



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

news

Styl, który pokochasz

Premiera modelu



Nowa generacja AYGO

Zmienna i kolorowa - idealna dla pań

Krystyna Czubówna

Kolejna RAV4 w rodzinie



Lista Dealerów 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	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	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	Włocławek	54 411 26 66
Toyota Centrum Wrocław	Wrocław	71 359 85 90
Toyota Nowakowski	Wrocław Bielany	71 799 60 60
Toyota Dobrygowski	Wrocław Długołęka	71 721 55 55
Toyota - Bielany	Warszawa Bielany	22 832 33 33
Chodzeń	Warszawa Czerniakowska	22 851 51 51
Toyota W&J Wiśniewski	Warszawa Izabelin	22 429 16 00
Toyota Marki Władysław Cygan	Warszawa Marki	22 763 70 00
Toyota Okęcie Prestige Auto	Warszawa Okęcie	22 492 00 00
Chodzeń	Warszawa Piaseczno	22 757 00 25
Toyota Radość	Warszawa Radość	22 615 30 30
Toyota Wola Carolina Car Company	Warszawa Wola	22 492 55 55
Toyota Żerań	Warszawa 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



TOYOTA BUSINESS



sklep.toyota.pl >

Styl, który pokochacie

I będzie to miłość od pierwszego spojrzenia. Wszystko za sprawą nowych generacji naszych miejskich modeli – AYGO i Yaris. AYGO to prawdziwy przełom. Nie dość, że sam styl nadwozia jest awangardowy, to mamy jeszcze możliwość nieograniczonej i dowolnie częstej zmiany kolorystyki karoserii. To szczególnie ułkon w stronę pań – dla nich kolory samochodu są bardzo ważne, a teraz nie tylko mogą wybierać spośród prawdziwej feerii barw, ale w dodatku będą mogły je zmieniać. I tak, raz kolor ich samochodu może pasować choćby do wieczorowej kreacji, a innym razem do sportowego ubrania na zajęcia fitness. To prawdziwa kolorowa rewolucja. W środku AYGO przywita nas 7-calowy ekran dotykowy ze zintegrowanymi nawigacją, kamerą cofania i odtwarzaczem plików multimedialnych. To idealne połączenie awangardy miejskiego stylu i ultranowoczesnej technologii. Kto się temu oprze? Zapraszamy do lektury obszernego artykułu o tym aucie, a także do odwiedzenia jednego z naszych autoryzowanych salonów. Warto na własne oczy przekonać się, jak kolorowe i niepowtarzalne jest nowe AYGO.

Yaris przeszedł właśnie gruntowną modernizację. Dzięki niej samochód ma teraz niepowtarzalny styl nadwozia z silnie podkreślonymi rysami przodu auta.



Zdjęcie: manager.inwestycje.pl/archiwum/131

Do tego wymieniliśmy wszystkie materiały wnętrza i dopracowaliśmy jego szczegóły. Szlachectwo zobowiązuje – Yaris to przecież jedna z ikon miejskiej motoryzacji. Dlatego właśnie sprawiliśmy, że wsiadając do niego, będziemy się teraz czuć jak w samochodzie wyższej klasy. Nowego Yaris a także znajdziemy na łamach naszego magazynu. Oczywiście zapraszamy na obowiązkową jazdę próbną. To najlepszy sposób, by przypomnieć sobie, dlaczego Yaris jest jednym z najpopularniejszych samochodów miejskich w Polsce. Czyli sprawdzić jego podstawowe cechy drogowe – legendarną zwrotność, komfort i ekonomiczność (pamiętajmy, że Yaris to jedyny miejski samochód dostępny z napędem hybrydowym).

Życzę Nam Wszystkim udanych i bezpiecznych urlopowych podróży.

Jacek Pawlak
Prezes Toyota Motor Poland

Spis treści

PREMIERA

Styl, który pokochasz

4



PREMIERA

Rewolucja w mieście

8



Z Tokashi do Le Mans	14
WrocLove Hybrid	26
SmartPlan	22
Wywiad z Krystyną Czubówną	30
Fakty i liczby	28
Wyróżnij się po japońsku	32
RAV4 po antycznych szutrach	36
Wywiad z braćmi Nytko	42
Hybrydy w praktyce	46

Nadjeżdża Toyota FCV...

Już za rok do salonów Toyoty trafia pierwsze seryjne egzemplarze Toyot zasilanych wodorem. Podczas gdy europejscy konkurenci ciągle jeszcze nie wystartowali na dobre z hybrydami, Japończycy otwierają kolejny rozdział w historii motoryzacji. Zapowiada się technologiczny knock-out.



Styl, który pokochasz

Nowy Yaris, podobnie jak jego poprzednie generacje, wyznacza kolejne standardy miejskiego szyku. Prawdziwy trendsetter wyróżnia się stylem, który pokochasz od razu. Elegancki przód i zadziorny tył to jednak nie wszystko. Nowy Yaris jest pełen niespodzianek.







[S] Stylowy

Przód Yarisa jest wyrazisty i elegancki

[K] Komfortowy

Zwrotny, szybki i komfortowy – taki właśnie jest nowy Yaris

[B] Bezpieczny

Nowe zawieszenie to pewność prowadzenia i większe bezpieczeństwo

Największe zmiany zaszły w wyglądzie samochodu. Wraz z nową stylizacją przedniej części zmieniono też tylny zderzak. Teraz Yaris ma w nim zintegrowany dyfuzor, co nadaje nadwoziu lekkości i dynamiki. Zupełnie inaczej niż w poprzedniej generacji prezentują się umieszczone nad tylnym zderzakiem klosze lamp. W wersji, która już za chwilę zadebiutuje w salonach sprzedaży Toyoty, zostały one zbudowane w oparciu o tak modną dzisiaj, a przy tym oszczędną technologię LED. Co więcej, LED-y trafiły do skonstruowanych od nowa przednich świateł Yarisa. Samochód prezentuje się teraz znacznie

bardziej sportowo, a zintegrowane światła do jazdy dziennej nadają mu elegancji.

Zmiany zewnętrzne to tylko zapowiedź dalszych niespodzianek. Dlatego szczególnie warto zapoznać się z nowym wnętrzem. W modelu na rok 2014 przestrzeń pasażerska zyskała na przestronności. Znacznie poprawiono też odczucia w obcowaniu z nowymi materiałami w okolicach deski rozdzielczej i na drzwiach. Wielu klientów na pewno ucieszą nowe możliwości doboru kolorystyki wnętrza. To kolejny krok na drodze do zbudowania takiego modelu Yarisa, jaki najbardziej odpowiada po-

trzebom i zamiłowaniom jego właścicieli. Stosunkowo najmniejsze zmiany zaszły pod maską nowego modelu. Do napędu Yarisa zamówić można jeden z trzech silników benzynowych o pojemności 1.0, 1.33 oraz 1.5 litra. Największy z nich spotkamy w wersji Yaris Hybrid, gdzie współpracuje dodatkowo z silnikiem elektrycznym. Gamę jednostek napędowych uzupełnia turbodiesel o pojemności 1.4 litra.

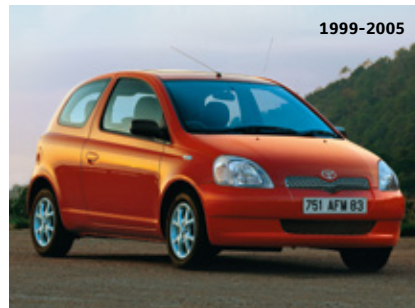
Inżynierowie Toyoty skorzystali z okazji i objęli zmianami również zawieszenie samochodu. Nowy Yaris daje lepszą pewność prowadzenia i doskonały komfort jazdy.



Premiera: Nowa Toyota YARIS

3 generacje światowego przeboju Toyoty

1999-2005



2005-2011



2011-2014



[C] Cisza we wnętrzu

Nowe materiały w kabinie to również lepsze jej wyciszenie

Rewolucja w mieście

[Z] Zręczna

Niewielkie wymiary, efektywny trzycylindrowy silnik i maksymalna zwrotność to cechy niezbędne do sprawnego manewrowania w piętrowych garażach i śmigania po ciasnych wąwozach downtown



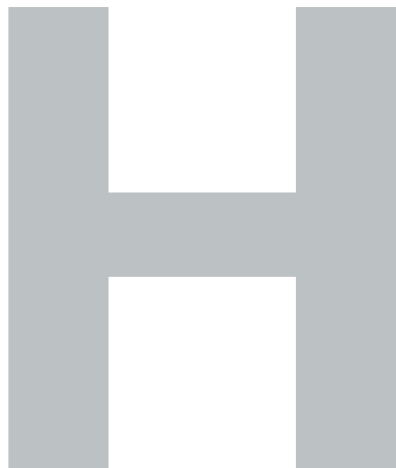
X AYGO

Miejskie samochody żyją w środowisku, w którym trzeba naprawdę się postarać, aby zostać zauważonym. Dlatego najnowsze **AYGO** porzuca wszelką skromność i odważnie przebiera się za współczesnego samuraja. Wszak poruszanie się po miejskim parkurze to sztuka, którą najmniejsza Toyota opanowała do perfekcji.

[B] Bojowa

Pewność siebie emanuje z każdego detalu. Zaskakujący przód z motywem „X”, supernowoczesne reflektory i odziedziczona po poprzedniku w pełni szklana tylna kłapa – tak AYGO kasuje rywali





High-te[X]

Mały samochód miejski jeszcze do niedawna kojarzył się wszystkim z maksymalną prostotą. To pojęcie jednak odzwierciedlało głównie nieskomplikowaną technikę, ukrytą w minimalistycznym nadwoziu. Teraz awansował. Jest równie ciekawy i zaawansowany technicznie jak większe auta, a zapewnia wrażenia z jazdy dotąd niespotykane w świecie takich maluchów.

Nowe AYGO przełamuje bariery, które do niedawna ograniczały świat małych samochodów. Toyota przekonuje odważną stylizacją, sprawdzoną techniką oraz bogactwem wyposażenia, niespotykanym dotąd w tej klasie.

Motyw „X” nieprzypadkowo trafił na sam front AYGO. Właśnie w ten sposób nowy model wyraża młodzieńczy bunt i radość życia. Styliści oparli się tutaj na wzorcach kultury młodzieżowej w Japonii. To właśnie w tych kręgach twierdzą, że nastał czas zdecydowanych linii i odważnych stylizacji.

Dla nowego AYGO, podobnie jak innych kultowych konstrukcji, którymi fascynuje się młodzież, zaprojektowano szereg wymiennych elementów zewnętrznego poszycia. To nie tyle antidotum na nudę, ile sposób wyrażania siebie i indywidualizacji swojego świata.

Ta sama filozofia sprawdza się we wnętrzu samochodu, którego osią stał się interfejs multimedialny, z wyświetlaczem o przekątnej 7 cali. W odróżnieniu od oferowanych dotąd multimedii, nowe rozwiązanie jest kompatybilne ze smartfonami działającymi w systemie operacyjnym iOS.

Odważna stylizacja bywa tożsama z mocną kreską. Tę w AYGO widać zwłaszcza w projektach nowych lamp. To element, który najbardziej zmienił się w porównaniu do poprzednika. Miejsce skromnych

modułów świetlnych zajęły zbudowane z rozmachem klosze. Lampy występują teraz w roli głównego środka stylizacji. AYGO ma bowiem dobrze wyglądać za dnia, a nocą podwójnie intrygować.

Wspomniany na początku „X” odnajdziemy też w nazewnictwie poszczególnych wersji AYGO. O podstawowej wersji „X” przez intrygująco czarną „X-clusive” aż po ekscytująco pomarańczową „X-cite”. Każdy znajdzie w gamie tych samochodów takie AYGO, które najbardziej przypadnie mu do gustu. Nowy kolor jasnoniebieski będzie dostępny od roku 2015.

Pod maską każdej z wersji nowego AYGO znajdziemy świetny i sprawdzony silnik trzycylindrowy. Ta benzynowa jednostka Toyoty ze zmiennymi fazami rozrządu VVT-i rozwija moc 69 koni mechanicznych. W sam raz, żeby rozpędzić AYGO do setki w czasie poniżej 15 sekund. Silnik jest produkowany w Polsce i wielokrotnie zdobywał nagrodę Engine Of The Year w swojej klasie.

Od mocy ważniejsza jest jednak elastyczność silnika. Tu trzycylindrowa jednostka prawdziwie błyszczy. Od prędkości maksymalnej (160 km/h) bardziej liczy się dynamika na poszczególnych biegach. Przy masie własnej poniżej 900 kg AYGO nie ma z tym najmniejszego problemu.

Wybór ulubionego AYGO to prawdziwa przygoda. Możliwości konfiguracji jest wiele. Co ważne, większość stylizacyj-

nich modyfikacji można z czasem ponownie zmieniać. To jakby odświeżać stronę internetową w poszukiwaniu coraz to nowych form ekspresji. Na wskroś nowoczesna w konstrukcji, zaawansowana technicznie pod maską i uderzająco awangardowa pod względem stylizacji. Taka jest nowa Toyota AYGO. Auto stworzone przez Toyotę, zainspirowane tym, co dla dzisiejszego odbiorcy liczy się najbardziej: wolnością wyboru.





[X] X-Touch – wszechświat na 7"

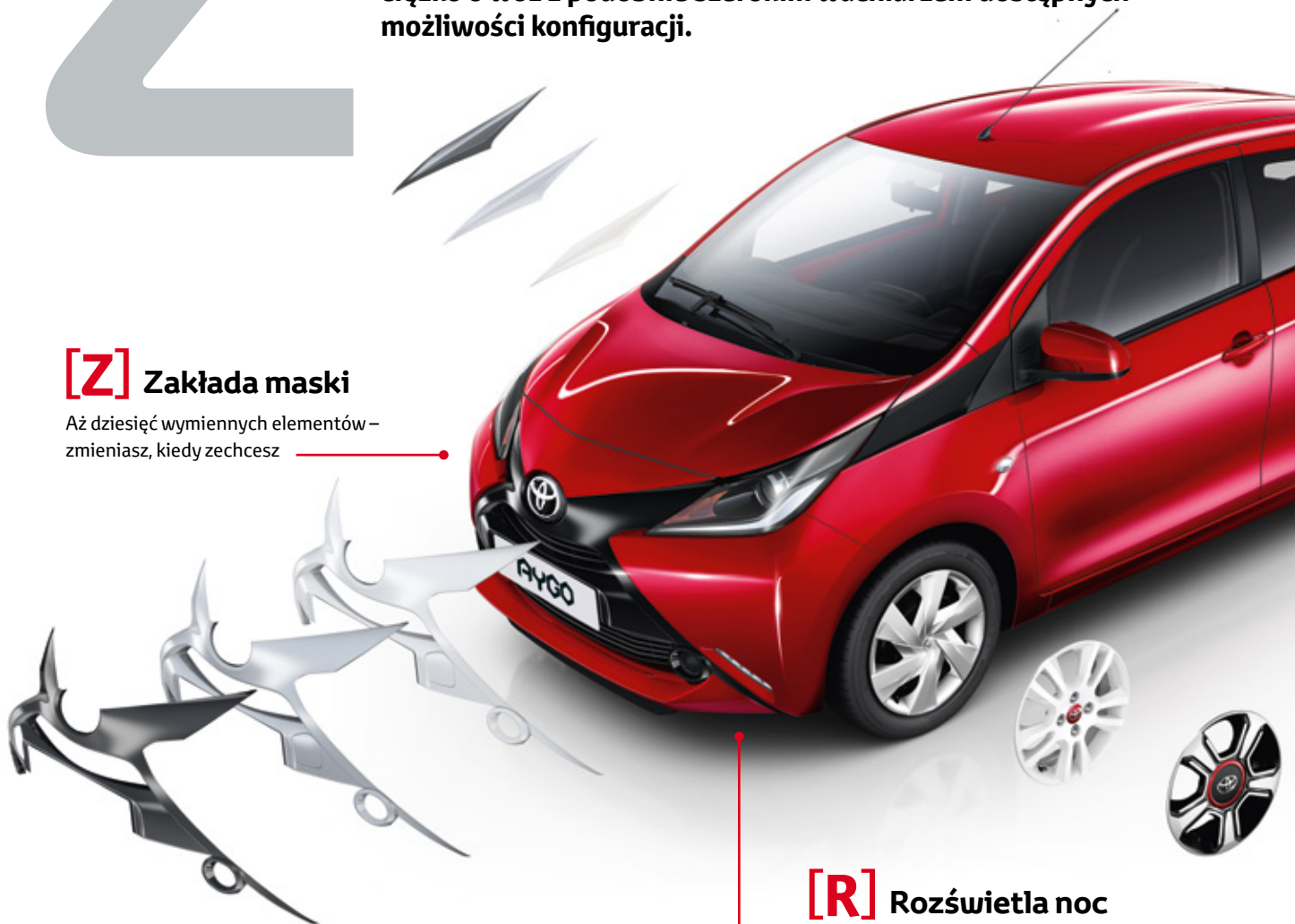
Multimedia, obrazy ze smartfona i kamera
cofania w zasięgu ręki

Zmiana w [X]-mgnieniu

Motyw „X” zdominował estetykę nowej Toyoty **AYGO**. Wita ona każdego zadziornym spojrzeniem i chętnie chwali się swoimi atrybutami. A ma co pokazać, bo w klasie supermini ciężko o wóz z podobnie szerokim wachlarzem dostępnych możliwości konfiguracji.

[Z] Zakłada maski

Aż dziesięć wymiennych elementów – zmieniasz, kiedy zechcesz



[R] Rozświećla noc

Halogenowe lampy ze światłami LED do jazdy w dzień



[F] Fascynuje barwą

Nowoczesne i żywe kolory nadwozia

[P] Przyciąga wzrok

Nowe wzory felg z polerowanymi elementami



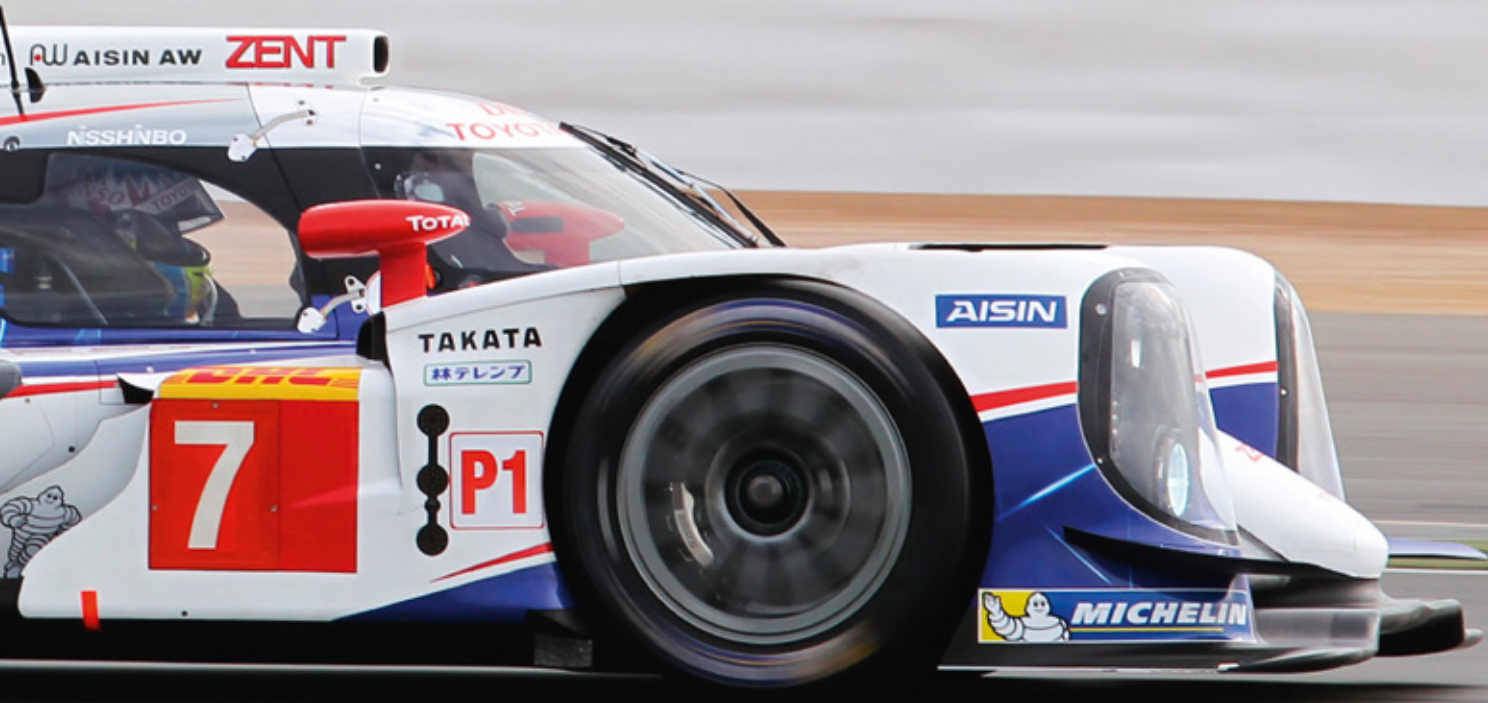
[R] Rozsuwa niebo

Rozsuwany dach, żeby naprawdę podziwiać gwiazdy





Z Tokashi do Le Mans



W tegorocznym 24-godzinnym wyścigu Le Mans Toyota powraca z samochodem, którego koncepcja sprawdziła się w boju na torze wyścigowym już siedem lat temu. To właśnie w 2007 roku Toyota Supra HV-R, jako pierwsza hybryda z napędem na cztery koła, wygrała 24-godzinny wyścig na torze Tokachi w Japonii.

[E] Energia

Podczas wyścigu Le Mans TS040 generuje 2000 MJ energii – taka ilość wystarcza na kompletne zasilanie typowego domu w ciągu 45 dni



Początki hybrydowego ścigania

Supra HV-R była już drugą z kolei hybrydą Toyoty w 24-godzinny wyścigu. Jako pierwszy w długodystansowych zawodach w Tokachi wziął udział rok wcześniej niemal standardowy Lexus GS 450h. Supra stanowiła ciekawą mieszankę technologiczną. Jej nadwozie pochodziło z nieaktualnej już wówczas serii wyścigowej Supra GT. Z tamtego auta przejęto też benzynowy silnik V-8 o pojemności 4.5 litra i mocy 480 KM. Do tego zestawu dołożono trochę techniki przyszłości w postaci dwóch silników elektrycznych przy przednich kołach, każdy po 13 KM mocy, oraz jednego silnika dla tylnej osi. Ten już znacznie mocniejszy, bo o mocy 200 KM. Jako hybryda, Supra HV-R miała efektywnie odzyskiwać energię podczas hamowania i skutecznie

przyspieszać dzięki dodatkowej mocy silników elektrycznych i napędowi kół obu osi. Wtedy, w 2007 roku Supra HV-R jechała w czołówce przez większość wyścigu pomimo fatalnych wręcz warunków pogodowych – cały czas lał deszcz. Do mety dojechała na pierwszym miejscu w klasie GT1 i była wówczas jedynym pojazdem z napędem hybrydowym w całej stawce.

TS040

Tegoroczny bolid na Le Mans również jest hybrydą i nosi oznaczenie TS040. Jego nadwozie w niczym nie przypomina Supry. Z centralnie umieszczoną pomiędzy błotnikami kabiną kierowcy i charakterystycznie pionowo poprowadzonym nad nią wlotem powietrza do silnika i pionowym statecznikiem, TS040 to zdecydowanie zawodnik najnowszej generacji. Uwagę przykuwają pionowo ustawione lampy do jazdy nocą.

To szczegół, którego w normalnych wyścigach nawet się nie projektuje. Większość wyścigów jest bowiem rozgrywana w dzień, a światła potrzebne są tylko do zaznaczenia bolidu jadącego w deszczu lub lekkiej mgle. Co innego w zmaganiach 24-godzinnych.

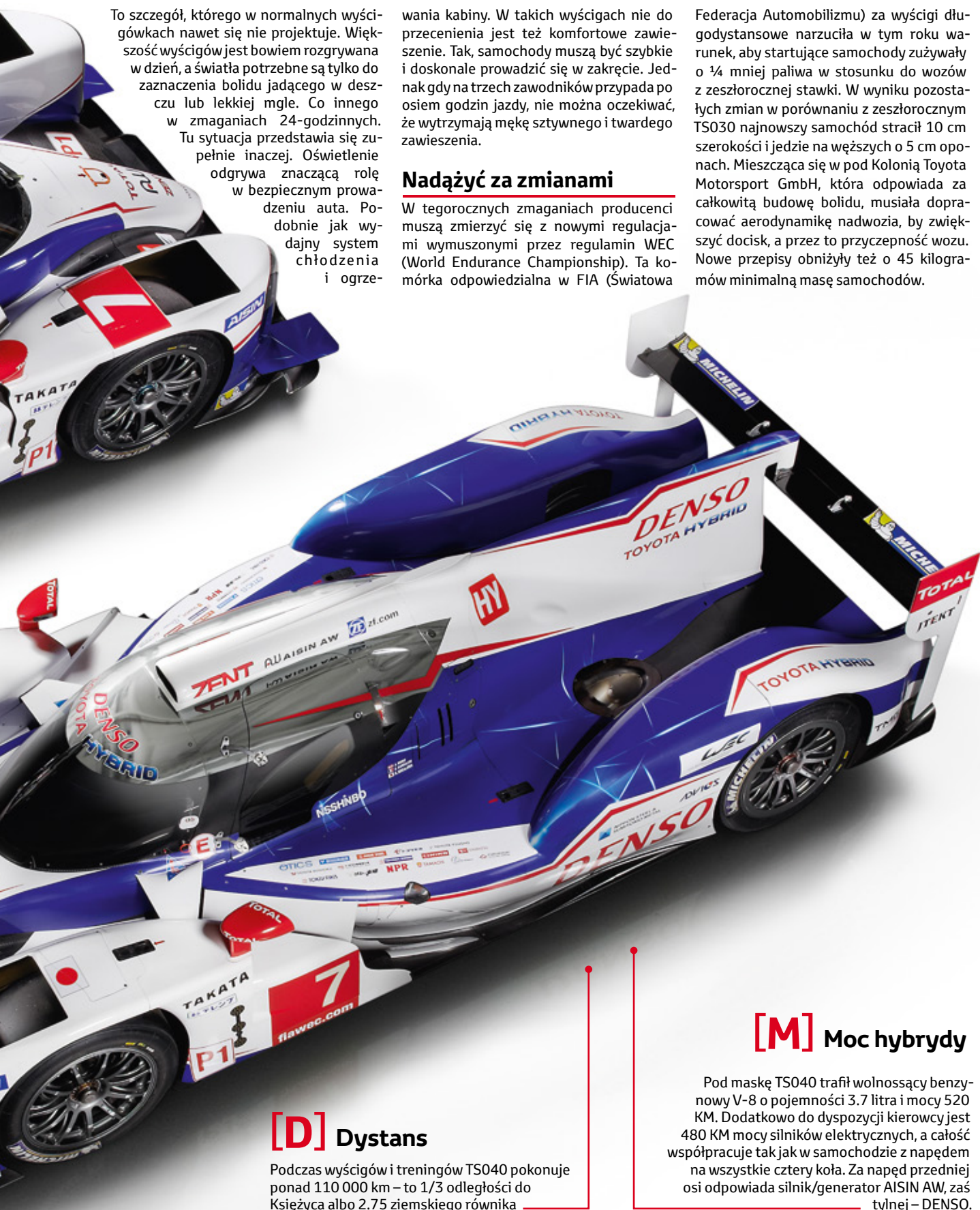
Tu sytuacja przedstawia się zupełnie inaczej. Oświetlenie odgrywa znaczącą rolę w bezpiecznym prowadzeniu auta. Podobnie jak wydajny system chłodzenia i ogrze-

wania kabiny. W takich wyścigach nie do przecenienia jest też komfortowe zawieszenie. Tak, samochody muszą być szybkie i doskonale prowadzić się w zakręcie. Jednak gdy na trzech zawodników przypada po osiem godzin jazdy, nie można oczekiwać, że wytrzymają mękę sztywnego i twardego zawieszenia.

Nadążyć za zmianami

W tegorocznych zmaganiach producenci muszą zmierzyć się z nowymi regulacjami wymuszonymi przez regulamin WEC (World Endurance Championship). Ta komórka odpowiedzialna w FIA (Światowa

Federacja Automobiliizmu) za wyścigi długodystansowe narzuciła w tym roku warunek, aby startujące samochody zużywały o ¼ mniej paliwa w stosunku do wozów z zeszłorocznej stawki. W wyniku pozostałych zmian w porównaniu z zeszłorocznym TS030 najnowszy samochód stracił 10 cm szerokości i jedzie na węższych o 5 cm oponach. Mieszcząca się w pod Kolonią Toyota Motorsport GmbH, która odpowiada za całkowitą budowę bolidu, musiała dopracować aerodynamikę nadwozia, by zwiększyć docisk, a przez to przyczepność wozu. Nowe przepisy obniżyły też o 45 kilogramów minimalną masę samochodów.



[D] Dystans

Podczas wyścigów i treningów TS040 pokonuje ponad 110 000 km – to 1/3 odległości do Księżyca albo 2.75 ziemskiego równika

[M] Moc hybrydy

Pod maskę TS040 trafił wolnossący benzynowy V-8 o pojemności 3.7 litra i mocy 520 KM. Dodatkowo do dyspozycji kierowcy jest 480 KM mocy silników elektrycznych, a całość współpracuje tak jak w samochodzie z napędem na wszystkie cztery koła. Za napęd przedniej osi odpowiada silnik/generator AISIN AW, zaś tylnej – DENSO.



24h na torze Le Mans

Chociaż w sobotę, 14 czerwca z wywalczonego pole position najlepiej ruszył TS 040 z numerem 7 prowadzony przez Alexa Wurza, to właśnie samochód z ósemką dojechał do mety w tegorocznym wyścigu Le Mans jako trzeci, utrzymując pozycję lidera w klasyfikacji generalnej i zaliczając piąte podium zespołu w Le Mans.

Już w pierwszy zakręt po starcie Wurz wszedł najszybciej i pozostał na prowadzeniu utytułowanej stawki, składającej się z hybrydowych Audi i Porsche. Półtorej godziny po starcie nad Circuit de la Sarthe rozpadł się rzęsy deszcz. Wkrótce doszło do kolizji Audi nr 3, Toyoty nr 8 i Ferrari nr 81. Na tor wyjechał samochód bezpieczeństwa, a prowadzona przez Nicolasa Lapierre'a Toyota dotarła do boksu, gdzie poddana została naprawom zniszczonej przedniej części nadwozia.



W połowie wyścigu prowadzenie należało wciąż do Toyoty. Siódemka ze Stephane'em Sarrazinem za kierownicą wypracowała prawie dwuminutową przewagę nad Audi i Porsche. Druga Toyota, która ucierpiała w zderzeniu, zamykała stawkę hybryd ze stratą 12 okrążeń do lidera. Niestety, o piątej nad ranem prowadzony przez Kazuki'ego Nakajimę TS040 z numerem 7 nagle zatrzymał się na zakręcie Arnage. Pojazd unieruchomiła awaria w wiązce elektrycznej. Defekt spowodował wycofanie z wyścigu samochodu, który prowadził stawkę tegorocznego Le Mans od pierwszego zakrętu.

Chwilę później pech dopadł Audi z numerem 2. Niemiecki samochód trafił do boksu, kiedy o 7.00 rano wybuchła w nim turbosprężarka. Prowadzenie przejął R18 e-tron quattro z numerem 1. Za nim podążało Porsche 919 Hybrid Marka Webbera, Toyota i kolejne Porsche. Kilka godzin później awaria turbo skierowała do boksów Audi z numerem 1.

Wydawało się, że szanse na podium stoją przed Porsche, ale prowadzony przez Toma Kristensena e-tron wrócił na tor, by wygrać wyścig. Porsche numer 20 po przejechaniu w Le Mans 346 okrążeń wycofano z wyścigu po awarii silnika. W drugim Porsche awarii uległa skrzynia biegów i samochód wyjechał tylko na ostatnie okrążenie przed końcem.

Anthony Davidson, Sébastien Buemi i Nicolas Lapierre zdobyli dla Toyoty trzecie miejsce, co gwarantuje zespołowi prowadzenie w klasyfikacji World Endurance Championship.



Od lewej:
Anthony Davidson, Nicolas Lapierre, Sébastien Buemi (bolid nr 8)
Alex Wurz, Stéphane Sarrazin, Kazuki Nakajima (bolid nr 7)



[1000]

1 000KM generują łącznie silniki TS040

Toyota TS040 HYBRID – dane techniczne

Typ	Le Mans Prototyp (LM P1)
Nadwozie	Włókno węglowe z szybą przednią z polycarbonatu
Skrzynia biegów	7-biegowa, sekwencyjna
Hamulce	Dwuobwodowe, wspomagane, karbonowe, wentylowane przednie i tylne
Felgi	Magnezowe o rozmiarze 13 x 18 cali przód i tył
Opony	Michelin radialne o rozmiarze 31/71-18 przód i tył
Długość	4 650 mm
Szerokość	1 900 mm
Wysokość	1 050 mm
Napęd	TOYOTA HYBRID System – Racing (THS-R)
Silnik spalinyowy	382 kW/520 KM, 90° V8 atmosferyczny, 32-zaworowy o pojemności 3,7 l, benzynowy
Moc silników elektrycznych	354 kW/480 KM
Maksymalna moc łączna	736 kW / 1 000 KM (silniki elektryczne i spalinyowy)

[1]

Zespół Toyota Hybrid Team zajmuje 1. miejsce w klasyfikacji FIA WEC 2014, a kierowcy bolidu nr 8 są na czele w klasyfikacji zawodników

[870]

Minimalna waga bolidu to 870 kg z wyłączeniem kierowcy. Tyle waży dorosły bawół afrykański

[16 672]

16 672 km pokonują oba bolidy podczas zawodów w ciągu całego sezonu

[7]

TS030 i TS040 zwyciężyły łącznie 7 razy od rozpoczęcia startów w wyścigach WEC w 2012 roku

[6]

6 MJ energii generuje TS040 podczas jednego okrążenia. Taką ilość kalorii człowiek pochłoniąłby po zjedzeniu 1100 hamburgerów

[25]

Przedstawiciele 25 narodowości pracują w Toyota Hybrid Team



TOYOTA BUSINESS

SmartPlan

Minimalizuj koszty firmy w innowacyjnym leasingu

Prowadzisz firmę i potrzebujesz samochodu? Wybrałeś już Toyotę, ale wciąż nie jesteś pewien, jak ją sfinansować? Gotówka i kredyt nie dają Ci tych samych możliwości skorzystania z odliczeń podatkowych co leasing. Z kolei leasing wiąże się z wysokimi ratami, które ograniczają płynność finansową Twojej firmy oraz zdolność inwestycyjną. Mamy na to rozwiązanie – Toyota Business SmartPlan. To innowacyjny program leasingowy, dzięki któremu zapomnisz o takich rozterkach.



SmartPlan to innowacyjny program leasingowania samochodów marki Toyota, oferujący opcjonalne usługi zwiększające komfort oraz gwarantujący niskie, przewidywalne koszty użytkowania przez cały okres finansowania.

Jego konstrukcja pozwala zredukować wysokość miesięcznych rat nawet o 60% względem tradycyjnego leasingu przy zachowaniu możliwości odliczania VAT-u oraz wliczania rat w koszty uzyskania

przychodu. Dostajesz też możliwość zryczałtowania takich kosztów użytkowania jak: serwis (przeglądy, naprawy, wymiana części eksploatacyjnych), ubezpieczenie, dodatkowe opony (zakup, wymiana i składowanie) oraz auto zastępcze. Wystarczy tylko tankować, opłacać raty o stałej wysokości i prowadzić interesy. Toyota zajmie się resztą.

Toyota oferuje innowacyjny program leasingowy wszystkim przedsiębiorcom, bez

względu na wielkość firmy. Wystarczy kupić jeden samochód, by korzystać z pełnej obsługi na najwyższym poziomie.

SmartPlan jest dostępny w salonach Toyoty na terytorium całego kraju. Wszystkich formalności, począwszy od złożenia oferty, poprzez wybór samochodu, opcji finansowania, aż po podpisanie umowy, dokonasz szybko i wygodnie u najbliższego Dealera Toyoty. Przygotowanie indywidualnej oferty trwa tylko kilka minut.

✓ ZAWSZE NOWA TOYOTA

Możliwość łatwej wymiany auta na nowy nawet po 2 latach

✓ NOWA TOYOTA BEZ WPLĄTY WŁASNEJ

Możliwość wyboru wysokości wpłaty własnej: od 0% do 40%

✓ KOMPLEKSOWY SERWIS TOYOTY

Wszelkie koszty serwisowe zawarte w jednej racie

✓ NISKIE KOSZTY UŻYTKOWANIA

Rata niższa nawet o 60% w stosunku do tradycyjnego leasingu

✓ KORZYŚCI PODATKOWE

Odliczenie VAT-u i raty jako kosztu uzyskania przychodu

✓ AUTO ZASTĘPCZE

Wliczone w ratę, gwarantowane na okres naprawy

✓ OPONY NA CZAS

Finansowanie, wymiana i składowanie opon w jednej racie

✓ CENTRUM TECHNICZNE

Pełna pomoc pod jednym numerem telefonu

✓ PROSTA PROCEDURA

Wszystkie formalności załatwisz sprawnie u Dealera Toyoty



Korzystna wymiana używanego samochodu za 30 000 zł

Chciałbyś jeździć nowym samochodem, a przy okazji zasilić konto bankowe nieoczekiwanymi środkami? Załóżmy, że Dealer Toyoty zaproponuje Ci 30 000 zł za używany samochód, a Ty zdecydujesz się na SmartPlan. Zobacz, jakie masz możliwości.



Twój wybór: Auris 1,33 5DR Active i SmartPlan Easy na 36 miesięcy.
Za używany samochód dostajesz od Dealera 30 000 zł.

OPCJA 1

Wpłata własna

18 200 zł

Rata miesięczna netto

470 zł

Do Twojej dyspozycji
pozostaje

11 800 zł

OPCJA 2

Wpłata własna

12 800 zł

Rata miesięczna netto

620 zł

Do Twojej dyspozycji
pozostaje

17 200 zł

OPCJA 3

Wpłata własna

0 zł

Rata miesięczna netto

925 zł

Do Twojej dyspozycji
pozostaje

30 000 zł

Porównanie wariantów SmartPlan

	Easy	EasyPlus	Comfort
Stała, niska rata leasingowa	●	●	●
Preferencyjne oprocentowanie	●	●	●
Specjalny rabat tylko dla Klientów SmartPlan	●	●	●
Całodobowa opieka Centrum Technicznego	●	●	●
Pełen zakres ubezpieczenia wliczony w ratę	—	●	●
Zakup, wymiana i składowanie opon wliczone w ratę	—	—	●
Gwarantowany samochód zastępczy	—	—	●
Kompleksowy serwis realizowany przez ASO Toyota wliczony w cenę • przeglądy okresowe • naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne • wymiana części eksploatacyjnych	—	—	●

Najniższa rata miesięczna

Najważniejsza korzyść wynikająca ze SmartPlanu to możliwość uzyskania wyjątkowo niskiej raty. Dzięki niej możesz użytkować samochód, płacąc raty nawet o 60% niższe w porównaniu do tradycyjnego leasingu.



Auris 1,33 5DR Active

470 zł lub **1146 zł**
SmartPlan Easy¹ Leasing tradycyjny²

Avensis 1,6 Valvematic Active Sedan

600 zł lub **1446 zł**
SmartPlan Easy¹ Leasing tradycyjny²

Lepszy samochód bez dopłaty, jeśli zależy Ci na kosztach

Jeśli potrzebujesz wysokich rat, teraz dzięki SmartPlanowi możesz się cieszyć autem nawet o 2 klasy lepszym, płacąc raty podobne jak w przypadku leasingu tradycyjnego. I to wszystko bez wpłaty własnej.



SmartPlan Easy za 3 100 zł³
Land Cruiser Prado 3,0 D-4D 5DR

lub

Leasing tradycyjny za 3 100 zł³
Avensis 2,2D D-4D Wagon Premium Executive + Navi

Raty niższe nawet o 60%

Raty w SmartPlanie są niższe nawet o 60% w stosunku do tradycyjnego leasingu. Dlaczego? Klienci SmartPlanu spłacają jedynie utratę wartości samochodu w okresie trwania umowy, a nie jego pełną cenę. Aby uzyskać tak niską ratę w tradycyjnym leasingu za ten sam model, trzeba by kupić samochód 7- lub nawet 10-letni. Lepiej więc wybrać nowy samochód, który jest bezpieczniejszy, wygodniejszy i bardziej niezawodny.

Stałe koszty

W SmartPlanie ponosisz stałe koszty – wystarczy opłacać jedną ratę miesięcznie i paliwo. Zbliżający się termin ubezpieczenia czy przeglądu nie zachwieje stabilnością budżetu Twojej firmy. Toyota bierze na siebie ryzyko napraw. W razie awarii koszt serwisu pozostanie na tym samym poziomie, a Ty dostaniesz samochód zastępczy. Otrzymasz pełną obsługę w najlepszej w kraju sieci serwisowej i całodobową pomoc Centrum Technicznego.

Proste reguły

Po zakończeniu umowy wystarczy zwrócić samochód, by rozpocząć kolejną umowę na nowy model. Będziesz wówczas zawsze jeździć nowym autem za niewielkie pieniądze. Możesz również wykupić na własność samochód, jeśli nie będzie Ci już zależało na odliczaniu VAT-u i wliczeniu rat w koszty uzyskania przychodu, a nie chcesz się rozstawać z ulubionym autem. Jeśli samochód nie będzie potrzebny w Twojej firmie po zakończeniu umowy, możesz go też po prostu zwrócić Dealerowi.

¹Rata miesięczna netto, wpłata własna 30%, 36 miesięcy, limit przebiegu 60 tys. km. ²Wpłata własna 30%, wykup 1%, 36 miesięcy. ³Rata miesięczna netto, wpłata własna 0%, 36 miesięcy, limit przebiegu 60 tys. km. Kalkulacje z dnia 23 maja 2014 r.

WROC ♥ HYBRID

by TOYOTA

Tego lata wrocławianie mają wiele okazji, by w ciekawy, zabawny sposób dowiedzieć się wszystkiego o hybrydach. Od początku czerwca do końca września trwa kampania WrocLove Hybrid, łącząca edukację z rozrywką. Organizatorami akcji są trzy wrocławskie salony Toyoty – Toyota Nowakowski, Toyota Centrum Wrocław i Toyota Długołęka Dobrygowski.

WrocLove Hybrid nie jest akcją sprzedażową. Chodzi w niej o to, by wyciągnąć wrocławian z domów, zaangażować ich we wspólną zabawę i pokazać, jak ciekawa i innowacyjna jest technologia hybrydowa. W ramach akcji zorganizowano m.in. grę miejską, miasteczko hybrydowe, eko-jazdy i wakacyjne konkursy dla mieszkańców Wrocławia.

dobrej muzyce. Na odwiedzających czekał eksperci i pracownicy salonów, którzy odpowiadali na wszystkie pytania dotyczące samochodów hybrydowych. Można też było wziąć udział w eko-jazdach i eko-warsztatach oraz obejrzeć na żywo prezentację technologii hybrydowej. Dla młodszych przygotowano zabawy pod okiem animatorów.



Konkurs fotograficzny

W czasie trwania akcji w sześciu miejscach Wrocławia pojawi się wielkie logo WrocLove Hybrid. Osoby, które zrobią mu ciekawe zdjęcia, mogą wziąć udział w konkursie fotograficznym, w którym nagrodą jest samochód hybrydowy na rok. By odebrać kluczyki do auta, należy sfotografować logo projektu WrocLove Hybrid, a następnie opublikować zdjęcie na Facebooku za pomocą konkursowej aplikacji. Jury wybierze zwycięzcę na początku października.



Najdłuższy test hybryd

W czerwcu ruszył też trwający aż 4 miesiące test samochodów hybrydowych. Na ulice Wrocławia wyjechały trzy specjalnie oznakowane hybrydy prowadzone przez studentów dziennikarstwa motoryzacyjnego Dolnośląskiej Szkoły Wyższej (DSW). Młodzi dziennikarze sprawdzą działanie różnych modeli hybrydowych pod każdym względem: od spalania, przez dynamikę, po praktyczne obserwacje eksploatacyjne. Są to prawdziwi pasjonaci, którzy zostali wybrani spośród studentów tej wyjątkowej, jedynej w Polsce specjalizacji, by poszerzyć swoje wykształcenie o doświadczenia praktyczne.



Rodzinna gra miejska odbyła się 14 czerwca. Kilkuosobowe drużyny szukały zaszyfrowanych na mapie punktów. W ciągu 3 godzin trzeba było znaleźć ich jak najwięcej. Na uczestników zabawy czekały w określonych miejscach niecodzienne „hybrydowe” postacie (ucharakteryzowani aktorzy). Każda postać miała dla graczy zadanie, za wykonanie którego zdobywało się punkty i wskazówkę przybliżającą do rozwiązania finałowej zagadki. Główną nagrodą był voucher na weekend w Hotelu Gołębiowski w Karpaczu.

Miasteczko hybrydowe stanęło przy Perkoli w połowie lipca. W cieniu ogromnego napisu „WrocLove Hybrid” rozstawiono auta, namioty i leżaki do plażowania przy





Kampania wrocławskiej Toyoty jest widoczna i w mieście, i w Internecie. Towarzyszą jej krążące po ulicach zabawnie obrandowane Toyoty z ogromnym sercem na dachu.

Zaś na Facebooku pod adresem **facebook.com/WrocLoveHybrid** na bieżąco umieszczane są zdjęcia z kampanii oraz informacje o wydarzeniach i atrakcjach.

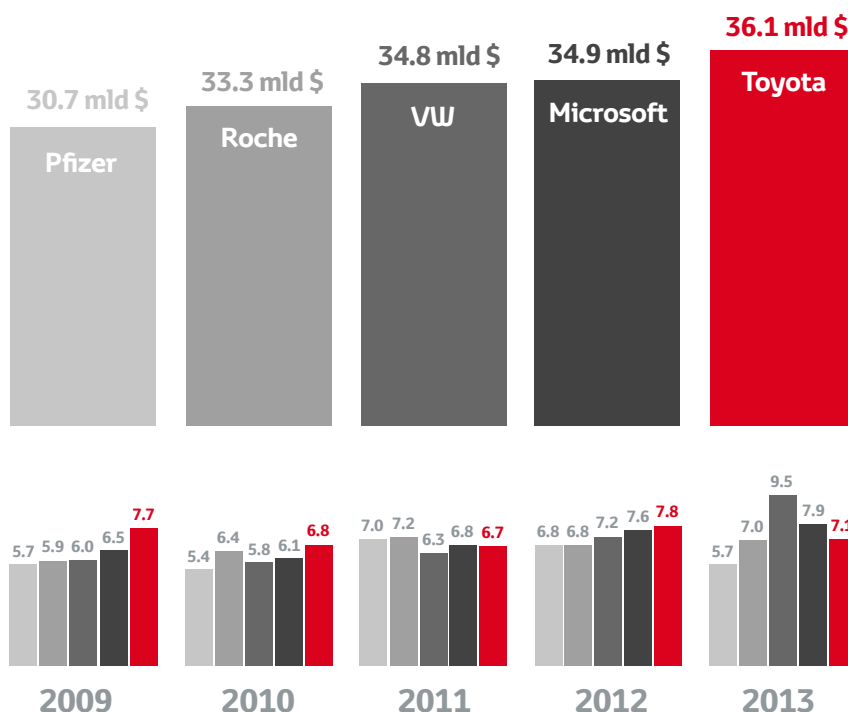


Fakty i liczby

Toyota jest największym producentem samochodów na świecie i jedną z największych globalnych firm. Przoduje w rankingach niezawodności, testach konsumenckich, wynikach sprzedaży. Na liście Fortune Global 500 Toyota zajmuje 11. miejsce, pierwsze wśród producentów samochodów. Takie są fakty.

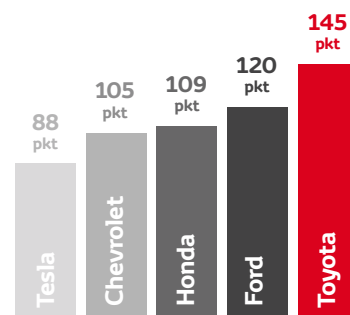
Wydatki na badania i rozwój w latach 2009-2013

Firma zawdzięcza swoją pozycję szerokiemu programowi badań, na które przez ostatnie pięć lat wydała najwięcej ze wszystkich firm na świecie, oraz wciąż doskonalszemu procesowi produkcji i kontroli jakości.



Toyota najlepsza według opinii konsumentów

Według rankingu amerykańskiej organizacji konsumenckiej Consumer Reports samochody Toyoty są postrzegane przez kierowców jako najlepsze na rynku. Ranking bierze pod uwagę wszystkie najważniejsze cechy – bezpieczeństwo, jakość, wartość, osiągi, design, innowacyjność technologii, przyjazność dla środowiska. Dobrą opinię użytkowników potwierdzają rankingi niezawodności przeprowadzane przez Niemiecki Urząd Dozoru Technicznego TÜV.



2013 Best Car Brand Perception Survey.



Toyota niekwestionowanym liderem w Japonii

Toyota 31,5%

Honda 13,9%

Daihatsu 12,6%

Suzuki 12,5%

Nissan 12,3%

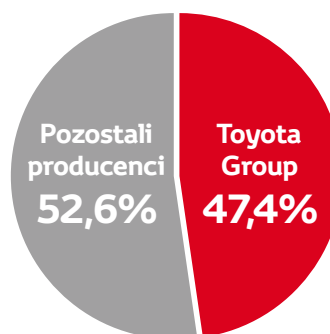
Matsuda 4,1%

Subaru 3,3%

Mitsubishi 2,6%

Pozostali 7,2%

Toyota jest niekwestionowanym liderem na japońskim rynku. Jedna trzecia samochodów kupowanych przez Japończyków to modele Toyoty, zaś auta Toyoty, Daihatsu i Subaru należących do Toyota Group stanowią prawie połowę rynku.



<http://piece-of-japan.com/investing/car/toyota-motor-corporation.html>

Najcenniejsze na świecie marki motoryzacyjne

Po raz drugi z rzędu Toyota została uznana za najbardziej wartościową markę motoryzacyjną na świecie.

Msc	Producent	Wartość marki mld \$	Zmiana od 2013 r.
1	Toyota	29,6	▲ +21%
2	BMW	25,7	+7%
3	Mercedes	21,5	+20%
4	Honda	14,1	+14%
5	Ford	11,8	+56%
6	Nissan	11,1	+9%
7	VW	8,4	-4%
8	Audi	7,1	+27%
9	Chevrolet	4,9	-
10	Hyundai	4,6	+15%

BrandZ Top 100 Most Valuable Global Brands 2014 (Millward Brown)

Najcenniejsze marki na świecie wg rankingu Global 500

Pozycja 2014	Pozycja 2013	Firma	Wartość 2014 w mln \$	Wartość 2013 w mln \$
1	1	Apple	104 680	87 304
2	2	Samsung Group	78 752	58 771
3	3	Google	68 620	52 132
4	4	Microsoft	62 783	45 535
5	10	Verizon	53 466	30 729
6	7	GE	52 533	37 161
7	11	AT&T	45 410	30 406
8	8	Amazon.com	45 147	36 788
9	5	Walmart	44 479	42 303
10	6	IBM	41 514	37 721
▲ 11	15	Toyota	▲ 33 903	25 979
12	9	Coca-Cola	33 722	34 205
13	20	China Mobile	31 845	23 296



Krystyna Czubówna

Opowiada o kulturze języka polskiego, czytelnictwie książek, licznych Toyotach i dlaczego wybrała RAV4.

Pisze Pani doktorat z przyrody?
 › (śmiech) Po latach czytania filmów na ten temat coś zostaje w głowie, choć pewnie mniej, niżbym chciała. Wykładu o faunie i florze nie poprowadziłabym, ale bezbłędnie „wyłapuję” ewentualne pomyłki w tekście. Doktoryzować się jednak nie będę.

Prawnik poprawia błędy w filmach przyrodniczych?

› Jest coraz mniej filmów merytorycznych, bogatych w treść. Widzowie dostają piękne obrazki, do których pisze się leciutki tekst. Filmy Davida Attenborough (moje ulubione) to „fabularyzowane dokumenty”, które zawierają mnóstwo wiadomości, często pogłębionych. Takich filmów jest coraz mniej, przeważa powierzchowna wiedza.

Z językiem polskim chyba jest podobnie, też staje się coraz prostszy, traci finezję?

› Bolej nad przyzwoleniem na niechlujstwo językowe i wulgaryzm, zwłaszcza w mediach i w ogóle w przestrzeni publicznej. Polemizuję z językoznawcami, bo ich liberalny stosunek zachęca do tego. Rośnie liczba naleciałości z obcych języków i o ile w przypadku wyrażen technicznych często nie ma alternatywy, to w pozostałych nie jest zasadne. To niezdrowa maniera.

Jest na to jakaś odtrutka?

› Czytać, czytać i jeszcze raz czytać... Oczywiście dobre książki. Tylko tak można wzbogacić słownictwo i doskonalić styl wypowiedzi. Mamy Rok Czytelnictwa, padają rekordy wydawanych tytułów, a jednocześnie tony książek trafiają na przemiał. Polska jest w ogonie pod względem czytelnictwa. Odłożyliśmy książkę, w dobie Internetu wszystko jest od niej ciekawsze. Audiobooki i e-booki nie poprawiły tej sytuacji.

A podniesienie jakości języka w mediach?

› Świat się zmienia. Rola i funkcja mediów też. Kiedyś były wszechnicą kultury języka polskiego. By móc występować przed mikrofonem czy przed kamerą, trzeba było legitymować się kartą mikrofonową i ekranową. Kryteria były bardzo surowe, ale językowi polskiemu wychodziło to na dobre. Z eteru płynęła piękna polszczyzna. Dawniej za błędy językowe na antenie byliśmy karani finansowo.

Czy jest Pani spełniona zawodowo? Czy spełniły się Pani dziennikarskie marzenia?

› Jako początkująca dziennikarka chciałam pisać autorskie dzienniki, co wiązało się z odczytywaniem ich na antenie. W latach 70. było to nie do pomyślenia. Dominował pogląd, że wiadomości podane głosem kobiecym brzmią niewiarygodnie. Moje marzenie spełniło się po wielu

latach. Natomiast największą nagrodą, o jakiej mogę marzyć jako lektorka, to akceptacja mojej osoby przez środowisko teatralne. Wyróżnieniem dla mnie jest współpraca z teatrami.

To dlatego jest Pani taka zabiegana!

› Dużo pracuję i bez przerwy się przemieszczam.

Stąd zakup RAV4?

› Wszyscy w rodzinie jeździliśmy i jeździmy Toyotami. Moja przygoda z tą marką zaczęła się od Corolli. Corollą jeździła też moja córka. Po kilku latach zastąpiły je Auris i RAV4. Kompaktowy hatchback jest idealny do jazdy po mieście i idealny dla mnie. RAV4 spełniał głównie rolę samochodu rodzinnego. Pojemny bagażnik musiał pomieścić wózki, rowerki, hulajnogi, sanki. Auto sprawdzało się w mieście, ale nie zawodziło też w długich, ponad tysiąckilometrowych trasach. Radziło sobie na zasypanych śniegiem górskich drogach i polnych bezdrożach. Bez względu na to, jaką drogę miało do pokonania i ile wiozło bagażu, podróż nim zawsze była komfortowa, co jest nie bez znaczenia, kiedy pasażerami jest dwoje małych dzieci.

Ma Pani szczęście, bo niedawno pojawił się nowy model.

› Poprzedni RAV4 woził nas 7 lat i już nie mogłam doczekać się nowej generacji. Lubię zmieniać samochody nawet dla samej zmiany, a nowy RAV4 to nowa jakość.

Bo jest większy?

› Większe wnętrze to jeszcze większa wygoda dla pasażerów. Obszerniejszy bagażnik to też zaleta, szczególnie kiedy podróżuje się całą rodziną. Nowy RAV4 to samochód zupełnie innej klasy niż model poprzedniej generacji. Ma inny charakter. Zapasowe koło na drzwiach bagażnika nadawało mu terenowy wygląd. Teraz RAV4 to elegancki SUV. Widać to także we wnętrzu auta. Dla mnie dodatkową nowością jest automatyczna skrzynia biegów. Nie wyobrażałam sobie, że to taka wygoda, zwłaszcza w mieście.

Skoro lubi Pani zmiany, czy kolejny Auris będzie hybrydą?

› Rozważam taką ewentualność. Mam ogromne zaufanie do pracowników salonu i serwisu Toyota Chodzież w Piasecznie i słyszę od nich wiele dobrego na temat hybrydowego Aurisa. Rozwierają wszelkie moje obawy – dotyczące eksploatacji, awaryjności, ale też przed nieznanym. Argumentem „za” jest dla mnie ekologia. A co najważniejsze: nowy Auris bardzo mi się podoba.

Rozmawiał Robert Przybylski



W 2001 roku nagrodzona tytułem Mistrza Mowy Polskiej w pierwszej edycji, w doborowym towarzystwie Stefanii Grodzieńskiej, Gustawa Holoubka, Jeremiego Przybory, Bohdana Tomaszewskiego i Barbary Wachowicz.



(cc) Michael Ocampo

Wyróżniać się po japońsku!

Japonia leży po drugiej stronie globu nie tylko geograficznie. Także pod względem mody i stylu to zupełnie inny świat, przy którym bledną europejskie ekstrawagancje. Japończycy spędzają większość życia w mundurkach – czy to w szkole, czy w pracy. Za to po godzinach wybucha szaleństwo eksperymentów, stylów i kolorów.

Taka jest też nowa Toyota AYGO – jednocześnie godna zaufania i otwarta na nieskrępowaną kreatywność, którą widać tak wyraźnie na ulicach japońskich miast.



(cc) Gamerscore Blog



(cc) istolethetv

Moda uliczna

Po południu ulice miast w Japonii zalewają dwa nurty. Ciemne morze nienagannych garniturów miesza się z wymyślnymi kostiumami tych, którzy zdążyli się już przebrać po pracy lub szkole i idą na podbój miasta.

Dziewczyny w bajecznie kolorowych strojach w stylu *decora* okupują sklepy, kawiarnie i centra handlowe razem z mrocznymi gotyckimi damami, leśnymi diadami *mori* w zwiewnych szatach i tlenionymi blond pięknościami, które przesadziły z samoopalaczem. Znajdzie się tu miejsce dla każdej ekstrawagancji.

To jednak nie koniec pomysłów Japończyków na wyróżnianie się. Na całym świecie imprezom dla miłośników gier komputerowych, fantastyki i anime towarzyszą pokazy Cosplay – strojów bohaterów gier i filmów. Tu w takich przebraniach chodzi się na zakupy czy kawę. Handlowa dzielnica Tokio, Shibuya, wygląda, jakby Halloween trwał przez cały rok. Na ulicach można też spotkać księżniczkę Disneya, lolity, francuskie pokojówki i chłopców z poszarpanymi fryzurami wziętymi prosto z mangi i anime.

Postacie z kreskówek i gier – główne źródło inspiracji miłośników mody – są widoczne na każdym kroku: na reklamach, muralach, a nawet na karoseriach samochodów. Fanów mangi i anime nie brakuje wśród posiadaczy Toyot.



(cc) Minyoung Choi



(cc) Michael Ocampo

Świat poznał wyraziste linie japońskiej pop-kultury dzięki komiksowi (manga) i filmom animowanym (anime).



(cc) Yoshikazu TAKADA

Miasto

Wygląd japońskich miast zmienia się jak w kalejdoskopie. Tutaj mody trwają niezwykle krótko. Ubrania i gadzety tracą atrakcyjność po kilku tygodniach, zaś budynki już po kilku latach. Wtedy remontuje się je, by były bardziej na czasie, albo burzy i natychmiast stawia nowe. Dlatego metropolie w Japonii są tak nowoczesne. Przybysze z Europy dla własnego dobra nie powinni się w nich poruszać na pamięć, bo nieraz wystarczy kilka tygodni, by dobrze znana okolica zmieniła się nie do poznania.

Pogoń za modą, wieczna nietrwałość stwarzają architektom doskonały poligon doświadczalny. Tutaj niemal każdy eksperyment może być zrealizowany – wystarczy puścić wodze fantazji. Dlatego do Tokio i innych japońskich miast ściągają mistrzowie architektury z całego świata, a wielkie domy mody, oferujące swoje produkty najbogatszemu społeczeństwu na świecie, prześcigają się w wymyślności formy swoich siedzib.

W tym świetle nowa Toyota AYGO wydaje się najbardziej japońskim samochodem, jaki znamy. Dzięki wymiennym panelom nadwozia i wnętrza wystarczy kilka prostych operacji, by całkowicie zmienić jej styl. Toyota AYGO jest zawsze na czasie.



(cc) Simon

Życie po pracy koncentruje się w dzielnicach handlowo-rozrywkowych. W Tokio najbarwniej jest w dzielnicy Shibuya.



(cc) Korall

Architekci z całego świata mają w japońskich miastach pole do popisu. Tutaj żaden projekt nie jest zbyt ekstrawagancki.

Popkultura

Japońska scena pop odzwierciedla mniej więcej style znane na światowym rynku muzycznym. Wyjątkiem jest nurt, którego przedstawicieli próżno szukać na Zachodzie. Zapoczątkowana w latach 80. przez piosenkarkę Seiko Matsudę moda na lolitki trwa w Japonii do dzisiaj. Choć nie wyróżniała się głosem ani talentem, Matsuda oczarowała rodaków swoim niewinno-frywolnym wizerunkiem *kawaii*. Minęło 30 lat, a na listach przebojów nadal królują jej młodsze wcielenia. Obecna gwiazda, Kyary Pamyu Pamyu, śpiewa chwytliwe piosenki głosem pięciolatki, w strojach i wśród gadżetów prosto ze sklepu z zabawkami.

Niezwykłą popularnością w Japonii cieszy się też Hatsune Miku – wirtualna piosenkarka stworzona na bazie technologii syntezy śpiewu. Jej holograficzne koncerty gromadzą tysiące rozentuzjuszowanych fanów.



(cc) Georges Seguin



(cc) Yves Tennevin



(cc) The Community - Pop Culture Geek



(cc) Hikaru Kazushime

Manga i anime to najbardziej rozpoznawalny produkt japońskiej kultury pop. Filmy i komiksy z kraju Godzilla zaważnęły wyobraźnię młodzieży na całym świecie. Dziesiątki stylów japońskiego rysunku i animacji łączy jedno – wyrazistość, intensywność, ostra linia. J-Playful, nowy język stylistyczny Toyoty AYGO, czerpie z tego samego źródła. Mocny, przyciągający uwagę znak „X” na przedzie auta wygląda jak wycięty mieczem *katana*.



RAV4

po antycznych szutrach

Toyota RAV4 obchodzi w tym roku swoje 20. urodziny. Prekursor segmentu SUV od początku wyznaczał trendy i standardy. W swojej czwartej odsłonie prezentuje się znakomicie. Zarówno w mieście, jak i z dala od asfaltowych dróg. Sprawdziliśmy to w Grecji.



Fotografie: Toyota UK



Przygoda: RAV4 w Grecji

Grecja. Kolebka naszej cywilizacji. Ojczyzna mitycznych bogów i herosów. To także tysiące wysp, na których wypoczywają turyści, racząc się pysznym jedzeniem i winem. Jeśli chcemy się wyrwać z obleganej plaży, to wsiądźmy do nowej RAV4 i jedźmy przed siebie. Im dalej od cywilizacji, tym lepiej.

Grecja to jeden z najciekawszych kierunków do turystyki samochodowej w Europie. Dobry i szybki dojazd „na kołach” z Polski po autostradzie na Węgrzech i w Serbii, i możemy rozpocząć eksplorację części kontynentalnej tego kraju. Do dyspozycji jest wiele dobrych dróg asfaltowych, zwłaszcza te wzdłuż wybrzeża są niezwykle malownicze. Najlepiej jednak wybrać się w góry, gdzie czeka nas płatanina wąskich szutrówek i bocznych szlaków.



Nie spodziewajmy się jednak drogowszaków, są one raczej rzadkością. W przypadku całkowitego zagubienia wystarczy skorzystać z nawigacji, by wrócić do głównej drogi.

Nowa RAV4 to idealny pojazd na taką wycieczkę. Pomieści komfortowo pięć wysokich osób na wygodnych przednich fotelach i regulowanej tylnej kanapie. Przepastny bagażnik pozwoli na załadunek całego bagażu. Szeroka gama silników zapewnia świetną dynamikę jazdy przy niskich kosztach eksploatacji. Kierowcę wspomaga nowe rozwiązanie napędu – Integrated Dynamic Drive System – integrujące pracę wszystkich systemów elektronicznych. Samochód pewnie prowadzi się się po śliskich nawierzchniach. W lekkim terenie można włączyć blokadę, która

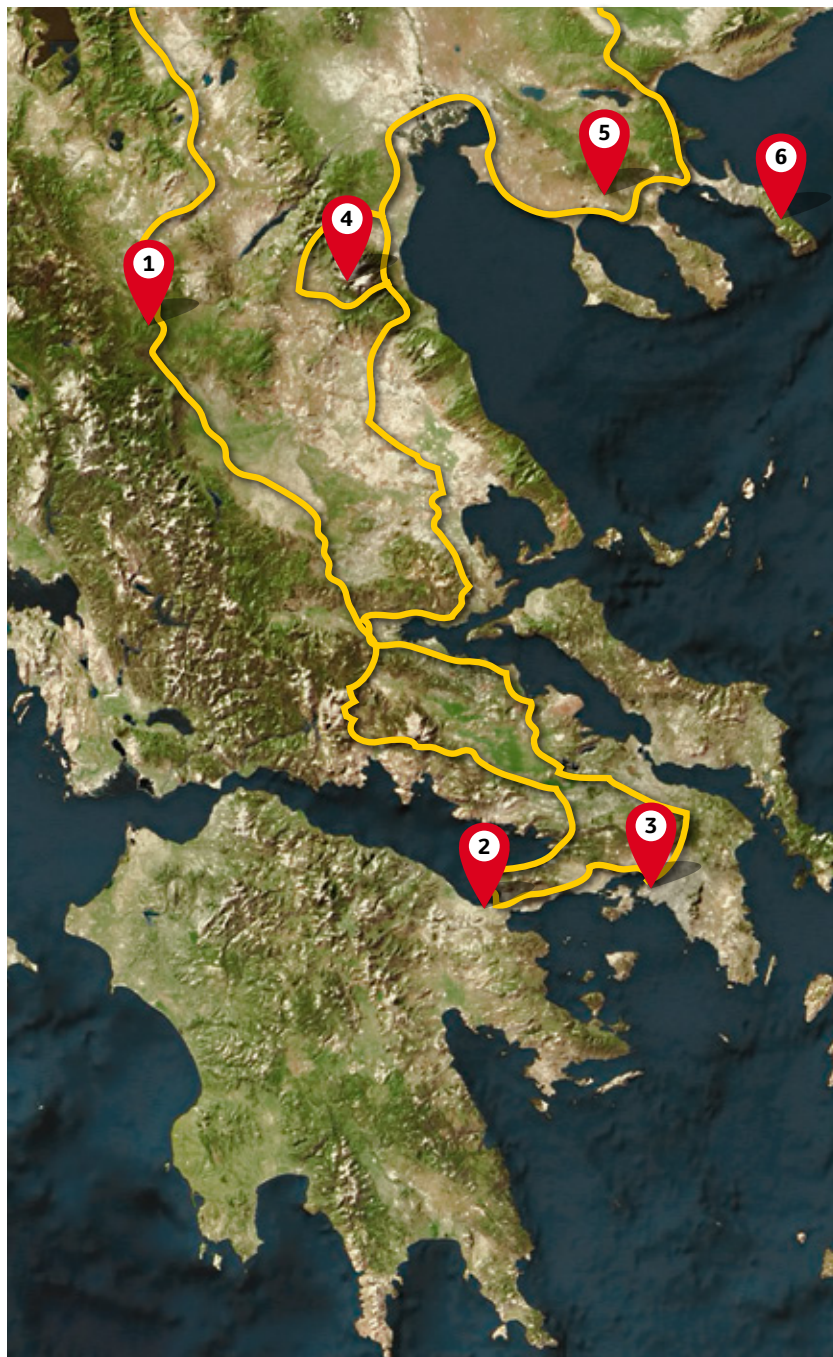
na sztywno rozdzieli moment obrotowy na przednią i tylną oś w stosunku 50:50. Wyłączy się sama przy szybszej jeździe. Duży prześwit zapobiegnie uszkodzeniu podwozia na wybojach.

Z okazji 20-lecia modelu w Polsce oferowany jest pakiet specjalny o nazwie „**20th Anniversary**”. W jego skład wchodzi elektrycznie unoszone drzwi bagażnika, chromowana listwa klapy bagażnika, osłona tylnego zderzaka, 18-calowe felgi aluminiowe, system „inteligentny kluczyk”, chromowane listwy boczne, lampy ksenonowe i przyciemniane tylne szyby.

Na następnej stronie załączamy mapę z trasą przejazdu i obowiązkowymi miejscami do odwiedzenia.







Warto odwiedzić

- 1. Meteory.** Niezwykłe pionowe skały, które wyglądają, jakby wbili je w ziemię bogowie olimpijscy. Wznoszą się na kilkaset metrów nad okolicznymi wioskami, a na ich szczytach trwają tysiącletnie monastery. Sceneria jest tak spektakularna, że przyciągnęła uwagę agenta 007.
- 2. Przesmyk Koryncki.** O przekopaniu Kanału Korynckiego marzyli już tyrani starożytnego Koryntu, a potem cesarze rzymscy. Nic dziwnego – kanał skracca podróż z 400 km do 6300 m. Udało się go jednak zbudować dopiero pod koniec XIX wieku. Widok 80-metrowych ścian o nachyleniu 75 stopni robi ogromne wrażenie. Można go podziwiać z wielu mostów, ale także ze statku wycieczkowego.
- 3. Akropol ateński.** Duma narodowa Greków, najcenniejszy zabytek starożytnej Grecji. Pierwsze, archaiczne świątynie zostały zniszczone podczas wojen perskich, ale obecny kształt nadał świętemu wzgórzu mistrz Fidiasz, pod którego kierunkiem zbudowano trzy świątynie ku czci Ateny: Partenon, Erechtejon, który bogini dzieli z Posejdonem, oraz trzecią poświęconą Atenie Zwycięskiej – Nike. Obok stoi ateński skarbiec, Pinakoteka.
- 4. Olimp.** Terenowe właściwości RAV4 warto sprawdzić w okolicy masywu Olimp, na szczycie którego mieścił się pałac greckich bogów. Czy nadal tam stoi, można się przekonać, pokonując szlak turystyczny z miejscowości Lichotoro. Samochodem dojeżdża się do schroniska Stavros na wysokości 944 m n.p.m. bardzo krętą i stromą drogą, która sprawi wiele radości miłośnikom adrenaliny. Stavros znajduje się na terenie parku narodowego z unikalną roślinnością objętą ochroną przez UNESCO.
- 5. Półwysep Chalcydycki.** Półwysep leży na północnym wybrzeżu Morza Egejskiego, na południowy wschód od miasta Saloniki. To historyczna kraina Chalkidyka. Niezliczona ilość szutrowych dróg sprawi prawdziwą przyjemność posiadaczom RAV4.
- 6. Autonomiczna Republika Góry Athos.** Ten górzysty półwysep o statusie okręgu autonomicznego zamieszkują wyłącznie prawosławni mnisi. Niezwykłej urody, majestatyczne monastery najlepiej zobaczyć z pokładu statku opływającego półwysep z miejscowości Uranupoli. Dostęp do Republiki Mnichów drogą lądową jest w zasadzie niemożliwy, a wstęp dla kobiet wzbroniony. Warto!



RAV4 jest zawsze gotowa na przygodę. Przed wyjazdem warto skorzystać z bogatego katalogu akcesoriów, w tym turystycznych. Bagażnik na rowery lub lodówka turystyczna przydadzą się w podróży.

To u nas rodzinne

Dwóch braci na dwóch kontynentach i jedna, od pokoleń rodzinna, pasja: wyścigi samochodowe. Łukasz i Piotr Nytko zachęcają do spojrzenia w przyszłość tej dyscypliny. Na tegoroczne Monte Carlo pojechali... hybrydowym Yarisem.





W waszej rodzinie tradycje rajdowe mają swoją historię. Opowiedzcie nam o tym?

› Jesteśmy już trzecim pokoleniem, które pasjonuje się sportem samochodowym i bierze w nim czynny udział. Nasz dziadek Gerard Nytko startował w powojennych imprezach jako członek Automobilklubu Polskiego. Nasz ojciec, Andrzej Nytko, zaczynał się ścigać pod okiem dziadka w latach 50. Największe sukcesy odnosił w latach 60. i 70. na dostępnych wówczas samochodach. Trzykrotnie wywalczył tytuł Mistrza Polski, a warto pamiętać, że był kierowcą, mechanikiem i jedynym sponsorem.

W Kanadzie starty zaczęliśmy od Car Show. Samochody przez nas modyfikowane przyniosły nam ponad 50 pierwszych nagród. Udział w rajdach zaczęliśmy w Kanadzie pod koniec lat 90. Startowaliśmy przygotowanymi we własnym zakresie samochodami. Poznanie samochodu „od podszewki” to główny atut zawodnika – tego nauczył nas ojciec. W Kanadzie wyjeżdżaliśmy licencję rajdową i zainteresowaliśmy się autami hybrydowymi. Ich innowacyjna technologia zachęcała nas do startów hybrydami w rajdach.

Jeden brat w Kanadzie, drugi w Europie – jak działa Nytco Motorsport?

› Fizyczna odległość sprawia nam czasem dużo trudności, ale też daje większe możliwości. Dostęp do

branży samochodowej i starty na obu kontynentach to nasze wielkie atuty.

Skąd pomysł na hybrydowe ściganie?

› Hybrydy to dla nas nic nowego, Piotr zna je od początku. W Kanadzie pracuje w Toyota Canada, gdzie związany był już z pierwszymi prototypami Priusa. To były jeszcze prawostronne egzemplarze z Japonii. Pierwsze sportowe próby z hybrydą podjęliśmy w 2006 roku. Piotr przygotował wtedy hybrydowego Lexusa GS 450h na Rajd Targa Newfoundland. Team Lexus Canada startował tym autem w latach 2007–2008 i wygrywał w swojej klasie w obu rajdach. W 2011 roku Team Toyota Canada startował w Rallye Vert de Montréal, jedynym rajdzie FIA Alternative Energies Cup w Ameryce Północnej. Piotr był pilotem w zespole z kierowcą Vinh Pham. Rajd w Montrealu wygrali, a nagrodą był start w Rallye Monte-Carlo des Énergies Nouvelles w 2012 roku. Udział w tym rajdzie sprawił, że zdecydowaliśmy się na start w Monaco w 2013 roku, już jako Nytko Motorsport.

Jakie plany na przyszły sezon?

› W sezonie 2015 chcemy profesjonalnie startować we wszystkich rundach FIA Alternative Energy Cup. Naszym celem jest skuteczna rywalizacja w tym coraz bardziej konkurencyjnym i szybko rozwijającym się sporcie. Rozważamy zmianę naszego Yaris na inne, mocniejsze auto. Pod uwagę bierzemy Priusa Plug-in i inne modele Toyoty.

Hybrydowy Yaris z OS-u

Samochód Nytko Motorsport niewiele różni się od salonowego Yaris. Bracia Nytko kupili go u krakowskiego dealera marki. Białą, z efektownym szklanym dachem prezentuje się znakomicie. Doskonale sprawdza się zarówno na rajdowych trasach, jak i na dojazdach do nich. Zawodnicy swoim Yarisem dojeżdżają na rajdy „na kołach”, bez użycia lawety. Jako wyposażenie rajdowe dołożyli m.in. dodatkowe reflektory dalekosiężne do jazdy nocnej oraz komputery rajdowe dla pilota.



Sezon 2014

Ten sezon bracia Nytko rozpoczęli od udziału w słynnym Rajdzie Monte Carlo dla pojazdów z napędem alternatywnym. Łącząc siły z inną polską załogą, triumfowali w klasyfikacji zespołowej. Kolejnym startem był 9. Ecorally San Marino - Città del Vaticano, gdzie wygrali klasę Hybrid.

– Bardzo się cieszę z wyniku, jaki uzyskaliśmy. Nasz Yaris Hybrid świetnie się spisuje i bardzo jesteśmy zadowoleni, że możemy tak dobrze reprezentować Toyotę i system hybrydowy w sporcie samochodowym – skomentował to osiągnięcie Łukasz Nytko.

Jednak największy dotychczasowy sukces miał miejsce na mecie rajdu ECO Rally Slovenia, rozgrywanego na trasie Bled – Ljubljana. Polacy wyprzedzili 17 innych załóg na łączącej 250 kilometrów trasie. Załogi jechały na regularność po sześciu OS-ach. Średnie prędkości wahały się między 40 a ponad 60 km/h. Podobnie jak w Monte Carlo, sprawdzana była ilość zużytego paliwa.

Polacy w rajdach FIA Alternative Energies Cup

Rajd Monte Carlo
kategoria VII
samochody hybrydowe

indywidualnie

1. msc Artur Prusak (Prius)

10. msc Łukasz Nytko
Piotr Nytko (Yaris)

drużynowo

1. msc Team Simulang
(Grimaldi, Prusak, Nytko)

9. Ecorally San Marino – Città del Vaticano

klasa Hybrid

1. msc Łukasz Nytko
Artur Najder (Yaris)

klasyfikacja generalna

9. msc Łukasz Nytko
Artur Najder (Yaris)

10. msc Artur Prusak
Zbigniew Prusak (Prius)

ECO Rally Slovenia (poza FIA)

1. msc Łukasz Nytko
Artur Najder (Yaris)



FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUP

- organizowany przez FIA od 2007 roku,
- kierowcy z licencją międzynarodową,
- klasyfikacja ze względu na rodzaj napędu, m.in.: hybrydy, paliwa alternatywne (LPG, CNG, biopaliwa), a także słoneczny, elektryczny (produkowane seryjnie i prototypy) o charakterze użytkowym, eksperymentalnym lub sportowym,
- 11 imprez w sezonie 2014, w tym prestiżowe lokalizacje jak Monte Carlo,
- punktowana jest regularność jazdy (mierzone są średnie prędkości przejazdu OS-u i dojazdówek) i zużycie paliwa, odmierzone na całej trasie danej imprezy.

Hybrydy w praktyce

Toyota od wielu lat inwestuje w rozwój i badania naukowe. Niemal co miesiąc informuje o nowych wynalazkach i patentach. Kiedy 17 lat temu na rynek wjeżdżał pierwszy samochód z napędem hybrydowym – Prius, konkurencja potraktowała to jako fanaberię. Klienci jednak doskonale zrozumieli ideę hybryd i pokochali je.



W tym roku, podczas Pikniku Naukowego, Toyota zaprezentowała stoisko multimedialne poświęcone samochodom hybrydowym i pokazała, na czym polega „siła dwóch serc”.

.....



Znany dziennikarz motoryzacyjny, **Włodzimierz Zientarski**, rozmawiał z uczestnikami Pikniku o samochodach hybrydowych, odpowiadał na pytania i rozwiewał wątpliwości. Każdy gość mógł także obejrzeć na stoisku hybrydowego Aurisa i porozmawiać z ekspertem.

Toyota od ponad 17 lat produkuje seryjne samochody hybrydowe – to wiemy. Ponad 7 mln takich aut jeździ po drogach na całych świecie – to możemy wyczytać w internecie. Ale tylko na Pikniku Naukowym można było przekonać się na własnej skórze, jak działa hybryda i samemu wcielić się w silnik spalinowy i elektryczny na rowerowym tandemie.

Piknik Naukowy

Odbývający się co roku Piknik Naukowy to największe w Europie plenerowe wydarzenie upowszechniające naukę, znane i rozpoznawane daleko poza granicami Polski. Od 17 lat instytuty naukowe, wyższe uczelnie, koła studenckie i instytucje kultury z całej Polski, a także naukowe instytucje z innych krajów Europy, prezentują na Pikniku swoje najnowsze badania i starają się zarazić widzów swoją pasją do nauki.



„Siła dwóch serc” – stoisko Toyoty

O tym, że w hybrydzie silnik spalinowy i elektryczny współpracują ze sobą jak dwaj kolarze na tandemie, mogli się przekonać uczestnicy zabawy zorganizowanej przez Toyotę. Dwuosobowe zespoły wcielały się w napęd hybrydowy i napędzały rower według wskazówek na prezentacji multimedialnej. Okazało się, że najciężej pracował silnik elektryczny, zaś silnik spalinowy przez większość czasu odpoczywał.

