

MAGAZYN PRACOWNIKÓW

YOSHI!

TOYOTA MOTOR MANUFACTURING POLAND. JELCZ-LASKOWICE. WAŁBRZYCH.

Yaris
samochodem
roku

s. 4



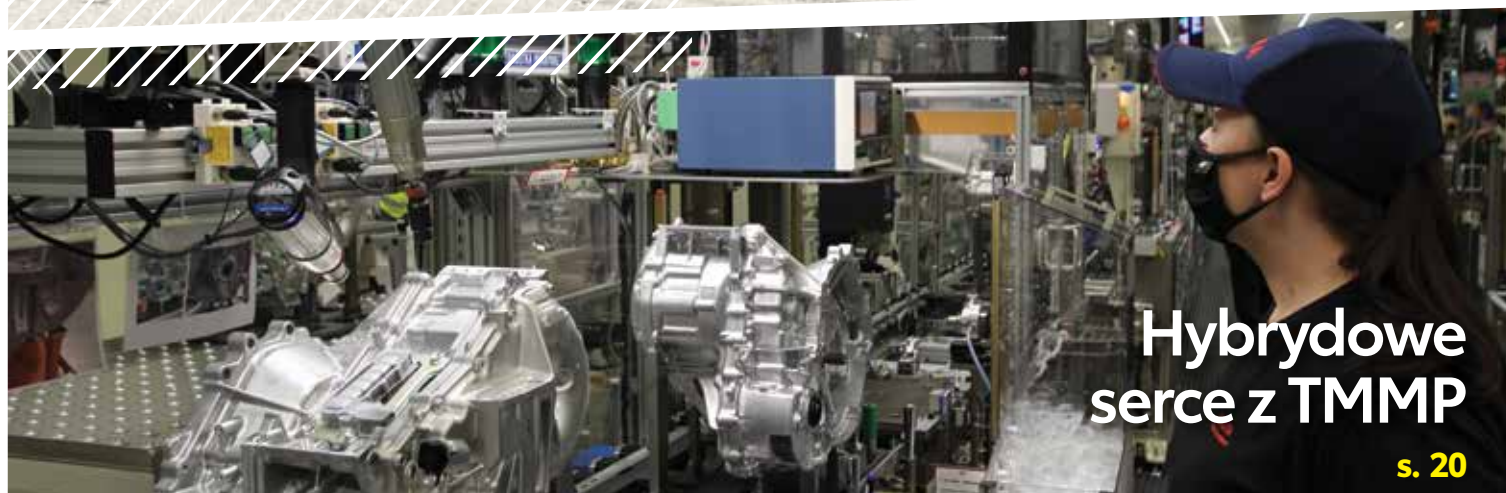
Yaris:

wygrywa na rynku,
wygrywa w rajdach



Toyota
liderem
WRC

s. 18



Hybrydowe
serce z TMMP

s. 20



Wszyscy jesteśmy ogrodnikami

W jelczańskim zakładzie zakończyliśmy budowę wszystkich nowych ogródków pracowniczych. Nie będą tam rosnąć warzywa, ale mamy nadzieję, że urosnie Wasz poziom zadowolenia.

Cały proces podzielono na kilka etapów realizowanych sukcesywnie w poszczególnych obszarach od grudnia 2019 r. Zaczęliśmy od Odlewni, a finałowy ogródek – dla Linii Montażu Silników – otworzyliśmy na początku lutego. Nowe miejsca dla pracowników to spory skok w kwestii Waszego komfortu i wygody. Poprzednie ogródki były otwartymi przestrzeniami wydzielonymi w hali. Obecnie macie do dyspozycji zamknięte pomieszczenia z klimatyzacją i ogrzewaniem i odpowiednim oświetleniem. Ogromną zaletą jest także skuteczna izolacja akustyczna, która powoduje, że wewnątrz jest znacznie ciszej niż w hali. W każdym z nich jest zaplecze socjalne i wystarczająca ilość miejsca do spożywania posiłków i potrzebnego odpoczynku. Zlokalizowaliśmy je jak najbliżej toalet, żeby skrócić czas potrzebny na dostanie się do nich. Nowe ogródki w całości wykonano z materiałów ograniczających rozprzestrzenianie ognia – zgodnie z projektem zaakceptowanym przez strażaków i sanepid.



Indywidualnie i na raty

246 biegaczy wzięło udział w tegorocznej odsłonie Zimowego Maratonu na Raty. Coroczny cykl biegów tym razem musiał odbyć się w nieco innej formule – zbliżonej do indywidualnego treningu, dla zachowania wymaganego dystansu sportowego. Nazwa pozostała, choć obniżono też liczbę kilometrów i „rat”. Do pokonania było trzy razy po 7 km. W gronie uczestników było 11 biegaczy z jelczańskiego zakładu TMMP.

Dwa to więcej niż cztery

Coraz więcej z Was tak uważa, szczególnie wiosną, gdy promienie słońca budzą do życia przyrodę i... rowerzystów.



Dojazdy do pracy na rowerze to świetna forma produktywnego wykorzystania czasu, który musicie poświęcić na to, żeby dostać się do fabryki ze swoich domów. Produktywnego, bo nie siedząc bezczynnie, jak w pociągu, autobusie czy samochodzie, tylko nakręcając spiralę korzyści dla swojego organizmu i samopoczucia. Chcieliśmy być gotowi na wiosenną eksplozję rowerowych dojazdów, dlatego rozbudowaliśmy wiatę rowerową przy TMMP-J o 20 miejsc. Wiemy też, że jednośłady, to nie tylko rowery. Są wśród nas także motocykliści i użytkownicy skuterów. Z myślą o ich potrzebach, na parkingu jelczańskiego zakładu powstała wiatła motocyklowa, która pomieści nawet osiem jednośladów.



Najważniejsza lekcja

24 lutego 2010 r. na zawsze wpisał się do historii koncernu Toyota. Dlatego co roku tego dnia przypominamy sobie o tym, jak ogromne znaczenie dla nas i dla klientów ma jakość.

Tego dnia prezes Toyota Motor Corporation, Akio Toyoda zeznał w amerykańskim Kongresie. Został wezwany, by przedstawić stanowisko firmy w sprawie wypadków, których przyczyną upatrywano w blokowaniu się pedału gazu w samochodach Toyoty i Lexusa. W sierpniu 2009 r. w Kalifornii Lexus ES 350 zaczął przyspieszać w niekontrolowany sposób, w efekcie czego doszło do wypadku. Zginęła wówczas czteroosobowa rodzina. Początkowo przypuszczano, że przyczyną tragedii była wada lub usterka samochodu. Jednak w wyniku przeprowadzonego śledztwa okazało się, że zawinił dywanik samochodowy, który zablokował pedał gazu w pozycji wciśniętej. Mimo to media oskarżyły Toyotę o „niewystarczające wyjaśnienia” i „powolne działanie”, w efekcie czego prezes Toyoda został wezwany do składania wyjaśnień przed Kongresem.

Nauka dla nas

Koncern Toyota roznosi się z roku na rok. Przybywa pracowników, którzy mogą nie pamiętać lub nawet nigdy nie słyszeli o kryzysie, jaki wówczas wstrząsnął firmą i rynkiem. Również w TMMP kontynuujemy rekrutację nowych pracowników, dlatego 24 lutego każdego roku, we wszystkich zakładach Toyoty przypominane są wnioski wynikające z tamtych wydarzeń. Czy wiecie, że przed wystąpieniem jednego poważnego problemu jakościowego zazwyczaj występuje około 300 mniejszych symptomów? To właśnie czas na naszą reakcję. Jednym z narzędzi, które pozwala nam wcześniej reagować, jest Karta Przewidywania Zagrożenia Jakościowego. Skorzystaj z KPZJ, gdy:

- widzisz ryzyko jakościowe,
- masz trudności ze zrozumieniem pracy standaryzowanej,
- masz trudności z wykonywaniem czynności zgodnie ze standardem pracy,
- istnieje podejrzenie wyprodukowania lub przepuszczenia części niezgodnej z wymogami.

Pamiętajcie, że na wizerunek i zaufanie klientów pracujemy latami, więc warto robić wszystko, by nie zmarnować naszych wysiłków.

Recurrence Prevention

W ostatnich latach prowadzona jest także działalność Recurrence Prevention, która ma na celu szukanie rozwiązań problemów jakościowych z punktu widzenia systemu. Oprócz technicznych środków zaradczych wprowadzanych dla naszych produktów poprzez działalność RP, szukamy luk lub braków w systemie. Po analizie problemu wprowadzane są tzw. RP Measure, które mają na celu zabezpieczyć nas przed wystąpieniem podobnych problemów dla bieżących oraz przyszłych projektów. Działalność RP jest prowadzona we wszystkich fabrykach, a poprzez System Yokoten rozwiązania problemów jakościowych są wdrażane również nie tylko w fabryce, gdzie problem wystąpił, ale również w innych fabrykach, gdzie się takie same lub podobne procesy.

Prezes Toyota Motor Corporation, Akio Toyoda przemawia podczas jednego z zebrań zwotanych w związku z wypadkiem w USA.

Wiśnie dla Łęgu

Współpraca między TMMP-J a gminą Łęg trwa. We wrześniu wspólnie z naszymi sąsiadami sprzątaliśmy świat, w listopadzie zasadziliśmy zakupione przez nas wiśnie japońskie. Już wkrótce, na wiosnę, będziemy cieszyć się ich kwiatami.



MIEDZY NAMI

Narodziny

Krzysztof, syn Dariusza Trembowskiego (Logistyka Wewnętrzna); **Oliwia**, córka Dariusza Trembowskiego (Logistyka Wewnętrzna); **Michalina**, córka Patryka Mieruńskiego (Utrzymanie Ruchu); **Alicja**, córka Mariusza Adamaszka (HV); **Kacper**, syn Pauliny Czoch (EC-60); **Anna**, córka Dariusza Cierniaka (Odlewnia); **Antoni**, syn Ani Skrzypczak (Silniki) i Krzysztofa Skrzypczaka (HV); **Dominik**, syn Krzysztofa Piecucha (Odlewnia); **Martyna**, córka Krzysztofa Zawiszy (Biuro); **Grzegorz**, syn Sebastiana Wiszniowskiego (Montaż); **Julia**, córka Grzegorza Jachniewicza (P/M).

Śluby

Daniel Waszkiewicz (Silniki), **Dominik Kierzkowski** (Utrzymanie Ruchu).

PRODUKCJA OD SOP

SKRZYNIĘ 5-biegowe

5 459 344

SKRZYNIĘ HV

360 890

SILNIKI NR 1,5 I

223 104

ŁĄCZNA PRODUKCJA

SKRZYNIĘ 6-biegowe

2 044 810

SILNIKI TNGA

214 086

SILNIKI KR 1,0 I

4 151 064

13 925 183

SUMA WRAZ Z NIEPRODUKOWANYMI JUŻ SILNIKAMI DIESLA

STAN NA KONIEC MARCA 2021 R.



W Wałbrzychu skończyliśmy przygotowania do uruchomienia produkcji nowej przekładni hybrydowej (projekt SS-HV).



Pod kryptonimem SS-HV kryje się przekładnia do niezwykle popularnych na rynku hybrydowych wariantów Toyota Yaris.



Prognozy finansowe z początku pandemii COVID-19 były bardzo pesymistyczne, ale ostatecznie – dzięki ciężkiej pracy całego zespołu – rok kończymy najprawdopodobniej na niewielkim „plusie”.

Podsumowanie i plany

Z wiadomych powodów styczniowe spotkanie komunikacyjne nie mogło się odbyć w tradycyjnej formie, więc kluczowe informacje Prezes TMMP, Dariusz Mikołajczak przekazał nam poprzez nagranie wideo. W „Yoshi!” podsumowujemy i przypominamy ten przekaz.

Sprzedaż samochodów w Europie spadła w 2020 r. aż o 25 proc. Toyota poradziła sobie nieźle. W naszym przypadku spadek sprzedaży wyniósł około 10 proc. I to jest dobra wiadomość, podobnie jak ta, że udział Toyoty w europejskim rynku zwiększył się do 6 proc. To najlepszy wynik w historii marki. Sukces Toyota odniósł także w Polsce. W naszym kraju spadek sprzedaży wyniósł zaledwie 0,5 proc., a Toyota po raz pierwszy w historii była najpopularniejszym producentem na polskim rynku (więcej o wynikach sprzedaży w Polsce na str. 16).

Projekty bez przestojów

W naszych zakładach mieliśmy przymusowy wiosenny shutdown, ale nie przerwaliśmy prac inwestycyjnych i wdrażania nowych projektów. W Jelczu-Laskowicach zgodnie z planem uruchomiliśmy produkcję silnika TNGA 1,5 l. Z kolei w Wałbrzychu tworzymy linię do produkcji tych jednostek i jesteśmy na finiszu przygotowań do startu wytwarzania przekładni hybrydowych HV Small-Small, które są przeznaczone do współpracy właśnie ze wspomnianym silnikiem 1,5 l. W ten sposób w TMMP będziemy mogli wytwarzać kompletne hybrydowe układy napędowe do modeli Yaris (Europejski Samochód Roku 2020 – patrz ramka) i Yaris Cross. Po przerwie

produkcyjnej bezpiecznie wróciliśmy do pracy i przeorganizowaliśmy kalendarz produkcyjny, by w miarę możliwości nadrobić to, czego nie mogliśmy wykonać z powodu lockdownu. Nasze wysiłki się powiodły. Pierwotne prognozy finansowe zakładały, że skończymy 2020 r. z dużą stratą (około 111 mln zł). Obecnie wiele wskazuje na to, że wyjdziemy na zero. Możemy zatem mówić o sukcesie.

Pewna jest tylko zmiana

W Europie nowe samochody muszą spełniać coraz surowsze normy emisji spalin. Producent nie są w stanie sprostać tym wymaganiom bez sięgania po napędy alternatywne, czyli np. elektryczne, ale także hybrydowe. Ekspert oceniają, że w ciągu 30-40 lat silniki spaliny praktycznie znikną z rynku. Przykładem jest Wielka Brytania, która planuje w 2030 r. zakazać rejestracji nowych samochodów z napędem konwencjonalnym. Najbliższa przyszłość będzie stała pod znakiem hybryd. W 2030 r. samochody z takim napędem mają stanowić już 46 proc. pojazdów sprzedawanych w Europie. W kolejnych dekadach klienci będą kupować coraz więcej aut na prąd. I na to również chcemy być w TMMP gotowi. Do 2050 r. Toyota ma zamierzać się firmą zero-emisyjną. By tego dokonać, rozwijamy różne technologie. Od lat jesteśmy liderem, jeżeli

chodzi o hybrydy, a także napęd wodorowy, i wprowadzamy na rynek pojazdy elektryczne (czytaj więcej na str. 16-17). To pozwoliłoby osiągnąć cele, ale też daje elastyczność i ułatwia reagowanie na ewentualne zmiany w przepisach czy preferencjach klientów.

Gotowi na nowe

Transformacja to dla Toyoty nic nowego. Przypomnijmy, że firma zaczęła od produkcji krosen tkackich, następnie zmieniła się w producenta samochodów, by dojść do statusu globalnej marki. Obecnie stoimy u progu kolejnej transformacji – w firmę, której celem jest zapewnianie mobilności wszystkim ludziom. To zmiana nie tylko technologiczna, ale także w naszym podejściu. Stąd też po 19 latach aktualizujemy zasady, którymi kierujemy się w Toyocie. Nowy kodeks wartości – Toyota Way 2020 – opiera się na fundamentalnych wartościach marki, by pomóc nam w drodze do zapewnienia wszystkim klientom radości i mobilności. Kodeks przypomina, że w osiągnięciu celu pomogą nam: myślenie o innych, uczciwość, ciekawość, wnikliwa obserwacja, nieustanne dążenie do doskonałości, tworzenie warunków do rozwoju, entuzjazm dla rynkowej rywalizacji, okazywanie szacunku i wdzięczności. Toyota to odwaga wobec zmian, a Toyota Way 2020 ma pomóc nam je przejść. Co ważne,

przykładów skutecznej transformacji nie musimy szukać w zamierzonej historii. Jelczański zakład TMMP w ostatnich latach zmienił się z fabryki zbudowanej z myślą o produkcji silników Diesla w wytwórnię napędów do modeli hybrydowych. Dzięki temu wielkość produkcji zwiększyła się niemal dwukrotnie, a prognozy pokazują stabilny poziom zamówień. By temu sprostać, wzmocniliśmy załogę TMMP-J, rekrutując i szkoląc pracowników. Teraz czas na stabilizację poprzez pracę nad jakością i efektywnością.

A co w najbliższej przyszłości?

Wałbrzyski zakład czeka podobna transformacja jak TMMP-J. To odpowiedź na spadający popyt na samochody z napędem konwencjonalnym. Od stycznia 2022 r. w halach, w których produkujemy manualne, 5-stopniowe skrzynie biegów oraz silniki benzynowe o pojemności 1,0 l (MTB-0 oraz KR), będziemy pracować na jedną zmianę. Nie oznacza to jednak, że pracy będzie mniej. Wkrótce rozpoczniemy w Wałbrzychu wytwarzanie nowych produktów, o których wspominaliśmy wcześniej. Jednym z nich jest silnik elektryczny MG 1, a następnie także MG 2. To kluczowe elementy przekładni do samochodów hybrydowych, jak również krok w realizacji Wizji 2030, która wyznacza nam drogę do transformacji. Do niedawna wytwarzaliśmy komponenty do

napędu konwencjonalnego. Obecnie w obu zakładach produkujemy napędy hybrydowe, a w przyszłości chcemy walczyć o produkcję napędów elektrycznych. Do tego trzeba się przygotować. Produkcja silników MG 1 i MG 2 pozwoli nam zdobyć wiedzę, umiejętności i doświadczenie w zakresie elektromobilności. To ważne dla naszej przyszłości.

Czego potrzebujemy w 2021 roku?

Realizacja naszych celów na bieżący rok opiera się na czterech filarach. Pierwszym jest otwartość na zmiany. Wdrażamy nowe projekty, przyjmujemy pracowników, w tym z Ukrainy, więc ważne, byśmy podchodzili do tych zmian z entuzjazmem i ze zrozumieniem. Drugi to elastyczność. Transformacja wałbrzyskiego zakładu będzie się wiązała m.in. z transferami i wahaniami produkcji. Trzecim z filarów jest rozwój umiejętności. Będziemy mieli nowe linie, produkty, zadania, ale także problemy. Odpowiedzią jest właśnie rozwój. Po czwarte – dbajmy o nasze zdrowie. Chodzi nie tylko o dyscyplinę związaną z koronawirusem, ale też dbałość o bezpieczeństwo i ergonomię. Zachęcamy Was do korzystania z programów i działań mających poprawić warunki pracy, a także Wasze samopoczucie i przyczynić się do długowieczności. Potrzebujemy zdrowia, by dać sobie radę.

Once again, due to COVID-19, we could not hold our annual communication meeting with all TMMP employees. However, safety limitations do not mean we are not focused on communication with TMMP team. We sent a video message. Dariusz Mikołajczak, the president of TMMP, spoke about upcoming challenges, our current situation and TMMP plans. That's not all. In this article we share president's message in more complex way.



Samochód roku z sercem z TMMP

Nowa Toyota Yaris zdobyła tytuł Europejskiego Samochodu Roku 2021. Auto zwyciężyło głosami jury złożonego z 59 dziennikarzy motoryzacyjnych z 22 krajów europejskich. Werdykt został ogłoszony tuż po tym, jak Yaris zdobył pozycję najpopularniejszego samochodu w Europie – po raz pierwszy w swojej historii. W styczniu ten model wybrało ponad 18 tys. klientów. To trzeci triumf Toyoty w tym konkursie – w 1999 r. zwyciężyła pierwsza generacja Yaris, w 2005 r. druga generacja Priusa.



Numer jeden w Polsce

W 2020 r. Toyota była najpopularniejszą marką samochodów w Polsce – pokonała liderującą od wielu lat w rankingach sprzedaż Škodę. Jednocześnie Toyota zwiększyła swój udział w rynku z 10,3 proc. w 2019 r. do 13,2 proc. w roku ubiegłym. Najchętniej wybieranymi osobowymi modelami Toyoty były Corolla (17 508 sprzedanych egzemplarzy), Yaris (15 378) oraz RAV4 (9587) i Toyota C-HR (8271).

On 18th of May European Kaizen Production Meeting will be held in Jelcz-Laskowice plant. This is the day, when we share our ideas and solutions developed during last year with employees from other European Toyota units. Our actions were focused in these four shops: Casting, Machining, Assembly, Internal Logistics.



Zenon Guzenda
AM Obróbka, Jelcz-Laskowice

Oczy zwrócone na Jelcz-Laskowice

W zakładzie w Jelczu-Laskowicach intensywnie przygotowujemy się do EPKM. Co się kryje pod tym skrótowcem i dlaczego to dla nas ważne?

EPKM to skrót od European Production Kaizen Meeting (Europejskie Spotkanie Kaizenowe), wydarzenia, które od wielu lat odbywa się we wszystkich europejskich fabrykach Toyoty. Jelczański EPKM zaplanowano na 18 maja 2021 r. Celem jest dzielenie się dobrymi praktykami z przedstawicielami innych zakładów, a co za tym idzie – poprawa konkurencyjności fabryki, co jest bardzo ważne dla każdego organizatora.

Konkurencyjność to przyszłość

Poprawianie wyników w zakresie produktywności, jakości, bezpieczeństwa i kosztów jest kluczem do zdobywania kolejnych projektów. W przypadku TMMP oznacza to rozwój pracowników i realizację naszej wizji Go Global 2030. Podczas EPKM zaprezentujemy nasze kaizeny przygotowane w ciągu ostatniego roku w obszarach Odlewni, Obróbki, Montażu i Logistyki Wewnętrznej. Tematem przewodnim EPKM w TMMP-J są ustabilizowanie linii produkcyjnej oraz działania poprawiające ergonomię. Dodatkowo każdy dział koncentruje się na ważnych dla niego problemach – przy wsparciu kolegów z Wałbrzycha oraz działu rozwoju produkcji z europejskiej centrali koncernu. Pomocą służyli także pracownicy działów Utrzymania Ruchu, Inżynierii oraz Kontroli Jakości. A jak przygotowania przebiegały w poszczególnych działach?

Odlewnia

Celem była poprawa wykonywania czynności produkcyjnych, czyli np. przerzucenie prostych czynności na maszyny czy roboty (tzw. prosta

automatyzacja). W pracy standaryzowanej eliminowaliśmy nieprawidłowości utrudniające płynne i wygodne działanie. Skupiliśmy się też na usprawnianiu 4S poprzez eliminację wycieków piasku i poprawę standaryzacji. Będzie bezpieczniej, czystiej oraz wydajniej.

Obróbka

Tu zwiększaliśmy wydajność linii poprzez stabilizację procesów. Główne działania to poprawa ergonomii, standaryzacji oraz redukcja czasów zatrzymań linii. Poprawiając wydajność, redukowaliśmy tzw. wąskie gardła (najwolniej produkujące procesy). Najtrudniejszym obszarem jest linia wataka rozrządu, dlatego została wybrana jako obszar modelowy. Poprawialiśmy tam ergonomię (eliminacja pochylania ciała) i dostępność linii (redukcja awarii oraz zatrzymań planowanych). Obecnie na tej linii jest dużo obciążenia związanego z przepakowywaniem i przemieszczaniem wyprodukowanych części, pracujemy więc nad tym, aby wyeliminować to poprzez zmianę sposobu pracy.

Montaż

Działalność EPKM była skoncentrowana głównie na wprowadzeniu ruibetsuki. To działania mające na celu zniwelowanie różnicy czasów montażu pomiędzy silnikami 2,0 i 1,5. Pracowaliśmy także nad skumulowaniem różnic konstrukcyjnych w jednym miejscu i uzyskanie 70-80 proc. procesów standardowych. Dla pracownika oznacza to powtarzalność czynności w każdym cyklu, czyli łatwiejszą do wykonania pracę. Skracą się czas szkolenia, co pozwala podnieść poziom wielozadaniowości, a to z kolei



Grupa EPKM z Montażu.



Grupa EPKM z Obróbki.

umożliwia częstszą rotację pracowników i bardziej równomierne obciążenie pracą.

Logistyka Wewnętrzna

W tym obszarze działania były ukierunkowane na poprawę ergonomii poprzez eliminację czynności dźwigania. Planujemy także zredukowanie liczby przejazdów z zestawami transportowymi w całej hali. Podczas dostaw na montaż zmniejszona zostanie liczba dotknięć w procesie matych części, a także wprowadzona automatyzacja w Odlewni i na linii obudowy wałków rozrządu.

Droga się nie kończy

EPKM to podsumowanie kilku miesięcy prac i przygotowań. Podjęte działania będziemy kontynuować, sprawdzając, jak funkcjonują wprowadzone rozwiązania, i proponując nowe.



Dobre pomysły z nagrodami

W marcu rozstrzygnęliśmy kaizenowe podsumowanie 2020 roku. Kto i w jakich kategoriach okazał się najlepszy?

Przypomnijmy, nagrody finansowe w każdym zakładzie otrzymuje sześciu pracowników i trzech TL-ów, którzy za swoje kaizeny zgromadzili najwięcej punktów. Premiujemy także wyniki centrów kosztowych. Pracownicy trzech najlepszych także otrzymali nagrody finansowe. Z kolei poszczególne działy walczą o nagrodę za zaangażowanie (procent pracowników, którzy zgłosili przynajmniej jeden kaizen).

Kaizenowa czołówka

W TMMP-W czołową trójkę „kaizenowców” utworzyli Tomasz Szymański (Kuznia), Łukasz Kowalczyk (Kuznia) i Dawid Mańkowski (HV). Najlepszym TL-em okazał się Paweł Zajac (Kuznia). W rywalizacji centrów kosztowych zwyciężył zespół G309A (zimna hagata, Kuznia), a największym zaangażowaniem wykazali się pracownicy EC 60. Z kolei w jelczańskim zakładzie najwięcej punktów za swoje kaizeny nazbierali Grzegorz

Błaszczyczyn (Obróbka), Miłosz Anyszek (MNX) oraz Paulina Maniak (Obróbka). Mateusz Stawowski otrzymał nagrodę dla najlepszego TL-a, a wśród centrów kosztowych pierwsze miejsce zajęła ekipa SUR Media JD411A.

We officially closed last Kaizen Year. Despite the difficult period for all of us related to COVID-19, the commitment to Kaizen activity and implementing improvements was at very high level.



WYPUNKTOWANI

Autorami dwóch najwyższypunktowanych kaizenów w roku 2020 byli Mariusz Heczko (EC 60, Wałbrzych) oraz Mateusz Stawowski (Montaż, Jelcz-Laskowice). Prezentujemy efekty ich pomysłów i prac.



MARIUSZ HECZKO, IL EC 60

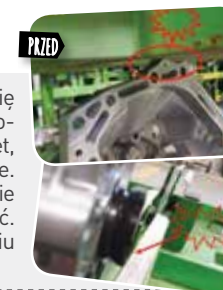
Cel: Zmniejszenie kosztów nowych palet do projektu 715K

PRZED

W hali EC 60 produkujemy nową skrzynię (projekt 715), która różni się od poprzedniej kilkoma częściami. Najważniejszą zmianą jest obudowa TA – wyższa od poprzedniej. W efekcie, podczas piętrowania palet, górna paleta osiada na skrzyni biegów, co powoduje jej uszkodzenie. Dodatkowo inny kształt obudowy TA uniemożliwia stabilne odożenie skrzyni biegów na kostkach starej palety, które należy także zmienić. Ostatnią różnicą jest bardziej wystający uszczelniaacz. Przy odkładaniu przekładni można go uszkodzić o separatory na paletcie.

PO

Po wykonaniu kilku projektów określiliśmy, jak należy zmodyfikować palety. Pomysł został przetestowany i zatwierdzony przez specjalistów, jak również przez QC, QE oraz przez montownię (TMMF), co pozwoliło na wdrożenie rozwiązania. Nawiązaliśmy współpracę z firmą zewnętrzną, która podjęła się wyzwania przeróbki 600 palet. Łączne koszty modyfikacji oraz czyszczenia starych palet są znacznie niższe od kwoty, jaką musielibyśmy wydać na zakup nowych palet.



MATEUSZ STAWOWSKI, MONTAŻ



Aby przygotować silikon uszczelniający do użycia, należy po wymianie odpowietrzyć pompę. Służy do tego dodatkowa dysza umieszczona na pompie. Przed odpowietrzaniem trzeba z dyszy usunąć resztki zaschniętego silikonu. Do tej pory używano różnych narzędzi do przetykania dysz. Najczęściej było to wiertło ściskane kombinerkami. Używane narzędzia nie były dopasowane do średnicy wewnętrznej dyszy. Istniała możliwość wbicia sobie wiertła w dłoń. Podczas pęknięcia wiertła istniała możliwość urazu np. oka. Silikon działa drażniąco na skórę, co mogło wywołać podrażnienie. Czas wykonywania takiej czynności wynosił cztery minuty.

Kaizen polegał na wykonaniu narzędzia dopasowanego do średnicy wewnętrznej dyszy. Przyrząd jest wkładany w dyszę jak korkociąg, co ułatwia wykonanie operacji. Czynność jest dużo bezpieczniejsza dla pracownika. Ostrona przyrządu wyeliminowała urazy w przypadku jego pęknięcia – nowe narzędzie nie uszkodzi dłoni. Znaczaco skrócił się czas wykonywania czynności – z czterech minut do dwóch. Wprowadzono też jednopunktową lekcję z obsługi i używania przyrządu.

PRZED

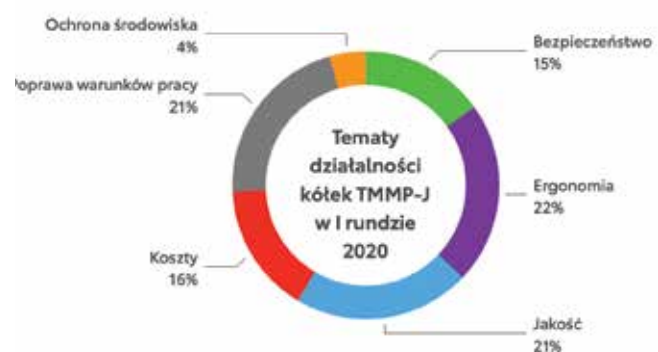
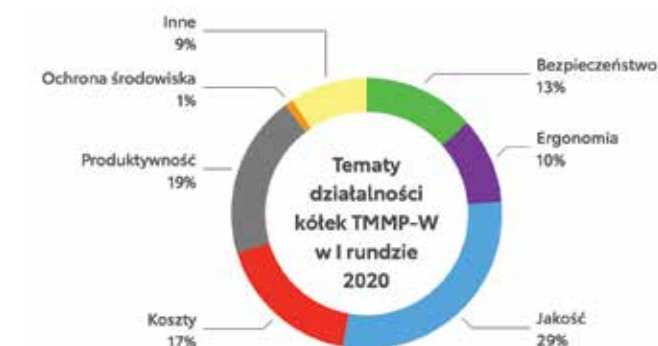
PO

Czołowa dwunastka

Za nami kolejna konwencja kół jakości przeprowadzona w formie, na jaką pozwala aktualna sytuacja epidemiczna.

Podobnie jak w przypadku podsumowania działalności za 2019 r., przedstawiciele zespołu prezentowali osiągnięcia przed jury, lecz bez udziału publiczności. Zainteresowani mogli obserwować przebieg prezentacji za pośrednictwem Microsoft Teams. Łącznie swoje osiągnięcia omówiło 12 kółek, w tym osiem z TMMP-W i cztery z TMMP-J. Trzy pierwsze miejsca przypadły zespołom z Wałbrzycha. Oprócz ich działalności w tym podsumowaniu omawiamy także efekty prac najlepszej ekipy z jeliczańskiego zakładu. Dziękujemy wszystkim za zaangażowanie w prace kółek jakości i gratulujemy wyników!

91 kółek z Wałbrzycha i 42 z Jelcza-Laskowic wzięło udział w pracach kółek jakości w pierwszym półroczu roku finansowego 2020. 12 najlepszych wzięło udział w konwencji podsumowującej rundę.



Podczas konwencji przekazano także Trofeum Konwencji Globalnej 2020 zespołowi Nie Ma Mocnych z EC 60 (TMMP-J).

1. MIEJSCE:

LOGISTIC TEAM
(IL EC 60, TMMP-W)



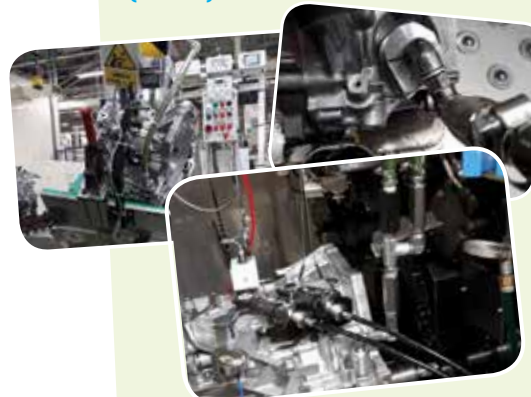
Skład: Tomasz Ogar (lider), Robert Pełka, Marek Śliżewski, Tomasz Jurkiewicz, Kamil Fitryk, Sylwester Śmiątek, Michał Hołysz, Piotr Bober, Mariusz Tasarek
Temat: Eliminacja problemów BHP przy transporcie obudów



Efekt: Na IL EC60 mamy siedem operacji, w tym jedną bardzo uciążliwą – transport obudów z najwyższą ORZ i Ergonomii. Do pokonania było aż 361 m i aż 7772 kg dziennie do przeniesienia. Dodatkowo na trasie przejazdu mieliśmy aż 27 miejsc potencjalnych kolizji. Wzorując się na rozwiązaniach z IL HV, zaprojektowaliśmy i wykonaliśmy nowe wózki, by zmienić układ zaprzęgów transportowych. Zamiast zestawów składających się z ciągnika i pięciu wózków zastosowano siedem krótszych wózków. To pozwoliło znacząco zmniejszyć promień skrętu (z 8 do 2 m) oraz ilość miejsca, jaka była potrzebna na manewrowanie zaprzęgiem, co z kolei pozwoliło na zmianę trasy i wyeliminowanie niebezpieczeństwa kolizji z wózkami i pieszymi w obszarze Obróbki. Na Montażu osiągnięcie celu wymagało jeszcze kilku dodatkowych prac i pomysłów, np. montażu barierki, modyfikacji podestów i harmonogramów poruszania się innych pojazdów (np. myjki). Nasze działania przyczyniły się do rozwoju kółka i teraz jesteśmy w strefie B. Wyeliminowaliśmy zagrożenia nie tylko na IL, ale w całej hali EC60, a dodatkowo zaoszczędziliśmy 23 minuty z tej operacji.

2. MIEJSCE:

REDUKTORZY PRZYWOŁAŃ
(EC 60)



Skład: Mariusz Malinowski, Mirosław Biedroń, Michał Zdeb, Mariusz Goworski, Wojciech Hotło, Wioletta Wierzbicka, Krzysztof Kolenda, Łukasz Szymkowiak, Lucyna Bagazja, Jolanta Czado, Marcin Gwiazda, Paulina Czocho, Agnieszka Waszkowska
Temat: Redukcja liczby przywołań związanych z odsysaniem oleju

Efekt: Na podstawie danych z PCB przeanalizowaliśmy wszystkie przywołania z sześciu miesięcy. Najwięcej pojawiło się w teamie czwartym, który jest odpowiedzialny m. in. za linie testerów. Określiли główne przyczyny przywołań w tym obszarze. Największym problemem był Vacuum station, które generowało aż 57 proc. przywołań, a najczęściej występował błąd odsysania zbyt małej ilości oleju. Każde zdarzenie to oderwanie operatora od pracy ciągłej, co stwarza potencjalne ryzyko pominięcia procesu. W pierwszej fazie znaleźliśmy trzy przyczyny – obracającą się dyszę, niestabilną konstrukcję oraz problem z ważeniem odesanego oleju. Następnie doszliśmy do tego, że skrzynie wracające z testera mają różną ilość oleju, co powodowało, że nie zawsze odsysarka prawidłowo wykonywała zadanie. Wdrożono system ostrzegający przed aplikacją niewłaściwej ilości oleju przed testem, co finalnie rozwiązało problem.

3. MIEJSCE:

ODZYSKIWACZE
(KONTROLA JAKOŚCI, TMMP-W)



Skład: Mariusz Adamaszek (lider), Małgorzata Szczepańska, Wiesława Woźniak, Michał Rychłowski, Tomasz Kaluźniak, Artur Osajda
Temat: Redukcja kosztów środka smarnego do skrzyń HV

Efekt: Podjęliśmy się ambitnego zadania, a dodatkowo chcieliśmy wesprzeć firmę w tych trudnych czasach. Przeanalizowaliśmy koszty zamówień dla naszego działu i skupiliśmy się na ATF, czyli środku smarnym do skrzyń HV. Jego koszt to 5,56 zł na jedną wyprodukowaną przekładnię. Po sprawdzeniu danych okazało się, że „brakuje nam” 114 l tego ATF. To był nasz cel – zredukować zużycie o 114 l. Sprawdziliśmy maszyny i procesy z wykorzystaniem tego środka. Na stanowisku napraw ręcznych oddzieliliśmy zlewanie czystego i brudnego ATF, odzyskując w ten sposób 10 l czystego ATF. Szukaliśmy dalej, skontrolowaliśmy proces wymiany beczek i okazało się, że nie wszystkie były w całości opróżniane. We współpracy z działem Kaizen wykonaliśmy podstawkę pod beczkę, która powoduje, że ATF spływa w miejsce, z którego może być w całości odesany. Ilość „odzyskanego” ATF skoczyła do 110 l. Do celu brakowało czterech litrów. Po konsultacjach z inżynierami i testach dostaliśmy zgodę na zmniejszenie ilości środka pozostawionego w przekładni o 20 g. Działania dały oszczędność 500 l ATF w miesiącu i redukcję kosztu środka o 20 gr na jedną skrzynię. W skali roku to 54 768 zł kosztów mniej. Sukcesem jest też Yokoten naszych rozwiązań na nową linię SS-HV oraz wzrost średniej naszych umiejętności do poziomu B.



NIEDOSWIADCZENI STAŻEM
(OBRÓBKA, TMMP-J)

Skład: Wojciech Gierula (lider), Stella Pietrzyk (liderka tematu), Oskar Więclaw, Dariusz Józak, Jakub Gargas, Grzegorz Jachniewicz, Monika Żygadło, Michał Samiec
Temat: Redukcja detali NG po wymianie narzędzia t2 na operacji 110

Efekt: Z analizy wykresu wad wewnętrznych wynikało, że najwięcej wad wygenerowała OP 50, lecz był to problem epizodyczny i dotyczył złamania narzędzia. Dlatego zajęliśmy się drugim problemem w kolejności z największą liczbą wad. Chodziło o nieprawidłową średnicę po wymianie narzędzia na operacji 110. Od sierpnia 2019 do stycznia 2020 roku wystąpiło aż 46 wad z za małą lub za dużą średnicą po wymianie narzędzi T2. Analizę przyczyn wykonaliśmy za pomocą metody 5 x Dlaczego i wyodrębniliśmy główną przyczynę: nieprawidłową metodę czyszczenia wrzecion przed wymianą. Zalegające ciata obce na wrzecionach powodowały nieprawidłowe osadzenie oprawy i generowanie detalu NG. Zaproponowaliśmy środek zaradczy – wprowadzenie standardu czyszczenia wrzecion podczas wymiany, dobraliśmy środki i przeszkoliliśmy pracowników. Niestety w kolejnych dwóch miesiącach wady nadal występowały po wymianie narzędzia. W cyklu PDCA doszliśmy do drugiej przyczyny – braku tolerancji ustawień kompensatora na linii. Wykonaliśmy zatem matrycę ustawień kompensatora, ale liczba NG nie spadła do zera. Ponowne PDCA dało odpowiedź: zbyt długi czas oczekiwania ustawionego narzędzia na wymianę. Środkiem zaradczym, który finalnie doprowadził nas do celu było wdrożenie ustawiania narzędzia bezpośrednio przed jego wymianą.

133 teams in total took part in first round of quality circles activity 2020. 42 of them represented Wałbrzych plant, while 91 did their best to improve our work in Jelcza-Laskowice. 12 best teams were invited to present their results during round-summary convention, which was held on 29th March in Wałbrzych. Logistic Team (IL EC 60, TMMP-W) took 1st place, Reduktorzy przywołań (EC 60, TMMP-W) came 2nd, while third podium spot was taken by Odzyskiwacze (HV, TMMP-W). Due to COVID-19 restrictions convention was in “hybrid” mode – without audience and with live coverage via MS Teams. The best team from Jelcza-Laskowice – Nidoswiadzczeni stażem (Machining, TMMP-J) clinched 6th place overall.

Pogoń do ostatnich metrów

Załogi w Toyotach Hilux wygrywały etap za etapem. Nasser Al-Attiyah z zespołu Toyota Gazoo Racing miał szansę na zwycięstwo, a Kuba Przygoński wyrównał najlepsze osiągnięcie w swojej karierze. Dla japońskiej marki Rajd Dakar 2021 okazał się udany.

CZY WIESZ, ŻE...?

W rajdach terenowych liczy się nie tylko prędkość, ale także umiejętność oszczędzania sprzętu i... nawigacji. Trasa nie jest wyznaczona jak w rajdach drogowych. Zawodnicy muszą przejeżdżać przez punkty kontrolne, a między nimi – szukać optymalnej, czyli najszybszej i najkrótszej trasy.

Rajd Dakar to jedno z największych wydarzeń w sportach motorowych. Dwa tygodnie ścigania po bezdrożach Arabii Saudyjskiej, a we wcześniejszych edycjach w Ameryce Południowej i na Saharze. Załogi w Toyotach Hilux po raz kolejny wystąpiły w głównych rolach w tym spektaklu. Na mecie w mieście Dżudda najwyższą sklasyfikowaną załogą Toyoty byli Nasser Al-Attiyah i Mathieu Baumel, którzy zajęli drugie miejsce ze stratą niespełna 14 minut do zwycięzcy Stephane'a Peterhansela. W rajdach terenowych to niewiele. Katarsko-francuski duet wygrał prolog, a potem jeszcze pięć z 12 etapów, do samego końca walcząc o zwycięstwo z rywalem w tylnonapędowym aucie typu buggy. - To dla nas fantastyczny rezultat, a Toyota Hilux po raz kolejny okazała się najszybszym autem z napędem na cztery koła. Jestem dumny z naszego zespołu i dziękuję wszystkim w TOYOTA GAZOO Racing za ogrom pracy, by było to możliwe – powiedział Al-Attiyah. Jednoetapowe zwycięstwo zaliczyli Giniel de Villiers i Alex Haro, którzy Rajd Dakar ukończyli na ósmej pozycji.

Polak tuż za podium

Toyota Hilux po raz kolejny okazała się nieśamowicie wytrzymałą, niezawodną, a także piekielnie szybką maszyną. Załogi w tych autach wygrały w sumie osiem z 12 dakarowych etapów, a w czołowej dziesiątce znalazły się aż trzy duety korzystające z tego auta. Na Hiluxa postawił też najlepszy polski rajdowiec, Kuba Przygoński. Na trasie mistrz Polski wykazał się dojrzałością – unikał błędów i jechał równym tempem. W efekcie, wraz z pilotem Timo Gottschalkiem, dojechał do mety na czwartej pozycji, co jest powtórzeniem jego najlepszego wyniku z Dakaru osiągniętego w 2019 roku. Przed Polakiem uplasowali się tylko wielokrotni dakarowi zwycięzcy w fabrycznych zespołach. Wielu uznanych rajdowców ukończyło rajd za Kubą, którego auto nie zawiodło w tych trudnych warunkach.

Toyota Land Cruiser i ciężarówka Hino niepokonane

Po raz ósmy z rzędu Rajd Dakar wygrali przedstawiciele zespołu Toyota Auto Body,

którzy triumfowali w grupie T2, czyli samochodów produkcyjnych (z ograniczoną liczbą modyfikacji). Pierwsze miejsce zajął duet Akira Miura/Laurent Lichtleuchter w Toyocie Land Cruiser, a na drugim miejscu dojechali Ronald Basso i Jean Michel Polato, również za kierownicą Land Cruisera. To najlepsze potwierdzenie niezawodności flagowej terenówki Toyoty. Z kolei Hino Team Sugawara cieszył się z dwunastego z rzędu zwycięstwa w kategorii ciężarówek z silnikami o pojemności do 10 litrów. – Tegoroczny Rajd Dakar był wyjątkowy. Ogromne podziękowania należą się organizatorom, którzy doprowadzili do tego, że impreza mogła się odbyć w tych wymagających warunkach. Toyota wykorzystała te doświadczenia, by produkować coraz lepsze samochody. Szkoda, że Nasserowi i Mathieu nie udało się odrobić strat przed metą. To i tak wspaniały wynik. Nawet przez moment się nie poddali, wierzyli swoim partnerom, zespołowi i ludziom, którzy trzymali za nich kciuki – podsumował Akio Toyoda, prezes Toyota Motor Corporation.

9

razy Nasser Al-Attiyah stawał na podium Rajdu Dakar.

193

z 286 pojazdów, które ruszyły na trasę Dakaru, dotarło do mety po pokonaniu 7 646 kilometrów, z czego 4 767 na odcinkach specjalnych. 813 km liczył najdłuższy z etapów.



Toyota Gazoo Racing's Nasser Al-Attiyah and navigator Mathieu Baumel finished Dakar Rally 2021 in second place overall. Over the course, Nasser and Mathieu recorded five stage victories. In total, Toyota Hilux entries topped eight out of the 12 stages. Pole Kuba Przygoński, co-driven by Timo Gottschalk, repeated his best Dakar result (2019), finishing 4th overall. Moreover, Toyota crew won T2 category (production cars), while Hino truck (a brand of TMC) was the fastest in category for trucks with engines under 10 l capacity.





WRC 2020 – KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW:

1. HYUNDAI 241 PKT
2. TOYOTA 236 PKT
3. M-SPORT FORD 129 PKT

WRC 2020 – KLASYFIKACJA KIEROWCÓW:

1. SÉBASTIEN OGIER (TOYOTA) 122 PKT
2. ELFYN EVANS (TOYOTA) 114 PKT
3. OTT TÄNÄK (HYUNDAI) 105 PKT
4. THIERRY NEUVILLE (HYUNDAI) 87 PKT
5. KALLE ROVANPERÄ (TOYOTA) 80 PKT
6. ESAPEKKA LAPPI (FORD) 52 PKT
7. TEEMU SUNNINEN (FORD) 44 PKT
8. DANI SORDO (HYUNDAI) 42 PKT

Włoska robota Francuza

Po raz siódmy w karierze, ale pierwszy w barwach Toyoty, Sébastien Ogier i Julien Ingrassia zdobyli tytuł rajdowych mistrzów świata 2020. Francuzi dokonali tego w sprinterskim sezonie przymusowo skróconym do siedmiu rund.

Sébastien Ogier and Julien Ingrassia have claimed their seventh World Rally Championship titles with victory in the Toyota Yaris WRC in an eventful deciding round of the season at Rally Monza. Elfyn Evans and Scott Martin, who led the standings before season finale, slipped off the road on a snowy section and eventually finished the championship as runners-up.



Do rozstrzygnięcia rywalizacji o tytuły w WRC wymaganych było siedem rund. Pandemia wielokrotnie komplikowała sezon. Po tym, jak odwołano kolejne rajdy, organizatorzy rajdowych mistrzostw świata zaczęli się rozglądać za innymi zawodami, które można by włączyć do kalendarza, co miałyby zagwarantować rozegranie łącznie ośmiu rund. Finał zdecydowano się zorganizować na... torze Monza znanym z wyścigów Formuły 1. Na włoskim obiekcie od lat organizowano Monza Rally Show, podczas którego rajdowe załogi rywalizowały na torze i drogach wokół niego. W 2014 r. wygrał tu Robert Kubica. Zlokalizowanie imprezy na zamkniętym obiekcie ułatwiało zachowanie reżimu sanitarnego i ograniczało ryzyko rozprzestrzeniania się koronawirusa. Przed startem w świątyni prędkości, jak nazywa się Monzę, stawka WRC miała się jeszcze zmierzyć w Rajdzie Ypres w Belgii, jednak kolejna fala zachorowań spowodowała jego odwołanie. Tym samym ACI Rally Monza stało się siódmą, finałową rundą sezonu.

Życiowa szansa Walijszczyka

Przed decydującą rundą dwa pierwsze miejsca w klasyfikacji kierowców zajmowali zawodnicy Toyoty. Elfyn Evans miał 111 punktów, a Sébastien Ogier – 97. Matematyczne szanse na mistrzowską koronę mieli także kierowcy Hyundai – Thierry Neuville (87 punktów) oraz Ott Tänak (83 punkty). Pierwszego dnia rywalizacja odbywała się na torze i drogach technicznych wokół niego. W sobotę zawodnicy ścigali się na górskich trasach na północ od Bergamo, by w niedzielę ponownie mierzyć się na Monzie. Po pierwszym etapie prowadziła francuska załoga, a duet Elfyn Evans i Scott Martin był trzeci. Gdyby rajd zakończył się takim wynikiem, tytuł trafiłby do Evansa. Niestety, na drugim z sobotnich oesów Walijszczyk źle ocenił przyczepność na śniegu i jego Yaris WRC wypadł z drogi. W tej sytuacji Ogier musiał przede wszystkim dojechać do mety i zdobyć co najmniej 15 punktów. Francuz utrzymał nerwy na wodzy, nie stracił prowadzenia i zwyciężył. Wywalczył 25 punktów

i po raz siódmy w karierze został mistrzem świata. Wypadek Evansa nie tylko przekreślił jego szansę na tytuł w klasyfikacji kierowców, ale także Toyoty wśród producentów. Gdyby Evans ukończył zawody, Toyota wyprzedziłaby ekipę Hyundai. Do zwycięstwa zabrakło pięciu punktów. Trzecia z załóg Toyoty – Kalle Rovanperä i Jonne Hålttunen – finiszowała na piątym miejscu, na tej pozycji również zakończyła sezon.

Drugi raz w Yarisie WRC

Osiągnięcie Ogiera to drugi indywidualny tytuł mistrzowski zdobyty od czasu powrotu Toyoty do WRC w 2017 r. i trzeci w historii japońskiej marki. W sezonie 2019 najlepsi okazali się Ott Tänak i Martin Järveoja (Estończycy przenieśli się potem do Hyundai). Zawodnicy Toyoty wygrali w tym sezonie najwięcej rajdów. Po dwa triumfy na swoim koncie zapisali Ogier i Evans. Ci kierowcy zajęli także odpowiednio drugie i trzecie miejsce w liczbie wygranych odcinków (26 i 14).

NOWE RAJDY, SPRAWDZONY SKŁAD

W sezonie 2021 barwy Toyoty w mistrzostwach świata będą reprezentowali ci sami kierowcy co w 2020 r. O punkty mają walczyć w 12 rundach.

Sébastien Ogier, Elfyn Evans i Kalle Rovanperä – ta trójka poprowadzi Yaris WRC w tym sezonie. Z kolei Japończyk Takamoto Katsuta wystartuje w wybranych rajdach. Sezon składa się z 12 rund, w tym trzech rajdów, które debiutują w kalendarzu, i trzech powracających do WRC. Nowościami są Arktyczny Rajd Finlandii, Rajd Chorwacji oraz Rajd Ypres. Po 19-letniej przerwie rajdowe załogi ponownie zmierzają się w morderczym Rajdzie Safari w Kenii. Z kolei Rajd Chile wraca po rocznej przerwie spowodowanej sytuacją polityczną w tym kraju. Finał zaplanowano w Japonii. Ostatni raz stawka WRC ścigała się w tym kraju w sezonie 2010, jednak w tym roku będzie to zupełnie inny rajd – rozgrywany na asfalcie, a nie na szutrze.

12 rounds scheduled for 2021 WRC season. Rally Croatia, Arctic Rally Finland and Ypres Rally will run as WRC round for the first time, while Safari Rally, Rally Chile and Rally Japan make their comeback to the series. Toyota will fight for the championship titles with the same drivers as in 2020: Sébastien Ogier, Elfyn Evans and Kalle Rovanperä.



ZMIANA U STERU

209 – nikt nie ma na koncie więcej startów w rundach WRC niż Jari-Matti Latvala. Ostatnie 30 zaliczył za kierownicą Yaris WRC, a na początku 2021 r. objął nową funkcję – z kierowcy zespołu Toyoty stał się jego szefem.

Latvala zastąpił Tommiego Mäkinena, który w styczniu 2021 r. awansował na doradcę Toyota Motor Corporation (TMC) do spraw sportów motorowych. Trzydziestopięciolatek z Töysä w zachodniej Finlandii uczestniczył w tworzeniu zespołu Toyoty i jego powrocie do WRC w 2017 r. Zwycięzca 18 rund WRC rozwijał i testował Toyotę Yaris WRC. Wygrana Latvali w Rajdzie Szwecji 2017 była pierwszą dla Yaris WRC, a triumf w Australii w 2018 r. przyczynił się do zdobycia przez Toyotę mistrzostwa producentów.

Jari-Matti Latvala, former TGR rally driver has been appointed as a new team principal to succeed Tommi Mäkinen, who took up the role of motorsport advisor to Toyota from January 2021.



KALENDARZ WRC 2021

21-24 stycznia	Rajd Monte Carlo (asfalt)
26-28 lutego	Arktyczny Rajd Finlandii (śnieg/lód)
22-25 kwietnia	Rajd Chorwacji (asfalt)
20-23 maja	Rajd Portugalii (szuter)
3-6 czerwca	Rajd Sardynii (Włochy; szuter)
24-26 czerwca	Rajd Safari (Kenia; szuter)
15-18 lipca	Rajd Estonii (szuter)
29 lipca - 1 sierpnia	Rajd Finlandii (szuter)
13-15 sierpnia	Rajd Ypres (Belgia; asfalt)
9-12 września	Rajd Chile (szuter)
14-17 października	Rajd Katalonii (Hiszpania; asfalt)
11-14 listopada	Rajd Japonii (asfalt)

Naturalnie realizacja planów zależy od sytuacji z COVID-19. Z kalendarza już usunięte zostały Rajd Szwecji (11-14 lutego), który zastąpiono przez Arktyczny Rajd Finlandii, oraz odwołany z powodów finansowych Rajd Wielkiej Brytanii. Zamiast ścigać się w walijskich lasach, załogi będą rywalizować na asfaltowych odcinkach wokół belgijskiego miasta Ypres.

Komplet rekordzisty w Toyocie

WRC 2021 – KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW PO 1. RUNDZIE:

1. TOYOTA 52 PKT
2. HYUNDAI 30 PKT
3. M-SPORT FORD 10 PKT

WRC 2021 – KLASYFIKACJA KIEROWCÓW PO 1. RUNDZIE:

1. SÉBASTIEN OGIER (TOYOTA) 30 PKT
2. ELFYN EVANS (TOYOTA) 21 PKT
3. THIERRY NEUVILLE (HYUNDAI) 17 PKT
4. KALLE ROVANPERÄ (TOYOTA) 16 PKT
5. DANI SORDO (HYUNDAI) 11 PKT
6. TAKAMOTO KATSUTA (TOYOTA) 8 PKT
7. ANDREAS MIKKELSEN (SKODA) 7 PKT
8. GUS GREENSMITH (FORD) 4 PKT



SZPIEDZY TACY JAK MY...

Czy wiecie, że rajdowe załogi mogą korzystać z pomocy... szpiegów? Tak potocznie nazywa się załogi rozpoznania. To najczęściej byli kierowcy i piloci rajdowi, którzy mogą pokonać trasę odcinka specjalnego na 2-3 godz. przed startem. Ich zadaniem jest sprawdzenie, czy i jak zmieniły się warunki na trasie, a także naniesienie uwag na jej opis, który pilot czyta kierowcy w czasie rajdowej rywalizacji o ułamki sekund. W pracy szpiegów nie chodzi jednak tylko o zdobycie przewagi nad rywalami, ale też o bezpieczeństwo – ostrzeżenie np. przed oblodzonymi miejscami czy pomoc w doborze opon.

Na zdjęciu: Kalle Rovanperä, kierowca Toyoty, i Mikko Hirvonen – jego szpieg, czterokrotny wicemistrz świata.

GUMOWI HAZARDZIŚCI

Monte Carlo, dzielnica Monako, to historyczna stolica hazardu. W ruletkę, ale oponiarską, gra się też podczas Rajdu Monte Carlo. Stawką nie są jednak pieniądze, lecz zwycięstwo i punkty. Zawodnicy ścigają się na wąskich asfaltowych drogach we francuskich Alpach Wysokich. Trasa wspina się miejscami na poziom 1300 m n.p.m., a rajdówki pokonują różnice wysokości rzędu 700 m, więc na jednym odcinku specjalnym można trafić na suchy, mokry, zaśnieżony lub oblodzony asfalt. Dlatego też ruletką jest często dobór opon. Juha Kankkunen, który dwa z czterech tytułów mistrza świata zdobył za kierownicą Toyoty, powiedział kiedyś: „Nie istnieje idealna opona na Rajd Monte Carlo. To zawsze wybór najmniejszego zła”. Fin wie, co mówi – szczególnie podczas Rajdu Monte Carlo liczy się każdy detal: miękkość mieszanki czy ciśnienie w kołach. Firma Pirelli, oficjalny dostawca opon do samochodów WRC, przygotowała na te zawody cztery rodzaje opon:

P Zero (miękka mieszanka)
na suchy asfalt

P Zero (bardzo miękka mieszanka)
na mokry i przesychający asfalt

Sottozero Snow (bez kolców)
na deszcz, śnieg i błoto pośniegowe

Sottozero Snow (kolcowana)
na zmrożony śnieg i lód

W tym roku kierowcy WRC mieli jeszcze trudniejsze zadanie, bo po raz pierwszy jechali na oponach Pirelli. W poprzednich sezonach opony zespołom WRC dostarczała firma Michelin. Sébastien Ogier, zwycięzca rajdu, przed startem przejechał tylko 10 km na nowych dla niego asfaltowych oponach P Zero.

Sébastien Ogier i Julien Ingrassia w świetnym stylu rozpoczęli swoją misję obrony tytułu mistrzów świata. Francuska załoga Toyoty pewnie zwyciężyła w Rajdzie Monte Carlo – inauguracyjnej rundzie sezonu 2021.

Jeszcze tydzień przed zawodami (zaplanowanymi na weekend 21-24 stycznia) nie było pewności, czy w ogóle się one odbędą. Wszystko przez rosnącą liczbę zachorowań na COVID-19 we Francji oraz odkrycie nowego szczepu wirusa w Wielkiej Brytanii, skąd miała przylecieć spora część mechaników i obsługi. Organizatorzy z Automobilklubu Monako zrobili jednak wszystko, by rajd można było przeprowadzić.

Klasyka w Alpach

Otwierająca runda WRC słynie z nieprzewidywalnych warunków. W końcu zimą w górach należy się spodziewać wszystkiego. Nie inaczej było tym razem. Dwa pierwsze odcinki rozegrano w czwartek, 21 stycznia już po zmroku. Po

tym dniu na prowadzeniu był duet Hyundai – Ott Tänak i Martin Järveoja, a najwyżej sklasyfikowaną załogą Toyoty byli Kalle Rovanperä i Jonne Halttunen. Kierowcy Yarisów WRC ruszyli do ataku w piątkowy poranek. Po trzecim oesie, także rozgrywanym w ciemnościach, zawodnicy Toyoty zajmowali trzy pierwsze miejsca. Prowadził 20-letni Rovanperä. Po kolejnym odcinku liderem został Ogier. Francuz złapał jednak gumę na szóstej próbie, stracił sporo czasu i w efekcie „oddął” pierwsze miejsce koledze z zespołu – Elfynowi Evansowi. Ogier zrewanżował się w sobotę rano. Na trasie z La Bréole do Selonnet był szybszy od Evansa o 17,8 s. To był kluczowy moment rajdu. Ogier odzyskał prowadzenie i na kolejnych odcinkach zrobił to, co doskonale potrafi – kontrolował sytuację w rajdzie.

Cztery Yarisy na mecie

Przed finałowym etapem Ogier z Ingrassią mieli 13 s przewagi. W niedzielę wygrali trzy z czterech oesów, w tym Power Stage, czyli dodatkowo punktowany ostatni odcinek specjalny rajdu. Łącznie byli najszybsi w ośmiu z 14 rozegranych prób sportowych. Francuzi zwyciężyli z półminutową przewagą i sięgnęli po 30 z 30 możliwych do zdobycia punktów. Dla Ogiera było to pięćdziesiąte zwycięstwo w rundzie mistrzostw świata i trzecie odniesione za kierownicą Yarisu WRC. Jednocześnie Francuz został rekordzistą Rajdu Monte Carlo. Wygrał go po raz ósmy – nikt inny nie ma na koncie więcej wygranych w tych zawodach. Kluczem do zwycięstwa, jak to w Rajdzie Monte Carlo, było odpowiednie zarządzanie oponami i ich dobór, a przede wszystkim czysta, niemal bezbłędna jazda Ogiera. Drugie miejsce także padło łupem załogi Toyoty – Elfyna Evansa i Scotta Martina, którzy osiągnęli najlepsze czasy na dwóch odcinkach. Trzecią pozycję zajęli reprezentanci Hyundai – Thierry Neuville i Martijn Wydaeghe. Punkty dla Toyoty zdobyły także załogi: Rovanperä i Halttunen (czwarte miejsce) oraz Takamoto Katsuta i Daniel Barritt (szóste miejsce). Kolejną rundą mistrzostw świata miał być Rajd Szwecji (11-14 lutego), który jednak odwołano. Zamiast do Szwecji rajdowe załogi pojechały za koło podbiegunowe, by w okolicach Rovaniemi rywalizować w Arktycznym Rajdzie Finlandii (26-28 lutego).

Sébastien Ogier and his co-driver Julien Ingrassia have won the legendary Rallye Monte-Carlo for a record eighth time, leading team-mates Elfyn Evans and Scott Martin in a fantastic one-two finish for the Toyota Gazoo Racing in the opening round of the 2021 season. Kalle Rovanperä and Jonne Halttunen finished fourth to complete an amazing weekend for the team, while Takamoto Katsuta and Daniel Barritt brought their Yaris WRC to the finish at the 6th position. The victory is also the 50th for Ogier and Ingrassia in the FIA World Rally Championship, becoming only the second competitors to reach the landmark.



Hiperhybryda

Toyota Gazoo Racing wkracza w nową erę wyścigów długodystansowych. Od sezonu 2021 zespół będzie startował w FIA WEC w modelu GR010 Hybrid przygotowanym zgodnie ze specyfikacją nowo powstałej klasy Le Mans Hypercar.

Aktualni mistrzowie świata w wyścigach długodystansowych (FIA WEC) oraz trzykrotni zwycięzcy legendarnego wyścigu 24h Le Mans będą bronić swoich tytułów w rywalizacji nowych prototypów opartych na hipersamochodach, które wkrótce pojawią się na drogach. GR010 Hybrid ma napęd na cztery koła, a na mocny układ hybrydowy składają się 3,5-litrowy silnik V6 z podwójnym turbodoładowaniem (680 KM) napędzający tylne koła oraz silnik elektryczny (272 KM), który napędza oś

przednią. Łączna moc układu hybrydowego wynosi 680 KM. Bazą do stworzenia hipersamochodu jest model GR Super Sport, który w drogowej wersji trafi niebawem do sprzedaży.

Sprawdzone skład na sześć rund

GR010 Hybrid poprowadzą ci sami kierowcy, którzy w sezonie 2019-2020 zdobyli tytuły mistrzowskie oraz wygrali w Le Mans: Mike Conway, Kamui Kobayashi i José María López (samochód nr 7) oraz Sébastien Buemi, Kazuki

Nakajima i Brendon Hartley (bolid nr 8). W sezonie zaplanowano sześć wyścigów na trzech kontynentach: 1000 Miles of Sebring (USA, 19 marca), 6 Hours of Spa-Francorchamps (Belgia, 1 maja), 24h Le Mans (Francja, 12-13 czerwca), 6 Hours of Monza (Włochy, 18 lipca), 6h of Fuji Speedway (Japonia, 26 września) oraz 8 Hours of Bahrain (Bahrajn, 20 listopada). W kolejnych sezonach do stawki FIA WEC mają dołączyć m.in. samochody zbudowane przez Porsche, Ferrari, Peugeota oraz Audi.

ODŚWIEŻONY BESTSELLER

Ceniona za styl, komfort, bezpieczeństwo i technologię hybrydową Toyota Camry przeszła niedawno modernizację.

Od 1982 r. na całym świecie sprzedano ponad 19 mln egzemplarzy modelu Camry. To najpopularniejszy średniej wielkości sedan na świecie. W ramach modernizacji przeprojektowano wnętrze, by zmieścić większy, 9-calowy ekran systemu multimedialnego wyposażonego w interfejsy Apple CarPlay® i Android Auto™. W wyposażeniu jest także najnowsza wersja pakietu Toyota Safety Sense 2.5 z nowymi systemami zapobiegania zderzeniu czołowemu oraz kolizjom na skrzyżowaniach. Do tego dochodzą nowe kolory i wzory felg oraz dyskretne zmiany w stylistyce nadwozia.



KOLÍN PRZECHODZI DO TOYOTY

1 stycznia 2021 r. Toyota została jedynym właścicielem zakładu TPCA w czeskim Kolín. Fabryka powstała w kooperacji japońskiej marki z grupą PSA.

Fabryka Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) to teraz Toyota Motor Manufacturing Czech Republic. Od 2005 roku w zakładzie produkowano tzw. trojaczki z Kolína, czyli trzy modele segmentu A – Toyotę Aygo, Peugeota 108 i Citroëna C1. Po przekształceniu fabryka będzie kontynuowała tę działalność na rzecz obu producentów. Obecnie jest tam wdrażana technologia TNGA (Toyota New Global Architecture), którą Toyota wprowadza stopniowo we wszystkich europejskich fabrykach. Z Kolína będą wyjeżdżać także hybrydowe modele Toyoty. Pierwszy będzie nowy Yaris, którego produkcja w Czechach ruszy w drugiej połowie 2021 r. Zarówno konwencjonalne, jak i hybrydowe układy napędowe do tego popularnego modelu będzie dostarczać TMMP.

Wodorowa ofensywa



Toyota udostępniła technologię wodorowych ogniw paliwowych partnerom biznesowym, tworząc nową organizację – European Fuel Cell Business Group (EFCBG). Marka wchodzi także na rynek napędzanych tą technologią autobusów.

EFCBG powołano, aby popularyzować technologię wodorową w Europie. Organizacja będzie się zajmować wspieraniem biznesowych przedsięwzięć wodorowych i zwiększaniem ich dostępności dla partnerów komercyjnych – zarówno w transporcie, jak i w innych dziedzinach gospodarki. Ta działalność jest w zgodzie z długofalową strategią zrównoważonego rozwoju Toyoty. Toyota jest liderem technologii wodorowej i jednym z największych innowatorów w tej dziedzinie. W 2014 r. rozpoczęła produkcję i sprzedaż sedana Mirai i od tej pory nieustannie udoskonala napęd na ogniwa paliwowe – zwiększając wydajność ogniw i ograniczając ich masę oraz wymiary. Pojazdy wodorowe są bezemisyjne. Jedyne co się z nich wydostaje, to para wodna.

Po Wałbrzychu na wodorze

Ogniwa paliwowe Toyoty to rozwiązanie na tyle elastyczne i skalowalne, że można je wykorzystać do wielu pojazdów lub wytwarzania energii w zamkniętych pomieszczeniach. Przykładem są autobusy, które Toyota zamierza wprowadzić na europejski rynek. W tym celu Toyota Caetano Portugal zacieśniła strategiczną współpracę z producentem autobusów CaetanoBus i firmą leasingową Finlog. Dzięki partnerstwu powstanie nowa oferta dla europejskich miast na bezemisyjne autobusy miejskie z elektrycznym napędem wodorowym. Co ciekawe, w 2022 r. stacja tankowania wodoru ma powstać w... Wałbrzychu, co otworzy drogę do wykorzystania wodorowych autobusów w tym mieście.

Pierwszy na baterie

Toyota wkrótce zaprezentuje i rozpocznie produkcję w pełni elektrycznego SUV-a średniej wielkości.



Nowy model z gamy samochodów elektrycznych na baterie (BEV) został zaprojektowany na platformie e-TNGA. To przemyślana, uniwersalna konstrukcja, którą można łatwo zaadaptować do wielu różnych typów samochodów. Prace konstrukcyjne zostały ukończone i auto jest przygotowywane do produkcji. Samochód będzie produkowany w Toyota ZEV Factory w Japonii. To pierwszy etap tworzenia całej gamy elektrycznych samochodów w architekturze e-TNGA.



MILION NA WÓZEK

Toyota Mobility Foundation wraz z agencją rozwoju Nesta Challenges rozstrzygnęła konkurs Mobility Unlimited Challenge. Najwyższy grant – 1 mln dolarów amerykańskich – przeznaczono na rozwinięcie i wprowadzenie do sprzedaży inteligentnego i niezwykle lekkiego wózka inwalidzkiego.

Firmy biorące udział w konkursie miały trzy lata na opracowanie technologii poprawiającej jakość życia osób z paraliżem kończyn dolnych. Udział wzięto ponad 80 podmiotów z 28 krajów. Przedsięwzięcie jest elementem strategii całego koncernu Toyoty – zaangażowania marki w redukcję nierówności i zapewnienie mobilności wszystkim ludziom. Zwycięski projekt autorstwa brytyjskiej firmy Phoenix Instinct to wózek z inteligentnym systemem regulacji środka ciężkości. Układ stabilizuje wózek i ułatwia jego prowadzenie. Wspomaganie przednich kół zmniejsza wibracje i obciążenie użytkownika, a układ wykrywający nachylenie drogi kontroluje tempo zjazdu. Do finału konkursu zakwalifikowano następujące urządzenia:

- **Evovalk** – inteligentne wsparcie mięśni w rehabilitacji oraz podczas chodu;
- **Qolo** – połączenie egzoszkieletu z wózkiem inwalidzkim, pomagające osobom z niedowładem nóg wstawać i siadać;
- **Quix** – mobilny egzoszkielet pozwalający na szybkie przemieszczanie się w pozycji wyprostowanej;
- **Wheem-i** – półautonomiczny pojazd pozwalający przewozić osoby na wózkach inwalidzkich.





Najmłodszy lider w historii

Reprezentanci Toyoty – Kalle Rovanperä i Jonne Halttunen – zajęli drugie miejsce w Arctic Rally Finland, drugiej rundzie sezonu rajdowych mistrzostw świata 2021. Punkty zdobyte w krainie Świętego Mikołaja wywindowały ich na szczyt punktacji cyklu

Druga rundą miał być Rajd Szwecji (11-14 lutego), który jednak odwołano. Zamiast tego zespoły pojechały za koło podbiegunowe, by w okolicach Rovaniemi rywalizować w Arktycznym Rajdzie Finlandii (26-28 lutego). W jedynej w sezonie rundzie rozgrywanej na zaśnieżonych i oblodzonych drogach, zawodnicy nie muszą się zastanawiać nad doбором opon. W takich warunkach stosuje się wyłącznie wąskie zimówki z agresywnym bieżnikiem i dużymi kolcami. Z każdej wystaje aż 384 wolframowych trzpieni o długości 7 mm, które beztłśnie wgrzyzają się w zmrożoną nawierzchnię i pozwalają gnać ponad 200 km/h przez zaśnieżony las.

Surowa ocena lidera

Z 10 odcinków specjalnych Rovanperä i Halttunen wygrali dwa, w tym Power Stage, czyli

finalowy dodatkowo punktowany oes rajdu. Na mecie od zwycięzców, Otta Tänaka i Martina Järveoi (Hyundai), dzieliło ich 17,5 s. Cenne punkty za piąte miejsce zdobyli Elfyn Evans i Scott Martin. Pechowo zmagania zakończyli Sébastien Ogier i Julien Ingrassia. Yaris WRC z numerem 1 wpadł w zaspę dostłownie 200 m przed metą ósmego oesu. Mistrzowie świata stracili 10 min i ostatecznie ukończyli rajd z tylko jednym punktem za piąte miejsce na Power Stage. – Chciałem walczyć o zwycięstwo. Naciskałem przez cały rajd. Moje tempo nie było idealne, ale drugie miejsce jest całkiem miłe – surowo podsumował swój występ Rovanperä. Do 16 punktów zdobytych w poprzedniej rundzie 20-letni Fin dotożył 23 punkty i objął pozycję lidera mistrzostw świata, a Toyota utrzymała prowadzenie wśród producentów.

Kalle Rovanperä has become the youngest ever driver to lead the WRC standings after finishing 2nd in Arctic Rally Finland and winning rally-ending Power Stage. Elfyn Evans scored important points finishing 5th overall, which kept Toyota at the top of the manufacturers standings, even though Seb Ogier went off the road on SS 8 and scored only one point.



WRC 2021 – KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW PO 2. RUNDZIE:

1. TOYOTA 88 PKT
2. HYUNDAI 77 PKT
3. M-SPORT FORD 24 PKT

WRC 2021 – KLASYFIKACJA KIEROWCÓW PO 2. RUNDZIE:

1. KALLE ROVANPERÄ (TOYOTA) 39 PKT
2. THIERRY NEUVILLE (HYUNDAI) 35 PKT
3. SÉBASTIEN OGIER (TOYOTA) 31 PKT
4. ELFYN EVANS (TOYOTA) 31 PKT
5. OTT TÄNÄK (HYUNDAI) 27 PKT
6. CRAIG BREEN (HYUNDAI) 16 PKT
7. TAKAMOTO KATSUTA (TOYOTA) 16 PKT
8. DANI SORDO (HYUNDAI) 11 PKT



KALLE ROVANPERÄ

(ur. 1.10.2000 r. w Jyväskylä w Finlandii) rajdowe geny otrzymał od swojego ojca. Harri Rovanperä był kierowcą wielu fabrycznych zespołów i w sezonach 1993-2006 wystartował w 111 rundach WRC; 15 startów skończył na podium, w tym raz wygrał. Ojciec czuwał nad karierą syna już od jego najmłodszych lat. Najpierw były treningi specjalnie przystosowanymi samochodami, którymi Kalle jeździł, odkąd skończył sześć lat. Starty w rajdach zaczął w wieku... 12 lat na Łotwie, bo tylko tam pozwalały na to przepisy. Prowadził samochód wyłącznie na odcinkach specjalnych. Na sekcjach dojazdowych (w otwartym ruchu) musiał go zastępować jego pilot, który miał już prawo jazdy. Jeszcze przed uzyskaniem tego dokumentu Kalle trzy razy został mistrzem Łotwy. W sezonie 2017 zadebiutował w mistrzostwach świata, a punkty zdobył już w drugim starcie. W 2019 r. wygrał klasyfikację WRC 2, a po tym sukcesie dołączył do zespołu Toyoty.



To już tyle lat



Czas świętować!

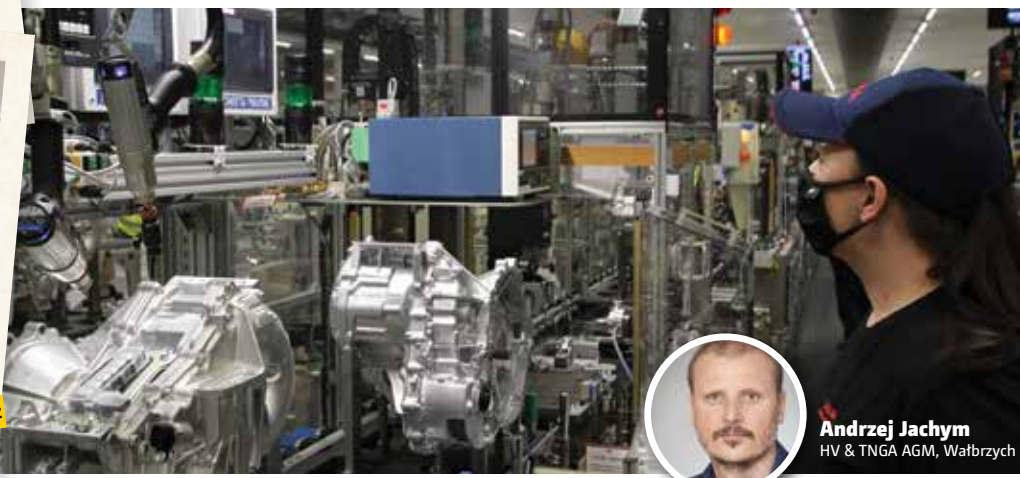
20 lat temu w Wałbrzychu złożyliśmy pierwszą próbną skrzynię biegów i organizowaliśmy pierwszy Ekiden. Pięć lat później rozpoczynaliśmy budowę hali skrzyń 6-biegowych (EC 60). Z kolei 10 lat temu w jelszańskim zakładzie witaliśmy nowego Prezesa – pana Taku Yamamoto. Właśnie wtedy – 10, 15 i 20 lat temu do TMMP dołączyło 153 pracowników. Ta strona to pamiątka jubileuszu ich pracy. Gratulujemy!



Także w przypadku projektu SS-HV część zadań transportowych w hali będzie wykonywanych przez samojezdne wózki (AGV).

Ostatnia prosta

Czy wiecie, że 6 kwietnia ruszamy w wałbrzyskim zakładzie z produkcją kolejnego wariantu przekładni planetarnej do hybrydowych modeli Toyoty? Przed nami ostatnia prosta na drodze do SOP projektu Hybrydy Small-Small. Zakręty mamy już za sobą.



Andrzej Jachym
HV & TNGA AGM, Wałbrzych

W historii TMMP realizowaliśmy wiele różnych projektów. Każdy z nich miał swoją charakterystykę, ale ten jest wyjątkowy, ponieważ rodził się w okolicznościach, w jakich jeszcze nie pracowaliśmy.

Ważne ogniwo hybrydowej ekspansji

Skrzynia SS-HV, wraz z produkowanym w TMMP-J silnikiem TNGA 1,5 l, będzie tworzyć hybrydowy układ napędowy montowany w Yarisie i Yarisie Cross, czyli pierwszym hybrydowym SUV-ie Toyoty w segmencie B. Yaris Cross wkrótce trafi do salonów, a czwarta generacja Yarisu zdążyła się już wbić do czołówek rankingów sprzedaży. Rynekowa popularność obu modeli ma zatem znaczenie dla stabil-

ności produkcji w naszych zakładach. SS-HV to również znaczący krok w realizacji Wizji 2030, w ramach której dostosowujemy się do szybko zmieniającego się rynku motoryzacyjnego, a także wzmacniamy naszą samodzielność we wdrażaniu nowych projektów. Przekładnie Small-Small będziemy produkować na dwóch liniach. Pierwsza z nich ruszy 6 kwietnia. Drugą zmianę uruchomimy w maju, a trzecią w lipcu. Z kolei rozpoczęcie produkcji na drugiej linii, i to od razu na dwie zmiany, jest zaplanowane na październik 2021 r. Trzecia zmiana dotyczy w grudniu tego roku. Docelowa zdolność produkcyjna to 29 tys. przekładni miesięcznie. Mamy ją osiągnąć po trzech miesiącach pracy na trzy zmiany na obu liniach.

Skok na głęboką wodę

Kluczowe etapy wdrożenia produkcji SS-HV przypadły na czas pandemii COVID-19. Ograniczenia w przemieszczaniu się spowodowały, że specjaliści z japońskiej centrali Toyoty mogli wspierać nas głównie zdalnie, a nie na miejscu, podobnie jak producenci maszyn instalowanych na nowej linii. To była dla nas intensywna lekcja samodzielności. Musieliśmy wykazać się elastycznością w planowaniu i organizacji wdrożenia oraz zrobić wiele rzeczy własnymi siłami, przy współpracy z przebywającymi u nas Japończykami oraz ekipą TME. Tym samym główna odpowiedzialność spoczęła na barkach pracowników naszych działów Produkcji, Utrzymania Ruchu i Inżynieringu.

Elektryzująca nowość

W ramach projektu SS-HV zlokalizowaliśmy

także produkcję silnika elektrycznego MG 1. Do tej pory ten ważny element hybrydowego układu napędowego był do nas sprowadzany. MG 1 do przekładni SS-HV będzie produkowany w TMMP – praktycznie od A do Z. W hybrydowych Toyotach pełni on rolę generatora. Wykorzystuje obroty silnika spalinowego (np. podczas zjazdu ze wzniesienia) do wytwarzania prądu, który następnie zasila baterie lub silnik elektryczny MG 2 napędzający koła. Oprócz tego MG 1 jest rozrusznikiem silnika spalinowego. Dla nas produkcja silnika elektrycznego oznacza rozwój. W Wizji 2030 określiliśmy, że będziemy się przygotowywać do produkcji napędów w pełni elektrycznych, a wytwarzanie MG 1 to jeden z ważnych kroków na tej drodze. Kolejną nowością związaną ze skrzynią SS-HV, w porównaniu z projektem S-HV, jest obróbka obudowy dyferencjału i jego zębatek. W przypadku tego projektu samodzielnie zmodyfikowaliśmy te procesy i będziemy je wykonywać w TMMP-W, wykorzystując zbędne maszyny w hali EC60. Na marzec zaplanowaliśmy ostatnią fazę przygotowań do SOP. Przeprowadzamy próby produkcyjne, potwierdzające wyszkolenie pracowników, wydajność i wyposażenie linii, a także zatrudniamy ludzi, by uruchomić trzy zmiany.

In the beginning of April we are about to launch production of SS-HV hybrid transaxle. Even in stormy COVID-19 year, when we had to do more things by our own, we managed to be on time with this project.



W zeszłym roku COVID-19 zatrzymał fabryki na całym świecie. Nie tylko w Toyocie. Nie zatrzymał jednak naszych inwestycji i prac przy wdrożeniu nowych, bardzo ważnych dla TMMP projektów. Zespół odpowiedzialny za start produkcji znalazł się w zupełnie nowej sytuacji i zareagował wspólnie. Jego samodzielność, determinacja, organizacja i fachowość – to wszystko przyczyniło się do tego, że produkcja nowych przekładni SS-HV rozpocznie się w Wałbrzychu zgodnie z planem. Gratuluję i dziękuję wszystkim, którzy nad tym ciężko pracowali.

Dariusz Mikołajczak,
Prezes TMMP



Bartek Piwiński
Inżynieria Jakości, Jelcz-Laskowice

Jakość w centrum



W jelczańskim zakładzie powstało Centrum Szkolenia Jakościowego (QLC). Od marca 2021 r. szkolimy w nim wszystkich członków załogi – od początkujących TM-ów po menedżerów.

Pierwsze QLC powstało w centrali Toyoty w Japonii, a do Europy „zaimportowano” tę koncepcję w 2015 r. i stworzono taką jednostkę w ramach Toyota Motor Europe w Brukseli. Pierwotnie działalność była skupiona na problemach związanych z projektowaniem. Po uruchomieniu QLC w montowni TMUK w Burnaston, a następnie fabryce silników TMUK w Deeside rozwinęto program o szkolenia jakościowe dla wszystkich pracowników tych zakładów. W 2019 r., korzystając z brytyjskich doświadczeń i dobrych praktyk, przygotowaliśmy i otworzyliśmy QLC w TMMP-W. Była to część działalności shop-by-shop, wspólnej dla trzech europejskich fabryk silników Toyoty. Kolejnym krokiem był yokoten (przeniesienie) tej działalności do TMMP-J. W efekcie w grudniu 2020 r., po siedmiu miesiącach przygotowań, powstało jelczańskie Centrum Szkolenia Jakościowego.

Nie tylko raz w roku

Celem działalności QLC jest przededefiniowanie świadomości pracowników Toyoty na temat jakości i jej znaczenia. Do tej pory robiliśmy to raz w roku, przy okazji Restart Day, czyli przypomi-

niania, jak na pozór niewielka nieprawidłowość – nieautoryzowany dywanik użyty przez dealera w USA – doprowadziła do poważnego wypadku i w konsekwencji śmierci użytkowników. Chcemy jednak na bieżąco budować i wzmacniać świadomość znaczenia jakości dla naszej firmy i klientów. W QLC dzielimy się z każdym pracownikiem doświadczeniem, jakie zdobyliśmy na przykładzie problemów z przeszłości, ale także pokazujemy, z jakimi trudnościami mierzymy się jako fabryka silników. Wyjaśniamy, w jaki sposób pracownicy wpływają na jakość produktów, jakie nieprawidłowości nam się zdarzają i czym skutkują. Niezawodność i bezpieczeństwo samochodu to kluczowe wartości dla każdego użytkownika, a każdy pracownik TMMP ma na to wpływ.

Każdego to czeka

Od marca szkoliliśmy trenerów, potem rozpoczęliśmy szkolenia wszystkich pracowników. Zmierzamy do przeszkolenia całej załogi, a następnie będziemy utrzymywać wiedzę poprzez cykliczne treningi. QLC w TMMP-J jest przygotowane do szkolenia czterech osób jednocześnie, ale ze względu na COVID-19 ograniczyliśmy tę liczbę do dwóch.



CZEGO SIĘ DOWIESZ NA SZKOLENIU W QLC?

W programie warsztatów mamy takie punkty jak:

1. Historia marki i wpływ jakości na klienta
2. Znaczenie problemów jakościowych dla całego koncernu
3. Wpływ pracowników na jakość naszych produktów
4. Wyjaśnienie, jak ważne są standardy, ich przygotowanie i przestrzeganie
5. Zachowanie pracownika w sytuacji niestandardowej i w razie zauważenia problemu
6. Omówienie i obserwacja wad, jakie miały produkty z TMMP
7. Ćwiczenia praktyczne – obserwacja procesu i wykrywanie nieprawidłowości

Quality Learning Centers are a Toyota global initiative to promote enhancement and sustainability of Team Members' Customer-First mindset. First QLC was launched in Japan. In 2015 Toyota Motor Europe opened their center in Brussels. In TMMP we used experience gained by TMUK crew to introduce this programme in our plants. In Wałbrzych QLC was opened in 2019, while in Jelcz-Laskowice we are just about to begin the work in QLC. The goal is to have all our members and managers trained in QLC and keep their quality-mindset up to date with further, regular lectures.



Ergonomia w praktyce

Onboarding to działania mające sprawnie i komfortowo wprowadzić pracownika w zasady pracy w nowym miejscu czy na innym stanowisku. W TMMP elementem tego procesu jest także program wsparcia fizjoterapeutycznego.

Każdy potrafi się zaadaptować, ale naturalnie potrzebuje na to czasu. Nowa praca to jedna z największych zmian, jakie przechodzimy w życiu. Nowe zadania, stanowiska, inne ruchy – również ciało potrzebuje chwili, by się przyzwyczaić. Stąd też wielu pracowników TMMP w pierwszych dniach czy tygodniach pracy odczuwało dolegliwości fizyczne lub zmęczenie. Te niedogodności można jednak zniwelować.

Rekrutacja z pomysłem

TMMP-J ma za sobą główną część procesu rekrutacji związanego z uruchomieniem produkcji nowych silników TNGA. By ułatwić nowym pracownikom przystosowanie się do warunków pracy w TMMP, jelszański dział BHP opracował i wdrożył program wsparcia fizjoterapeutycznego połączonego z edukacją dotyczącą zachowania ergonomii w pracy. Kluczowym elementem były szkolenia nowych pracowników, konsultacje, porady i dyżury fizjoterapeuty na terenie zakładu. Obecnie intensywna rekrutacja jest prowadzona w Wałbrzychu. Stąd pomysł, by wykorzystać jelszańskie doświadczenia i zrobić yokoten programu do TMMP-W (yokoten to przeniesienie dobrej praktyki lub rozwiązania do innego obszaru czy jednostki Toyoty).

Zapobieganie i rozwiązywanie

Pierwsza faza programu obejmuje szkolenie w Dojo (pierwszy tydzień pracy). Najpierw

każda grupa przechodzi praktyczne szkolenie. Prowadzi je Adrian – fizjoterapeuta, który pomagał wcześniej pracownikom TMMP-J, więc już dobrze zna nasze środowisko pracy. Omawiane są ergonomiczne metody pracy, techniki samodzielnego masażu oraz ćwiczenia mające przygotować ciało lub przynieść mu ulgę. Następnie Adrian obserwuje pracowników w trakcie szkolenia w Dojo i w razie potrzeby koryguje ich postawę i ruchy na bardziej ergonomiczne.

Drugi etap programu dla wszystkich pracowników TMMP

Kolejna faza projektu wystartowała w marcu na produkcji, gdzie wdrażamy procedurę związaną z MSS, czyli dolegliwościami mięśniowo-szkieletowymi. Każdy pracownik może na arkuszu samopoczucia zgłosić sytuację, która powoduje u niego np. ból. W pierwszej kolejności rozwiązania poszukuje GL. Jeżeli to nie pomoże, do procesu włącza się fizjoterapeuta, który może sprawdzić stanowisko, przeprowadzić wywiad z pracownikiem i zasugerować ćwiczenia lub zmiany w sposobie wykonywania pracy. Co ważne, druga faza programu obejmuje wszystkich pracowników TMMP, bez względu na formę zatrudnienia. Wprowadzamy też możliwość indywidualnej konsultacji i terapii podczas cotygodniowych, ośmiogodzinnych dyżurów fizjoterapeuty w TMMP-W.

Adrian – prowadzący warsztaty fizjoterapeuta – od wielu lat zajmuje się zagadnieniami ergonomii pracy i pracuje z polską kadrą w lacrosse – sporcie uznawanym za pierwowzór hokeja.

Adrian Kozłowski będzie prowadził konsultacje fizjoterapeutyczne podczas cotygodniowych dyżurów w TMMP-W.



Umiejętności, których uczy fizjoterapeuta, przydadzą się nie tylko podczas pracy w TMMP. Schorzenia układu ruchu i kontuzje podczas aktywności fizycznej często mają źródło w niedostatecznym przygotowaniu organizmu. Program adresujemy do wszystkich pracowników. Poprzez system samooceny stanu zdrowia rozpoczynamy z Adrianem analizę i poprawę stanowisk pracy.

Tomasz Sobczyński,
BHP i Ochrona Środowiska,
Wałbrzych

A new job is often challenging for human body, which needs to adapt to new duties and conditions. Physiotherapy workshops for new employees, introduced for the first time in TMMP-J, are the part of our onboarding process. This way we help them to reduce musculoskeletal symptoms. In near future every TMMP-W employee will be eligible to contact our physio during his duty in Wałbrzych plant.



Prewencja przedprodukcyjna

Przygotowania do uruchomienia produkcji skrzyń hybrydowych Small-Small to także praca i zadania dla działu BHP.



Aktywne uczestnictwo pracowników BHP w odbiorach to jedno z najważniejszych jej zadań w tworzeniu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy w zakładzie. Od kilku miesięcy BHP-owcy z wałbrzyskiego zakładu odbierają i sprawdzają maszyny przygotowywane do SOP, które jest planowane na kwiecień bieżącego roku. Nasze działania to przede wszystkim profilaktyka. W ten sposób potwierdzamy, że tworzymy bezpieczne i ergonomiczne stanowiska oraz odpowiednie warunki pracy. Potwierdzenie zgodności bezpieczeństwa maszyny z naszymi wymogami pozwala wskazać i skorygować nieprawidłowości jeszcze przed startem masowej produkcji. Co więcej, daje szansę wyegzekwowania od wykonawców ewentualnych działań naprawczych. Do połowy marca sprawdziliśmy pod kątem bezpieczeństwa ponad 160 różnego rodzaju maszyn. Docelowo na dwóch liniach HV SS zamontowanych będzie około 200 różnego rodzaju maszyn.

Safety checks in progress. H&S team from Wałbrzych plant is pretty busy with safety and ergonomics audits before production of Small-Small hybrid transaxle kicks-off in the beginning of April. Pre-SOP checks let us confirm whether all safety rules are obeyed in this area.



NIE OCIAGAJ SIĘ, ROZCIĄGAJ!

W wałbrzyskim zakładzie TMMP montujemy drabinki do ćwiczeń, ale tym razem poza Taiiukan.

Jest to szeroka akcja profilaktyczna angażująca wszystkie działy w TMMP oraz dział szkoleń DOJO. Po zamontowaniu w 2019 r. drabinek w zakładzie w Jelczu-Laskowicach, przyszedł czas na Wałbrzych. Podczas szkoleń przekazujemy nowym pracownikom informacje dotyczące gimnastyki profilaktycznej oraz wykorzystania drabinek na co dzień. Ćwiczenia rozciągające są szczególnie przydatne po pracy na tych stanowiskach, na których zmienność ruchów i pozycji ciała jest niewielka. Przygotowaliśmy też dla Was plakaty z propozycjami kilku prostych i szybkich ćwiczeń, które rozluźniają mięśnie.



Odpady w grupie

W TMMP-J powstała wiata, pod którą przechowywane są niektóre odpady poprodukcyjne, głównie złom oraz opakowania. To umożliwia gromadzenie odpadów w dużych kontenerach i tym samym ograniczenie częstotliwości ich wywozów, co z kolei przekłada się na mniejsze koszty oraz emisję spalin z pojazdów.



Jak daleko dociera krew?

To pytanie może brzmieć dziwnie, ale tu chodzi o życie. Czasami decyduje o nim skuteczna pierwsza pomoc. By lepiej jej uczyć, w wałbrzyskim zakładzie wykorzystujemy specjalistycznego fantoma.

Udzielanie pomocy przedmedycznej jest jednym z ważniejszych elementów każdego szkolenia wstępnego. Od lat współpracujemy w tej dziedzinie z ratownikami-praktykami, którzy na szkoleniach dzielą się swoim doświadczeniem, ucząc, jak odpowiednio zareagować w sytuacjach, kiedy ktoś potrzebuje natychmiastowej pomocy. Aby podnieść wartość praktyczną ćwiczeń, dział BHP zakupił nowoczesny fantom (model człowieka), który np. poprzez rozchodzą się „falę” światła pokazuje, jak daleko dociera krew podczas ucisków reanimacyjnych, dzięki czemu widzimy, na ile prowadzona reanimacja jest właściwa. Pierwsi pracownicy, którzy mieli okazję skorzystać z fantoma, deklarują, że to ciekawa i pouczająca forma i świetne urozmaicenie szkoleń BHP.



8th of April is the deadline to vote for projects entered to 11th edition of Toyota Fund. This year for the first time in history of Toyota Fund, local society can give their opinion and choose which project shall get the biggest funding. Moreover, this is the first edition which includes NGOs from Olawa district.



Zostało kilka dni

Czy wiecie, że macie wpływ na to, jakie projekty otrzymają dofinansowanie w ramach 11 edycji Funduszu Toyoty? Głosowanie trwa do 8 kwietnia.

Fundusz Toyoty „Dobre pomysły zmieniają nasz świat” to program uruchomiony przez TMMP w 2010 r. W jego ramach organizacje pozarządowe mogą uzyskać dotacje na projekty małej rewitalizacji, wprowadzające trwałe zmiany związane z dziedzinami priorytetowymi dla Toyoty: ekologią, bezpieczeństwem na drogach, edukacją techniczną, sportem i mobilnością. W bieżącej edycji, po raz pierwszy w historii Funduszu Toyoty, udział biorą także podmioty z powiatu olawskiego, na którego terenie znajduje się jeliczański zakład TMMP. Rozszerzyliśmy również zasięg funduszu z powiatu wrocławskiego na całą aglomerację wrocławską, włącznie z takimi miejscowościami jak Świdnica, Żarów czy Kamienna Góra.

52

projekty dofinansowano i zrealizowano od momentu powołania Funduszu Toyoty w 2010 r.

Liczy się Twoje zdanie!

Komisja dotacyjna Funduszu Toyoty przyznaje punkty poszczególnym projektom na podstawie takich kryteriów jak zgodność z priorytetami Toyoty, innowacyjność oraz rozwiązywanie problemów społeczności lokalnej. Na podstawie rankingu do drugiego etapu konkursu zakwalifikowano osiem wniosków z aglomeracji wrocławskiej i cztery z powiatu olawskiego. Drugi etap to głosowanie. Na stronie funduszytoyoty.pl możecie oddać głos i wskazać które projekty Waszym zdaniem powinny otrzymać największe wsparcie. Głosowanie trwa do 8 kwietnia! Do podziału jest 160 tys. zł. Realizację inicjatyw zaplanowano na okres od kwietnia do października 2021 r.



Jeszcze do 8 kwietnia na stronie funduszytoyoty.pl możecie oddać głos na projekt, który Waszym zdaniem powinien otrzymać największe dofinansowanie w ramach jedenastej edycji Funduszu Toyoty.



PROJEKTY, NA KTÓRE MOŻECIE GŁOSOWAĆ

AGLOMERACJA WĄBRZYSKA

- Bezpieczna droga do szkoły i OSiR (PSP nr 5 im. B. Malinowskiego, Boguszów-Gorce)
- Plenerowe eksperymentarium wodne (Muzeum Wsi Sudeckiej i Techniki Mikroskopowej, Głuszyca)
- Bezpieczne przejście dla pieszych (SP nr 3, Głuszyca)
- Budowa edukacyjnego placu zabaw (Fundacja z Innej Bajki, Świdnica)
- Polana pod Czerwoną Skatą (Ośrodek Pomocy Społecznej, Mieroszów)
- Miasteczko rowerowe (PSP nr 15, Wałbrzych)
- Nasze rady na odpady (SP, Szczawno-Zdrój)

POWIAT OŁAWSKI

- Na pomoc mopkom. Poprawa warunków życia nietoperzy (Stowarzyszenie Ekologiczne Etna, Olawa)
- Chwałowska Ekosfera – jedź zdrowo (Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju i Integracji, Chwałowice)
- Minisłownia pod kwitnącą wiśnią (Stowarzyszenie Łęg, UMiG Jelcz-Laskowice)
- Remont i modernizacja toru modelarskiego do wyścigów modeli samochodów (Klub Modelarstwa Samochodowego, Jelcz-Laskowice)

A ty komu chcesz pomóc?

Masz pomysł na akcję wolontariacką? TMMP ma wsparcie dla Twojego projektu.



Inicjatywę opisz we wniosku o wsparcie z programu „Pomoc z Toyoty”. W jego ramach możesz otrzymać nawet 2 tys. zł na realizację swojego projektu. W ciągu roku organizujemy trzy tury programu:

1. Zimowa: przyjmowanie wniosków w listopadzie, realizacja projektów od stycznia do kwietnia.
2. Wiosna-letnia: przyjmowanie wniosków w marcu, realizacja projektów od maja do września.
3. Jesienna: przyjmowanie wniosków w sierpniu, realizacja projektów od października do grudnia.

Wasze inicjatywy możecie konsultować z Radą Klubu Wolontariusza – mailowo pod adresem: wolontariat@toyotapl.com. Wszystkie dokumenty, w tym regulamin i wnioski, dostępne są na stronie www.pomoctoyoty.pl.

Psiaradość

Pamiętajcie, że realizacja projektu wolontariackiego to coś, na czym wszyscy korzystają. Tu nie ma przegranych! Beneficjenci projektu zyskują pomoc, a wolontariusze – bezcenną satysfakcję, jaką daje zrobienie czegoś dla innych. O swoim projekcie opowiedział Adam Wroński z wrocławskiej logistyki wewnętrznej. – Postanowiliśmy odpowiedzieć na apel kierownika wrocławskiego schroniska. Do współpracy zaprosiliśmy dzieci i młodzież z Młodzieżowej Rady Szczawno-Zdrój, by budować u nich postawę wolontariusza. Do schroniska udaliśmy się 16-osobową grupą wolontariuszy. Przywieźliśmy ze sobą karmę, zwiarki i środki czystości zakupione dzięki wsparciu TMMP Wałbrzych. Dostarczyliśmy ponad 600 kg środków dla zwierząt, do których wymagany był specjalny transport. Przeprowadziliśmy prace remontowe w pomieszczeniach dla zwierząt i przygotowaliśmy materiały do zabezpieczenia wybiegów na sezon zimowy. Dostarczyliśmy także izolację w postaci specjalnych palet. Schroniskowe psiaki zabraliśmy na długi spacer, a z najmłodszyimi porozmawialiśmy o opiece i odpowiedzialności za zwierzęta. Akcja odbiła się szerokim echem w lokalnych mediach – podsumował Adam.



Pomoc z Toyoty (Toyota Help) is our volunteering programme. We present ideas and experience of our volunteers to encourage other employees to take part and hold their charity events.



ODDECH Z TOYOTY

TMMP ufundowała dwa aparaty do tlenoterapii. Urządzenia pracują w szpitalach w Wałbrzychu i Olawie.

To już kolejna odpowiedź TMMP na wyzwania, z jakimi borykają się szpitale i służba zdrowia w walce z epidemią koronawirusa. Sprzęt wykorzystywany jest jako alternatywa dla respiratora dla osób znajdujących się w średnio ciężkim stanie, w którym sam tlen nie wystarcza, ale pacjent szpitala jeszcze nie kwalifikuje się do użycia respiratora. – Staramy się skutecznie zapobiegać rozprzestrzenianiu się koronawirusa na terenie naszych fabryk, ale także wspierać lokalną społeczność w walce z pandemią. Wsparcie dla służby zdrowia w tym ciężkim czasie jest również wyrazem naszego uznania dla ofiarnej pracy całego personelu medycznego – podkreślił prezes TMMP, Dariusz Mikołajczak. – Sprzęt, który otrzymaliśmy, jest dla nas bardzo cenny i niezbędny w terapii pacjentów z zaburzeniami oddechowymi. Aparaty AIRVO 2 z powodzeniem wykorzystujemy w leczeniu pacjentów zakażonych wirusem SARS CoV-2. Dzięki nim chorzy na COVID-19 mają szansę na wyleczenie bez konieczności intubacji i leczenia w ramach Oddziału Intensywnej Terapii – tłumaczył dyrektor Zespołu Opieki Zdrowotnej w Olawie, Andrzej Dronsejko.

TMMP donated two oxygen therapy devices to local hospitals in Wałbrzych and Olawa. These units help to recover people who suffer from lower oxygen saturation level caused by COVID-19.



Drogowskazy do celu

Myślenie życzeniowe – nawet najrozsądniejsi ludzie się na tym łąpią. Pomyślę i tak będzie. Pomyślę i zrobię. Jasne, pomysł czy impuls często są iskrą wywołującą zapał, ale to tylko niewielka – choć istotna – część sukcesu.

Osiągnięcie celu to proces, bieg długodystansowy. Żeby dotrzeć do mety, trzeba zapewnić sobie paliwo do podtrzymywania zapału. I z tym jest zawsze najtrudniej. Końcówka roku to czas postanowień noworocznych. Odbieramy zmianę roku jako ostatni element układanki nowego lepszego życia. Stop! Przestańmy się okłamywać.

SOP tu i teraz!

Piszemy o tym na początku wiosny, bo niestety większość postanowień noworocznych to operacje pod kryptonimem „fiasko”. To smutna reguła, z którą trzeba się pogodzić. Czy jednak da się coś zrobić? Spróbujmy. Pierwszą sugestią jest proste hasło: zacznij tu, gdzie jesteś, wykorzystaj, co masz, i zrób, co możesz. Chcesz wrócić do biegania? Nie zaczynaj od zakupu nowych butów. Odkop z szafy stare i po prostu zacznij. I to już. Nie czekaj na weekend, nowy tydzień, wiosnę czy nowy... rok. Daj sobie czas na testy. Przecież w naszej firmie realizacja projektu też nie polega na posta-

nowieniu. To zawsze proces, w który wpisany jest czas na przygotowania.

Sztuka konsekwencji

Nie skupiaj się przy tym na efektach, lecz na działaniu. Jeżeli zafiksujesz się na myśleniu o tym, że już nie palisz, albo o tym, że finiszujesz w nowojorskim maratonie, to sabotujesz swoje wysiłki. Wizualizując efekt, rozleniwiasz swoją siłę woli, pozwalasz jej sądzić, że „już tam praktycznie jesteś”. Myśl o krokach, etapach, działaniu – tym, jak i co zrobisz, by osiągnąć cel. Nie wyobrażaj sobie siebie 20 kg szczuplejszego, lecz siebie biegającego mimo fatalnej pogody. Zaufaj też sile tańcucha. To kolejna prosta zasada – nie zrywaj tańcucha. Obiecujesz sobie robić codziennie co najmniej 25 pompek? Wydrukuj kalendarz z kratkami na każdy dzień miesiąca i zaznaczaj dni, w których faktycznie zmuszałeś swoje tricepsy do wysiłku. Z czasem zrobi się z tego tańcuch, który będzie Twoją siłą. Zerknij na niego w dniu, w którym będziesz chciał odpuścić, i... nie odpuścisz, bo będzie Ci szkoda przerwać serię.

Porażka to nie koniec

Miej też plan B. Znowu nie będziemy się oszukiwać – przyjdą momenty zwątpienia. Pojawia chwile, gdy będziesz zrezygnowany, zmęczony i po prostu nie pójdziesz trenować, nie zrobisz lekcji czy sięgniesz po używkę, którą odstawiasz. I to nie będzie koniec świata. Bo pomoże Ci zasada dwóch dni, która mówi o tym, że owszem, możesz odpuścić, ale nigdy dwa razy z rzędu. W poniedziałek padało i nie biegales? No to idziesz we wtorek. Te i inne psychologiczne metody zabezpieczą Cię nie tylko przed noworocznymi... rozczarowaniami. Spróbuj. Już dziś. Wytrwaj!

Why we often fail with our New Year's resolutions? Change of the year is just a spark, but motivation is like fire – it needs fuel to burn. Fortunately, there are some rules and tips which help us to stay motivated and keep chasing our ultimate goal – no matter whether it means to quit smoking or run a half marathon.



Hennadij Boyko proves that age is just a number, not an obstacle on your road to better fitness and health. He moved to Poland from Ukraine. After being employed in Jelcz-Laskowice plant he joined our running team and took part in many events, including Toyota Half marathon Wałbrzych.



Jest tyle do przeżycia!

Hennadij Boyko z jelczańskiego zakładu formą mógłby zawstydzić niejednego młodzieniaszka, szczególnie że w drogi ku lepszemu samopoczuciu wcale nie ruszył wcześniej.



Kiedyś pracowałem w sklepie z częściami samochodowymi. Co prawda do pracy miałem 15 minut spaceru, ale potem spędzałem 10 godzin w pozycji siedzącej. Lata bez aktywności fizycznej biegle, a mnie przybyło 15 kg. Trudno było chodzić, trudno było oddychać. W pewnym momencie przeanalizowałem sytuację i powiedziałem sobie: „Stop! Jeśli chcesz żyć dobrze, to musisz coś zmienić”.

Biegiem do kochanki

Moje postanowienie zbiegło się ze zmianą pracy. Miałem więcej wolnego czasu i zacząłem biegać. Pierwszym raz zrobiłem tylko kilometr i już coś mnie bolało. Ale w kolejnym dniu powtórzyłem trening, tym razem bez bólu. I tak co dwa tygodnie zwiększałem dystans o 1 km. Doszedłem do 4 km, ale zmian w moim wyglądzie nie było widać. Sport to nie tylko praktyka, więc zasięgnąłem teorii. Dowiedziałem się, że spalanie tłuszczu zaczyna się po dłuższej aktywności, więc znowu dotożyłem kilometrów. Łącznie było ich już osiem i w dwa lata pożegnane moje dodatkowe 15 kg. Po drugiej stronie ulicy, przy której mieszkam, był stadion. Sąsiedzi wytykali mnie palcami i mówili,

że biegam, bo jestem chory. Nie zwracałem na to uwagi. Potem twierdzili, że biegam, bo mam kochankę. I na to nie zwracałem uwagi. Dwa miesiące później przestali o mnie rozmawiać, a po czterech latach uprawiania sportu biegało już ze mną pięć osób. Teraz w tym miejscu jest nowoczesny park z urządzeniami do ćwiczeń. Cieszę się, bo korzysta z nich wiele osób.

Kondycja do podróżowania

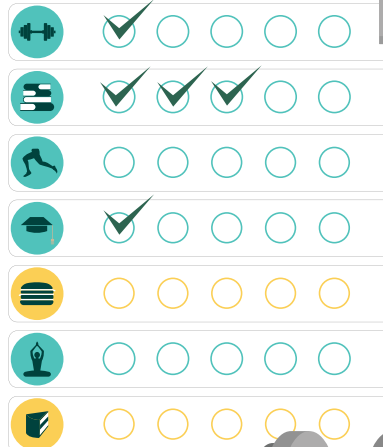
Zacząłem od zera, bo chciałem lepiej żyć, ale się nie zatrzymałem. Lepsza forma i wytrzymałość pozwoliły mi na wędrowki górskie. Wspiąłem się na Howerlę – najwyższy szczyt Ukrainy (2061 m n.p.m.). W zachodniej Ukrainie sześć gór ma wysokość ponad 2 tys. m, a ja na razie byłem na jednej, więc wszystko przede mną. Dotarłem też nad największe i najbardziej znane ukraińskie wodospady, ale znowu – także w tym przypadku nie odwiedziłem wielu innych. Mam zatem powód, by nadal trzymać formę! W Polsce modne jest morsowanie, a ja nawet nie wiedziałem, że też jestem modny, bo lubię wskoczyć do zimnej rzeki. Czuję wtedy, jak krew się rozpędza, a ja młodziej. Polska również jest piękna, więc nie siedzę spokojnie w domu. W ciągu ostatniego

roku byłem na Śnieżce, Czarnej Górze i Dziukowcu. Odwiedziłem Karpacz, Błędne Skały w Górach Stołowych i wodospad Kamieńczyk. Z Jelcza-Laskowice miałem też blisko do Pragi, Drezna czy Szwajcarii Saksońskiej.

Po prostu zacznij

Przez półtora roku w Polsce przebiegłem łącznie 2421 km. Cztery razy wystartowałem w zawodach. Najlepiej wspominam duże wyzwanie, jakim było pokonanie 21-kilometrowej trasy Toyota Półmaratonu Wałbrzych. Mam jeszcze mnóstwo planów podróżniczych. Chcę wejść na dach Polski, czyli na Rysy, a także przejść się w taflę Morskiego Oka. Trzy dekady temu studiowałem na wydziale mechanicznym i przez 30 lat moje zdolności nie za bardzo były na Ukrainie potrzebne. Kto by pomyślał, że w Toyocie przyda mi się umiejętność rysunku technicznego. Wykorzystałem ją przy tworzeniu kaizenów i po dwóch latach zaproponowano mi przejście do grupy Kaizen. Uprawiam sport, podróżuję, czuję, że pracuję w dobrej firmie. Życzę wszystkim takiego zadowolenia. Pamiętajmy, że warto o siebie dbać i się ruszać, bo jeszcze tyle przed nami. Można zacząć w każdym wieku. Wiem to doskonale.

2021



Na zdjęciu: Toyota Aygo X prologue – pomysł europejskiego studia projektowego Toyoty na kolejną generację miejskiego modelu

Rozwiąż krzyżówkę, wymyśl hasło nawiązujące do rozwiązania, wypełnij formularz, wrzuć do skrzynki kontaktowych „Yoshi!” do 10 maja 2021 r. i **wygraj nagrody**.

Hasło

Imię i nazwisko

Dział Telefon kontaktowy

Moje hasło

Zwycięzca krzyżówki z wydania nr 24 (3/2020):

Jelcz-Laskowice: Zbigniew Blajerski (Obróbka)

Po odbiór nagród zapraszamy do Działu Relacji Pracowniczych w Wałbrzychu, a w Jelczu-Laskowicach do Działu Administracji i Spraw Korporacyjnych.

1986
ROK

KARTKA Z KALENDARZA

Camry z Kentucky

W lutym 1986 r. Toyota rozpoczęła budowę pierwszej fabryki w USA. Inwestycja warta 800 mln dolarów powstała w mieście Georgetown w stanie Kentucky.

Był to pierwszy zakład produkcyjny w USA w pełni należący do japońskiej marki i największa fabryka Toyoty na świecie. Obecnie TMMK zatrudnia ponad 8 tys. ludzi, którzy mogą wyprodukować rocznie 550 tys. samochodów i 600 tys. silników. Łącznie koncern zainwestował w TMMK równowartość 7 mld dolarów amerykańskich.

Produkcja ruszyła w maju 1988 r. a pierwszym samochodem, który opuścił linie zakładu w Kentucky była Toyota Camry. Pierwotnie sil-



niki były sprowadzane z fabryki Kamigo w Japonii, ale już wkrótce rozpoczęto budowę hali i linii produkcji jednostek napędowych. W maju 2014 r. TMMK, jako pierwsza jednostka Toyoty poza Japonią, prze-

kroczyła liczbę 10 mln wyprodukowanych samochodów. Gama modeli aktualnie wytwarzanych w Kentucky obejmuje Camry, Avalon (sedan większy niż Camry), RAV4 oraz Lexusa ES 350 i ES300h.

Czy uważnie przeczytaliście nasz magazyn? Podpowiedzi do rozwiązania krzyżówki znajdziesz w tekstach zamieszczonych w tym wydaniu „Yoshi!”.
Gotowi sprawdzić swoją spostrzegawczość?

1. Nazwisko człowieka, który podczas dyżurów w TMMP pomoże Wam poradzić sobie z dolegliwościami mięśniowo-szkieletowymi.
2. Brytyjskie miasto, uruchomiono w nim Centrum Szkolenia Jakościowego Toyoty.
3. Nazwisko pilota aktualnego lidera klasyfikacji WRC.
4. Wystają z opon zimowych do samochodów rajdowych. Niezbędne do szybkiej jazdy po śniegu i lodzie.
5. Kod oznaczający silnik elektryczny, który mamy produkować w TMMP.
6. Najwyższy szczyt Ukrainy.
7. Kolega, spotkacie go w DOJO. Małomówny, ale za to lubi, jak robi mu się masaż serca.
8. Najlepiej sprzedający się model Toyoty w Polsce.
9. Państwo, w którym organizowany jest wyścig 24h Le Mans.
10. Miasto w Arabii Saudyjskiej, meta Rajdu Dakar 2021.

Pamiętaj! Koniecznie wymyśl hasło nawiązujące do rozwiązania krzyżówki!

Sudoku

W WOLNE POLA DIAGRAMU NALEŻY WPISAĆ CYFRY TAK, ABY W KAŻDYM POZIOMYM RZĘDZIE, W KAŻDEJ PIONOWEJ KOLUMNIE I KAŻDYM WYDZIELONYM 9-POŁOWYM KWADRACIE ZNAŁAZŁO SIĘ 9 RÓŻNYCH CYFR OD 1 DO 9. W ROZWIĄZANIU WYSTARCZY PODAĆ CIĄG KOLEJNYCH CYFR Z DOLNEGO RZĘDU.

		7		2		8		
2	5	4	8		1	9		
3	6	8	9	5		2	4	1
			6		3		2	4
	2			7	8			
6	9				5	3	8	
1	4	2					6	8
5		6	7		2			9
7	3		4	8	6	5		2



YOSHI! TEAM

Wałbrzych: Anna Rudnicka, Klaudia Maciejewska, Klaudia Nowicka, Magdalena Szudzińska, Piotr Sandomierski, Grzegorz Górski, Iwona Duda, Paweł Gorzędowski, Jacek Kołodziej.

Jelcz-Laskowice: Marta Kowalczyk-Lachowska, Tadeusz Bajcar, Agnieszka Klukowska-Bajcar, Krzysztof Marmulewicz, Marcin Szczelblewski, Adam Wiatr.

CHCESZ ZGŁOSIĆ TEMAT DO „YOSHI!”?

Wyślij swoją propozycję na adres yoshi@toyotapl.com lub wrzuć do skrzynki „Yoshi!”. Zespół redakcyjny „Yoshi!” weźmie pod uwagę wszystkie nadesłane propozycje przy planowaniu kolejnych wydań.

Redakcja, projekt graficzny
PressToRead Content Marketing
www.prestoread.pl
kontakt@prestoread.pl

PRESSTOREAD

Zespół: Rafał Rezler (wydawca/redaktor), Monika Polańska-Sowińska (grafik, DTP), Elżbieta Woźniak i Małgorzata Milian-Lewicka (korekta).