

# 60 LAT 4x4 TOYOTA

WYDANIE SPECJALNE 2011



TOYOTA

**Szukasz najbardziej niezawodnego auta?  
Wybór jest prosty:**

# TOYOTA



Niemiecki instytut TÜV w 2010 roku przebadał ponad 7,2 mln samochodów i ustalił, że Toyota ma najwięcej niezawodnych modeli w kategoriach wiekowych 2-3 lata, 4-5 i 6-7 lat.\*

RANKING AUT 2- I 3-LETNICH	
Miejsce	Marka/model
1.	<b>Toyota Prius</b>
	<b>Toyota Auris</b>
2.	Porsche 911
	Mazda 2
5.	Smart Fortwo
6.	VW Golf Plus
7.	Ford Fusion
	Suzuki SX4
9.	<b>Toyota RAV4</b>
	<b>Toyota Corolla Verso</b>

RANKING AUT 4- I 5-LETNICH	
Miejsce	Marka/model
1.	<b>Toyota Corolla Verso</b>
	Porsche Boxster/Cayman
3.	Porsche 911
4.	<b>Toyota Avensis</b>
	Porsche Cayenne
6.	Mazda 2
7.	VW Golf Plus
8.	Ford Fusion
9.	Subaru Forester

RANKING AUT 6- I 7-LETNICH	
Miejsce	Marka/model
1.	Porsche 911
2.	Porsche Boxster
3.	Honda Jazz
	Subaru Forester
5.	<b>Toyota Avensis</b>
6.	<b>Toyota RAV4</b>
7.	Mazda MX-5
8.	<b>Toyota Corolla</b>
9.	Mazda 2

[www.toyota.pl](http://www.toyota.pl)

\*Źródło: „Auto Świat” nr 1 2011 s. 14-15. Liczba przebadanych samochodów dotyczy wszystkich kategorii wiekowych.

Toyota Auris – w zależności od wersji silnika zużycie paliwa w cyklu mieszanym wynosi od 4,7 do 6,5 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> od 124 do 152 g/km. Szczegółowe informacje dotyczące odzysku i recyklingu samochodów na [www.toyota.pl](http://www.toyota.pl). Wszelkie informacje podane w niniejszej reklamie, w tym ceny i fotografie, nie stanowią oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego. W wypadku sprzedaży konsumenckiej w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2002 r. o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej oraz o zmianie Kodeksu cywilnego (dalej: Ustawa) zawarte w tej reklamie informacje nie stanowią zapewnienia w rozumieniu art. 4 ust. 3 Ustawy oraz opisu towaru w rozumieniu art. 4 ust. 2 Ustawy. Szczegóły u Autoryzowanych Dilerów Toyoty.

**Today  
Tomorrow  
Toyota**





## Co w numerze?

3	Edytorial <b>Tetsuya Takenaka</b>
4	Prehistoria <b>Od AK-10 do Toyoty BJ</b>



6	Przygoda 4x4 <b>Islandia</b>
12	W naszej ofercie 4x4 <b>Legendy 4x4 Toyoty dziś</b>
18	Terenowa technika <b>Rodzaje napędów 4x4</b>
24	Historia 4x4 <b>Historia Toyoty Land Cruiser</b>



42	Złoty 4x4 <b>Buschtaxi Treffen</b>
46	Przygoda 4x4 <b>Republika Południowej Afryki</b>
52	Wywiad Takeshi Namba <b>LC jest moim światem</b>



54	Zbliżenia <b>FJ Cruiser legenda USA</b>
56	Z szyldem Toyoty <b>Motorsport</b>



**TETSUYA TAKENAKA**  
PREZYDENT  
TOYOTA MOTOR POLAND

# 60 lat minęło...

W 1951 roku tłumy mieszkańców Tokyo zapelnily plac przed dworcem kolejowym. Toyota prezentowała swój najnowszy samochód – model BJ przeznaczony do jazdy w terenie. Miał prostą i niezawodną konstrukcję z dołączanym napędem przednich kół. Jego głównym celem miało być dowożenie ludzi i towarów w trudnodostępny teren. Nikt wtedy nie dawał wiary w komercyjny sukces tej konstrukcji... Przez ostatnich 60 lat sytuacja uległa radykalnej zmianie.

W latach 70. zadebiutował legendarny pick-up Hilux a w 1994 roku pierwszy na świecie SUV, protoplasta tej klasy aut – RAV4.

Dzisiaj terenowe Toyoty to cała gama zaawansowanych technologicznie, komfortowych aut o najwyższej jakości wykonania, które są arystokracją marki i obiektami pożądania kierowców. Cechami łączącymi protoplastów z obecnym pokoleniem 4x4 pozostają: legendarna niezawodność oraz wsparta technologią dzielność terenowa. Dlatego tak często sięgają po te modele znawcy off-road a klasa T2 (samochody produkcyjne) Rajdu Dakar od lat jest wręcz zdominowana przez sportowe wersje Land Cruiserów.

Zapraszam do lektury specjalnego wydania Toyota News poświęconego naszym modelom 4x4. Historia, niuanse techniczne, oferta modelowa, wyprawy, Land Cruisery oczami polskich użytkowników – postaraliśmy się bardzo wszechstronnie zaprezentować dziedzictwo i obecny status naszych aut – ikon segmentu 4x4.

Życzę udanej lektury

竹中徹也

# Narodziny legendy

TEKST I MIEZDJE CIAŁ TOYOTA

*Jest rok 1941. Toyota otrzymuje zamówienie od Armii Cesarstwa Japońskiego na budowę samochodu z napędem na cztery koła do przewozu ludzi i ładunków oraz do wykorzystania do zwiadu i jako pojazd dowodzenia. W 1942 roku zostaje pokazany pojazd AK10 o nośności pół tony. Armia aprobuje ten projekt. Co prawda samochód nigdy nie będzie masowo produkowany, ale zostaje protoplastą całego rodu Land Cruiserów stanowiącego podstawę światowego sukcesu Toyoty.*

*W roku 1951 powstaje Toyota BJ, trzy lata później przemianowana na Land Cruisera. To pierwszy lekki samochód terenowy, który dojeżdża do szóstej stacji kolejki na górze Fuji.*

*Obserwatorzy są pod wielkim wrażeniem nowego auta, a japońska policja zamawia pierwsze egzemplarze jako wozy patrolowe. Nadchodzi epoka 4x4 Toyoty.*







**Ewolucja zamieniła ten model z prostej terenówki lat 50-tych w komfortowego Cruisera 4x4 XXI wieku.**

Niezmiennie pozostały jedynie podstawowe cechy serii:

**najwyższa jakość, trwałość i niezawodność.**

Więcej na [www.fanklubtoyota.pl/60lat4x4](http://www.fanklubtoyota.pl/60lat4x4)



Toyota BJ



**MODEL AK-10 DANE TECHNICZNE**

Długość	3390 mm
Szerokość	1570 mm
Wysokość	1800 (1370) mm
Rozstaw osi	2300 mm
Rozstaw kół, przód/tył	1300 mm /1300 mm
Minimalny promień skrętu	6,0 m
Masa własna	1100 kg
Ładowność	500 kg
Liczba miejsc	2
Maksymalna masa całkowita	1800 kg
Silnik benzynowy, czteresurowy, OHV	
Liczba cylindrów	4
Średnica i skok tłoka	84,14x101,6 mm
Pojemność skokowa	2258 cm <sup>3</sup>
Stopień sprężania	6,0
Moc maksymalna	43 KM przy 2800 obr./min
Moment maksymalny	167 Nm przy 1400 obr./min
Prędkość maksymalna	80 km/h
Pojemność zbiornika paliwa	50 l

# Wulkaniczna przygoda



Toyoty Hilux w wersji Arctic Trucks. W środku egzemplarz Top Gear z kierownicą po prawej stronie.



# Hilux na Islandii

*Islandia to prawdziwy raj dla off-roaderów. Na tej wyspie jest wszystko to, co lubimy. Tysiące kilometrów bezdroży, wulkaniczny krajobraz, lodowce, rzeki. Wyjazd zimą jest jeszcze ciekawszy niż latem.*

**M**ożna bowiem bez żadnych ograniczeń poruszać się niemal wszędzie. Z zachowaniem zdrowego rozsądku i poszanowaniem przyrody.

## Śladami Top Gear

Zimowy off-road w wydaniu islandzkim to przede wszystkim wielkie koła. Mimo iż lokalni kierowcy eksperymentowali z nimi już w latach 70. ubiegłego

stulecia, dopiero wyprawa brytyjskiego magazynu Top Gear pokazała światu nowe możliwości samochodu terenowego. Niezawodne Toyoty Hilux, przygotowane na ten wyjazd przez firmę Arcitc Trucks, dotarły na Magnetyczny Biegun Północny. Rozpoczęła się era „czerwonych pick-upów” w eksploracji niedostępnych do tej pory terenów arktycznych na obu półkulach.

Kiedy spojrzymy na mapę Islandii, zobaczymy jedną główną drogę, która prowadzi wokół wyspy. Jest to asfaltowa „jedynka”. Od niej odchodzi sieć bocznych dróg. Większość z nich po kilku, kilkudziesięciu kilometrach zamienia się w szutrowo-wulkaniczne ścieżki. Na części z nich widnieją znaki „tylko dla 4x4”, →





Podstawowe działanie przed wjazdem w śnieżny teren: zmniejszenie ciśnienia w oponach.



Przekraczanie rzek w ten sposób to naturalne zachowanie w środkowej części Islandii.



**ZORZA POLARNA (AURORA BOREALIS)**

Będąc zimą na Islandii, można obserwować to niesamowite zjawisko świetlne. Jak powstają owe przepiękne zorze? W skrócie – to efekt oddziaływania naładowanych cząstek o wysokiej energii, głównie protonów i elektronów, wyrzucanych przez Słońce w postaci tzw. wiatru słonecznego. Docierając do Ziemi, w pobliżu biegunów wpadają one w jej pole magnetyczne jak w lejek i przyspieszone w nim, pobudzają do świecenia atomy atmosferycznego tlenu i azotu. Zorze polarne występują przeważnie w strefie podbiegunowej, na wysokości od 70 do 300 km. Mogą przybierać różne kształty i kolory. Tlen daje światło zielone lub brązowoczerwone, azot niebieskie lub czerwone.



**ARCTIC TRUCKS**

Firma od 20 lat specjalizuje się w przygotowywaniu pojazdów, głównie Land Cruiserów i Hiluksów, do poruszania się w trudnym, arktycznym terenie. W sezonie 2010/2011 ekipa Arctic Trucks brała udział w trzech ekspedycjach na Antarktydzie. Toyoty Hilux przewiozły ludzi i sprzęt na Biegun Południowy i z powrotem szybciej, i taniej niż tradycyjne pojazdy gąsienicowe.







Geologia „na dłoni” – granica dwóch płyt tektonicznych.



Zimą pokrywa śnieżna dochodzi do 3-4 metrów. Latem można poruszać się wyłącznie po wyznaczonych szlakach.



Piękno natury – wodospad Bulfoss.

a przekraczanie rzek w poprzek bez mostów na trasie jest czymś naturalnym. Jednak największą frajdę sprawia jazda w śniegu.

### Arktyczna wycieczka

W marcu wybraliśmy się z wizytą do Arctic Trucks, by wspólnie zobaczyć najciekawsze atrakcje w promieniu 200 km od stolicy wyspy, Reykjavíku. Wyposażeni w trzy Toyoty Hilux i jednego Land Cruisera mogliśmy rozpocząć naszą zimową przygodę. Głównym celem był dojazd w pobliże wulkanu Eyjafjallajökull. Dokładnie rok temu potężna erupcja wstrząsnęła tym zakątkiem Islandii, a jej skutki całą Europą. Na ponad tydzień ruch lotniczy nad Starym Kontynentem zamarł całkowicie.

Dziś nie ma już prawie

śladu po tych wydarzeniach. Główna droga została odbudowana, przyroda dokończyła swojego dzieła. Dzięki naszym Hiluxom i przewodnikom możemy podjechać pod samą ścianę lodowca, który spływa ze zboczy wulkanu. Początkowo jedziemy normalną drogą, która po kilku kilometrach zamienia się w szuter, by po chwili stać się jedynie słabo wyraźnym śladem na wulkanicznej płaszczyźnie. Dzięki pozwoleniu na wjazd mijamy tabliczkę informującą o zagrożeniu erupcją i o niebezpieczeństwach z tym związanych.

To już nie jest trasa dla zwykłych aut. Ba, to nawet nie jest trasa dla zwykłych SUV-ów. 38-calowe koła ze zmniejszonym do 1 atmosfery ciśnieniem leniwie wgrzają się w mieszankę śniegu i wulkanicznego pyłu. Jazda odbywa się powoli, na reduktorze. Ważny jest wybór trasy.

Musimy omijać większe i płaskie połacie śniegu. Pod nimi może być kilkumetrowa jama.

Wjazd w nią grozi na pewno uszkodzeniem auta. My jedziemy „po czarnym”. Jest twardo, jest bezpiecznie. Dojazd pod ścianę lodowca jest niesamowity, ale dopiero wizyta na pobliskiej plaży daje pełen obraz wulkanu i lodowca. Z perspektywy kilku kilometrów widać potęgę i ogrom tych wulkanicznych gór. Przy okazji kolejna ciekawostka – wrak amerykańskiego samolotu Dakota, który rozbił się w latach 50. ubiegłego stulecia. Do dziś leży nad brzegiem oceanu i jest atrakcją turystyczną. Kawalek historii na końcu świata. Podczas trzech dni jazdy odwiedziliśmy jeszcze kilka wartych obejrzenia miejsc, związanych z geologią Islandii. Warto wiedzieć, że prawie 100% energii na wyspie pochodzi ze źródeł naturalnych. Wizyta w jednej z elektrowni geotermalnych pozwala nam zrozumieć ideę. Gorąca para pochodząca z wnętrza ziemi napędza turbiny, które produkują prąd. Woda z pobliskiego jeziora schładza turbiny odbierając ciepło, po czym jest transportowana prawie stukilometrowym rurociągiem do stolicy, mając temperaturę 85 st.C. →





Ostatnia stacja paliw na naszym szlaku. Tankowanie obowiązkowe. Islandia słynie z hodowli koni, silnych i wytrzymałych.



### TOYOTA HILUX ARCTIC TRUCKS

Firma oferuje kilka stopni modyfikacji w zależności od wielkości kół. Pierwszy poziom to opony w rozmiarze 35". Tu przeróbki konstrukcyjne są jedynie kosmetyczne. Samochody zostają na fabrycznym zawieszeniu, podcinane są błotniki, montowane specjalne felgi, blokady mostów, zmieniane są także przełożenia. Kolejne poziomy to 38" i 44". Tu wymagana jest większa ingerencja, głównie w zawieszeniach pojazdów. Ważnym elementem wyposażenia są kompresory do pompowania kół. W trudnych warunkach śnieżnych kierowcy poruszają się na oponach z ciśnieniem obniżonym nawet do 0,3 atmosfery. System ogrzewania Webasto gwarantuje skuteczny rozruch silników w ekstremalnych warunkach arktycznych.

Wokół dużego wzgórza zbudowano dwie takie elektrownie, a trzecia jest w planach. Kolejne miejsce to lekcja geologii na żywo. Dwie płyty tektoniczne, europejska i północnoamerykańska, rozchodzą się i tworzą niesamowity krajobraz. Granica między nimi przechodzi przez środek wyspy. Z każdym rokiem oddalają się od siebie o 2 cm. To widać gołym okiem. O dużej aktywności sejsmicznej świadczą także liczne gejzery i gorące źródła, które można spotkać w wielu miejscach. My odwiedzamy jedno

z nich. Z dokładnością szwajcarskiego zegarka gejzer co 10 minut wypuszcza z siebie gorącą parę, ku uciechu zgromadzonych turystów. Nieopodal znajduje się też niesamowity wodospad Gulfoss, czyli piękno przyrody w całej okazałości. Jak przekonują nasi przewodnicy na Islandię warto wybrać się przez cały rok. Każda pora jest tutaj specyficzna, a na turystów czeka szereg atrakcji, dobra kuchnia i wspaniała atmosfera, jaką tworzą wyspa i jej mieszkańcy. Jeszcze tu wrócimy. ■





Wizyta w elektrowni geotermalnej.

Wodospad wypływający z lodowca Eyjafjallajökull.

Wrak amerykańskiej Dakoty na plaży.



Więcej na [www.fanklubtoyota.pl/60lat4x4](http://www.fanklubtoyota.pl/60lat4x4)



# Legendy 4x4 Toyoty dziś

*Toyota jak żadna inna firma motoryzacyjna na świecie może pochwalić się dziś najbardziej wszechstronną ofertą samochodów 4x4. Różne rozmiary nadwozi, różne rozwiązania napędu 4x4, różne przeznaczenia, ale łączy je jedno: każdy model 4x4 Toyoty to dziś legenda.*

**N**apęd na cztery koła znajdziemy nawet w najmniejszym segmencie pojazdów, który reprezentuje miejski model Urban Cruiser. W połączeniu z silnikiem Diesla 1.4 D-4D o mocy 90 KM, napęd 4x4 w Urban Cruiserze pozwoli dotrzeć w miejsca niedostępne dla zwykłych osobówek. Zimowe przeprawy przez nieutwardzone drogi, choćby na działkę oddaloną od miasta, są jego żywiołem. O ile jednak Urban Cruiser to model stosunkowo młody, to RAV4 ma już długą historię. To przecież pierwszy samochód typu SUV na świecie, który debiutował na światowych rynkach już 14 lat temu. Toyota RAV4 stworzyła segment podwyższonych pojazdów rekreacyjnych z napędem na cztery koła. Później śladem tego modelu poszli inni producenci, ale nadal wzorcem SUV-a jest RAV4. Dziś w salonach gości już trzecia generacja, w której znajdziemy niemal wszystko: szeroką ofertę silników i skrzyń biegów, najbogatsze wyposażenie w swojej klasie, elegancki wygląd

i przede wszystkim inteligentny napęd na cztery koła. Dzięki niemu można sobie pozwolić na odrobinę przygody poza asfaltem, a jednocześnie podróżować z najwyższym bezpieczeństwem, szczególnie w warunkach zimowych. Prawdziwych emocji z jazdy na 100% w terenie dostarczą trzy największe modele 4x4 Toyoty: Land Cruiser 150, Land Cruiser V8 oraz Hilux. Land Cruiser to marka sama dla siebie, ikona pojazdu terenowego doceniana w ponad 170 krajach świata, gdzie znalazł do tej pory klientów. Dzisiaj Land Cruiser 150 jest nadal prawdziwą terenówką z konstrukcją ramową i stałym napędem na cztery koła, ale jednocześnie otrzymał prawdziwie luksusowe wyposażenie. Podróż Land Cruiserem po polskich drogach i bezdrożach to wrażenie jedyne w swoim rodzaju – nie ma chyba samochodu, który dostarczałby takiego komfortu i poczucia wolności wyboru ścieżki. Jeśli dodać do tego przestronną kabinę, mieszczącą siedmiu pasażerów, liczne dodatki uprzyjemniające podróż i systemy ułatwiające jazdę w trudnym terenie

– mamy wzorzec samochodu wszechstronnego. Flagowy Land Cruiser V8 imponuje rozmiarami, potężnym silnikiem, luksusowym wyposażeniem, możliwościami w terenie i łatwością, z jaką pociągnie za sobą najcięższą przyczepę z jachtem czy końmi. Ten samochód wzbudza na drodze tylko jedno uczucie – respekt. To prawdziwy król polskich dróg... i bezdroży. Uzupełnieniem oferty 4x4 Toyoty jest Hilux, legenda niezawodności i trwałości, wręcz synonim niezniszczalności w motoryzacji. Dzięki swojej prostej konstrukcji napędu 4x4, Hilux może bezawaryjnie pracować w ekstremalnych warunkach. Jako pick-up ma olbrzymie możliwości przewozowe i doskonale sprawdzi się w dowolnej ciężkiej pracy. Najlepszy samochód do zadań specjalnych. Oferta 4x4 Toyoty w Polsce dziś to pięć modeli, różne zastosowania, różne rodzaje napędów na cztery koła i jedna cecha wspólna: najlepsze możliwości terenowe i niezawodność, którą od 60 lat doceniają klienci na całym świecie. ■



## LC 150:

- Nadwozie 3-15- drzwiowe
- Dwa silniki: Diesel 3.0 D-4D (190KM) oraz benzynowy 4.0 V6 (280 KM)
- Konstrukcja na ramie i stały napęd na cztery koła
- Wszystkie dodatkowe systemy terenowe (KDSS, Crawl Control, Multi Terrain Select, 4 kamery wokół samochodu, A TRC, DAC, HAC, blokady mechanizmów różnicowych)
- Luksusowe wyposażenie (skórzana tapicerka, hydraulicznie regulowane zawieszenie, zestaw DVD dla pasażerów z przodu i z tyłu, aktywny tempomat, skrajne reflektory ksenonowe.)
- Na 60-lecie oferta specjalna: skórzane fotele trzeciego rzędu składane elektrycznie, 3-strefowa klimatyzacja z regulacją w drugim rzędzie siedzeń i kurtyny powietrzne dla 3-go rzędu w promocyjnej cenie

Więcej na [www.toyota.pl](http://www.toyota.pl)





**RAV4:**

- Silnik benzynowy 2.0 Valvematic (158 KM) oraz silniki Diesla 2.2 D-4D (150 KM i 177 KM)
- 3 skrzynie biegów: manualna 6-stopniowa (2.0 i 2.2), automatyczna bezstopniowa CVT (2.0), automatyczna 6-stopniowa (2.2)
- Automatyczny, inteligentny napęd na 4 koła
- Przestronne i wszechstronne wnętrze – bagażnik o pojemności 586 litrów
- Wyposażenie Premium: tapicerka ze skóry i Alcantary, dwustrefowa klimatyzacja, podgrzewane fotele przednie, elektryczna regulacja fotela kierowcy, Bluetooth
- Na 60-lecie specjalna oferta Premium i obniżone ceny wersji benzynowych



Więcej na [www.toyota.pl](http://www.toyota.pl)







#### **URBAN CRUISER:**

- Silnik benzynowy 1.33 (99 KM) i Diesla 1.4 D-4D (90 KM)
- Automatyczny, inteligentny napęd na 4 koła
- VSC w standardzie – system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy
- 7 poduszek powietrznych w standardzie
- System Stop & Start dla silnika benzynowego 1.33
- Klimatyzacja automatyczna, system głośnomówiący Bluetooth

Więcej na [www.toyota.pl](http://www.toyota.pl)







**HILUX:**

- Trzy rodzaje nadwozia: pojedyncza kabina, półtorej kabiny, podwójna kabina
- Dwa silniki Diesla: 2.5 D-4D (120KM i 144KM) i 3.0 D-4D (171 KM)
- Dwie skrzynie biegów: manualna 5-stopniowa i automatyczna 5-stopniowa
- VSC – system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy, tempomat, skórzana tapicerka, przyciemniane szyby tylne
- Na 60-lecie specjalna oferta: stacja multimedialna z nawigacją gratis w wersji z silnikiem 3.0 D-4D

Więcej na [www.toyota.pl](http://www.toyota.pl)



### LAND CRUISER V8:

→ Potężny silnik Diesla 4.5 D-4D V8 (286 KM i aż 650 Nm momentu obrotowego) z automatyczną, 6-stopniową skrzynią biegów

→ 7 miejsc w trzech rzędach siedzeń

→ Dodatkowe systemy terenowe: KDSS, A-TRC, blokada centralnego mechanizmu różnicowego, Crawl Control, aktywne zawieszenie

→ Najwyższy poziom luksusu: system regulacji wysokości obu osi, system ochrony przedzderzeniowej Pre-Crash, 20-calowe koła aluminiowe, 4-strefowa klimatyzacja, elektryczny szyberdach

Więcej na [www.toyota.pl](http://www.toyota.pl)





TEKST WB, MH ZDJĘCIA TOYOTA

# Rodzaje napędów 4x4

*Toyota rozpoczęła pracę nad produkcją samochodów terenowych już w czasie II Wojny Światowej. Jednak pierwsze prototypy pojazdu z napędem 4x4 opuściły fabrykę dopiero w styczniu 1951 roku. Miały prosty system 4x4 ze stałym napędem tylnych kół i dodatkowo dołączanym za pomocą dźwigni na przednią oś.*





Więcej na [www.fanklubtoyota.pl/60lat4x4](http://www.fanklubtoyota.pl/60lat4x4)





## Stały 4x4



**od 1990**

### STAŁY NAPĘD NA CZTERY KOŁA (FULL-TIME 4x4)

➤ najbardziej wydajny i najbardziej bezpieczny system napędu off-road – wszystkie koła są napędzane przez cały czas jazdy

➤ nie do zatrzymania w terenie, idealny na śliskiej i dziurawej jezdni, pomocny podczas holowania przyczep i jachtów

➤ zarezerwowany obecnie dla najdzielniejszych terenówek – Land Cruiserów (150 i V8)

➤ połączony z ramą podwozia zapewnia sztywność konstrukcji, stabilność, niezawodność, niezniszczalność

➤ układ wspomaga międzyosiowy mechanizm różnicowy koordynujący pracę kół przedniej i tylnej osi

➤ wspomagany przez reduktor, blokady mechanizmów różnicowych oraz systemy elektroniczne wspierające kierowcę w terenie

**T**oyota od 60 lat specjalizuje się w różnego rodzaju wersjach napędu 4x4. W efekcie dopracowała aż 3 systemy o różnym poziomie skomplikowania, obsługi i dzielności w terenie. Niezmienną wartością pozostaje ich niezawodność i precyzja wykonania.

Dziś użytkując auta terenowe typu SUV nie myślimy o częstym zjeżdżaniu z asfaltu traktując znaczek „4x4” jako gwarancję bezpieczeństwa na śliskiej lub wyboistej drodze. Jednak,

gdy pojawią się ekstremalne warunki pogodowe (śnieżyca na krętej, górskiej drodze) lub asfalt zmieni się w leśny wąwóz, to właśnie pełny napęd 4x4 pozwoli nam pojechać dalej i uniknąć dramatu.

Dlatego dobór wersji systemu 4x4 do konkretnego modelu wynika z analizy charakteru auta i warunków w jakich najczęściej będzie eksploatowane.

Oto krótka ściągą z rodzajów napędu wszystkich kół w Toyocie.





## Dołączany 4x4



od 1951

### NAPĘD 4x4 DOŁĄCZANY MANUALNIE (PART-TIME 4x4)

- sami wybieramy, kiedy korzystamy z napędu tylko tylnej osi a kiedy uruchamiamy 4x4
- przełączenia dokonujemy za pomocą dodatkowej dźwigni w konsoli środkowej kokpitu
- ten system jest maksymalnie prosty (brak międzyosiowego mechanizmu różnicowego), a to gwarantuje wzorcową niezawodność i odporność na ekstremalne warunki drogowe i pogodowe
- by zachować maksymalną dzielność w terenie system dysponuje reduktorem i rozdziałem napędu między osiami 50/50
- idealny dla codziennej eksploatacji w trudnych warunkach, ale kierowca sam musi decydować o wersji napędu, z której w danym momencie będzie korzystać



## Automatyczny 4x4



od 2006

### NAPĘD 4x4 DOŁĄCZANY AUTOMATYCZNIE

- elektronika płynnie i nieodczuwalnie wybiera wersję napędu (przednia oś lub obie)
- świetny do aut klasy SUV rzadko zjeżdżających z dróg asfaltowych
- podczas jazdy po suchej i utwardzonej nawierzchni używa napędu przednich kół oszczędzając mechanizmy i paliwo auta
- spadek przyczepności (śliski asfalt, off-road) uruchamia system 4x4 dbając o nasze bezpieczeństwo
- wspomagany terenowymi systemami HAC i DAC (wyjaśnienie na następnych stronach)



## Systemy mechaniczne (reduktor, blokady mechanizmów różnicowych) są standardem wyposażenia terenowych Toyot



**D**

ziś samochody tereno-  
we czy SUV-y korzystają  
z całej armii mechanicz-  
nych i elektronicznych  
systemów uzupełniają-  
cych pracę napędu.

Bez nich jazda w terenie i na śliskiej  
jezdni nie byłaby tak prosta i bezpiec-  
zna. Skrzynia redukcyjna zamienia nam  
terenówkę w mocarny ciągnik,  
blokady mechanizmów różnicowych  
pozwalają wyjechać nam nawet  
z największego bagna a elektroniczne  
systemy HAC, DAC czy Crawl Control  
powodują, iż nawet kierowca bez  
doświadczenia w jeździe terenowej  
błyśnie przed kolegami płynnym  
przejazdem odcinka off-road. Poznaj-  
my bliżej bohaterów drugiego planu.

### SYSTEMY MECHANICZNE

#### ➤ Skrzynia redukcyjna (reduktor)

- ten element wykorzystujemy wyłącznie podczas jazdy terenowej
- po jej włączeniu (dźwignia lub przełącznik) auto pojedzie wolniej na każdym z biegów, ale będzie dysponować potężną siłą ciągu
- nieodzowne rozwiązanie podczas jazdy w trudnym terenie, gdzie nie liczy się prędkość ale siła przekazywana na koła

#### ➤ Blokady mechanizmów różnico- wych (tylna oraz centralna)

- używamy ich w ekstremalnych sytuacjach terenowych, gdy włączenie reduktora już nie wystarczy
- centralna – blokuje rozkład napędu między przednią i tylną osią w stałym stosunku
- tylna – działa na koła tylnej osi

### A-TRC – ELEKTRONICZNA

#### ALTERNATYWA DLA BLOKAD MECHANICZNYCH

#### ➤ Aktywna Kontrola Trakcji (Active Traction Control)

- rozpoznaje, które koła straciły przyczepność i przenosi z nich napęd na pozostałe
- wystarczy kontakt jednego koła z podłożem – samochód pojedzie dalej
- daje doskonałe możliwości w terenie
- działa zbliżenie do LSD (mechanizm różnicowy ze zwiększonym tarciem wewnętrznym)

### KDSS – SYSTEM ZMIENNEJ

#### SZTYWNOŚCI STABILIZATORÓW

- hydraulicznie zmienia pracę stabilizatorów zawieszenia
- zmniejsza przechyły nadwozia podczas szybkiej jazdy po asfalcie
- zwiększa przyczepność w terenie poprawia tzw. wykrzyż – patrz strona internetowa

[www.fanclubtoyota.pl/60lat4x4](http://www.fanclubtoyota.pl/60lat4x4)



## SYSTEMY MULTI TERRAIN: ABS, SELECT, MONITOR

➤ Te systemy wspomagają kierowcę i napęd w trudnym terenie:

- ABS – rozpoznaje nieutwardzony teren pod kołami i zmienia charakterystykę pracy. Efekt to krótsza droga hamowania.
- Select – wybieramy w menu charakterystykę pracy napędu 4x4 najbardziej odpowiednią dla danego podłoża (m.in. szutr, skały i kamienie, piasek)
- Monitor – system 4 kamer pokazuje kierowcy na monitorze obraz wokół pojazdu z 6 perspektyw.

## CRAWL CONTROL

- zwalnia kierowcę z obowiązku kontroli pedałów hamulca i gazu podczas jazdy w ekstremalnych warunkach terenowych
- samodzielnie hamuje i przyspiesza poszczególne koła zapewniając autu maksimum przyczepności
- kierowca musi jedynie sterować kierownicą
- mamy możliwość zadania kilku prędkości jazdy (od 05 km/h do 5,5 km/h)

## HAC i DAC – WSPOMAGAJĄ

### PODCZAS JAZDY POD GÓRĘ

#### I ZJAZDÓW

➤ DAC – Downhill Assist Control – uproszczona wersja

#### Crawl Control

- kierowca nie dotyka pedałów gazu i hamulca
- system zapewnia zjazd ze stałą, bezpieczną prędkością

➤ HAC – Hill Assist Control

- system wspomaga ruszanie pod górę nie pozwalając autu stoczyć się



## Systemy HAC

i DAC umieszczono

także w **RAV4**

czyniąc z niego **sprawną lekką terenówkę**

# Napędy 4x4 w hybrydach



## SYSTEM 4x4 W HYBRYDACH

- nowatorska technika pozwala na brak jakichkolwiek połączeń między kołami przedniej i tylnej osi
- koła przedniej osi napędzane są przez hybrydowy zespół napędowy, tylnej – przez elektryczny
- wyrafinowany system elektroniczny sam decyduje o rozdziale pracy między tymi silnikami
- takie rozwiązania znajdziemy w SUV-ach Toyoty sprzedawanych poza Europą – modelach Harrier Hybrid oraz Highlander Hybrid.



## ELEKTRYCZNY RAV4 EV TESLA. DEBIUT W 2012 ROKU.

- Tu także będziemy mieć do czynienia ze sterownym elektronicznie systemem 4x4 (stałe napędzane koła przednie, tylne dołączane przez elektronikę przy spadku przyczepności). W tym aucie silnik spalinowy zniknie definitywnie.

**1941** Japońska armia poszukuje projektanta i wykonawcy samochodu terenowego. Wybór pada na prężnie rozwijającą się firmę Toyota.

**1941** Szybko powstaje ćwierćtonowy prototyp AK. Aprobata Armii Cesarstwa Japońskiego pozwala kontynuować prace rozwojowe.



**Samochód nie ma szans na produkcję seryjną, ale zostaje protoplastą rodu.**

**1942** Półtonowy model AK-10 wyjeżdża z fabryki Toyoty. Napęd stały tylnej osi, przedni dołączany dźwignią, brak blokady dyferencjału i reduktora.



**Duży silnik 3,4 l gwarantował zapas mocy, obszerne wnętrze i komfortowe zawieszenie podnosiły komfort. Japończycy przyjęli BJ entuzjastycznie, rozpoczęto eksport.**

**1951** Na podstawie doświadczeń z AK-10 powstaje 100 sztuk nowego modelu BJ. Podwozie oparte jest na 1-tonowej ciężarówce SB (produkowanej od 1947 roku). Pod maską rządowy silnik benzynowy 3,4 litra – 6 cylindrów (85 KM). Napęd nadal bez reduktora z dołączaną przednią osią. Zleceniodawcą jest... armia USA.

**1953** Pierwsze zamówienie dla modelu BJ od japońskiej policji. Funkcjonariusze poddawali każdą sztukę zamówionego modelu jeździe próbnej jeszcze w fabryce. Usterki usuwał na miejscu 20-osobowy zespół Toyoty. Takie podejście firmy świadczyło o nacisku na jakość produkcji.

**1954** Dyrektor techniczny Hanji Umehara wymyśla nazwę „Land Cruiser”



**Seria J2 rozpoczyna eksport modelu. Najpierw do Australii, potem do Stanów.**

**1955** Premiera pierwszych modeli serii J2. Konstrukcyjnie bardzo zbliżony do BJ. Skrzynia biegów otrzymuje synchronizację 3. i 4. przełożenia. Auto dostaje także bardziej komfortowe zawieszenie i obszerniejszą kabinę. Silnik benzynowy ma już 105 KM.

# Historia Toyoty

*Land Cruiser ma już 60 lat. To niekwestionowana ikona na każdym kontynencie. Kiedyś – prosty pojazd z najnowszą generacją stałego napędu 4x4, naszpikowana i w terenie. Wybierana przez właścicieli firm, statecznych Klasycy gatunku mawiają: nie jest sztuką wstać o świcie i pojechać. Sztuką jest z tych wydm wrócić na śniadanie.*



**STATION WAGON** – terenowa limuzyna obecnie ze stałym napędem 4x4, synonim przestrzeni i luksusu, często nazywana terenowym kombi. Dla rodziny, codziennego użytkowania ale także do wypraw w trudnym terenie.

**1942**  
**AK-10**

**1951**  
**Heavy**

**LIGHT DUTY** – terenówki z mocnymi ale mniejszymi silnikami, najnowszej generacji napęd 4x4, obecnie także bogato wyposażone z naciskiem na komfort i systemy wspomagające kierowcę (off-road, bezpieczeństwo). Do codziennego użytku z naciskiem na rekreację.





# Land Cruiser

HEKSIM ZDJĘCIA TOYOTA

terenowego stylu, niezawodności i luksusu praktycznie z dołączanym napędem 4x4, dziś komfortowa terenówka systemami ułatwiającymi kierowcy poruszanie się po asfalcie ojców rodzin i off-roadowych łowców przygód. terenówką na wydmy oglądać wschód słońca. Land Cruiser daje nam taką gwarancję...

## 1966

### Station Wagon

### Duty



**HEAVY DUTY** – prawdziwa terenówka do pracy wywodząca się w prostej linii od modelu BJ. Duże wolnossące silniki i proste rozwiązania w zawieszaniu i napędzie wytrzymałe podczas pracy w każdych warunkach. Szczególnie popularne w Afryce.

### Light Duty

## 1985



**1960** Debiut serii J4 o przepięknym nadwoziu. Pojawia się reduktor terenowy. Silnik benzynowy ma 130 KM mocy. To ten model LC stał się kultowym. Zawieszenie oparte na resorach piórowych i sztywnych mostach gwarantowało dzielność w terenie. Styl urzeka do dziś. Utrzymanie koncepcji prostego i niezawodnego auta terenowego gwarantuje popularność i popyt aż do 1984 roku. Ta linia Land Cruiserów „do pracy” otrzymuje nazwę „Heavy Duty”.



**J5** zrywa z wizerunkiem topornej terenówki do pracy. Może mknąć z prędkością 130 km/h po autostradzie i pokonywać terenowe przeszkody. Jest komfortowy i przestronny.

**1966** Początek ery modeli „Station Wagon”. Na bazie doświadczeń serii J4 powstaje J5. Ma wydłużony do 2700 mm rozstaw osi, nadwozie typu kombi, komfortowe zawieszenie i wzmocnioną ramę podwozia. Doskonale nadaje się do rodzinnej turystyki 4x4 oraz codziennej komfortowej jazdy. Silnik benzynowy 4,2 l rozwija 140 KM mocy. Amerykanie zakochują się w serii J5.

**1974** Debiut LC z 3-litrowym silnikiem Diesla (nadal seria J4, ale z literami BJ). W tym samym roku wersja benzynowa (FJ40) przechodzi modernizację – silnik powiększa pojemność do 4,2 litra i moc do 140 KM.

**1976** Silna konkurencja na rynku USA wymusza rozpoczęcie prac nad następcą J5 w linii „Station Wagon”. Ma być jeszcze bardziej komfortowy i jeszcze bardziej w stylu kombi. Inżynierem Hiroshiemu Ohsawa oraz Lichiemu Shingu postawiono warunek – nowy LC ma być nadal w pełni terenowy.



Przestronny i komfortowy jak nigdy dotąd. Land Cruiser J6 otrzymuje przydomek „terenowy autobus”.

**1980** Debiut serii J6 w linii „Station Wagon”. Zgodnie z obietnicami samochód jest większy, przestronniejszy, bardziej komfortowy i... w 100% terenowy! Znakiem charakterystycznym staje się bogate wyposażenie. Pod maską dwa silniki: znany z poprzednika benzynowy 4,2 oraz diesel 3,4 litra.



**1982** Face-lifting modelu J6. Pod maską debiutuje nowy sześciocylindrowy diesel 4.0. Auto otrzymuje wersję z podwyższonym dachem, 5-biegową skrzynię, elektrycznie sterowane szyberdach, elektrycznie regulowane lusterka. Robi się bardzo luksusowo.

**1984** Debiut skrzyni automatycznej w dieslu. Nowa „szóstka” benzynowa ma mniejszą pojemność (4.0 l) i większą moc – 155 KM. To gwarantuje lepsze osiągi przy mniejszym zużyciu paliwa. Auto ciągle ma dołączany przedni napęd w systemie 4x4.



**J7 Heavy Duty** zyskał nowoczesny styl, który do dziś zapewnia mu popyt i produkcję dla potrzeb państw afrykańskich.

**1984** Tymczasem w linii „Heavy Duty” karierę kończy J4. Jego miejsce zajmuje model J7. Kontynuuje założenia linii – prosta i odporna konstrukcja, niezniszczalne resory piórowe i sztywne mosty obu osi, dołączany przedni napęd. Pod maską duży silnik benzynowy (4.0 l) oraz potężny diesel.



**J7 Light Duty** – ładząco podobny do cięższego brata, zapoczątkował linię rekreacyjnych terenówek Toyoty. Zyskał przydomek „siedemdziesiątka”.

**1985** Z serii J7 wylania się lżejsza, bardziej komfortowa odmiana z bardziej ekonomicznymi silnikami. Pierwotnie okrzyknięta „lekkim LC” daje początek trzeciej linii modelowej – „Light Duty”. Zawieszenie na resorach piórowych zastąpiono sprężynami. Silnik benzynowy ma „tylko” 4 cylindry, 2,4 litra pojemności i moc 85 KM.



**Luksusowy 5-metrowy J8** podkreślał terenowe korzenie stałym napędem 4x4 i sztywnymi mostami obu osi.

**1988** Nowy model w linii „Station Wagon”. J8 to zupełnie nowy wymiar komfortu jazdy, wyposażenia i dzielności w terenie. Auto otrzymuje stały napęd na wszystkie koła (4WD). To pierwszy model z całej rodziny LC z permanentnym 4x4. Nowy komfort jazdy zapewniają sprężyny śrubowe zawieszenia na obu osiach. Podróżujący korzystają ze strefowej klimatyzacji, pełnej elektryki szyb i lusterek, w opcji dostępna skórzana tapicerka.



**X J y z**

silnik

typ samochodu

seria

wersja nadwozia

#### KOD LAND CRUISERA

➔ Patrząc w salonie na ofertę Land Cruiserów widzimy dwa modele. W skrócie – mały i duży. Ten mniejszy ma obecnie nazwę LC 150, ten większy – LC V8. Poprzednio były to odpowiednio – LC 120 i LC 100. Użytkownicy starszych modeli posługują się dodatkowo nazwami „bejotka, eljotka, stopiątko”. Skąd to się bierze i o co tu chodzi? Już wyjaśniamy.

➔ Każdy Land Cruiser ma swoją nazwę kodową, w której zawarta jest seria, rodzaj silnika i rozstaw osi. Do tego dochodzi jeszcze określenie wersji wyposażenia.

➔ Dla przykładu: KDJ150 oznacza Land Cruisera serii J15, w wersji pięciodrzwiowej z silnikiem 3,0 litra D-4D, a HZJ79 – Land Cruisera serii 7, w wersji pick-up, z silnikiem Diesla o pojemności 4,2 litra.



## LAND CRUISER TO...

➔ jedyna terenowy model Toyoty jeżdżący od 60 lat po drogach i bezdrożach 172 krajów świata

➔ sprawdzający się na wszystkich kontynentach i we wszystkich strefach klimatycznych - od biegunów po pustynie

➔ w wielu regionach jedyny pewny, trwały, niezawodny i niezniszczalny środek transportu lądowego

➔ od lat nie do pobicia w klasie T2 (auta fabryczne) Rajdu Dakar

➔ obecnie ikona stylu i niezawodności w Toyocie, wzorzec dla konkurentów

# Land Cruiser wiecznie żywy

W czasie 60 lat historii wyprodukowano ponad 6 milionów Land Cruiserów. Wiele z nich jeździ do dziś. Nawet te najstarsze modele mają wciąż swoich fanów, którzy użytkują je na wszystkie możliwe sposoby. Dla jednych jest to samochód do jazdy codziennej, inni wyjeżdżają na dalekie wyprawy, a jeszcze inni biorą udział w rajdach. Każdy Land Cruiser i każdy właściciel to odrębna historia. Na kolejnych stronach prezentujemy kilka wybranych samochodów i ich użytkowników, dla których Land Cruiser to pasja, hobby i styl życia. ➔



**1990** Zmiany stylistyczne „siedemdziesiątki”. Oba silniki z wałkiem rozrządu w głowicy. Auto otrzymuje również 5-drzwiowe nadwozie w stylu kombi okrzyknięte przydomkiem „Prado”. Poprawiono także zawieszenie stawiając na większy komfort i precyzję prowadzenia. To był kolejny ułkon w stronę rekreacji.



**1994** Debiut pierwszego na świecie SUVa, Toyoty RAV4, która przez kolejne dziesięciolecia i generacje stanie się światowym bestsellerem w swojej klasie.

**1996** Zmiana w linii „Light Duty”. Debiut J9 (zastąpił „siedemdziesiątkę”). To także pierwszy model w tej linii ze stałym napędem 4x4. Nowością dla całej rodziny LC było



**Prado 90 otrzymuje nowoczesny styl, wysoki komfort jazdy a z czasem bardzo nowoczesne silniki.**

niezależne przednie zawieszenie (poprawa prowadzenia i komfortu jazdy). Do dyspozycji mamy dwa nadwozia (3-drzwiowe krótkie oraz 5-drzwiowe długie) – także z poszerzeniami. Pod maską silniki: rzędowy benzynowy 2,7 l (150 KM), V6 24V (185 KM) oraz TD (140 KM).

**1998** Kolejne pokolenie w „Station Wagon”. J10 zastępuje „osiemdziesiątkę”. To kolejny przełom – tylne zawieszenie hydrauliczne na regulowaną wysokość oraz



**„Setka” w Europie i Stanach staje się topowym, luksusowym modelem 4x4 Toyoty. Jednak nadal jest to pełnowartościowa terenówka.**

charakterystykę pracy. Pod maską nowy silnik benzynowy V8 (4,7 l) o mocy 235 KM. Nowy diesel (4,2 l) ma teraz 205 KM mocy. Dla rynków arabskich i afrykańskich stworzono ściśle terenową odmianę J105 ze sztywną osią przednią, bez pneumatyki zawieszenia i załedwie z podstawowym wyposażeniem.



**1999** Zmiany stylizacji J9, elektroniczne zegary kokpitu „Optitron”, nowy diesel D-4D z wtryskiem bezpośrednim (161 KM)



**„Stodwudziestka” to już komfortowa terenówka z trzema rzędami siedzeń. Świetna w podróży autostradą i niezawodna w terenie.**

**2002** „120tka” zastępuje „90tkę” w linii „Light Duty”.

Szywniejsza rama nośna, dwa wahacze w przednim i cztery w tylnym zawieszeniu to niższy poziom wibracji, mniej hałasu i pewniejsze prowadzenie (nadal przednia oś jest niezależna). W efekcie podróżujemy nią niczym sedanem. W opcji bardzo bogate wyposażenie (poziom „setki”) oraz pneumatyka tylnej osi (z regulacją sztywności i prześwitu). Do wyboru dwa nadwozia: krótkie z trzema drzwiami oraz długie, pięćdrzwiowe. Pod maską benzyna V6 (4,0 l) o mocy 250 KM i sprawdzony D-4D (161 KM rosnące do 171 KM).

**2008** Debiut obecnego modelu w linii „Station Wagon” – J20 znanego także jako V8 (z powodu typu silników). Synonim luksusu (topowe wyposażenie, hydraulika zawieszenia, elektroniczne systemy wspomagające kierowcę w terenie i na asfalcie). Nadal jednak auto pozostaje w stu procentach terenowym ze stałym napędem 4x4, reduktorem i blokadą dyferencjału. Benzynowy V8 (4,7 l) ma moc 288 KM. Diesel V8 to 286 KM mocy.



**2009** Debiut obecnego reprezentanta linii „Light Duty”

– J15. Zastępuje Prado 120 i podnosi poprzeczkę z zakresu komfortu i wyposażenia. Trzeci rząd siedzeń chowany teraz w podłodze naciskając przycisk na słupku karoserii. Większość systemów znanych w większym, topowym V8 trafia teraz do 150tki. To czyni ją komfortowym i łatwym do opanowania autem w każdych warunkach drogowych. Silnik benzynowy V6 ma teraz 280 KM mocy. Diesel zwiększa moc do 191 KM.



”

**Moja przygoda z tą czterdziestką trwała dwa lata. Znam w niej każdą śrubkę. Przeszła wiele modyfikacji, a dziś sprawia radość kierowcy podczas zawodów. J4 to piękne auto, z którym można zrobić właściwie wszystko – od muzealnego egzemplarza po wyprawówkę.**

J4

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty





# Arkadiusz Hasny

W 1960 roku zaprezentowano model FJ 40, który po latach rozpoczął modę na „czterdziestkę”. Dziś wielu fanów odbudowuje zniszczone egzemplarze, czasami z zegarmistrzowską precyzją. Arek wyszukał i odrestaurował ten egzemplarz od podstaw. Początkowo miał to być samochód do dalekiej podróży. Później pomysł ewoluował, by na końcu stać się rajdówką, biorącą udział w terenowych maratonach. Arek jest głównym mechanikiem zespołu rajdowego.



## LAND CRUISER J4 1960–1984

Samochody serii J4, zwane popularnie „czterdziestkami”, produkowano przez prawie 25 lat. Na przestrzeni lat powstało wiele wersji nadwoziowych i silnikowych. Wśród nich trzy rozstawy osi: krótka wersja trzydrzwiowa, średnia trzydrzwiowa, długa trzydrzwiowa, pięćdrzwiowa oraz pick-up. Bogata jest również gama silników, zarówno benzynowych, jak i Diesla. Samochody mają prostą konstrukcję ramową, dwa sztywne mosty oraz resory piórowe. W wyposażeniu pojawiła się także klimatyzacja.

## HISTORIA POJAZDU

Ten egzemplarz, BJ 42 z 1982 roku, trafił do Polski ze Szwajcarii. Początkowo miał być odrestaurowany i przygotowany do podróży do Japonii. Plany się zmieniły i dziś służy jako samochód rajdowy. Zachowano oryginalny silnik Diesla o pojemności 3,4 l, pięciobiegową skrzynię biegów oraz zawieszenie na resorach piórowych. W ramach modyfikacji zamontowano plastikową przednią maskę wraz błotnikami, ramkę szyby i przednie drzwi. Te elementy zostały wykonane przez francuską firmę specjalizującą się w produkcji tego typu karoserii. Do celów rajdowych służy klatka bezpieczeństwa, kubełkowe fotele i czteropunktowe pasy.





# Tadeusz Sieruta

W 1966 roku w historii Land Cruisera otworzył się nowy rozdział pod nazwą Station Wagon. Na bazie doświadczeń powstała seria J5, zastąpiona w 1980 roku J6. Idea była prosta – duże, komfortowe kombi z zachowaniem wszystkich właściwości terenowych. Tadeusz wyszukał swój egzemplarz w Belgii i postanowił zrobić z niego samochód do dalekich wypraw.



## LAND CRUISER J6 1980–1990

Land Cruisery serii J6 to kolejny krok w stronę komfortu jazdy i osiągnięć. Mimo iż wstępnie rozważano montaż niezależnego zawieszenia, zdecydowano się na pozostawienie resorów piórowych, dwóch sztywnych mostów i dołączanego napędu. Wnętrze kabiny było przestronne i bardzo wygodne. Zastosowano także wspomaganie kierownicy. Dominowały duże silniki benzynowe i Diesla.



## HISTORIA POJAZDU

Model HJ 61 został rozebrany na części pierwsze. Zabezpieczono ramę, odnowiono karoserię, a następnie wszystko zostało złożone, przy wykorzystaniu oryginalnych części oraz akcesoriów tuningowych, m.in. zawieszenie OME, blokady ARB. Wiele rzeczy Tadeusz wykonał sam we własnym zakładzie produkcyjnym. Pod maską jest oryginalny silnik diesla z turbiną o pojemności 4,0 litrów i pięciobiegowa skrzynia biegów. Dziś jest to bardzo wygodny samochód do dalekich wyjazdów, którym można bezpiecznie i komfortowo podróżować.





# J6 "J"

**Moja miłość do tego auta zaczęła się podczas wyjazdu do Afryki. Tam zobaczyłem je po raz pierwszy w takim terenie. Urzekł mnie jego klasyczny wygląd. Postanowiłem, że takim Land Cruiserem chcę jeździć na wyprawie.**

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty





”

**Moja jazda Land Cruiserem to poszukiwanie straconego czasu. Przez wiele lat praca absorbowiała mnie stuprocentowo. Dziś, dzięki terenówce, nadrabiam to i jeśli tylko mogę, to wyjeżdżam w teren ze swoimi dziećmi.**

J7

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty





# Konrad Gnatowski

Po prawie 25 latach produkcji serii J4, w 1984 roku Toyota zaprezentowała następcę, czyli serię J7. Były to samochody przeznaczone do ciężkiej pracy. Dalej zbudowane na resorach piórowych, wykorzystywały duże silniki. Do dziś są produkowane głównie dla rynków afrykańskich. Jednak już rok później pojawiła się lżejsza odmiana „siedemdziesiątki”, która rozpoczęła nową linię zwaną Light Duty. Były to samochody do codziennej rekreacyjnej jazdy, na bardziej komfortowym zawieszaniu na sprężynach i z mniejszymi silnikami. Konrad odkupił swojego Land Cruisera J7 Light Duty od innego użytkownika z Polski, po czym dokonał gruntownego remontu.



## HISTORIA POJAZDU

Land Cruiser LJ 70 z 1986 roku był już przygotowany do jazdy w terenie przez poprzedniego właściciela. Jednak Konrad postanowił zająć się nim na nowo. Rama została oczyszczona, zrobiono remont silnika i zawieszenia. Dodano nowe akcesoria – snorkel, blokadę tylnego mostu, zderzaki, wyciągarkę. Dziś jest doskonałym pojazdem do lekkich rajdów przeprawowych i krótszych wypraw.



## LC J7 HEAVY DUTY 1984 – DO DZIŚ

Kontynuator tradycji J4. Proste i niezawodne auto, wykorzystywane do najcięższych zadań. Zbudowane na ramie, z dwoma sztywnymi mostami i resorami piórowymi (później zastąpione sprężynami z przodu). Duże silniki, głównie Diesla. Samochody produkowane do dziś, niedostępne w oficjalnej sieci dealerskiej Toyoty w Europie.



## LC J7 LIGHT DUTY 1985–1996

Lżejsza wersja J7, która zapoczątkowała linię Light Duty (J9, J12, J15). Samochody zbudowane na ramie, ale dla zwiększenia komfortu w zawieszaniu umieszczono sprężyny. Stosowano głównie mniejsze silniki Diesla o pojemności od 2,4 do 3,0 litra. W 1990 roku w wyniku faceliftingu auto otrzymało nowy przód, który mocniej wyróżniał je od wersji Heavy Duty.



# Michał Horodeński

Po serii J6 nastąpiła prawdziwa rewolucja w rodzinie Land Cruiserów Station Wagon. Seria J8 stała się nową jakością na rynku terenówek. Resory piórowe zastąpiono sprężynami i po raz pierwszy zastosowano stały napęd na cztery koła, pozostały dwa sztywne mosty. Nadwozie było ogromne i maksymalnie wyposażone. Pod maską montowano potężne silniki benzynowe i Diesla. Na drogach i bezdrożach zaczął królować właśnie ten model. Michał długo szukał swojego egzemplarza i w końcu trafił na wersję z Bliskiego Wschodu.



## HISTORIA POJAZDU

Land Cruiser FZJ 80 z 1995 roku pochodzi z Bliskiego Wschodu. Ma stały napęd na cztery koła, ale manualną skrzynię biegów. Specyfikacja z Arabii Saudyjskiej oferuje m.in. dwustrefową klimatyzację, podwójny zbiornik paliwa, chłodzony pojemnik na napoje, otwierane na boki tylne drzwi, oryginalną wyciągarke i trzy oryginalne blokady. W ramach tuningu wymieniono zawieszenie, koła, dodano snorkel, bagażnik dachowy i system audio z nawigacją z aktualnej oferty Toyoty.



## LAND CRUISER J8 1990-1998

Seria J8 była kwintesencją filozofii Station Wagon. Duże terenowe kombi, które dostarczało znakomitych osiągnięć na drodze, maksymalnego komfortu podróżowania i niezawodności w terenie. Na niektórych rynkach występowały uboższe wersje, również z dołączanym napędem.



# J8

**Land Cruiser serii J8  
to prawdziwy Station Wagon.  
Doskonale służy  
do jazdy codziennej, dalekich  
wypraw i weekendowych wypadów  
w teren.**

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty







# J9

”

**Toyota forever – od lat jeżdżę Toyotami, choć były to do tej pory głównie samochody osobowe. Dla mnie liczy się wysoka jakość i niezawodność, czyli po prostu Land Cruiser.**

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty



# Marek Muchowski

Land Cruiser J9 był dużym krokiem w ewolucji. Po dość prostej konstrukcji poprzednika, „dziewięćdziesiątka” oferowała nowoczesne rozwiązania, zarówno w technice, jak i bezpieczeństwie. Zrezygnowano z wersji ze zdejmowanym dachem i od tej pory każdy kolejny samochód z linii Light Duty występuje tylko jako trzy- i pięciodrzwiówka. Marek wybrał wersję trzydrzwiową. Ma mu służyć do aktywnej turystyki 4x4 i lekkiego off-roadu.



## HISTORIA POJAZDU

Land Cruiser 90 z roku 1997 został zakupiony w polskim salonie. Jest to wersja z 3,0-litrowym Dieslem o mocy 125 KM oraz oryginalną blokadą tylnego mostu. Marek odkupił ten samochód w styczniu 2011 roku i dokonał kilku podstawowych zmian, m.in. zawieszenie i koła. Jego poprzednim Land Cruiserem był BJ 40, któremu poświęcił 1,5 roku na odbudowę. Jak sam mówi, J9 to skok o dwie epoki. Wygodny na co dzień i dzielny w terenie. Z sentymentem wspomina swoją „czterdziestkę”.



## LAND CRUISER J9 1996 – 2002

Kolejny krok w linii Light Duty. Zastosowano stały napęd 4x4, niezależne zawieszenie z przodu oraz komfortowe wyposażenie. Land Cruiser, zarówno w wersji trzy- i pięciodrzwiowej, stał się autem nie tylko w teren, ale także wygodnym pojazdem do codziennej jazdy. Wysoka pozycja za kierownicą i systemy bezpieczeństwa przypadły do gustu również paniom, które coraz częściej zaczynały doceniać te samochody.



# Janusz Ellert

Seria J10 to kolejny krok w stronę komfortu, przy zachowaniu terenowych właściwości. Sztywny most z przodu zastąpiono niezależnym zawieszeniem. To poprawiało jazdę po drogach. Dodano również pneumatyczny system, który pozwalał na zmianę ustawień amortyzatorów z jazdy sportowej na komfortową. Wnętrze oferowało bardzo bogate wyposażenie m.in. skórzaną tapicerkę, automatyczną klimatyzację, zestawy audio z nawigacją. Janusz zdecydował się użyć tego modelu na wyprawówkę, przygotowaną pod jego wymagania.



## HISTORIA POJAZDU

Budowa wyprawówki do długich podróży wymaga doświadczenia i czasu. Janusz bardzo starannie przygotował swój samochód. Land Cruiser HDJ 100 otrzymał nowe zawieszenie, koła, przedni zderzak z wyciągarką, bagażnik dachowy, snorkel oraz całą listę niezbędnych akcesoriów wyprawowych. Sprawdzał się podczas wyjazdów m.in. do Maroka, krajów bałkańskich i ostatnio do Libii.



## LAND CRUISER 10 1998-2008

Seria J10 nie wprowadziła większych rewolucji, a raczej kontynuowała rozwiązania poprzedników. Z nowych rzeczy należy wspomnieć o zmianie przedniego zawieszenia na niezależne. Samochód sprzedawany był głównie z potężnymi silnikami, m.in. benzynowym V8 o pojemności 4,7 litra oraz turbodieslem o pojemności 4,2 litra. Były również wersje przeznaczone na rynki Afryki i Bliskiego Wschodu, które nadal miały sztywny most z przodu i wolnossący silnik Diesla o pojemności 4,2 litra. Oznaczano je jako J105.





# J10

**Land Cruiser serii Station Wagon to idealny samochód na dalsze i bliższe wyjazdy do lekkiego terenu. Zawieszenie Station Wagon zapewnia komfort i pewność w każdych warunkach, mimo że masa przygotowanego i załadowanego na wyprawę auta zbliża się do 3,5 tony.**

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty





”

**Biały lakier w stylu afrykańskim daje temu autu wyjątkowość. Usztywnione zawieszenie (regulowane amortyzatory) prowadzi LC jak po sznurku niezależnie od nawierzchni. 3-litrowy Diesel mimo ponad 260 tys. km przebiegu jest cichy, niezawodny i wystarczająco mocny. Ten samochód ma u mnie honorowe miejsce w garażu...**

# J12

Station Wagon

Heavy Duty

Light Duty





# Robert Mularczyk

Seria J12 była dużym krokiem naprzód względem poprzednika. Zdecydowanie wzrósł komfort jazdy i osiągi, głównie za sprawą nowego silnika benzynowego V6 o pojemności 4,0 litra. Dominowały wersje z automatyczną skrzynią biegów i bardzo bogatym wyposażeniem. Skórzana tapicerka, automatyczna klimatyzacja dwustrefowa, pneumatyczny system AVS, systemy wspomagające VSC, HAC, DAC były w standardzie. Wersja Roberta różni się jednak od głównego nurtu i została przygotowana do lekkiej turystyki off-road.



## LAND CRUISER J12 2002-2009

Dynamika, komfort i luksus – te hasła doskonale określają gamę serii J12. Mocne silniki, elektroniczne systemy wspomagające, pneumatyczne zawieszenie tylne, bogate wyposażenie stanowiły podstawę sukcesu sprzedaży „sto dwudziestek”. Do wyboru były dwie wersje: trzydrzwiowa i pięćdrzwiowa.





TEKST I ZDJĘCIA MICHAŁ HORODEŃSKI

# Buschtaxi Treffen



Fani przyjeżdżają prawie wszystkimi modelami Land Cruiserów: (od lewej) J5, J6, J7, J8, J10, J12.





*Jest takie miejsce w Europie, do którego co roku zjeżdżają się fani i użytkownicy Land Cruiserów. Szykują swoje auta, jakby jechali na kilkumiesięczną wyprawę. Rozbijają obozowiska i w miłej atmosferze spędzają wrześniowy weekend. Dla niektórych wydłużony nawet do tygodnia. Dlaczego?  
To Buschtaxi Treffen – największy europejski zlot terenowych toyotek.*





**S**

tary tor motocrossowy góruje na małym, niecosennym miasteczkiem w środkowych Niemczech. Mieszkańcy Buseck Beuern przyzwyczaili się do widoku setek (tak, w roku 2010 było ponad 700 samochodów) Land Cruiserów i tysięcy ludzi, którzy przyjeżdżają, by spotkać się z przyjaciółmi z całej Europy. Oficjalnie zlot rozpoczyna się w piątek rano, ale wiele osób przyjeżdża w czwartek lub

nawet kilka dni przed imprezą, by zająć swoje ulubione miejsce. Z roku na rok odwiedzających jest coraz więcej i przestrzeń pod obozowiska staje się problemem dla organizatorów. Poza tym dobra miejscówka jest kluczowa przy gorszej pogodzie lub silnych opadach, co kilkakrotnie się wydarzyło. Miękkie podłoże i silna ulewa kończy się wszechobecnym błotem.

Zlot ma charakter statyczny. Uczestnicy

tworzą swoje obozowiska, wykorzystując sprzęt biwakowy prawie, jak na wyprawie. Organizatorzy zapewniają dostęp do sanitariatów oraz miejsce do cateringu. Za kilka euro można zjeść tradycyjnego „wursta” i popić piwem. W ciągu dnia odbywają się liczne prezentacje typu „workshop”, można zwiedzać sektor handlowy, gdzie wystawiają się firmy off-roadowe lub pojeździć autem po torze. Wieczorami można obejrzeć



1



2



3

Na zlocie można spotkać różne ciekawostki: japoński wóz strażacki (1), kamper zbudowany na HJ45 (2), trudny do opisu „potworek” z nadwoziem J6 (3).





filmy oraz slajdy i wysłuchać ciekawych opowieści z wypraw po całym świecie. Czas płynie leniwie, nikomu się nie spieszy, chyba że do atrakcyjnych ofert handlowych. W tym roku zlot będzie miał charakter specjalny. Po pierwsze ze względu na obchody 60-lecia napędów 4x4. Po

drugie – z okazji 10. rocznicy internetowej platformy [www.buschtaxi.net](http://www.buschtaxi.net), którą założył i prowadzi komandor zlotu Alex Wohlfarth. Na pewno można się spodziewać wielu atrakcji i tysięcy fanów Toyot z napędem 4x4 z całej Europy. My też tam będziemy. ■



W 2007 roku na zlocie pojawiła się pierwsza ekipa z Polski.

## Polskie zloty Land Cruiserów

### CAMP COYOT

Pierwszym polskim zlotem wzorowanym na Buschtaxi Treffen był Camp Coyot. Nad brzegiem rzeki Bug w gminie Sadowne odbyły się dwa spotkania, w 2008 i 2009 roku. Korzystając z gościnności wójty, pana Zdzisława Tracza, uczestnicy spędzili dwa przyjemne sierpniowe weekendy. Do dyspozycji mieli turystyczne trasy widokowe, zajęcia na piaskarni oraz wieczorne prezentacje slajdów z wypraw.



### TLC CAMP

W 2010 roku Toyota Land Cruiser Owners' Club zorganizował duży zlot na terenie Autodromu 4x4 w okolicach Poznania. TLC Camp przyciągnął ponad 100 załóg z Polski i Europy, które przez kilka dni uczestniczyły w różnego rodzaju atrakcjach. Była jazda w terenie, konkursy i zabawy, biwakowanie, przeróżne prezentacje. Uczestnicy mieli do dyspozycji ponad 8 ha terenu. W tym roku polski TLC Camp odbędzie się w dniach 9-12 czerwca. Informacje i zapisy na stronie [www.tlc-camp.pl](http://www.tlc-camp.pl). Polecamy.



fol. TLCOC



Więcej na [www.buschtaxi.de](http://www.buschtaxi.de)



# Aż na koniec świata...

TEKST I FOTOGRAFIE MIKOŁAJ URBAŃSKI



**Afryka jest magiczna.  
Od północy po sam południowy  
kraniec zaskakuje na każdym kroku  
różnorodnością krajobrazu,  
bogactwem kultury mieszkańców,  
egzotyką świata zwierząt.  
Jeden element jest stały – bogata  
gama samochodów terenowych  
Toyoty, wykorzystywanych  
w ich naturalnym środowisku.  
Sprawdziliśmy to w Republice  
Południowej Afryki, gdzie swoją  
siedzibę ma Toyota South Africa,  
zdecydowany lider motoryzacji  
na całym kontynencie.**







Lot z Europy do Kapsztadu trwa prawie dwanaście godzin. Początkowo lecimy nad Morzem Śródziemnym, później nad Saharą, przekraczamy równik i lądujemy ... w mieście, które wygląda jakby żywcem wyjęte ze Starego Kontynentu. Nowoczesne budynki, szerokie ulice, wspaniały widok na ocean i strumień białych samochodów. No może nie wszystkie są białe, ale jest to kolor dominujący. U nas to moda. Tam, w tym gorącym klimacie, to konieczność. Tak jak napęd 4x4, gdy już opuścimy gościnny Kapsztad.

Odległości pomiędzy dużymi miastami są ogromne i nie wszędzie są autostrady. Za oknami naszych Land Cruiserów dominują inne Land Cruisery i Hiluksy, ale w afrykańskich wersjach wykonania.

**Tropical version – heavy-duty** Land Cruiser 79 (pick-up) to podstawowe narzędzie pracy na tych terenach od początku jego produkcji, czyli od połowy lat 80. ubiegłego stulecia. Dziś zaskakuje swoim klasycznym wyglądem, prostą konstrukcją i specyficznym wyposażeniem. Potężny silnik Diesla nie spełnia najwyższych norm

Euro, ale spełnia oczekiwania lokalnych nabywców. Jest niezawodny, ma dobre osiągi i znakomicie zachowuje się podczas jazdy po bezdrożach. Na próżno szukać w nim wykończenia z Alcantary i zestawu dla audiofilów. Wystarcza dołączany napęd 4x4, reduktor, blokady mechanizmów różnicowych (przód i tył), resory piórowe z tyłu i ogromna ładowność. Nie jest demonem prędkości, ale jazda nim sprawia nam ogromną frajdę, mimo iż są to tylko jazdy testowe. Podobne odczucia mamy gdy zasiadamy za kierownicą Land Cruisera 76, czyli wersji osobowej. Pakę zamieniono na





Od lewej: LC 150 VX, LC 76, LC V8, LC 150 TX, HILUX, LC 79.



pięciordzwiowe kombi ... i to koniec modyfikacji. Określenie „heavy-duty” tłumaczy wszystko.

### **Komfort ponad wszystko**

Inaczej sprawa wygląda w dwóch kolejnych modelach, znanych doskonale z rynku europejskiego. Land Cruiser V8 to prawdziwy krążownik. Na trzypasmowej autostradzie wprost dominował, ustępując jedynie wielkim ciężarówkom. Mimo upałów końca afrykańskiego lata, jazda tym kolosem dawała mnóstwo radości. Nie przeszkadzała nawet kierownica po prawej stronie. Wystarczyło włączyć „drive” →



na automatycznej skrzyni biegów i sunać przed siebie. Skórzane fotele, dwustrefowa klimatyzacja i zestaw audio dopełniały wrażeń podróżowania. Trzeba było tylko uważać na rondach i wyzbyć się nawyku skręcania w prawo. Zawsze w lewo. Land Cruiser 150 występuje w RPA właściwie w dwóch wersjach wyposażenia. Topowy model oznaczany VX jest zbliżony do polskiej wersji Prestige. Posiada wszystko, czego oczekują klienci. Sprawdzone stały napęd 4x4 z reduktorem, nowoczesne systemy m.in. KDSS, Crawl Control, Multiterrain ABS i wreszcie bardzo bogate wyposażenie. Na przeciwnym biegunie jest prostsza i tańsza wersja TX. Ostatnim samochodem, który testowaliśmy był Hilux. Oczywiście w specyficznej wersji z napędem wyłącznie na tył. Takie rozwiązanie znamy w Europie, ale to z RPA różni się benzynowym silnikiem o pojemności 2,7 litra, podwyższonym zawieszeniem znanym z wersji 4x4 oraz blokadą tylnego mechanizmu różnicowego. Początkowo konfiguracja auta wzbudzała duże zdziwienie. Po wyjaśnieniach okazało się, że jest to bardzo popularny model dla lokalnych farmerów, którzy przemieszczają się po bezdrożach, ale nie potrzebują napędu 4x4. Wystarczy im duży prześwit (stąd podwyższone zawieszenie), a w sytuacji krytycznej wspomagają się tylną blokadą. Proste, tanie i niezawodne rozwiązanie. Oczywiście wersje z napędem 4x4 sprzedają się jak przysłowiowe „świeże bułeczki”.

### Raj dla globtroterów

Republika Południowej Afryki to prawdziwy raj dla branży turystycznej. Wspaniały klimat, zapierające dech w piersiach krajobrazy i atmosfera krańca świata przyciągają turystów ze wszystkich stron. Widać to w samym Kapsztadzie, zwłaszcza w dzielnicy portowej Waterfront, oraz w każdym atrakcyjnym zakątku. Warto wybrać się tutaj na dłużej i poza rejonem Kapsztadu zwiedzić tzw. interior. Tam jest prawdziwa Afryka. ■



Białe pick-upy w drodze do salonów sprzedaży.



Dzikię strusie na Przylądku Dobrej Nadziei.

### WARTO ODWIEDZIĆ:

**Kapsztad** – niesamowite miasto, mieszanek Europejczyków i Afrykanów. Bardzo rozległe, z wieloma różniącymi się od siebie dzielnicami. Przyjemne centrum, wspaniałe plaże. Dzielnica Waterfront tętni życiem do późnych godzin nocnych.

**Góra Stołowa** (1067 m n.p.m.) – góruje nad miastem. Można wjechać koleją linową i podziwiać panoramę miasta. Niezapomniany zachód słońca z widokiem na ocean.

**Przylądek Dobrej Nadziei** – kraniec Afryki. Obok znajduje się Przylądek Kapsztadzki, z jednego na drugi można dojść urokliwą ścieżką nad stromymi klifami. Pomiędzy nimi rozciąga się plaża Diasa, portugalskiego żeglarsza, który w połowie XV wieku odkrył to miejsce.

**Stellenbosch** – kolonialne miasto, położone ok. 50 km od Kapsztadu. Założone pod koniec XVII wieku przez gubernatora Kolonii Przylądkowej, Simona van der Stella. Dziś jest znanym ośrodkiem produkcji wina.





Grupa polskich dziennikarzy z kadrą 4x4 Toyoty w RPA.



Legendarne modele LC 76 i LC 79 pick-up.



Na krańcu  
Afryki.



Górska jazda w okolicach Worcester.



Flagowe modele  
LC V8 i LC 150.



# LC jest moim światem

Wywiad z Takeshi Namba, autorem filmów o historii Land Cruisera



# W

czercwu ubiegłego roku dziennikarz, fotograf i filmowiec, Takeshi Namba, odwiedził Polskę zbierając materiały do nowego filmu w związku z 60. rocznicą Land

Cruisera. W ramach swego przedsięwzięcia Takeshi filmował fanów samochodów terenowych Toyoty na sześciu kontynentach. W Europie wybrał Polskę. Krótkiego wywiadu udzielił zaraz po dramatycznych wydarzeniach w Japonii, trzęsieniu ziemi i tsunami.

**Michał Horodeński: Takeshi, jaki jest Twój aktualny zawód i w jaki sposób wykorzystujesz w swojej pracy Land Cruisery?**

**Takeshi Namba:** Obecnie jestem fotografem – free-lancerem. Zostałem nim w 1986 roku, po 11 latach etatowej pracy w tokijskim dzienniku jako fotograf.

Od tego czasu fotografuję unikalne formy skalne i krajobrazy w Australii, odbyłem tam ponad 20 foto-wypraw. Zawsze używam Land Cruiserów do poruszania się w trudnym terenie australijskiego interioru.

**MH: Kiedy rozpoczęła się Twoja przygoda z Land Cruiserami? Ile samochodów do tej pory miałeś? Czy pamiętasz je wszystkie?**

**TN:** Pierwszego Land Cruisera, BJ 41, kupiłem w 1980 roku. Wysłałem go do Australii na moją pierwszą foto-wyprawę. Wraz z żoną podróżowałem po tym kontynencie przez 6 miesięcy. W 1989 roku kupiłem w Brisbane BJ42 z 1982 roku. Odbyłem w nim wyprawę po Kimberley, regionie zachodniej Australii. Rok później odwiedziłem nim również Tasmanię. W podróży towarzyszyła mi rodzina. W 1993 roku musiałem się z nim pożegnać ze względu na restrykcyjne





przepisy związane z emisją spalin w rejonie Tokio i kupiłem nowy model HZJ 81 Station Wagon. Po dziesięciu latach, po zastrzeżeniu wspomnianych restrykcji, już nie mogłem go zarejestrować w Tokio i sprzedałem go koledze, który mieszkał poza miastem, gdzie nie obowiązywały tak surowe normy. Z Australii sprowadziłem benzynowy model FZJ 80 GXL z roku 1993. W 2005 w Melbourne kupiłem model FJ 45 z roku 1984, głównie do poruszania się po australijskich bezdrożach. Od tego czasu zorganizowałem nim kilka wypraw po Australii. W końcu sprowadziłem go do Japonii, gdzie go odbudowuję i chcę zarejestrować. Aktualnie posiadam dwa Land Cruisery – FZJ 80 i FJ 45.

**MH: Ilu fanów Land Cruiserów jest w Japonii?**

**TN:** Jest bardzo wielu użytkowników Land Cruiserów. Ale myślę, że prawdziwych entuzjastów jest nie więcej niż 5 tysięcy.

**MH: Ostatnie pytanie – czym jest dla Ciebie Land Cruiser? \***

**TN:** Dzięki Land Cruiserom poznałem wielu przyjaciół na całym świecie. LC oznacza dla mnie doskonale narzędzie do pracy, wiernego przyjaciela podróży, jest całym światem dla mnie ... i moim całym życiem.

\* To pytanie Takeshi Namba zadawał wszystkim swoim rozmówcom, podczas pobytu w Polsce.





# FJ Cruiser

## legenda USA



Pod maską znajduje się benzynowy silnik V6 o pojemności 4.0 litra, mocy 260 KM. Jest to jednostka znana z aktualnego modelu Land Cruiser 150.

Wnętrze samochodu jest proste i funkcjonalne. Dostępne są wersje z automatyczną i manualną skrzynią biegów, w zależności od rodzaju napędu 4x4 Full Time, 4x4 Part Time, 4x2.

FJ Cruiser został zaprojektowany, by pokonywać najcięższy teren. Parametry samochodu, napęd 4x4 z reduktorem oraz dodatkowe systemy czynią z niego prawdziwego off-roadera.





Legendarny model Toyoty Land Cruiser FJ 40 do dziś ma wielu fanów na całym świecie, szczególnie w Ameryce Północnej. W 2007 roku Toyota wypuściła na rynek FJ Cruisera, czyli samochód łączący tradycję i nowoczesność. Wygląd nawiązuje do legendy FJ 40 – okrągłe lampy, charakterystyczny przedni zderzak, pionowa przednia szyba. Z drugiej strony nowoczesne technologie pozwalają skutecznie i bezpiecznie poruszać się po drogach i bezdrożach. FJ Cruiser jest wielkim sukcesem na rynku amerykańskim, nie jest dostępny w Europie w oficjalnej sieci dealerskiej.



### FJ CRUISER – USA

🔴 Kupując sprowadzonego ze Stanów FJ-ta zwracamy szczególną uwagę na powypadkową przeszłość. Niestety, często te samochody mają za sobą poważne wypadki z dachowaniem włącznie. Wtedy poważnemu uszkodzeniu ulegają przednie podłużnice. Doprowadzenie geometrii auta do pierwotnego stanu po takim incydencie jest praktycznie niemożliwe.

### RODZAJE NAPĘDU 4x4

🔴 FJ-ty występują aż w trzech konfiguracjach napędu 4x4:

1. Stały system 4x4 (full-time 4x4 – zawsze napęd przenoszony jest na wszystkie koła) – połączony z manualną skrzynią biegów wspomaganą reduktorem.
2. Dołączany 4x4 (part-time 4x4 – stały napęd tylnych kół, dołączane przednie za pomocą dźwigni w panelu centralnym kokpitu) pracujący z automatyczną skrzynią biegów.
3. Napęd wyłącznie na tylną oś (tzw. 4x2) – niepolecany

FJ Cruiser chętnie wykorzystywany jest w sporcie, głównie w bardzo popularnych w Ameryce długodystansowych rajdach typu Baja.



Więcej na [www.fanklubtoyota.pl/fjcruiser](http://www.fanklubtoyota.pl/fjcruiser)





Ronan Chabot, za kierownicą sportowego Land Cruisera 120, przez prawie 10 lat dominował w klasie T2 w Europie.  
fot. arch. Toys Motors



# Motorsport

**W**ścigi samochodowe wymyślono w momencie, gdy wyprodukowano drugi samochód. Od lat Toyoty sprawdzają się w motorsporcie, szczególnie w rajdach terenowych. Kierowcy rajdowi często wybierają te samochody, by ścigać się na off-roadowych trasach całego świata. Co ciekawe, terenówki Toyoty bardzo często rywalizują w klasie samochodów produkcyjnych, aktualnie zwanej wg FIA - T2. Japoński zespół Toyota Auto Body od wielu lat dominuje w tej w kategorii w rajdzie Dakar, zdobywając pierwsze miejsca. W tym roku kierowca Jun Mitsuhashi w Land Cruiserze V8 również wygrał swoją klasę i zajął bardzo wysokie

12. miejsce w klasyfikacji generalnej. W Republice Południowej Afryki odbywa się seria rajdów, w których lokalni kierowcy wykorzystują Toyoty Hilux i również nie dają szans konkurencji. Polacy także startują Land Cruiserami w najważniejszych imprezach. Wystarczy wspomnieć zeszłoroczne sukcesy zespołu Toyota Terratek, w tym 3. miejsce w rajdzie Silk Way w Rosji. Do rywalizacji włączył się także Team Toyota Katowice, który skonstruował Land Cruisera 150 Cross Country do startów w klasie T1. Trzymamy kciuki i czekamy na wiele sportowych emocji w tym sezonie i w kolejnych latach. ■



Do budowy amatorskich rajdówek kierowcy często wybierają starsze modele Land Cruiserów. fot. Michał Horodeński





Toyota Auto Body – zwycięzca klasy T2 w Dakarze 2011.  
fot. arch. Toyota Auto Body



Nowy Hilux i Land Cruiser 155 podczas startu w Dakarze 2011.  
fot. arch. Toyota Coopertires Desafio Extremo



Prezentacja nowego Land Cruisera 155 przed rajdem Dakar 2011.  
fot. arch. Toyota Coopertires Desafio Extremo



Rajdowa Rav4 podczas Baja Portalegre.  
fot. Paweł Rosłoń



Classic Cruiser w rajdzie MT Rally.  
fot. Paweł Rosłoń



### TOYOTA AUTO BODY (JAPONIA)

➔ Japoński zespół Toyota Auto Body od lat ściga się w Dakarze, uznając ten rajd za swój poligon testowy. Zaczynali jeszcze z Land Cruiserami 80, później odnosili sukcesy w Land Cruiserze 100. Aktualnie startują Land Cruiserem V8. W ostatnim rajdzie Dakar zwyciężyli klasę T2 i zajęli 12. miejsce w klasyfikacji generalnej.

Fot. arch. Toyota Auto Body



### TOYOTA TERRATEK

➔ „Startuję Land Cruiserem, ponieważ jest łatwy i przyjemny w prowadzeniu, prosty w budowie i zawsze dowozi mnie do celu.”  
Aleksander Sachanbiński, kierowca rajdowy, lider zespołu Toyota Terratek.

Fot. arch. Toyota Terratek



### TEAM TOYOTA KATOWICE

➔ „Zbudowany w Toyota Katowice wyczynowy Land Cruiser 150 wystartuje w 2011 roku w największych rajdach off-roadowych w Polsce. Po zeszłorocznych osiągnięciach Teamu Toyota Katowice Castrol jesteśmy przekonani, że również starty w tym roku przyniosą nam kolejne sukcesy i miejsca na podium.”  
Wojciech Szota – dyrektor marketingu & PR Toyota Katowice.

Fot. arch. Toyota Katowice



# Zabudowa przestrzeni



TOYOTA



Zostań architektem własnej przestrzeni bagażowej i dostosuj ją do swoich indywidualnych potrzeb i stylu życia. Tylko oryginalne akcesoria pozwolą Ci w pełni wykorzystać możliwości Toyoty Hilux. Wszystkie elementy wyposażenia dodatkowego zapewniają idealną integrację z autem, a ich jakość wykonania jest tak samo wysoka jak samej Toyoty Hilux.



[www.toyota-akcesoria.pl](http://www.toyota-akcesoria.pl)

Today  
Tomorrow  
Toyota



# LISTA AUTORYZOWANYCH DEALERÓW TOYOTY W POLSCE

AUTO PARK	Białystok	Tel.:	85 662 70 70
CONCEPT	Bielsko-Biała	Tel.:	33 819 00 45
JAWORSKI AUTO	Bydgoszcz	Tel.:	52 375 71 75
CZAJKA-AUTO	Bytom	Tel.:	32 787 79 00
CZAJKA-AUTO	Chorzów	Tel.:	32 349 79 00
TOYOTA CZĘSTOCHOWA M.G. CENTRUM	Częstochowa	Tel.:	34 367 51 51
KNEDLER SJ	Elbląg	Tel.:	55 236 09 00
G.P. AUTO	Elk	Tel.:	87 621 07 70
CARTER	Gdańsk	Tel.:	58 340 22 22
TOYOTA CHWASZCZYNO	Gdynia	Tel.:	58 520 94 10
TOYOTA RUMIA	Gdynia/Rumia	Tel.:	58 520 94 10
CAR SYSTEM	Gorzów Wlkp.	Tel.:	95 729 70 40
TOYOTA MIKOŁAJCZAK	Kalisz	Tel.:	62 760 56 00
M.G. CENTRUM	Katowice	Tel.:	32 200 80 00
TOYOTA ROMANOWSKI	Kielce	Tel.:	41 332 83 33
TOYOTA KAMIŃSKI	Konin	Tel.:	63 249 17 77
TOYOTA KOSZALIN	Koszalin	Tel.:	94 341 02 82
INTER CAR NOWAK	Kraków	Tel.:	12 261 37 37
INTER CAR NOWAK	Kraków	Tel.:	12 639 29 29
ANWA	Kraków	Tel.:	12 297 26 92
TOYOTA MIKOŁAJCZAK	Leszno	Tel.:	65 529 63 13
TOYOTA LUBIN	Lubin	Tel.:	76 749 99 99
AUTO PARK	Lublin	Tel.:	81 534 14 00
AMX ŁÓDŹ	Łódź	Tel.:	42 225 26 00
TOYOTA ŁÓDŹ	Łódź	Tel.:	42 656 90 90
TOYOTA NOWOGARD	Nowogard	Tel.:	91 392 57 00
TOYOTA KOBOS	Nowy Sącz	Tel.:	18 441 50 50
MIR - WIT	Olsztyn	Tel.:	89 521 49 90
AUTOSALON SZIC	Opole	Tel.:	77 451 41 05
CAROLINA CAR COMPANY S.J.	Ostrołęka	Tel.:	29 760 38 28
TOYOTA UKLEJA	Piła	Tel.:	67 210 51 00
TOYOTA GRAŻYNA I ANDRZEJ KOMPIŃSCY	Płock	Tel.:	24 264 14 79
TOYOTA BOŃKOWSCY	Poznań	Tel.:	61 849 45 00
TOYOTA BOŃKOWSCY	Poznań/Komorniki	Tel.:	61 222 25 00
TOYOTA FIETZ	Poznań	Tel.:	61 872 35 00
TOYOTA UKLEJA	Poznań	Tel.:	61 811 75 70
TOYOTA ROMANOWSKI	Radom	Tel.:	48 369 90 11
TOYOTA KONSEK RYBNIK	Rybnik	Tel.:	32 432 90 40
DAKAR	Rzeszów	Tel.:	17 855 52 88
TOYOTA AUTO PODLASIE	Siedlce	Tel.:	25 633 41 10
AMS ANETTA I MARIUSZ STANIUK	Słupsk	Tel.:	59 848 20 00
TOYOTA KONSEK SOSNOWIEC	Sosnowiec	Tel.:	32 363 26 70
TOYOTA-SACAR	Stalowa Wola	Tel.:	15 844 82 50
KOZŁOWSKI	Szczecin	Tel.:	91 464 41 60
TOYOTA KOBOS	Tarnów	Tel.:	14 622 30 26
TOYOTA BEDNARSCY	Toruń	Tel.:	56 639 88 00
JANCAR JAN KOŁODZIEJ	Tychy	Tel.:	32 329 81 03
Toyota Wałbrzych Nowakowski	Wałbrzych	Tel.:	74 648 17 00
JAWORSKI AUTO	Włocławek	Tel.:	54 411 26 66
ALAN AUTO	Wrocław	Tel.:	71 354 80 10
TOYOTA NOWAKOWSKI	Wrocław Bielany	Tel.:	71 799 60 60
TOYOTA - BIELANY	W-wa Bielany	Tel.:	22 832 33 33
CHODZEŃ	W-wa Czerniakowska	Tel.:	22 851 51 51
TOYOTA W&J WIŚNIEWSKI	W-wa Izabelin	Tel.:	22 429 16 00
TOYOTA MARKI WŁADYSŁAW CYGAN	W-wa Marki	Tel.:	22 763 70 00
TOYOTA OKĘCIE PRESTIGE AUTO	W-wa Okęcie	Tel.:	22 492 00 00
CHODZEŃ	W-wa Piaseczno	Tel.:	22 757 00 25
TOYOTA RADOŚĆ	W-wa Radość	Tel.:	22 615 30 30
TOYOTA WŁOCHY	W-wa Włochy	Tel.:	22 578 00 50
TOYOTA WOLA CAROLINA CAR COMPANY	W-wa Wola	Tel.:	22 492 55 55
TOYOTA ŻERAŃ	W-wa Żerań	Tel.:	22 590 70 00
TOYOTA JA-NOW-AN GLIWICE ZABRZE	Zabrze	Tel.:	32 276 27 70
AVES	Zduńska Wola	Tel.:	43 825 54 90
J.P.J. AUTO	Zielona Góra	Tel.:	68 457 57 57



Eurocare



TOYOTA

Quality Service



TOYOTA

Genuine Parts



TOYOTA



Toyota Fleet

Accessories



TOYOTA







TOYOTA

LAND CRUISER