazmu. Mauretania jest biedna i dzika, tamci ludzie najwyżej boją się samochodów, pierwszy raz w życiu je widzą. Podobnie jest w Burkina Faso czy Mali. Jedynie w Senegalu jest bardziej otwarta publiczność.

Ma Pan także duże doświadczenie z najróżniejszymi samochodami: od buggy po ciężarówki. Które uważa Pan za najlepsze do startów?

Buggy to swoista filozofia samochodu. Lekkie (waży 1450-1530 kg), tylnonapędowe, bardzo szybkie auto, wymagające świetnego, doświadczonego kierowcy. W Afryce żaden czteronapędowy samochód nie ma szans dogonić buggy'ego, co udowadnia Jean-Louis Schlesser w African Eco Race, gdzie jest bezkonkurencyjny. Jednak na krętych, górskich drogach w Ameryce Południowej, auta z napędem na wszystkie koła szybciej pojedą od buggy'ego. Z Łukaszem Komornickim jechaliśmy buggyem i wydawało się, że nic nie jest w stanie nas powstrzymać, a jednak okazało się, że jest teren, którego buggy nie pokona. Race Touareg był dobrym połączeniem buggy'ego i samochodu z napędem 4x4.

Skoro buggy jest takie szybkie, to czy jest bezpieczne?

Chociaż ma klatkę ochronną jak każda rajdówka, to w sumie bezpieczne nie jest, bo rozpędza się do 220 km/h, o 50 km/h więcej od czteronapędowej konkurencji.

No to domyślam się, że jadąc ciężarówką usypiał Pan?

Tak wolno nie było, bo MAN-em jechaliśmy 120-140 km/h, co nie jest złym tempem, natomiast ciężarówki muszą zwolnić na podjazdach i odcinkach technicznych. Pokonują je wyraźnie wolniej od lekkich aut. Najwolniejszym samochodem, jakim wybrałem się na rajd był Unimog. To była męczarnia, ale trzykrotnie jechałem w Dakarze ciężarówką i zrobiłem to całkowicie świadomie, wiedziałem co mnie czeka.

Startował Pan też Hummerem, który nie kojarzy się z szybkością.

Ale jest szybki. Gdyby nie wsparł nas Red Bull i nie umożliwił zakupu Toyoty Hilux, to pojechalibyśmy właśnie takim samochodem.

Hummerem jechał Pan z Czechem Mirkem Zapletalem. W jakim języku porozumiewaliście się?

Dyktowałem mu instrukcje po polsku z czeskim wstawkami, bo mnie łatwiej przestawić się, a w emocjach Mirek mógłby nie zrozumieć po polsku. Opra-

Rafał Marton



cowaliśmy katalog zwrotów: „do prawa”, „do lewa”, „na hlavni cestu”, czyli główną drogą, „držyj” czyli idziesz wszystko albo tak trzymasz.

A jaki język dominuje na Rajdzie Dakar?

Wszystkie odprawy są w trzech językach: angielskim, francuskim i hiszpańskim. Widać jednak, że organizatorami są Francuzi i swoich zawodników nie dadzą skrzywdzić. Podczas wieczornych odpraw o 20, na których organizatorzy przekazują informacje na kolejny dzień (w tym korekty do roadbooków) i omawiają zagrożenia, wersja francuska trwa 5 minut, a w pozostałych dwóch językach po ok. 2 minuty. Francuskojęzyczny kolega zapisuje całą kartkę, ja z anglojęzycznej wersji wypiszę może trzy linijki notatek, tyle samo zawodnicy mówiący po hiszpańsku. Większość lekarzy i sędziów mówi po francusku. Z francuskim jest łatwiej.

To już uczy się Pan francuskiego?

Twardo trwam przy mówieniu po angielsku.

Za swój największy sukces uważał Pan ukończenie rajdu w Kapadocji, w 2003 roku. Czy nadal tak jest?

W Kapadocji ścigaliśmy się ze Schlessarem oraz Carlosem Souzą i w tej rywalizacji z najlepszymi zajęliśmy 2

miejsce. Także zajęcie 3 miejsca w Silk Way Rally, w 2012 roku było dużym osiągnięciem. Jechaliśmy na maxa i to jest wielka satysfakcja, podobnie jak piętnaste miejsce w ostatnim Dakarze.

Można było lepiej?

Wiem, w jakim miejscu kariery jest Adam i jaką klasę mają ci wszyscy zawodnicy przed nami, którzy jeżdżą od 10–20 lat. Adam tymczasem trenował od 10 miesięcy. Wcześniej nie było pieniędzy i dlatego z poprzednią ekipą zakończyliśmy współpracę. Ostatni rok to był intensywny trening, Adam zaczął nadrabiać zaległości, zdobywał doświadczenie i na rajdzie jechał jak równy z równym. Zawodnicy zajmujący miejsca od 8 do, powiedzmy 16, mogą zamieniać się ze sobą lokatami, w zależności od tego, kto ma więcej szczęścia lub pecha. Np. Lucio Alvarez w ostatnich 3 dniach przeskoczył z miejsca 16 na 10. Robby Gordon wyprzedził nas ostatniego dnia o blisko 30 minut. Geoffrey Olholm dachował i całą noc spędził przy samochodzie, ale akurat ten odcinek został odwołany, więc pojechał w rajdzie dalej i zajął 11 miejsce. Podobnie Carlos Sousa, zniszczył chłodnicę, ale też odwołał ten fragment trasy. Sousa ostatecznie zajął 6 miejsce. Gdybyśmy przycisnęli, zaryzykowali, moglibyśmy znaleźć się w pierwszej dziesiątce. Ale 15 miejsce

to był bezpieczny, wypracowany wynik, który się nam należał.

A jak się ma Silk Way Rally do Dakaru? Jest dużo tańszy?

To jest też długi rajd i niemal tak samo kosztowny. Jest bardzo trudny dla samochodów, potrzeba do nich dużo części, za co się płaci.

Skoro jest taki trudny, to jak to jest, że na zdjęciach z imprezy, na trasie widać jakieś Łady Samary?

Czasem na stepie spotkamy „cywilną” Samarę lub Moskwicza. Startował nawet UAZ, ale po 2, czy 3 dniach odpadł.

A Pan na jakich samochodach zaczynał?

Na Fiacie Pickupie ojca. Auto pracowało w sadzie rodziców i początkowo robiłem sobie slalom między jabłonkami. Ojciec traktował jazdę sportową jak hobby. Uczył mnie jak składać się w zakręt.

Długo Pan dosiadał sadowniczego Pickupa?

Zacząłem majsterkować przy maluchach, potem rasowałem Fordy Fiesty. Mechaniki i jazdy uczyłem się u ojca. Jeździliśmy na Rajdy Polski i omawialiśmy zawody.

Kogo z rajdowców tamtej epoki Pan pamięta?

Do ojca przyjeżdżał kolega Tadeusz Dalka, pamiętam Krzysztofa Komor-





Rafał Marton

Urodzony w Warszawie, w 1971 roku. Wielokrotny zdobywca tytułu Mistrza Polski. W Rajdzie Dakar startuje od 2002 roku. W 2003 roku zajął 4 miejsce w Pucharze Świata, zdobywając tylko jeden punkt mniej od Stephane Peterhansela. Żona Katarzyna, dwójka dzieci.

nickiego na Alpinie, Andrzeja Jaroszewicza na Polonezach. Pieczołowicie zbierałem artykuły prasowe i zdjęcia, ale niestety moja kolekcja wycinków z gazet i fotografii z magazynów sa-



mochodowych spaliła się w pożarze domu. Z dymem poszły także moje ulubione książki przygód Tytusa Romka i Atomka... Potem zająłem się szkołą i gdy wróciłem do rajdów, to królowali w nich Marian Bublewicz, Paweł Przybylski i Ryszard Granica. Zacząłem startować w KJS-ach i byłem w zespole Krzysztofa Hołowczyca.

Doszliśmy do czasów obecnych. Syn poszedł w Pana ślady...

Z początku Maćka ograniczałem. Najpierw musiał zdać maturę. Jak dostał się na studia, zrobił licencję rajdową i w 2 lata wysoko sięgnął. W drugim sezonie zajął 2 miejsce w Pucharze Świata Cross Country. Trudno wyobrazić sobie lepszy początek.

Czy ten rynek jest w stanie utrzymać zespoły rajdowe?

Z rajdów może w tym kraju utrzymać się tylko parę osób...

Chyba nie jest tak źle, skoro nawet narciarz daje radę!

Nawet narciarz (śmiech). Ale w rajdach cross-country ze sponsorami jest słabo. Trudno znaleźć pieniądze, nawet na poziomie europejskim czy światowym. Na światowym poziomie jest Krzysztof Hołowczyca, my z Adamem robimy wszystko, żeby dołączyć do tej światowej czołówki. W płaskich rajdach z pieniędzmi jest jeszcze gorzej.

W tym roku...

W tym roku trenujemy. Cały czas jesteśmy na etapie pracy. Nie straciliśmy kontaktu z gruntem, wiemy, gdzie jesteśmy. Na razie nie mamy rozpisane kalendarza startów. Ważniejsze od tego „gdzie” jest „co” trenować. Nie zdradzę jednak sekretów i naszych słabszych punktów. Powiem tylko, że zajmiemy się ich naprawą.

Czy mimo to, nie nudzi się Pan na prawym fotelu?

Wspaniałą rzeczą jest trenowanie z Adamem. Nie jeździmy bezmyślnie po kilka godzin, tylko zakładamy sobie dopracowanie jakiegoś elementu jazdy i to robimy. Jeżeli Adam czuje, że któryś moment powinien lepiej przećwiczyć, wówczas na tym się koncentrujemy.

I Adam robi postępy...

Wyraźne, co widać po wynikach i na treningu. Na początku wspólnych prób, dla lepszej demonstracji, sam siadałem za kierownicą i pokazywałem niektóre elementy jazdy rajdowej. Teraz już tylko dyskutujemy o tym, jak najlepiej przejechać dany odcinek lub wykonać ćwiczenie. Podczas ostatniego Dakaru, po kilku odcinkach powiedziałem mu, że trudno wyobrazić sobie, aby ktoś mógł je lepiej przejechać.

Nie ciągnie Pana za kierownicę?

Lubię prowadzić samochód i podczas treningów czasem to robię, ale moja wartość wyższa jest na prawym fotelu niż na lewym.

Rozmawiał Robert Przybylski

Kalendarz startów

Adama Małysza i Rafała Martona

2013-14

