

ADAM MAŁYSZ PRZED DAKAREM 2014

TOYOTA

news



www.toyota.pl
www.toyotanews.pl



Auris Touring Sports

**Powrót
kompaktowego
kombi**



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
TOYOTA DOBRYGOWSKI	Długotłęka	71 721 55 55
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	Słupsk	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
TOYOTA WAŁBRZYCH NOWAKOWSKI	Wałbrzych	74 648 17 00
JAWORSKI AUTO	Wrocław	54 411 26 66
TOYOTA CENTRUM WROCŁAW	Wrocław	71 359 85 90
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



TOYOTA BUSINESS

Accessories





Zdjęcie: manager.inwestycje.pl/archiwum/131



Zdjęcia na okładce: **TOYOTA, LUKAS NAZDRACZEW**

Szanowni Państwo,

Ciepłe i, mam nadzieję, dla wszystkich udane wakacje już za nami. Tegoroczne lato zafundowało nam w pełni tropikalną pogodę. W Toyocie mieliśmy ręce pełne roboty. Do salonów dotarła pierwsza partia najnowszej, 11-stej już generacji Corolli – naszej ikony jakości i niezawodności. Od 1966 roku kupiło ten model ponad 40 milionów kierowców, dlatego wielu z Państwa niecierpliwie oczekiwało tej premiery. Nie mogliśmy zawieść tego zainteresowania. Z perspektywy kilku tygodni możemy śmiało powiedzieć, że egzamin został zaliczony. Nowa Corolla jest szczególnie piękna, a pierwszych kilkadziesiąt aut wyjeżdża właśnie do nowych właścicieli. Zainteresowanych tym modelem odsyłam na 6-stą stronę magazynu.

Przed nami natomiast kolejna premiera i zarazem wielki powrót. W salonach debiutuje Auris Touring Sports – kompaktowe kombi. Takiej odmiany nie mieliśmy w ofercie od 2007 roku. Samochód kontynuuje historię Corolli w nadwoziu kombi. Do wysokości tylnej kanapy oferuje to, co klasyczny Auris hatchback –

wygodę, komfort oraz nowoczesny styl. Z tyłu otrzymujemy potężny przedział bagażowy z podwójną podłogą, licznymi schowkami i dwufunkcyjną roletą. Do tego, pod maską znajdziemy (oprócz silników: benzynowego i Diesla) także napęd hybrydowy. Jest to światowa premiera! Dodatkowo, cena wersji hybrydowej jest tylko nieznacznie wyższa niż Aurisa TS Diesel. Polecam artykuł we wnętrzu Toyota News.

W tym wydaniu naszego magazynu również wiele miejsca poświęciliśmy hybrydom. Obalamy mity, pokazujemy najszybsze hybrydy świata na torze wyścigu Le Mans i udowadniamy, że każdy może zużyć hybrydowym Aurisem niewiele ponad 3 litry benzyny na 100 km.

Polecam także wywiady z naszymi asami kierowcy: Kubą Przygońskim i Adamem Małyszem. Pierwszy przybliży Nam tajniki driftu Toyotą GT86, drugi tymczasem zdradzi sekrety przygotowań Hiluxa do kolejnego rajdu Dakar.

JACEK PAWLAK

Prezydent Toyota Motor Poland

- 4** ZBLIŻENIA
- 6** TEMAT NUMERU
- 12** WYWIAD
- 16** ZBLIŻENIA
- 18** TEMAT NUMERU
- 24** Z SZYLDEM TOYOTY
- 26** Z SZYLDEM TOYOTY
- 28** Z SZYLDEM TOYOTY
- 30** Z SZYLDEM TOYOTY
- 32** Z SZYLDEM TOYOTY
- 34** JAKOŚĆ TOYOTY
- 36** ZAKUP FIRMOWY
- 38** Z SZYLDEM TOYOTY
- 39** SAMOCHODY UŻYTKOWE
- 40** 4X4
- 42** WYWIAD

- Hybrydy górą!**
- Nowa Corolla**
- Kuba Przygoński**
- Red Bull Kart Fight**
- Auris TS**
- Hybrydy. Fakty i mity**
- Konkurs hybrydowy**
- Olimpiada Wiedzy Ekologicznej**
- Toyota Production System**
- Nowe inwestycje**
- Niezależne rankingi**
- SmartPlan**
- Powerboost**
- ProAce**
- Hilux Limited**
- Adam Małysz**

W TYCH TOYOTACH DASZ CZADU!



GT86
Przełazająca moc driftingowej GT86, ujarzmiona przez Kubę, zostawia konkurencję daleko w tyle.



HILUX
Niezwadny Hilux Adama Małysza podczas kolejnego etapu przygotowań do rajdu Dakar 2014.



TS030
Ta hybryda nie daje szansy klasycznym konkurentom na torach świata w cyklu FIA World Endurance Championship.



YARIS HYBRID R
Miejska hybryda o mocy 420 KM? Nadchodzi wyjątkowy Yaris o sportowym charakterze.

ZBLIŽENIA
TS030

HYBRIDY GORA!



W legendarnym, jubileuszowym (w tym roku odbyła się 90. edycja) 24-godzinnym wyścigu Le Mans, hybrydowe bolidy nie dały szans pojazdom z tradycyjnym napędem. Wszystkie auta z czołowych miejsc napędzane były nowoczesnym połączeniem silnika spalinowego i elektrycznego. Zespół Toyota Racing Team po raz kolejny udowodnił dominację Toyoty w dziedzinie napędów hybrydowych.

W ubiegłym sezonie Toyota powróciła do startów w serii World Endurance Championship (WEC), których jedną z eliminacji jest Le Mans 24 hours. Hybrydowy bolid „made in Japan” wygrał aż trzy z sześciu wyścigów, pokazując innym zespołom, która technologia jest dziś kluczem do zwycięstwa, w codziennej eksploatacji jak i na torach wyścigowych.

W tegorocznych zmaganiach dwa bolidy Toyoty zajęły 2. i 4. miejsce, zdecydowanie pokonując inne pojazdy z tradycyjnym napędem i do ostatniej minuty prowadząc pasjonującą walkę o zwycięstwo z doświadczonym zespołem Audi.

System z bolidu TS030 powstawał w sportowym oddziale Toyoty Higashi-Fuji w Japonii. Zasada działania zespołu napędowego jest identyczna jak w samochodach hybrydowych Toyoty znanych z naszych dróg – silnik spalinowy jest wspierany przez silnik elektryczny. W wersji wyczynowej jednostki te rozwijają jednak nadzwyczajne wartości.

Hybrydowa konstrukcja bolidu TS030 wykorzystuje wolnossący silnik benzynowy V8 o pojemności 3.4 l i mocy 530

KM. Jego nieodłącznym wsparciem jest silnik elektryczny oraz kondensatory. To on generuje dodatkowych 300 koni. Łącznie, bolid Toyoty Racing jest więc niemal 6-krotnie mocniejszy niż hybrydowy Prius czy Auris. Podczas gdy w tych autach priorytetem jest komfort i oszczędność przy dobrych osiągnięciach, to w bolidzie wyczynowym absolutny prymat wiodą niebotyczne parametry wyścigowe.

Technologię hybrydową, stosowaną przez Toyotę w autach seryjnych, łączy z tą z bolidu TS030 także wzorcowa bezawaryjność. Podczas wyścigu Le Mans, system musi przez 24 godziny, niemal nieustannie pracować na najwyższych obrotach, pokazując kierowcom pełnię swoich możliwości. Jakakolwiek awaria jest niedopuszczalna, bowiem automatycznie decyduje o porażce. Podobnie jest w samochodach hybrydowych, konstruowanych z myślą o „zwykłych” użytkownikach. To właśnie Toyota Prius i hybrydowy Auris dzierżą tytuły najmniej awaryjnych pojazdów, a napędy hybrydowe Toyoty są wzorcem jakości i gwarancją wieloletniej, bezproblemowej eksploatacji.

Chociaż obecny sezon World Endurance Championship jest w trakcie (patrz ramka), to Toyota Racing Team już teraz intensywnie pracuje nad zupełnie nową maszyną na przyszły rok. Obecnie wiadomo, że konwencjonalne napędy nie będą miały z Toyotą szans. Stawką jest zdominowanie w całym sezonie 2014 pozostałych konkurentów, również wykorzystujących napędy hybrydowe.

KALENDARZ STARTÓW

6 Hours of Silverstone – Wielka Brytania	14.04	zakończony
6 Hours of Spa-Francorchamps WEC – Belgia	04.05	zakończony
24 Heures du Mans – Francja	22.06	zakończony
6 Hours of Sao Paulo – Brazylia	01.09	zakończony
6 Hours of Circuit of the Americas – USA	22.09	
6 Hours of Fuji – Japonia	20.10	
6 Hours of Shanghai – Chiny	09.11	
6 Hours of Bahrain – Bahrain	30.11	

TEMAT NUMERU

Corolla

Corolla

11-sta odsłona legendy

Ma 47 lat, na drogę wyjechała po raz pierwszy w 1966 roku. Od tego czasu została najlepiej sprzedającym się samochodem w historii. Do dziś wybrało ją ponad **40 milionów kierowców.**



Debiutuje w 16 fabrykach, skąd trafia do 143 krajów świata. Synonim jakości, trwałości i niezawodności. Na każdym kontynencie wywołuje pozytywne skojarzenia. Toyota Corolla – legenda, która powstaje po raz jedenasty. W historii motoryzacji debiut kolejnych generacji Toyoty Corolli zawsze był wielkim wydarzeniem. Ten legendarny model na stałe wpisał się w krajobraz wielu krajów, symbolizując najbardziej pożądaną przez Klientów cechę samochodu – trwałość i pewność eksploatacji.

40 milionów osób na całym świecie nie może się mylić, dlatego też wszystkie wielkie słowa, którymi opisuje się Corollę na każdej szerokości i długości geograficznej, nie są pustymi sloganami. Na nieposzlakowaną opinię pracowało 10 odłonek modelu, co roku śrubując nowe znaczenie terminu niezawodność. Niedosięgnięty dla innych ideał, właśnie doczekał się swojej 11-stej generacji.

Najnowsza Corolla, którą można już spotkać w polskich salonach Toyoty, to samochód

opracowany od podstaw. Podobnie jak dotychczas, współtworzy (obok Aurisy) w wersjach hatchback i kombi, kompaktową ofertę Toyoty, reprezentując nadwozie typu sedan. Taka odmiana wybierana jest przez osoby ceniące sobie klasyczny wygląd nadwozia i duży komfort jazdy, bez kompromisów w pojemności bagażnika. Tym razem Corolla zbliżyła się jednak do prestiżowej klasy średniej wyższej tak bardzo, jak nigdy dotąd.

Już na pierwszy rzut oka widać, że Corolla 11-stej generacji to zupełnie nowy samochód. Kombinacja prostych linii i zbalansowanych proporcji nadaje pojazdowi bardziej współczesnego i wyrafinowanego wyglądu, a boczne przetłoczenia oraz zaokrąglona maska podkreślają elegancką sylwetkę samochodu. Z przodu rzuca się w oczy nieco bardziej agresywny zderzak, grill i reflektory, współgrające z wyglądem pozostałych modeli Toyoty.

Nowa Toyota Corolla jest o 8 cm dłuższa, 1,5 cm szersza i 0,5 cm niższa od poprzedniej generacji. Zwiększając rozstaw osi z 260 do 270 cm, inżynierom udało się wygospodarować wyraźnie więcej miejsca w kabinie samochodu. Największą różnicę czują pasażerowie podróżujący na tylnej kanapie, ponieważ ilość miejsca na nogi wzrosła aż do 70,6 cm, co jest najlepszym wynikiem w segmencie kompaktowych sedanów. Większa długość całkowita samochodu pozwoliła



DETALE STYLISTYCZNE nawiązują do pozostałych modeli Toyoty, upodabniając nową Corollę do większego Avenisa





również powiększyć bagażnik – jego pojemność wynosi teraz 452 litry.

Również tablica przyrządów została zaprojektowana całkowicie od zera, bazując na doświadczeniach ergonomii, zebranych przez pięć ostatnich dekad. Jest jednocześnie nowoczesna i elegancka oraz bardzo intuicyjna. Mimo kilku nowinek technicznych, nie przysporzy problemów w obsłudze. Zestaw wskaźników, jak przystało na Corollę, ma eleganckie wykończenie, a panel przed pasażerem otrzymał wysokiej jakości materiały, których nie powstydziliby się niejeden samochód wyższych klas. Dominującym elementem kokpitu jest wyświetlacz systemu multimedialnego Toyota Touch 2, który (podobnie jak w innych modelach Toyoty) integruje takie nowinki jak: kamerę cofania, obsługę telefonu i odtwarzacza muzycznego czy nawigację satelitarną. Również ten system nie nastręczy kierowcy problemów w obsłudze, bowiem



PRESTIŻOWE jest także wnętrze. Materiały najwyższej jakości i nowoczesna technologia zapewnia komfort podróżowania.



1966 1. generacja



1966 pierwszy eksport modelu do USA, cena 1700 dolarów
1970 milionowa Corolla opuszcza fabrykę

1970 2. generacja



1971 europejski debiut Corolli na Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Paryżu
1973 pierwsze zwycięstwo w Rajdowych Mistrzostwach Świata

1974 3. generacja



1974 roczna produkcja Corolli przewyższa produkcję wszystkich innych modeli na świecie
1976 Corolla nr 5 000 000 opuszcza fabrykę

nawet po pobieżnym zapoznaniu, wszystkie funkcje okażą się bardzo łatwo dostępne.

Warto wspomnieć, że Corolla jest pierwszym modelem, w którym Toyota udostępnia zupełnie nową generację tego systemu. Dzięki wysokiej rozdzielczości, jakość obrazu została znacznie poprawiona. Nowością i ewenementem w tej klasie pojazdów jest również rozwiązanie Mirror Link, pozwalające na przeniesienie widoku z ekranu telefonu na wyświetlacz w samochodzie. Toyota Touch 2 zawiera

także aplikację Twitter, umożliwiającą pasażerom kontakt z 500 mln użytkowników sieci społecznościowej podczas podróży.

Kolejnym udogodnieniem jest system automatycznego parkowania o nazwie SIPA. On również jest dziecinnie prosty w obsłudze oraz niezwykle skuteczny. Po naciśnięciu jednego przycisku, wyszukuje za pomocą tylnej kamery i ultradźwiękowych czujników, wystarczająco dużego miejsca i automatycznie parkuje na nim samochód. Kierowca ma za zadanie

tylko kontrolować sam manewr i regulować prędkość auta.

Samo prowadzenie nowej Corolli jest podporządkowane najwyższemu komfortowi jazdy, co nie przeszkodziło inżynierom Toyoty dodać nieco bardziej dynamicznego charakteru. Konstrukcja samochodu została zbudowana z lżejszych, a zarazem mocniejszych materiałów, co zaowocowało

**NA NIEPOSZLAKOWANĄ OPINIĘ
COROLLI PRACOWAŁO 10 ODSŁÓN
MODELU, CO ROKU ŚRUBUJĄC
NOWE ZNACZENIE TERMINU
NIEZAWODNOŚĆ.**



SYSTEM MULTIMEDIALNY Toyota Touch 2 integruje obsługę m.in. kamery cofania, telefonu, odtwarzacza muzycznego i nawigacji satelitarnej.



1979

4. generacja

5. generacja

1983

1986

6. generacja



1983 10 milionów wyprodukowanych egzemplarzy modelu Corolla



1983 napęd na przednią oś
1987 najczęściej kupowane auto w Japonii



1988 model zaczyna być produkowany także w Kanadzie
1989 Corolla ustanawia światowy rekord miesięcznej sprzedaży – 100 000 sztuk

Corolla

COROLLA model z silnikiem 1,6 Valvematic (132 KM)

Zużycie paliwa

Cykl mieszany (l/100 km)	6,0
Miasto (l/100km)	8,0
Poza miastem (l/100km)	4,9

Silnik

Liczba i układ cylindrów	4, rzędowy
Mechanizm zaworów	16-zaworowy DOHC, Valvematic
System wtrysku paliwa	elektroniczny wtrysk wielopunktowy
Pojemność skokowa (cm ³)	1598
Maksymalny moment obrotowy (Nm/obr./min)	160/4400
Moc maksymalna (KM)	132

Osiągi

Prędkość maksymalna (km/h)	200
0-100 km/h (sek)	10,0

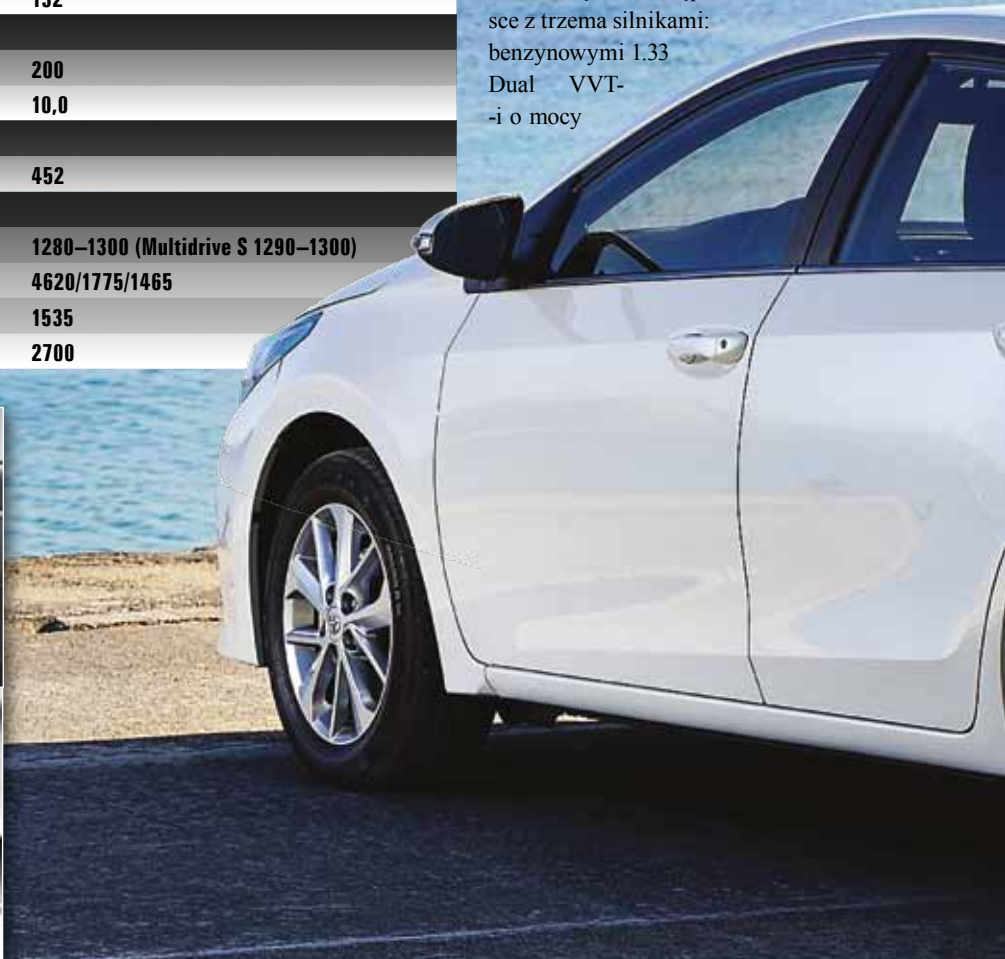
Ładowność

Pojemność bagażnika (litry)	452
-----------------------------	-----

Wymiary i masy

Masa własna (kg)	1280–1300 (Multidrive S 1290–1300)
Długość/szerokość/wysokość całkowita (mm)	4620/1775/1465
Rozstaw kół tylnych (mm)	1535
Rozstaw osi (mm)	2700

sztywniejszym nadwoziem. Razem z niżej położonym środkiem ciężkości, wpłynęło to pomyślnie na dynamikę jazdy. Pozycja za kierownicą także została obniżona, a układ kierowniczy reaguje znacznie szybciej oraz bardziej bezpośrednio na ruchy kierowcy. Za komfort wszystkich pasażerów odpowiada poprawione zawieszenie. Zostało ono dostosowane do dłuższego nadwozia, co pozytywnie oddziałuje na stabilność pojazdu w czasie podróży i daje kierującemu większą przyjemność z jazdy. Nowa Toyota Corolla będzie dostępna w Polsce z trzema silnikami: benzynowymi 1.33 Dual VVT-i o mocy



1991 7. generacja



1994 model zaczyna być produkowany także w Turcji

1995



8. generacja

1998 Wielka Brytania dołącza do krajów produkujących Corollę
1999 Carlos Sainz wygrywa Rajdowe Mistrzostwa Świata, jadąc Toyotą Corollą

2000 9. generacja



2000 Corolla ustanawia Rekord Guinnessa w liczbie wyprodukowanych egzemplarzy modelu
2005 produkcja przekracza 30 milionów sztuk

99 KM, 1.6 Valvematic o mocy 132 KM oraz Dieslem 1.4 D-4D o mocy 90 KM. Silnik 1.6 Valvematic może dodatkowo współpracować z bezstopniową, automatyczną skrzynią biegów Multidrive S, która zapewnia płynne przyspieszenie pojazdu bez przerw i szarpnięć przy zmianach biegów, podobnie jak w hybrydowych modelach Toyota. Wszystkie wersje wyposażone w manualną skrzynię biegów dysponują standardowo sześcioma przełożeniami, co szczególnie docenia się w jeździe pozamiejskiej. Wszystko razem



11-STA ODSŁONA COROLLI pozostaje elegancką limuzyną. Większy rozstaw osi to także bardziej przestronne wnętrze. Pasażerowie tylnej kanapy mają teraz więcej miejsca na nogi.

nadaje Corolli eleganckiego i dostojnego wyrazu. Prestiż modelu i stonowane nadwozie pozwolą jej przez wiele lat zachować świeżość i aktualność. Dzięki tym zasadom projektowania, Corolla utrzymuje się na szczycie już niemal od 50 lat.

Nowy model z pewnością powtórzy też osiągnięcia poprzedników w dziedzinie niezawodności. Przypomnijmy niemieckie zestawienia bezawaryjności, które jednoznacznie potwierdzają, że Toyota jest liderem niezawodności. W wyjątkowo silnie obsadzonej kategorii samochodów 4- i 5-letnich, modele Toyoty zajęły miejsca 1., 3. i 4 (Prius, Auris, Corolla Verso). Wśród aut 6- i 7-letnich, Toyota zdeklasowała rywali, zajmując 4 z pierwszych 5 miejsc, oddając pole tylko Porsche 911. W starszych kategoriach wiekowych, Toyoty również obejmują czołowe lokaty w pierwszych piątkach zestawień, rywalizując ponownie z Porsche 911.



10. generacja 2006



2006 okrągła rocznica:
40 lat na rynku
2006 maksymalna ocena – 5 gwiazdek
w testach zderzeniowych Euro NCAP



11. generacja

2013

WYWIAD

Kuba Przygoński

DWIE OPO na MINUTE



ROZMAWIAŁ: ROBERT PRZYBYLSKI ZDJĘCIA: WOJCIECH RYTEL

NY

Marki

Kuba Przygoński, zawodnik Orlen Teamu, czołowy zawodnik Mistrzostw Świata Cross Country, najszybszy Polak w Dakarze i drifter, opowiada nie tylko o koniach mechanicznych.

Robert Przybylski: Jak sprawuje się nowa Toyota? Chyba za bardzo Ci nie pasuje, bo punktów mało, a do końca Driftingowych Mistrzostw Polski zostały już tylko dwa konkursy.

Kuba Przygoński: Auto pasuje, jest doskonale. Wyniki to raczej kwestia mojego dopasowania się do niego. Jest dwa razy większe, dwa razy cięższe i dwa razy mocniejsze od poprzedniego, więc muszę się w nie „wjeździć”. Zresztą z nowymi samochodami zawsze tak jest. Ale widać, że powoli zaczynam dogadywać się z nim. Proszę popatrzeć na bardzo dobry wynik w kwalifikacjach podczas eliminacji Driftingowych Mistrzostw Polski na Orlen Arenie w Plocku.

RP: Wygrane kwalifikacje w Plocku idealny przejazd 99 /100 pkt. To właśnie wtedy jeździłeś tak, że pomiędzy zderzak i barierę można było włożyć kartkę papieru?

KP: Tam miałem perfekcyjny przejazd, muskałem zderzakiem barierę i to jest ta precyzja, o jaką chodzi w driftingu. Wówczas zaufałem mojej Toyocie.

RP: Słowo „zaufanie” brzmi tak, jakby Twoja Toyota była jakimś potworem.

KP: Ludzie, którzy ze mną jechali na fotelu pasażera mają dość po jednym przejeździe i nie chcą więcej. Samochód tak szybko rozpędza się, iż mieli poczucie, że zaraz rozbijemy się o barierę. Tymczasem auto ma bardzo duży kąt skrętu kół i podąża za drogą, jednak wrażenie robi niesamowite. Sądząc po reakcjach pasażerów, to przerażające doświadczenie.

RP: Wracając do Plocka, wynika z tego, że podczas zawodów Ty sam nie zaufałeś autu. Zbyt mało treningów?

KP: Treningów zawsze brakuje, chciałoby się mieć ich jak najwięcej, ale w GT86 wystarczą dwa przejazdy, aby zderzyć obie tylne opony...

RP: A ile przejazdów wytrzymały w poprzedniej Toyocie?

KP: Tamten samochód był słabszy i mogłem zrobić do sześciu przejazdów na komplecie tylnych kół. GT86 jest tak mocny, że przy każdej prędkości powoduje poślizg tylnych kół. A w drifcie o to właśnie chodzi, żeby palić gumę i robić show.

Kuba Przygoński

RP: Opony „konsumujesz” w szybkim tempie. Podczas rajdu potrafisz zderzyć oponę po 400 kilometrach.

KP: Gdybym chciał palić gumę na motocyklu, startłbym ją jeszcze prędzej. W rajdzie jadę na szybkość, więc szukam przyczepności i utrzymuję ją jak najdłużej. Natomiast w drifcie chodzi o jak najszybsze zerwanie przyczepności i kłęby dymu. To musi być widowisko!

RP: Płaciłeś już karę tysiąca złotych za palenie gumy podczas zawodów driftingowych?

KP: (śmiech) Kara jest tylko za palenie gumy w miejscu, nie podczas przejazdu.

RP: Nie obawiasz się, że nawyki ślizgania przeniesiesz z driftu do rajdów i znacznie przez to wolniej jeździć?

KP: Nie mam takich obaw. To są dwie różne dyscypliny. W rajdzie odci-

nek specjalny trwa 6 godzin a nawet dłużej. W drifcie przejazd to 20-30 sekund i trzeba być maksymalnie skoncentrowanym, bo nawet ułamek sekundy nieuwagi powoduje, że otrzymuję za przejazd mniej punktów lub rozwalam samochód o barierę. Poza tym, jazdę na motocyklu uprawiam od 14 lat i tak łatwo innych nawyków nie nabiorę.

RP: Przed chwilą wróciłeś z Brazylii, a niedługo wylatujesz na testy do Tunezji. Potem Dakar. Wszystko na motocyklu. Czy masz czas na drift i zdążysz na eliminacje do Załuża?

KP: Do Załuża wyjeżdżam na weekend, a w poniedziałek wylatuję do Tunezji. Tych wyjazdów jest rzeczywiście sporo i czasami z pakowaniem i lotami jest sporo zamieszania, ale lubię to. W tym roku będę jeszcze dwa razy „ślizgał się” samochodem: właśnie w Załużu k. Sanoka, w eli-

minacjach do Driftingowych Mistrzostw Polski oraz podczas Verva Street Racing na Stadionie Narodowym. Nigdy nie ścigałem się przed 40-tysięczną publicznością i mam nadzieję, że drifting będzie się jej podobał.

RP: Mnóstwo czasu spędzasz w Ameryce Łacińskiej. Uczysz się hiszpańskiego lub portugalskiego?

KP: Wybrałem hiszpański. Używa go wielu zawodników, słyszę go cały czas wokół mnie. Dakar przejeżdża przez Argentynę i Chile, a więc kraje hiszpańskojęzyczne.

RP: W Załużu jeszcze nie było driftu. Jak Tobie podoba się ten tor?

KP: Powinien być ciekawy. Jest szeroki i ma równą nawierzchnię.

RP: A jakie polskie tory lubisz?

KP: Oczywiście Poznań, ale widowi-

Lista akcesoriów TRD dostępnych w Polsce:

Przedni spojler

Progi boczne

Spojler tylny na pokrywą bagażnika

Spojler tylnego zderzaka

Końcówki tłumika

Tylny dyfuzor

Sportowy układ hamulcowy

Sportowe przewody hamulcowe

Przednie klocki hamulcowe

Tylne klocki hamulcowe

Zestaw amortyzatorów

Zestaw sprężyn zawieszenia

Zestaw stabilizatorów

Przedni drążek reakcyjny

Korek chłodnicy

Pokrywa filtra oleju

Sportowy filtr oleju



TRD (Toyota Racing Development)

Główny specjalista od poprawiania stylu i osiągnięć fabrycznych Toyot. Dostarcza części i akcesoria do samochodów marki Toyota, Lexus i Scion, które sprawiają, iż podstawowe drogowe modele nabierają sportowego charakteru. TRD aktywnie uczestniczy w sportowych przedsięwzięciach Toyoty na najwyższym poziomie np. wyścigi NASCAR w USA czy wyścigi serii Super GT w Japonii.

skowe są także tory uliczne, jak choćby w Płocku wokół stadionu Orlen Arena.

RP: Zawodnicy z innych krajów chętnie przyjeżdżają na zawody driftingowe do Polski. Jak nasza czołówka wypada na tle Europy?

KP: Bardzo dobrze. Nasi zawodnicy reprezentują doskonały, światowy poziom, jeżdżą dobrze przygotowanymi samochodami. Ta dyscyplina bardzo szybko rozwija się w Europie Wschodniej.

RP: Jak podoba Ci się tor w Rydze?

KP: Jest niesamowity, bardzo szybki. Zaledwie trzy metry od asfaltu jest betonowa bariera, więc mały błąd i łatwo w nią uderzyć. W Rydze jechałem w moich drugich zawodach i bardzo chciałem uniknąć zniszczenia samochodu, żeby nie tracić długich tygodni na jego odbudowę. Podczas tych zawodów było chyba 10 czy 12 wypadków.

RP: Nie ciągnie Cię, aby wyjechać do mekki driftingu, na tor Ebisu w Japonii?

KP: Ciągnie mnie do USA, Japonii, ale przeszkodą są koszty i logistyka. Wysłanie samochodu za Wielką Wodę oznacza, że nie mam go przez dwa miesiące.

RP: W międzyczasie mógłbyś pojeździć konno. Na klipie Harlem Shake pokazałeś, że dosiadasz nie tylko konie mechaniczne.

KP: (śmiech) Driftingową Toyotę GT86 montowaliśmy 8 miesięcy, to była zhumna robota, więc żeby się odprężyć zrobiliśmy taki klip. Konia pożyczyłem od Waldemara Retka z zaprzyjaźnionej stacji Toyota Włochy, a wszystkie zdjęcia zrobiliśmy w hali warsztatowej Toyota Marki. Chociaż było sporo przebieranek, uwinęliśmy się ze zdjęciami w jeden dzień.

RP: I jak wypadł koń żywy w porównaniu z mechanicznymi?

KP: Był dosyć przestraszony tym, co działo się wokół, więc jego rola nie była zbyt rozbudowana. A z końmi miałem kiedyś wcześniej do czynienia, jednak wybrałem mechaniczne.

RP: Czyli kalendarz masz wypełniony rajdami do końca roku?

KP: Dakar to jest główny cel i jemu podporządkowuję wszystkie działania. Toyota GT86 po występach na Stadionie Narodowym trafi do warsztatu na zimowy przegląd. To będzie rutynowe działanie, bo żadnych poprawek nie muszę wprowadzać. Samochód rozbierzemy, wszystkie części przejrzymy i złożymy z powrotem, na sezon wiosenny.

Rozmawiał Robert Przybylski



ZBLIŻENIA

Red Bull Kart Fight 2013

Kuba Przygoński

gościnnie na

Red Bull Kart Fight

2013

ZDJĘCIA: WOJCIECH RYTEL ORAZ
MARCIN KIN, WOJTEK ANTONOW, BARTEK WOLIŃSKI (RED BULL CONTENT POOL)

Międzynarodowy projekt Red Bull Kart Fight poszukuje najszybszego kierowcy na torze kartingowym. W Polsce, w eliminacjach wzięło udział ponad 2000 osób. Podczas finału w Krakowie na torze można było podziwiać m.in. Kubę Przygońskiego i jego driftingową Toyotę GT86. Dym spod kół i największe emocje były gwarantowane. Imprezę odwiedził także Adam Matysz w dakarowym Hiluxie. Swoim rajdowym potworem, mistrz idealnie wyszedł z progu pokazowej rampy. Kuba i Adam razem ścigali się na gokartach pomiędzy finałowymi rundami zawodów.





TEMAT NUMERU

Auris Touring Sports

Wielki - **Auris TS**

czyli powrót
kompaktowego kombi



Wielkie wydarzenie. Do salonów Toyoty wraca długo oczekiwane kombi. Pamiętajcie Państwo tak uwielbianą Toyotę Corollę kombi?

Po kilku latach przerwy, dziś znajduje ona swojego bezpośredniego następcę, czyli **Aurisa Touring Sports**.

Jest bardziej przestronny, z olbrzymim bagażnikiem, świetnym wyposażeniem oraz najbardziej nowoczesną technologią. Pod maską może pracować innowacyjny system hybrydowy, czyniąc z Aurisa TS jedyne kompaktowe kombi na świecie z tak zaawansowanym napędem.

Nadwozie kombi w klasie aut kompaktowych to wersja ważna w każdym kraju europejskim. Dziś w Europie, co trzeci kupowany samochód to kompakt, a spośród nich, co trzeci egzemplarz to właśnie kombi. Europejczycy doceniają ten typ samochodu za pojemne wnętrze i duże możliwości przewozowe, przy jednoczesnym rozsądnym poziomie cenowym. Toyota wraca do gry ze swoim najlepszym kompaktowym kombi w historii.

Data krajowej premiery tego nowego wielkiego modelu Toyoty to połowa września. Warto obejrzeć dokładnie ten samochód w najbliższym autoryzowanym salonie marki. Dlaczego? Auris Touring Sports zaskakuje w bezpośrednim kontakcie wieloma atrybutami.

Przede wszystkim, imponują jego możliwości przewozowe. Bagażnik o pojemności aż 530 litrów jest przepastny, pokonując konkurencyjne modele wielkością, ale także praktycznością. Ma najbardziej regularne kształty spośród wszystkich aut kompaktowych dostępnych na rynku oraz największą długość i szerokość. Oznacza to, że po rozłożeniu tylnych siedzeń (co można zrobić z niezwykłą łatwością, jednym ruchem dłoni, za pomocą systemu Easy Flat), uzyskujemy najbardziej wszechstronny bagażnik. Do środka możemy włożyć najdłuższe i najszersze przedmioty, które nie zmieszczą się do innych aut tego typu. Najlepiej obrazuje to całkowita pojemność przedziału bagażowego po rozłożeniu siedzeń – aż 1685 litrów, przy całkowitej długości ponad 2 metrów.

Wielkość to tylko jedna z zalet bagażnika Aurisa TS. Nie mniej istotny jest fakt, że próg

Auris Touring Sports

jego załadunku jest umieszczony aż o 10 cm niżej niż w odmianie hatchback, będąc na jednym z najniższych poziomów w klasie. Oznacza to, że nie ma potrzeby podnoszenia wysoko ładunków, które chcemy włożyć do bagażnika, bowiem jego próg znajduje się na wysokości kolan dorosłego

mężczyzny – co niezwykle ułatwia załadunek.

Również we wnętrzu znajdziemy wiele udogodnień, ułatwiających przewożenie bagaży. Podwójna podłoga, roleta zasuwana w dwóch płaszczyznach, wspomniany system Easy Flat, seryjna siatka oddzielająca bagaże, haczyki na torby czy gniazdo 12V, to tylko wybrane z ułatwień. Wszystko razem daje Aurisowi Touring Sports pierwszeństwo w segmencie kompaktowych kombi pod względem możliwości przewozowych. Bliżej mu do Avenisa, czyli samochodu wyższej klasy niż do bezpośrednich rywali.

Przedział pasażerski jest identyczny, jak w wersji hatchback. Dodatkowo 28 cm długości kombi

względem hatchbacka zostało w całości poświęcone na powiększenie bagażnika. Co ważne, przy większej długości samochodu, nie zmieniła się jego zwrotność – średnica zawracania to nadal 10,4 metra, a więc bardzo mało, co ułatwia manewrowanie Aurisem TS.

Kierowca znajdzie w kombi tę samą, wygodną pozycję, co w odmianie hatchback, z wyraźnie niższym niż dotychczas punktem siedzenia, przejrzystym kokpitem oraz dynamicznym i pewnym prowadzeniem. Wszystkie elementy deski rozdzielczej są podświetlane w nocy elegancką, błękitną barwą, która nie męczy wzroku nawet podczas długich podróży. Jedną z najczęściej podkreślanych przez Klientów zalet nowego Aurisa jest właśnie komfort podróżowania, przy jednoczesnym dynamicznym charakterze układu jezdnego z zawieszeniem wielowahaczowym. Identyczne parametry ma nowa odmiana Touring Sports.

Prawdziwa rewolucja zaszła także pod maską. Auris Touring Sports jest jedynym na świecie kombi, które daje



do wyboru aż trzy rodzaje napędów – benzynowy, Diesla oraz innowacyjny system hybrydowy.

Jednostki benzynowe to ekonomiczny silnik 1.33 Dual VVT-i o mocy 99 KM oraz bardziej dynamiczny 1.6 Valvematic o mocy 132 KM. Oba są znane z odmiany hatchback i niezmiennie chwalone przez Klientów za odpowiednią dynamikę i oszczędność.

Wśród Diesla do wyboru jest mniejsza jednostka 1.4 D-4D rozwijająca 90 KM i większa, 2.0 D-4D o mocy 124 KM. Jak przystało na silniki wysokoprężne, oba dostarczają pokaźnej wielkości moment obrotowy od niskich obrotów, pozwalając kierowcy sprawnie wykonywać np. manewr wyprzedzania i dynamiczną jazdę, przy małym zapotrzebowaniu na paliwo.

Majstersztykiem technologicznym i z pewnością najbardziej imponującym napędem dostępnym w Aurisie Touring Sports jest jednak system hybrydowy. Jego konstrukcja jest identyczna jak w ikonie hybryd, czyli Priusie. Składa się z silnika benzynowego o pojemności

1.8 litra, silnika elektrycznego, zespołu akumulatorów oraz seryjnej, automatycznej skrzyni biegów. Co szczególnie ważne w odmianie kombi, akumulatory w żaden sposób nie ograniczają możliwości przewozowych, ponieważ, podobnie jak w innych hybrydach Toyoty, zostały w inteligentny sposób umieszczone pod tylną kanapą. Pojemność bagażnika wersji hybrydowej jest więc identyczna, jak w odmianach z silnikami benzynowymi czy Diesla.

Kto nie miał jeszcze szansy jeździć samochodem hybrydowym Toyoty, powinien skorzystać z tej okazji podczas premiery Aurisy Touring Sports u dowolnego dealera w Polsce. Wrażenia z jazdy są rewolucyjne. Samochód bezgłośnie rusza, ponieważ wykorzystuje do tego wyłączone

nie silnik elektryczny. Po chwili, niezauważalnie dołącza do niego jednostka benzynowa, dając dodatkową moc i przyspieszenie. Przy pełnym wciśnięciu pedału gazu, oba silniki pracują pełną mocą, oddając kierowcy do dyspozycji imponującą wartość momentu obrotowego.

Później, przy

Auris Touring Sports



IMPONUJĄCA PRZESTRZEŃ BAGAŻOWA: nowe kombi Toyoty ma nie tylko największą długość i szerokość bagażnika w swojej klasie, ale także liczne ułatwienia dla użytkownika, jak np. składanie tylnej kanapy jednym ruchem dźwigni (Easy Flat).



gazu lub hamowaniu system odzyskuje energię, aby później wykorzystać ją w pracy silnika elektrycznego.

W praktyce, jazda hybrydowym Aurisem Touring Sports okazuje się dziecinnie łatwa, przyjemna i relaksująca. System automatycznie, w niezauważalny dla pasażerów sposób rozdziela obowiązki pomiędzy silnikami, reguluje pracę skrzyni biegów, w dowolnym, nagłym momencie dostarcza pełną moc, a przez cały czas dba o imponująco niskie zużycie paliwa. Napęd hybrydowy udowodnił już w innych

modelach, że pod względem efektywności nie ma sobie równych i jest najbardziej innowacyjnym osiągnięciem w dzisiejszej motoryzacji. Wystarczy spojrzeć na liczby. Hybrydowy Auris Touring Sports rozwija moc 136 KM, zużywa średnio w mieście 3,7 l/100 km, rozpędza się do 100 km/h w niewiele ponad 10 sekund, a na jednym tankowaniu może przejechać ponad 1000 km. Ponadto, jak zostało udowodnione przez niezależne instytuty, wyróżnia się największą trwałością i bezawaryjnością spośród wszystkich rodza-

jów napędów. Również cena hybrydowej Toyoty Auris Touring Sports nie jest wysoka, ponieważ zbliżona jest do mocniejszej wersji Diesla, co również okazuje się przełomem. W eksploatacji hybrydy, po bardzo krótkim czasie zaczynamy oszczędzać pieniądze, porównując ją do wersji z silnikami benzynowymi czy Diesla.

Warto wybrać się do dilerzy Toyoty na spotkanie z nowym Aurisem Touring Sports, ponieważ nigdy dotąd kompaktowy samochód kombi nie oferował tak wiele.



AURIS TOURING SPORTS dostępny jest z silnikami benzynowymi Dual VVT-i 100 oraz Valvematic 130, dieslami D-4D 90 i D-4D 125, a także z systemem hybrydowym Hybrid 135.



**SILNIKI
BENZYNOWE,
DIESLA**

**ORAZ PEŁNY NAPĘD
HYBRYDOWY.**

**TO JEDYNE KOMBI
NA ŚWIECIE, KTÓRE
DAJE MOŻLIWOŚĆ
WYBORU JEDNEGO
Z TRZECH
RODZAJÓW
NAPĘDÓW.**

AURIS TS model Dual VVT-i 100 6 M/T

Zużycie paliwa

Cykl mieszany (l/100 km)	5,6
Miasto (l/100km)	7,1
Poza miastem (l/100km)	4,8

Silnik

Liczba i układ cylindrów	4, rzędowy
Mechanizm zaworów	16-zaworowy Dual VVT-i DOHC
System wtrysku paliwa	elektroniczny wtrysk wielopunktowy
Pojemność skokowa (cm ³)	1329
Maksymalny moment obrotowy (Nm/obr./min)	128/3800
Moc maksymalna (KM)	99

Osiągi

Prędkość maksymalna (km/h)	175
0-100 km/h (sek)	13,2

Ładowność

Pojemność bagażnika (litry)	530/1658
-----------------------------	----------

Wymiary i masy

Masa własna (kg)	1175/1285
Długość/szerokość/wysokość całkowita (mm)	4560/1760/1460
Rozstaw kół tylnych (mm)	1515/1525/1535 (w zależności od rozmiaru felgi)
Rozstaw osi (mm)	2600

Z SZYLDEM TOYOTY

Napęd hybrydowy

HYBRYDA

Samochody hybrydowe, mimo dużej popularności, nadal budzą wątpliwości i pytania o zasadę działania. Obalamy najczęściej spotykane mity o hybrydach:



MIT
„Samochody hybrydowe mają ograniczony zasięg, po przekroczeniu którego trzeba naładować baterie.”

FAKT
Zasięg hybryd nie jest ograniczony pojemnością baterii. Modele hybrydowe mają dwa silniki: benzynowy i elektryczny. Ten drugi korzysta z energii magazynowanej w akumulatorach, którą samochód odzyskuje np. przy hamowaniu. Baterie nigdy nie rozładowują się do końca, a zasięg samochodu wynosi ponad 1000 km. To więcej niż w samochodach z tradycyjnym napędem.

MIT
„Hybrydy nie są tak oszczędne, jak się twierdzi.”

FAKT
Patrz str. 26-27. Właściciele samochodów hybrydowych jednoznacznie podkreślają ich rekordową oszczędność. Nie bez przyczyny są grupą najbardziej zadowoloną ze swoich samochodów. Potwierdzają to badania J.D. Power z lat 2007, 2008, 2009 czy 2012. Dlatego też, kto raz wybrał hybrydę, nie chce już wracać do tradycyjnych pojazdów spalinowych i najczęściej wybiera kolejny model hybrydowy.



2.3 l/100 km

MIT
„Samochody hybrydowe mogą być bardziej awaryjne niż zwykłe auta spalinowe.”

FAKT
Hybrydy Toyoty są najbardziej niezawodnymi samochodami na rynku. Potwierdzają to niezależne rankingi, jak choćby niemiecki TÜV z lat 2011 i 2012. Prius, czy hybrydowy Auris gwarantują użytkownikowi wieloletnią, bezawaryjną eksploatację.



HYBRYDY fakty i mity



MIT
„Zakup hybrydy nie zwróci się.”

FAKT
Różnice w cenie między samochodem hybrydowym a jego spalinowym odpowiednikiem z porównywalnym wyposażeniem są obecnie tak niewielkie, że dzięki wyraźnie tańszej eksploatacji, zakup hybrydy zwróci się bardzo szybko. Po stosunkowo niewielkim przebiegu, na użytkowaniu hybrydy zaczynamy zarabiać.

FAKT

Akumulator hybrydowy przewidziany jest na cały okres użytkowania samochodu. Wyprodukowane w 1997 roku, samochody Prius nadal jeżdżą z oryginalnym akumulatorem, który nie wymagał serwisowania.

MIT

„Po pewnym dystansie, akumulator zespołu hybrydowego traci wydajność.”



MIT
„Małe silniki Diesla mogą być równie ekonomiczne jak hybrydy.”

FAKT

Samochody hybrydowe nie mają sobie równych w niskich kosztach eksploatacji. Żaden samochód o porównywalnej mocy i osiągnięciach nie jest w stanie zbliżyć się do ekstremalnie niskiego zużycia paliwa (np. Aurisa Hybrid), szczególnie w mieście. Dodatkowo, dzięki niezawodnej konstrukcji układu napędowego, pozbawionej elementów potencjalnie awaryjnych (np. rozrusznika, alternatora, sprzęgła, paska klinowego czy filtrów DPF), koszt serwisowania hybryd jest rekordowo niski.

FAKT

Nic bardziej mylnego. Dzięki mocy dwóch silników, samochody hybrydowe osiągają maksymalny moment obrotowy już w momencie ruszenia. Przy każdym wciśnięciu pedału gazu, dwa silniki wykorzystują cały swój potencjał, dając bezkonkurencyjne w swojej klasie przyspieszenie.

MIT

„Hybrydy są mało dynamiczne.”



Z SZYLDEM TOYOTY

Konkurs hybrydowy



TOYOTA

FINAŁ



2.3 l/100 km

TYLE SPALA HYBRYDA

1600 osób z całej Polski podjęło rywalizację o hybrydową Toyotę Auris, startując w drugim konkursie hybrydowym Toyoty. Innowacyjna technologia po raz kolejny udowodniła swoją wyższość nad tradycyjnymi napędami. Zwycięzca, przy ograniczonym limicie czasu na przejazd, uzyskał wynik zużycia paliwa na poziomie 2.3 l/100 km.



W SAMOCHODZIE HYBRYDOWYM nie trzeba być mistrzem eko-jazdy, by uzyskiwać rekordowo niskie zużycie paliwa. Innowacyjna technologia zagwarantuje nam sukces.

Konkurs „Wygraj hybrydową Toyotę Auris”, podobnie jak zeszłoroczna edycja z Yarisem w roli głównej, został przeprowadzony w dwóch etapach: lokalnym i ogólnopolskim. W kwietniu, maju i czerwcu uczestnicy odbywali na terenie całej Polski jazdy próbne hybrydowym Aurisem, starając się uzyskać możliwie najniższe zużycie paliwa w ruchu miejskim.

59 najlepszych zawodników spotkało się w czerwcu na wielkim finale. Mieli oni za zadanie pokonać Aurisami ujednoliconą trasę, z narzuconym limitem czasu na przejazd. Samochód wygrywała osoba,

której udało się osiągnąć najniższe zużycie paliwa.

W wielkim finale uczestniczyły osoby w wieku od 19 do 67 lat. Niemal wszyscy nie mieli większych doświadczeń w jeździe samochodem hybrydowym. Wyniki, które uczestnicy osiągnęli w finale są więc manifestacją prawdziwych możliwości hybryd. Należy dodatkowo wspomnieć, że poza limitem czasu na przejazd, kierowcy musieli kilkakrotnie zatrzymać pojazd i ponownie ruszyć, co doskonale oddawało warunki jazdy miejskiej.

Zwycięzca konkursu, Pan Ryszard Lipiński, uzyskał wynik 2.3 l/100 km, wyprzedzając kolejnego uczestnika o 0.5 l/100 km. Średnia spalania czołowej dziesiątki

finalistów wyniosła 3.1 l/100 km. Średnia prędkość wszystkich uczestników finału to 47 km/h, co przy obowiązku kilkakrotnego zatrzymania pojazdu oznacza bardzo szybkie tempo przejazdu.

Wyniki uzyskane przez uczestników konkursu potwierdzają rekordową oszczędność samochodów hybrydowych. Finalistom udało się uzyskać rezultaty jeszcze niższe, niż wartości deklarowane przez Toyotę (3.7 l/100 km w mieście), co pokazuje, jak efektywny jest napęd hybrydowy w praktyce. Samochody z tradycyjnymi silnikami o podobnej wielkości i mocy, nie są w stanie zbliżyć się do parametrów, które z łatwością osiągają hybrydy. Konkurs Toyoty po raz kolejny tego dowiódł.



Olimpiada Wiedzy Ekologicznej

W czerwcu, po ponad 3 miesiącach rywalizacji zakończyła się XXVIII edycja Olimpiady Wiedzy Ekologicznej dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Toyota Motor Poland już po raz 11 objęła mecenatem tą jedną z największych w Polsce olimpiad.

W styczniu tego roku, do 3200 szkół ponadgimnazjalnych zostały wysłane materiały na I etap zawodów. Ponad 30 tysięcy uczestników rozpoczęło zmagania o 116 indeksów, 62 wyższych uczelni w kraju. II etap, wojewódzki, odbył się w kwiet-

niu i do niego zakwalifikowało się aż 2172 uczestników. Finał centralny odbył się w dniach 7–9 czerwca 2013 roku na terenie Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach. Podobnie jak w latach ubiegłych, wszyscy uczestnicy finału wzięli udział w Eko teście o super nagrodę Toyoty. Do finału przystąpiło 48 uczennic i 64 uczniów szkół ponadgimnazjalnych, reprezentujących wszystkie województwa. Na początek uczestnicy pisali

test, jednak finałowa 10 laureatów została wyłoniona dopiero w drugiej turze – po ustnej dogrywce. Tego samego dnia były się zajęcia terenowe nad Zbiornikiem Goczałkowickim, rejs po akwenie i wizyta w Górnośląskim Przedsiębiorstwie Wodociągów S.A. Katowice, Oddział Gospodarki Rybackiej „Rybaczkówka”. Wieczorem odbyło się rozstrzygnięcie Eko Testu Toyoty i rozdanie zwycięzcom cennych nagród.

Eko Test Toyoty to test wielokrotnego wyboru, składający się z 16 pytań, z zakresu wiedzy ekologicznej, do których odpowiedzi należało wcześniej odnaleźć na stronie www.toyota.pl. Czas na rozwiązanie testu to 10 minut.

Ostatniego dnia laureaci przystąpili do części ustnej testu. Każdy z nich wylosował 1 z 10 zestawów pytań. Po ponad 2-godzinnych zmaganiach i podsumowaniu punktów, przez jurorów zostali ogłoszeni zwycięzcy XXVIII Olimpiady Wiedzy Ekologicznej. Następnie rozdano wszystkim uczestnikom i laureatom dyplomy (certyfikaty upoważniające do studiowania bez egzaminów wstępnych na 60 uczelniach całego kraju) oraz bardzo atrakcyjne nagrody rzeczowe, ufundowane przez Toyota Motor Poland.

Statystyki

Ponad 31 600 uczniów wzięło udział w I etapie Olimpiady.

112 uczniów – wszyscy finaliści finału centralnego – otrzymali certyfikaty umożliwiające studiowanie na 60 uczelniach w całym kraju bez egzaminu wstępnego.

Ponad 1 320 000 uczniów łącznie startowało we wszystkich 28 edycjach Olimpiady.

Ponad 100 000 uczniów przygotowywało się do Eko Testu Toyoty.

Zwycięzcy finału centralnego:

1. **Justyna Drankowska** – skuter z napędem elektrycznym
2. **Laura Wiktoria Drymarz** – voucher biura podróży o wartości 2000 zł
3. **Monika Mierzwa** – aparat cyfrowy Canon
4. **Dawid Piotr Kokoszka** – plecak turystyczny Toyota i lornetka
5. **Igor Jabłoński** – plecak turystyczny Toyota i lornetka
6. **Jakub Michnowski** – plecak turystyczny Toyota i lornetka
7. **Maciej Nizioł** – plecak turystyczny Toyota i lornetka
8. **Karolina Dorota Hamer** – plecak turystyczny Toyota i lornetka
9. **Adam Józef Skórka** – plecak turystyczny Toyota i lornetka
10. **Szymon Andrzej Kłaptocz** – plecak turystyczny Toyota i lornetka



DŁUGA DROGA DO SUKCESU. Laureaci XXVIII Olimpiady Wiedzy Ekologicznej otrzymali atrakcyjne nagrody rzeczowe oraz certyfikaty na studia bez egzaminów wstępnych. Mogą wybierać spośród 60 uczelni w całej Polsce.

Inne Eko akcje pod patronatem Toyoty

1. **Międzyszkolne konkursowe zbiórki odpadów: elektroodpady i opakowania** – w sumie zebrano ich ok. 10 000 kg
2. **Akcje edukacyjne – „Z ekologią na Ty”** – prawie 500 uczniów szkół podstawowych uczestniczyło w zajęciach edukacyjnych, m. in. w oparciu o eksploatację aut hybrydowych Toyoty
3. **Pikniki ekologiczne** – ponad 3000 osób wzięło udział w 3 piknikach podsumowujących akcje ekologiczne i konkursy zbiórek odpadów
4. **Zielony Miesiąc Toyoty** – kampania na rzecz ochrony środowiska pod hasłem zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza poprzez redukcję emisji CO2 i innych szkodliwych substancji do atmosfery, działając zarówno w gospodarstwach domowych, jak i na terenie firmy. Więcej na ten temat na stronie www.toyota.pl/about/zielonymiesiac.tmex



Jak Toyota uratowała Porsche

Gdy Porsche znalazło się na skraju bankructwa, poprosiło o pomoc Toyotę. Japończycy uporządkowali system funkcjonowania przedsiębiorstwa i wyprowadzili Porsche na prostą.

Toyota od przełomu lat 40 i 50 doskonaliła system produkcji, który trzy dekady później został przyjęty jako standard przez cały przemysł samochodowy. Autorami Toyota Production System (TPS) są Taiichi Ohno, Shigeo Shingo oraz Eiji Toyoda,

którzy walczyli o firmę w trudnych, powojennych latach. Żeby zarabiać i przetrwać, Toyota musiała unikać marnotrawstwa.

TPS polega na kilku prostych regułach. Nie pozwala pracownikowi przesłać niedokończonego lub błędnie wykonanego elementu do kolejnego etapu produkcji. Wszyst-

kie części dostarczane są na linię montażu tylko wtedy, gdy jest taka potrzeba i w żądanej kolejności. Ohno słuchał także pracowników i zachęcał ich do ulepszania procesu produkcji. Zorganizował pracę w zespołach, które samodzielnie rozdzielały zadania pomiędzy pracowników.

Toyota Production System



Taiichi Ohno (1912-1990), pracownik Toyoty od 1932 roku. Po wojnie usprawnił zarządzanie firmą, likwidując marnotrawstwo i produkcję na skład. Współtwórca Toyota Production System.



Shigeo Shingo (1909-1990), jeden z najlepszych japońskich specjalistów od zarządzania. Po 1960 roku opracował dla Toyoty nowy proces zmiany tłoczników, który trwał kilka minut a nie godzinę lub dwie. Opisał Toyota Production System.



Eiji Toyoda (ur. 1913), w Toyocie od 1936 roku, prezes firmy od 1967 roku. Za jego kadencji Toyota stała się jedną z najsprawniej zarządzanych korporacji samochodowych.

System, choć prosty w koncepcji, nie był powszechnie stosowany w przemyśle samochodowym, ponieważ jego wdrożenie burzyło zastały, ale nieefektywny porządek. Konkurowanie z Toyotą na rodzimym rynku wymusiło wdrożenie TPS przez pozostałych japońskich producentów. Nikt poza nimi nie interesował się Systemem Produkcji Toyoty. Dopiero gdy japońskie marki zaczęły zdobywać rynek amerykański, koncerny z USA musiały szybko wprowadzić system zarządzania produkcją wymyślony przez Toyotę – inaczej nie były w stanie z nią konkurować. Produkcja samochodu, silnika czy skrzyni biegów, trwała w fabrykach koncernów amerykańskich 2-3 razy dłużej niż w japońskich i była znacznie bardziej kosztowna. Bez

wprowadzenia radykalnych zmian, firmom amerykańskim groziło bankructwo.

General Motors uczył się u samego źródła, to jest u Toyoty, zakładając w 1984 roku spółkę New United Motor Manufacturing Inc. (NUMMI), która przejęła od GM fabrykę w Kalifornii. Ford pośrednio poznawał system Toyoty poprzez Mazdę, a Chrysler za pośrednictwem Mitsubishi.

Europa w tym czasie była odgradzona od Japonii wysokimi cłami i lokalne koncerny nie podejmowały wysiłku zmian. Gdy na przełomie lat 80 i 90 kryzys zatrzęsł osadami gospodarki także Starego Świata, europejskie koncerny również skorzystały z wiedzy Toyoty.

Najbardziej spektakularnym przykładem było Porsche, które w tym czasie notowało coraz gorsze rezultaty, a w 1992 roku wręcz straty. Niemcy poprosili o pomoc Toyotę, która dostarczyła pracowników. Japończycy skrytykowali cały proces produkcji. Kiedy ich zalecenia zostały wdrożone, liczba pracowników Porsche zmalała z 9 tys. do

6,8 tys., zapasy skurczyły się o 82%, a cały proces montażu aut został zaprojektowany od nowa. TPS ma także zastosowanie przy konstruowaniu samochodów. Toyota zmieniła ten proces u Porsche i w rezultacie nowy model powstał w dwa razy szybszym tempie niż poprzednie (w 3,5 roku) a na dodatek był bardziej niezawodny.

Toyota nigdy nie robiła tajemnicy ze swych osiągnięć i udostępniała je konkurentom. Mimo to, nikt nie opanował TPS lepiej niż ona i dlatego japoński koncern jest największym producentem aut na świecie. Toyota jest najchętniej kupowaną marką samochodów. Tylko w ostatnim roku kalendarzowym sprzedała 8,7 mln aut, o 1,5 mln więcej niż rok wcześniej. Toyoty znane są z niezawodności oraz niewygórowanych cen. Połączenie takich atutów stało się możliwe właśnie dzięki Systemowi Produkcji Toyoty. Co ważne, Toyota jest także jednym z najbardziej zyskownych producentów aut, dzięki czemu ma fundusze na prowadzenie badań i zapewnienie sobie przyszłości.

Nowe inwestycje

Idzie nowe. W tym roku Wrocław wzbogaci się o dwa kolejne salony dilerskie Toyoty zaprojektowane i zbudowane według najnowszych standardów. Pracę w nich znajdzie ponad 130 osób.



Nowy diler Toyoty we Wrocławiu

Z początkiem lipca swoją działalność rozpoczął nowy autoryzowany salon i serwis Toyoty we Wrocławiu. – Stawiamy na najwyższe standardy obsługi. By dodatkowo zagwarantować Klientom komfortowy obiekt w centrum miasta, zmaksymalizowaliśmy powierzchnię zabudowy – mówi **Ireneusz Kamiński**, prezes Toyota Centrum Wrocław. Pod salonem wybudowane zostały podziemne magazyny i garaż o łącznej powierzchni dorównującej obszarowi części ekspozycyjnej i serwisowej widocznej z ulicy. Sama część podziemna pomieści ponad 50 samochodów, 2700 opon i w pełni zaopatrzonego magazynu części zamiennych. Toyot Centrum Wrocław znajduje się na rogu ulic Legnickiej i Na Ostatnim Groszu, tuż obok znanego już mieszkańcom stolicy Dolnego Śląska salonu Lexus Wrocław. Sąsiedztwo nie jest przypadkowe – nowy salon i serwis Toyoty należy do rodziny Kamińskich, z powodzeniem prowadzących autoryzowane stacje dilerskie marki Lexus we Wrocławiu oraz, od ponad dziesięciu lat, marki Toyota w Koninie.



Lata 60-te z Toyotą w Krakowie

Autoryzowany Diler Toyoty Inter Car Nowak przy ul. Jasnogórskiej 4 w Krakowie, zorganizował imprezę dla Pań w stylu lat 60-tych. W imprezie uczestniczyło około 500 kobiet. Wieczór lat 60-tych z Toyotą uświetnili: Jacek Silski – wokalista z klasą i charyzmą oraz Eugeniusz Stoll – jeden z najbardziej doświadczonych śląskich artystów estradowych. Ponadto, atrakcjami imprezy były m.in. prezentacja makijażu i fryzur, pokaz mody oraz przedstawienie tańca z lat 60-tych



i wiele innych. Każda Pani na koniec imprezy otrzymała od firmy Inter Car Nowak niespodziankę. Pomysł przyjęcia w stylu lat 60-tych bardzo się wszystkim podobał. Z uwagi na fakt, iż Panie licznie przybyły na wyjątkowy wieczór oraz świetnie się bawiły, planowana jest powtórka imprezy.



Toyota Zielona Góra i Falubaz, czyli Falubaz Eko

W maju Toyota Zielona Góra (J.P.J. Auto Sp. z o.o.) podpisała kolejną umowę o współpracy z Zielonogórskim Klubem Żużlowym Stelmet Falubaz. Umowa sponsorska nosi nazwę Falubaz EKO. Jej głównym zadaniem jest promowanie postaw ekologicznych poprzez popularyzację alternatywnych napędów samochodów, jakimi są auta hybrydowe. W ramach umowy, Toyota Zielona Góra przekazała na okres 12 miesięcy – 4 samochody, dzięki którym przedstawiciele handlowi klubu będą mogli zdobywać z jednej strony kolejnych sponsorów, a z drugiej promować napęd hybrydowy. Nawiązanie współpracy z klubem Stelmet Falubaz daje możliwość bezpośredniego dotarcia do wszystkich środowisk związanych z „czarnym sportem”, między innymi poprzez: reklamę Toyoty i jej produktów w czasie meczy żużlowych, banerów na stronach internetowych klubu (falubaz.com), wspólne eventy oraz inne, niestandardowe działania, mające spopularyzować technologię hybrydową, np. test Aurisa Hybrid przez Jarka Hampela – lidera Stelmetu Falubaz.

Klub Sportowy Falubaz jest najlepszym klubem żużlowym w Polsce, a Toyota kojarzona jest z najwyższą jakością i niezawodnością. Tylko współpraca najlepszych z najlepszymi daje możliwości osiągnięcia perfekcyjnych wyników.



Premiera Nowej Corolli w klimacie luksusowego, nadmorskiego kurortu!

Podczas Dni Otwartych w weekend 20-21 lipca 2013 roku, salony Toyota Nowakowski zamieniły się w luksusowe, nadmorskie kurorty. Odwiedzający otrzymywali wakacyjne prezenty, możliwość gratisowego przeglądu auta w trakcie imprezy i udział w kursie Minigolfa z nagrodami ufundowanymi przez firmę SONY. Dzieci budowały największą wieżę z klocków LEGO, rzucały do celu „wściekłym ptakiem” z serii Angry Birds, a entuzjaści najnowszych technologii oblegali multimedialne stanowiska SONY. Specjalnie stworzona strefa relaksu przenosiła gości w nowy wymiar komfortu, elegancji i stylu nowej Corolli. Ucztę dla podniebienia gwarantowało wyrefinowane menu z Hotelu Versant. Pierwsi Klienci, którzy dokonali zakupu w trakcie Dni Otwartych, otrzymali dodatkowe niespodzianki. Podziw w oczach gości i duża ilość zamówień w ciągu Dni Otwartych w salonach Toyota Nowakowski potwierdzają wyrefinowanie i sukces tej imprezy.



Toyota Dobrygowski już od października w Długotłęce

W nowym salonie, poza ekspozycją aktualnej oferty Toyoty, nowością będzie m.in. przestronna restauracja, w której serwowane będą dania kuchni japońskiej i polskiej. Do dyspozycji Klientów oczekujących na swój samochód będą dwie przestronne poczekalnie, wyposażone w najlepszej jakości meble, najszybszy, stały dostęp do Internetu oraz nowoczesny kącik zabaw dla dzieci. Nowa inwestycja Wrocław – Długotłęka wyróżnia się tym, że posiada jedyny autoryzowany serwis blacharsko – lakierniczy zlokalizowany przy salonie, który oferuje tzw. naprawy SMART, czyli szybkie naprawy, realizowane maksymalnie w kilka godzin, a także największą ekspozycję samochodów używanych z gwarancją.





Toyota znówu najlepsza

Już po raz dziesiąty nasi ankieterzy odwiedzili autoryzowane salony sprzedaży nowych samochodów i zbadali, jak są w nich obsługiwani klienci. Sprawdziliśmy po 21 salonów 14 firm - w sumie 294 punkty. Oto wyniki dotyczące firm. Za tydzień opublikujemy ranking salonów

Wielki Test Salonów „Auto Świata” przeprowadzamy w maju. To nasza specjalność – nikt inny nie prowadzi tak szeroko zakrojonych badań satysfakcji klientów motoryzacyjnych. Pod lupę bierzemy kilkanaście marek i około 300 salonów. Ponad setka przeszkolonych ankieterów – tajemniczych klientów – rozjeżdża się po Polsce i odwiedza autoryzowane salony sprzedaży nowych samochodów. Wcześniej wysyłają e-maila (oczywiście, jako prywatne osoby) z zapowiedzią wizyty i prośbą o przygotowanie jazdy próbnej wybranym modelem.

W czasie wizyty w salonie nasi ankieterzy mają za zadanie ocenić kilkadziesiąt kryteriów, podzielonych na 3 zasadnicze kategorie: organizacja salonu, jakość obsługi oraz jazda próbna. Żeby ocena była maksymalnie obiektywna i rzetelna, tuż po wizycie w salonie wypełniają 4-stronicową szczegółową ankietę. Interesuje nas wszystko, co ma wpływ na pracę salonu i kontakty z klientami, łącznie z tym, jak szybko pracownik salonu odpowiedział na e-maila i czy nie zrobił w nim błędów. Oceniamy także: oznaczenie salonu, łatwość dojazdu i zaparkowania przed nim, a także to, czy są wydzielone miejsca



SALONY TOYOTY to miejsca, gdzie klient czuje się dopieszczony. Nie tylko ładnie wyglądają, zapewniają też obsługę na najwyższym poziomie. Dobrze przygotowani sprzedawcy profesjonalnie prezentują auta, nie unikają też rozmów o rabatach

dla kierowców niepełnosprawnych i czy salon nie ma barier architektonicznych. Punktujemy zarówno wygląd salonu, jak i samochodów na ekspozycji, a także dostępność materiałów informacyjnych dotyczących oferowanych modeli.

Oceniając jakość obsługi, nasi ankieterzy zwracają uwagę na: zachowanie sprzedawców i ich ubiór, za-

interesowanie klientem, sposób prezentowania auta, znajomość produktu, zrozumiały język, a nawet na gotowość do negocjacji cenowych.

Bardzo ważnym elementem każdej wizyty była też jazda próbna wybranym autem. Żeby nie zaskakiwać

sprzedawców, ankieterzy wysyłali w tej sprawie e-maila. Podczas jazdy testowej sprawdzaliśmy, czy sprzedawcy potrafią zaprezentować rozwiązania techniczne i zalety wybranego modelu oraz jak długo trwała przejażdżka. Tabela ze szczegółowymi ocenami zbadanych 14 marek na s. 21.

ROMAN DĘBECKI

O te modele pytali nasi ankieterzy

W tym roku pod lupę wzięliśmy salony 14 marek, które w 2012 roku sprzedały w Polsce najwięcej nowych samochodów.

- CHEVROLET: Spark, Aveo, Cruze
- CITROËN: C3, C4, Berlingo
- DACIA: Sandero, Logan, Duster
- FIAT: Panda, Punto, Bravo
- FORD: Fiesta, Focus, Mondeo
- HYUNDAI: i20, i30, ix35
- KIA: Venga, cee'd, Sportage
- NISSAN: Micra, Juke, Qashqai
- OPEL: Corsa, Astra, Insignia
- PEUGEOT: 208, 308, 508
- RENAULT: Clio, Mégane, Laguna
- SKODA: Fabia, Rapid, Octavia
- TOYOTA: Yaris, Auris, Avensis
- VW: Polo, Golf, Passat

1 Toyota



Rekordzistka w naszym rankingu - od 2009 roku okupuje pierwsze miejsce na podium. Pięć najwyższych ocen (10 pkt) w kategoriach szczegółowych, m.in. za wygląd salonu, znajomość produktu przez sprzedawców, gotowość do negocjacji cenowych. Podobnie jak w ub. roku, najwyższa ocena w teście w kategorii „jazda próbna”.
Co można jeszcze poprawić w salonach Toyoty? Wprowadzić większe udogodnienia dla klientów niepełnosprawnych, bez zwłoki odpowiadać na e-maile, uczulić sprzedawców, aby szybciej reagowali na klientów pojawiających się w salonie.

SUMA PUNKTÓW **182,38**

2 Skoda



Czterokrotna zwyciężczyni naszego testu, w ostatnich dwóch latach zajmowała 2. pozycję. Najwyższe oceny za ekspozycję samochodów w salonie oraz prosty i zrozumiały język sprzedawców podczas rozmowy z klientem. Bardzo wyrównane oceny w każdej kategorii, co oznacza, że poziom obsługi w sprawdzonych 21 salonach tej marki jest wysoki, a różnice w ocenach - niewielkie.
Co można poprawić w Skodzie? Przede wszystkim zadbać o większe udogodnienia dla niepełnosprawnych i - podobnie jak w Toyocie - szybciej reagować na klientów.

SUMA PUNKTÓW **180,48**

2 Volkswagen



Czy to przypadek, że marka należąca do tego samego koncernu, co Skoda, wypadła identycznie? Chyba nie, po prostu procedury są podobne. Aż sześć ocen maksymalnych w kategoriach szczegółowych, m.in. za: wygląd salonu, ekspozycję samochodów, aktywną rozmowę doradczą z klientem i zrozumiały język sprzedawców, znajomość produktu oraz gotowość do negocjacji cenowych. Najwyższa ocena w teście w kategorii „jakość obsługi”.
Co można poprawić w salonach VW? Przede wszystkim szybciej reagować na e-maile od klientów (najniższa ocena w teście!).

SUMA PUNKTÓW **180,48**



TOYOTA

1
MIEJSCE

OCENA **89,98%**

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że pierwsze miejsce w tym zestawieniu Toyota zawdzięcza utrwalonej, bardzo dobrej opinii o niezawodności oraz świetnej obsłudze serwisowej.

RANKING MAREK

Z rankingu modeli wiemy, jak właściciele oceniają swoje auta. A jak w ich oczach wypadają marki samochodowe?

Nasz rynek należy do najbardziej zróżnicowanych w Europie. Niemiecki, francuski czy włoski są wyraźnie zdominowane przez lokalnych wytwórców, podczas gdy w Polsce, być może także z braku własnych producentów, udziały są porozkładane w miarę równo między marki różnych narodowości. Choć wyraźna jest dominacja tych niemieckich, zwłaszcza wśród samochodów używanych, to na przykład japońskie auta tylko w niewielu europejskich krajach mogą pochwalić się tak znacznymi udziałami jak w Polsce.

O ile jednak nasz rynek, jeśli chodzi o liczbę marek i rozkład sił, rzeczywiście można uznać za szczególnie różnorodny, to pod względem ich postrzegania jest on bardzo typowy. Dobra

marka to marka wytwarzająca auta niezawodne, o dobrym wizerunku i gwarantująca przy tym obsługę serwisową na wysokim poziomie.

Kwestia satysfakcji jest bardziej skomplikowana. Ta może mieć bowiem bardzo różne źródła. Jedni użytkownicy czerpią ją z bezawaryjności, dla innych ważniejsza jest przyjemność z jazdy lub prestiż. Szansą dla marek postrzeganych jako te gorsze jest z kolei niski poziom oczekiwań ich klientów, a te jest stosunkowo łatwo zaspokoić i w ten sposób zwiększać liczbę zadowolonych użytkowników. Zbyt wysokie oczekiwania rodzą przecież duże ryzyko rozczarowania. Nie jest więc łatwo markom budować wizerunek. Zwłaszcza że wiele z nich musi się jeszcze zmagać z utrwalonymi negatywnymi stereotypami. ■



OCENA **87,62%**

2 LEXUS

Być może, gdyby nie dużo wyższe ceny, to Lexus zajmował pierwsze miejsce w tym rankingu, a tak musi się zadowolić szczytną – drugą pozycją.



OCENA **87,13%**

3 INFINITI

Podobnie jak w przypadku Toyoty i Lexusa u podstaw sukcesu tej marki leży bezawaryjność. Skromna sieć serwisowa to z kolei jej słaby punkt.



OCENA **85,93%**

4 MERCEDES

W przypadku tej marki akcent przesuwa się z niezawodności w stronę satysfakcji bazującej na prestiżu, którego Mercedes w końcu jest synonimem.



OCENA **85,75%**

5 AUDI

Sila tej wciąż mniej prestiżowej niż Mercedes marki polega na różnym rozłożeniu pozytywnych ocen pomiędzy niezawodność, satysfakcję, koszty użytkowania i serwis.



OCENA **84,47%**

6 VOLKSWAGEN

Szeroka gama modelowa oraz duża popularność wśród importowanych aut używanych powoduje, że opinie bywają skrajne, ale wystarczająco dobre na zajęcie 6. miejsca.



OCENA **84,24%**

7 SKODA

Lokatę w pierwszej dziesiątce Skoda zawdzięcza koncepcji wytwarzania aut oferujących dużo za przystępną cenę oraz niemieckiej technologii pod maską.



OCENA **84,12%**

8 HONDA

Wysoka jakość, niezawodność, zaawansowanie technologiczne i odrobina sportowego charakteru przyciągają klientów do tej marki i gwarantują jej dobrą opinię.



OCENA **83,39%**

9 MAZDA

Podstawy dobrej reputacji w Polsce Mazda zbudowała wiele lat temu modelem 323. Jak widać, niewiele zmieniło się od tamtych czasów. Wciąż ma wysokie notowania.



OCENA **83,24%**

10 BMW

Zaskakująco dużo złych opinii o awaryjności i drogim serwisie łączy się tu z entuzjastycznymi opiniami o ogromnej satysfakcji czerpanej z jazdy modelami BMW.

MIEJSKA od 11 do 35

11.	Subaru	83,12
12.	Kia	82,81
13.	Nissan	82,64
14.	Hyundai	82,22
15.	Volvo	81,73
16.	Porsche	80,49
17.	Opel	79,78
18.	Chevrolet	78,31
19.	Renault	77,69
20.	Ford	77,62
21.	Mitsubishi	76,35
22.	Suzuki	76,31
23.	Seat	75,94
24.	Dacia	75,48
25.	Jeep	75,23
26.	Citroen	74,87
27.	Alfa Romeo	73,89
28.	Chrysler	73,34
29.	Mini	72,75
30.	Fiat	71,99
31.	Peugeot	71,86
32.	Land Rover	71,82
33.	Jaguar	70,54
34.	Lancia	69,31
35.	Smart	68,85

NIEZAWODNOŚĆ JEST NAJWAŻNIEJSZA Polscy kierowcy najbardziej cenią bezawaryjność, a ta jest uzależniona od sprawdzonej konstrukcji auta i zapewnienia mu fachowego serwisu. Wyraźnie zyskują na takim podejściu marki japońskie. Mercedesa kochamy jednak głównie za prestiż...

TOYOTA BUSINESS
SmartPlan



ZDJĘCIE: SHUTTERSTOCK

**Kredyt
leasing**

gotówka

Taniej jest wynająć!

Jeśli prowadzisz firmę lub działalność gospodarczą (nawet jednoosobową) masz do wyboru kilka sposobów zakupu samochodu: gotówka, kredyt, różne rodzaje leasingu. W Toyocie od niedawna pojawiła się jeszcze jedna forma – wynajem długoterminowy, który otrzymał nazwę **Toyota Business Smart Plan**.

Korzyści jest wiele, od niższej raty i uproszczonej księgowości, przez pełną obsługę pojazdu wliczoną w ratę, po całkowity spokój umysłu. Nie musisz przejmować się ubezpieczeniem, serwisowaniem, zakupem opon zimowych czy odsprzedają auta – wszystko zrobi za Ciebie Toyota.

Wynajem długoterminowy jest najbardziej popularną formą użytkowania samochodu w firmie, w krajach Europy Zachodniej, gdzie decyduje się na to ponad 70% przedsiębiorstw.

SmartPlan, w przeciwieństwie do kredytu czy leasingu, nie wymaga angażowania własnego kapitału. Przez cały czas trwania umowy, użytkownik pokrywa stałą, niską ratę, którą może wliczyć w koszt uzyskania przychodu firmy. Ryzyko finansowe pozostaje więc po stronie Toyoty, a firma korzysta także na uproszczonej księgowości i jednej fakturze w miesiącu.

Co ważne, SmartPlan kierowany jest do każdego, kto prowadzi działalność gospodarczą. Z programu skorzystać więc mogą zarówno jednoosobowe firmy, które kupują i użytkują tylko jeden samochód, jak i duże przedsiębiorstwa z wieloma samochodami firmowymi. Wprowadzenie SmartPlanu pozwala małym i średnim firmom uzyskać warunki finansowania pojazdów identyczne z tymi, jakie dotąd za-

rezerwowane były wyłącznie dla dużych firm z licznymi flotami.

SmartPlan, poza niższymi kosztami dla firmy, to także bardzo istotne korzyści dodatkowe. W programie firmy, przedsiębiorcy mogą skorzystać z okresu najmu na 24, 36 lub 48 miesięcy, wpłacając według własnych preferencji od 0 do 40% opłaty wstępnej.

W skład raty najmu wchodzi:

- finansowanie pojazdu;
- koszty serwisowe pojazdu (przeglądy i naprawy);
- ubezpieczenie pojazdu (pakiet roczny lub wieloletni);
- opony zimowe wraz ze składowaniem i wymianą;
- gwarancja otrzymania samochodu zastępczego.

Jak widać, użytkownika nie interesuje nic więcej, poza spłatą raty, zatankowaniem oraz dolaniem płynu do spryskiwacza. Również po zakończeniu najmu nie musi przejmować się sprzedażą samochodu, ponieważ to także zrobi za niego Toyota. Następnie można rozpocząć kolejny najem, z nowym samochodem, na tych samych warunkach. Oczywiście istnieje także możliwość wykupu dotychczas używanego pojazdu.

Program SmartPlan jest pierwszym tak innowacyjnym podejściem do potrzeb małych i średnich firm. Dzięki sprawnemu i przejrzystemu kalkulatorowi, ofertę można uzyskać w ciągu kilku minut od każdego dealera Toyoty w Polsce. SmartPlan obejmuje wszystkie modele Toyoty i jest honorowany w całej sieci firmy w Polsce, co oznacza, że przeglądy i naprawy mogą być dokonywane u dowolnego dealera.



Ile to kosztuje:

Przykładowa rata za Toyotę Avensis, uwzględniająca powyższe usługi, przy założeniu 3-letniego okresu najmu i 20% wpłaty własnej, wynosi 1280 zł na miesiąc. Dla kompaktowej Toyoty Auris, koszt ten będzie wynosił 1092 zł miesięcznie. Wartości te są niższe, niż koszty finansowania porównywalnych modeli innych producentów, z uwzględnieniem przyznawanych rabatów flotowych.

Powerboost mocniejsze Diesle Toyoty

Flagowe modele Toyoty z silnikami Diesla otrzymały właśnie nowy zastrzyk mocy. W Avensisie, Hiluxie i obu Land Cruiserach dostępne są specjalne moduły odpowiadające za większą liczbę koni mechanicznych i niutonometrów. Wersje Powerboost wkrótce pojawią się także w innych modelach.

Zarówno Avensis, Hilux, jak i Land Cruiser w wersjach Powerboost oferują nie tylko lepsze osiągi i elastyczność, ale także dzięki większej mocy wyróżniają się wyższym komfortem podróży. Za niewielką dopłatą, kierowca ma do dyspozycji lepszą dynamikę jazdy, a w konsekwencji także wyższy poziom bezpieczeństwa. Co ważne, wersje Powerboost są objęte standardową gwarancją producenta, identyczną jak w każdej innej odmianie tych modeli.

Avensis 2.0 D-4D Powerboost rozwija moc do 150 KM (o 26 KM więcej niż w przypadku wersji seryjnej) oraz moment obrotowy do 350 Nm (o 40 Nm więcej niż w przypadku wersji seryjnej). Dzięki temu, przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 9,2 sek., o 0,9 sek. szybciej niż w wersji seryjnej. Dopłata do wersji Powerboost wynosi 3 000 zł.

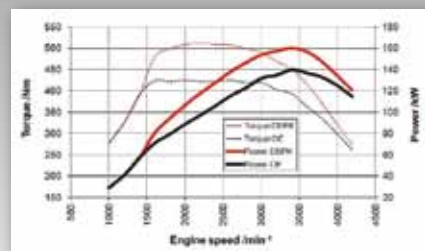
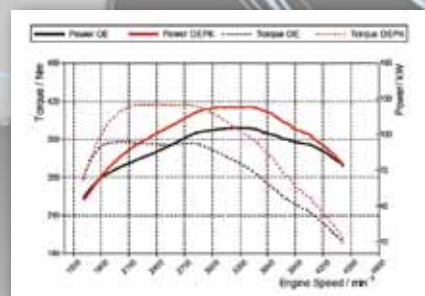
W Toyocie Hilux wzmocnione mogą być obydwa silniki Diesla, tj. 2.5 D-4D i 3.0 D-4D. Ten pierwszy zyskuje 23 KM mocy (do 167 KM) oraz 67 Nm momentu obrotowego (do 410 Nm).

Silnik 3.0 D-4D w Hiluxie Powerboost

będzie rozwijał moc do 201 KM (+30 KM) i moment obrotowy do 420 Nm (+77 Nm). W obu wersjach dopłata do Powerboost wynosi 4 000 zł.

Land Cruiser 3.0 D-4D Powerboost rozwija moc do 225 KM (o 35 KM więcej niż w przypadku wersji seryjnej) oraz moment obrotowy do 500 Nm (w zakresie 1700-2800 obr./min., o 80 Nm więcej niż w przypadku wersji seryjnej). Wersja Powerboost oferowana jest bez dopłaty.

Land Cruiser V8 4.5 D-4D Powerboost rozwija moc do 318 KM (o 46 KM więcej niż w przypadku wersji seryjnej) oraz moment obrotowy do 740 Nm (w zakresie 1800-2800 obr./min., o 90 Nm więcej niż w przypadku wersji seryjnej). Wersja Powerboost oferowana jest bez dopłaty.





Nowy samochód dostawczy



Toyota zdecydowała się podjąć wieloletnią współpracę z grupą PSA, w ramach której firmy opracują razem zupełnie nowy, lekki samochód dostawczy, przeznaczony na rynek europejski. Model ten zadebiutuje w 2016 roku i będzie łączył doświadczenie PSA w konstrukcji aut tego typu z jakością, technologią i długowiecznością Toyoty.

W ramach zacieśniania współpracy między firmami, Toyota już teraz zdecydowała się uzupełnić swoją grę o nowy model, bazujący na konstrukcji PSA. Lekkie auto dostawcze pod marką Toyota będzie nosić nazwę ProAce.



Hilux jeszcze bar

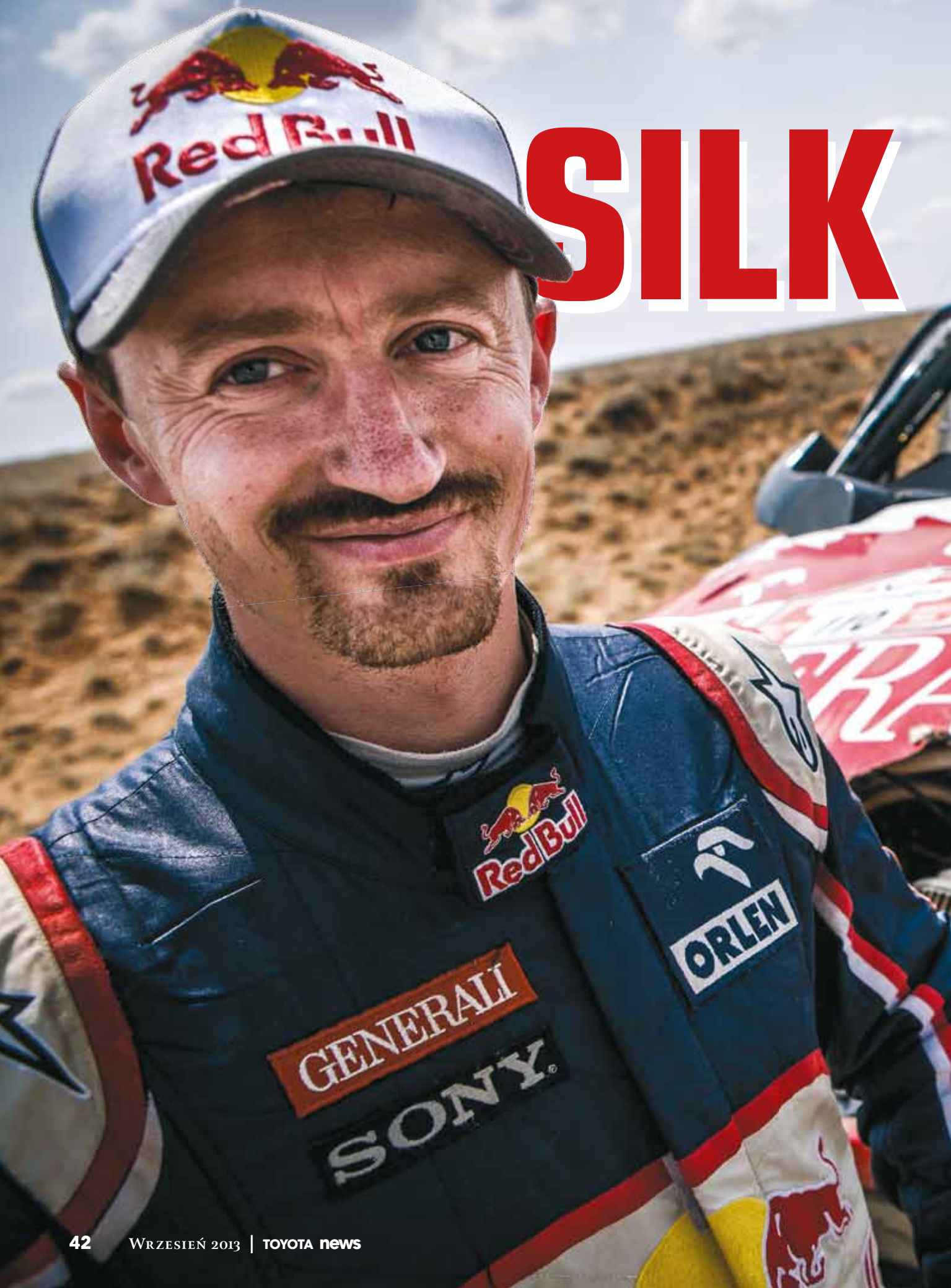
Ikona niezniszczalności - Toyota Hilux, przyzwyczała nas do wielu twarzy. Najczęściej spotykana na polskich drogach jest wersja z podwójną kabiną i bogatym wyposażeniem, prawdziwie luksusowa terenówka.

Popularne jest także jej zupełne przeciwieństwo, czyli typowy „wół roboczy” z olbrzymią przestrzenią bagażową. W mediach co chwila pojawia się odmiana wyczynowa, znana z morderczych tras Rajdu Dakar, którą z powodzeniem wykorzystują polskie załogi z Adamem Małyszem na czele.

W polskich salonach Toyoty wkrótce będzie dostępna nowa wersja Hiluxa z dodatkowymi akcentami stylistycznymi. W oczy rzucać się będzie przede wszystkim bardzo atrakcyjny, widoczny z daleka, niebieski kolor. Nadwozie otrzyma także detale wykończone chromem, wśród których znajdują się obudowy zewnętrznych lusterek, wlot powietrza na masce czy obramowania świateł przeciwmgielnych. Dostępne będą także specjalne pakiety orurowań. Hilux zaskoczy nas jeszcze niejednym wcieleniem!



dziej atrakcyjny



SILK

WAY RALLY

rajd z przygodami

TEKST: ROBERT PRZYBYLSKI

ZDJĘCIA: MARCIN KIN _ RED BULL CONTENT POOL

Adam Małysz,
były skoczek
narciarski, a dziś
kierowca rajdowy,
Mistrz Polski
w grupie T1 w 2012
roku, opowiada
o bieżącym sezonie
i najbliższych
planach.

Robert Przybylski: Jak Pan się czuje po dachowaniu w Silk Way Rally? Zniknęły już siniaki na ramionach?

Adam Małysz: Czuję się bardzo dobrze, a o żadnych siniakach nie ma mowy. Nikomu z nas, mojemu pilotowi Rafałowi Martonowi czy mi, nic się nie stało. Bardzo chcieliśmy ukończyć ten rajd, ale trudno, taki jest sport.

RP: Jak wygląda świat do góry nogami? Dachowanie nie zniechęciło Pana do dalszej jazdy?

AM: Dachowanie rajdówką jest czymś zupełnie innym niż wypadek samochodem prywatnym. Kiedyś brałem udział w demonstracji dachowania zwykłym autem. Pas barkowy nie trzyma, zwisa się na pasie biodrowym, wszystko wokół lata – bardzo nieprzyjemne uczucie. Natomiast w samochodzie wyczynowym zawodnicy przypięci są pasami pięciopunktowymi, siedzą w kubełkowych fotelach i stanowią jedność z autem. Oczywiście samo uczucie dachowania nie jest najsympatyczniejsze, ale wokół nas jest jeszcze solidna klatka bezpieczeństwa i jej rury chronią zawodników.

RP: A co z samochodem? Poszedł na złom?

AM: Dlaczego? Gdy auto postaviliśmy na koła, silnik odpalił bez problemów! Przed chwilą skończyliśmy malowanie i startujemy nim w Baja Poland.

RP: Czy przy okazji odbudowy wprowadziście w nim jakieś zmiany?

AM: Nie, na te przyjdzie czas dopiero przed samym Dakarem. Wtedy samochód wyślemy do Belgii, do firmy Overdrive Racing, która go zbudowała i tam auto otrzyma m.in. nowy, 5-litrowy silnik oraz nową elektronikę sterującą nim. Samochód praktycznie będzie jak nowy.

RP: Czy nowy silnik, który auto dostanie przed Dakarem jest mocniejszy od poprzedniego? Czy Hilux był już za wolny ze starym?

AM: Zmiana silnika to kolejny etap ewolucji Toyoty. Obecnie wszystkie Toyoty Overdrive produkowane są z mocniejszym silnikiem 5.0 l (wcześniej 4.6 l). Silnik ten ma około 40 KM więcej oraz moment obrotowy większy o około 70 Nm.

RP: To chyba dużo startów Panu nie zostało w tym sezonie? Najpierw odszedł

miesiąc na odbudowę auta po Silk Way, potem pewno kolejny miesiąc na przebudowę w Belgii i jeszcze jeden na dostarczenie samochodu do Ameryki.

AM: Z powodu dachowania nie straciliśmy żadnego rajdu. Jesteśmy w połowie sezonu a przed nami jeszcze dużo startów. Poza Baja Poland, rajdem który zaczyna się 30 sierpnia, planujemy udział w Interext Rally Vsetin (28 i 29 września) oraz Rallye OiLibya Maroc (od 13

do 19 października). Naszym celem są nie tylko przygotowania do Rajdu Dakar 2014, ale chcemy także powalczyć o FIA Central European Zone Trophy. Samochód gotowy do Rajdu Dakar wysyłamy do Ameryki Południowej 24 listopada. Jednak zanim to nastąpi, kibice będą nas mogli zobaczyć na Stadionie Narodowym 21 września na Verva Street Racing.

RP: Jak Pan ocenia ten sezon? Czy jeździł Pan równie dużo jak w poprzednim?

AM: W tym sezonie podobnie dużo trenuję jak rok wcześniej, ale mam więcej startów. Czuję, że mam coraz większe doświadczenie, a podczas imprez zdobywam je szybciej niż na treningach. Chodzi mi nie tylko o technikę jazdy, umiejętność koncentracji, ale także adrenalinę i ogólne obycie z atmosferą rajdową. Dobrym przykładem takiej wyczerpującej imprezy jest Silk Way Rally.



Rajd Silk Way

Organizowany od 2009 roku na trasie biegnącej z północy na południe Rosji, w pierwszym roku kończył się w Aszchabadzie (Turkmenistan). W ub.r. wiódł z Moskwy do Astrachania na dystansie ponad 4 tys. km. Rajd należy do najtrudniejszych imprez długodystansowych. W tym roku przyciągnął na linię startu ponad sto samochodów osobowych (w tym 3 polskie załogi) oraz ćwierć setki ciężarowych.



RP: Czy Silk Way jest równie trudny jak Dakar?

AM: To bardzo trudny, długi rajd. Może jest w nim mniej skalnych półek i wdrapywania się na wysokie szczyty niż w Dakarze, ale nie zmienia to faktu, że było ciężko. Wydmy na Silk Way są miękkie, krótkie i męczące. Auto ciągle na nich podskakiwało, nie można było rozpędzić się, ciągle jechaliśmy na drugim-trzecim biegu. Do tego bardzo wysokie temperatury. Jednego dnia poparzyłem sobie pięty od rozgrzanej podłogi. Prawie połyły mi się żelówki butów. Nawet otwarcie bocznego okienka nic nie dawało. Myśleliśmy, że złapiemy powiew świeżego powietrza, ale napływało tylko gorące jak z pieca.

RP: Publiczność przynajmniej dopisała?

AM: Na trasie prawie nikt nie stał, natomiast w miastach, na starcie i mecie

okazywano duże zainteresowanie i było bardzo sympatycznie. Atmosfera była przyjazna i podobna do tej w Dakarze.

RP: Zawodnicy to znajomi z Dakaru?

AM: Niektórzy tak, bo i organizator ten sam. Francuzi ten rajd zorganizowali na życzenie Rosjan. Pewnie tak było prościej, ponieważ za jednym zamachem, wraz z doświadczonym organizatorem, Rosjanie otrzymywali sprawnie poprowadzoną imprezę, a zachodnioeuropejscy zawodnicy rękomię, że standardy przygotowania będą podobne jak na innych rajdach.

RP: A w jakim języku porozumiewali się wszyscy?

AM: Słychać było trzy: poza rosyjskim, także francuski i angielski, bo to były języki, którymi posługiwali się organizatorzy rajdu.

RP: Mówi Pan, że organizacja była sprawna, ale wasz Hilux długo nie otrzymał wsparcia po dachowaniu.

Leżał długo, bo nie mieliśmy pomocy. Co prawda, miejscowi zaraz przyjechali na swoich małych motorkach, ale chociaż było ich z pięciu, to nie mieliśmy dość siły, żeby postawić auto na kołach. Jeden z nich pojechał do pobliskiego gospodarstwa, w którym był traktor, ale maszyna najpierw musiała zwieźć siano, a dopiero potem przyjechała do nas. Po postawieniu samochodu na kołach, musieliśmy jeszcze poczekać aż olej spłynie do miski olejowej silnika – tak minęła godzina czterdzieści, a może i pięćdziesiąt. Nie mieliśmy szans żeby nadrobić takie opóźnienie.

RP: A rajdowe ciężarówki?

AM: Najpierw jadą zawodnicy i oni, podobnie jak my, ścigają się i w ogóle nie



Adam Małysz

zatrzymują. Dopiero po nich mógł przyjechać traktor.

RP: Wspominał Pan na początku rozmowy, że Hiluxem dało się po tym dachowaniu jechać.

AM: Ruszyliśmy nim z rozbitą szybą i niezamykającymi się drzwiami z mojej strony. W bazie wybiliśmy całą przednią szybę, która leżała na masce, a drzwi przymocowaliśmy plastikowymi opaskami. Założyliśmy okulary przeciwsłoneczne i pojechaliśmy drogą asfaltową na biwak.

RP: Jak Pan ocenia swoje postępy w tym sezonie?

AM: Sam nie będę siebie oceniać. Dla mnie jest ważne jak oceniają mnie zawodnicy czołówki. Z własnego odczucia wiem, że robię duże postępy, a gdy jest zadowolenie i przyjemność z pracy, to nie brakuje chęci do włożenia jeszcze większego wysiłku w występy i treningi.

Rozmawiał Robert Przybylski



Rajd Dakar

Najtrudniejszy rajd terenowy świata, rozgrywany od 1978 roku, pierwotnie na liczącej 10 tys. km trasie z Paryża do położonego w Afryce Północnej Dakaru. Z powodu protestów ekologów, skrócona została część europejska rajdu, a gdy w 2007 roku terroryści zagrozili zawodnikom i obsłudze atakami bombowymi, cała impreza została przeniesiona do Ameryki Południowej. Ubiegłoroczne zmagania 449 pojazdów rajdowych oraz 365 serwisowych oglądało 4,6 mln widzów wzdłuż odcinków specjalnych oraz miliard na ekranach telewizorów. Na starcie stanęli zawodnicy 53 narodowości. Trasa szóstej edycji (od 4 do 18 stycznia) prowadzi przez Argentynę, Boliwię i Chile. Pojazdy startują w kategoriach: motocykle, quady, samochody osobowe i ciężarówki.



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

A może AMORTYZATORY?



Teraz w promocyjnych cenach:

- Avensis już **od 330 zł/szt.**
- Corolla już **od 380 zł/szt.**
- Yaris już **od 190 zł/szt.**

Bez bujania.

**LAST
MINUTE**
TYLKO DO 30 WRZEŚNIA



Podane ceny amortyzatorów (brutto) dotyczą modeli Avensis T25 2003–2008, Corolla E12 2001–2007 i Yaris P90 2005–2011 i obowiązują tylko do dnia 30 września 2013 r. Przydzielanie ich do wersji modelowej ma charakter poglądowy. Ceny nie zawierają kosztów montażu. Toyota Motor Poland zastrzega sobie prawo wprowadzenia bez uprzedzenia zmian zawartych w niniejszym materiale reklamowym. W szczególności ceny mogą się różnić w zależności od wersji modelowej auta. Ogłoszenie nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego.

Szczegóły promocji w Dziale Serwisu Dilerów Toyoty lub na stronie: <http://www.kalkulator.toyota-sdc.pl/>

**SERWIS
DOBRYCH CEN**