

TOYOTA PLUS

„Toyota“ klientų žurnalas 2012 m. vasara

„Toyota“
sportinių
automobilių
istorija

Hibridai –
stimulas vystytis
automobilių pramonei

Sushi
kitaip

Mada
išskirtinis
Oksana Tandit stilius

Išvaizdas ir greitas
„GT86“





TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

„Toyota ProTect“

...ir automobilis dar ilgai išliks
kaip naujas.

- Kėbulas, vidaus tekstilės apdaila, lengvojo lydinio ratlankiai
- Lengviau prižiūrėti savo automobilį
- Taupykite laiką, pinigus ir tausokite aplinką



Daugiau informacijos teiraukitės „Toyota“ atstovybėje!
toyota.lt



TURINYS

NAUJIENOS

„Toyota“ naujienos 4

NAUJI MODELIAI

„Toyota GT86“ – praeities įkvėptas ateities automobilis 8

Orientuotas į patogumą – „Toyota Avensis“ 12

Naujos laidos prabangusis visureigis „Land Cruiser V8“ 14

Speciali „Aygo“ versija – veržlusis „Spice“ automobilis 16

„LEXUS“

Ilgai lauktas naujasis „Lexus GS“ jau čia! 18

ISTORIJA

Ilgas „Toyota“ kelias į sėkmę 20

PIRKĖJO ISTORIJA

„Toyota Hilux“ – reprezentacinėms kelionėms ir darbui 22

APLINKA

Hibridai – stimulus vystytis automobilių pramonei 24

Aplinkos naujienos 27

PARDAVIMO SALONŲ NAUJIENOS

Lietuvos „Toyota“ atstovybių naujienos 28

„TOYOTA“ DARBUOTOJAS

Geriausi „Toyota“ darbuotojai, atliekantys priežiūros bei remonto darbus 30

PRIEŽIŪRA

Verta tikrinti automobilio stabdžius 33

VERTA ŽINOTI

Apie kuro sąnaudų apskaičiavimą 35

PAPILDOMA ĮRANGA

Papildoma „Toyota Auris“ ir „RAV4“ modelių įranga 36

„Toyota Touch & Go“ – išmanusis multimedijos ir navigacijos prietaisas už prieinamą kainą 38

MADA

Išskirtinis Oksana Tandit stilius 40

KELIONĖS

Šauniausios vietos Baltijos valstybėse 44

NAUJA TECHNIKA

Geras bus dar geresnis 47

MAISTAS

Sushi kitaip 48

PRAMOGOS

Galvosūkiai vaikams 50



Brangūs „Toyota“ klientai,

Šią vasarą mūsų laukia kai kas išties įdomaus. 2012-ųjų pradžią pažymėjo atnaujintas „Avensis“, o vasarą ir vėlesniais mėnesiais išvysime daug kitų „Toyota“ modelių. Dar šaunesnių nei iki šiol.

Entuziastai jau žino ir nekantriai laukia pasirodant naujojo „Toyota“ sportinio automobilio „GT86“. Šis kūrinys įkūnija garbingą, legendinę „Toyota“ lenktyninių automobilių istoriją. Ta istorija prasidėjo praeito amžiaus 7-ame dešimtmetyje, kai kompanija sukūrė „Sports 800“ – pirmąjį automobilį su priekyje sumontuotu priešpriešiniu varikliu ir galiniais varančiaisiais ratais bei išleido į pasaulį klasikinio sportinio automobilio stiliaus „Toyota 200GT“. Bet pagrindiniu įkvėpimo šaltiniu tapo „Toyota Corolla AE86“, kurią daugelis žino kaip itin smagiai vairuojamą automobilį. Išties puiki „Toyota“ lenktynių istorija. O su naujuoju „GT86“ dabar ryžtingai žengiamo į ateitį. Daugiau skaitykite „Toyota Plus“ puslapiuose.

Kitas jaudinantis įvykis mūsų laukia maždaug rugsėjo mėnesį, kai „Toyota“ pristatys „Yaris Hybrid“, „Prius +“ bei „Prius Plug-In“ ir išplės savo hibridinių automobilių asortimentą. „Yaris Hybrid“, kurio rodikliai yra 3,5 l/100 km ir 79 g CO₂/1 km, – tai ekonomiškiausias savo klasės automobilis. Naujajame automobilyje sumontuoti mažesni ir lengvesni mūsų „Hybrid Synergy Drive“ technologijos (šiuo metu naudojamos „Prius“ ir „Auris Hybrid“) agregatai, įdėtas naujas 1,5 litro benzininis variklis, kompaktiškesnis elektros variklis bei akumulatorius. Šis automobilis rieda lygiai ir sklandžiai, jame standartiškai montuojama automatinė transmisija, o viduje yra pakankamai vietos žmonėms bei daiktams – kaip ir visuose kituose „Yaris“ modeliuose. Taigi dar vienas „Toyota“ automobilis, teikiantis gerų emocijų ir atskleidžiantis novatorišką keliavimo koncepciją!

2012 metais mes švenčiame hibridinių modelių asortimento plėtrą ir labai šaunaus sportinio modelio išleidimą, todėl ir „Toyota Plus“ turinys ir dizainas yra kitokie. Nuo šiol skirsime daugiau dėmesio gyvenimo būdai ir siūlysiame Jums įkvėpiančių idėjų. Tad kviečiu Jus naujajame numeryje paskaityti apie tai, kaip paruošti Baltijos koloritą atskleidžiantį sushi vietiniais metodais. Ir jeigu Jūs dar nesuplanavote vasaros, tikimės Jus sudominti kelione po Pabaltijį: išvystumėte įdomių dalykų visai netoli nuo savo namų!

Linkiu Jums gero atostogų sezono ir smagaus vasariško pasivažinėjimo!

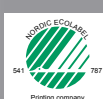
Osvaldo Valentini

Pardavimų ir rinkodaros skyriaus vadovas,
„Toyota Baltic“ AB



Elektroninę „Toyota Plus“ versiją galite rasti toyota.lt.
Leidėjas: „Toyota Baltic“ AB, Rėvala 2, 10145 Talinas, Estija
Tel.: +372 613 0300, faksas: +372 613 0308, El. paštas: toyotaplus@toyota.ee,
www.toyota.lt
Rengėjas: AS Eesti Ajalehed

Jei nepageidaujate gauti Toyota Plus žurnalo, prašytume mus informuoti el. pašto adresu toyotaplus@toyota.ee
Jei norėtumėte užsisakyti mūsų leidinį arba pateikti savo nuomonę apie jį, prašome apsilankyti mūsų tinklalapyje: <http://www.toyota.lt/toyotaplus>



Spausdinant „Toyota Plus“ leidinį naudojamas perdirbtas popierius ir aplinką tausojančios technologijos. „SunChemical“ spausdinimo dažai gaminami taikant naujovišką „Green Technology“ gamybos procesą: vietoj įprastinių mineralinių aliejų naudojami aplinkai nekenksmingi augaliniai aliejai, o jungiančioji priemonė yra pušų saka.

ŽENEVOS AUTOMOBILIŲ

„Toyota“ pristatė naujus hibridinius bei automobilius ir daug kitų naujienų

„Toyota“ ateities planai išties ambicingi: 2013 metais rinkai ruošiamasi pristatyti 25 naujus modelius. „Toyota“ siūlo didžiausią hibridinių automobilių pasirinkimą, ir toliau lieka automobilių pramonės aplinkosaugos technologijų lydere.

Kovo mėnesį vykusioje 82-oje Ženevos automobilių parodoje „Toyota“ pristatė daug naujų modelių: nuo emocijas žadinančio „GT86“ iki naujų automobilių klases užkariaujančių visiškai hibridinių automobilių technologijos pavyzdžių.



„GT86“

Ženevoje buvo pirmą kartą pristatytas nekantriai lauktas „Toyota“ sportinis automobilis „GT86“, Europos šalių prekybos salonus pasiekiantis šių metų vasarą. Naujausias prieinamos kainos „Toyota“ sportinis modelis žada nepralenkiamą ir jaudinantį važiavimo potyrį ir nepamirštamą patirtį.



„YARIS HYBRID“

„Toyota Yaris Hybrid“ – tai automobilis, kuris Europos rinkoje taps pačiu prieinamiausiu B klasės visiškai hibridinio automobilio modeliu. Tikimasi, jog būtent jis „Toyota Hybrid Synergy Drive®“ technologiją pasiūlys plačiam vartotojų ratui.

„Yaris Hybrid“ modelis yra tylus, tačiau labai greitas, atviro salono, itin kompaktiškų matmenų, o jo išmetamųjų dujų emisija yra viena mažiausių tarp B klasės automobilių.

PARODOJE

koncepinius



„NS4“ IR „FCV-R“

Naujos kartos koncepcinis iš tinklo įkraunamas hibridinis (PHEV) „Toyota“ automobilis „NS4“ yra skirtas reikliems klientams, kurie pageidauja ne tik hibridinės technologijos, bet ir aukščiausios klasės dizaino automobilio, rafinuotos aplinkos ir kvapą gniaužiančio važiavimo potyrio. Koncepcinis automobilis „FCV-R“ - dar vienas „Toyota“ žingsnis serijinės vandenilio kuru varomų automobilių gamybos link. Planuojama, kad pirmasis „Toyota“ sedano tipo automobilis su kuro elementais rinką pasieks 2015 metais.



„FT-Bh“

Koncepcinis kompaktiškas ir prieinamos kainos miesto automobilis „FT-Bh“ atskleidžia naujas išmetamųjų dujų mažinimo tendencijas. Tai ypač lengvas visiškai hibridinis automobilis. Nepaisant mažų jo gamybos sąnaudų, automobilio dujų emisija labai maža. Gaminant šį modelį buvo vengta naudoti egzotiškas ir brangias medžiagas ar sudėtingus gamybos procesus – pasitenkinta automobilių gamyboje naudojamais sprendimais.



„DIJI“

Koncepcinis „Toyota Diij“ modelis, kuris 2011 metais Tokijo automobilių parodoje buvo pristatytas „Fun-Vii“ pavadinimu, išsiskiria iki šiol nematytomis lankstaus prisitaikymo ir individualumo galimybėmis. Visas kėbulas – ir iš išorės, ir iš vidaus – yra tarsi ekranas. Kėbulo spalvą ir ekranų dizainą vairuotojas gali keisti pagal savo poreikius. Pranešimai ir informacija rodoma taip paprastai, kaip ir diegiama programinė įranga. „Toyota Diij“ gali tapti sąsaja su kitais automobiliais, kad vairuotojas galėtų mėgautis nepakartojama vairavimo patirtimi.



Keturi milijonai visiškai hibridinių automobilių

2012 m. balandžio 30 dieną visame pasaulyje parduotų visiškai hibridinių „Toyota“ ir „Lexus“ automobilių skaičius perkopė 4 milijonų ribą. Europoje iš viso parduota 423000 visiškai hibridinių „Toyota“ ir „Lexus“ automobilių. 1997 m. Japonijos (2000 m. - Europos ir Šiaurės Amerikos) rinkai pristatytas „Toyota Prius“ buvo pirmasis pasaulyje masiškai pradėtas gaminti visiškai hibridinis automobilis. Šiuo metu Europoje „Toyota“ prekiauja šiais visiškai hibridinės technologijos automobiliais: „Toyota Prius“, „Toyota Auris Hybrid“ ir greitai pasirodysiančiu „Toyota Yaris Hybrid“. Vėliau šiais metais „Toyota“ pristatys „Prius“ modelių asortimentą papildysiantį naująjį septynių vietų „Prius+“ ir elektrą įkraunamą „Prius Plug-in Hybrid“.

Šiuo metu „Toyota Motor Corporation“ prekiauja 18 visiškai hibridinių keleivinių automobilių 80-yje šalių ir regionų visame pasaulyje. Prognozuojama, jog 2012 m. „Toyota“ ir „Lexus“ hibridinių automobilių dalis sudarys 15 proc. bendros „Toyota Motor Corporation“ automobilių pardavimų apimtį, o Europos rinkoje šio tipo automobiliai sudarys 10 proc. „Toyota“ ir „Lexus“ pardavimų.

Naujausi duomenys patvirtina, jog „Toyota Motor Corporation“ lieka ekologiškų automobilių gamybos lydere. Laikydamosi nuomonės, kad teigiamą poveikį aplinkai ekologiški automobiliai darys tik tuomet, jei jais naudosis daugelis, „Toyota Motor Corporation“ labai stengiasi, kad hibridiniai automobiliai taptų prieinami didžiąjai rinkos daliai.



„Toyota TS030 Hybrid“ saldžiai kartus debiutas Le Mane

2012 m. „Toyota“ vėl dalyvauja ilgų distancijų automobilių lenktynėse, kurios yra „FIA World Endurance Championship“ dalis. Šį kartą lenktyniauja LMP1 klasės hibridiniai modeliai „TS030 Hybrid“. Anksčiau buvo planuota 2012 m. sezoną dalyvauti tik keliuose ilgų distancijų automobilių lenktynių etapuose, bet to būtų nepakakę, kad komanda būtų pripažinta oficialiu serijos dalyviu, todėl planus teko šiek tiek pakeisti.

„Toyota TS030 Hybrid“ turėjo debiutuoti jau gegužės 5 d. serijos antrajame etape trasoje Spa-Francorchamps šešias valandas trukusiose lenktynėse, bet per balandžio 4 d. vykusį bandomąjį važiavimą Raul Ricard patyrė avariją, ir pažeidimų nebuvo įmanoma taip greitai pašalinti, todėl debiutą teko atidėti.

Birželio 16–17 d. 24 valandų Le Mans lenktynėse komanda dalyvavo su dviem „TS030 Hybrid“ automobiliais. Vienu automobiliu važiavo tradiciniai „Toyota“ lenktynininkai Alex Wurz, Nicolas Lapierre ir Kazuki Nakajima. Antrąjį automobilį vairavo Anthony Davidson, Sebastien Buemi ir Stéphane Sarrazin. Rungtyniauti turėjęs Hiroaki Ishiura dalyvauti atsisakė dėl sveikatos problemų.

Nors 24 valandų Le Mans rungtynių pradžia buvo daug žadanti, šeštąją valandą Anthony Davidson vairuojamas automobilis patyrė avariją. Dėl variklio gedimų po dešimties su puse valandų pirma laiko pasibaigė ir kito automobilio kelionė.

Komanda planuoja sugrįžti rugpjūčio 26 d. bei dalyvauti „Silverstone“ šešių valandų lenktynių etape.

Pirmą kartą „Toyota“ „FIA World Endurance Championship“ serijoje dalyvavo 1983 m. Nuo to laiko „Toyota“ – reguliarus lenktynių dalyvis, ne pirmą kartą rungtyniaujantis ir 24 valandų Le Mans lenktynėse. „Toyota“ iš viso dalyvavo trylikoje 24 valandų Le Mans lenktynių su 36 automobiliais ir ant pakylės buvo iškopusi tris kartus, kiekvieną kartą iškovojusi antrąją vietą. Be to, komanda devynis kartus lenktynes baigė tarp pirmų šešių lenktynininkų.

Papildomos informacijos ieškokite interneto svetainėje www.toyotahybridracing.com.



Ar Jūs jau prisijungęs prie „Toyota Facebook“ puslapio?

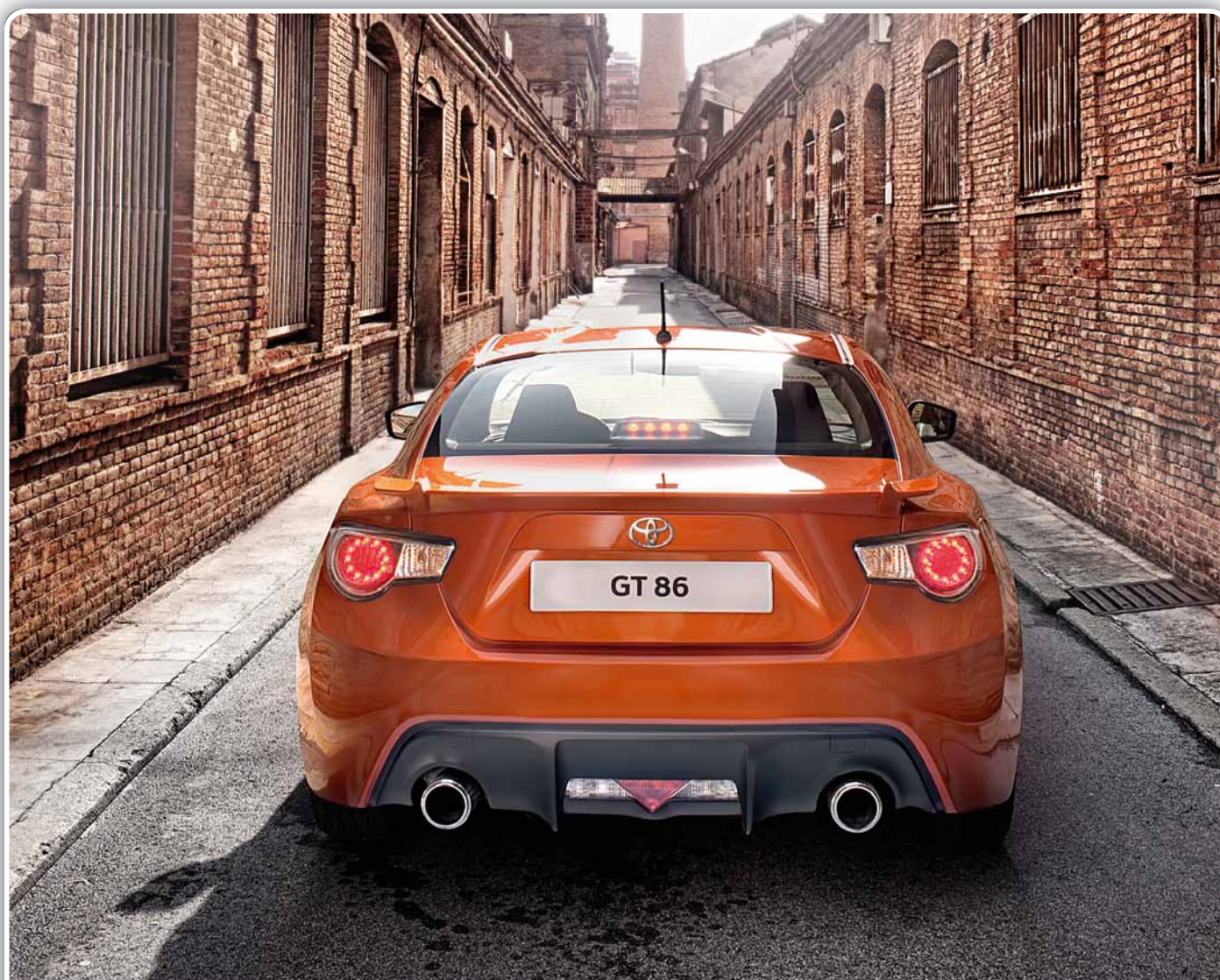
Prie socialinio tinklo „Facebook“ „Toyota“ prisijungė 2011 m. gruodžio mėn. ir pristatė naująjį „Toyota Yaris“ automobilį. Būtinai apsilankykite [facebook.com/toyotalietuva](https://www.facebook.com/toyotalietuva) puslapyje, nes jame skelbiamos visos naujienos!

Pristatė naująjį „Yaris“ su išmaniąja ir greitąja „Toyota Touch & Go“ multimedijos sistema, paprašė „Facebook“ narių pasirengti iššūkiui kartu su „Yaris“. Kas ras trumpiausią kelią namo – Jūs ar „Yaris“? Kas geriau pastato automobilį – Jūs ar „Yaris“? Visi galėjo mesti sau iššūkį ir dalyvauti bei laimėti bandomąjį važiavimą su „Toyota

Yaris“. Daugiau informacijos apie „Touch & Go“ sistemą rasite 38 puslapyje.

Pasirodžius naujam automobiliui „Toyota Avenis“, savitės trukmės bandomajam važiavimui išsirkome vairuotoją, kuris įvertins naujo ir patobulinto „Toyota Avenis“ ypatybes ir vairavimo charakteristikas. Pirmuosius vairuotojo įspūdžius apie automobilį rasite 13 puslapyje.

Ar norėtumėte ir Jūs išbandyti naująjį „Toyota“ automobilį? Prisijunkite prie „Toyota Facebook“ puslapio [facebook.com/toyotalietuva](https://www.facebook.com/toyotalietuva) ir gaukite visas naujienas pirmas.



Pergalingas „GT86“

„Toyota GT86“ ir jo kūrėjai įvertinti trim svarbiais apdovanojimais: „GT86“ modeliui VDI („Vehicle Dynamics International“) apdovanojimų komisijos teisėjai suteikė metų automobilio vardą, vyriausiajam inžinieriui Tetsuya Tada ir jo kolegai iš „Subaru“ Toshio Masuda VDI - metų inžinieriaus titulu, o „Toyota“ gavo ir VDI metų dinamikos komandos titulą.

„Toyota“ naujuoju „GT86“ modeliu sėkmingai atgaivino klasikinę sportinių automobilių dvasią – taip mano patyrę „Vehicle Dynamics International“ 2012 m. apdovanojimų komisijos teisėjai. Tarptautinė profesionalių inžinierių, technologų ir žurnalistų komisija šiam sportiniam kupė (drauge su „Subaru BRZ“) suteikė metų automobilio vardą, o vyriausiąjį inžinierių Tetsuya Tada kartu su projekto partneriu iš „Subaru“ Toshio Masuda įvardijo metų inžinieriais.

Pačiai „Toyota“ kompanijai ir jos prezidentui Akio Toyoda už pastangas kurti lengvai valdomus „Toyota“ ir „Lexus“ automobilių modelius buvo suteiktas metų dinamikos komandos apdovanojimas.

Daugiau informacijos apie „Vehicle Dynamics International“ apdovanojimus rasite adresu www.vehicledynamicsinternational.com.

„Toyota GT praeities įkvėptas ATEITIES AUTOMOBILIS



Keliuose straipsniuose jau buvome užsiminę ir trumpai pasakojome, kaip automobilių kūrimo meistrei „Toyota“ sekėsi sportinių automobilių pasaulyje. Nėra ko slėpti – finalinės gaidos nebuvo labai šviesios, nes jau daugiau nei penkerius metus „Toyota“ nesiūlė ir negamino nė vieno sportinio modelio. Laimei, ši užsitęsusi pertrauka jau praityje, o mes drąsiai galime skelbti pasauliui apie didžiausios automobilių gamintojos sugrįžimą į rinką, kurioje automobilis vertinamas kur kas labiau nei bet kokia kita prekė. Taip, „Toyota GT86“ – jau realybė.

„GT86“ istorija, tiesą sakant, prasidėjo maždaug prieš septynerius metus, 2005 m. spalį, kai „Toyota Motor Corporation“ ir „Fuji Heavy Industries“ bendradarbiaudamos pradėjo kurti naujus modelius. „Fuji Heavy Industries“ – kas tai, paklausite? Gal bus aiškiau, jei pristatydama įmonę paminėsiu žinomiausią jos prekės ženklą – „Subaru“.

Pačiai „Toyota“ bendradarbiaujamas kuriant sportinius automobilius visiškai ne naujiena – aukščiausiais balais įvertintas „2000GT“ gimė bendradarbiaujant su „Yamaha“ ir buvo montuojamas pastarosios fabrikuose. Tiek „Toyota“, tiek „Subaru“, kurdamos naująjį modelį, žengė į abiems neištyrinėtą teritoriją – „Subaru“ labai seniai

nebekūrė galiniais ratais varomų automobilių, o „Toyota“ jau beveik pamiršo „boxer“ tipo variklius. Todėl nenuostabu, kad naujojo automobilio prototipu po ketverių metų, 2009 m., tapo „FT86“. Dabar, praėjus dar dvejiems su puse metų, „Toyota GT86“ yra visiškai baigtas, todėl galime pamatyti, koks, „Toyota“ nuomone, yra trečiojo tūkstantmečio pradžios sportinis automobilis.

TRADICIJOS IŠ PRAEITIES

„Toyota GT86“ – ypatingas automobilis, nes vienija ir praeitį, ir pažangias ateities technologijas. Iš praeities šis modelis skolinasi tradicijas: inžinierių sprendimai bei dizainas

primena sukurtus prieš 45 metus, kuriant „Sports 800“ ir „2000GT“, galima atrasti ir užuominų į „AE86“ dizaino ideologiją. Konceptine prasme „Toyota GT86“ artimiausias būtent pastarajam – abu modeliai yra sportiniai kupė automobiliai, dvejų durelių, keturių vietų (bent jau tokią informaciją galima rasti aprašymuose), su priekyje montuojamu varikliu, varomi galiniais ratais.

Tiesa, praėjo 25 metai, ir atsirado daugiau techninių galimybių. Kuriant automobilį praktiškumas nebuvo pats svarbiausias kriterijus (pačios „Toyota“ atstovai teigia, jog šis automobilis skirtas asmenims, vairuojantiems dėl paties vairavimo malonumo, o ne iš poreikio), konstruktoriai galėjo daugiau

86" —

Techniniai duomenys

DARBINIS TŪRIS	1998 cm ³
MAKSIMALUS GALINGUMAS	147(197)/7000 Kw(AG)/min
MAKSIMALUS SŪKIO MOMENTAS	205/6600 Nm/min
KURO SAŃAUDOS	7,6l/100 km
AUTOMOBILIO BE KROVINIO MASĖ	1210 kg
ILGIS	4239 mm
PLOTIS	1775 mm
AUKŠTIS	1285 mm
RATŲ BAZĖ	2570 mm
PAGREITIS 0–100 KM/H	7,6 s



laiko skirti tam, kas automobiliui tikrai svarbu – dinamikai ir valdymui.

Variklis nebuvo per daug sureikšmintas – 200 AG lengvasis automobilis jau neturėtų stebinti. Tačiau labai daug dėmesio buvo skirta svorio pasiskirstymui ir gravitacijos centrui. Pirmojo duomenys beveik tobuli – 53:47, antrojo atveju svarbiausias yra „boxer“ variklis, kurį itin sumaniai įmontavus gravitacijos centras yra tik 460 mm aukštyje.

SUKURTAS VINGIUOTIEMS KELIAMS

Skaiciai neretai ir lieka tik skaičiais, tačiau praktiškai tai reiškia minimalų nuokrypį ir itin gerą stabilumą. Variklio sūkio momentas

nėra didžiulis – tai laisvai „kvėpuojantis“ variklis – tačiau drąsiai minant greičio pedala bei didinant apsisukimus ir vikriai naudojantis mechanine pavarų dėže, apie 1200 kg sveriantį automobilį įmanoma labai greitai išjudinti. „GT86“ nebuvo kurtas stengiantis konkuruoti su dideliais, sunkiais ir itin galingais automobiliais, tačiau vingiuotuose keliuose žemas, lengvas ir pakankamai galingas „GT86“ turėtų pasirodyti tiesiog puikus.

Vienas iš automobilių kūrusių inžinierių, Yoshi Sasaki, tvirtina, jog tai yra transporto priemonė tiems, kas pavargo nuo pernelyg galingų automobilių su turbokompresoriumi – juk akys visuomet turi būti įsmeigtos

į kelią, vairuotojas nieko daugiau negali daryti, be to, tokie automobiliai labai brangūs. Kadangi dabar gyvename kompiuterių amžiuje, tai ir „GT86“ pagrindinę įrangą sudaro ir ABS, ir traukos kontrolės sistema, tačiau skirtingai nuo daugelio kitų, „GT86“ traukos kontrolės sistema reguliuojama keliais lygiais ir gali būti išjungiamą.

Variklis, montuojamas priekinėje automobilio dalyje, yra vieno modelio, o pavarų dėžę galima rinktis iš dviejų variantų: mechaninę arba automatinę, abi – šešių pavarų. Be abejonės, automobiliai su automatinę pavarų dėže turi savo rinką, tačiau sportinis automobilis geriau valdomas mechanine.



SPORTIŠKAS IR IŠ VIDAUS, IR IŠ IŠORĖS

Visa ši neįtikėtina logiška ir kelianti pasitikėjimą techninė įranga montuojama kėbule, kurio proporcijos buvo nusižiūrėtos tiek nuo „AE86“, tiek ir nuo „2000GT“. Šios proporcijos buvo apvilktos modernaus dizaino elementais, o šio darbo rezultatas – itin aerodinamiškas kėbulas. Aš nežinau, ką dizaineris visomis šiomis tiesiomis ir lenktomis linijomis norėjo parodyti, tačiau aišku tai, kad man ši priešprieša patinka. Dėl vieno dalyko esu tikras – šį automobilį galima supainioti nebent su juo „broliu dvyniu“ – „Subaru BRZ“. „Toyota“ gerbėjas, pamatęs juos abu, gali pagarbiai nukelti skrybėlę – juk jie abu gaminami toje pačioje „Toyota“ gamykloje.

Žvelgiant į keleivių saloną, į akis krenta itin mažo skersmens (365 mm) elnio oda padengtas vairas ir prietaisų skydelis,

kurio viduryje puikuoja tachometras – akivaizdus ženklas, jog šis automobilis skirtas vairavimu besimėgaujantiems žmonėms. Šen bei ten pastebimos sportiškumą pabrėžiančios detalės: aviacinio stiliaus jungikliai, aliuminio pedalai ir trumpa pavarų perjungimo svirtis, pasižyminti tikslia eiga. Salono stilius nėra grandiozinis, tačiau to ir nereikia, nes, kad ir kaip bebūtų, tai gana pigus automobilis, kurio kaina salone neturi viršyti 30 000 EUR ribos.

Tiesa, ant galinių sėdynių dar tuomet, ankstyvajame šeštajame dešimtmetyje, keleiviai nelabai sutilpdavo, o ir aš nesu tikras, ar mano devynmetis sūnus ten jaustųsi patogiai.

Tad reikėtų nepamiršti, kad „GT86“ keturviečiu automobiliu vadinamas su tam tikru rezervu, ir suprasti, jog pirmiausia tai – šaunus dvivietis automobilis, į kurį, bėdos prispirti, galėtų sutilpti dar du žmonės.





SKIRTAS VAŽIUOTI GREITAI

„GT86“ ateitis atrodo įdomi. Jau pasigirsta gandų apie patobulintas versijas, kurios 200 AG išvystantį automobilį galėtų paversti 300 AG skriejančia kelių raketa. Įvertinus „Subaru“ meilę turbokompresoriams, tai neturėtų būti stebuklas.

„Toyota“ visai neseniai, prieš kelias dienas iki pasirodant šiam straipsniui, dalyvavo „Nürburgring“ 24 valandų lenktynėse – „Gazoo Racing“ komanda važiavo dviem „GT86“, kurių įranga tebuvo patobulinta dviem kompresoriais: mechaniniu ir turbokompresoriumi. Kaip rodo dabartinė situacija, „Toyota“ ir „Subaru“ planuoja pertvarkyti visą „GT86“ / „BRZ“ ekosistemą, kurią sudaro patys automobiliai, jų įrangos paketai ir net lenktynių tvarka. Jeigu šis scenarijus išsipildys, „GT86“ – tiesiog svajonių platforma, kuriai vystyti prisiekę gerbėjai turi išstisus metus.

Kaip rieda pigiausias per pastaruosius metus pagamintas sportinis automobilis? Tiesą sakant, aš dar nežinau, nes čia kol kas važinėja tik vienas kitas bandomasis automobilis, ir kol kas nebuvo galimybės atsisėsti už vairo. Tačiau tiesa, kad šios patirties laukiu labai nekantriai. Kol kas tenka pasikliauti automobilių išbandžiusių žmonių nuomone. Jie visi savo potyrius apibūdina labai teigiamai. Tikslus, nuspėjamas, išlaikantis pusiausvyrą, smagus, greitas, subtilus – žodžiai, skirti „GT86“ modeliui apibūdinti iš jį jau išbandžiusiųjų lūpų. Tiesiog nėra priežasties tuo abejoti.

Už tai, jog lūkesčiai kartais viršija net ir penkis ar dešimtį kartų brangesnių automobilių bandymo lūkesčius, reikia nusilenkti „Toyota“ inžinieriams. Dėkojame „Toyota“ – šio automobilio labai reikėjo. Atsiradus „GT86“ pasaulis, tapo įdomesnis – ką čia daugiau ir bepridursi.

Margus Vårton



Pirmiausia – PATOG

„Toyota Avensis“ automobilis buvo, yra ir liks praktiškų bei savimi patikintų žmonių pasirinkimas – tokiems asmenims gyvenime viskas puikiai sekasi, tačiau jie nemano, kad apie tai turėtų skelbti visam pasauliui. Jų nuomone, automobilis turi būti vertingas ir kokybiškas, tačiau juo nebūtina puikuotis prieš kitus. O „Toyota Avensis“ ir yra tarsi puikiai priglundantis siuvėjo pasiūtas kostiumas, tik dažniausiai dėvimas be lakuotų batų ir blizgaus kaklaraiščio. Įdiegtos naujos automobiliumi suteikė dinamiškumo ir šiuolaikiškesnių stiliaus elementų, įskaitant ir naujus modernius LED dienišius žibintus.

Viena vertus, „Toyota Avensis“ – sedanas ir universalas, šių dienų verslo klasės transporto priemonė, tačiau kita vertus – erdvus šeimos automobilis, kuriuo važiuoti labai patogiu. Triukšmo izoliacija yra efektyvesnė, todėl automobilis rieda dar tyliau. Kruopščiai suderinta keleivių salono apdaila palieka prabangaus bei solidaus automobilio įspūdį. Vairas ir pavarų perjungimo svirtis yra padengti oda, o prietaisų skydelis – švelnia tekstile. Naujieji „Optitron“ monitoriai yra visuomet apšviesti, todėl rodmėnis ir diena, ir naktį galima puikiai matyti, o akys mažiau pavargsta.

PRABANGIŲ AUTOMOBILIŲ KOMFORTO ĮRANGA

Atnaujintame modelyje gausu įvairių technologinių naujovių, todėl vairuoti patogiau ir saugiau. Pavyzdžiui, naujoji „Avensis“ multime-

dijos sistema „Toyota Touch & Go“ su 6,1 colio jstrižainės ekranu yra vienas geriausiai su išmaniaisiais telefonais susietų sprendimų, šiuo metu siūlomų automobiliams. Už daugybę konkurentų ši universali sistema patrauklesnė tuo, kad joje yra pilnų matmenų žemėlapių navigacijos sistema, galinio vaizdo kamera, galimybė peržiūrėti nuotraukas per USB jungtį, naudoti įvairiomis kitomis funkcijomis, pavyzdžiui, bendrauti „Facebook“, peržiūrėti orų prognozę ar ekrane siųsti ir priimti SMS žinutes.

Multimedijos sistema suderinama su „Android“ ir „iPhone“ telefonais per „Bluetooth®“ ryšį. Naudojantis šia sistema, galima skambinti telefonu ir atsilipti į skambučius naudojant laisvųjų rankų įrangą, paleisti muziką iš telefono ir šias funkcijas valdyti vairo mygtukais. Jutiklinis ekranas reaguoja net į pirštinių apmautų rankų judesius. Be to, „Toyota Touch & Go Plus“ sistema galima patogiai valdyti balsu – garsiai ir aiškiai išreikškite savo pageidavimą, o sistema jį įvykdys. Jums nereikės spausti nė vieno mygtuko. Naujausiose „Avensis“ versijose visa ši sistema įskaičiuojama į bendrą automobilio kainą.

Automobilio standartinėje įrangoje rasite 6 garsiakalbius (11 garsiakalbių siūloma perkant „Premium“ komplektaciją), kad muzikos klausyti būtų dar smagiau. Galima rinktis iš trijų garso sistemų, o į kiekvieną sistemą įdiegtas dviejų imtuvinių derintuvų prietaisas aukščiausiai radijo kokybei užtikrinti. Prie garso sistemos galima prijungti ir MP3 grotuvą, CD grotuvą, USB atmintinę ar „iPod“.



Pirmasis vairuotojo įspūdis

PAULIUS JUODIS:

Esu tikras „Toyota“ fanas, todėl vos tik pamatęs skelbimą „Facebooke“, jog atvyko naujasis „Avensis“ ir galima jį išmėginti, net nedvejojau – užsiregistravau. Nors dabar važinėju su 2007 m. „Auris“, o prieš tai dar turėjau ir „Yaris“, galiu pasakyti, jog „Avensis“ pralenkė abu šiuos modelius. Labiausiai, žinoma, patiko naujoji „Touch and Go“ sistema – joje daug naudingų funkcijų, tikrai patogi ir galinio vaizdo kamera. Vos tik gavau automobilį išmėginti, prirėkė vos ne sudaryti sąrašą draugų, kurie taip pat norėjo įvertinti „Avensis“ privalumus. Automobilis rieda gerokai tyliau, jį valdyti patogiau nei tą, su kuriuo važinėju dabar. Nustebino ir sumontuota garso aparatūra, kuri atitinka jauno žmogaus poreikius. Trumpai tariant – per savaitę pripratau prie „Avensis“, o jai pasibaigus tikrai nesinorėjo grąžinti automobilio į saloną. Manau, jog kitas mano automobilis bus arba „Avensis“, arba „Lexus“, bet tikrai galiu pasakyti viena – ir toliau liksiu „Toyota“ automobilių fanas. Konkurso organizatoriams galiu tik patarti, jog toks automobilio išmėginimas galėtų trukti ir ilgiau.

US

Kuriant naująjį „Toyota Avensis“ buvo stengtasi, kad automobilyje praleistas laikas būtų malonus ir nekeltų jokio streso, kad vairuotojas ir keleiviai jaustųsi kuo patogiau. Todėl auguma naujovių naujajame „Toyota Avensis“ skirtos keleivių patogumui.

Vairuotojas patirs dar mažiau streso naudodamasis pastovaus greičio palaikymo programa su radaru, palaikančia tokį patį greitį, kaip ir priekyje važiuojančio automobilio. Pastovaus greičio palaikymo sistema veikia automatiškai – atstumas iki priekyje važiuojančio automobilio turi atitikti numatytą ribą, o peržengus šią ribą, aktyvuojami stabdžiai ir įsijungia stabdžių žibintai. Kai atstumas tarp automobilių vėl padidėja, pastovaus greičio palaikymo programa palaipsniui ima didinti greitį, kol pasiekiamas numatytasis greitis. Saugumą ir patogumą užtikrina ir tamsėjantis galinio vaizdo veidrodėlis, stiklo valytuvus valdantys automatiniai lietaus jutikliai ir prieblandos jutikliai, įvertinantys šviesos lygį, ir, jei jis nėra pakankamas, įjungiantys žibintus.

Norėdami atidaryti naujojo „Toyota Avensis“ dureles ir automobilį užvesti, jo raktelius galite pasilikti kišenėje – užvedimo sistemos siūstuvus užtikrina, jog dureles galėsite atidaryti vos prisilietę prie rankenos, o variklį užvesti tiesiog paspaudę mygtuką („Luxury“ ir „Premium“ komplektacijose). Tai tik dalis visos įrangos, kurią anksčiau metais buvome įpratę montuoti tik prabangiuose automobiliuose.

Daugybė naujojo modelio įrangos didina keleivių saugumą bei padeda išvengti galimų avarių. Abiejose priekinėse sėdynėse rasite aktyvias galvos atramas, užtikrinančias geriausią apsaugą nuo kaklo bei stuburo slankstelių sužalojimų. Susidūrimo iš galo atveju prieš pat smūgį nuo susidūrimo saugančios galvos atramos

pajuda numatyta kryptimi, sušvelnindamos galimą stuburo traumą. Apie avarijos pavojų kelyje įspėja pagalbinė sistema, o apie nukrypimą nuo kelio – įspėjamoji sistema (2,2 „D-CAT“, A/T, „Premium“ komplektacija). Priešavarinės saugos sistema įjungia įspėjamąjį signalą ir lemputę, aktyvuoja stabdžius, įtempia saugos diržus. Automatinis stabdymas įjungiamas vairuotojui net nenuspaudus stabdžio pedalo.

Kuriant „Toyota Avensis“ variklius buvo siekta, kad jie ne tik būtų ekonomiškai, naudotų kuo mažiau kuro ir būtų kuo ekologiškesni, bet ir teiktų vairavimo malonumą. Dabar galima rinktis iš šešių skirtingo galingumo automobilių: trijų, turinčių benzininius variklius (1,6, 1,8 ir 2,0 litrų), ir turinčių dyzelinius variklius, kurių darbinis tūris – 2,0 ir 2,2 litro. Pastarasis gaminamas dviejų skirtingo galingumo modelių.

Siūlomos ir trys skirtingos pavarų dėžės. Kaip automatinės pavarų dėžės alternatyva siūloma pavarų dėžė su variatoriumi, kuri leidžia vairuoti ekonomiškiau, sklandžiau perjungti pavaras ir užtikrintai vystyti pageidaujimą greitį. Pažangi mechaninė šešių pavarų dėžė yra plataus perdavimo skaičiaus diapazono, todėl triukšmas ir vibracija yra mažesni.

Galima drąsiai sakyti, jog naujasis „Toyota Avensis“ siūlo aukščiausios klasės „Lexus“ ir „Mercedes“ patogumus ir užsitikrina lyderio poziciją vidurinėsios klasės automobilių segmente.

Raivo Murde



Prabangusis naujos laidos visureigis „Land Cruiser V8“

Vos pažvelgus į 2012 m. laidos „Land Cruiser V8“ iš karto tampa akivaizdu, kad tai – naujusias legendinių „Toyota“ visureigių atstovas, sukurtas neprilygstamos daugiau nei 60 metų trunkančios vairavimo patirties pagrindu. Modelis puikiai suderina stilingą, prie bet kokios aplinkos tinkančią estetiką ir patvarumą bei galią, kokios tikimasi iš tikro keturiais ratais varomo automobilio.

IR IŠ PAŽIŪROS TVIRTESNIS

Patobulinius dizainą, šis modelis atrodo dar tvirtesnis. Priekinių žibintų bloke montuojami LED dieniniai (DRL) ir galingi dvigubi didelio intensyvumo išlydžio (HID) ksenono žibintai.

Vietoje įprastinių lempučių ir šoniniuose veidrodėliuose montuojamuose posūkių signaluose, ir galinių žibintų bloke naudojami ryškiai šviečiantys LED diodai. Jie įsizižiebia greičiau nei įprastos lemputės (todėl iš paskos važiuojantys vairuotojai gali greičiau reaguoti į stabdymą), o energijos suvartoja mažiau.

Bus galima rinktis devynias 2012 m. „Land Cruiser V8“ spalvas, įskaitant tris naujas, kuriomis šios serijos modeliai dar nebuvo dažomi: balta „White Pearl“, juoda „Attitude Black“ ir melsva „Light Blue“.

KOKYBIŠKESNĖ APDAILA

Atnaujintas salonas išsaugojo legendinę šio automobilio kokybę bei patikimumą ir dvelkia prabanga.

Harmoningai suderintos spalvos, tobulesnės jutiklinės techno-

logijos, geresnė apdaila ir apmušalai. Priekinės perforuotos odos sėdynės gaminamos su padėties įsiminimo funkcija, jose įrengta kondicionavimo sistema, tiekianti šiltą arba vėsų orą.

NAUJI „EURO 5“ STANDARTĄ ATITINKANTYS VARIKLIAI

Naujajį 2012 m. „Land Cruiser V8“ galima rinktis arba su tobulesniu 4,5 litro turbodieseliniu varikliu, arba su visiškai nauju 4,6 litro benziniu varikliu. Abu šie varikliai atitinka „EURO 5“ standartą.

4,5 litro turbodieselinis variklis su 6 pavarų automatine greičių dėže išvysto 200 kW (272 DIN AG) esant 3600 aps./min. ir pasižymi įspūdingu 650 Nm sūkiu momentu esant 1600–2800 aps./min. Be to, mažesnis jo keliamo triukšmo ir vibracijos lygis.

4,6 litro benzininis variklis su 6 pavarų automatine greičių dėže išvysto 234 kW (318 DIN AG) esant 5 600 aps./min. Jo sūkiu momentas – 460 Nm, esant 3 400 aps./min.

Dėl įvairių mažos trinties technologijų variklis efektyvesnis, naudoja mažiau degalų.



GERESNĖS SAVYBĖS BEKELĖJE

Legendinės „Land Cruiser V8“ važiavimo bekele savybės patobulintos įdiegus keletą naujų technologijų. 2012 m. laidos automobiliuose montuojama pirmoji pasaulyje į patobulintą 5 eigių „Crawl Control“ sistemą įdiegta pagalbinė apsisukimo funkcija „Turn Assist“, perjungiamo „Multi-terrain Select“ (MTS) sistema, „Multi-terrain“ monitorius ir padangos kampo vaizdas.

Dabar „Crawl Control“ sistema suteikia galimybę įjungti pagalbinę apsisukimo funkciją, kuri padės vairuotojams be papildomų manevrų apsisukti net ir labai siaurose vietose. Pasirinkus šią funkciją ir judant ne didesniu kaip 10 km/h greičiu, sistema reaguoja į vairo sukimą ir užblokuoja galinį ratą toje pusėje, į kurią vairuotojas suka automobilį. Rato blokavimo jėga automatiškai didėja sulig posūkio kampu, todėl naujasis „Land Cruiser V8“ geba apsisukti kur kas mažesniu spinduliu.

Sistemą sudaro ne tik priekinė ir galinė kameros, bet ir ant durelių veidrodėlių kairėje ir dešinėje įtaisytos kameros, rodančios šoninį vaizdą tiek į priekio, tiek į galo pusę. Naudodamasis šia sistema vairuotojas gali stebėti vaizdą 360° kampu.

TOBULESNĖ ĮRANGA

Atnaujinus įrangą automobiliu važiuoti dar patogiau ir maloniau. Galimos naujos įrangos sąrašas išties ilgas: šildomas vairas, sėdynės su šilto ir vėsaus oro kondicionavimo sistema, vėdinama arba vėsinama centrinė daiktadėžė, elektra valdomas bagažinės dangtis, 220 V įtampas rozetė bagažinėje, dvigubi ksenoniniai HID priekiniai žibintai ir naujas, spalvotas daugiafunkcis informacinės sistemos TFT ekranas.

Naujasis 2012 m. „Land Cruiser V8“ parduodamas su „Toyota Touch Pro“ – moderniausia kompanijos iki šiol sukurta palydovinės navigacijos sistema. Naujoji multimedijos sistema sujungta su 14-os garsiakalbių „JBL Premium Sound“ sistema ir „GreenEdge“ technologija. Šiame „Land Cruiser V8“ sumontuota „Toyota Touch Pro“ gali skaityti ir DVD garso ir vaizdo įrašus.

Aukščiausios kokybės multimedijos sistema „Toyota Touch Pro“ išsiskiria 8 colių įstrižainės didelės raiškos jutikliniu ekranu, greitai pateikiančiu svarbiausią oro kondicionavimo, garso ir navigacijos informaciją. Sistema žavi naudotojus daugybe kitų pažangių funkcijų:

Techniniai duomenys

VARIKLIS	4,5 l „D-4D“ A/T 4,6 l „Dual VVT-i“ A/T	
DARBINIS TŪRIS, cm³	4461	4608
MAKSIMALUS GALINGUMAS, kW	200	234
MAKSIMALUS SŪKIO MOMENTAS, Nm/aps./min.	650 / 1600–2800	460 / 3400

KURO SAŃAUDOS, l/100 km

Užmiestyje	8,5	10,6
Mieste	11,2	18,0
Vidutinės	9,5	13,3

AUTOMOBILIO BE KROVINIO MASĖ, kg

	2510–2740	2510–2710
ILGIS, mm	4950	
PLOTIS, mm	1970	
AUKŠTIS, mm	1865	
RATŲ BAZĖ, mm	2850	
PAGREITIS 0–100 km/h	8,9	8,6

kelių sankirtose žemėlapis savaime padidinamas, vaizdas pateikiamas naudojant trimatį miesto vaizdo ir orientyrų grafiką, prireikus galima naudotis internetine lankytojų vietų paieška.

„Toyota Touch Pro“ yra ir balso atpažinimo funkcija, todėl vairuotojas vien balso komanda gali pasirinkti kelionės tikslą, skambinti telefonu arba iš prijungto „iPod“ grotuvo paleisti pasirinktą dainą. Sistema suteikia galimybę gauti SMS žinutes ir elektroninius laiškus, o peržiūrėti juos galima pasitelkus teksto skaitymo funkciją.

Be to, dėl standartiškai montuojamos galinio vaizdo kameros su dinamiškais pagalbinėmis linijomis, lengviau manevruoti ankštesiose vietose.

„Land Cruiser V8“ kaina
nuo 304 480 Lt.

Daugiau informacijos ieškokite
interneto svetainėje toyota.lt.



Išskirtinė „Aygo“ versija – veržlusis „SPICE“ automobilis

Atnaujintas bei tobulesnis naujo dizaino „Toyota Aygo“ nuo šiol parduodamas su galingesniu varikliu ir papildytas nauju išskirtiniu „Spice“ modeliu.

Europoje sukurtame ir pagamintame naujajame „Aygo“ puikiai dera malonumas vairuoti ir erdvus salonas. Visa tai rasite itin kompaktiškame automobilyje, kurį galima įsigyti už labai konkurencingą kainą, įvertinus ir tai, kad automobilio išlaikymo išlaidos taip pat itin mažos. Kadangi „Toyota Aygo“ labai kompaktiškas, jis pelno idealaus miesto automobilio vardą. Juo itin patogiu manevruoti ir siaurose miestų gatvelėse, ir patekus į kamščius.

STIPRESNIS IR DINAMIŠKESNIS DIZAINAS

Naujojo „Aygo“ priekis atrodo labiau įsimintinas ir dinamiškesnis. Lengva pastebėti dideles trapecijos formos groteles ir platesnį

priekinį buferį. Nauji dieniniai LED žibintai gražiai papildo „Under Priority“ priekio dizainą, todėl naujasis „Aygo“ atrodo platus ir puikus kelyje.

ORANŽINĖS SPALVOS „ORANGĖ SPICE“ VERSIJA

Galima pasirinkti ir specialios „Aygo+“ „Spice“ versijos kėbulo spalvą – oranžinę „Orange Spice“, su patraukliais oranžiniais išorės veidrodėliais ir durelių rankenėlėmis. Salone spidometrą, ventiliacijos angas, durelėse įmontuotus garsiakalbius ir tachometrą puošia apvalūs oranžiniai apvadai, o sėdynės – tamsiai pilkos bei oranžinės spalvos apmušalai.



Patobulinta ir multimedijos sistema. Nauja AM/FM/CD garso sistema yra su „Bluetooth®“ sąsaja skambučiams su laisvųjų rankų įranga, prie šios sistemos galima prijungti ir valdyti nešiojamą muzikos grotuvą, o jos ekranas daugiakalbis.

Standartinės įrangos „Aygo“ parduodamas su mechanine 5 greičių dėže arba pasirenkama „MultiMode“ greičių dėže su pavarų perjungimo rankenėlėmis. „Aygo“ „Euro 5“ standartą atitinkantis 1,0 litro „VVT-i“ benzininis variklis vartoja labai nedaug degalų – vos nuo 4,4 l/100 km, o CO₂ tarša – tik 102 g/km.

Perkant „Aygo+“ komplektacijos modelį, siūlomas didesnis salono apdailos pasirinkimas. Be standartinių juodos spalvos tekstilės apmušalų, dabar galima rinktis juodos ir mėlynos spalvos apmušalus.

„Aygo+“
 specialiojo
 modelio
 „Spice“
 kaina nuo
 34 990 Lt.

Daugiau informacijos



Ilgai lauktas naujasis „Lexus jau čia!

Praėjusių metų rugpjūtį pristatytas naujos kartos sportinis sedanas „Lexus GS“ pagaliau rado kelią į Baltijos šalių „Lexus“ prekybos atstovų salonus ir laukia norinčiųjų susipažinti.

„Kurdami naująjį GS iš naujo įvertinome prabangaus sedano išvaizdai ir vairavimo savybėms keliamus reikalavimus“, – sakė GS vyriausiasis inžinierius Yoshihiko Kanamori. „Pažvelkime bent jau į smėlio laikrodį primenančias drąsaus dizaino groteles, kurios visiškai pakeitė „Lexus“ modelį, ar įvertinkime naujoviškus sprendimus: dinaminė galinių ratų valdymo sistema ir naujos kartos „Lexus“ hibridinė pavara sumažina emisijas ir degalų suvartojimą daugiau nei 20 proc.“.

Naujasis „Lexus GS“ gerokai pasikeitė keliose pagrindinėse srityse – be drąsaus, bet elegantiško dizaino, jis yra ir erdvesnis, ir saugesnis, ir vartoja mažiau degalų. Naujojo „GS 250“ modelio 547 litrų talpos bagažinė yra didžiausia savo klasėje. „GS 450h“ bagažinė padidinta iki 465 litrų, o tai, palyginti su ankstesniu modeliu „GS 450h“, yra beveik 55 procentais daugiau. Be to, daug dėmesio skiriama naujosioms technologijoms ir sportiškesniam važiavimo potyriui. Tobulesnis valdymas, stabdžiai, pakaba ir sėdėjimo padėtis – šis subtilus automobilis kuria išskirtinį inteligentiškumą ir pabrėžia galią.

GS gama pateikia rinkai nemažai naujovių, pavyzdžiui: dvigubi priekiniai diodų technologijos (LED) žibintai užtikrina išskirtinį apšvietimą, taupo energiją ir tarnauja visą transporto priemonės



naudavimo laikotarpį. Salone įrengtas plačiausias pasaulyje 12,3 colio daugiavandis ekranas su aukštosios technologijos sprendimais ir dinamiška „Lexus“ valdymo sistema su pasukamais galiniais ratais.

Ekranas su naujausiomis funkcijomis suteikia galimybę vairuotojui ir keleiviui nuotolinio valdymo įrenginiu „Remote

GS“

MODELIS	„GS 450h“	„GS 250“
VARIKLIS	3,5 l V6 „Dual VVT-i“	2,5 l V6 „Dual VVT-i“
GALINGUMAS, AG/kW	343/252	209/154
DEGALŲ SAŃAUDOS, l/100 km	6,0	8,9
MAKSIMALUS GREITIS, km/h	250	230
ĮSIBĖGĖJIMAS 0–100 km/h	5,9 s	8,6 s
EMISIJOS, g/km	139	207
KAINA NUO (Lt, įskaitant PVM)	199 900	155 900



Touch“ naudotis keliais ekranais ir davikliais. Daugelis funkcijų yra valdomos balsu. Įprastai įrangai priklauso ir vairavimo režimo pasirinkimo mygtukas, leidžiantis vairuotojui reguliuoti jėgos perdavimo parametrus, keisti kontrolės, variklio ir važiuoklės nustatymus.

Naujajam GS siūlomi dviejų versijų varikliai: 3,5 litro V6 benzininis variklis su revoliucine „Lexus“ hibridine pavara pasižymi įspūdingais privalumais – 343 arklio galios, nuo nulio iki šimto kilometrų jis įsibėgėja tik per 5,9 sekundžių, o degalų suvartoja vidutiniškai tik 6,0 l / 100 km. Modelyje „GS 250“ montuojamas naujas 2,5 litro itin sklandus V6 benzininis variklis, pasiekiantis didžiausią 230 km/val. greitį. Variklis yra taip sureguliuotas, kad jo akustika primena „Lexus“ sportinius modelius „IS-F“ ir „LFA“.

Verta atkreipti dėmesį į įrangos paketą „F Sport“, kurį sukūrė Niurnberge įsikūrusi komanda. Ši komanda patobulino ir „Lexus LFA V10“ superautomobilį. „Lexus GS F Sport“ rasite inteligentiškiausią savo klasėje dinaminio valdymo sistemą (LDH) su dinamine galinių ratų valdymo sistema (DRS), specialųjį išorės ir vidaus interjero dizaino paketą, patobulintą stabdymo sistemą, užtikrinančią trumpiausią savo klasėje stabdymo atstumą ir daugelį kitų naujovių. „Tai vienas iš geriausių automobilių“, – giria buvęs F1 formulės dalyvis Alexas Wurzas, du kartus laimėjęs „La Mans“.

„Lexus GS“ gamyba Japonijoje ir Amerikoje pradėta jau metų pradžioje. Vartotojai iki šiol buvo labai patenkinti. Todėl, rūpindamiesi savo klientais, galime užtikrinti, jog naujajį modelį Lietuvoje bus galima išvysti jau po vienos ar dviejų savaitių.

ILGAS KELI

Jau 50 metų „Toyota“ gamina sportinius automobilius ir džiugina adrenalino fanatikus. 1962 m. įmonė pagamino pirmąjį sportinį automobilį „Toyota Publica Sports“. Naujausias „Toyota“ modelis – „GT86“. Kokie dar modeliai buvo pagaminti per šį laikotarpį?

Kai 1936 m. Kičiro Toyoda pagamino pirmąjį serijinį automobilį, pasaulis buvo visiškai kitoks nei šiandien. Nors Pirmojo pasaulinio karo žaizdos jau buvo užgijusios, bet kiekvienas mąstantis žmogus nujautė naujo karo pradžia. Didžiojo karo nepaliesta Amerika ką tik tapo galinga valstybe, Europoje didėjo naujų raudonųjų ir kitų jėgų grėsmė, o Japonija įsivėlė į nesutarimus su Kinija, kurie 1937 m. varto karu.

Europa apgaulinėjo save ir mėgavosi gyvenimu – tai rodo ir visų laikų stilingiausi automobiliai, o karui besiruošianti Japonija tikrai nebuvo ta vieta, kur būtų buvę įmanoma kurti prabangią ir sportišką produkciją. Įmonės, šiandien žinomos „Toyota“ pavadinimu, veiklos pradžia buvo gana kukli – JAV pavyzdžiu gaminti šeimos automobiliai buvo tikrai adekvatūs, tačiau jie visai nebuvo sportiški.

Prasidėjo Antrasis pasaulinis karas, krito branduolinės bombos, buvo reikalaujama reparacijų ir pasirašyta Japoniją iš esmės nunginkluojanti taikos sutartis – pasaulis jau nebebuvo toks, koks buvo prieš tai, o sportiškos ambicijos galėjo ilgam palaidoti Dievo ramybę.

WIKIPEDIA



SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ PRADŽIA – „SPORTS 800“

Tačiau laikas nelaukia. Reparacijos buvo pagaliau sumokėtos, pramonė atsigavo, o beginklė Japonija, nedalyvavusi šaltajame kare, praėjus dvidešimčiai metų nuo Didžiojo karo, staiga pradėjo labai sparčiai augti. Iš kruopščiai dirbančios ir kopijuojančios šalies Japonija (o kartu ir „Toyota“) tapo naujovių sostine – vieta, kur naujos idėjos bei sprendimai gimdavo kaip iš gausybės rago. Valstybė kaupė pinigus ir norėjo juos sumaniai panaudoti – taip pat ir automobiliams gaminti.

Todėl buvo tik laiko klausimas, kada vietos automobilių inžinieriai pradės kurti sportinius automobilius. „Toyota“ laikas išaušo 1962 m., kai žmonėms buvo parodytas prototipas, pavadintas „Toyota Publica Sports“. Dar po trejų metų, naudojant šį prototipą, buvo imta gaminti serijinius automobilius „Toyota Sports 800“. Tai buvo paprastas galiniais ratais varomas dviejų durelių automobilis su dviejų cilindrinio „boxer“ tipo varikliu, tačiau jam išskirtinumo suteikė dėmesys svoriui ir aerodinamikai. Iš anksčiau naudotų lėktuvų konstrukcijų inžinieriai panaudojo nemažai aliuminio. Rezultatas – patogiai valdomas smagus automobilis, kurio sportiškumas buvo išreiškiamas ne arklio galiomis, o gyvumu bei vikrumu, ir kurio nuimamas stogas automobiliui pridėjo dar daugiau linksmumo. Tačiau „Toyota Sports 800“ buvo tik visko pradžia – ženklas, jog ateityje įmonė žada parodyti kažką grandiozinio.



LENKTYNINIŲ AUTOMOBILIŲ KONKURENTAS – „TOYOTA 2000GT“

Didysis sprogymas nutiko tik po metų – „Toyota“ lenktyninių automobilių trasoms pristatė tai, kas judėjo siaubingai greitai. Dviejų litrų ir šešių cilindrinis automobilis vadinosi „Toyota 2000GT“. Dar po metų šį automobilį jau buvo galima nusipirkti ir automobilių salonuose. Jo kaina buvo tikrai nemaža, nes bendradarbiaujant „Toyota“ ir „Yamaha“ sukurtas automobilis buvo pristatomas beveik taip pat, kaip šiandien, pvz., „Bugatti Veyron“, arba „Lexus LFA“ – mes mokame, sugebame, galime ir rodome tai pasauliui.

Aliuminio korpusas ir už priekinės ašies montuojamas variklis užtikrino gerą svorio pasiskirstymą bei greitą važiavimą, o kaina, įvertinus visus duomenis, buvo nelabai svarbi. Iš susižavėjimo aikštioje spaudos atstovai automobilių liaupsino nepailsdami. Lenktynėse šiam automobiliui taip pat sekėsi, todėl galime būti tikri, jog jį pristatęs šūkis atitiko tikrovę. Tačiau tada prasidėjo didžioji aštuntojo dešimtmečio naftos krizė, ir pragmatiškoje Japonijoje vėl neliko vietos ypatingiems sportiniams automobiliams. „Toyota 2000GT“ po penkerius metus trukusios gamybos ir 350 išleistų automobilių liko tik istorija, menanti tik legendą bei beprotiškas kainas naudotų automobilių rinkoje.

WIKIPEDIA



„AE86“ – ADRENALINU PULSUOJANTI „COROLLA“

Tiesą sakant, tai buvo pasirinkimo akimirka. Smalsiam stebėtojui aštuntojo dešimtmečio pabaigoje tapo aišku, kur eina pasaulis. Automobiliai tapo mažesni, varikliai naudojo mažiau kuro, o vairavimo malonumą teikiantys modeliai buvo kuriami daugiau naudojant ne savo platformą, o mažesnių šeimos automobilių bazę.

Siek tiek pamąstykite – 1970 m. pradžioje buvo pagamintas „Ford Escort RS1600“, o 1975 m. – „Volkswagen Golf GTI“. Greitas važiavimas nebebuvo tik išrinktųjų, vairuojančių „Porsche“, „Jaguar“, „Ferrari“ ar „Maserati“, malonumas – dabar viskas buvo kitaip. Buvo aišku, kad didelių automobilių, išsvystančių daug arklio galių, poreikis yra didelis, todėl „Toyota“, nepaisydama to, jog „2000GT“ superautomobilis dingio iš prekybos, nusprendė sukurti sportinį kupę, išsvystantį itin didelį greitį.

IAS sėkmę

„Toyota“ atitinkuo „Escort“ ir „Golf“ automobiliams buvo ir tebėra „Corolla“. Šie automobiliai gaminami milijonais. Buvo aišku, jog jei „Toyota“ nori adrenalino ištroškusiems vairuotojams pasiūlyti savo automobilį, „Corolla“ – tam puikiai tinkanti platforma. Svajonės įgyvendinimas užtruko gana ilgai, kol galiausiai 1983 m. „Toyota“ sukūrė modelį, iki šios dienos žinomą kodiniu pavadinimu „AE86“. Skirtingai nuo kitų tų laikų „Corolla“ automobilių, „AE86“ buvo varomas galiniais ratais, o kupė kūbulas ir 1,6 l variklis su kuro įpurškimo sistema sudarė kombinaciją, dėl kurios automobilis ir ralyje, ir žiedinėse lenktynėse skynė laurus. Ir skina iki šiol, nes lenktynininkai iki šiol trokšta geros būklės „AE86“, nors paties automobilio gamyba ir buvo nutraukta jau prieš 25 metus. Šių automobilių buvo pagaminta virš milijono, o tai reiškia, jog sportinis kupė už pagrįstą kainą visuomet randa pirkėją.

WIKIPEDIA



„MR2“ – „LOTUS“ BROLIS IŠ AZIJOS

„Toyota“ vis dar didžiuodamasi gamino „AE86“, kai nustebino pasaulį kažkuo visiškai nauju. Šio netikėtumo pavadinimas buvo „MR2“ – tai nedidelis dvivietis automobilis su viduryje montuojamu varikliu („mid-engined runabout 2-seater“). Kaip įžvalgūs automobilių mėgėjai galėjo nuspėti, „Corolla“ galiausiai tapo priekiniais ratais varomu automobiliu, nes vienoje modelių šeimoje išlaikyti abiejų schemų transmisijas būtų buvę pernelyg brangu.

„MR2“ buvo radikalus automobilis, varomas galiniais ratais ir už keleivių nugarų įmontuotu varikliu. Buvo tvirtinama, jog pasaulyje labiausiai trokštamos ir itin pragmatiškos automobilių gamintojos bei ją valdančių asmenų galvose nublanko idėja pagaminti daugeliui įperkama sportinį automobilį. Jeigu aukščiau pateikta transmisijos schema atrodo pažįstama, o iš atminties lyg ir išskyla „Lotus“ pavadinimas, tai ne atsitiktinumas – kuriant „MR2“, maždaug devintojo dešimtmečio viduryje, „Toyota“ buvo didelė „Lotus“ akcininkė, o stabdžių bei vairo sistemų genijais pripažinti britai gerokai prisidėjo ir vystant „MR2“.

Rezultatas – legenda tapęs valdymas ir, nors „MR2“ niekuomet nebuvo pripažintas labai galingu automobiliu (šis titulas atiteko „Supra“), juo buvo sėkmingai lenktyniauta ir ralyje, ir žiedinėse lenktynėse. Praėjus 25 metams ir išleidus dar tris modelių kartas, „MR2“ 2007 m. tapo tik prisiminimu, tačiau gyvu iki šių dienų. „MR2“ daugelis prisimena kaip automobilį, paroduojamą už prieinamą kainą, suteikiantį vairavimo džiaugsmą bei montuojamą su viduryje esančiu varikliu. Šį modelį įsigijo tūkstančiai laimingųjų visame pasaulyje. Hmm, galbūt vertėtų ir sau pasiieškoti ko nors panašaus?

ITIN SĖKMINGAS „CELICA SUPRA“

Nors „Toyota“ savo vardu daugiau nėra kūrusi superautomobilių (nekalbame apie jos dukterinę įmonę „Lexus“), negalime nepami-

nėti „2000GT“ palikimo. Jis tapo dar prieinamesnio ir masiškesnio automobilio, pavadinto „Celica“, pradininku.

Jau 1971 m. rinkoje pasirodęs „Celica“ buvo dviejų durelių sportinis kupė su keturių cilindų varikliu, o jo naujoji šešių cilindų modifikacija buvo pavadinta „Celica Supra“. Laikui bėgant, šie du modeliai buvo tobulinami, kol 1986 m. „Supra“ modifikacija buvo atskirta nuo „Celica“ serijos ir išleista kaip atskiras modelis, o „Celica“ gyvavo ir toliau. „Toyota“ pagamino apie keturis milijonus „Celica“ automobilių, ir tai – pats sėkmingiausias „Toyota“ gaminamų sportinių automobilių modelis. Buvo sukurtos septynios šio modelio kartos – nuo lengvo sportinio kupė iki galingo, keturiais ratais varomo lenktyninio automobilio, vėliau vėl pakeisto lengvu, priekiniais ratais varomu automobiliu.

WIKIPEDIA



Nuo 1985 m. bazinis „Celica“ modelis buvo gana neįdomus – priekiniais ratais varomas kupė su dviejų litrų varikliu, ir jį tartum atsverė „GT-Four“, modelis su dviejų litrų varikliu, turbokompresoriumi ir visų varančiųjų ratų transmisija. Būtent šis modelis „Toyota“ atnešė didžiausią sėkmę ir įtemptiausias akimirkas lenktynių trasose.

„Supra“ taip pat išaugo iki „GT“ automobilio lygio – tiek gabaritų, tiek galios prasme, ir buvo galingesnis už bet kurį „Toyota“ automobilį. Gaminant paskutinės, ketvirtosios kartos modelių seriją, automobiliai galėjo pasiekti 320 AG galią, įsibėgėti iki 100 km per mažiau nei penkias sekundes, todėl pateko į „pakankamai“ greitų automobilių sąrašą. Šių automobilių greitį teko riboti elektroniniu būdu. Automobilių mėgėjai „Supra“ automobilius su turbokompresoriumi laiko kultiniais, nes jų galią nagingi meistrai sureguliuoja taip, kad ši siektų virš pusės tūkstančio AG. O šioje klasėje tokios prieinamos kainos ir galingumo santykį itin sudėtinga rasti.



NAUJASIS „GT86“

Žinoma, kad naudotų automobilių rinka gamintojo nemaitina. 2002 m. amžiams dingio „Supra“ – madingame ir politiškai korektiškame pasaulyje jam daugiau nebeliko vietos. Dar po kelerių metų, praktiškai vienu metu, dingio ir dabar vien atsiminimuose gyvi „Celica“ bei „MR2“. 2006 m. „Toyota“ pateko į tokią situaciją, kai prekyboje nebuvo nė vieno jos gaminamo sportinio automobilio modelio. Taip, „Lexus“ gaminamų sportinių automobilių buvo, tačiau „Toyota“ – ne, ir tai liūdino. Tačiau istorija, kaip žinote, dažnai grįžta į pradžią.

Galima įsivaizduoti entuziastų džiaugsmą, kai praėjusiais metais buvo paskelbta naujiena, jog „Toyota“ grįžta į sportinių automobilių rinką! Viskas taip, kaip ir anksčiau – „bokser“ tipo variklis kaip „Toyota Publica Sports“, bendradarbiavimas su vietos partneriais kaip ir kuriant „2000GT“, galiniai varantieji ratai kaip ir „AE86“. Net ir pavadinimas skamba pažįstamai – jis turi tiek „2000GT“, tiek ir „AE86“ dvasios. Kaip „GT86“ bus įrašytas į istoriją ir ką po savęs paliks – tai jau kita istorija, kaip sako klasikai, o ir kitas straipsnis.

Margus Värton

„Toyota Hilux“ reprezentacinėms kelionėms ir darbui

Jau tapo įprasta, jog aukšto rango vadovai vairuoja prabangius sedanus ar visureigius, o automobilių įmonės pirmenybę teikia vokiškoms transporto priemonėms. Tačiau tarptautinės logistikos įmonės „Beweship Eesti“ vadovas **Aare Sild** išsirinko „Toyota Hilux“. „Tikrai ne gėda turėti tokį automobilį – juo gali važiuoti visur: ir į vestuves, ir į operą, ir į darbą“, – tikina jis.

Prekių transportavimo ir pristatymo paslaugų įmonė OY „Beweship AB“ buvo įkurta Suomijoje 1957 m. Laikui bėgant ji tapo didžiausia Suomijos logistikos bendrove, įkurta vietinio kapitalo lėšomis. Ši įmonė ir viena pirmųjų pradėjo savo veiklą Baltijos šalių regione, 1993 m. Taline įkūrusi „Beweship Eesti“ AS. Stengiantis dar geriau aptarnauti klientus, dukterinės įmonės buvo įkurtos ir Latvijoje – 1998 m., Lenkijoje – 2003 m., Lietuvoje bei Vengrijoje – 2005 m. Anksčiau „Beweship“ pristatinėjo tik didelių matmenų ir svorio siuntas, o nuo šiol siūloma ir nauja paslauga – kasdien vykdomi reguliarūs reisai tarp Helsinkio, Talino, Rygos ir Vilniaus ir pristatomi nedideli kroviniai (1–2500 kg svorio).

Aare Sild jau 19 metų koordinuoja įmonės veiklą Estijoje. Kiekvieną savaitę jis turi daug darbo susitikimų, ir neretai jų metu svarbiausia – pristatyti įmonę. Tačiau jo darbo automobilis nėra nei visureigis, nei prabangus sedanas. Aare labiau patinka pikapai, o labiausiai – „Toyota Hilux“. Kodėl? „Tai išties labai geras automobilis. Su „Hilux“ nesigėdiju važiuoti į susirinkimus ir įmonės reprezentacines keliones. Šis automobilis tinka ir vadovui, ir paprastam darbuotojui. Su juo galima važiuoti tiek į vestuves, tiek į teatrą, be to, su juo galima ir dirbti“, – Aare Sild vardija automobilio privalumus, lėmusius jo sprendimą praėjusiais metais įsigyti „Hilux“.

Apie keturiais ratais varomą visureigį Aare svajojo daugelį metų. „Išmėginau ir „Isuzu“, ir „Nissan“, ir „Land Rover“ markės automobilius, tačiau „Hilux“ pasirodė geriausiai valdomas, tvirčiausias ir išsiskiriantis geriausiomis savybėmis. Ankstesnės kartos „Hilux“ man nepatiko: jie tiko tik darbui. Naujasis modelis nuo jų skiriasi taip, kaip miestietis skiriasi nuo ūkininko“, – Aare toliau giria automobilį. „Man svarbu ir tai, kad automobilio kėbule galima sutalpinti du briedžius. Ir tai, kad užraktas užsirakina“. Šį aspektą Aare pats išbandė – jo žodžiais tariant, į automobilį būtų tilpęs dar ir vienas veršiukas.

ANTROS KARTOS MEDŽIOTOJAS

Aare nuo vaikystės domisi medžiokle. Jo tėvas buvo medžiotojas, todėl dažnai į medžioklę pasiimdavo ir sūnų. „Pirmausia tik mokiausi pajauti gamtą, o vėliau ir šaudžiau,

medžioju paukščius“ – prisimena Aare. „Tėvas mirė 1984 m., nespėjęs manęs padaryti tikru medžiotoju, todėl tapau miestiečiu“. Maždaug prieš septynerius metus geras Aare draugas pakvietė jį į medžioklę, ir pastarasis atrado šį pomėgį iš naujo. „Pirmuosius dvejus metus buvau vadinamasis „medžioklinis šuo“ – tiesiog eidavau kartu arba būdavau vairuotoju, tačiau vėliau pajutau, jog pats norėčiau turėti savo šautuvą, gauti medžioklės licenciją ir turėti savo medžioklės plotą“. Šiandien šitos svajonės virto realybe.

Prieš trejus metus Kooraste kaime, Põlvamaa apskrityje buvo įkurtas medžiotojų klubas, kuriam dabar priklauso 18 narių. Klubo veiklą padeda koordinuoti Aare. Šis klubas nėra vadinamųjų trofėjų medžiotojų draugija. „Mes ne tik esame medžiotojai – mums rūpi išsaugoti gyvūnų rūšis. Skaičiuojame gyvūnus, žiemą parūpiname jiems maisto. Tačiau gyvūnų mums pakanka“.

Žinoma, miške yra ir smulkių laukinių gyvūnų, pvz., bebrų, šernų, stirnų. „Kadangi mano ūkis įsikūręs medžioklės plotų viduryje, nedidelių laukinių gyvūnų kailius diriname ir juos valome pas mane. Be jokios abejonės, po to kepame ir valgomie šviežias kepenėles“, – sako Aare. „Tikro medžioklės ūkio aš neturiu, tačiau mes to siekiame“.

Kurio laukinio gyvūno mėsa skaniausia? „Turbūt vis dėlto briedžio. Briedžio faršo kotletai – mano mėgstamiausi. Tačiau kiekvieno gyvūno mėsa skani, jei moki ją paruošti. Nepralenkiami ir ožkienes šašlykai, klasikinės mūsų Joninių patiekalas. Ožkų medžioklės sezonas prasideda birželio 2 d. Nors šiuo metu ožkų pas mus mažai, tačiau dvi vis dėlto sumedžiojome“, – pasakoja Aare apie savas tradicijas.

VIRĖJO AISTRA DALIJASI SU KITAIŠ

Nuo patiekalų, gaminamų iš laukinių gyvūnų mėsos, mūsų pokalbis nejuočių pakrypsta prie kitos Aare aistros. Jei medžioklės instinktas buvo paveldėtas iš tėvo, tai susidomėjimą maisto ruošimu perteikė motina. „Mano mama visą savo gyvenimą dirbo virėja. Ji buvo vyriausioji „Tehvandi“ slidinėjimo centro virėja ir netgi vyko į Maskvos olimpinės žaidynės ruošti maisto“, – didžiuojasi Aare. Prie motinos virtuvėje sukiojosi ir Aare,



tačiau pats maisto gaminiu susidomėjo 2002 m., kai vienas geras draugas pakvietė jį į „Rocca al Mare“ rajono virėjų klubą.

Maisto ruošimas taip sudomino Aare, jog per šešerius virėjų klubo narystės metus jis tepraleido 2 ar 3 susitikimus. Mokydamasis sukaupe labai daug žinių ir patirties, netgi kilo mintis pačiam įkurti panašų klubą. Sumąstyta – padaryta: šiuo metu baigiasi trečiasis Maisto akademijos Gastronomo klubo sezonas. Klubo nariai susirenka kartą per mėnesį, trečiadieniais. Kiekvieną kartą susirinkimo tema būna vis kitokia. Rugsėjis pradamas nuo rudens gėrybių, o gegužė baigiama mokymais, kaip kuo skaniau pagaminti maistą ant grilio. Išskirtinumo klubo vakarams suteikia įvairūs pranešėjai – net jeigu tai tik sūrio gamintojo meistras, prieskonių žinovas ar sveikos mitybos ekspertas.

Klubui priklauso apie 30 žmonių iš įvairių visuomenės sluoksnių, jų maisto ruošimo meistriškumo lygis taip pat labai įvairus. „Klubas skirtas visiems, kurie moka ne tik dirbti, bet ir vertina savo laisvalaikį, socialinį gyvenimą, kurie nori tobulėti bei mokytis“.

Aare labiausiai patinka eksperimentuoti su mėsa ir žuvimi, t. y. būtent iš šių produktų jis jau geba pagaminti stebuklingai skanius valgius. Per šiuos metus iš mėgėjo jis tapo tikru virtuozu. Praėjusiais metais Palamuse miestelyje vyko „Didžiosios kiaulidės“ konkursas, kurio pagrindinė užduotis buvo iškepti visą kiaulę. Gastronomo klubas sudarė trijų narių komandą, kuriai priklausė Aare Sild, Toomas Loo ir Peeter Pöder – būtent šis trejetukas ir laimėjo pirmąją vietą, aplenkęs žymių virėjų komandas.

„HILUX“ TINKA VISIEMS

„Hilux“ nėra vien medžiotojo ar ūkininko automobilis“, – pabrėžia Aare. „Jis tinka visiems“. Ir tuoj pat pateikia pavyzdį iš sporto srities: Aare su šeima išsiruošė slidinėti. „Šiai veiklai „Hilux“ idealiai tinka. Nereikia nuomotis jokių slidžių dėžių – visa įranga puikiai telpa automobilio kėbule“.

O jei šeima namuose laiko naminių gyvūnėlių? „Ir šią problemą gamintojai puikiai išsprendė. Augintiniams skirti specialūs sėdynių uždangalai, labai lengvai užsegami bei atsegami įmontuotais spragtukais. Sėdynė įgauna tarsi dubens formą, kad augintinis ramiai sėdėtų ant galinės sėdynės“, – tokį sprendimą giria Aare. „Šie sėdynių uždangalai labai praverčia ir tuo atveju, jei į automobilį susėda purvini medžiotojai“.

Aare „Hilux“ rida – 14 000 km: tiek nuvažiuota per pusę metų. Pirmiausia jis kartais dar važinėdavo kitu automobiliu, tačiau dabar į visas keliones keliauja tik „Hilux“. „Man nebereikia antro automobilio. Ir į operą važiuoju „Hilux“, ir man visiškai dėl to ne gėda“. Į operą ar teatrą šis vyras išsiruošia bent kartą per mėnesį.

Aare stebina ir tokio didelio bei galingo automobilio ekonomiškumas: vidutinės trijų litrų variklio su mechanine pavarų dėže automobilio kuro sąnaudos tėra 7,8 l/100 km. „Važinėju ir užmiestyje, ir mieste maždaug tiek pat. Tiesa, kuro sąnaudos sumažėjo nuvažiavus 10 000 km. Iš pradžių jos viršijo 10,0 l/100 km, o dabar važiuojant plentu jos tesudaro apie 7,0 l/100 km. Kuro sąnaudos, matyt, yra susijusios su pado sunkumu“.

Ar „Hilux“ turi kokių nors neigiamų savybių? „Vieną vis dėlto turi. Automobilyje nėra bagažinės. Kai šalta, kėbulo negalima naudoti kaip bagažinės, o tada „Hilux“ tampa mažu automobiliuku, nes galinės sėdynės būna prikimštos rankinių ir įvairaus maisto. Kėbule nieko neįmanoma padėti, nes tiesiog užšals“, – su glumęs pripažįsta Aare. Pasikonsultuoti dėl šios problemos Aare buvo nuvykęs ir į „Toyota“ atstovybę. Ten buvo pasakyta, jog labai greitai turėtų pasirodyti hermetiški krepšiai, su viduje įrengta šildymo (arba šaldymo) funkcija.

Tiesą sakant, šis pikapas turi dar vieną minusą. „Kai į kėbulą įdedi sportinį krepšį ar maišą su maisto produktais, ir važiuojant jie nuslysta į kitą pusę, jų praktiškai neįmanoma pasiekti. Mėginant iškelti krepšį ir įvertinus mūsų klimato juostos oro sąlygas, galima labai išsitepti“, – skundžiasi „Hilux“ savininkas. „Be jokios abejonės, į automobilį galima montuoti įvairią papildomą įrangą – apsauginius lankus, montuojamus automobilio priekyje, papildomus žibintus, galinio vaizdo kamerą ir pan., tačiau standartinei įrangai turėtų priklausyti dar bent kelios papildomos dėtuvės“, – pataria gamintojams Aare.

Į susitikimą Aare atvažiuoja naujausias „Hilux“. Jis kreipėsi į „Toyota“ atstovybę dėl bandomojo važiavimo. Kokį įspūdį paliko naujasis „Hilux“? „Esu visiškai tikras, kad kitas mano automobilis bus taip pat „Hilux“, – atsako vyras.

Küllli Värnik



HIBRIDAI - automobilių pram

Net 82 proc. Estijos gyventojų tiki, kad 2050 m. automobiliai naudos efektyvesnį kurą nei benzinas ar dyzelis. Kas tai galėtų būti? Žinoma – elektra! Daugelis baiminasi, kad automobiliai iš tiesų bus varomi elektra, kiti būgštauja, kad šiandien tai dar neatrodo realu. Teisūs, tikriausiai, visi.

Jeigu egzistuoja dvi skirtingos nuomonės, tiesa tikriausiai slypi kažkur per vidurį. Žinoma, kad elektra bus naudojama kaip kuras, bet ji nebus vienintelė. Šios dienos realybė – elektra naudojama vis plačiau, o visame pasaulyje daugėja hibridinių transporto priemonių: lengvųjų automobilių, autobusų ir tik pats Dievas žino ko dar.

Elektriniai automobiliai iki šiol pakankamai retas reiškinys, nes tokio

automobilio technologija labai brangi, be to, jo naudojimą riboja vienu įkrovimu galimas nuvažiuoti atstumas ir laikas, reikalingas baterijai įkrauti. Tiesa, žmogus per dieną vidutiniškai ir nenuvažiuoja daugiau nei įmanoma elektriniu automobiliu, bet tokios elektrinių automobilių naudojimo sąlygos tikrai gali riboti įprastą judėjimo laisvę. Todėl daikomasi panašių alternatyvų, kuriomis drąsiai gali tapti hibridai.



onės stimulas

HIBRIDAI PADEDA TAUPYTI, KAI TO LABIAUSIAI REIKIA

Hibridiniuose automobiliuose yra elektrinio automobilio elementas – važiuoti galima tik elektra, elektrinis variklis veikia ir įsibėgėjant bei važiuojant mieste. Hibridinių automobilių elektrinis variklis nėra puošmena: jis padeda automobilių savininkams ir pratina juos prie naujų technologijų.

Elektrinio variklio privalumus hibridinio automobilio vairuotojas jaučia važiuodamas mieste, manevruodamas ir atlikdamas kitus įprastus veiksmus. Tai padeda tausoti kurą ir vairuotojas akivaizdžiai jaučia elektrinio variklio galimybes. Paprasta, nors ir šiek tiek keista jausti, kokia jėga elektra valdo automobilį.

Pripratus prie hibridinio automobilio ypatumų, galima žengti

dar vieną žingsnį elektrinio automobilio link ir hibridinį automobilį įjungti į elektros tinklą. Pavyzdžiui, sėsti prie „Toyota Prius PHEV“, iš kištuko pakraunamo hibrido, vairo. Jis varomas elektra važiuoja gerokai ilgiau, ir jeigu namie ar darbe rasite, kur įjungti elektros laidą, kitokio kuro gali ir neprireikti. Viskas priklauso nuo kelionės trukmės, bet tai neriboja automobilio naudojimo. Jeigu pageidaujate, važiuokite automobiliu „Prius PHEV“ nors ir į Afriką. Tai įvairioms kelionėms skirtas automobilis, ir šis aspektas jį labiausiai skiria nuo tik didmiesčiuose važiuoti pritaikyto elektrinio automobilio.

Hibridų privalumas – ir tai, kad jie taupo, kai to labiausiai reikia, ilgų kelionių metu, ten, kur yra didžiausia oro tarša, t. y. mieste. Jie pratina žmones prie elektrinių automobilių ir skatina vystyti auto-



mobilių pramonę. Jei būtų griežtai nurodyta pereiti prie elektrinių automobilių, vargu ar tai taptų automobilių pramonės tobulėjimo priežastimi, o važiavimas hibridiniais automobiliais suteikia galimybę nuosekliai vystyti technologijas.

HIBRIDINIO PASAULIO ŽVAIGŽDĖ

Jau šiandien galime važinėti hibridiniais ir elektriniais automobiliais, nors pastarasis dar toks primityvus, kaip kažkada buvo pirmosios kartos „Prius“. Oi, kiek kritikos sulaukė šis automobilis! Tačiau nepaisant to, jis ne tik gerai perkamas, bet ir dievinamas. Antrosios kartos „Prius“ buvo labiau panašus į automobilį, o trečiosios kartos „Prius“ – tiesiog puikus.

„Prius“ jau sulaukė trečiosios kartos ir atėjo laikas išskleisti sparnus. Jau pasirodė net septynvietis modelis „Prius+“, kuris atrodo kaip įprastas „Prius“ variantas su pravertomis bagažinės durelėmis ir prie jų priklijuotomis sienomis. Automobilis aukštesnis, jo galinė dalis žymiai talpesnė. Šis modelis – naujas hibridinių automobilių lygmuo. Kodėl gi nepasinaudoti „Prius“, neginčijamos hibridinio pasaulio žvaigždės, privalumais?

AMBICINGI ATEITIES PLANAI

„Toyota“ tiki, kad artimiausio dešimtmečio aktualija – hibridai, kurie taps vis geresni ir geresni. Ateis laikas, kai elektriniai automobiliai užkariaus apie ketvirtadalį pasaulio mašinų parko, o elektrinio automobilio technologijos taip jaugs j „Prius“, kad jau nebežinosim, ar šis automobilis tik ilgiau dėl benzininio variklio generatoriaus galintis važiuoti elektrinis, ar iš kištuko pakraunamas hibridas.

Iki 2015 m. „Toyota“ planuoja pristatyti net dešimt naujų hibridų, tarp jų ir jau minėtą „Prius+“, atnaujintą iš kištuko pakraunamo „Prius“ variantą ir visai naują, jau ketvirtosios kartos „Prius“.

„Toyota“ jau keturiasdešimt metų gamina hibridinius automobilius ir dabar, XXI amžiaus antrajame dešimtmetyje atėjo laikas pagaminti kiekvienam žmogui prieinamą hibridinį kiekvieno automobilio modelio variantą.

Urmės Oja,
„TopGear Eesti“ vyr. redaktorius



vastutustundlik
ettevõtte 2011

„Toyota Baltic“ AB

viena iš atsakingiausių bendrovių Estijoje

Pagal Atsakingo verslo forumo, verslo laikraščio „Äripäev“ ir EBS Etikos centro išvestą atsakingųjų įmonių indeksą, bendrovė „Toyota Baltic“ priklauso 30-čiai atsakingiausių bendrovių Estijoje.

Jau ketvirtus metus skaičiuojamam indeksui savo duomenis pateikė 60 bendrovių, kurios įvertino savo veiklą ir atsakė į anketos klausimus. Juos išanalizavo šios srities ekspertai. Šios įmonių verslo veiklos sritys buvo vertinamos vadovaujantis atsakingos bendrovės kriterijais: įmonės strategija, principų įvertinimas, veiklos sričių „Bendruomenė“, „Gamtos aplinka“, „Darbo aplinka“, „Rinkos aplinka“ valdymas, veiklos rezultatų įvertinimas, ataskaitos ir komunikacija.

Įmonės strategijos srityje vertintas rizikos valdymas, susijęs su bendruomene ir gamtos aplinka.

Principų integravimo srityje vertingiausi aspektu buvo pripažintas atsakingų ir „žaliai maštančių“ įmonių siekis rinktis verslo partneriais vietas įmones, svarbiu kriterijumi laikyti ir geri darbuotojų mokymo atsakingose verslo srityse rezultatai.

Bendrovė „Toyota Baltic AS“, vertinant veiklos sritis „Bendruomenė“, „Gamtos aplinka“, „Darbo aplinka“, „Rinkos aplinka“ neabejotinai išsiskyrė aplinkosaugos srityje, be to, buvo pripažintas ir darbo su bendruomene indėlis, labai sistemingai ir apgalvotai skatinant techninį profesinį lavinimą (T-TEP programą). Atskirai buvo išskirtas indėlis į gamtos aplinkos tausojimą – ekologiškų produktų propagavimą ir populiarinimą, ekologinio važiavimo mokymą ir jam teikiamas lengvatas, senų transporto priemonių panaudojimą, naudotų atsarginių dalių, baterijų ir pan. surinkimą, „Žaliojo mėnesio“ organizavimą, darbuotojų skatinimą naudoti hibridinius automobilius ir laikytis 14001 ISO standarto reikalavimų.

Vertinant atskaitomybės ir komunikacijos rezultatus akcentuotas nepriklausomas įmonės atsakingumo įvertinimas, atliekamas korporatyvine priemone „Assessment Tool“, ir pasaulinės „Toyota“ CSR ataskaita, paskelbta estų kalba.

Bendrovės „Toyota Baltic AS“ atsakingumo ištakos – įmonės vadovavimas, vizija ir atsakinga kasdienė veikla. Būti atsakinga bendrove reiškia ne tik gerbti savo darbuotojus, partnerius, aplinką ir bendruomenę, bet ir rodyti pavyzdį kitiems.

Pirmą kartą atsakingų įmonių vertinime dalyvavusi bendrovė „Toyota Baltic AS“ visuose indeksavimo sektoriuose pasiekė šiek tiek aukštesnius nei vidutinius rezultatus.





„EUROPOS KLIENTŲ PASITENKINIMO“ APDOVANOJIMĄ LIETUVOJE PELNĖ UAB „SOVLI“

Nuo 2007 metų „Toyota Motor Europe“ geriausiai klientus aptarnaujančioms prekybos įmonėms teikia Ičiban apdovanojimus. Ičiban yra japoniškas žodis, paimtas iš frazės Okyajusama Ičiban, kuri reiškia „klientas pirmiausia“. Ičiban kaip atskiras terminas reiškia „numeris vienas“ arba „pirmas“.

Išrinkti Ičiban laureatus kompanijai „Toyota“ yra nemenkas galvosūkis, nes tenka visoje Europoje nuolatos stebėti daugiau nei 2600 mažmeninės prekybos atstovybių ir vertinti jas pagal labai griežtus klientų aptarnavimo kokybės kriterijus. Atstovybei nepakanka suburti puikiais individualiomis savybėmis pasižyminčių darbuotojų – komandinis darbas taip pat privalo būti sklandus, kad klientams būtų siūlomas pats geriausias aptarnavimas.

Visoje Europoje nuolatos vykdomos klientų apklausos metu buvo įvertinti įvairūs ekonominiai rodikliai ir klientų nuomonė. Remiantis šiais duomenimis, už puikius 2011 metų rezultatus buvo atrinktos 42 prekybos atstovybės.

„Toyota Baltic AS“ labai džiaugiasi

galėdama pranešti, kad iš Lietuvos atstovybių šis garbingas apdovanojimas atiteko Šiaulių įmonei UAB „Sovli“, kuri visus 2011 metus puikiai rūpinosi savo klientais tiek pardavimo, tiek tolesnio aptarnavimo srityse.

2012 metų gegužės pradžioje visi „Europos klientų pasitenkinimo“ apdovanojimų laureatai susirinko Budapešte, Vengrijoje, kur „Toyota“ surengė iškilmingą ceremoniją. Ičiban apdovanojimus visų prekybos įmonių atstovams įteikė „Toyota Motor Europe“ prezidentas ir generalinis direktorius Didier Leroy. UAB „Sovli“ skirtą apdovanojimą atsiėmė Kęstutis Dudėnas.

Didier Leroy, sveikindamas laimėtojus, sakė: „Mes turime viršyti kliento lūkesčius tiek savo gaminių kokybe, tiek elgesiu kiek-

vieną kartą, kai su juo susitinkame. Klientas nusprendė įsigyti „Toyota“ automobilį, o mes norime užtikrinti, kad jis visą laiką liktų patenkintas savo sprendimu!“

Štai taip puikiai jis apibendrina mūsų klientų aptarnavimo filosofiją – viską daryti taip, kad klientas džiaugtųsi įsigijęs mūsų pagamintą automobilį. Tikime, jog to pasiekti galima įsiklausius, ką klientai sako. Taigi mes, kaip distributorius, norėtume padėkoti klientams už dalyvavimą apklausoje ir neįkainojamai svarbius atsiliepimus apie mūsų teikiamas paslaugas, o kartu sveikiname UAB „Sovli“ su dideliu jų laimėjimu ir linkime kantrybės, atsidavimo bei troškimo taip pat puikiai aptarnauti mūsų klientus Lietuvoje ir ateinančiais metais!



Centras

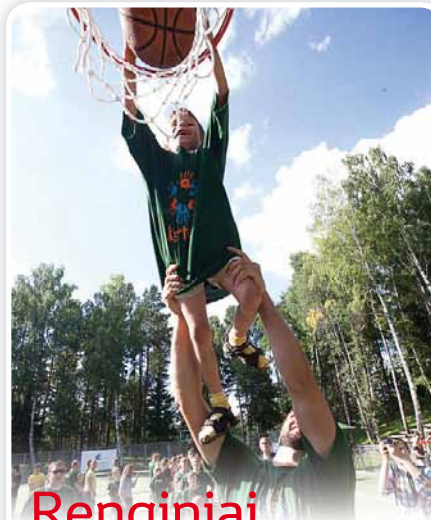
Lino Kleizos jaunimo ugdymo centras – vienas pagrindinių Lino Kleizos labdaros ir paramos fondo vykdomų projektų. Šio projekto tikslas – tobulinti vaikų globos namų auklėtinių socialinius ir profesinius įgūdžius, plėsti akiratį, skatinti verslumą, supažindinti su karjeros galimybėmis, skatinti sportuoti ir aktyviai leisti laisvalaikį.

Projekte dalyvauja beveik 400 vaikų iš visos Lietuvos globos namų. Paskaitas vaikams apie ekonomiką, finansus ir verslą skaito Kauno technologijos universiteto dėstytojai. Vienas šio projekto rėmėjų yra UAB „Autotoja“.



Draugai

Į savo fondo veiklą Linas Kleiza stengiasi įtraukti kuo daugiau draugų ir bendraminčių: krepšinininkai Marius Prekevičius, Vaidas Čepukaitis, Arūnas Vasiliauskas, Mantas Kalnietis, dainininkas Marijonas Mikutavičius.



Renginiai

Lino Kleizos labdaros ir paramos fondas siekia sudaryti galimybes vaikų globos namų auklėtiniams lankyti įvairiuose sporto, kultūros bei pramoginiuose renginiuose: Lietuvos krepšinio federacijos taurės turnyro finalinėse varžybose Alytuje ir Kaune, pramoginiame renginyje atrakcionų parke, kuriame dalyvavo apie 100 vaikų. Linas Kleiza taip pat lanko Kauno vaikų globos namus ir visuomet atvyksta su dovanomis.



Akcija „Siekis“

Akcijos „Siekis“ pagrindinis tikslas – aprūpinti sporto inventoriumi ir aktyvaus laisvalaikio priemonėmis vaikų globos namus ir dienos centrus. Lentvario vaikų globos namuose buvo įrengta nedidelė sporto salė, o Jonavos dienos centre – žaidimų kambarys.



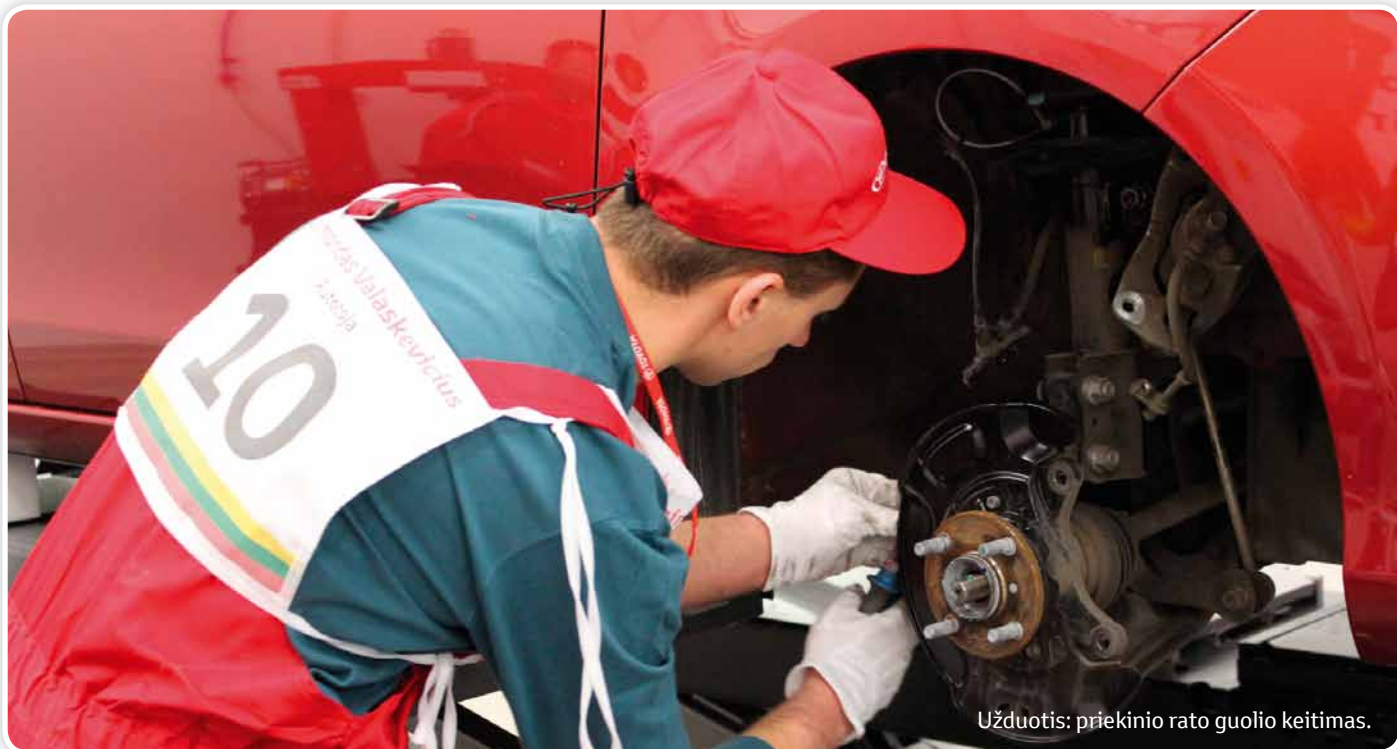
Sportas

Linas Kleiza skatina vaikus sportuoti ir aktyviai leisti laisvalaikį. Jo labdaros ir paramos fondas organizuoja krepšinio varžybas, pats krepšinininkas dalyvauja įvairiuose sporto renginiuose.



Ekskursija

Lino Kleizos labdaros ir paramos fondas organizuoja ekskursijas po įvairias organizacijas, į kurias kviečia Lietuvos vaikų globos namų auklėtinius.



Užduotis: priekinio rato guolio keitimas.

Svarbiausia – SIEKTI TIKSLO

Kasmet visų Baltijos šalių „Toyota“ atstovybių techninės priežiūros specialistai nekantriai laukia galimybės išmėginti savo jėgas jau tradiciniu tapusiame mechanikų didžiosios taurės konkurse „Technician Skills Grand Prix“. Ir ne tik todėl, jog geriausiai pasirodęs specialistas laimi pažintinę kelionę į Japoniją, „Toyota“ gamyklą, bet ir todėl, jog būtent čia gali įvertinti savo įgūdžius, teorines žinias ir pritaikyti praktinę patirtį.

2011 metų „Technician Skills Grand Prix“ vyko Taline, Mechanikos mokykloje, tačiau šiuo atveju vargu ar galiojo sportininkų mėgstamas posakis, jog „namie net ir savos sienos paremia“. Mechanikų didžiosios taurės konkurso dalyviai varžėsi penkiose rungtyse: „Toyota Yaris“ priekinio rato guolio keitimo rungtyje, „Land Cruiser V8“ variklio bloko matavimo rungtyje, „Toyota Prius“ techninio automobilio aptarnavimo nuvažiavus 45 000 km. rungtyje, „Toyota RAV4“ diagnostikos rungtyje bei atliko teorinį testą.

Visą dieną trukusios varžybos tikriausiai nė vienam dalyviui nepasirodė pernelyg paprastos, tačiau konkurse geriausiai pasirodė ir Geriausiojo mechaniko titulą laimėjo UAB „Autotoja“ autošaltkalvis **Raimundas Valaškevičius**.

Apie pirmąjį tokį svarbų laimėjimą, kasdienybę bei pomėgius „Toyota Plus“ leidėjai kalbėjosi su 34 metų UAB „Autotoja“ mechaniku Raimundu.

KELERIUS METUS DIRBATE UAB „AUTOTOJA“? KOKĮ IŠSILAVINIMĄ JGIJOTE?

Įmonėje jau dirbu apie septynerius metus, ir ši karjera – logiška mano išsilavinimo tęsia. Esu įgijęs autoelektriko specialybę, ir galiu drąsiai pasakyti, jog nesuklydau pasirinkdamas profesiją.

KAS JUS PASKATINO DALYVAUTI ŠIAME KONKURSE?

Veikiausiai mano pomėgį dirbti mėgstamą darbą bei stengtis jį atlikti kuo geriau pastebėjo mūsų serviso vadovas Saulius Jakas. Būtent jis ir paskatino mane nesustoti, bet įvertinti savo gebėjimus ir išmėginti jėgas dalyvaujant „Technician Skills Grand Prix 2011“.

KONKURSAS VYKSTA JAU NE PIRMUS METUS. AR TEKO JAME DALYVAUTI ANKSČIAU?

Nors UAB „Autotoja“ jau ir dirbu pakankamai ilgai, toks svarbus konkursas man buvo pirmasis.

KAIP VERTINATE SAVO REZULTATĄ?

Žinoma, tiksliausiai rezultatą atspindi vertinimo komisijos suteikti balai. Galiu pasakyti,



Raimundas Valaškevičius su nugalėtojo taure.



Užduotis: „RAV4“ priekinių durelių stiklo kėliklio diagnostika.



Užduotis: „V8“ variklio bloko techninis matavimas.

jog sudėtingiausia man pasirodė „Toyota Yaris“ priekinio rato guolio keitimo rungtis – pasigedau geriau šiai užduočiai pritaikytų įrankių. Tačiau tokia staigmena galėjo būti ir konkurso organizatorių slapta išmėginimas dalyviams, nes būtent tai geriau atskleidė meistrų gebėjimus ir galimybes gerai atlikti darbą net ir ne visiškai tobulomis sąlygomis. Žinoma, savotišką įtampą formavo ir ribotas užduočių laikas – reikėjo skubėti, todėl ilgai mąstyti tiesiog nebuvo jokių galimybių.

KURI UŽDUOTIS JUMS PASIRODĖ ĮDOMIAUSIA?

Galbūt todėl, jog ir mano specialybė – autoelektrikas, įdomiausia buvo paskutinė praktinė užduotis, kurios metu reikėjo nustatyti elektros sistemos gedimus. Remontuojant bei teikiant techninę pagalbą būtent „Toyota“ automobiliams ši dalis yra pakankamai svarbi, kadangi visuose modeliuose gausu modernių technologijų, kurios neretai sunkiai išsiverčia be elektros įrangos.

KO IŠMOKOTE IR KOKIOS PATIRTIES ĮGIJOTE DALYVAUDAMAS KONKURSE?

Manau, jog konkursas buvo skirtas labiau įvertinti tai, ką jau buvau išmokęs anksčiau. Tačiau, žinoma, kiekvienos tokios svarbios profesinės varžybos moko ne tik susikaupti, maksimaliai greitai parinkti teisingiausius sprendimus, bet ir tiesiog – siekti užsibrėžto tikslo. Tikiu, jog tokia patirtis man tikrai bus naudinga ir ateityje. Šis konkursas man svarbus ir tuo, jog turėjau puikią progą įsitikinti, jog dirbdamas savo kasdienį darbą tuo pačiu ir kasdien mokausi, o tobulėjimo rezultatas ir yra mano laimėtasis prizas. Nesirodžiu sustoti ir ateityje – ir toliau stengsiuos tobulėti.

KOKIOS JŪSŲ ASMENINĖS SAVYBĖS LABIAUSIAI PRAVERTĖSIEKIANT PERGALĖS?

Tikriausia nebus labai netikėta, jog dalyvaujantiems bet kokiose varžybose svarbiausia – teigiamas užsispyrimas ir kantrybė. Būtent šios savybės man labiausiai padėjo.

KĄ VEIKIATE LAISVALAIKIU?

Mano laisvalaikis taip pat neretai yra susijęs su judėjimu ir transporto priemonėmis. Labai mėgstu važinėti motociklu, keliauti ir atrasti naujas, dar nematytas vietas.

AR ŽINO APIE JŪSŲ LAIMĖJIMĄ NUOLATINIAI KLIENTAI?

Taip, su kai kuriais iš jų bendraujame pakankamai artimai, todėl tie, kurie žino apie laimėjimą, nepamiršo ir pasveikinti. Man tai dar vienas pripažinimas ir įvertinimas, galbūt ne mažiau svarbus nei laimėtasis Taline.

KO GALĖTUMĖTE PALINKĖTI SAVO KOLEGOMS, GALBŪT TIK BESIRUOŠIANTIEMS DALYVAUTI ŠIŲ METŲ „TECHNICIAN SKILLS GRAND PRIX“?

Siekiant laimėjimų kolegoms galiu tik patarti stengtis, kiek tik gali, ir nenusiminti, jei kas nors nesiseka. Žinoma, visiems linkiu sėkmės!



„Toyota Skills GP“ dalyviai ir nugalėtojai: 1. Raimundas Valaškevičius, (UAB „Autotoja“); 2. Vitalij Kruk, (UAB „Tokvila“); 3. Egert Järve, („Elke Auto“ AS)



Užduotis: periodiškai atliekama automobilio priežiūra.



Užduotis: specialūs priekinio rato guolio keitimo darbo įrankiai.



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

CENTRAS KVIETČIA!

Viliojamai įvairiapusis naujasis „Toyota“ multimedijos centras TNS350 padarys Tavo ir bendrakeleivių kelionę nepakartojamai malonia.



Žiūrėk, klausyk ir mėgaukis!

- 5,8 colio (14,7 cm) jutiklinis ekranas
- Lygiagrečioji garso ir žemėlapio pateikimo galimybė
- Radijo ir garso prietaisų įvadas: USB, „iPod“, „iPhone“, MP3
- Paveikslėlių pateikimas iš USB/SD, filmo rodymas iš „iPod“ ir „iPhone“
- Ant vairo montuojamais valdikliais valdoma „Bluetooth®“ laisvųjų rankų sistema ir garso pateikimas
- Galimybė įdiegti CD grotuvą ir automobilio statymo kamerą



Naviguok!

- Detalus Europos žemėlapis
- Jutiklinis ekrano vaizdo paslinkimas ir mastelio keitimas
- Lygiagretaus žemėlapio ir informacijos pateikimo galimybė
- Įspėjimo apie greičio ribojimus ir greičio matavimo kameras funkcija
- Patinkančių paskirties vietų įvedimas iš atminties kortelės

Kaina su įdiegimu – **3 390 Lt**





Automobilio stabdžius tikrinti verta

Nė vienas iš mūsų nenorėtų vairuoti automobilio, jei nebūtų tikras dėl jo stabdžių būklės, tačiau kad stabdžiai veiktų nepriekaištingai, visos stabdžių sistemos dalys turi būti be defektų. Kokių stabdžių problemų gali atsirasti automobilyje ir į ką derėtų atkreipti dėmesį? Į klausimus atsako ir patarimais dalinasi įmonės „Amserv Järve“ kėbulų ir dažymo darbų skyriaus vadovas **Teet Rähn**.

KAIP DAŽNAI REIKĖTŲ TIKRINTI AUTOMOBILIO STABDŽIUS?

Stabdžiai turi būti tikrinami ir valomi kartą per metus. Stabdžių skystį reikėtų keisti mažiau siai kartą per 2 metus arba nuvažiavus 30 000 km. Taip užtikrinama efektyviausia stabdžių priežiūra, reikalaujanti nedaug darbo bei mažai išlaidų. Stabdžius galima tikrinti ir pasitaikius kitai progai pvz., keičiant padangas, juk automobilio ratus vis tiek teks nuimti.

KOKIOS PAGRINDINĖS AUTOMOBILIO STABDŽIŲ PROBLEMOS, IŠKY-

LANČIOS VAIRUOTOJAMS? KAS YRA PAVOJINGIAUSIA?

Tai – stabdžių trinkelėlių nusidėvėjimas, stabdžių perkaitimas, korozija, stabdžių diskų susidėvėjimas ir dėl stabdžių trinkelėlių atsirandančio purvo, drėgmės bei rūdžių sąveika.

Automobiliui nusidėvint, ypač – mūsų klimato juostoje, ima rūdyti stabdžių vamzdeliai. Tačiau neretai tai tinkamai neįvertinama. Staigiai ir stipriai nuspaudus stabdžių pedalą, dėl rūdžių pertekliaus stabdžių vamzdeliai labai lengvai lūžta.

Jei stabdžiai nėra tikrinami laiku, kyla didelis pavojus, kad stabdžiai užsikirs ir perkais. Dėl perkaitimo stabdžių trinkelėlių paviršius tampa labai trapus ir greitai susidėvi.

Kita problema – susidėvėję stabdžių diskai. Staigiai stabdant diskai įkaista, o kai ant jų iš balos patenka vandens, jie gali tiesiog sulinkti. Tokiu atveju stabdant stabdžių pedalas po koja ima vibruoti, o automobilis – trūkčiooti.

KAIP ATPAŽINTI, JOG STABDŽIAI NETVARKINGI? KOKIE PIRMIEJI



PAVOJAUS POŽYMAI?

Automobilis važiuoja tarsi nesklendžiai ir netolygiai, nuo kalno rieda sunkiai, o spaudžiant stabdžių pedalą girdimi įvairūs garsai. Jei perkaista stabdžių diskai, gali būti juntamas ir svilėsių kvapas.

Jeigu minant stabdžių pedalą atsiranda keistas garsas, visuomet reikia kreiptis į automobilių remonto dirbtuvę, kad specialistai įvertintų, ar problema rimta.

Dar vienas iš pavojaus signalų – vadina-masis „minkštas“ pedalas. Stabdžių pedalas visuomet turi būti juntamas vienodai.

KOKIOS PAGRINDINĖS SUSIDĖVINČIOS DALYS IR AR SUDĖTINGA JAS PAKEISTI? AR JAS KEISTI GALIMA PAČIAM, AR VERČIAU LEISTI AUTOMOBILIŲ PASIRŪPINTI SPECIALISTUI?

Pagrindinės dažniausiai susidėvinčios dalys – stabdžių trinkelės ir diskai. Nusidėvėjus

trinkelėms mechaninis daviklis stabdant ims skleisti stiprų švilpimo garsą. Be jokios abejonės, verta pasitikėti iš patikimos automobilių remonto dirbtuvės gauta informacija – ar stabdžių trinkelės „ištvėrs“ iki kitos patikros, ar ne. Jei atsakymas neigiamas, nėra jokios prasmės atidėlioti – jas derėtų pakeisti nedelsiant, nes gali nutikti ir taip, jog uždelsus ir stabdžių trinkelėms nusidėvėjus iki pat galo, gali tekti keisti ir stabdžių diskus.

Jei stabdžių diskai pažeisti korozijos, dar nereiškia, jog diskus būtina keisti. Specialiomis tekinimo staklėmis ploną rūdžių sluoksnį įmanoma nuimti, tačiau tai daryti reikia labai atidžiai, kad likęs stabdžių disko storis nebūtų mažesnis už leistiną normą. Tai – darbas, kurio niekam nerekomenduotiau atlikti namų sąlygomis.

Galiausiai verta paminėti, jog stabdžių remonto darbai turi būti atliekami licencijuotose automobilių remonto dirbtuvėse, turinčiose atitinkamą leidimą. Šį darbą galima atlikti ir pačiam, tačiau reikia turėti atitinkamų žinių, priemonių, patirties ir įgūdžių. Žinoma, reikia būti ir labai atsargiam bei kruopščiam.

KOKIAS STABDŽIŲ SISTEMOS DALIS TAIP PAT REIKĖTŲ TIKRINTI?

Pirmiausia reikia atkreipti dėmesį į stabdžių skysčio spalvą: jei skystis tamsus, vadinasi, nebuvo keistas labai ilgai. Kitas svarbus dalykas yra stabdžių skysčio lygis – jei jis sutampa su minimalia riba, vadinasi, stabdžių skystis varva arba susidėvėjo trinkelės. Jei niekur nesimato balučių ar pratekėjimo, stabdžių pedalas nėra minkštas, o juntamas gerai, vadinasi, susidėvėjo trinkelės.

Be to, reikėtų tikrinti ir, jeigu reikia, sureguliuoti rankinį stabdį. Rankiniam stabdžiui numatyti 4–6 trūktelėjimai. Jei atsiranda daugiau trūktelėjimų, stabdys daugiau negali būti naudojamas.

KO DAUGUMA AUTOMOBILIŲ SAVININKŲ NEŽINO ARBA NEPASTEBI?

Aš, kaip techninės apžiūros darbuotojas, pastebėjau, jog dažnai nepakankamai teisingai vertinama stabdžių vamzdelių būklė: vamzdeliai ima rūdyti, o stabdžių žarnelės – skilti. Kai jau rūdys išplinta dideliame plote, staigiai stabdant gali įtrūkti ir stabdžių vamzdeliai, ir žarnelės.

Nepakankamai dėmesio skiriama ir stabdžių skysčiui – vyrauja nuomonė, kad juo iš viso nereikia rūpintis. Tačiau jeigu stabdant automobilį skystis įkails, atsiras kondensacinio vandens, o paviršiuje atsiras puikios sąlygos rūdims formuotis. Todėl būtina laiku keisti stabdžių skystį!

KOKIE GALI BŪTI STABDŽIŲ NEPRIEŽIŪROS PADARINIAI?

Jei dar nėra susidėvėję stabdžių diskai, bet trinkelės jau netinkamos – jas būtina pakeisti, ir to pakaks gerai stabdžių būklei užtikrinti. Tačiau kai ir diskai nebeatlieka savo funkcijos, ratas greičiau įkaista, ir genda stabdžių darbinis cilindras. Tai – dar daugiau kainuojanti problema. Todėl verta įsiklausyti į automobilio garsus ir tinkamu laiku į juos reaguoti.

Laiku nepakeitus stabdžių skysčio, jo savybės pasikeičia. Jame ima rasti vandens, todėl daugėja rūdžių, o stabdžiai gali užsikirsti.

Stabdžių priežiūros vengti nederėtų, nes atitaisyti žalą visuomet kainuos daug kartų brangiau. Iškilus klausimui, visada verta paskambinti į automobilio techninės priežiūros atstovybę ir paklausti specialistų patarimo.

Stabdžių sistemos gedimo požymiai:

- automobilis sunkiau stoja stabdant;
- spaudžiant pedalą atsiranda keistas garsas;
- stabdžiai užsikerta;
- žemas stabdžių skysčio lygis;
- stabdomas automobilis ima vibruoti;
- užsidega įspėjamoji prietaisų skydelio lemputė.

Jei užsidega rankinio stabdžio lemputė, vadinasi...

- rankinis stabdys yra užsikirtęs. Automobiliuose su automatine pavarų dėže rankinis stabdys naudojamas retai, todėl jis gali užsikirsti. Reikia jį išjudinti ir juo naudotis.
- mažai stabdžių skysčio. Rankinio stabdžio gedimo indikatorius – kartu ir stabdžių skysčio lygio indikatorius lemputė: jei ji šviečia, vadinasi, mažai skysčio, o tai reiškia, jog sistema yra nesandari arba susidėvėjo stabdžių trinkelės. Įsiziėbus rankinio stabdžio lemputei, automobilį turėtų apžiūrėti specialistas.



Teet Rähn



Ką iš tiesų rodo degalų sąnaudų skaičiai?

Renkantis naują automobilį, vienas iš svarbiausių rodiklių (šalia dizaino ir patogumo) yra taupus degalų eikvojimas. Išlaidos degalams sudaro nemenką eksploatacijos sąnaudų dalį ir gali turėti didelės įtakos pasirenkant konkretų modelį.

Nuo 2004 metų įstatymas reikalauja, kad pardavimo vietose vartotojams būtų pateikiama informacija apie kiekvieno naujo automobilio degalų sąnaudas ir taršos rodiklius. Taip vartotojui sudaromos sąlygos automobilius lyginti pagal tuos pačius kriterijus. Pagal degalų sąnaudų ir taršos rodiklius vartotojas gali objektyviai palyginti netgi skirtingų gamintojų modelius, nes šių rodiklių matavimo tvarka yra vienoda visiems Europos Sąjungoje parduodamiems naujiems keleiviniams automobiliams. Matavimų procedūra standartizuota visos Europos lygiu. Ši iniciatyva gimė jau praeito amžiaus 8 dešimtmečio pabaigoje, o 1980 metais buvo priimta Europos direktyva 80/1268. Nuo to laiko teisinė bazė buvo dar keletą kartų tobulinta, ir galiausiai buvo nustatyti matavimų kriterijai taršos standartams „Euro 5“ bei „Euro 6“. Svarbu suprasti, kaip apskaičiuojami degalų sąnaudų rodikliai, – tik tada bus galima suprasti tikrąją jų reikšmę.

Degalų sąnaudų matavimai išreiškiami litrais, kurių reikia nuvažiuoti 100 kilometrų per bandomąjį važiavimą miesto, užmiesto ir mišriu režimu. Iš tiesų tokie bandymai atliekami laboratorijos sąlygomis, ant riedėjimo stendo. Bandymams naudojami automobiliai, kurių rida nuo 3000 iki 15000 km. Jie turi būti be jokių papildomų aksesuarų (vilkiimo įtaiso, stogo skersinių ir pan.). Bandymo pradžioje variklis turi būti šaltas, todėl automobilis turi prieš tai mažiausiai 6 valandas pastovėti 20–30°C temperatūroje. Bandymo metu gali veikti tik standartinė įranga, todėl, pavyzdžiui, oro kondicionavimo sistema ar sėdynių šildymas turi būti išjungtas.

Bandymo pradžioje imituojamas važiavimas miesto sąlygomis. Automobilis įveikia 4,052 km atstumą, ir didžiausias greitis to važiavimo metu būna 50 km/h (vidutinis – 19 km/h). Greitėjama ir stabdoma pagal tiksliai aprašytą reglamentą, imituojant miesto sąlygas. Po šio etapo iš karto

prasideda važiavimo užmiestyje imitacija: automobilis ant stendo nurieda 6,955 km. Didžiausias greitis per šią kelionę būna 120 km/h (vidutinis – 63 km/h) – imituojamos važiavimo greitkelio sąlygos. Pagal per tą 20 minučių bandymą išmestą CO₂ kiekį yra apskaičiuojami važiavimo mieste ir užmiestyje degalų sąnaudų rodikliai. Mišrus sąnaudų rodiklis gaunamas apskaičiuojant pirmųjų dviejų skaičių svertinį vidurkį.

Nesunku suprasti, kad realiame gyvenime degalų sąnaudų rodikliai gali smarkiai skirtis nuo gautų per šiuos bandymus. Didelės įtakos rezultatams gali turėti kelio būklė, rūšis, automobilio būklė ir vairavimo stilius, todėl degalų sąnaudų rodikliai, kurie pagal teisinius reikalavimus pateikiami vartotojams, tik iš dalies atspindi realias važiavimo sąlygas. Jie skirti tam, kad būtų galima palyginti skirtingus modelius.

Erik Landör
„Toyota Baltic“ AS
Produkto vadybininkas

Jūsų automobilis. Jūsų

Su papildomos įrangos komplektais automobilių



„Auris Elegance“ 901 Lt —
„Auris Space“ 1515 Lt —
„Auris Comfort“ 2478 Lt —



„RAV4 Protect“ 882 Lt —
„RAV4 Style“ 4548 Lt —
„RAV4 Travel“ - nuo 3193 Lt —

Mes siūlome galimybę susikurti ir savo komplektą bei gauti pasirinktiems aksesuarams 15 % nuolaidą.

Nuotraukos yra iliustracinės ir pateikia tik keletą paketo aksesuarų pavyzdžių.

Visos nurodytos kainos su PVM yra rekomendacinės.

Paslaugos ar produkto teikėjas turi teisę keisti kainas be įspėjimo.



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

pasirinkimas.

galite įsirengti pagal savo skonį.

Auris „Elegance“

Papildomos įrangos komplektas „Elegance“ Jūsų „Auris“ automobiliui suteiks elegantišką išvaizdą. Estetiškos detalės ir apdailos juostelės daro automobilį stilingą ir perteikia Jūsų skonį.

Auris „Comfort“

Komplektas „Comfort“ suteikia dar didesnę važiavimo malonumą. Važiuoti automobiliu bus paprasčiau ir patogiau dėl naujoviškos automobilio statymo pagalbos sistemos ir „Bluetooth®“ laisvųjų rankų įrangos. Net ir lietingu oru grindys bus sauses, nes jas saugos medžiaginiai kilimėliai.

Auris „Space“

Papildomos įrangos komplektas „Space“ yra skirtas „Auris“ automobilio apsaugai. Purvasaugiai saugo automobilio šonus nuo akmenų ir purvo. Durelių apsaugos juostelės ir galinio buferio apsauginė juostelė saugo nuo galimų dažų sluoksnio pažeidimų, kurie gali atsirasti ankštose automobilių stovėjimo aikštelėse atidarant dureles arba dedant prekes į bagažinę. Bagažinės dugno kilimėlis padės išsaugoti bagažinės išvaizdą, o tinklelis važiuojant prilaikys bagažinėje esančius mažus daiktus.

„RAV4 Style“

Komplektas „Style“ važiavimui suteikia stiliaus ir praktiškumo. Priekinė ir galinė buferių apsaugos saugo automobilio dažų dangą nuo akmenėlių. Elegantiškos durelių apsaugos pabrėžia automobilio kontūrus, o stilingos slenksčių apsaugos yra ne tik gražios, bet ir praktiškos – bus lengviau įlipti ir išlipti iš automobilio, ypač vaikams.

„RAV4 Protect“

Papildomos įrangos „Protect“ komplektas yra skirtas Jūsų automobilio „RAV4“ apsaugai. Purvasaugiai saugo automobilio šonus nuo akmenėlių ir purvo. Galinio buferio apsauginė juostelė saugo nuo dažų sluoksnio pažeidimų, kurie gali atsirasti kraunant prekes į bagažinę. Bagažinės dugno kilimėlis padės išsaugoti bagažinės švarą, o tinklelis važiavimo metu prilaikys bagažinėje esančius nedidelius daiktus.

„RAV4 Travel“

Komplektas „Travel“ Jums leis neribotai mėgautis tiek žiemos, tiek ir vasaros nuotykiams. Ant stogo bėgelių montuojami skersiniai sudaro tvirtą pagrindą, prie kurio patogiai pritvirtinsite bagažinę slidėms ar dviračių laikiklį. Stacionarus vilkimo kablys išlaiko 2 000 kg svorį, todėl juo galima vilkti priekabas arba prikabinamus namelius. Prie kablio galima pritaisyti ir iš lengvos, tačiau tvirtos medžiagos pagamintą „Toyota“ dviračių laikiklį, kurio komplekte yra spyra ir automobilio numerių plokštelė su integruotu papildomu apšvietimu.

Tikslios informacijos apie komplektus teiraukitės „Toyota“ atstovybėje.
toyota.lt





„Toyota Touch & Go“ išmanusis multimedijos ir prietaisas už prieinamą kainą

Ne per vienerius metus automobiliuose buvo sukaupta nemažai „neoficialios“ papildomos įrangos: laisvųjų rankų įranga pokalbiams telefonu ir navigacijos įranga, palengvinanti vairuotojo gyvenimą. Tačiau šiuos prietaisus naudoti ir įdiegti gali būti gana nepatogu. „Toyota Touch & Go“ siūlo naudotis įvairių prietaisų funkcijomis vienu, vartotojui patogiu būdu. Ši sistema kaip papildoma įranga siūloma visiems „Toyota“ modeliams, kuriuose yra „Toyota Touch“.

„Touch & Go“ sistema siūlo daug įvairių galimybių, iš kurių kiekvienas vartotojas be jokių abejonių pasirinks pačias reikalingiausias ir tinkamiausias funkcijas. „Touch & Go“ sistema – ne tik navigacijos prietaisas, laisvųjų rankų įranga, borto kompiuteris, bet ir universali garso sistema. Jutikliniame ekrane galima valdyti savo išmanųjį telefoną per „Bluetooth®“ sąsają bei naršyti ar pateikti, pvz., „iPod“ muzikos rinkmenas.

Sistemoje įdiegta ir galinio vaizdo kamera, kuri pradeda rodyti vaizdą tuomet, kai automobilis pradeda važiuoti atbuline eiga. Ši funkcija suteikia vairuotojui galimybę matyti, kas yra už automobilio, pvz., mažus vaikus ar kitus objektus.

Be to, borto kompiuterio ekrane rodomas kuro kiekis bake, vidutinės kuro sąnaudos per pastarąsias 15 minučių, laikas nuo variklio užvedimo bei nurodymai, kaip važiuoti ekonomiškiau.

IŠMANIOJI NAVIGACIJOS ĮRANGA

„Touch & Go“ navigacijos sistema – tai ne tik vartotojams rodomas greičiausias ir trumpiausias kelias iki kelionės tikslo, bet ir galimybė važiuoti ekologišku maršrutu, t. y., kuo mažiau teršiant aplinką. Žemėlapiuose nurodomi greičio apribojimai. Jei pageidaujama, automobilio greičiui viršijus žemėlapyje nurodytą, sistema vairuotojui siunčia įspėjimą signalą.

Paskutinė navigacijos įrangos naujiena – daugumai jau girdėtos „Google“ paieškos sistemos naudojimas. Mobilioju telefonu, turinčiu interneto ryšį, naudojant „Google“ paiešką galima lengvai ir greitai nustatyti kiekvieno „Touch & Go“ sistemos vartotojo buvimo vietą. Suradus pageidaujamą objektą, vienu mygtuko spustelėjimu navigacijos sistemoje galima į adresą pažymėti kaip kelionės tikslą. Pageidaujant objektus bei maršrutus į navigacijos sistemą galima įvesti dar būnant namuose ar biure, interneto svetainėje, adresu

my.toyota.eu. Jeigu automobilis turi prieigą prie interneto, kelio nuorodos bus rodomos tiesiai ekrane.

„Touch & Go“ navigacijos sistema veikia be atskiro laido, jungiamo prie cigarečių žiebtuvėlio jungties, ar ant priekinio automobilio stiklo tvirtinamo siurbtuko. Didelis ekranas montuojamas prietaisų skydelio viduryje, o aiškiai girdimas balsas nurodo važiavimo kryptį.

PATOGI LAISVŲJŲ RANKŲ ĮRANGA

Per „Bluetooth®“ sąsają prijungta laisvųjų rankų įranga veikia be jokių trikdžių, o adresų knygtės duomenys tarp sistemos ir telefono visuomet atnaujinami ryšio pradžioje. Lipant į automobilį, sistema vos per akimirką suranda kišenėje ar rankinėje esantį telefoną, sinchronizuoja jo adresų knygtę, ir akimirksniu yra pasirengusi darbui. Laisvųjų rankų įranga įsijungia per garsiakalbius net nespėjus apie tai pagalvoti.

UNIVERSALI GARSO SISTEMA

Su „Touch & Go“ sistema galima susieti, pvz., MP3 grotuvą ar USB atmintinę, ir klausytis muzikos. Iš „iPod“ grotuvo vartotojai turi galimybę ekrane matyti dainų, albumų, atlikėjų sąrašus, tinklalaidės, muzikos žanrus, kompozitorius ir pan. Dainų galima ieškoti ir jas rinktis arba tiesiai jutikliniame ekrane, arba prie vairo esančiais mygtukais. Jeigu į „iPod“ grotuvą perkelti muzikinių albumų viršeliai, ekrane bus galima matyti ir juos.

PAPILDOMOMS PASLAUGOMS GAUTI – SAVAS PORTALAS

„Toyota“ siūlo ir daugybę papildomų „Touch & Go“ sistemos paslaugų. Interneto svetainėje, adresu my.toyota.eu vartotojas gali sukurti su savo automobiliu susietą paskyrą bei pirkti arba nemokamai įkelti

Go“ – navigacijos



įvairių naujų papildomų paslaugų, atnaujinti žemėlapius ir palaikyti ryšį tiek su „Toyota“, tiek su savo automobiliu. Paslaugas svetainėje, pasinaudojus susikurta asmenine paskyra, vartotojui įkelti itin paprasta. O iš ten, pasinaudojus USB atmintine, jas tiesiog reikia perkelti į automobilį.

Jei pageidaujate patikrinti oro sąlygas ar išbandyti ekologiško vairavimo įgūdžius, „Toyota“ pasiruošusi Jums padėti. Be to, ateityje žadama ir begalė kitų naujų paslaugų, pvz., „Facebook“, automobilio statymo paslauga, kuro kainų duomenys ir pan.

Internetu per „Google Maps“ paslaugą į savo navigacijos sistemą galima atsisiųsti ir ieškomą adresą. Kai tarp navigacijos sistemos ir vairuotojo mobiliojo ryšio telefono užmezgamas internetinis ryšys, navigacijos sistemoje iš „Toyota“ serverio atsisiunčiamas adresas, kuris gali būti naudojamas kelio krypčiai nustatyti.

Daugiau informacijos



„Toyota Touch“ sistemos

PRIKLAUSOMAI NUO PASIRINKTO AUTOMOBILIO, SIŪLOMOS KETURIOS SISTEMOS:

	„Toyota Touch“	„Toyota Touch & Go“	„Toyota Touch & Go Plus“	„Toyota Touch Pro“
Standartinė įranga	Garso sistema, valdoma per jutiklinį ekraną; geras ryšys; galinio vaizdo kamera.	Visos „Toyota Touch“ funkcijos + žemėlapių navigacijos sistema; + tobulėnis ryšys; + interneto paslaugos.	Visos „Toyota Touch & Go“ funkcijos + atnaujinami žemėlapių; + balso atpažinimo funkcija.	DAB/DAB+ garso sistema, valdoma per jutiklinį ekraną; puiki vartotojo sąsaja; žemėlapių navigacijos sistema; tobulėnis ryšys.
Modeliai	„Yaris“, „Yaris Hybrid“, „Verso-S“, „GT86“, „Auris“, „Auris Hybrid“, „Verso“, „Avensis“, „Prius“, „Prius Plug-in Hybrid“, „Prius+“, „RAV4“, „Hilux“	„Yaris“, „Yaris Hybrid“, „Verso-S“, „GT86“, „Auris“, „Auris Hybrid“, „Verso“, „Avensis“, „Prius“, „Prius Plug-in Hybrid“, „Prius+“, „RAV4“, „Hilux“	„Verso“, „Avensis“, „RAV4“, „Prius“, „Prius Plug-in Hybrid“, „Prius+“	„Prius“, „Prius Plug-in Hybrid“, „Prius+“, „Land Cruiser V8“

IŠSKIRTINIS Oksana T



Joel: kostiumas „Elton“, marškiniai „Black Diamond“
 Hanne-Loore: kokteilinė suknelė „Tina Drapery-Gold“
 Minna: kokteilinė suknelė „Grace Kelly“

Žinoma Estijos mados dizainerė **Oksana Tandit** metų pradžioje pristatė naują bei prabangų prekės ženklą – „Vabank Couture by Oksana Tandit“.

Viena geriausiai Estijoje vertinamų mados dizainerių Oksana Tandit (37) kasmet su džiaugsmu stebi, kaip jos kurtomis vakarinėmis suknelėmis pasipuošusios damos grakščiai žengia kilimu į prezidento priėmimą. Ji myli Estiją, tačiau jos gyslose nėra nė lašo estiško kraujo. Kiekvienas šios moters judesys liudija, jog jos gyslomis teka karštesnis nei Šiaurės šalių gyventojų kraujas. Oksana yra ukrainietė, Estijoje atsiradusi taip, kaip ir dauguma sovietiniais laikais – jos tėvą iš Ukrainos paskyrė čia dirbti.

Mada nėra pirmoji Oksanos aistra. Baigusi vidurinę mokyklą, ji trejus metus mokėsi Tartu universitete filosofijos ir literatūros, vėliau – dar trejus metus pedagoginiame universitete studijavo choreografiją ir mokėsi klasikinių šokių subtilybių. Tačiau mergina jautė, jog nė

Tandit stilius



Nuotraukos: Egert Kamenik
Stilius: Kādi Eelmaa
Makiažas: Trīnu-Liīs Rahe
Šukuosenos: Mari Uibo

Modeliai: Hanne-Loore, Minna, Joel, „Lexus GS F Sport“
Drabužiai: „Vabank Couture by Oksana Tandit“
Dėkojame: „Schoffa“, „Pilgrim“, „Marks & Spencer“



Joel: kostiumas „Frank Lilac Rhapsody“, marškiniai „Lilac“
Hanne-Loore: kombinezonas „Jennifer“
Minna: kombinezonas „Diana Ross“

viena iš studijuotų specialybių tarytum jai netiko. Nuo 2001 iki 2004 m. Oksana Eurouniversitete ėmė studijuoti mados dizainą.

Mados sritis moteriai tiko, o jos kurta mada tiko klientams. 2004 m. Oksana laimėjo mados dizainerių konkursą „SuperNova“. O 2008 m. ji buvo Estijos skoningiausio konkurso „Auksinė adata“ („Kuld-nõel“) kandidatė.

Kiekvienais metais Oksana parengia mažiausiai dvi kolekcijas. 2012 m. pradžioje rinkai ji pristatė kai ką visiškai naujo – blizgių bei glamūrinių vakarinių drabužių kolekciją.

Pirmąją „Vabank Couture by Oksana Tandit“ kolekciją sudaro dešimt moterims ir dešimt drąsiems vyrams skirtų komplektų, kuriuos kurdamas dizainerė sėmėsi įkvėpimo iš pasaulinio garso žvaigždžių,

tokių kaip Madonna, Tina Turner, Michael Jackson, Prince, Lenny Kravitz ir kitų stilių bei muzikos atstovų. Todėl kiekvienas drabužio modelis įgijo atitinkamą pavadinimą: vyriškas „Swarovski“ kristalais puoštas klubinis švarkas yra „Prince“, sidabrinės spalvos mini suknelė – „Tina“, o blizgus kombinezonas – „Grace“. „Jei mėgintume apibūdinti naująjį prekės ženklą trimis žodžiais, parinkčiau šiuos: stilinga, solidu ir blizgu!“, – sako Oksana Tandit. „Ši kolekcija skirta žmonėms, mokantiems džiaugtis gyvenimu!“

Nesakau, kad anksčiau klubinė apranga buvo per daug nuobodi ar blanki – tai yra labai individualu. Kiekvienas gali žėrėti, tai priklauso nuo fantazijos. Tiesiog anksčiau niekas Estijoje nebuvo užėmęs klubinių kolekcijų dizainerio pozicijos ar sukūręs atitinkamo prekės

Joel: švarkas „Lenny“

Hanne-Loore: švarkas „Celine Baroue-Gold“

Minna: frakas ir šortai „Marlene Blackgold“



VYRAI JUK PRAKTIŠKESNI. KUR SU TOKIU BLIZGANČIU ŠVARKU DAR TIKTŲ EITI?

Visur – į teatrą, gimtadienį, vestuves. O kodėl jo nedėvėjus ir kasdien! Kolekcijoje „Vabank Couture by Oksana Tandit“ iš tiesų yra tik vienas švarkas, puoštas „Swarovski“ kristalais, visi kiti modeliai yra pakankamai kuklūs, buvo žaista tik modeliais ir spalvomis. Kaip pavyzdį pateiksiu iš grynos vilnos pasiūtą elegantišką kostiumą su šilkinio pamušalu „Frank“ – jis iš kitų išsiskiria tik todėl, kad yra violetinės spalvos. Kaip atsvara visiems juodiems, pilkiems ir rudiems kostiumams, pardavinėjamiems daugelyje parduotuvių, „Frank“ tikras saldiniukas.

AR ŠIAURĖS ŠALIŲ VYRAI YRA PAKANKAMAI DRĄSŪS DĖVĖTI TOKIUS BLIZGIUS DRABUŽIUS?

Nėra tautybių skirtumų: nesvarbu, ar vyras yra estas, rusas, suomis, italas ar prancūzas. Svarbiau – pasitikėjimas savimi, charakteris, taip pat tai, ar vyras sugeba laisvai jaustis ir ar yra originalus. Laimei, pastaruoju metu vyrai tampa vis drąsesni, jie pasiruošę išmėginti naujų modelių, medžiagų bei spalvų drabužius. Būkite drąsesni, vyrai!

KOKIA DABARTINĖ BALTIJOS ŠALIŲ MADOS RINKA MADOS DIZAINERĖS AKIMIS?

Baltijos šalių mados rinka labai greitai vystosi, joje pristatoma daugybė pasaulyje pripažintų prekės ženklų: „Emporio Armani“, „Max-Mara“, „Hugo Boss“, „Versace“, „Mulberry“ ir kt. Vietos dizaineriai dirba labai uoliai, vis atsiranda naujų prekės ženklų. Vis dažniau kreipiamasi į įmonių plėtros fondus finansavimui gauti, vystant eksportą ar investuojant. Kūrybos potencialas yra labai didelis, tačiau rinka maža, todėl logiška, jog ambicingi kūrėjai žvalgosi ir į užsienį.

KOKIA YRA OKSANOS TANDIT VIETA BALTIJOS ŠALIŲ MADOS RINKOJE? KAS YRA JŪSŲ KONKURENTAI?

Oksana Tandit pristato kokybiškos klasės madą: prabangią Prêt-à-Porter, geriausias medžiagas ir modelius, geriausią fasoną ir aukščiausią kokybę. Mano stilius unikalus ir aš neturiu konkurentų – esu Baltijos šalių rinkos lyderė!

Joel: švarkas „Prince“

Hanne-Loore: tunika „Blue Light“

Minna: kokteilinė suknelė „Celine Blue Moon-Rose“

VABANK COUTURE

by *Oksana Tandit*

Klubas „Vabank“ ir gerai žinoma Estijos mados dizainerė Oksana Tandit pristato bendros kūrybos vaisių – prabangų prekių ženklą „Vabank Couture by Oksana Tandit“. Naujasis prekės ženklas skirtas išskirtiniams žmonėms, mėgstantiems atrodyti elegantiškai vakarinių renginių bei pobūvių metu.

Užsakomi kolekcijos drabužiai koreguojami pagal kliento poreikius. Kiekvienas drabužis paženklinamas Jūsų inicialais. Norėdami pasimatuoti drabužius, kreipkitės el. paštu couture@vabank.ee, arba skambinkite telefonu +372 660 9900.

Šauniausios vietos BALTIJOS valstybėse



HIDROPLANŲ UOSTAS

Küti 15a/17, Talinas

www.lennusadam.eu

Iš pradžių, t. y. 1916–1917 m., unikalūs vandens lėktuvų angari ir hidroplanų uosto kompleksas buvo imperatoriaus Petro Didžiojo jūrų tvirtovės dalis.

Legenda atgimsta! Jūsų laukia povandeninis laivas „Lembit“, garlaivis-ledlaužis „Suur Tõll“, hidroplanas „Short 184“ ir kiti natūralaus dydžio eksponatai.

Šaunioje ekspozicijoje galėsite ne tik grožėtis eksponatais, bet ir išbandyti save.

Nepamirštama patirtis visai šeimai: kelionė aplink pasaulį Geltonuoju povandeniniu laivu, akvariumas, žaidimai, kavinė ir dar daug kitų pramogų po stogu ir lauke.

LĒLIŲ MUZIEJUS

Lai 1 / Nunne 8, Talinas

www.nuku.ee/museum

Lėlių teatras – interaktyvus muziejus visai šeimai, kuriame gausu pažangių techninių sprendimų. Muziejaus tikslas – šiuolaikinėmis eksponavimo priemonėmis ir įvairiais techniniais sprendimais pristatyti kiekvieną lėlių teatro aspektą. Pagrindinė lėlių teatro dalis – lėlių teatro muziejus, per lėles, žodžius ir paveikslėlius supažindinantis lankytojus tiek su Estijos, tiek ir su viso pasaulio lėlių teatro istorija. Vienas iš naujoviškų muziejaus sprendimų – informaciniai ekranai su „Multi Touch“ sistema, pažįstama iš „iPhone“ telefonų.

SETŲ ŪKIO MUZIEJUS IR ARBATOS NAMAI

Pikk 56, Värška

www.setomuseum.ee

Setų ūkio muziejuje galima susipažinti su XIX a. pab. ir XX a. pr. ūkių architektūra, senovės darbo įrankiais bei turtinga rankų darbo dirbinių kolekcija. Be to, nuo 2004 m. gegužės mėn. atidaryti unikalūs arbatos namai, pastatyti naudojantis ES paramos lėšomis. Arbatos namuose galima mėgautis tautiniais setų virtuvės patiekalais, patiekiamais rankų darbo moliniuose induose bei klausytis setų dainų.

PIUSA SMĖLIO URVAI

Piusa kaimas, 64121 Orava, Estija

www.piusa.ee

Piusa smėlio urvai buvo suformuoti 1922–1966 m., rankomis kasant kvarcą bei smėlį. Šie urvai sudaro požeminę, arkos formos lubų bei praėjimų sistemą su smiltainio kolonomis. Piusa urvų rezervatas yra Pelvama apskrities, Orava valsčiaus, Piusa kaime, važiuojant pietryčių Estijos kryptimi.

TALINO TELEVIZIJOS BOKŠTAS

Kloostrimetsa tee 58a, Talinas

www.teletorn.ee

Vaizdas iš Talino televizijos bokšto (170 m) unikalus tiek Estijoje, tiek visoje Šiaurės Europoje. Lankytojai gali stebėti vaizdus per multimedijos ekranus: padidinti įdomų rajoną ar sritį arba pamatyti, kaip ta vieta atrodė praeityje.

Be pribloškiančių vaizdų akis paganyti galima ir į madingą, futuristinio stiliaus nuolat veikiančią parodą, kurioje puikiai atskleidžiami pasauliniai Estijos gyventojų pasiekimai – vaizduojama apie 30 išskirtinių akimirų. Lankytojų nuotaiką pagyvins kino salėje rodomas 3D filmas. Televizijos bokšte taip pat įsikūrusi



JAUKUS KAIP NAMAI RESTORANAS „MERMER“

Juminda pusiasalis, Kolga-Aabla kaimas, Jaaniranna

www.mermer.ee

„MerMer“. Merrit ir Meri (est. „meri“ – „jūra“). Būtent Merrit ir yra „MerMer“ – virėja ir šeimininkė, kurią įkvepia kvapą gniaužianti jūra. Restorane „MerMer“ galima praleisti dieną kartu gaminant maistą, su someljė mokantis atpažinti įvairių skonių vynu ar tiesiog mėgaujantis pasirinktais patiekalais.

Restoranas „MerMer“ dirba ištisus metus. Norėdami pas mus apsilankyti, staliuką prašome rezervuoti iš anksto, nes vienu metu aptarnaujame tik vieną kompaniją (nesvarbu, ar joje vos 2 žmonės, ar net dvylika). Visi patiekalai gaminami susitarus iš anksto – specialiai Jums.

ŽUVIES IR SVOGŪNŲ RESTORANAS „KOLKJA“ IR SENTIKIŲ MUZIEJUS

Kolkja, Tartuma apskritis

www.hot.ee/kolkjarestoran

www.hot.ee/k/kolkjamuseum

Žuvies ir svogūnų restorane „Kolkja“ siūlomi patiekalai, gaminami iš Peipsi ežere sužvejojamų žuvų ir iš aplink esančių kaimų ūkių užauginamų daržovių pagal rusų sentikių iš kartos į kartą perduodamus receptus. Šalia taip pat yra „Kolkja“ sentikių muziejus.

Rusų sentikiai jau daugiau nei tūkstantį metų laikosi savo nesikeičiančių religinių tradicijų. Estijoje yra 11 sentikių kongregacijų, buriančių apie 15 000 narių. Tradicinė sentikių buveinė yra aplink Peipsi: Mustvee, Kallaste, Kolkja, Kasepää, Varnja, Piirissaar.



kavinė, vakarais virstanti prabangiu restoranu.

KINO MIESTELIS „CINEVILLA“

„Vidusvecvagari“, Slampės valsčius (Slampes pagasts), Tukumo kraštas (Tukuma novads)

www.cinevilla.lv

Visas miestelis buvo pastatytas kino filmams kurti, o dabar jį gali apžiūrėti visi lankytojai. Puiki galimybė pabūti filmavimo aplinkoje ir istorinėje vietoje, pamatyti netikrus ginklus, pasivažinėti senu tramvajumi bei po poros valandų pasivaikščiojimo užkūsti vietinėje užkeigoje.

**KAROSTA KALĖJIMAS**

Invalīdu iela 4, Karosta, Liepoja (Liepāja)

www.karostascietums.lv

Gana bauginanti, bet įspūdinga vieta

– šis 1990 m. statytas karinis kalėjimas veikė iki pat 1997 m. Dabar – nuotykių, ekskursijos ir kalinių gyvenimo istorijos, kalėjimo kamery apžiūra ir bufetas. Čia vaiduoklių ieškojo net užsienio ekspertai. Apžiūrėti Karosta galima ir išsinuomavus dviračius – anksčiau tai buvo uždara karinė zona.

GAUJOS SENVAGĖ

Sigulda

www.tourism.sigulda.lv

Dešimtmečių amžiaus klasika, kuri visuomet kelia nuostabų jaudulį, – leidžiantis ant lynų besilaikančių vagonėlių ir iš viršaus stebint Gaujos upės senvagę, po to vaikštinėjant vietiniais takais, apžiūrėjus Gūtmano olą arba nuėjus iki senosios Turaidos pilies. Ekstremalių pojūčių mėgėjams savaitgaliais siūloma galimybė pašokinėti su gumomis (aukštis ruožo viduryje apie 40 m).

**ŠVENTO PETRO BAŽNYČIA IR BOKŠTAS**

Skārņu iela 19, Rygos senamiestis (Vecrīga), Ryga

Metams bėgant bažnyčia tapo žymiu meno ir kultūros centru, kuris turistus traukia ir galimybė pakilti į bažnyčios bokštą. Iš viršaus atsiveria tikrai nuostabūs Rygos panoramos vaizdai – kaip iš atviruko.

KULDYGOS SENAMIESTIS (KULDĪGAS VECPILSĒTA)

Kuldīga

www.kuldiga.lv

Mažos gatvelės, seni namai. Jaučiamas tylus nedidelio miestelio žavesys ir tikrai nuostabi, natūrali aplinka. Užkūsti galima jaukiose kavinėse miesto centre. Visa tai papildo šalia esantis plačiausias Europos krioklys – Ventas rumba.

**RUNDALĒS RŪMAI**

Pilsrundāle, Rundalės valsčius (Rundāles pagasts)

www.rundale.lv

Milžiniški ir prabangūs rūmai pastatyti XVIII a., jų autorius – Rusijos valdovo rūmų architektas Rastrelli. Rūmams restauruoti buvo skirta daug lėšų, įdėta daug darbo, todėl jie kvapą gniaužiantys, pradedant liūtais prie pagrindinių vartų ir baigiant didžiuliu sodu, kur vasarą žydi rožės.

**RESTORANAS „ROZENGRĀLS“**

Rozena iela 1, Rygos senamiestis (Vecrīga), Ryga

www.rozengrals.lv

Autentiškas viduramžių restoranas yra istorinėje vietoje, kurioje jau ne vieną šimtmetį buvo vyno rūsys ir pokylių vieta. Patiekalai gaminami pagal senovinius receptus, net vegetarai turi iš ko pasirinkti. Prašmatniais, senoviniais rūbais pasipuošę padavėjai – tikrai nekasdieniška!

MENO MUZIEJUS – RYGOS BIRŽA

Doma laukums 6, Ryga

www.rigasbirza.lv

Apžiūrėjus gražiausias Rygos senamiestio vietas, beveik šalia senosios katedros bažnyčios tikrai verta užsukti į visai neseniai atnaujintus istorinius Rygos biržos namus. Spalvingas ir prabangus meno muziejus, kuriame rengiamos įvairios parodos.

„ONE“ NUOTYKIŲ PARKAS

Druskininkų parke, 200 m nuo „Druskininkų vandens parko“

www.onenuotykiuparkas.lt

Jei esate ekstremalių pramogų mėgėjas, užsukite į „One“ nuotykių parką. Nors pramogų parkų Lietuvoje daugėja, visgi šis parkas išsiskiria ilgiausia, daugiau nei 600 metrų trasa ir galimybe išmėginti „Tarzanos skrydį per Nemuną“. Daugelis parko trasų išdėstytos taip, kad kylant ir leidžiantis atsivertę puikūs vaizdai į Nemuną, o skrydžio per jį metu galima pasiekti net iki 55 km/h greitį.

BIRŽŲ PILIS

J. Radvilos g. 3, LT-41175, Biržai

www.birzumuziejus.lt

XVI amžiaus pabaigoje Biržų pilį pradėjo statyti kunigaikštis Kristupas Radvila. Pilis tuomet buvo viena moderniausių, didžiausių bei stipriausių Lietuvoje itališko tipo bastioninių tvirtovių. Pilies ansamblį sudarė reprezentaciniai rūmai, evangelikų-reformatų bažnyčia, arsenalas, maisto sandėliai ir kareivinės. Labai svarbus inžinerinis ir gynybinis pilies įrenginys buvo 41 m ilgio tiltas per platų apsauginį perkasą.

**TRAKŲ PILIS**

Kęstučio g. 4, LT-21104 Trakai

www.trakaimuziejus.lt

Vilniaus svečiai užsuka ir į Trakus – buvusią Lietuvos Didžiojo Kunigaikščio rezidenciją. XIV a. II pusėje Galvės ežero saloje pradėta statyti Trakų pilis niekad nebuvo paimta užpuolikų. Vasaros metu pilis garsėja išskirtiniais operos bei muzikos renginiais, kurių įspūdingumą sustiprina akmeninės pilies sienos bei jauki istorinė aplinka. Pilyje veikia nuolatinė istorinė ekspozicija, medžioklės muziejus, o pačiuose Trakuose būtina paskanauti ir tradicinio karaimų patiekalo – kibinų.

KRYŽIŲ KALNAS

Šalia Šiaulių–Rygos plento, 12 km į šiaurę nuo Šiaulių

Šiaurinėje Lietuvos dalyje, Šiaulių rajone, rasite Kryžių kalną – Jurgaičių (Domantų) piliakalnį, garsėjantį tūkstančiais kryžių, kuriuos į kalną suvežė tikintieji. Unikalią Kryžių kalno dviasį įvertino ne tik daugybė maldininkų, bet ir 1993 m. čia apsilankęs popiežius Jonas Paulius II. Kalnas apipintas daugybe legendų ir istorijų, kurių atspindžius pajusite įžengę į šią šventovę.

BIČIŲ MUZIEJUS

Stripeikių kaimas, LT-30220, Ignalinos rajonas

Ignalinos nacionaliniame parke, Stripeikių kaime, įsikūręs vienintelis Lietuvoje Bičių muziejus. Čia galėsite stebėti bičių darbą, pamatyti, kaip senovės drevininkai apsaugodavo bites nuo meškų, kokuose aviluose augindavo bites. Sukdami į Stripeikius būtinai aplankykite ir netoliese esantį Ginučių malūną, užkopkite į Ladakalnį, nuo kurio išvysite net 7 ežerus.

**KAUNO ŽALGIRIO ARENA**

Karaliaus Mindaugo pr. 50, Kaunas

<http://zalgirioarena.lt>

Užsukite pasižvalgyti po Laikinąją sostinę Kauną, garsėjantį ne tik prieškarinio laikų menančia Laisvės alėja, vieninteliu Lietuvoje zoologijos sodu, bet ir giliomis krepšinio tradicijomis. 2011 m. Europos vyrų krepšinio čempionatui Kaune buvo pastatyta Žalgirio arena, sporto renginių metu galinti talpinti iki 15 000 sporto aistringųjų. Čia galite atvykti stebėti sporto varžybų arba įsitikinti išskirtinėmis arenos akustinėmis savybėmis koncertų metu.

**PALANGOS GINTARO MUZIEJUS**

Vytauto g. 17, Palanga

www.pgm.lt

Lietuvos pajūryje, Palangoje, grafų Tiškevičių rūmuose įkurtas Gintaro muziejus, kuriame sukaupta apie 29 tūkstančiai gintaro eksponatų. Palanga – vasaros kurortas, tad muziejuje vasaros metu vyksta daugybė kultūrinių renginių. Jau tradicija tapo ir rūmų terasoje vykstantys Nakties serenadų koncertai. Botanikos sode pamatysite ir vieną gražiausių Lietuvoje skulptūrų – „Eglė žalčių karalienė“, puikiai iliustruojančią daugelio pamėgtą lietuvių liaudies pasaką.

**VENTĖS RAGAS**

Ventė. Kintų seniūnija, Šilutės rajonas

<http://www.siluteinfo.lt/index.php/pageid/879>

Unikalus Kuršių marių pakrantės kampelis – Ventės ragas. Pavasario bei rudens migracijos metu Lietuvos pajūriu praskrenda net iki 3 mln. paukščių, kuriuos galima stebėti čia įkurtoje ornitologijos stotyje. Šis Lietuvos kampelis neretai vadinamas Lietuvos Venecija, nes upės gyventojams atstoja gatves, o žmonės sveikinasis prasilenkdami laivais. Tai reta galimybė pajusti tikrą ramybę, o pageidaujantys tikrai galės rasti žūklės ar pramoginio plaukiojimo organizatorių.

Geras bus dar GERESNIS

Kai Korėjos technologijų milžinas „Samsung“ 2011 m. CES mugėje pristatė savo naujausią, „Series 9“ nešiojamąjį kompiuterį, buvo tikimasi stulbinančios sėkmės. Nors legendiniam „Apple Macbook Air“ visi konkurentai bandė sukurti savo air-killer'į, jiems sunkiai sekėsi tai padaryti, kol „Samsung“ nepristatė savo produkto. Ir jis tikrai buvo nuostabus – tiek savo išvaizda, tiek ir turiniu. Tai – jau žingsnelis į priekį.



Šių metų CES mugėje „Samsung“ pristatė „Series 9“ naujoves – taip, keletą naujienų, nes ankstesnįjį 13,3 colio ekrano modelį papildė ir modelis su 15 colių ekranu. Dizainas liko panašus, lėktuvo sparną primenančiu monolitiniu duraliuminio korpusu. Didysis modelis tikrai puikus. Nors jo ekranas 15 colių, nešiojamojo kompiuterio matmenys beveik tokie pat kaip ir paplitusio kompiuterio su 14 colių ekranu. Kompiuterio su 13,3 colio ekranu matmenys yra 328 x 226 x 15,7 mm, o svoris 1,19 kg; didesniojo brolio su 15 colių ekranu – 356 x 236 x 14,7 mm, o svoris – 1,59 kg! Korpuso paviršius apdorojamas smėlio purkštuvu, todėl ant jo nelieka nešvarumų, riebaluotų pirštų antspaudų, kuriuos dažnai tenka matyti ant įprastų juodos spalvos konkurentų.

Šiek tiek atnaujintas ir turinys: kompiuterijoje yra „Intel i5“ – 2467M procesorius su integruotu „Intel HD 3000“ grafikos procesoriumi. Galingumas neprilygsta „i7“ procesoriams ir diskretiškoms „AMD“ arba „Nvidia“ grafikos plokštėms, bet šis kompiuteris ir nėra skirtas grafikos specialistams. Minėta papildoma galia reikalauja dar intensyvesnio aušinimo, todėl kompiuteris turėtų būti sunkesnis ir talpesnis, o akumulatorius turėtų būti galingesnis.

Kompiuterio naudotojas gauna viską, ko reikia, o greitis geras. Masinės atminties įrenginys 128 GB SSD pakankamai greitas – visiškai išjungtas kompiuteris vaizdą pradeda rodyti per 10 sek., o jei kompiuteris išjungtas budėjimo režimu, atidarius įsijungia per 1,4–2 sek., t. y. beveik per tokį pat laiką, kiek trunka atidaryti dangtį. Pasidomėję naujojo modelio greičiu neapsiriks – pro-

cesoriaus pajėgumas išaugo apie 12 proc., grafikos pajėgumas – net iki 28 proc.

RYŠKUS IR PROTINGAS EKRANAS

Jį giria visi pasaulio specialistai, tai – naujasis „Samsung“ 400nit (cd/m²) ekranas „SuperBright Plus“. Jo ryškumas, priklausomai nuo aplinkos apšvietimo, nustatomas automatiškai. 400 cd/m² ryškumas įprastinėje vidaus aplinkoje būtų nepakenčiamas, bet ryškioje saulės šviesoje vaizdą taip pat galima matyti pakankamai ryškiai. Šiuo metu ekranas laikomas geriausiu tokio dydžio ekranu pasaulyje – deja, „Samsung“ dar negamina jų HD 1920 x 1080, o siūlo tik 1600 x 900 ekrano rezoliucijai. Lyginant su dauguma tokio dydžio ekranų turinčių nešiojamųjų kompiuterių, siūloma rezoliucija 1366 x 768 – didelis žingsnis į priekį.

Dar viena naujovė – klaviatūros apšvietimas: švelnus ir ne per ryškus, baltas, klavišus supantis halogenas, o ne akį režiantis įtariamųjų apklausų metu naudojama šviesa. Patobulintas ir didelis „MultiTouch“ liečiamasis skydelis, kuris, „Samsung“ teigimu, gali atpažinti iki 21 naudotojo atliekamo judesio. Reikia išmokti ir pasipraktikuoti, bet gerai, kai galimybių yra daugiau.

Akumulatoriaus budėjimo laikas kelia įvairių minčių. Pats „Samsung“ teigia, kad tai – 7 val., nors išmėginę kompiuterį labiau linksta prie 5 val. Tačiau ir tai nėra blogai, jei kalbame apie nešiojamąjį kompiuterį (ir dar tokį galingą). „Samsung“ siūlo ir savo „SuperPower Plus“ technologijos akumulatorių, kurio naudojimo laikas, kaip teigiama, yra net tris kartus ilgesnis.

Kalbant apie jungtis, 13,3 colio ekrano modelio jungtys tokios pat kaip ir anksčiau: 1 x USB 2.0, 1 x USB 3.0, mini-HDMI, mini-VGA, mini-LAN (visi turi atitinkamus siejiklius) ir Micro-SD. Didesnis, 15 colių ekrano modelis parduodamas su trimis USB jungtimis: dvi iš jų – USB 3.0. Wi-Fi bevielį tinklą siūlo 802.11 bgn, yra ir 3.0 HS „Bluetooth®“. Internetinė kamera vidutiniška – 1,3 Mpix, kaip ir 2 x 1,5 W stereo garsiakalbiai. „Samsung“ galėjo pasistengti labiau, nes multimedijos dalis būtų buvusi geresnė, jei garsas būtų kokybiškesnis.

Naujasis „Samsung Series 9“ skirtas tiems vartotojams, kurie džiaugėsi ankstesniu modeliu, „nes šis kompiuteris yra tiesiog labai gražus ir stilingas“. „Samsung“ tęsia tradicijas, tad naujovė yra stilinga (net šiek tiek gražesnė) ir tinka save gerbiančiam verslininkui, politikui ar kitos prestižinės profesijos atstovui ar atstovei. Užkietėję kompiuterinių žaidimų mėgėjai vis tiek žavisi ypač galingu „prietaisu“ su milžinišku ekranu kambario kamputyje, o žaidimą nešiojamuoju kompiuteriu vis tiek vadina pasi-tyčiojimu iš žaidimų. Kitokiai veiklai kompiuterio „Samsung“ tikrai užteks.

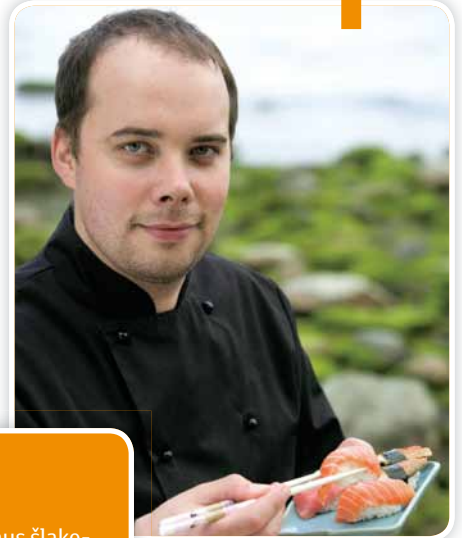
Kaina bus šiek tiek aukštesnė, bet juk ir neįmanoma nusipirkti „Ferrari“ už „Opel“ kainą.

Veiko Tamm



Sushi kitaip

Toomas Lemberas yra Taline įsikūrusio „Sushihouse“ vyriausiasis virėjas. Praėjusiais metais jis išleido knygą „Nuo ryžių iki ritinėlių“, kurioje atskleidžia sushi gamybos paslaptis, pateikia patarimų ir kitaip pagamintų sushi receptų. Kodėl gi nepasigaminti šio skanaus japonų užkandžio kitaip – pagal Baltijos šalių specifiką.



Kitas raktinis žodis yra „aukštos kokybės žaliava“. Kai ryžiai išvirti ir papildomi produktai paruošti, laikas gaminti sushi.

GUNKAN STILIAUS SUSHI SU MORKOMIS IR VOVERAITĖMIS

Nuvalykite grybus ir pakepinkite sviesto ir aliejaus šlake lyje. Pagardinkite druska ir pipirais. Atvėsinkite grybus ir nusausinkite juos virtuviniu popieriumi.

Didesnę morką supjaustykite į maždaug 1 mm storio ir 3,5–4 cm pločio griežinėliais. Minutėi panardinkite juos į verdantį vandenį, kad morkos šiek tiek suminkštėtų. Atvėsinkite ir nusausinkite virtuviniu popieriumi.

Iš ryžių suformuokite kamuoliukus ir apsuokite morką aplink ryžius, kad susidarytų nedideli krepšeliai. Ant viršaus uždėkite atvėsintų grybų. Papuoškite nedidele žolelių šakele (tinka čibreliai). Voveraites galima pakeisti kitais grybais.

NIGIRI IR GUNKAN STILIAUS SUSHI

Kadangi jau nuo XIX amžiaus žinomas nigiri, šiuolaikinio sushi pirmtakas, japonai laiko jį vieninteliu teisingiausiu. Tinkamas nigiri paruošimas reikalauja daug praktikos, sudėtingiausia suformuoti teisingo kietumo ir dydžio ryžių kamuoliuką. Bet ir tinkamai

paruošti plėvelę neta nėra labai paprasta.

Nors profesionalai iš ryžių ir neta suformuoja vientisą sushi, namų šeiminiškoms rekomenduojama pirmiausia suformuoti ryžių kamuoliukus ir tada padengti juos tinkama plėvele. Plėvelės plotas turi būti tokio dydžio, kad padengtų ryžių kamuoliuką.

Natūrali žaliava be priedų pagardinama truputėliu vasabio. Jei plėvelė nėra elastinga ir nesilaiko, ji pritvirtinama siaura nori juostele. Nori labai sėkmingai galima pakeisti ir laiškiniais česnakais, žaliais svogūnais, porais ir kt. Kad juostelė nesutrūktų, galima ją šiek tiek pašildyti.

Gunkan, vadinamieji karo laivai, yra maži krepšeliai, kuriuos galima pripildyti įvairiais įdarais. Juos ruošiant galima naudoti žaliavą, kuri nesilaiko ant nigirio, pavyzdžiui, ikrus. Kaip ir gaminant nigiri, taip pat formuojamas ryžių kamuoliukas. Tada nuo

VEGETARIŠKAS URAMAKI

Virkite morką ir žirnelius, kol šiek tiek suminkštės, nulupkite papriką. Jei norite, paruoškite maki iš savo mėgstamiausių daržovių.

Supjaustytas daržoves dėkite ant ryžiais padengto nori (atvirkščiai – ryžiais į kilimėlio pusę). Pridėkite šiek tiek daigų (liucernos) ir susukite ritinėlį. Supjaustytus gabalėlius puoškite sezamo sėklomis.

nori lapo atpjaunama maždaug 3 cm pločio juostelė, kuria apvyniojamas ryžių kamuoliukas taip, kad nori susilygintų su apatiniu kraštu ir šiek tiek išsikištų iš viršutinio ryžių



Japonai sushi gaminimo įgūdžius ir receptus perduoda iš kartos į kartą, meistras – mokinui, siekdamį tobulumo mokosi daug metų, o Europoje ir Amerikoje vis labiau plinta principas, kad pagaminti sushi yra labai lengva.

DERINIMO MENAS

Labai svarbu, kaip sushi atrodo ir yra pateikiamas. Apie trečdalį sušio vertės sudaro prezentacija – pirmasis skonio pojūtis juntamas akimis. Sushi gaminimo menas yra sujungti skirtingų sudedamųjų dalių skonį, tekstūrą ir spalvą.

Teisingai gaminant sushi svarbiausias dalykas yra tinkamai išvirti ryžius. Visa kita yra fantazijos vaisius.

Kažkodėl manoma, kad sushi – tai šviežios žuvies patiekalas. Tiesą sakant – tai patiekalas iš ryžių. Pažodžiui sushi reiškia „ryžiai su actu“. Ryžių pagaminimo būdas ir jų kokybė yra gero sušio paslaptis, nesvarbu, gaminate patys namuose ar valgote restorane.



FUTOMAKI SU RŪKYTA VIŠTA IR SKRUDINTA PAPRIKA

Pirmiausia apskrudinkite orkaitėje papriką – patepkite papriką aliejumi, įpjaukite mažus griovelius ir dėkite į orkaitę, įkaitintą iki 200 °C. Papriką orkaitėje kepkite tol, kol žievelė atsiskirs. Atvėsusią papriką nulupkite ir supjaustykite mažomis juostelėmis.

Pašalinkite rūkytos vištos odą ir supjaustykite smulkiais gabalėliais. Dėkite ryžius ant nori lapo, uždėkite vištienos ir paprikų gabalėlius. Prie sushi patiekite šiek tiek saulėje džiovintų pomidorų. Pagardinkite vasabiais, paskaninkite keliais baziliko lapeliais ir susukite ritinėlį. Supjaustykite ir patiekite.

Atvirkščiajam ritinėliui nori lapas ryžiais dengiamas visas. Tada nori lapas apverčiamas ryžiais į bambukinio kilimėlio pusę. Įdaras dedamas ant paties krašto, kad būtų užfiksuotas pirmuoju sukimu.

KOKIE GĖRIMAI DERA PRIE SUSHI?

Japonijoje prie sushi geriama karšta žalioji arbata, kuri atgaivina skonio suvokimą ir pašalina ataskonį. Nepainiokite japonų ir kinų žaliosios arbatos.

Žinoma, negalima nepaminti sakės. Nors vadiname sakę ryžių degtine ar ryžių vynu, sakė yra visiškai kitoks alkoholinis gėrimas. Ji gaminama iš specialių kietųjų ryžių, kurių grūdų luobelė nušifuoja. Kuo geriau nušifuojamas grūdus, tuo grynnesnis ir subtilesnis gėrimas. Atsižvelgiant į paruošimo būdą, sakės alkoholio kiekis yra 8–18 laipsnių, o skonis – nuo saldaus iki sauso.

Be sakės prie sushi geriamas alus ir vynas. Tinka ne tik tikras japoniškas alus, bet ir kitų rūšių alus iš ryžių arba kukurūzų.

Prie sushi tinka vėsūs sausi vynai, pavyzdžiui, „Sauvignon Blanc“, „Pinot Blanc“ ir „Chablis“. Žinoma, tinka geras šampanas ar kitas puojantis vynas.



Kaip paruošti sushi ryžius

- Sushi netinka ilgagrūdžiai ryžiai. Tinka trumpagrūdžiai ryžiai, kuriuose daug krakmolo.
- Prieš virdami ryžius labai kruopščiai nuplaukite, kad būtų švarūs ir nebūtų krakmolo pertekliaus. Dėkite norimą kiekį į dubenėlį, įpilkite labai šalto vandens ir delnu trinkite sukamaisiais judesiais. Keiskite vandenį tol, kol po ryžių plovimo jis bus visiškai skaidrus. Ryžių negalima plauti šiltu vandeniu, nes krakmolo miltai prilips prie ryžių.
- Nuplautus ryžius pusvalandį pamirkykite vandenyje: ryžiai sugers šiek tiek vandens, suminkštės ir verdant grūdai minkštės tolygiai. Prieš dėdami virti, supilkite ryžius į sietelį ir leiskite jiems maždaug 15 minučių nuvarvėti.
- Sudėkite ryžius į puodą, kuriame yra tinkamas šalto vandens kiekis. **DĖMESIO!** Nepaisant matavimo vienetų, nevirtų ryžių ir vandens santykis turi būti 1:1. Uždenkite puodą dangčiu, užvirinkite, pavirkite keletą minučių ir sumažinkite temperatūrą. Troškinkite tol, kol visas vanduo susigers į ryžius. Verdant ryžių maišyti negalima!
- Virti ryžiai turi pastovėti 15–20 minučių. Tuo metu ryžiai galutinai išbrinksta ir išdžiūna drėgmės perteklius.
- Svarbus sushi ryžių akcentas – acto mišinys. 1 kg nevirtų ryžių reikia 150 ml sushi acto. Išvirtus ryžius reikia pamaišyti, kad greičiau atvėstų, pasiektų tinkamą tekstūrą ir išnyktų acto perteklius.
- Sushi ryžiai atvėsunami iki kūno temperatūros, uždengiami švari drėgnu rankšluosčiu ir paliekami pastovėti kambario temperatūroje. Sushi ryžių negalima laikyti šaldytuve.
- Kadangi sushi ryžiai yra labai lipnūs, sausomis rankomis jų formuoti nepavyks. Rankas sudrėkinkite nedideliame dubenėlyje šilto vandens su šiek tiek acto.

DĖMESIO! Mūvėkite vienkartinės vinilines pirštines, ant delno užlašinkite šiek tiek aliejaus, ir ryžiai prie rankų nelips.

NIGIRI IŠ MARINUOTOS SILKĖS

Nuvalytą silkę kelioms valandoms pamerkite į švelnų marinatą. Iš marinate suminkštėjusios žuvies pirštais suformuokite drugelį. Pašalinkite kaulą ir pelekus. Uodegą galite palikti – taip žuvis ant sushi atrodys geriau. Popieriniu rankšluosčiu nusauskite drugelį, pagardinkite vasabiais ir dėkite ant ryžių kamuolėlio. Papuoškite smulkintu svogūnu ar česnako laiškais. Galima naudoti paruoštą marinuotą silkę arba pakeisti ją kilkėmis.

krašto. Be nori lapo krepšelio sienelėms galima naudoti labai plonus agurkų arba morkų griežinėlius.

MAKI

Maki – labiausiai paplitusi sushi rūšis. Jie vadinami ir namų šeimininkų sushi, nes juos pagaminti labai lengva.

Hosomaki – tai mažas ritinėlis iš pusės nori lapo, įdaryto viena sudedamąja dalimi. Futomaki, t. y. didelis ritinėlis, susukamas iš viso nori lapo su 3–5 sudedamosiomis dalimis.

Ritinėliui susukti reikia bambukinio kilimėlio. Nori lapas dedamas ant kilimėlio, lygiaja blizgančia puse žemyn. Ant jo dedama nemažai sushi ryžių ir jie plonai bei tolygiai paskirstomi. Slėgti negalima, nes ryžių grūdų struktūra turi likti nepakitusi.

Viršutinis nori lapo kraštas ryžiais nedengiamas. Atsižvelgiant į maki, sudedamosios dalys dedamos ant lapo ir suvyniojamos kilimėliu. Palikite maki keletą minučių pastovėti ant stalo taip, kad tvirtinimo vieta būtų apačioje: ryžių drėgmė suminkština nori, ir jis sulimpa.

Maki supjaustomi kąsnio dydžio gabalukais pagal ritinėlio dydį: mažesni – į 6, didesni – į 8–10 dalių. Peilis turi būti labai aštrus, todėl po kiekvieno pjovimo nuvalykite jį drėgna šluoste.

Kadangi nori lapas greitai sudrėksta, valgyti maki reikia vos tik pagaminus. Kokybės rodiklis – kai valgant nori lapas yra šiek tiek traškus.

URAMAKI

Futomaki atrodo dar efektingiau susukus jį atvirkščiai, t. y., kai ryžiai yra išorėje, o ne viduje. Ritinėlius galima papuošti sezamo sėklomis, ikrais, smulkiai supjaustytomis žolelėmis, labai plonomis žuvies ar daržovių riekelėmis ir kt.

Ritinėlius susukti lengviau, jei bambukinis kilimėlis apvyniojamas maistine plėvele. Tada ryžiai prilimpa prie nori lapo, o ne prie kilimėlio.

Pramogos

RAIDŽIŲ LABIRINTAS

Šiame raidžių labirinte surask 14 „Toyota“ modelių pavadinimų. Vieno modelio pavadinimas raidžių labirinte parašytas du kartus. Jis padės ir atsakyti į mįslę.

V	L	O	G	Y	A	V	E	N	S	I	S
E	A	I	4	S	L	Y	S	V	E	Q	T
O	N	V	H	I	L	U	X	U	D	U	A
S	A	V	E	R	O	U	E	Y	I	O	S
R	E	S	I	U	R	C	N	A	B	R	U
E	Q	D	N	A	O	A	U	R	I	S	P
V	L	A	N	D	C	R	U	I	S	E	R
A	L	G	T	8	6	A	R	S	E	V	O

SURASK PAVEIKSLĖLIUOSE 5 SKIRTUMUS





TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

„Optibright“ ir „Optiblue“ lemputės

Matykite ir būkite matomi!

- Iki 50% daugiau šviesos
- Saugios kelionės tamsiu paros metu
- Išskirtinis ilgaamžiškumas



„Optibright“ ir „Optiblue“ lempučių „Toyota“ atstovybėje teiraukitės
jau šiandien ir mėgaukitės saugiomis kelionėmis!

toyota.lt

