

NR 3 (42)/2012 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ISSN 1897-1989

06 >



9 771897 198200

wywiad

**Prowadzenie samochodu
jest trudniejsze**
- wywiad z kapitanem Tadeuszem Wroną



wydarzenia

Subaru XV
podbił Polskę (cz. 1)

targi

Odnowione Legacy
w Chinach



ORIENTE

Cały świat w zasięgu ręki



Biuro Podróży Oriente
pl. Sikorskiego 11/3-3A
31-115 Kraków
tel: 12/ 267 31 40
fax: 12/ 397 31 94
e-mail: info@oriente.pl
www.oriente.pl





Szanowni Państwo!



W imieniu całej organizacji Subaru w Polsce serdecznie gratuluję nabycia samochodu Subaru i życzę przyjemnej, ale przede wszystkim zawsze bezpiecznej jazdy w każdych warunkach!

Posiadanie samochodu marki Subaru może wiązać się z pewnymi sytuacjami, które nie zawsze spotyka się w życiu codziennym, a o których chciałbym Państwa w tym miejscu poinformować.

Otóż znaczna część użytkowników samochodów naszej marki ma zwyczaj wzajemnego pozdrawiania się na drogach. Jeżeli więc zauważą Państwo, że ktoś zupełnie nieznamy (również jadący Subaru) macha ręką czy też błyska światłami (co bardzo łatwo może być zupełnie niewłaściwie zinterpretowane!) - proszę się nie dziwić, a tym bardziej nie denerwować: to bynajmniej nie objaw niechęci czy też tym bardziej agresji, lecz sympatii dla innego użytkownika samochodu tej samej marki.

Niektórzy użytkownicy Subaru mają na swoich samochodach naklejone tzw. Świniki. Jest to nieformalna deklaracja szczególnie intensywnej (pozytywnej) identyfikacji z innymi użytkownikami samochodów spod znaku Plejad.

Na niektórych samochodach można też zobaczyć znaczki (tzw. winiety złotowe), które z kolei symbolizują uczestnictwo właściciela w jednym z dorocznych Złotów Plejad (www.zlot.subaru.pl), stanowiących największą w Polsce imprezę motoryzacyjną tego rodzaju.

Więcej informacji na temat wzajemnych relacji pomiędzy użytkownikami oraz sympatykami marki Subaru, jak również wiele porad praktycznych można uzyskać na internetowym Forum Subaru (www.forum.subaru.pl). Tam też można podzielić się swoimi wrażeniami - dotyczącymi nie tylko użytkowanego samochodu, ale także najróżniejszych spraw... niekoniecznie motoryzacyjnych.

Jeżeli udostępnił Państwo swoje dane teledresowe (i wyraziliście zgodę na ich przetwarzanie w celach marketingowych), w ciągu 4 lat od dnia zakupu Subaru będziecie otrzymywali w odstępach ok. 2-miesięcznych magazyn „Plejady”, zawierający aktualne informacje związane z Subaru, z naszym zespołem rajdowym, ale także dotyczące podróży czy też innych tematów (www.plejady.subaru.pl).

Z Subaru Import Polska bardzo ściśle współpracuje Szkoła Jazdy Subaru (SJS). Przy nabyciu nowego samochodu WRX STI, lub też wyposażonego w silnik wysokoprężny przysługuje Państwu uprawnienie do bezpłatnego szkolenia.

Oprócz strony internetowej (www.sjs.pl) dostępna jest też aplikacja na Facebook (www.facebook.com/SJSpl).

Szkolenia w ramach SJS mogą oczywiście (odpłatnie) odbywać wszyscy kierowcy zainteresowani podwyższaniem swych umiejętności, czyli dążeniem do bezpieczniejszego poruszania się po naszych drogach.

Dla tych spośród Państwa, którzy posiadają przysłowiową „kroplę benzyny we krwi” interesujące mogą być też nowości dotyczące naszego zespołu rajdowego (czterokrotne Mistrzostwo Polski!), dostępne na

stronie www.sprt.pl oraz na Facebooku (www.facebook.pl/SPRTpl).

Nasz team, z którym współpracowali już tacy utytułowani kierowcy jak: Krzysztof Hołowczyc, Leszek Kuzaj czy Kajetan Kajetanowicz, jest aktualnie reprezentowany przez utalentowanego kierowcę młodego pokolenia Wojtkę Chuchałę i równie młodego pilota, Kamila Hellera. Ze względu na fatalny stan bezpieczeństwa na naszych drogach, Subaru od wielu już lat podejmuje inicjatywy, których celem jest zwiększenie szans nas wszystkich na bezpieczne, mniej stresujące docieranie do celu podróży. Najnowszą inicjatywą, która nie jest ograniczona wyłącznie do grona użytkowników samochodów Subaru, jest akcja „Siemanko” (www.siemanko.eu oraz www.facebook.com/AkcjaSiemanko) - zapraszamy do udziału!

Również bezpieczeństwa dotyczy możliwość ubezpieczenia samochodu na szczególnie korzystnych warunkach w ramach programu „Bezpieczny Kierowca” (www.bezpiecznykierowca.info). Program, którego ideą było umożliwienie korzystnego ubezpieczenia samochodu także przez młodych kierowców (oczywiście pod pewnymi warunkami!) jest naturalnie otwarty dla wszystkich nabywców Subaru.

Wszystkie samochody Subaru sprzedawane w Polsce są wyposażone w system ISR (www.subaru.pl/isr), który nie tylko automatycznie wzywa pomoc w przypadku zaistnienia wypadku, lecz także umożliwia Państwu wezwanie pomocy dla osób trzecich.

Pozostając z nadzieją na wirtualne spotkanie na łamach Forum Subaru, czy też w innym z powyżej cytowanych miejsc, a może także na osobiste przy okazji następnego Złota Plejad.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

22 wywiad
Prowadzenie samochodu jest trudniejsze
- wywiad z Tadeuszem Wroną





aktualności 6

wydarzenia 10

Subaru XV

podbił Polskę (cz. 1)

rajdy 16

O krok

od czołówki

Złot Plejad 20

Plejady tuż-tuż...

Coroczna impreza już po raz dziewiąty

testy 30

Majówka z Subaru

z tulipanami w tle

targi 36

Odnowione Legacy

w Chinach

miejsca 40

Subaru

wiezie w chmury

technika 42

Czas

na trochę zabawy

pasje 48

Wielkie emocje

w małej skali

historia 52

Zabawki

dla dużych chłopców (cz. 2)

produkty 58

Zimą ciepło, latem zimno

– kontrola klimatu stała się faktem!

piszą o nas 60

Badania wizerunkowe

w kontekście Subaru

felieton 62

Tfuj kącik kulinarny,

chili: grillowanie emulgatorów

sklepik 64

piszą o nas 66

O EyeSight znowu głośno



Początek kwietnia dostarczył ogromnego powodu do radości i dumy japońskim projektantom systemu EyeSight. Pięciu inżynierów reprezentujących FHI, a mianowicie panowie Eiji Shibata, Hiroyuki Sekiguchi, Tasuku Maruyama, Shinya Kudo i Hiroki Kato, otrzymało z rąk japońskiego ministra edukacji, kultury, sportu, nauki i technologii prestiżowe wyróżnienie – opracowany przez nich elektroniczny system wspomagający jazdę samochodami Subaru uznano za najlepsze rozwiązanie w dziedzinie „Nauki i Technologii”.

EyeSight, o którym pisaliśmy również w poprzednim numerze „Plejady”, jest unikatowym i jedynym w swoim rodzaju urządzeniem

służącym ochronie ludzkiego zdrowia i życia. Jego wyjątkowość polega na zastosowaniu dwóch kamer wideo (system stereoskopowy) zamontowanych po to, aby pomóc kierowcy uniknąć kolizji lub zminimalizować jej skutki. Wśród całego wachlarza niezwykle użytecznych funkcji urządzenia na uwagę zasługuje przede wszystkim system kontroli hamowania. To on pozwala zatrzymać pojazd w momencie stwierdzenia ryzyka zderzenia czołowego. Do zalet EyeSight należy również zastosowanie tylko jednego czujnika, do którego zadań, obok kontroli systemu wspomagającego jazdę, należą również między innymi pomiary odległości i różnicy

prędkości. Takie rozwiązanie umożliwiło obniżenie kosztów produkcji systemu.

EyeSight od momentu pojawienia się na rynku japońskim uważany jest za urządzenie niezwykle przyjazne każdemu kierowcy. Dogodna cena idzie tu w parze z wyjątkową użytecznością, o czym przekonało się w ostatnim czasie już ponad 80% kupujących samochody Subaru w Kraju Kwitnącej Wiśni. Teraz rozwiązanie spotkało się z uznaniem samego ministra, którego nagroda powędrowała w ręce inżynierów FHI po raz pierwszy w historii! Gratulujemy i czekamy na kolejne sukcesy w dziedzinie rozwoju nauki i technologii.

Dynamiczna walka z nowotworem

Rak - to jedna z najczęstszych przyczyn zgonów w Polsce. Rocznie diagnozowane są 3 miliony nowych przypadków, a 1,7 miliona osób umiera z powodu chorób nowotworowych. Z badań wynika, że w Polsce na 100 tysięcy kobiet 15 choruje na raka szyjki macicy (jest to najwyższy wskaźnik w Europie), a na raka piersi choruje 30 kobiet na 100 tysięcy. Umieralność na raka piersi rośnie w tempie 1,6% rocznie, gdyż po prostu jest on wykrywany zbyt późno. Tylko w 20% przypadków chorobę rozpoznaje się we wczesnym stadium zaawansowania, kiedy szanse na wyleczenie są bardzo duże. Najwięcej zachorowań obserwuje się u kobiet między 50. a 70. rokiem życia. Problem dotyczy jednak wszystkich kobiet po 20. roku życia, a prawdopodobieństwo wystąpienia raka rośnie wraz z wiekiem.

- Wciąż bardzo mała liczba kobiet przeprowadza badania profilaktyczne, które mogą uratować ich życie. Najgorzej pod tym względem wypadają panie na Mazowszu. Dlatego w tym roku Rajd Polski Kobiet odbędzie się właśnie na terenie tego województwa. Data startu Rajdu (Dzień Matki) również nie jest przypadkowa - chcemy uświadomić kobietom, że powinny się badać nie tylko ze względu na siebie, ale także na swoich najbliższych! - mówi Krystyna Backiel, Prezes Fundacji Teraz Kobiety i organizatorka Rajdu Polski Kobiet.

II edycja Rajdu Polski Kobiet odbyła się w dniach 26-27 maja. W tym roku start rajdu był zlokalizowany w Warszawie, jednak trasa obejmowała miejscowości położone wokół stolicy, takie jak: Otwock, Karczew, Góra Kalwaria, Podkowa Leśna, Lesznowola, Otrębusy, Konstancin czy Piaseczno. Ponadto Fundacja Teraz Kobiety realizuje od kwietnia aż do września pikniki medyczne na terenie kilku miast w Polsce.

Wyjątkowo w rajdzie będą mogły brać udział również załogi męskie, w charakterze wsparcia operacyjnego. Pojawił się m.in. Rafał Sonik, Przemysław Saleta, Waldemar Błaszczyk, Kamil Butruk, Jarek Kazberuk.

W rajdzie pojechało 10 załóg z ubiegłego roku, kontynuując już tradycję wspólnej zabawy, rywalizacji sportowej, a przede wszystkim promowania badań profilaktycznych. Pojawiło się też wiele nowych załóg kobiecych, które przyjechały z różnych zakątków kraju. Promocję badań profilaktycznych w tym roku wspierały takie panie jak: Ewa Kopacz, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Krystyna Barbara Kozłowska, Beata Małecka-Libera, Anna Popek, Agnieszka Szulim. Zasiadły one za kierownicami Subaru XV, aby udowodnić jego uniwersalność w każdym terenie.

Wszystkie uczestniczki rajdu miały przeprowadzone badania profilaktyczne w Centrum Onkologii w Warszawie oraz w Europejskim Centrum Zdrowia w Otwocku. W podstawionych mammobusach na całej trasie rajdu oraz w Centrum Medycznym w Piasecznie mieszkanki okolicznych miejscowości przeprowadziły badania piersi. Fundacja Teraz Kobiety po zakończeniu wszystkich inicjatyw w 2012 roku przygotowuje raport medyczny, który zostanie udostępniony partnerom, mediom oraz Ministerstwu Zdrowia.





Podwójne wyróżnienie dla FHI

Podczas gdy większość naszych rodaków była mniej więcej w połowie świętowania długiego majowego weekendu, producent samochodów Subaru FHI miał podwójny powód do świętowania kolejnych sukcesów firmy. Wszystko za sprawą ogłoszonych właśnie wyników plebiscytu zorganizowanego przez prestiżowy brytyjski magazyn motoryzacyjny „Vehicle Dynamics International” – spośród przyznanych właśnie nagród aż dwie przypadły w udziale Subaru!

Subaru BRZ otrzymał tytuł „Car of the Year”. Nagrodzony został także Toshio Masuda z Fuji Heavy Industries, uhonorowany tytułem „Dynamicist of the Year” za odegranie wiodącej roli w projektowaniu modelu BRZ, opracowanego wspólnie z Toyotą. Bliźniacze coupe GT86 oraz jego główny inżynier, Tetsuya Tada, również zostały nagrodzone przez jury konkursu.

Wyposażone w silnik typu bokser BRZ z napędem na tylne koła to samochód, który już od momentu jego pierwszego pokazu na targach w Tokio, w grudniu ubiegłego roku, cieszy się nieustannie dużym zainteresowaniem odbiorców. Ciepło przyjęto go również na marcowym pokazie w Genewie. Obecne wyróżnienie jest zatem swoistym ugruntowaniem silnego startu nowego modelu na rynku motoryzacyjnym.

O przyznaniu Subaru BRZ tytułu „Car of the Year” zadecydował fakt, iż zapewnia on maksimum przyjemności z jazdy, cechując się również stabilnością i bezpieczeństwem, charakterystycznym dla wszystkich modeli tej marki. Jury doceniło również udział Toshio Masudy w procesie tworzenia nowej generacji przystępnych dla kierowców stylowych coupe z napędem na tylne koła.

Swojego ogromnego zadowolenia z odniesionego sukcesu nie ukrywał pan Masuda. W jednej z wypowiedzi podkreślił, że zdobyte wyróżnienie należy się całej grupie inżynierów z którymi pracował nad osiągnięciem jak najwyższego komfortu jazdy samochodami marki Subaru. Tak było i przy okazji pracy nad nagrodzonym właśnie BRZ.

Z podwójnego zwycięstwa w plebiscycie cieszymy się tym bardziej, że „Vehicle Dynamics International” jest niesamowicie prestiżowym, jedynym na świecie, przeglądem poświęconym zagadnieniom dynamiki pojazdów. Wydawany zaledwie dwa razy w roku magazyn trafia do rąk około 10 000 wybitnych specjalistów z branży motoryzacyjnej. Gratulujemy i żywnie głęboką nadzieję, że o Subaru będzie głośno również w kolejnej edycji przyznawanych nagród.



Przejdź na fioletową stronę

Prosimy nie odbierać tego hasła jako apelu nakłaniającego miłośników samochodów spod znaku Plejad do odejścia od, jakże silnie związanego z historią rajdową marki Subaru, koloru „Blue Mica”.

Idea ta przyświeca ogólnopolskiej promocji konsumenckiej, realizowanej obecnie przez markę Milka, przy bezpośrednim wsparciu i partnerskiej współpracy z Subaru Import Polska.

Loteria zbiegła się w czasie z premierą przełomowego crossovera Subaru – XV, wyróżniającego się ponadprzeciętną funkcjonalnością i niebagatelną stylistyką. Dlatego też nieprzypadkowo w promocji Milka nagrodą główną jest właśnie samochód Subaru XV – w niespotykanym kolorze fioletowym.

Dodatkowo, w wybranych galeriach handlowych i sklepach na terenie Polski, można natknąć się na wyjątkowe „fioletowe ekspozycje” XV w otoczeniu czekolad i produktów Milka. Jest to niesztampowa forma, która na pewno zwraca uwagę zarówno konsumentów, jak i miłośników Subaru.

Zachęcamy do wspólnej zabawy i udziału w loterii „Przejdź na fioletową stronę”, ponieważ może to właśnie Ty będziesz miał szansę cieszyć się nowym Subaru XV w unikalnym fioletowym kolorze. Nagroda dodatkowo wyposażona zostanie w białą skórzaną tapicerkę oraz dwa foteliki dziecięce z oferty Subaru, ponieważ dla Subaru bezpieczeństwo, również najmłodszych pasażerów, jest wartością priorytetową.



Sprzedaż promocyjna produktów Milka trwa od 23 kwietnia 2012 r. do 1 lipca 2012 r. Sprawdź szczegóły promocji na www.fioletowastrona.pl

Boeing wyróżnia FHI

Latanie, i to na wysokim poziomie, to branża w której Fuji Heavy Industries Ltd. również odnosi nie lada sukcesy! FHI zostało właśnie wyróżnione przez najbardziej rozpoznawalnego na świecie producenta samolotów, jakim jest Boeing. Podczas uroczystej ceremonii, która miała miejsce w Chicago 18 kwietnia, prezes FHI's Aerospace Company pan Hisashi Nagano odebrał nagrodę dla „Dostawcy Roku” w kategorii „Pionier”.

Zaszczytne wyróżnienie przyznane przez Boeinga lokuje FHI w elitarniej grupie najlepszych i najbardziej niezawodnych dostawców tego niewątpliwego potentata lotnictwa. Obecnie poszczególne piony Boeinga – takie jak Dział Obrony, Dział Samolotów Komercyjnych oraz Dział Przestrzeni Powietrznej i Bezpieczeństwa – zaopatruje już ponad 17 500 aktywnych dostawców z 52 krajów na całym świecie, z czego tylko nieliczni mogą poszczycić się tytułem „Dostawcy Roku”.

Warto przypomnieć, że w gronie najlepszych firm współpracujących z Boeingiem FHI znalazło się wcześniej w roku 2003 w kategorii „Główna Struktura”. Podobnie jak poprzednio – również i w tym roku jest ona pierwszą japońską firmą wyróżnioną w danej konkurencji. Tegoroczny tytuł „Pioniera” przyznano FHI za niezwykle dokonania w zakresie terminowego wywiązywania się z dostaw oraz wzrostu tempa

produkcji swoich komponentów. Niezwykle płynną działalność firmy lotniczej udało się utrzymać nawet w obliczu trudności, jakie pojawiły się w związku z ubiegłorocznym marcowym trzęsieniem ziemi, które nawiedziło północną część Japonii. Zawirowania w dostawie materiałów, uszkodzenia infrastruktury transportowej oraz restrykcje w zakresie dostawy prądu, to tylko niektóre z utrudnień z którymi japoński partner Boeinga poradził sobie świetnie, zapewniając tym samym ciągłość produkcji amerykańskich samolotów.

Blizniacza siostra japońskiego producenta samochodów Subaru, czyli firma lotnicza FHI, od wielu lat bierze czynny udział w procesach projektowania oraz produkcji samolotów i ich elementów. Oprócz ścisłej współpracy z amerykańskim Boeingiem odgrywa ona również kluczową rolę w produkcji samolotów bezzałogowych w Japonii, pracach nad specjalnymi systemami obserwacyjnymi i badawczymi przestrzeni powietrznej dla japońskiego Ministerstwa Obrony oraz badaniach nad bezzałogowymi samolotami naddźwiękowymi. FHI's Aerospace Company jest ponadto producentem helikopterów wojskowych oraz wspiera produkcję helikopterów pod potrzeby japońskiej Straży Przybrzeżnej, lokalnych władz i policji.



■ Konkurs na Dealera Roku 2011 rozstrzygnięty

No i jest – kolejny sukces naszego przedstawiciela! Przedsiębiorstwo Importowo-Eksportowo-Usługowe Agrykolex sp. z o.o., czyli Autoryzowany Dealer Subaru ze Szczecina, wyróżnione zostało w ubiegłym miesiącu godłem „Dealer Roku 2011”. Zdobyty tytuł cieszy tym bardziej, że spółka otrzymała go aż w trzech następujących kategoriach: Najlepszy Salon Samochodowy Roku 2011, Serwis Roku 2011 oraz Salon Przyjazny Klientowi Roku 2011. Dyplomy wręczone zostały podczas uroczystej wieczornej gali w dniu prasowym Targów Motoryzacyjnych Motoshow 2012 w hali Międzynarodowych Targów Szczecińskich.

Kwietniowy Motoshow Szczecin - to od kilku lat jedno z największych i najważniejszych spotkań branży motoryzacyjnej w Polsce. W tym roku targi odwiedziło ponad dwanaście tysięcy entuzjastów motoryzacji, którzy mieli możliwość podziwiania ekspozycji i zapoznania się z ofertą aż siedemdziesięciu pięciu wystawców z całego kraju. Walka o wyróżnienia uzyskane przez naszego przedstawiciela łatwa nie była – Agrykolex w konkursie rywalizował z ponad dwudziestoma innymi dealerami, których stoiska tłumnie odwiedzały rzesze zwiedzających. Gratulujemy!



■ Do przodu na czterech kołach

Jeśli na krótką chwilę chcieliby Państwo odebrać się od tematów oscylujących wokół targów, wyróżnień i nowinek motoryzacyjnych, to właśnie w tym miejscu chcielibyśmy zaproponować pewną odmianę i zaserwować... małą porcję statystyki. Nie będziemy jednak zapewniać kolejnych linijek tejże strony szeregiem nudnych cyferek, lecz w sposób krótki i zwięzły postaramy się przekazać informacje, jakimi pod koniec ubiegłego miesiąca podzielił się z nami producent samochodów Subaru FHI. A są to wiadomości z cyklu tych dla nas niezwykle radosnych.

Jak wynika z opracowanego niedawno przez FHI sprawozdania, produkcja i sprzedaż samochodów osobowych naszej marki w okresie od kwietnia roku ubiegłego do marca roku bieżącego wzrosła w zaskakujący sposób. Przeprowadzona analiza skupiona była nie tylko na rynku japońskim, lecz również zagranicznym. W obu przypadkach wyniki wskazały tę samą tendencję – z taśm produkcyjnych naszych fabryk schodzi coraz więcej pojazdów, a grono osób je kupujących stale się powiększa.

Z informacji przekazanych przez FHI wynika, że w samym tylko marcu bieżącego roku wzrost produkcji Imprezy w Japonii miał ogromny wpływ na łączną ilość wyprodukowanych tam samochodów osobowych. Z taśm japońskich fabryk zjechało wówczas aż trzykrotnie (!) więcej pojazdów niż w marcu roku ubiegłego. Pierwszy wiosenny miesiąc był również rekordowym

okresem, jeśli chodzi o produkcję zagraniczną, co w efekcie spowodowało, że łączna produkcja samochodów Subaru na całym świecie w marcu 2012 roku była ponad dwukrotnie wyższa od odnotowanej w marcu roku poprzedniego. Analiza danych z dwunastu miesięcy również wskazuje na tendencje wzrostowe. Odnotowano co prawda nieco obniżoną produkcję samochodów w pierwszej połowie rozpatrywanego okresu, co spowodowane było ubiegłorocznym trzęsieniem ziemi w północno-wschodniej części Japonii. Jesienią nastąpiła jednak dobra passa dla japońskich fabryk, które szybko zaczęły nadrabiać zaległości i zapracowały na kolejny rekord – całoroczna produkcja na rodzimym rynku okazała się najwyższą w historii. Poza oczywistą Subaru również radziło sobie świetnie. Tu na uwagę zasługuje przede wszystkim rynek północnoamerykański, gdzie z uwagi na dużą sprzedaż Legacy również osiągnięto rekordową liczbę wyprodukowanych samochodów. Miało to ogromny wpływ na ogólny wynik produkcji na całym świecie, który w okresie od kwietnia 2011 roku do marca roku bieżącego był najwyższy w historii.

Biorąc pod lupę sprzedaż minipojazdów i samochodów osobowych spod znaku Plejad na rynku japońskim, śmiało można powiedzieć, że popyt szedł tu w parze z produkcją. Pomimo chwilowego spadku zapotrzebowania na samochody w pierwszej połowie analizowanego okresu z uwagi na wspomniane już trzęsienie

ziemi, ogólny wynik dla całych dwunastu miesięcy świadczy o wzroście sprzedaży. Niewątpliwie ogromny wpływ na końcowy efekt miał wzrost zainteresowania Sambarem i Imprezą, które cieszyły się w ostatnich miesiącach dużą popularnością wśród japońskich kierowców. Na uwagę zasługuje ponadto fakt, że również eksport samochodów Subaru z Kraju Kwitnącej Wiśni przejawiał ostatnio tendencje wzrostowe. Dane z marca bieżącego roku wskazują, że za granicę wysłanych zostało dużo więcej samochodów naszej marki niż o tej samej porze rok wcześniej – wszystko za sprawą zwiększonego eksportu Imprezy.

Za krótką chwilę będziemy na półmetku roku 2012, który jest dla Subaru o wiele korzystniejszy od roku poprzedniego. Przedstawione powyżej w wielkim skrócie dane cieszą i świadczą o silnej i pewnej pozycji naszej marki na rynku motoryzacyjnym. Samochodów Subaru produkuje się więcej, bo cieszą się one coraz większą popularnością, a nam obok zadowolenia z takiej sytuacji pozostaje mięt nadzieję, że będzie utrzymywała się ona również w latach kolejnych.

To wszystko byłoby niemożliwe do osiągnięcia bez gigantycznego wręcz zaangażowania wszystkich pracowników FHI, dzięki którym to, co opisujemy, było możliwe. To dzięki ich poświęceniu, mimo niedawno przecież przeżytej tragedii, teraz możemy z dumą pisać o osiągniętych wynikach.

Subaru XV

podbił Polskę (cz. 1)



W dniach 12-13 maja w krajowych salonach Subaru na miłośników motoryzacji czekały Drzwi Szeroko Otwarte, podczas których można było nie tylko poznać Subaru XV, ale także wygrać cenne nagrody. Wcześniej, bo w terminie 11-27 kwietnia szansę na bliskie spotkania z najnowszym modelem japońskiej marki mieli dziennikarze, jak również nasi wybrani Klienci. Road Shows odbyły się w dziewięciu miastach w Polsce i stanowiły niemałe wyzwanie logistyczne oraz organizacyjne. Prezentujemy pierwszą część relacji, spisywanej na żywo przez organizatorów tego wydarzenia.

Pierwszym przystankiem był Wrocław, a prezentacja Subaru XV odbyła się w gościnnym centrum konferencyjnym Haston City Hotel. Do dyspozycji mieliśmy przepiękną salę, w której 11 i 12 kwietnia gościliśmy wraz z przedstawicielami wrocławskiego dealera Subaru, firmy JM Auto, lokalnych dziennikarzy oraz Klientów. Główną atrakcją każdej prezentacji jest oczywiście jazda samochodami według trasy testowej, przygotowanej w taki sposób, aby jak najlepiej sprawdzić możliwości Subaru XV.

Trasę wrocławską we współpracy z Waławem Kosteckim przygotował nie kto inny, jak znany miłośnikom rajdów Jarosław Baran (pilot rajdowy, pięciokrotny mistrz Polski w RSMP), który podzielił się także kilkoma szczegółami na temat imprezy. - *Przygotowanie bezpiecznej i jednocześnie atrakcyjnej trasy Road Show, to wyzwanie nawet dla pięciokrotnego rajdowego mistrza Polski. Na 122 kilometrach zaprezentowaliśmy dużą różnorodność nawierzchni, po których będą się poruszać*

właściciele nowego XV. Począwszy od nowoczesnej obwodnicy autostradowej, poprzez kręte podmiejskie drogi o różnej jakości asfaltu, a kończąc na malowniczych polnych i leśnych duktach. Te ostatnie, zgodnie z moimi przewidywaniami, były największą atrakcją prezentacji.

- Sprawność i niewzruszona pewność, z jaką XV pokonuje bezdroża, zrobiły na testujących największe wrażenie. Opinie, zarówno testujących dziennikarzy, jak i zaproszonych gości były entuzjastyczne. Wszyscy wspólnie



możliśmy się przekonać, że nowe Subaru XV to samochód wszechstronny, który bezpiecznie dojedzie tam, gdzie zaprowadzi go wyobraźnia właściciela. Zarówno pierwszego, jak i drugiego dnia testów dopisała frekwencja, a zaproszeni goście byli zachwyceni nowym modelem Subaru. 12 kwietnia około godziny 16.00 wzbogaceni o cenne doświadczenia ruszyliśmy w dalszą drogę, kierując się do Szczecina.

Po pokonaniu 500 kilometrów autostrady (w tym prawie 300 kilometrów niemieckiej) dotarliśmy do stolicy i największego miasta województwa zachodniopomorskiego. Notabene, XV na trasie spisuje się fantastycznie! Prezentacja samochodu, zorganizowana wspólnie z lokalnym dealerem Subaru, firmą Agrykolex, odbyła się na terenie Zamku Książąt Pomorskich, a konkretnie na placu Zamkowym, gdzie zaparkowaliśmy nasze XV. Gości podjęliśmy w Restauracji Zamkowej, nadającej poważny ton całemu wydarzeniu. Tym razem



fot. mojeauto.pl



fot. mojeauto.pl



fot. Witold Rogalski



trasa testowa prowadziła przez Międzyzdroje, a nasi goście mogli mniej więcej w jej połowie napić się kawy w restauracji z widokiem na Bałtyk. Po powrocie wszyscy bardzo zadowoleni zasiedliśmy do łaźni książęcej uczty, z przyjemnością przysłuchując się pozytywnym opiniom o XV, jakie wymieniali między sobą testujący. Pozostając w nadmorskich klimatach, udaliśmy się do Gdańska, gdzie zagościliśmy w Dworze Oliwskim. Mogliśmy przez chwilę poczuć smak zbliżających się mistrzostw piłkarskich, gdyż to piękne

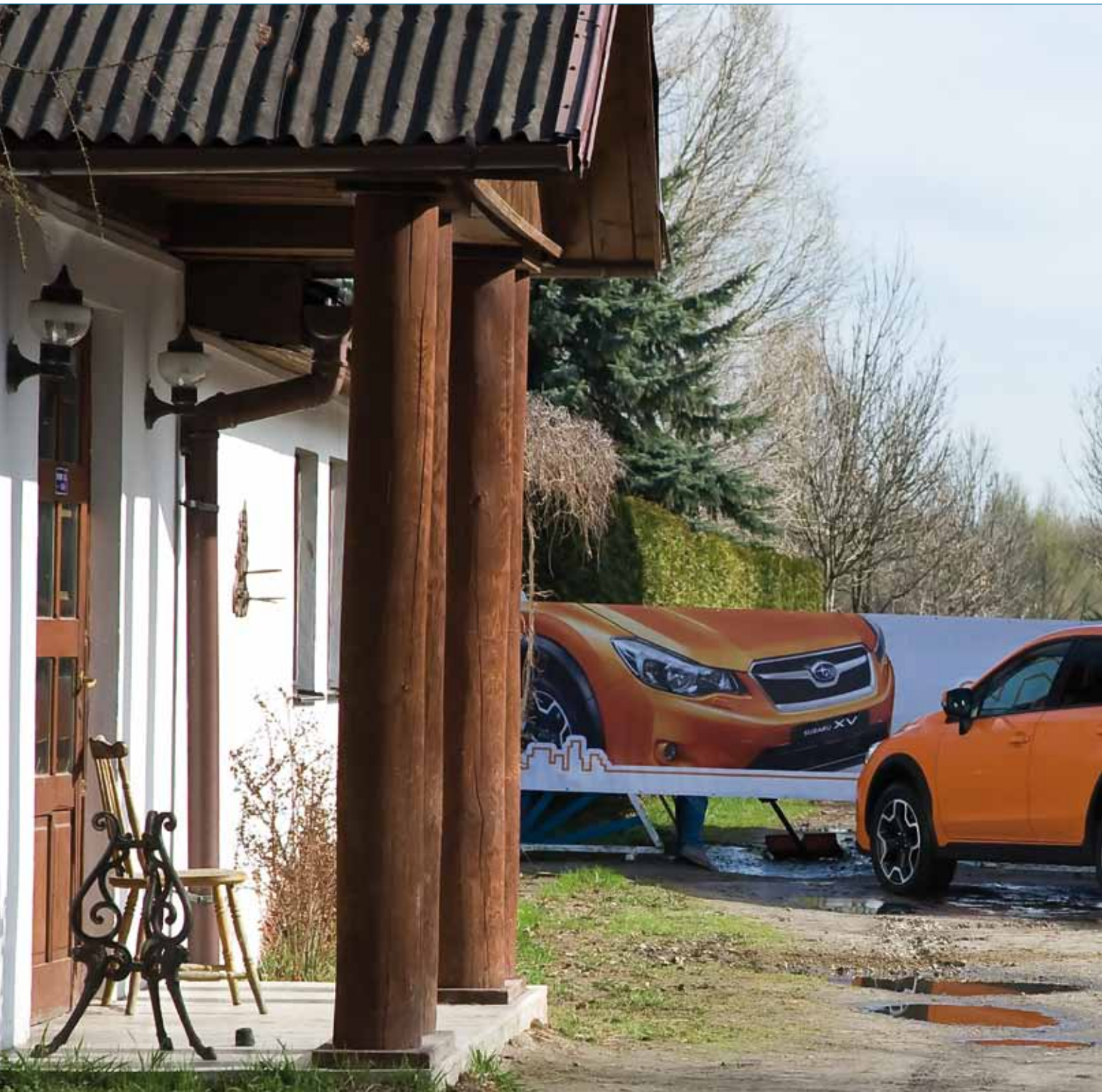




miejsce jako bazę noclegową w czasie EURO 2012 wybrała reprezentacja Niemiec. Po krótkiej prezentacji nasi goście wyjechali na trasę, prowadzącą po krętych kaszubskich drogach, by dojechać do dawnego toru motocrossowego w Kolibkach, gdzie zorganizowana była przerwa kawowa.

Tym razem nie była ona tak spokojna, jak można się było spodziewać, a wizyta w Adventure Parku podniosła poziom adrenaliny... naszej







fot. Cezary Konopacki

ekipie. Pomimo prób i grózb instruktorów SJS kilku naszych gości poniosła ułańska fantazja i postanowili sprawdzić, czy z naszego XV jest taki twardziel, jak go przedstawiamy. No i znów punkt dla nas! 22 cm prześwitu i stały napęd na cztery koła robi naprawdę dobrą robotę.

W drodze do półmetka, który stanowiła położona w centrum Polski Łódź, pojawiliśmy się w stolicy. Pewnie myślicie, że w okna naszych pokoi świeciły jaskrawo kolorowe neony, a zgiełk ulic i szum lądujących samolotów dodatkowo utrudniał zasypianie... Nic z tego, bo dzięki zaangażowaniu lokalnego dealera Subaru - DAWOJ z Łomianek, spaliśmy jak dzieci, za oknem można było usłyszeć jedynie śpiew ptaków, a wczesnym rankiem zaobserwować

nawet spacerujące bażanty. Zagościliśmy w naprawdę magicznym miejscu o nazwie „Wilczeniec”, które na swoim obszarze ma bardzo klimatyczny pub/ restaurację (genialna kaczka z żurawiną), niewielką bazę noclegową i klub jeździecki.

W oczekiwaniu na pierwszych gości wypuściliśmy natomiast konie mechaniczne, znajdujące się pod maskami naszych XV, na zieloną łąkę. Po chwili osvajania się z tabunem, każdy wybrał model, który miał ochotę dosiąść i wyjechał w trasę. Nasi goście tym razem odwiedzili Żelazową Wolę, a przerwa kawowa przewidziana była w restauracji Polka, sygnowanej nazwiskiem Magdy Gessler. Z Warszawy udaliśmy się do Łodzi i kolejnych miast, ale o tym już w następnym odcinku... ■



O krok od czołówki



Zarówno słowacki Rally Presov, jak i Rajd Świdnicki pokazały, iż konkurenci LOTOS - Subaru Poland Rally Team nie mogą spać spokojnie. Wojtek Chuchała i Kamil Heller nie tylko notowali bardzo dobre czasy, ale przede wszystkim wykazywali się regularnością, jakiej nie powstydziłoby się bardziej doświadczeni zawodnicy. I choć podczas pierwszych w tym sezonie zmagani na asfaltowej nawierzchni reprezentantom L-SPRT zabrakło nieco szczęścia, to czasy osiągnięte na odcinkach specjalnych, pozwalają z optymizmem patrzeć w przyszłość.

Wojtek Chuchała i Kamil Heller rozpoczęli Rally Presov od zanotowania jednego z najlepszych czasów na odcinku testowym, by zakończyć pierwszą piątkową pętlę na 3. miejscu w klasyfikacji generalnej. Po trzech odcinkach specjalnych załoga LOTOS - Subaru Poland Rally Team objęła także prowadzenie w grupie N. - *Ciężko jest trzymać szybkie tempo na tych odcinkach, szczególnie na miejskiej próbie.*

Mimo to nie jest najgorzej, choć staramy się jechać ostrożnie, bo nie brakuje chytrych miejsc. Na drugiej pętli, po zmroku wszystko się wyjaśni i zobaczymy, czy mamy sokoli wzrok - komentował Siemanko.

I gdy zawodnicy L-SPRT byli blisko rozpoczęcia mocnym akcentem zmagani w słowackim czempionacie, przebita opona na ostatniej próbie dnia kosztowała ich przeszło cztery minuty straty. Choć uciekło

trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej i pierwsze w grupie N, Wojtek Chuchała i Kamil Heller mieli powody do zadowolenia.

- Zaczęło się bardzo dobrze, a po pierwszej pętli udało nam się utrzymać trzecie miejsce i była nawet nadzieja wspięcia się wyżej. Jednak mrok nocy ukrył przede mną ostry kamień, który mocno uszkodził lewą przednią oponę. Zmiana koła w ciemnym lesie, niemal po omacku, nie należy

do najłatwiejszych i stąd duża strata czasowa. Mimo pecha jesteśmy bardzo zadowoleni z tempa. Nasz samochód prowadził się chyba nawet lepiej niż bolid Formuły 1. Widać świetną pracę całego zespołu, któremu chciałbym serdecznie podziękować - mówił Wojtek Chuchała.

W sobotę obyło się bez problemów i reprezentanci LOTOS - Subaru Poland Rally Team finiszowali na trzecim miejscu w klasyfikacji generalnej. Załoga L-SPRT wygrała także grupę N, zapisując na swoje konto komplet punktów. Mimo trudniejszych niż w piątek warunków zawodnicy nadal regularnie notowali czasy w czołówce. Wojtek Chuchała i Kamil Heller powetowali sobie tym samym pecha z pierwszego etapu.

- Rally Presov na pewno zaliczymy do udanych. Jesteśmy zadowoleni z bardzo szybkiego tempa, które utrzymaliśmy przez ten weekend. Podium przy tak mocnej obsadzie jest dla nas ogromnym zaskoczeniem. Cały czas mieliśmy kontakt z czołówką i zakończenie byłoby rewelacyjne, gdyby nie kamień, który ukrył się przed nami

w dziurze. Wielkie podziękowania dla całego zespołu, który jak zwykle spał się perfekcyjnie, podobnie jak nasze coraz szybsze STI - podsumował Wojtek Chuchała. - Na ostatnim odcinku trochę zwolniliśmy, mając na uwadze pogarszające się warunki. Dziś było także bardzo trudno, a dodatkowo zmieniała się pogoda, więc kluczowy był dobór opon. Z całego rajdu jesteśmy zadowoleni, mimo pecha pierwszego dnia. Dziękujemy za wsparcie całemu zespołowi, partnerom oraz kibicom - dodał Kamil Heller.

Dwa przejazdy miejskiego odcinka, wytyczonego ulicami Świdnicy, rozpoczęły rywalizację w 40. Rajdzie Świdnickim. Załoga L-SPRT zanotowała odpowiednio 4. i 2. czas w klasyfikacji generalnej, na koniec piątkowych zmagania plasując się na drugiej pozycji. W grupie N Wojtek Chuchała i Kamil Heller wygrali oba krótkie oesy. - Chcieliśmy zaprezentować się jak najlepiej, ale także unikać przygód. Odcinek w mieście był bardzo fajny i dopisali kibice, dla których staraliśmy się pojechać efektywniej w kilku miejscach - mówił Wojtek



Chuchała. - Miejski odcinek poszedł nieźle, choć staraliśmy się potraktować go jako wstęp do ścigania. Mimo to wyniki były OK, szczególnie na drugim przejeździe. Zacisnęliśmy pasy, pojechaliśmy swoje i to dało pozytywny efekt - uzupełnił Kamil Heller.

Zawodnicy LOTOS - Subaru Poland Rally Team rozpoczęli sobotni etap od 4. czasu w „generalce”. Niestety





w końcówce próby, po skoku pojawiły się problemy z samochodem, które zmusiły Wojtka Chuchałę i Kamila Hellera do skorzystania z SuperRally. Reprezentanci L-SPRT stracili tym samym świetne, trzecie, miejsce w zawodach oraz zdecydowane prowadzenie w grupie N. Usterka przewodu, odpowiedzialnego za smarowanie turbiny, została jednak szybko wykryta. - *Rajdy samochodowe są bardzo nieprzewidywalne. Kiedy się rozkręciliśmy, samochód postanowił trochę nas spowolnić. Usterka małego przewodu doprowadziła do awarii turbiny i musimy przyznać, że słabszy mocowo samochód nie dostarcza tylu emocji podczas jazdy* - komentował Wojtek Chuchała.

Niedzielny etap nie przyniósł większych zmian aury, choć załogi nie ścigały się już w deszczu. Zmianom nie uległo także nastawienie zawodników LOTOS - Subaru Poland



Rally Team. I choć nie obyło się bez przygód, to Wojtek Chuchała i Kamil Heller po raz kolejny pokazali szybkie tempo i udowodnili, iż coraz bardziej zmniejsza się dystans dzielący ich od czołówki. Pierwsza niedzielna pętla przebiegła bardzo pozytywnie, a równa i szybka jazda

pozwoliła reprezentantom L-SPRT objąć prowadzenie zarówno w grupie N, jak i „generalce” w klasyfikacji dnia. Niestety uderzenie w kamień i w konsekwencji uszkodzony drążek kierowniczy sprawiły, że Wojtek Chuchała i Kamil Heller musieli się skupić na obronie pozycji lidera



„enki”. Po emocjonującym finiszu załoga L-SPRT zwyciężyła w grupie N i uplasowała się na trzeciej pozycji w klasyfikacji generalnej dnia. Siemanko i jego pilot odebrali także puchary za drugie miejsce w Klasyfikacji Producentów.

- Niedzielny etap zaczął się bardzo dobrze i dostarczył nam wiele emocji. Mamy nadzieję, że kibice także

je poczuli. Niestety później sytuacja w rajdzie przestała się układać po naszej myśli. Na cięciu uderzyliśmy w kamień, który uszkodził zawieszenie. Straciliśmy sporo czasu, ale finalnie udało się wygrać enkę i zająć trzecie miejsce w dniu, więc i tak dobrze się to dla nas skończyło. Cały rajd zapewnił nam dużo wrażeń, tempo dało powody do satysfakcji,

a konkurencja okazała się bardzo szybka. Nasze STI spisywało się super, podobnie jak cały zespół, który tym razem miał nieco więcej pracy. Dziękujemy naszym partnerom: Subaru Import Polska, LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Mega Service Recycling, Geberit, SJS oraz Sony VAIO i do zobaczenia na oesach! - podsumował Wojtek Chuchala.

- Rajd Świdnicki i jego wspaniałe odcinki specjalne po raz kolejny okazały się dla nas niezbyt łaskawe. Po uderzeniu w kamień nie mogliśmy jechać tak szybko, jak byśmy chcieli, ale udało się dotrzeć do mety na pierwszym miejscu w grupie N i trzecim w generalce dnia. Cieszymy się z naszego tempa, dziękujemy mechanikom i całemu zespołowi za świetną pracę i czekamy już na kolejne rajdy - dodał Kamil Heller. ■



Plejady tuż-tuż...

Coroczna impreza już po raz dziewiąty



Nie bez powodu jednym z elementów logotypu IX Złoty Plejad został Subaru XV. Wszak to głównie pod kątem posiadaczy najnowszego modelu japońskiej marki została stworzona nowa, czwarta trasa Turystyczna - Terenowa. Na uczestników tej trasy będą czekały dwa, całkowicie odmienne dni, podczas których będą mogli poznać uroki województwa łódzkiego

oraz sprawdzić umiejętności swoje oraz swoich pojazdów. Na pewno nie zabraknie atrakcji turystycznych oraz iskry prawdziwego off-roadu. Oczywiście dotychczas znane: Szosowa, Terenowa i Turystyczna (przemianowana na Turystyczną - Szosową) nie uległy większym zmianom, więc wszyscy uczestnicy rywalizacji mogą spać spokojnie. Trasa Szosowa będzie zawierać wiele elementów

technicznych, ale nie zabraknie także miejsc, gdzie będziecie mogli pokazać kunszt jazdy w poślizgu – oczywiście kontrolowanym - zarówno na przyczepnych asfaltach, jak i szutrowych placach. Uczestnicy trasy Terenowej poczują się miejscami jak „dakarowcy”, którzy oprócz piasku nie widzą innych atrakcji. Urok wielu kopalni piasku na pewno przypadnie Wam do gustu, także niech żyje 4x4! Trasa



Turystyczna to... odkrywanie tajemnic regionu, zatem przygodę czas zacząć!

Miłośnicy walki na sekundy po raz kolejny otrzymają natomiast możliwość porównania się z załogą LOTOS - Subaru Poland Rally Team, która pojawi się jako „zerówka” na trasie Szosowej. Wojtek Chuchała i Kamil Heller bardzo chwalili sobie atmosferę ubiegłorocznego Zlotu Plejad, który pozwolił im nie tylko „nawinąć” na koła STI kolejne treningowe kilometry, ale przede wszystkim złapać chwilę oddechu od ostrych, rajdowych zmagani. ■



Prowadzenie samochodu jest trudniejsze



Zamiłowanie do latania towarzyszyło mu od najmłodszych lat, chociaż nie był obojętny także na inne sporty oraz motoryzację. Jednak to właśnie lotnictwo stało się jego sposobem na życie, w myśl zasady, że pracę należy łączyć z pasją. O szybowaniu w przestworzach, motoryzacji i wreszcie o marce Subaru rozmawiamy z kapitanem Tadeuszem Wroną, który zasłynął po przeprowadzeniu perfekcyjnego lądowania awaryjnego Boeingiem 767 na lotnisku Okęcie 1 listopada 2011 roku.

Latanie jest obecne w Pańskim życiu już od kilkunastu lat. Skąd wzięła się pasja do szybowania w przestworzach? Zamiłowanie do lotnictwa czy podobnych dziedzin nie zostało u mnie ukształtowane rodzinnie. Mój świętej pamięci tata nie latał samodzielnie, natomiast emocjonowała go po prostu technika. Składał więc modele. Nas, czyli mnie i moich dwóch braci zainteresował w ten sposób lotnictwem. W miarę jak dorastaliśmy, on także tworzył coraz bardziej skomplikowane rzeczy. I tak jakoś w nas zostało, że samoloty to jest coś ciekawego w życiu. Z racji wieku ja

zaczęłem interesować się żaglówkami, bo to był taki sport, w którym człowiek po prostu wykorzystuje siły natury. Niemniej, jak tylko osiągnąłem odpowiedni wiek, starałem się także o szkolenie na szybowcach. W tym czasie mój starszy brat, Kazimierz Wrona (obecnie także pilot 767), podjął podobne próby, ale mama mu nie pozwoliła, bo był jeszcze w takim wieku, że wymagał zgody rodziców. Następnym razem zgoda nie była już wymagana, więc mama machnęła ręką. Także brat przecierał mi ścieżkę, ale trafiliśmy razem na ten sam kurs szybowcowy i w 1971 roku wszystko się zaczęło.



Wspomniał Pan o szybownictwie, które uprawiał w młodości.

Szybownictwo jest bardzo podobne do żeglarstwa, tyle że przemieszcza się w trzech wymiarach. Też wykorzystuje siły znoszenia, wiatry i inne takie różności. Są to pokrewne dyscypliny, niemniej do żeglarstwa już nie wróciłem i zostałem przy szybowcach. Samym lataniem zacząłem się interesować, porównując widoki na



przyszłość, jakie daje szybownictwo oraz ewentualna praca zawodowa jako pilot. Na pewno pilotowanie daje niewspółmiernie większe możliwości zwiedzania świata i wielu ciekawych miejsc. Także sama technika i duże samoloty, nie tylko te małe, tak mnie wciągnęły. Ukierunkowałem się więc tak, że podejmę również naukę latania samolotami i staną się one moim zawodem. Oczywiście jak zdrowie

pozwole i będę mógł przejść szkolenie, ponieważ dla pilotów liniowych są inne badania, a inne, niższe, dla pilotów szybowcowych. Szybownictwo uprawiam do tej pory, więc z szybowcami spędziłem już 40 lat. Z samolotami trochę mniej, bo licencję zawodową otrzymałem w 1981 roku, czyli dziesięć lat później niż szybowcową. Od tamtego czasu tego nie przerwałem i dalej się w tym realizuję.

Z czasem więc pilotaż cywilny stał się Pana sposobem na życie.

Jednak zajmuje to trochę czasu i po prostu nie byłem już w stanie podjąć drugiego etatu. A uposażenie pilota wystarczyło na utrzymanie, toteż we wczesnym stadium mojego stażu zawodowego założyliśmy rodzinę. Na liniach rozpocząłem pracę w 1984 roku i w tym samym czasie również się ożeniłem. Za jakiś czas było nas już troje,



bo urodził nam się syn, więc musiałem po prostu pracować. Każdemu życzę, aby mógł wykonywać rzeczy, o których marzy i które sprawiają satysfakcję i przyjemność. To jest po prostu najlepszy sposób na pracę, wtedy człowiek sam z siebie się doksztalca, uczy, rozwija i wszystko się składa w jedną całość. Najgorsze jak ktoś ze spuszczoną głową musiałby mówić „O nie, znowu do roboty...”. Ja do pracy zawsze idę zadowolony i czekam na nowe wyzwania i na to, co przyniesie kolejny lot, który zawsze jest inny. I tak to już jakiś czas leci i bardzo mi się podoba.

Poruszając temat pilotażu, nie sposób nie wrócić do słynnego już lotu i lądowania awaryjnego Boeingiem 767 z 1 listopada 2011.

To był nocny lot z Newark do Warszawy. Mieliśmy usterkę instalacji hydraulicznej po starcie, ale instalacje są trzy, więc podjęliśmy decyzję o kontynuowaniu lotu. Tym bardziej, że przed lądowaniem w Newark musielibyśmy zrzucić część paliwa, aby nie przekroczyć ciężaru. Wiedzieliśmy, że konieczność wypuszczenia podwozia i klap z pomocą instalacji elektrycznej i tak nieuchronnie nas czeka, czy to w Newark czy w Warszawie. W Warszawie byłoby to o tyle korzystniejsze, że

odbywałyby się w ciągu dnia, ponieważ startowaliśmy około północy lokalnego czasu, więc do pojawienia się pierwszych promieni słonecznych mieliśmy mniej więcej 7 godzin. A po przebyciu Atlantyku po prostu dużo lepiej i łatwiej jest lądować i zmierzyć się z jakimiś kłopotami w ciągu dnia niż w nocy. Także dla służb na ziemi jest to łatwiejsze, bo jest lepsza percepcja i wszystko się widzi. Aczkolwiek gdybyśmy mieli kłopot i potrzebowali zawrócić i lądować w nocy, to oczywiście byśmy to wykonali.

Podjęliśmy jednak taką decyzję i dolecieliśmy do Warszawy, i tu mieliśmy kłopot z wypuszczeniem podwozia z pomocą zapasowej, elektrycznej instalacji. Klapy nam się wysunęły, a podwozie jak nie ruszyło, tak pozostało. Przez godzinę wykonaliśmy wiele prób, także na dodatkowe sposoby, bo nie było tak, że wykonywaliśmy ciągle tę samą procedurę. Procedury, opisane w naszych listach czynności w przypadku takiej sytuacji, powtórzyliśmy dwa razy i nie wracaliśmy już do nich, stwierdzając, że musimy poszukać innych rozwiązań. Współpracując w Warszawie z naszymi technikami i mechanikami naziemnymi, otrzymaliśmy dodatkowe wskazówki. Wykonywaliśmy kolejne próby, szukając przyczyn w nowych elementach. To mogliśmy zrobić „od środka”, w trakcie lotu, bo najprościej byłoby uszczelnić przewód, który się rozszczelnił, dolać hydrauliki, włączyć pompy i użyć głównej instalacji. Jednak taki manewr odnośnie instalacji hydraulicznej można było wykonać dopiero na ziemi. Instalację elektryczną także moglibyśmy wtedy posprawdzać, ale w powietrzu nie dało się tego zrobić. W praktyce wyglądało to tak, że mamy przełącznik, gdzieś są przewody, gdzieś daleko w jakimś miejscu w kadłubie jest silnik elektryczny, który poprzez linki wyciąga zamki, które znajdują się na pokrywach gondol podwozia. Można je zwolnić w ten sposób, albo hydraulicznie

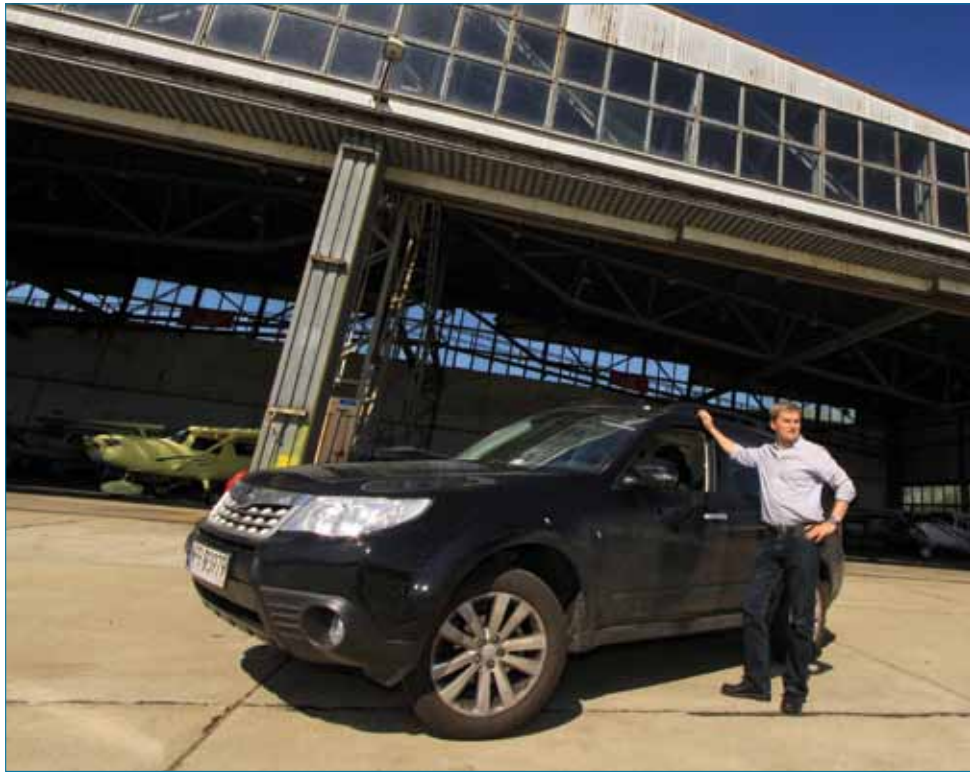




z podstawowej instalacji. I to niestety nie zadziało, a my szukaliśmy rozwiązań z pomocą mechaników na ziemi. Nie udało się i doszliśmy do takiego momentu, że trzeba było zdecydować.

Latając cały czas i wypalając średnio 90-100 kilogramów paliwa na minutę, bardzo szybko go ubywało. Kiedy dotarliśmy do tej wartości końcowej, musieliśmy zdecydować. Decyzja była prosta - przede wszystkim nie możemy dopuścić do tego, że będziemy podchodzić do lądowania i zabraknie nam paliwa, że silniki nam się wyłączą. Do tej pory, oprócz tego, że nie mieliśmy wypuszczonego podwozia, wszystko działało. Zostawiliśmy sobie jeszcze taką rezerwę, aby w razie jakiejś nieprzewidzianej sytuacji, jakiegoś zaburzenia trajektorii naszego lotu czy niestabilnej końcówki podejścia, móc jeszcze wykonać krótki manewr poprawy i jeszcze raz podejść. W decyzji pomógł nam też fakt, że strażacy, którzy wyłożyli dwa chodniki piany na całej długości pasa, przekazali informację, że ta piana już jakiś czas leży i zaczyna powoli osiadać. W związku z tym zapytaliśmy, czy mogą jeszcze wyłożyć dodatkową warstwę tej piany i ile to potrwa. Oczywiście mogli, ale zabraloby to z 15 minut. W tym momencie czas lotu, pozostały do zużycia całego paliwa wynosił 20 minut, więc 5 minut rezerwy to było za mało. To był najważniejszy psychiczny etap tego podejścia. Zdecydowałem, że w tym momencie kończymy próby wypuszczenia podwozia i podejmujemy decyzję o lądowaniu awaryjnym bez wysuniętego podwozia.

Już wiedzieliśmy, że lotnisko jest przygotowane, bo godzinę wcześniej zgłosiliśmy naszą sytuację awaryjną i przewidzieliśmy, że może do tego dojść, chociaż w ogóle w to nie wierzyliśmy. Nie przypuszczaliśmy, że tak to się zakończy, że będziemy musieli wylądować bez podwozia. Nie słyszałem wcześniej, żeby w Boeingu 767 były kłopoty



z wypuszczeniem podwozia. No chyba, że tak jak w naszym przypadku, wyciekł cały płyn z centralnej instalacji i nie było czym operować. Takie sytuacje się zdarzały, gdy występowała nieszczelność i wtedy była konieczność użycia instalacji elektrycznej. Do tej pory w Boeingu nigdy nie miałem takich kłopotów, a podwozie zawsze wychodziło. Nam nie wyszło. W tym momencie zdecydowałem, że nie mamy więcej czasu i paliwa, a nie wypuścimy tego podwozia, w związku z tym musimy się przygotować, bo zostało 7, może 8 minut do przyziemienia.

W tym ostatnim momencie odrzuciliśmy wszystkie próby wypuszczania podwozia, z wyjątkiem jednej, którą wykonaliśmy w trakcie dolotu do końcowej ścieżki schodzenia. Wykonaliśmy wtedy próbę grawitacyjną, czyli przeciążenie zamków. Podwozie waży przynajmniej 2 tony, wózki z kołami i goleniami to

solidny kawał metalu. Przeciżyliśmy je manewrem rozpręczenia i gwałtownego poderwania do góry, ale nie dało to rezultatu. Dotarliśmy więc w rejon lotniska od strony południowej. Widzieliśmy pas i dwa dywany piany, a ciekawe było to, jak przeszliśmy z łączności radarowej na łączność z kontrolerem wieży, który wydał nam zgodę na lądowanie i powiedział „nie macie podwozia”. My już od godziny to wiedzieliśmy, ale on musiał o tym poinformować, bo takie są procedury. No i bez tego podwozia wylądowaliśmy, na szczęście delikatnie, co było w naszym założeniu. Najbardziej istotne było, żeby pierwszy kontakt i manewr dotknięcia pasa wykonać delikatnie, czyli z małą prędkością opadania. I tak się udało, do tego stopnia, że ja sam nie wiedziałem czy dotknęliśmy już pasa czy może jeszcze jesteśmy tuż nad nim i jeszcze lecimy. Nie było szarpnięcia, nie było stuku, uderzenia. Staraliśmy się najpierw



dotknąć kadłubem, ale też utrzymać w końcówce lotu minimalną prędkość, żeby samolot był sterowny i żebyśmy mieli pewną kontrolę.

Wszystko udało się wysterować i wykorzystać całą długość pasa. I mimo że nasze podejście było wyznaczone na ścieżce elektronicznej, która przecina powierzchnię pasa mniej więcej 600 metrów od jego początku, to odeszliśmy od niej. Podzieliliśmy funkcje, więc ja byłem pilotem lecącym, a mój kolega pilotem monitorującym, czyli nadzorował to wszystko, prowadził łączność i wydawał

ogólną ocenę. Chcieliśmy możliwie na początku dotknąć pasa, bo zdawaliśmy sobie sprawę, że to będzie ślizg na brzuchu i na gondolach, nie wiadomo z jakim skutkiem i jak przebiegnie wytracanie prędkości. Czy 3,3 kilometra pasa wystarczy nam, bo może zabraknąć 100 albo nawet 50 metrów, które by spowodowały, że moglibyśmy wypaść poza pas i spowodować katastrofę. Dlatego skoro piana była na całym pasie, staraliśmy się maksymalnie wykorzystać długość tego odcinka betonowego, twardego, po którym mogliśmy się ślizgać. Nie

wyobrażam sobie dotknięcia gondolami silników powierzchni pola czy łąki, w którą by się zaryły, bo to jest mniej więcej 1/3 masy ze 120 ton na mniejszej powierzchni. A gdyby tak się stało, to takie opory by nam taki silnik i gondolę urwały i wtedy można sobie wyobrazić dużo gorszy scenariusz. Więc chcieliśmy to wykonać na pasie, choć też nie wiedzieliśmy, jak zadziała opór tarcia gondolą o pas. O kadłub byliśmy spokojni, bo on się nie rozerwie, najwyżej wytrze czy zapali od tarcia, które jak wiadomo powoduje ciepło. Ale czy te gondole, ich



konstrukcja i same silniki oraz ich punkty mocowania do skrzydeł wytrzymają nacisk i siłę tarcia, która powoduje, że to wszystko się chce wyłamać? Na szczęście Boeing zrobił świetny, wytrzymały sprzęt.

Myśmy nie zaszkodził sobie w ten sposób, że nie uderzyliśmy o pas, a nawet większość pasażerów tak jak i ja nie wiedziała, czy my już się ślizgamy czy jeszcze lecimy. Może my się jednak toczymy, może te kółka wyszły w ostatniej chwili. Nie spodziewałem się, że to będzie tak cicho, tak miękko, bez żadnych reakcji,

bez żadnych efektów. Dopiero jak samolot się zatrzymał i powiał wiaterek, poczuliśmy dym z płonącego poszycia, który dotarł do kabiny pilotów. Dopiero swąd spalinowy świadczył, że chyba coś się tam przytarło. No i nasza pozycja, nie taka jak powinna być. Stewardzi stanęli na wysokości zadania i sprawnie przeprowadzili ewakuację.

Bardzo byliśmy zadowoleni z tak zorganizowanej pracy, ale także z tego, że pasażerowie byli odporni psychicznie, że nie spanikowali jeszcze przed przyziemieniem ani w trakcie ewakuacji. Nie było paniki, żeby ludzie po sobie deptali, aby wydostać się z samolotu, który od spodu się palił. Były 4 trapy, po których opuszczali samolot, ślizgając się. 230 osób na 4 trapy to jest prawie po 60 osób na jeden. Są dwie ścieżki ślizgu, więc dwoje pasażerów na raz może opuszczać samolot. I w częstotliwości sekundy-półtorej, bo wszyscy starali się to zrobić jak najszybciej. Trwało to półtorej minuty i nasz szef pokładu, steward, przyszedł do kokpitu z meldunkiem, że pokład czysty. To było dla nas kolejne zdziwienie i takie odprężenie. Pierwszym było to, że samolot się zatrzymał i my ciągle jesteśmy w jednym kawałku i nic się nie stało. To był już przyjemny moment, bo taki najcięższy

psychicznie był ten, gdy zdecydowaliśmy, że kończymy wszystkie próby wypuszczenia podwozia, czyli świadomie podejmujemy decyzję lądowania bez podwozia i bez wiedzy, jak to się zakończy. Różnie się to mogło potoczyć.

Po tym manewrze został Pan okrzyknięty bohaterem narodowym, choć w wielu wywiadach podkreślał Pan, że wykonywał tylko procedury, na których poprawne przeprowadzenie miała wpływ także załoga czy obsługa lotniska.

Mój kolega, drugi pilot i cała załoga, czyli stewardessy, stewardzi, szef pokładu, potrafili oddzielić wszystkie psychiczne obawy i odsunąć od siebie straszne myśli, a oddać się pracy i przygotować pasażerów, którzy byli jeszcze bardziej wystraszeni i jeszcze mniej wiedzieli o tym, co się dzieje i jakie są procedury. Dla mnie takie określenie jest bardzo na wyrost, bo ja nie zrobiłem niczego innego, jak tylko wykonywałem swoje obowiązki, na szczęście wyuczone w szerokim zakresie na taką ewentualność. Na symulatorach oczywiście ćwiczyliśmy podobne zdarzenia. Tym niemniej można powiedzieć, że jest to przymiarka, bo nie da się odtworzyć w 100 procentach sytuacji, która się zdarzyła. Trenując na symulatorze,

człowiek od samego początku wie, że nic mu nie grozi, że co by się nie działo, nawet jak byśmy spadli bez silników na pas, to po prostu przełączamy system i możemy to powtórzyć jeszcze raz. Jednak cały czas ćwiczymy wszystkie elementy, żeby mieć je dopracowane. Odbywa się to dwa razy do roku. Przy czym nadzór nad lotnictwem wymaga od przewoźnika, aby przynajmniej raz do roku były organizowane takie ćwiczenia. My robimy to dwa razy do roku, z tego względu, że dla nas, pilotów, jest korzystniejsze, aby częściej powtarzać sytuacje awaryjne, żeby mieć większy komfort i bezpieczniej się czuć. Latając na 767, mamy mało operacji startów i lądowań. Zwykle są to trzy albo cztery loty w miesiącu. Nasi koledzy w mniejszych samolotach robią po trzy loty jednego dnia, a my latamy tyle w miesiąc. Aż tyle i tylko tyle, bo mamy 8 odcinków, ale dzielimy się na pół, czyli latamy na zmianę z drugim pilotem. Czasem lecimy we trzech, więc ten współczynnik wygląda wtedy jeszcze gorzej.

Co do służb naziemnych, wiedzieliśmy, że opieka i personel medyczny jest

przygotowany, są karetki i śmigłowce. Później, po lądowaniu dowiedziałem się, że trasy szybkiego komunikowania na ziemi i dojazdy były zabezpieczone, a ruch był zamknięty. Cała struktura w rejonie lotniska była przygotowana na każdy ze scenariuszy. Mieliśmy świadomość, że na dole wszystko jest perfekcyjnie wykonane. I jeszcze taka nieszczęśliwa data, która ludziom mogła się przykro kojarzyć. 1 listopada, Wszystkich Świętych, gdy część ludzi odwiedza groby. Może pasażerowie też sobie skojarzyli, że to ma być aż tak feralne, że będziemy mieli kontakt z zaświatami poprzez taki dzień i taką sytuację, która nie wiadomo jak się skończy. No, ale okazało się, że wszyscy święci jeszcze nas do siebie nie wzywali i udało nam się wszystko bezpiecznie wykonać. Ale nie tylko nam, bo my z kolegą tylko fizycznie operowaliśmy samolotem. Na szczęście nie trzeba było użyć tych wszystkich środków i służb, które czekały przygotowane i nie musiały się one wykazać jakąkolwiek działalnością. Opatrzność czuwała, bo ktoś nam na pewno w tym pomógł. Na pewno tu był duży udział sił boskich, zwłaszcza w takim szczególnym dniu.

Przechodząc do dziedzin motoryzacyjnych, choć nadal pozostając przy lotnictwie, czy uważa Pan, że prowadzenie samochodu i pilotowanie samolotu można w ogóle porównać? Czy mają one jakieś wspólne cechy?

Myszę, że prowadzenie samochodu jest trudniejsze z racji tego, że zwykle odbywa się w ruchu, wśród innych użytkowników pojazdów, którzy są bardzo blisko. Jadąc samochodem przez Warszawę, nie można ani na chwilę włączyć tempomatu. Na autostradzie jest trochę większy relaks, ale jazda po mieście wymaga stałej uwagi, ponieważ jest dużo samochodów, dużo użytkowników dróg i trzeba na wszystkich uważać. Trzeba też kontrolować jak samochód się prowadzi. Nie możemy nikomu utrudnić jazdy, zaszkodzić mu czy stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia. Musimy także w odpowiedni sposób używać wszystkich zmysłów: słuchu, wzroku i dotyku, chociażby żeby wyczuć jak samochód hamuje.

W moim odczuciu jest to dużo trudniejsze niż latanie samolotem, w którym w większości pracę wykonują za nas autopiloty, natomiast te części lotu, kiedy „ręcznie” prowadzimy samolot są krótkie. Oczywiście wtedy, będąc w rejonie lotniska, musimy być maksymalnie skupieni. Nie jest tak, że działamy na zasadzie „uda się albo nie”, skrzydło obok skrzydła. Nad tym czuwają kontrolerzy, którzy mają nasze pozycje na ekranach radarów, wszystko kontrolują i zdają sobie sprawę z tego, gdzie jesteśmy. Są zachowane procedury i odpowiednie odległości, żeby jeden drugiemu nie przeszkadzał. Więc latanie jest dużo prostsze i dla mnie chyba przyjemniejsze, ze względu na to, że nie muszę być tak skupiony na wszystkich czynnościach, jak to jest w przypadku jazdy samochodem. W aucie w zasadzie wolę być pasażerem, oczywiście nie wyłączonym z całości, ale jestem wtedy bardziej zrelaksowany. Lubię jeździć, ale przyjemność, nawet czasami większą,



sprawia mi gdy prowadzi inna osoba. Choć motoryzacja sama w sobie jest bardzo przyjemna, szczególnie sport motorowy, to wymaga stałej kontroli i prawie 100% wykorzystania wszystkich zmysłów.

Czy uważa się Pan więc za miłośnika motoryzacji?

Ludzie mają różne zainteresowania. Ja oprócz kilku szczególnych, bardzo chętnie oglądam rajdy samochodowe, wyścigi Formuły 1, Nascar czy IndyCar. Te ostatnie są może trochę mniej interesujące, bo polegają na pokonaniu wielu okrążeń po owalu. Ale jak tylko w telewizji są relacje, to oczywiście je oglądam. Sam nie uczestniczę, z wyboru, bo może nie miałbym do tego talentu. Wybrałem natomiast sport szybowcowy i jak tylko mam czas, staram się w nim udzielać. Mam już parę lat, ale jeszcze drzemie we mnie żyłka sportowca i sprawia mi satysfakcję, jeżeli jestem w stanie nawiązać kontakt z czołówką.

Jeżeli mówimy o motoryzacji, nie sposób nie wspomnieć o Pana zamiłowaniu do Subaru. Właśnie odebrał pan kolejny samochód tej marki.

To moje drugie Subaru. Będzie już 8 lat, jak kupiłem, zresztą także w salonie Andrzeja Kopera, swojego pierwszego Forestera. Z dużą przyjemnością jeżdżę tym samochodem do dnia dzisiejszego. Okazało się, że także wszyscy członkowie mojej rodziny najchętniej wybierają tę markę. Subaru jest świetnie zrobione, nic się w nim nie psuje. Forestera używałem do ciągnięcia przyczepy i muszę przyznać, że trochę go przeciążyłem, ale i tak dzielnie sobie radził. Wiedziałem, że jak kupię następny samochód, to będzie to Subaru i prawdopodobnie także Forester. Żona jeździ Toyotą Highlanderem, to taka wersja sprowadzona z Ameryki. Oczywiście to fajny samochodzik, ale Subaru ma przewagę w postaci stałego napędu

na cztery koła, dzięki czemu mam lepszą kontrolę podczas jazdy. To świetne rozwiązanie, a wszystkie modele Subaru są w nie wyposażone.

Ja wybieram Forestera, którego używam do transportu przyczepy kempingowej, szybowcowej, albo takiej, którą przewożymy nasze konie. Dlatego od razu zamówiłem go z hakiem holowniczym. W teren wjeżdżamy czasem, transportując konie czy szybowiec, bo nie zawsze ładuje się nim na lotnisku. Czasami jest to inny teren i wtedy potrzebny jest taki samochód jak Forester, który spełnił moje oczekiwania nawet z nadwyżką. Nigdy nie zawiódł mnie pod względem technicznym i nic się z nim nie działo. Poza wymianą żarówek nic nie trzeba było robić, a od trzech lat stoi zimną na zewnątrz i nadal odpala bez żadnych problemów przy 20-stopniowych mrozach. Jestem naprawdę zachwycony tym samochodem. Mam nadzieję, że ten Forester będzie taki sam, a może jeszcze lepszy. Wiem, że teraz każdy kolejny model ma nowsze rozwiązania, jest bardziej dopasowany do potrzeb i zapewnia większy relaks, gdy się nim podróżuje.

Na koniec proszę opowiedzieć swoją najciekawszą historię związaną z motoryzacją.

Na pewno kilka sytuacji na drodze mnie zaskoczyło. Szczególnie jedna, może pół roku po tym, jak odebrałem mojego Forestera. To była wiosna, więc pojechaliśmy do Leszna polatać chwilę na szybowcach. W miejscowości Gostyń, pamiętam to do dzisiaj, mój syn bardzo chciał prowadzić i pojeździć sobie Subaru. On prowadził, było lekko z górki, do zakrętu na kostce. Akurat było po deszczu, ale ponieważ wjechaliśmy do miasta, myślałem, że na wszystko uważa. Zahamował przed zakrętem, chciał skrócić, ale ponieważ było ślisko, samochód złapał lekki poślizg. Przed nami na szczęście był chodnik, a za nim duży trawnik.



Niestety przed nim stał znak, więc już zacząłem myśleć czy zdążymy skręcić. Ja pewnie wiedziałbym jak sobie poradzić, ale syn był zaskoczony tą sytuacją. I tak sunęliśmy powoli, a ja już widziałem uderzenie znaku w blachę auta. Już mi się żyły włosy na głowie, bo szkoda mi było nowego samochodu. Na szczęście w tym miejscu był wjazd na chodnik, samochód odzyskał przyczepność i udało się ominąć znak, może o dziesięć centymetrów. Jak widać na sytuację na drodze zawsze ma wpływ dużo czynników. To było wiosną, kiedy jest ciepło, ale czasem jeszcze przechodzą deszczowe chmury. Akurat właśnie spadł deszcz, no i jeszcze ta kostka, chyba najtrudniejsza nawierzchnia. I jeszcze z górki i zakręt o 90 stopni - wszystko naraz. Ale na szczęście dobrze się to skończyło, w dużej mierze dzięki Subaru.

Dziękuję za rozmowę. ■

Majówka z Subaru z tulipanami w tle

W tegorocznej Gali Finalowej konkursu Blog Roku, która odbyła się w Centrum Nauki Kopernik w Warszawie, braliśmy udział jako główny sponsor. Podczas gali przyznaliśmy nagrodę dodatkową (Nagroda Sponsora), którą było 10 dni i 2 000 km za kierownicą Subaru XV. Możliwość przejażdżki tym nowym modelem przypadła Grzegorzowi Sikorze, twórcy blogu PiktoGrafiki.com. Rysownik oprócz Nagrody Sponsora „zgarzył” również „Wyróżnienie Główne” oraz zdobył pierwsze miejsce w kategorii „Foto, Video, Komiks” w organizowanym przez Onet corocznym konkursie. Zgodnie z obietnicą prezentujemy na naszych łamach relację z majowego wyjazdu najnowszym crossoverem - Subaru XV, autorstwa Grzegorza Sikory.



Dzięki nagrodzie otrzymanej od firmy Subaru w postaci możliwości testowania przez 10 dni jednego z najnowszych modeli samochodów tej marki – niezwykle udanego crossovera XV, postanowiłem wybrać się na długookresowy wyjazd, by połączyć przyjemne... z przyjemnym. 8 z 10 dni XV spędziło na majówce w Holandii.

Dzień 1 - sobota

Kiedy po włączeniu serwisu informacyjnego w sobotni poranek pierwszą i w sumie jedyną istotną informacją okazały się newsy o nadchodzącej słonecznej pogodzie, wiedziałem, że ten, jak i kolejne dni będą udane, zarówno za sprawą aury, jak i czekającej mnie wyprawy. W tym miejscu należy się krótkie wyjaśnienie: kto, gdzie i jak?

W skład majówkowej drużyny weszły cztery osoby. W imię partytowej równości do kraju tulipanów i wiatraków udaliśmy się w proporcjach 50:50, tj. dwie reprezentantki Wenus oraz dwóch Marsjan. Jako docelowe miejsce ekspedycji wybraliśmy sobie pomarańczową Holandię: kraj bogaty w miejsca warte odwiedzenia, jak również położony na tyle daleko, by w sposób







kompleksowy przetestować nowe Subaru.

Odbiór samochodu okazał się sprawny i bezproblemowy. Już kilka minut po dwunastej zasiedliśmy w wygodnych skórzanych fotelach i mogliśmy zacząć w pełni cieszyć się komfortem i przyjemnością jazdy. Widoki zza okna ostatecznie wymazały nam z głów miejski zgiełk, a jedynym nieco irytującym faktem okazały się wszechobecne bramki na autostradzie A2, ale cóż – coś za coś.

Podróż przez Niemcy pozwoliła Subaru rozwinąć skrzydła i zaprezentować pełnię możliwości. Nikt nie musi reklamować dróg naszego zachodniego sąsiada - jakość niemieckich autostrad jest znana na całym świecie, toteż te kilka godzin dosłownie przemknęło nam za szybą naszej XV. Berlin, Hannover i Dortmund co prawda skutecznie chowały się za drogowymi ekranami, ale przyjemność z samej jazdy rekompensowała nam braki w niemieckim krajobrazie. Nim się zorientowaliśmy, powitała nas tablica informacyjna: wjechaliśmy na terytorium Holandii.

Nasza baza wypadowa znajdowała się w najbardziej wysuniętej na południe prowincji Holandii – Limburgii, w niewielkiej lecz urokliwej miejscowości Echt. Właśnie to miejsce przez najbliższe dni stało się naszą holenderską przystanią.

Dzień 2 - niedziela

Po zasłużonym odpoczynku oraz niezbędnej aklimatyzacji postanowiliśmy wybrać się do leżącego nieopodal miasta Landgraaf. Celem naszej podróży miał być odbywający się tam tego dnia pchli targ oraz ośrodek Snow-World. Za sprawą literówki w nazwie ulicy poznaliśmy Landgraaf dużo dokładniej niż planowaliśmy, gdyż jak się okazało, bardzo zbliżone nazwy dwóch ulic nie gwarantują ich sąsiedztwa. Oczywiście, nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło. Spacer po typowej dla regionu miejscowości dał nam pogląd na to, jak wygląda i płynie życie w holenderskich miasteczkach. Niewielkie, ceglane domy, zadbane, urokliwe ogródki - to niewątpliwie wizytówka tej i podobnych jej miejscowości. Naszą uwagę przykuły również ogromne okna oraz

znajdujące się w nich wystawki, które często balansowały na granicy smaku i kiczu – wyszukane kompozycje kwiatowe nierzadko przyćmiewane były gipsowymi krasnalami obserwującymi ulicę zza wielkiej salonowej szyby.

Po dotarciu na „pchli targ” naszym oczom ukazało się miejsce, gdzie można było kupić chyba wszystko, począwszy od starych mebli, przez używaną elektronikę na wszelkich drobiazgach, bibelotach i bliżej nieokreślonych rzeczach kończąc. Takiej straganowej atmosfery nie powstydziliby się żaden szanujący się rynek.

Nieopodal pchlego targu znajdował się Snow-World. Miejsce o tyle interesujące, że pozwala na uprawianie białego szaleństwa niezależnie od aury panującej za oknem. Ogromna hala wybudowana wzdłuż pobliskiego wzniesienia daje szansę na szusowanie 365 dni w roku. Możliwość wypicia kawy z widokiem na ośnieżony stok, narciarzy oraz snowboardzistów podczas wyjazdu majowego zapada w pamięć, podobnie, jak przepiękna panorama wokół. Widoki z pewnością rekompensują konieczność wspinaczki po niezliczonej ilości schodów, które wiodą na znajdujący się na szczycie punkt widokowy.

Dzień 3 - poniedziałek

Inauguracyjnym punktem na mapie naszych poniedziałkowych wojaży była nadmorska dzielnica Hagi - Scheveningen. Ten dystrykt Hagi jest jednym z najnowocześniejszych i zarazem najbardziej urokliwych holenderskich kurortów. Pierwszą część naszej przygody z tym miasteczkiem spędziliśmy na szerokiej na kilkaset metrów, piaszczystej, perfekcyjnie przygotowanej plaży. Momentalnie zakochaliśmy się w tym miejscu. Jednomyślnie zalegliśmy na piasku, by całkowicie się zrelaksować, zapominając kompletnie o codzienności i związanych z nią



problemach. Po błogim plażowaniu przyszedł czas na spacer po samym Scheveningen. Ciche, wąskie uliczki poprzecinane szerszymi drogami, jednolita urokliwa zabudowa. Całość zadbana, przemyślana i zaplanowana. Wszystko na swoim – właściwym – miejscu. Obserwując to wszystko, zacząłem podejrzewać Holendrów

o czarnoksiężstwo: ten wszechobecny ład i porządek musiał być okupiony kilkoma cyrografami.

Kolejnym punktem na naszej trasie była sama Haga i znajdujący się w niej park miniatur Madurodam. Po wizycie w tym miejscu właściwie można zakończyć wycieczkę po krainie wiatraków i serów, gdyż są tu zgromadzone

niemal wszystkie najważniejsze obiekty Holandii. Wykonane z chirurgiczną precyzją i ogromną misterią miniatury przedstawiają zabytki, charakterystyczne miejsca oraz typowe krajobrazy - wszystko w skali 1:25. Wiele modeli za sprawą ruchomych elementów żyje własnym życiem, potęgając niesamowity efekt. Przy odpowiednim kadrowaniu wykonanych w Madurodam zdjęć można stworzyć ich kolekcję. Gwarantuję, że niełatwo poznać, które z nich przedstawia miniaturę obiektu w Madurodam, a które zostały wykonane na żywo.





Dzień 4 - wtorek

Kolejny dzień przeznaczaliśmy na wycieczkę do jednego z najmniejszych państw starego kontynentu – Luksemburga. Podróż, zarówno za sprawą niezawodnej XV, jak i nienaganego stanu dróg, minęła bezproblemowo. Stolica tego niewielkiego europejskiego księstwa okazała się być zgoła inna niż zwiedzane w poniedziałek Scheveningen. Luxemburg to miasto głośne, gwarne i zatłoczone. Nie zrobiło na nas dużego wrażenia – przypominało wiele innych europejskich metropolii. Oczywiście, miejsca takie jak Europejski Trybunał Sprawiedliwości, Pałac Wielkich Księżąt czy pozostałości po Twierdzy Luksemburg robią wrażenie i są warte zobaczenia, jednak gwar i wielkomiejski hałas skutecznie zmęczył całą naszą wycieczkę. Trochę znużeni wsiedliśmy do Subaru i udaliśmy się z powrotem do Echt. W drodze powrotnej przyglądaliśmy się płaskim jak stół holenderskim krajobrazom, wszechobecnym kanałom, groblom oraz skupiliśmy się oczywiście na wypatrywaniu rozrzuconych wśród pól wiatraków.

Dzień 5 – środa (odpoczynek)

W środę postanowiliśmy dać sobie oraz Subaru wolne i skupiliśmy się na relaksie oraz typowych dla długich weekendów aktywności takich jak grillowanie i lenienie się.

Dzień 6 – czwartek (Keukenhof, Amsterdam)

Po leniwej środzie, czwartek miał zapewnić nam ogrom turystycznych

doznań – wszystko za sprawą wycieczki do Keukenhof oraz stolicy konstytucyjnej pomarańczowego państwa – Amsterdamu.

Pierwszym punktem czwartkowej podróży był Keukenhof - przepiękny ogród, położony na obszarze niemal 32 ha pod miejscowością Lisse. Główną atrakcją Keukenhof są kwiaty - tulipany, hiacynty, krokusy, narcyzy, lilie... Co roku wysadza się tutaj ręcznie





7 milionów cebulek! Jako reprezentant płci brzydszej nie znam się na kwiatach, ale muszę przyznać, że setki odmian oraz ciekawe i barwne kompozycje sprawiają, że Keukenhof robi wrażenie i jest godny polecenia. Planując jednak odwiedziny tego miejsca, pamiętać należy, że ogród otwarty jest dla zwiedzających od końca marca do połowy maja.

Po opuszczeniu kolorowego i pachnącego Keukenhof udaliśmy się ku holenderskiej stolicy. Wąskie amsterdamskie uliczki, tysiące rowerzystów oraz miejski stołeczny gwar miał być miejskim testem dla Subaru XV. Auto spisało się na medal i nim się obejrzelśmy, udało nam się zaparkować w samym sercu miasta. Mimo że wiedziałem, iż Amsterdam jest rowerowym miastem, to co zastałem na miejscu przerosło moje oczekiwania – parafrazując znane przysłowie można śmiało stwierdzić, że w stolicy Holandii „rower na rowerze, rowerem

pogania”. Jednoślady są wszędzie, a ich wszechobecność nadaje miastu szczególnego charakteru. Wrażenie potęgują wąskie, klimatyczne uliczki oraz oczywiście kanały, które są dla miasta niczym drugi krwiobieg. To właśnie kanały, które wraz rzeką Amstel tworzą sieć wodną dzielącą miasto na liczne wyspy sprawiają, że Amsterdam nazywany jest często Wenecją Północy. Po spacerze zwieńczonym dotarciem do Rijksmuseum, wróciliśmy do naszego Subaru po to, by udać się na zasłużony odpoczynek, który po pełnym wrażeń dniu wszystkim nam się należał.

Dzień 7 – piątek

W piątek wybraliśmy się do Thorn, znanego w Holandii jako „Białe Miasteczko”. Muszę przyznać, że było to jedno z najładniejszych miejsc jakie odwiedziliśmy – ciche, spokojne, urokliwe. Kawa w otoczeniu niskich, białych domków w niewielkiej

kawiarence smakuje podwójnie dobrze. Jako ciekawostkę można dodać, iż w przeszłości lokalne władze dowiedziawszy się o istnieniu polskiego miasta o podobnej nazwie - Torunia (po niemiecku brzmiącego właśnie Thorn), zdecydowały o zacerpnięciu motywów z jego herbu, przez co obecnie herby tych miejscowości są zbliżone. Wizyta w „Białym Miasteczku” była naszą ostatnią randką z Holandią i jak zgodnie ustaliliśmy - była bardzo udana.

Dzień 8 – sobota

W myśl powiedzenia „wszystko co dobre szybko się kończy”, zapakowaliśmy Subaru i ruszyliśmy w drogę powrotną. Mimo dużej odległości, za sprawą wielopasmowych niemieckich autostrad oraz naszego niezawodnego środka transportu, bezproblemowo dotarliśmy do Polski, po to, by naszą majówkę z Subaru oficjalnie uznać za zakończoną. ■



Odnowione Legacy w Chinach



Końcówka ubiegłego miesiąca upłynęła pod znakiem jednego z największych i najważniejszych światowych wydarzeń wystawowych, a mianowicie organizowanego już od dwóch dekad w Pekinie Beijing International Automotive Exhibition. Tegoroczna impreza, znana również pod krótszą nazwą Auto China, była wspaniałą okazją do zaprezentowania odnowionego Legacy w specyfikacji chińskiej.

Najnowszy model Subaru podziwiać mógł każdy ze zwiedzających wystawę począwszy od 27 kwietnia. Obfituje on w liczne modyfikacje, a opracowano go z myślą o zmniejszeniu zużycia paliwa, polepszeniu właściwości jezdnych i zwiększeniu bezpieczeństwa. Zaprojektowano go tak, aby w jeszcze większym stopniu uwydatnić jego wspaniałą sylwetkę i zamierzony efekt został

osiągnięty w stu procentach – odnowione Legacy ucieleśnia śmiały i dynamiczny design.

Na tegorocznej, dwunastej już edycji Auto China (*wystawa organizowana jest co dwa lata – przyp. red.*) FHI zaprezentowało ponadto po raz pierwszy w Chinach Subaru BRZ, które podobnie jak Legacy spotkało się z ciepłym przyjęciem i dużym zainteresowaniem zwiedzających.





Warto podkreślić, że Beijing International Automotive Exhibition jest imprezą niezwykle prestiżową, organizowaną z dużym rozmachem i na bardzo wysokim poziomie oraz przyciągającą tłumy fanów motoryzacji. Każda jej edycja zwraca uwagę wszystkich największych firm motoryzacyjnych oraz mediów, a Pekin na kilka dni w roku staje się najważniejszym punktem na samochodowej mapie świata. Auto China jest bowiem, obok targów organizowanych we Frankfurcie i Detroit, jedną z trzech najważniejszych wystaw samochodowych na świecie. Tradycją są też towarzyszące jej fora i sympozja techniczne, tworzące swoistą platformę komunikacji dla przedstawicieli branży samochodowej. Nowe technologie, produkty, myśli i trendy w świecie czterech kółek – wszystko to zaserwowane w jednym miejscu i podane ze smakiem. Zważywszy na fakt, że Chiny mogą obecnie pochwalić się największym i najszybciej rozwijającym się rynkiem motoryzacyjnym na naszym



głobie, każdy szanujący się producent samochodów zrobi wiele, żeby właśnie w stolicy Państwa Środka móc zaprezentować najnowsze modele oraz towarzyszące im technologie i rozwiązania.



Subaru wiezie w chmury



Status VIP obejmuje zazwyczaj polityków i osoby z pierwszych stron gazet. „Bardzo ważne osobistości” cenią sobie dyskrecję, wygodę i wysoki standard podróżowania. Ale we Wrocławiu każdy może poczuć się jak VIP, bo takie przywileje można bez trudu wykupić w ramach usługi VIP Serwis, którą świadczy wrocławski Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika.

„Pakiety są dopasowane do konkretnych potrzeb pasażera. A skoro szyjemy je na miarę, to cena jest ustalana indywidualnie, w zależności od życzeń i oczekiwań naszych klientów” - mówi Tomasz Lenart, kierownik obsługi pasażerskiej we wrocławskim Porcie Lotniczym.

Terminal bez zgiełku

Na posiadaczy pakietu VIP czeka specjalnie dedykowany personel naziemny. Klienci mogą liczyć na osobny parking zlokalizowany tuż przy budynku terminala, a do obiektu wchodzi specjalnym wejściem. Stamtąd droga wiedzie do eleganckiego saloniku z check-in i indywidualnym stanowiskiem kontroli bezpieczeństwa. W ten sposób udaje się uniknąć zgiełku charakterystycznego dla lotniskowych terminali. Po przejściu przez stanowiska kontroli wrocławski VIP ma możliwość skorzystania z ekskluzywnie wyposażonej poczekalni oraz dowozu

do samolotu limuzyną Subaru Legacy. Wszystko dla większej wygody i maksymalnego skrócenia czasu jaki zazwyczaj spędzamy na lotnisku.

„Na wyjątkową jakość usługi składa się wysoki standard jej wszystkich elementów. Dlatego samochody, które wożą pasażerów korzystających z pakietu VIP muszą być tej samej klasy, co sama usługa. Wrocławskie lotnisko, dzięki współpracy z JM Auto, ma na stałe do dyspozycji dwa modele Subaru Legacy. Wszystkie dysponują najbogatszym wyposażeniem, zapewniając pasażerom maksymalny komfort” - tłumaczy Tomasz Lenart.

O luksus dba JM Auto

„Zaproszenie marki Subaru do współpracy w ramach programu VIP Serwis było dla dealera JM Auto ogromnym wyróżnieniem. Do dyspozycji ważnych osób wybraliśmy Subaru Legacy, oferujący komfort i wyjątkową ilość miejsca dla pasażerów tylnej kanapy. Z uwagi na specyfikę pracy samochodu jest to model z dwulitrowym benzynowym silnikiem i skrzynią bezstopniową Lineartronic CVT. Klasyczna limuzyna w kolorze Obsidian Black i skórzaną tapicerką, zbiera bardzo pochlebne opinie. Można powiedzieć, że we Wrocławiu Subaru



Jarosław Wróblewski

Wiceprezes Zarządu Spółki Port Lotniczy Wrocław S.A.

„Naszym głównym celem było zapewnienie posiadaczom pakietów VIP obsługi z najwyższej półki. Są to najczęściej osoby ceniące sobie spokój, unikające charakterystycznego dla terminali zgłębku, dla których komfort i wygoda są nieodzownym elementem podróżowania. I trzeba im je zapewnić. Tutaj kluczowa staje się możliwość skorzystania z ekskluzywnie wyposażonych pomieszczeń i dedykowanego, przeszkolonego personelu, który w szczególnie sposób dba o to, by jakość obsługi pasażerów tej klasy była we Wrocławiu niezwykle wysoka. W skład pakietu VIP wchodzi również dowóz komfortowym samochodem z i do samolotu, bezpośrednio z terminalu. Współpraca z firmą JM Auto, odpowiadającą za dostawę luksusowych samochodów, układa się bardzo dobrze. Mamy dzięki temu dostęp do bardzo wysokiej klasy limuzyn, a w razie zapotrzebowania możemy tę flotę powiększyć, by zagwarantować dostęp do luksusowych aut wszystkim VIP-om”.

skład oprócz pracowników lotniska tworzą funkcjonariusze urzędu celnego, policji i straży granicznej. Ich doświadczenie zdobyte podczas polskiej prezydencji w Unii i ogromna wiedza sprawiają, że wszystko jest już zapięte niemal na ostatni guzik” - zapewnia kierownik obsługi pasażerskiej Portu Lotniczego Wrocław. Dzięki nowym inwestycjom na wrocławskim lotnisku już dwukrotnie zwiększyła się przepustowość. „Port jest gotowy na wariant ekstremalny - obsługę nawet 4 tysięcy pasażerów w ciągu godziny” - mówi Tomasz Lenart. ■

wita i żegna ważne osobistości” – mówi Jarosław Baran, prezes Zarządu Spółki JM Auto, wrocławski dealer Subaru.

Gotowi na wariant ekstremalny

Wielkim testem usługi VIP była ubiegłoroczna prezydencja Polski w Unii Europejskiej. Dzięki wsparciu Subaru Import Polska w gorących momentach gości z całej Europy obsługiwało sześć samochodów dostarczonych przez wrocławskiego dealera. Kolejny sprawdzian już niebawem, bo rozpoczyna się UEFA EURO 2012. O przygotowanie lotniska do tego wyjątkowego wydarzenia dba specjalny zespół. „Jego



Europa dumna z Wrocławia

Budowa nowego terminalu we Wrocławiu trwała 2,5 roku. Pierwsi pasażerowie skorzystali z niego 11 marca 2012 - niecałe 100 dni przed rozpoczęciem piłkarskich mistrzostw Europy. Nowoczesny obiekt jest aż 4 razy większy od poprzedniego terminalu i może już teraz obsłużyć ok. 3,5 mln pasażerów rocznie, a po dalszej rozbudowie nawet 7,5 mln podróżnych. Wrocławski terminal, to połączenie eleganckiej konstrukcji, którą charakteryzują szklane fasady i potężny falisty dach, a także przestronnego i niezwykle funkcjonalnego wnętrza. Kubatura o pojemności 330 tys. m³ sprawia, że to jeden z największych regionalnych terminali w Polsce. Znajdują się w nim 22 stanowiska odprawy biletowo-bagażowej, 8 stanowisk kontroli bezpieczeństwa i 13 bramek do odpraw w strefie dla odlatujących. Pasażerowie mają do dyspozycji szeroką ofertę komercyjną, obejmującą restaurację, puby, kawiarnie, sklepy wolnocłowe, butiki, salony prasowe i księgarnię, a także kantory i stanowiska tour-operatorów. Niewątpliwą atrakcją obiektu są także taras widokowy, stylowe i eleganckie siedziska jak na lotniskach w Paryżu i Zurychu oraz pochodzące z Florydy drzewka, które zdobiją halę ogólnodostępną.

Czas na trochę zabawy



Wyświetlacz MFD dostępny w nowym Subaru XV powie nam o samochodzie wszystko, a nawet więcej niż trzeba. Obsługa tego urządzenia jest prosta i intuicyjna. Okazuje się, że elektronika w samochodzie nie musi być denerwująca i zawikłana.

Jak wszyscy wiemy, jedną z podstawowych funkcji samochodów Subaru jest przyniesienie radości z jazdy, co auta spod znaku Plejad czynią wzorowo. Być może dlatego szefowie firmy dotychczas dość konserwatywnie podchodzili do wyposażania swych pojazdów we wszelkie dodatkowe gadżety nie związane z samą funkcją główną - sprawnym i bezpiecznym poruszaniem się po drogach. Tymczasem jednak elektronika dostarcza dziś naprawdę wiele możliwości i konkurenci z nich korzystają. Stworzył się

nawet odrębny termin techniczny - MMI czyli Man - Machine Interface (kontakt pomiędzy człowiekiem a maszyną). Dotyczy on sposobu przekazywania informacji o działaniu maszyny (samochodu) obsługującemu człowiekowi (kierowcy) i odwrotnie, sposobu sterowania rozlicznymi funkcjami pojazdu przez człowieka.

Na razie chodzi tylko o wspomniane wyżej funkcje dodatkowe, gdyż kierowanie, przyspieszanie i hamowanie dokonywane jest jeszcze względnie tradycyjnie. Ale do czasu, gdyż wszelkie zespoły,

które realizują swe działanie z wykorzystaniem elektryczności, można przecież sterować centralnie i wręcz komputerowo. A gdy się poważnie zastanowić, to nawet we współczesnym samochodzie nie ma już czynności, która nie jest lub nie mogłaby być wykonywana przy użyciu elektrycznego siłownika. Co to oznacza? Kierowca wysłał komendę, że chciałby zrobić to czy owo (np. przyspieszyć, zahamować, uruchomić klakson czy zwiększyć temperaturę po prawej stronie kabiny), a sterowniki decydują jak i czy w ogóle to zrobić. Owe elektryczno



- elektroniczne powiązania sprawiają ponadto, że samochód generuje lawinę informacji, które ewentualnie można przekazać kierowcy. Ale w jaki sposób? I czy jest to w ogóle potrzebne?

Tutaj dochodzimy do bardzo ważnego punktu. Wspomniani wyżej konkurenci, niesieni falą techniczno - komputerowego entuzjazmu, już kilka lat temu zaczęli wprowadzać w swych luksusowych markach platformy kontaktu kierowcy z samochodem. Prowadziło to do wynaturzeń, w stylu prób obsługiwanego wszystkiego (dosłownie

wszystkiego prócz kierownicy, pedałów, klaksonu i kierunkowskazu), przy pomocy jednej gałki i wielopoziomowego menu ekranowego. Czy kierowcy czuli się od tego szczęśliwsi? Wręcz odwrotnie, wielu zniechęcono do tych nowoczesnych rozwiązań i dziś prawdziwą sztuką jest zaprojektowanie oraz wykonanie takiego systemu MMI, który okazuje się prosty, intuicyjny i nie przytłacza użytkownika.

Wróćmy zatem do Subaru. Jak czytelnicy „Plejady” zapewne zauważyli, do niedawna auta te charakteryzowały się brakiem zawiłych

i zaawansowanych systemów informacyjno - wykonawczych. Względnie prosta obsługa podstawowego komputera pokładowego, klimatyzacji i radia z CD musiały wystarczyć. No i prawdę mówiąc zupełnie wystarczały, jednak życie ma swoje realia, więc całkowite negowanie współczesnych trendów także nie prowadzi do niczego dobrego. A mówiąc wprost - należało dostarczyć użytkownikom Subaru możliwości pobawienia się i „porozmawiania” ze swoim samochodem. I właśnie nowe XV jest pierwszym modelem, w którym zastosowano





rozbudowany, wielofunkcyjny komputer pokładowy o nazwie MFD (Multi - Function Display, czyli po prostu Wyświetlacz Wielofunkcyjny). Firma zrobiła to jednak w sobie właściwy sposób: prosty, przejrzysty i elegancki, co pozytywnie wyróżnia MFD na tle innych pokrewnych rozwiązań.

Nie wszystko naraz

Inżynierowie i programiści Subaru potrafili obronić się przed tendencją

do zgrupowania wszystkich funkcji sterowania i odczytu na jednym ekranie i jednym dedykowanym pokrętle, choć z ekonomicznego punktu widzenia byłoby to najprostsze. Mniej urządzeń, nieco więcej linijek kodu w komputerze i po kłopotcie. Tylko kto będzie to potem obsługiwał?

W Subaru XV funkcje odczytu różnych urządzeń podzielono pomiędzy trzy ekrany. Podstawowy, z najważniejszymi informacjami,

niewielki, ale czytelny, znajduje się pomiędzy dwoma podstawowymi zegarami na wprost kierowcy. Radio, nagłośnienie i ewentualnie nawigacja mają swój duży ekran pośrodku centralnej konsoli w centralnej osi samochodu. I wreszcie to co dawniej nazwalibyśmy „komputerem pokładowym”, a obecnie przybrało nazwę MFD, mieści się na samej górze centralnej konsoli. W obszarze tym znajdują się zresztą cztery oddzielne wyświetlacze. Patrząc od lewej - wyraźny, czerwony wskaźnik napięcia pasów na każdym z siedzeń, kompletny wyświetlacz funkcji klimatyzacji, zasadniczy ekran MFD (lub standardowy wyświetlacz komputera w niższej wersji wyposażenia) i wreszcie wyświetlacz z ostrzeżeniem o odłączeniu poduszki powietrznej pasażera. Sam MFD to kolorowy wyświetlacz LCD o przekątnej 4,3 cala. Jak się go obsługuje? Nie gałką i nie dotykowo, tylko za pomocą trzech klawiszy umieszczonych (podczas jazdy na wprost) w dolnej lewej ćwiartce kierownicy. Oznacza to, że funkcji wyświetlacza nie można zmieniać na krótej drodze, ale może to i lepiej, gdyż jest ich sporo i niektóre wymagają zastanowienia, zaś z drugiej strony żadna z nich nie dotyczy bezpośrednich reakcji na sytuację na drodze. Inaczej mówiąc - MFD służy do przekazywania kierowcy i pasażerom ustalonych informacji ekranowych, ale najlepiej bawić się nim na postoju. Wspomniane klawisze zaprojektowano zresztą tak, że po paru minutach przyzwyczajenia ich obsługa staje się intuicyjna - górny przesuw menu „do góry” lub „do przodu”, dolny „w dół” lub „do tyłu”, zaś środkowy zatwierdza wybór. To wszystko.



Kilkadziesiąt funkcji

Ile funkcji można obsłużyć tymi zaledwie trzema klawiszami? Dobre kilkadziesiąt, co wynika z wielopoziomowego układu menu. Nie chcielibyśmy zresztą zamieszczać instrukcji obsługi MFD, choćby dlatego, że urządzenie to instrukcji nie potrzebuje. I to jest zresztą jego wielką zaletą, a piszący te słowa pozostaje w głębokim przekonaniu, że wszelkie urządzenia, które wymagają czytania opasłych tomów, by je prawidłowo używać, służą dobrze tylko specjalistom i nielicznym molom książkowym. Tak zwany normalny użytkownik instrukcji raczej nie czyta, a już na pewno ich nie zapamiętuje, a więc używa tylko tych funkcji, które są oczywiste. W MFD wszystko jest jasne i oczywiste, a w razie potrzeby dobrze opisane (np. pojawia się ekran pomocy), a więc instrukcja jest zbędna. Prawda, wiele funkcji wymaga

kilkukrotnego klikania klawiszami, ale zwykle są to ustawienia, których dotykamy np. raz na całe użytkowanie samochodu. Dlatego właśnie dogłębna zabawa z MFD zalecana jest tylko na postoju. Filozofia informacji przekazywanych przez MFD dzieli je na podstawowe grupy: dotyczące ekonomii jazdy i oszczędzania paliwa, dotyczące obsługi samochodu i ostrzeżeń o ewentualnych usterkach, dotyczące bezpieczeństwa

i bezpośredniego działania układu VDCS (kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy) i wreszcie czysto informacyjne z anonsami na temat wcześniej zapisanych dat, np. ważnych dni, rocznic itp.

Po włączeniu zapłonu jako pierwszy (po ekranie powitalnym) pokazuje się ekran kontroli układów z pięcioma blokami (oleje, hamulce, koła/opony, serwis). Gdy wszystkie bloki są zielone ogólny stan samochodu jest prawidłowy, natomiast żółty





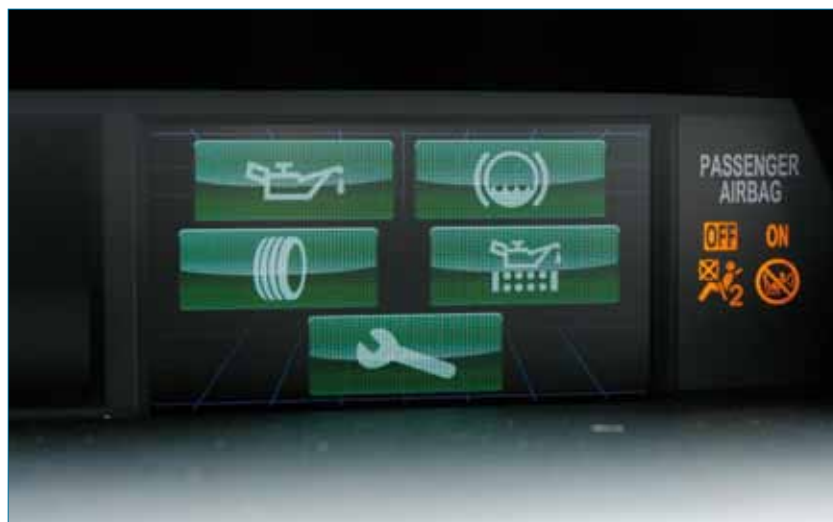
kolor wskazuje na usterkę lub konieczność udania się do warsztatu. W czasie jazdy podstawowy ekran, którego układ można na kilka sposobów modyfikować, zawiera zegar (analogowy lub cyfrowy), informacje o zewnętrznej temperaturze i średnim zużyciu paliwa, dystansie do przejechania na paliwie w zbiorniku itp. Oczywiście w konkretnych sytuacjach mogą ukazywać się pełnoekranowe informacje lub ostrzeżenia (o usterce, o możliwym oblodzeniu i inne).

Bardzo interesujący jest zestaw ekranów związanych z eco - drivingiem. Informacje o średnim i chwilowym zużyciu paliwa oraz o zasięgu samochodu mogą być pokazywane na kilka sposobów, np. jako wykres z wynikami „historycznymi” lub jako wskaźnik odchyłki wyniku aktualnego od wyniku np. z poprzedniej podróży. W samochodach wyposażonych w układ Start/Stop oddzielny ekran informuje o czasie w którym silnik był wyłączony

i (teoretycznie) o ilości zaoszczędzonego paliwa.

Z kolei w bloku funkcji serwisowych i związanych z działaniem systemów można zaprogramować przypomnienia o serwisie (olej, filtr, opony, przegląd). W ustawieniach samochodu można określić pewne funkcje dotyczące np. działania świateł awaryjnych, blokady zamków czy

działania klimatyzacji i wentylacji, oświetlenia wnętrza. W odpowiednim miejscu ustawiamy oczywiście jasność i kontrast ekranu MFD, a także jeden z bardzo wielu języków. Trzeba dodać, że sama klimatyzacja dwustrefowa obsługiwana jest tradycyjnie gałkami tego urządzenia umieszczonymi na konsoli, a informacje o jej ustawieniach ukazują się





na wyświetlaczu umieszczonym po lewej stronie od MFD.

Niezwykłą funkcją jest wizualizacja działania VDCS. Na odpowiednim ekranie pokazane jest podwozie samochodu i jego koła. W czasie jazdy, gdy VDCS przystępuje do akcji, na ekranie pojawiają się informacje, które koła są przyhamowywane i ile czasu to trwa. Tu mamy drobną uwagę: rzecz jest interesująca, ale nie będzie dobrze, gdy kierowca jadący agresywnie, a więc z wykorzystaniem VDCS, będzie z zainteresowaniem patrzył na ekran pokazujący jego działanie...

Ktoś może powiedzieć, że informacje dostarczane przez MFD nie są bardzo potrzebne i że jemu wystarczy standardowy ekran prostego komputera pokładowego z licznikiem przebiegu oraz ewentualnie zużyciem paliwa. To może być prawda, lecz informacje serwisowe wielu kierowcom pomogą prawidłowo eksploatować samochód. Z kolei zaawansowany blok eco-drivingu być może komuś pomoże w nauce oszczędnej jazdy. A już na pewno miło i bezpiecznie będzie, gdy samochód rano przypomni, że to właśnie dziś jest rocznica ślubu... ■



Wielkie emocje w małej skali



Kilkadziesiąt milionów odsłon na YouTube, setki tysięcy fanów na całym świecie i efektowne przejazdy mrożące krew w żyłach - jest tylko jeden kierowca, który to potrafi - Ken Block. Za kierownicą Subaru Impreza, z numerem 43 na bocznej szybie rozbija światłówki, łamie drabiny i z dokładnością co do kilku milimetrów mija tylnym zderzakiem granicę portu i morza. Szalenciec czy wielki mistrz?

Amerykański kierowca może nie odnosi jakiś spektakularnych sukcesów w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Świata WRC, ale z pewnością nie można mu odebrać pozycji lidera w klasie „Monster Showman”. Jego wyczyny w filmowym miasteczku, w nadmorskim porcie czy na ścianach francuskiego toru Linas at l'Autodrome są rozsyłane w cyberprzestrzeni szybciej niż wirusy komputerowe.

Filmy z jego udziałem mają wyższą oglądalność niż wszystkie polskie seriale telewizyjne razem wzięte. Zarazeni jego eksplozją mocy zostali również... modelarze, którzy postanowili zbudować wierną replikę Subaru Imprezy Kena Blocka w barwach Monster Energy.

Na pomysł przeniesienia świata szalonego kierowcy zza Oceanu do świata w małej skali wpadli Radosław „Rekin” Schenker oraz Waldemar



„Błaszak” Błachowski. W Toruniu powstały więc trzy repliki rajdowej broni amerykańskiego kierowcy-showmana zbudowane w skali 1:10. Za bazę modelarzom posłużyły zdalnie sterowane maszyny z napędem na cztery koła i bezszotkowymi silnikami. Karoserie, w całości wykonane z niezwykle odpornego lexanu, wyprodukowały dwie liczące się w świecie modelarskim firmy: Tamiya oraz HPI. Na początku były oczywiście przezrocyste.



Monstery w skali 1:10

Pierwszy powstał model zbudowany na karoserii Subaru Imprezy z 2004 roku. Trudność w odwzorowaniu firmowych oklein Kena Blocka polegała jednak na tym, że... Ken Block nie posiadał takiego auta. Radek Schenker chciał się jednak wykazać modelarskimi umiejętnościami i wzorując się na modelu 2009 przeniósł kształty, barwy i naklejki na nieco starszą karoserię. Sporo problemów było z tylną częścią nadwozia, bowiem

budowane auto było klasycznym sedanem, a model wzorowy to 5-drzwiowy hatchback. Po kilku dniach ciężkiej i precyzyjnej pracy efekt końcowy zaskoczył wszystkich, nawet samego twórcę. Gdyby nie wszechwiedzące Google, nikt by się nie domyślił, że Impreza Radka to nie wierna kopia auta amerykańskiego kierowcy.

Oklejenie modelu, to jednak dopiero połowa sukcesu. Aby móc choć w kilku procentach naśladować widowiskową

jazdę Amerykanina, potrzebna jest jeszcze cała mechanika. Model „Rekina” bazuje na fabrycznych podzespołach firmy Himoto. Wyposażony jest w bardzo mocny elektryczny silnik bezszczotkowy klasy „WRC”. Napęd, za pomocą aluminiowego wałka, przenosi wysoki moment obrotowy na wszystkie cztery koła. Niezależne zawieszenie utrzymuje nadwozie na olejowych amortyzatorach. W zależności od nawierzchni Imprezę można uzbroić w opony szutrowe lub



typowe slicki. Dla zwiększenia efektu uślizgu tylnej osi i efektownego „latania bokami” pomiędzy pachółkami a betonowymi bandami, kierowca ma możliwość zablokowania tylnego dyferencjału. Co ciekawe, cały czas piszemy o modelu zdalnie sterowanym, a nie prawdziwym aucie w skali 1:1. Technika zastosowana do budowy małej rajdówki jest niemal w stu procentach identyczna z tą stosowaną w prawdziwych sportowych maszynach. Tylko skala i budżet są... dużo mniejsze.

Dwa następne modele Subaru Imprezy Monster Energy, to już kolejne generacje japońskiej rajdówki. Auta Waldka Blachowskiego powstały na bazie karoserii z 2009 roku. Okleiny Monster Energy można było kupić w sklepie modelarskim i nie wymagały dodatkowych zabiegów stylizacyjnych. Było więc trochę łatwiej niż w przypadku modelu „Rekina”. W stosunku do oryginału, autor projektu zastąpił nazwisko Kena Blocka na tylnej szybie swoim nickiem „Blaszak”. Zniknął również charakterystyczny, ogromny numer 43. Różnice widać także w kolorze aluminiowych, wykonanych z odpornego tworzywa, felg. Wersja w małej skali posiada koła zielone, zachowany w stosunku do oryginału został jednak bieżnik opon. Mała replika Subaru Imprezy została też zarejestrowana w miejscowym Wydziale

Komunikacji i posiada indywidualne tablice rejestracyjne „C1 BLASZAK”. Oczywiście to już jest mały żart, ale jak się bawić, to na całego - tablice są i śmiało można poruszać się po drogach.

Oba modele Waldka Blachowskiego bazują na nieco innym podwoziu niż „Monster” Radka. Tutaj znajdziemy mechanikę japońskiej firmy Tamiya TB-05. Auto posiada również stały napęd na cztery koła. Pod maskę trafiły nowoczesne i bezszcotkowe, lecz już dużo słabsze silniki elektryczne. Model oferuje jednak możliwość ingerencji niemal w całą mechanikę. Można wymienić silnik na mocniejszy, obniżyć i utwardzić zawieszenie czy ustawić kąty pochylenia kół. Zawodowi kierowcy małych rajdówek starają się również zmniejszyć wagę całego modelu poprzez stosowanie aluminiowych lub karbonowych zamienników. Mechanizmy różnicowe, jeśli wiemy o co w tym chodzi, można „zeszperować” i poprawić dzięki temu trakcję auta w bocznym poślizgu.

Show-car TAK, rajdy NIE

Jak zgodnie mówią twórcy przepięknych replik, auta są ich oczkiem w głowie i stoją w specjalnie wyznaczonych miejscach w domu. Codziennie czyszczone stanowią ważną część salonowego wystroju. Z wielkim żalem wystawiane są na asfaltowy tor.

Warunek - musi być czysto i sucho. Nikomu też nie wolno samemu poprowadzić rajdówki. Za sterami zasiadają jedynie ich właściciele.

Radek Schenker pokazuje się ze swoim modelem na różnego rodzaju festynach i imprezach motoryzacyjnych, podczas których promuje również sport motorowy w skali 1:10. Sam bowiem jest aktywnym zawodnikiem startującym w Rajdowych Mistrzostwach Torunia Modeli RC. W ciągu kilkuletniej kariery może pochwalić się sporą liczbą sukcesów. W debiutanckim sezonie od razu zajął 3. miejsce w generalce. W kolejnym roku był już rajdowym mistrzem. Jeszcze lepiej „Rekin” radził sobie w kontaktowym rallycrossie. Przez trzy lata z rzędu zgarniał puchar za mistrzostwo w najmocniejszej dywizji. Później było drugie miejsce, aby w sezonie 2010 i 2011 ponownie cieszyć się z pierwszego miejsca. Teraz, oprócz startów w rajdach i rallycrossie, przyjmuje zaproszenia na pokazy rajdowej szkoły jazdy w skali 1:10. Wracając do modelu „Rekina”, jego Subaru Impreza dysponuje potężnym silnikiem „WRC”, który pozwala mistrzowi w iście amerykańskim stylu pokonywać pełnym bokiem ustawione szykany i pachółki. Niezwykle widowiskowo potrafi też zakręcić modelem wokół zminiaturyzowanej beczki, objeżdżając ją wokół z niemal



zatrzymanym w miejscu przednim zderzakiem. Brakuje tylko strzałów z wydechu i kłębow białego dymu. Widowisko, jakie funduje „Rekin” nie tylko najmłodszym fanom rajdów i Kena Blocka dostarcza ogromnych emocji i niezapomnianej zabawy.

Rajdowe Imprezy w barwach Monster Energy nie uczestniczą jednak w sportowej rywalizacji. Zawody w małej skali są bardziej urazowe, niż te prawdziwe. Na odcinkach specjalnych pędzący model częściej traci odpowiedni kierunek i ląduje w twardych bandach lub poza trasą. Pourywane zderzaki, połamane wahacze czy drążki kierownicze to tutaj nie jest rzadkość. Dobrze wie o tym choćby Tomasz Czopik, rajdowy Mistrz Polski, który miał okazję pokonać „oes” taką elektryczną rajdówką.

Pierwsze metry za sterami małego Focusa nie były łatwe. Auto nie słuchało zamierzeń kierowcy i przy pełnej prędkości skręcało zawsze w drugą stronę, lądując na metalowych złączach strażackich węży, z których kiedyś budowane były odcinki specjalne. Dzisiaj jest bezpieczniej, ale trzeba za „kółkiem” spędzić sporo czasu, aby móc jeździć tak jak Radek Schenker czy Waldek Blachowski. Choć skala mniejsza, to umiejętności prowadzenia czteronapędowego modelu nie są wcale takie małe.

Subaru startuje też w małych rajdach

Wszystko zaczęło się od miłości do rajdów. W 2002 roku bracia Jarek i Robert Małecy założyli firmę pod nazwą „Polskie Tory Rajdowe”, którą po krótkim czasie zmienili na „Modelmania.pl”. Niestety brak odpowiedniego budżetu nie pozwolił im realizować swojej pasji na rajdowych odcinkach specjalnych. Nie chcieli jednak rozstawać się z ukochanym sportem i wpadli na pomysł, aby cały rajdowy świat przenieść do mniejszej skali. Znaleźli producenta modeli zdalnie sterowanych, który produkował przepiękne rajdówki w skali 1:10, wzorując się na oryginalnych autach z Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Świata WRC. Ich ulubionym autem, szybko oklejonym w barwy Modelmanii, było Subaru Impreza WRC w specyfikacji 2001.

Pierwsi zawodnicy rywalizowali w Rajdowych Mistrzostwach Polski na obiekcie, który powstał w bezpośrednim sąsiedztwie toruńskiego toru rallycrossowego. Taka miejscówka zapewniała organizatorom szybkie dotarcie do fanów motosportu i rozreklamowanie ich pomysłu na rajdowanie w małej skali. Przez pierwszą rampę startową podczas inauguracyjnych zawodów w 2002 roku przejechało kilkunastu kierowców. Na kolejnych rajdach frekwencja oscylowała już bliżej liczby

dwadzieścia. Pierwszym mistrzem był Bartosz Ahiejczyk z REAL Rally Team startujący niebieską Imprezą. Powstawały zespoły rajdowe, zawodnicy przygotowywali indywidualne karoserie, pomalowali etap tuningu i wzmacniania modeli. Pomysł szybko się przyjął i zyskał sporą rzeszę miłośników małych rajdów. Dzięki medialnemu wsparciu magazynu rajdowego „WRC” o toruńskich zawodach dowiedziała się cała Polska. Niektóre rundy RMP rozgrywano nawet na południu Polski. I tak narodziła się nowa dyscyplina sportów motorowych... w skali 1:10.

Dzisiaj Toruń nadal jest organizatorem rajdów i rallycrossu dla modeli zdalnie sterowanych. Pałeczkę po braciach Małeckich przejął Bogusław Kurtyka z Toruńskiego Klubu Motorowego. Obecnie na starcie pojawiają się zawodnicy z całej Polski. Do Torunia przyjeżdżają kierowcy z Bydgoszczy, Warszawy, Poznania, Łodzi czy Elbląga. Lista startowa często przekracza liczbę 40 uczestników, których średnia wiekowa mocno przekracza już 30-tkę. W rajdowym kalendarzu pojawiają się nawet zawody nocne oraz niezwykle widowiskowe rajdy szutrowe. Patronat medialnym nad toruńskimi imprezami sprawuje portal www.jazdamiejska.pl, na którym można znaleźć zapowiedzi i relacje z toruńskich „oesów” oraz małego rallycrossu. ■



Zabawki dla dużych chłopców (cz. 2)



Poniżej prezentujemy relację dziennikarza motoryzacyjnego, Dino Dalle Carbonare z testów Legacy tS oraz Imprezy R205, które miały miejsce w roku 2010.

Legacy tS
Subaru i jego tuningowy oddział Subaru Tecnica International nie ustają w wysiłkach, by tworzyć, tak jak od nich oczekujemy, samochody dla entuzjastów. Niestety STI ciągle największą wagę przykładają do swojej pozycji na rynku krajowym. W połowie roku 2010 zaproszono mnie, bym zapoznał się z samochodem, o którym niewiele osób wie poza Japonią. Chodziło o Legacy tS, gdzie owo „tS” jest nowym symbolem, skrótem od „tuningowany przez STI”. Symbol ten służyć będzie do oznaczania limitowanych modeli, jednak nie aż tak ekstremalnych jak warianty „S” i „R”. Prezentowane Legacy miało powstać w liczbie 600 sztuk i nie zdziwiłbym się, gdyby

wszystkie sprzedano jeszcze przed wydaniem klientom pierwszych egzemplarzy.

Podczas testu, który odbył się na drodze położonej u stóp góry Fuji, zaprezentowano nam obie wersje Legacy tS - Wagon (kombi) i sedan. Auto można bez trudu odróżnić od wersji seryjnych, przede wszystkim dzięki wyraźnie niższemu zawieszeniu, czterem końcówkom układu wydechowego oraz przedniemu dolnemu spojlerowi. Dodatki te nadają mu sportowego charakteru.

Po otwarciu drzwi, kierowca witany jest przyjemnym zapachem skóry, jaką pokryte są głębokie, kubelkowe siedzenia oferowane przez STI. Oznaczenia STI znajdziemy też na pedałach, kole kierownicy, dźwigni





Prezentowane zdjęcia nie ilustrują konkretnego egzemplarza opisywanego w tekście modelu(i).



zmiany biegów, a nawet na przycisku uruchamiania silnika. Przypominająca gabarytami SUV-a kabina oferuje mnóstwo miejsca nad głowami i można się wręcz zastanawiać, dlaczego zwykle kombi musi być aż tak wysokie. Przecież Subaru ma w Japonii w ofercie Exige, która jest najwyższym kombi/SUV-em na rynku. Z drugiej strony chyba jest w tym jakaś metoda - Legacy można porównać wymiarami z BMW serii 5, a przecież Subaru musi być konkurencyjne także na rynkach eksportowych. W kategoriach luksusu poważnym argumentem za Legacy jest jak zwykle doskonały dźwiękowo, opcjonalny system audio firmy McIntosh, teraz wsparty układem 5.1 z dziesięcioma głośnikami. Silnik wersji tS - to znana z seryjnego Legacy GT jednostka turbodoładowana EJ25 o mocy maksymalnej 281 KM, wykorzystująca przyjemnie brzmiący, ale może trochę zbyt cichy układ wydechowy firmowany przez STI. Kolejnym oczywistym dodatkiem są wieloszprychowe obręcze o średnicy 18 cali. I znowu, wobec znacznych wymiarów samochodu, być może lepiej wyglądałyby koła o średnicy 19 cali, nieco

bardziej wysunięte na zewnątrz samochodu. Hamulce tarczowe z odlewanyymi zaciskami są te same co w seryjnym GT. Spodziewałbym się czegoś ładniejszego wewnątrz obręczy i z pewnością każdy właściciel Legacy tS będzie miał podobne odczucia. Hamulce Brembo podniosłyby cenę auta, jednak byłyby bardzo oczekiwanym dodatkiem. Z drugiej jednak strony nie ulega wątpliwości, że modyfikacje STI dodają Legacy sporo charakteru, szczególnie, gdy pomalowano go na charakterystyczny niebieski kolor WRC Mica - a taki zastosowano w testowanym Legacy tS Wagon. Legacy tS wyposażono w pełen zestaw tuningowych elementów zawieszenia. Amortyzatory wymieniono na specjalnie dostrojone Bilsteiny, sprężyny są sztywniejsze i niższe. Warto zwrócić uwagę na opatentowaną przez STI poprzeczkę pomiędzy kolumnami przednie-

go zawieszenia. Jej elastyczne środkowe złącze powoduje, że przednia część nadwozia staje się sztywniejsza na zakrętach, ale ciągle jest elastyczna przy ruchach pionowych, co zmniejsza zjawisko podsterowności. Kierowca może więc pokonywać zakręty z lepszym czuciem i efektywniej. Lepsze prowadzenie auta wspomagają też bardziej sztywne przeguby na końcach wahaczy poprzecznych, a także elastyczne drążki, które stabilizują niepożądane ruchy ram pomocniczych z przodu i z tyłu. W sumie podczas testów można było odczuć zauważalną poprawę prowadzenia i stabilności auta, co kierowca odbierał jako możliwość bardziej agresywnej jazdy i uczucie lepszego panowania nad samochodem. Oczywiście wrażenia te pojawiały się przede wszystkim gdy testujący mógł porównać zachowanie nie





Legacy tS i seryjnego GT, który bardziej się przechylał i tracił precyzję prowadzenia na tych samych zakrętach.

Dawna, pięciobiegowa skrzynia automatyczna stosowana ciągle przez Subaru w nowym Legacy, wydaje się nieco przestarzała w porównaniu ze współczesnymi dwusprzęgłowymi, lub sześćo-/siedmiobiegowymi przekładniami automatycznymi, jakie stosują inni producenci.

Testowy sedan okazał się nieco żywszy niż kombi, zapewne dzięki niższej o 40 kg masie i manualnej, sześciobiegowej skrzyni, która charakterem pasuje znacznie lepiej do auta o nieco sportowych właściwościach. Nie da się jednak ukryć, że Legacy to duży i ciężki samochód, który porusza się sprawnie, ale nie ekstremalnie dynamicznie. Silnik EJ25 turbo zastosowany w większym i cięższym niż Impreza samochodzie, nawet gdy przełącznik SI-DRIVE ustawić na „S#”, traci nieco swych zalet.

Konkluzja jest następująca: wersja tS sprawnie wypełnia przestrzeń pomiędzy

seryjnymi samochodami Legacy a zapewne przyszłą wersją „S”, lecz jeżeli Subaru i STI chcą konkurować z niemieckimi producentami na ich polu i porównywać się z autami oznaczonymi jako M-Power (BMW), AMG lub RS (Audi), to trzeba zrobić następny krok.

Impreza R205

W dzisiejszym świecie dwusprzęgłowych skrzyni biegów, układów pomagających kierowcy i samochodów ekologicznych czerwona Impreza jaką Państwu prezentuję, przyniosła bardzo interesujące doświadczenie. Nie mam nic przeciwko rozwojowi techniki motoryzacyjnej, jednak z punktu widzenia entuzjasty współczesne samochody bywają czasami nudne. Niektóre z nich mają wspaniałe osiągi, są sprawne i efektywne, ale jakby nie miały duszy. Robią wszystko tak dobrze, że kierowca nie ma szans się niczym wykazać, a więc wysiada z auta bez satysfakcji.

Chyba jednak nie wszystko zależy od czystych osiągnięć i czasów na

północnej pętli Nurburgring. Ważny jest także charakter, czyli to, czym limitowana Impreza STI R205, dostępna jedynie w Japonii, jest wypełniona.

Gdy odbierałem czerwoną Imprezę, właśnie kończył się w Japonii okres gwałtownych deszczy. Zapakowałem więc sprzęt fotograficzny i udałem się na północ, w okolice góry Tsukuba. Warunki jakie zastałem na miejscu nie mogły być lepsze jako tło dla tego szczególnego samochodu - świeże powietrze i mgła na szczycie góry.

Różnice jakie dzielą R205 od seryjnej Imprezy STI wydają się niewielkie. Początkowo spostrzegamy tylko koła o rozmiarze 8,5x18", a wewnątrz nich wielkie hamulce Brembo z sześciotłoczkowymi zaciskami z przodu i czterotłoczkowymi z tyłu. Wokół auta znajdziemy jednak mnóstwo tabliczek i napisów, przypominających jak specjalna jest ta Impreza.

Pod maską R205 pracuje ten sam dwulitrowy poziomy silnik bokser



jaki znajdziemy w zwykłej Imprezie JDM STI, jednak są też różnice. Inna jest turbosprężarka, tym razem z systemem twin scroll i łożyskowaniem wirników na łożyskach kulkowych. Moc maksymalna silnika wynosi 315 KM przy 6400 obr./min, ale ważną różnicą jest przyjazna krzywa momentu obrotowego z maksimum przy 4000 obr./min. Powietrze do silnika zasysane jest przez płaski filtr STI i specjalną czerwoną rurę dolotową, natomiast gazy wydechowe opuszczają go przez warczący wydech STI. Testowany samochód miał zaledwie dziewiąty numer z 400 wyprodukowanych i znowu, tak jak było ze wszystkimi pojazdami STI, tylko japoński rynek miał szczęście doświadczyć owoców pracy inżynierskiej twórców tego auta. To jest nie fair!

O rzeczywistych zaletach R205 można się przekonać jedynie siadając

za jego kierownicą w fotelu Recaro i korzystając z ciasno zestopniowanej, precyzyjnie sterowanej skrzyni biegów. Ta Impreza, to samochód prawdziwego kierowcy. Nie znajdziesz tu działającej przeciw Tobie elektroniki, ani miękkich zmian biegów skrzyni dwusprzęgłowej. Wszystko wymaga od kierowcy ciężkiej pracy, ale odplaca się w wyjątkowy sposób. Silnik ma dobrą starą „turbodziurę” i „kopnięcie” momentu napędowego od 3500 obr./min. Na krętych drogach wokół Tsukuby trzeba mnóstwa zmian biegów w górę i w dół, aby utrzymać silnik we właściwym zakresie obrotów. Ale gdy uda Ci się redukcja z międzygazem, masz szczególną satysfakcję, a poziom adrenalinowości rośnie.

Gdy wyłączysz stabilizację toru jazdy, dopiero wtedy ukazuje się prawdziwa - i skuteczna - możliwość sterowania samochodem w zakręcie, szczególnie

na mokrej drodze, gdzie przekroczenie granicy przyczepności wcale nie pogarsza sterowności. Choć samochód ma napęd czterech kół, zaskakująco łatwo steruje się go uślizgami tylnej osi, kontrując kierownicą. Taki styl wydaje się tylko ułatwiać pokonywanie ciasnych zakrętów.

System SI-DRIVE powinien umożliwić względnie ekonomiczną jazdę, ograniczając „odpowiedź” przepustnicy na naciśnięcie pedału gazu. Jednak muszą się przyznać, że cały czas używałem ustawienia „S#” (Sport Sharp), które może nie było oszczędne, ale z pewnością dawało więcej radości z jazdy. Kolejnym gadżetem, który pozwala na dowolne dobieranie rozdziału momentu napędowego między osie jest urządzenie sterujące centralnego mechanizmu różnicowego. Umożliwia ono przesłanie większości momentu na tylne koła, albo nawet całkowite zablokowanie centralnego dyferencjału.



R205 ma wyjątkowo przyjemnie zestrojone podwozie, które wybacza wiele i jest przy tym całkiem komfortowe. Samochód precyzyjnie jak skalpel chirurga wchodzi w zakręty, nie wykazując podsterowności, nawet na bardzo mokrej nawierzchni. Być może jest to skutek działania nowej poprzeczki pomiędzy kolumnami przedniego zawieszenia, która ma różną sztywność na zakręcie i na prostych odcinkach drogi. Jedyne co mi przeszkadzało, to zdecydowane „odbijanie” kierownicy - zjawisko znane od lat w Imprezie. Zaskakuje mnie, dlaczego tak dobrze skonstruowany samochód przenosi tyle drgań od napotkanych w zakręcie nierówności na kierownicę. Zależnie od kąta skrętu kierownicy i obciążenia zawieszenia, cała kolumna wraz z kierownicą miota się w rękach kierowcy, a jeżeli nie jesteś do tego przyzwyczajony, zjawisko to może wytrącić Cię i samochód z toru jazdy. Hamulce R205 są po prostu fenomenalne, choć może brak im przy delikatnym użyciu nieco czucia, które pojawia się dopiero po zdecydowanym naciśnięciu pedału. W rezultacie jednak wyjątkowo skutecznie redukują prędkość auta i czynią to całkiem stabilnie. Modyfikacje podwoziowe R205 zawierają oczywiście odpowiednio dostrojone amortyzatory Bilstein, sztywniejsze



sprężyny, a także wahacze z przegubami kulowymi zamiast gumy w tylnym zawieszeniu. Zastosowano też komplet elastycznych wzmocnień między nadwoziem a ramami pomocniczymi, dodających sztywności konstrukcji na tej samej zasadzie jak czyni to rozpórka między kolumnami MacPhersona. Elementy plastyczne tej wersji Imprezy również mają znaczenie. Nawet rzadko spotykany na tych autach czerwony kolor wydaje się całkiem na miejscu. W kabinie dominują przede wszystkim kubełkowe fotele Recaro, ale znajdziemy tam też kierownicę z oznaczeniami

STI oraz szereg odpowiednich napisów w innych miejscach. Zestaw przyrządów jest zasadniczo standardowy, z dodatkowym czerwonym oświetleniem wskaźników SI-DRIVE i centralnego mechanizmu różnicowego. Z zewnątrz auto wyróżnia się czarnym spojlerem dachowym, który wygląda szczególnie dobrze w konfrontacji z czerwonym lakierem.

Krótki test Imprezy R205 upewnił mnie, że choć nie jest to ani najmocniejszy, ani najbardziej zaawansowany technicznie współczesny supersamochód, jednak przynosi on wyjątkową satysfakcję kierowcy. Prowadzący R205 ma wrażenie pełnej kontroli nad tym co się dzieje z autem i nie musi czuć się postronnym obserwatorem.

Cena tego auta nie jest niska, jednak te ok. 12 000 dolarów ponad cenę seryjnej Imprezy WRX STI wydaje się dobrze wydаныmi pieniędzmi za wysiłki inżynierów, by stworzyć prawdziwy samochód dla entuzjastycznego kierowcy. Dziwi mnie jednak, dlaczego STI nie stara się udostępnić swych limitowanych modeli tak licznym miłośnikom Subaru na całym świecie. Czy firma STI ma na to jakąś odpowiedź? ■



Zimą ciepło, latem zimno

– kontrola klimatu stała się faktem!



Nie jest to na szczęście zapowiedź zbliżających się zmian i anomalii pogodowych, tylko krótki opis produktów oferowanych przez Subaru Import Polska we współpracy z firmą Webasto. Od lat firma Webasto oferuje dedykowane zestawy ogrzewania postojowego do samochodów Subaru, bezcenne podczas zimowych dni oraz niezawodne lodówki samochodowe na letnie eskapady. Od teraz nie jest ważna pora roku – idealny klimat zależy tylko od Państwa.

Niezastąpionym elementem każdej letniej wycieczki i udanego odpoczynku są produkty spożywcze i napoje przetrzymywane w odpowiedniej temperaturze. Dzięki wbudowanej przetwornicy napięcia nie ma problemu z zasilaniem lodówki, pracuje tak samo wydajnie podłączona do gniazdka zapalniczki w samochodzie, jak i gniazdka elektrycznego w domu. Dodatkową funkcją większości lodówek oferowanych

poprzez sieć dealerską Subaru jest tryb grzania. Dzięki takiej funkcji lodówka jest przydatna przez cały rok. Kto nie chciałby napić się ciepłej herbaty po całym dniu jazdy na nartach lub snowboardzie? W połączeniu z ogrzewaniem postojowym otrzymujemy wręcz idealną parę akcesoriów umilających życie kierowcy Subaru.

Różnorodność rozmiarów lodówek umożliwia dobranie idealnego modelu według indywidualnych potrzeb. Począwszy od lodówki BordBar o pojemności 14 l do 35 l lodówki z rodziny Tropicool. Chłodziarki termoelektryczne schładzają produkty o od ok. 20°C do 30°C w stosunku do temperatury otoczenia. Niektóre modele wyposażone są również w funkcję ogrzewania komory do ok. +65°C, co pozwala m.in. na podgrzanie zawartości lub utrzymanie ciepła.

Oprócz lodówek termoelektrycznych dostępne są również lodówki



sprężarkowe, pozwalające uzyskać temperaturę do -18°C. Jest to idealne rozwiązanie dla osób, które potrzebują przewieźć termowrażliwe produkty, bez niekorzystnego wpływu wysokich temperatur. Szerokiej drogi!



Tropicool TC-21FL		
Pojemność	21 litrów	
Zasilanie	12/24V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki) oraz 230V AC (sieciowe)	
Pobór mocy	Średnio: 55 wat przy napięciu 12V DC, 60 wat przy napięciu 24V DC, 80 wat przy napięciu 230V AC	
Izolacja	Pianka poliuretanowa	
System	Moduły Peltiera, aluminiowy wymiennik ciepła wspomagany bezszczotkowym wentylatorem	
Tryb pracy I: Chłodzenie	Od +1°C do +15°C (maksymalnie 30°C poniżej temperatury otoczenia)	Grzanie
Tryb pracy II: Grzanie	Od +55°C do +65°C	Chłodzenie
Wymiary	Szerokość 395, wysokość 425, głębokość 255 mm	
Waga produktu	6 kg	
Material	Mocne, wtryskowo modelowane elementy	
Charakterystyka	Specjalna elektronika lodówki serii TC, 7-stopniowy termostat ze wskaźnikami LED, funkcja pamięci, przełączniki trybu pracy i ustawień termostatu za pomocą panela typu „soft-touch”, zabezpieczenie przed zwarciem, zintegrowane priorytetowe zasilanie prądem z sieci 230V, wysoka efektywność chłodzenia, przełącznik rozłączania wewnętrznego wentylatora w momencie otwarcia lodówki, zdejmowana pokrywa z zamkiem magnetycznym, mocna, składana rączka, wysokość komory mogąca pomieścić 2 l butelki, wewnętrzna półka dzieląca pojemność komory.	12V DC 220V AC
Kolor	Jasno-/ciemnoszary	
Znakowania	TUV/GS, EMC 95/54/EC	
Numer katalogowy	TC-21FL-AC	

CoolFreeze CDF-11		
Pojemność	11 litrów	
Zasilanie	12/24V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki)	
Pobór mocy Zużycie prądu:	30 wat Pobór mocy x średni czas pracy	
Izolacja	Pianka poliuretanowa	
System	Hermetyczna sprężarka elektryczna	
Zakres temperatur	Od +10°C do -18°C - regulowany poprzez elektroniczny termostat	
Średni pobór mocy:	0,36 kWh/24 h	
Wymiary	Szerokość 235, wysokość 358, głębokość 540 mm	Kompaktowa i funkcjonalna
Waga produktu	8.8 kg	
Material	Obudowa i pokrywa: polipropylen	
Charakterystyka	Sprężarka ze zintegrowaną elektroniką, ochrona przed spadkiem napięcia, zabezpieczenie przed zwarciem. Dodatkowo, wyposażenie obejmuje termostat elektroniczny z cyfrowym wyświetlaczem temperatury, 3-stopniowy czujnik stanu akumulatora (wylączany), regulowany pasek naramienny, dwa uchwyty na napoje, wewnętrzne światło LED, prosty i pewny montaż za pomocą pasa bezpieczeństwa pojazdu.	Głębokie mrożenie -18°C
Kolor	Jasno-/ciemnoszary	
Znakowania	CE, EMC 2006/28/EC	
Numer katalogowy	9105100007	
Przetwornik 230/12V	EPS-817U	NOWOŚĆ

Badania wizerunkowe w kontekście Subaru

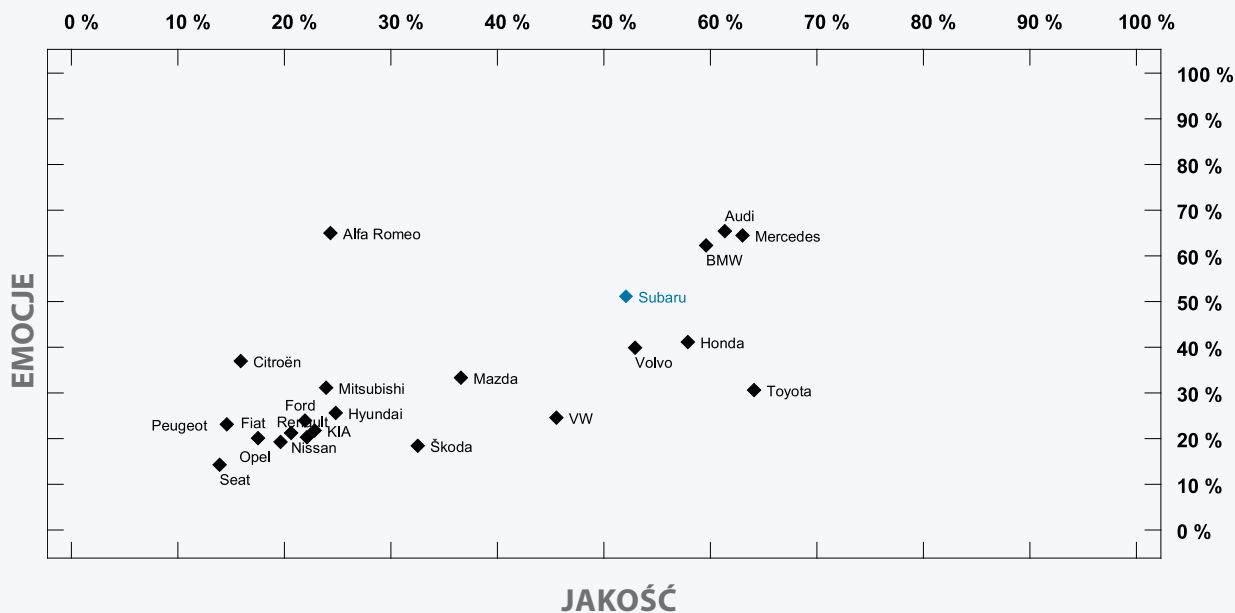
Motor Presse Stuttgart jest jednym z najstarszych i największych europejskich wydawnictw motoryzacyjnych. Jednocześnie jest to jedyne wydawnictwo, które od wielu lat w ramach prowadzonego dorocznie konkursu „Best Cars” prowadzi także badania wizerunkowe pod kątem postrzegania poszczególnych marek. Dzięki uprzejmości redakcji „Auto Motor i Sport” - polskiej córki tytułowego wydawnictwa - otrzymaliśmy nie tylko wgląd w wyniki wspomnianej ankiety, ale także zgodę na ich opublikowanie. Oczywiście całość materiałów jest tak obszerna, że wystarczyłaby na niejedną pracę doktorską, musieliśmy więc dokonać

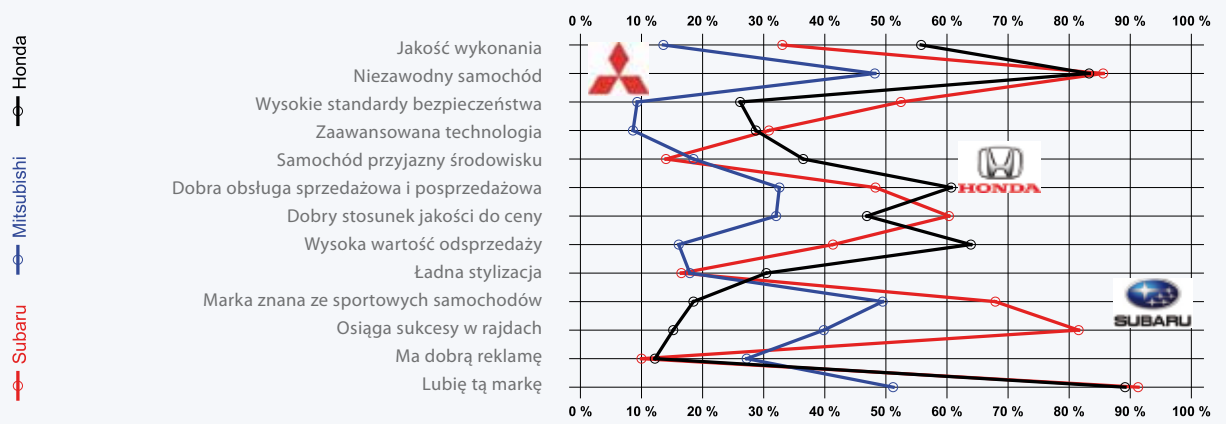
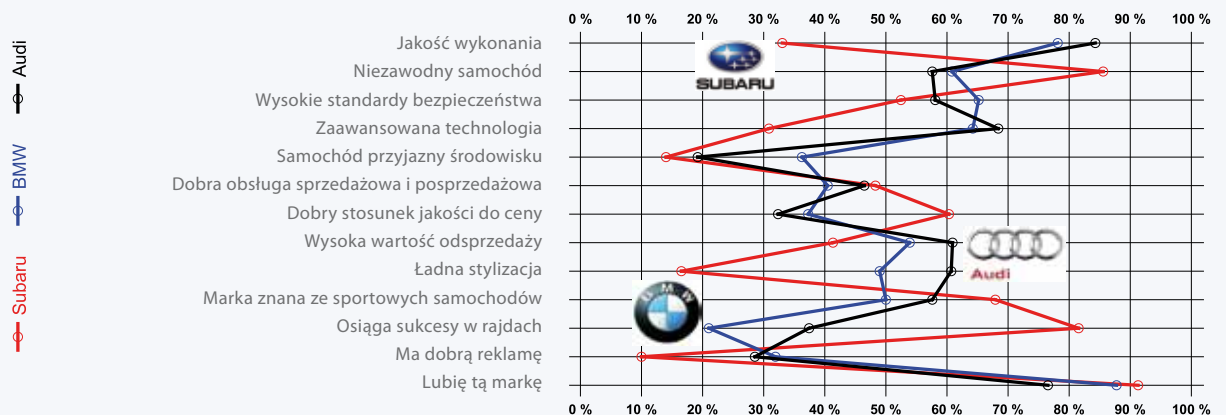
drastycznych cięć i skoncentrować się na niektórych, naszym zdaniem interesujących dla Państwa tematach. W tym wydaniu „Plejady”, na dobry początek, chcielibyśmy zaprezentować jak czytelnicy „Auto Motor i Sport” oceniają wizerunek poszczególnych marek samochodów - samochodów, które sami użytkują. Przedstawiona grafika zawiera wybrane elementy sumowane w dwa główne, niejako przeciwstawne obszary - z jednej strony emocje, natomiast z drugiej jakość, która tutaj występuje reprezentatywnie dla „ratio”.

Ciekawi jesteśmy, czy Państwo podobnie widzą strukturę wizerunkową rynku oraz pozycję Subaru na jego tle?

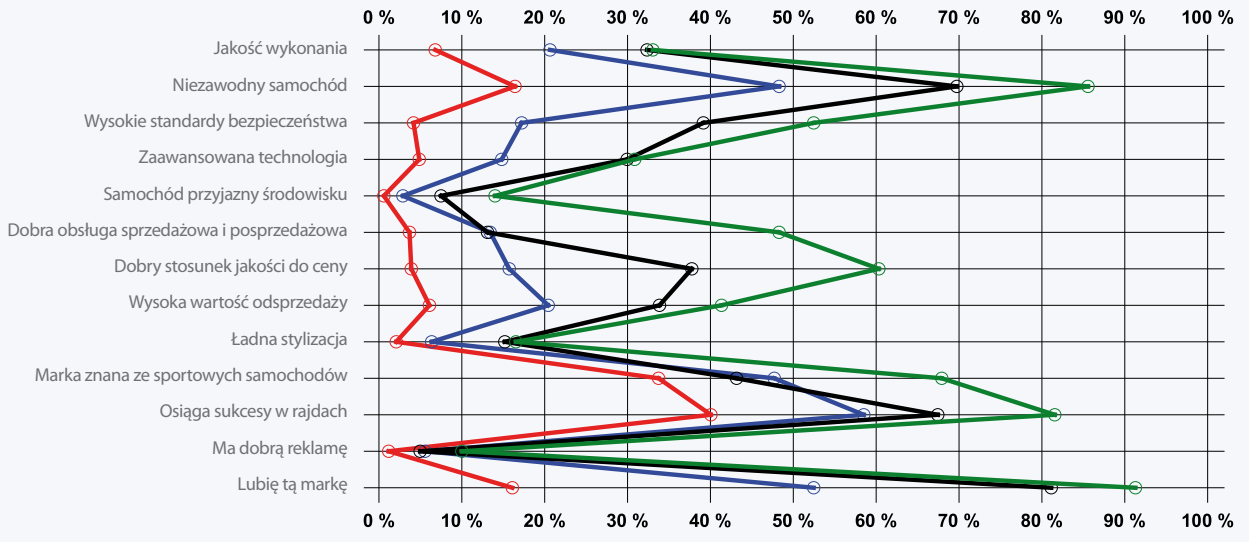


Wizerunek poszczególnych marek samochodów (ocena użytkowników danej marki)





- profil marki Subaru wśród wszystkich uczestników badania
- profil marki Subaru wśród osób rozważających zakup samochodu Subaru
- profil marki Subaru u osób planujących zakup Subaru
- profil marki Subaru wśród posiadaczy Subaru



Tfuj kącik kulinarny, chili: grillowanie emulgatorów



Zmysł smaku powoduje, że jedzenie dla człowieka jest rodzajem rozkoszy, co sprawia, że pomalutku rezygnujemy z normalnej formy odżywiania na rzecz obżarstwa. Święta Wielkanocne, w odróżnieniu od Świąt Bożego Narodzenia, są jego kwintesencją. W odróżnieniu, ponieważ te drugie są kwintesencją... bez opamiętania. Karpia wepchnijmy na razie głębiej do lodówki, a pochylmy się nad niedawno skonsumowanym zajączkiem lub też barankiem. Ściśle przestrzegany przeze mnie, przedświęteczny okres postu o wodzie, śledziu i otrębach sprawia, że w wielkanocną niedzielę młócę wszystko do ostatniego okruszka z obrusu, a po spożyciu odpowiedniej dawki C_2H_5OH dojadam jeszcze z... garnituru.

W tym roku jednak, w okresie przedświętecznym nakarmiono mnie dwoma aferami spożywczymi, w związku z czym czułem się na tyle syty, że konsumpcję świątecznych wypieków ograniczyłem do wyżej wspomnianego nie święconego (za co nie dam sobie ręki uciąć) związku chemicznego zmieszanego z popularnym - amerykańskiego pomysłu - odrzewiaczem spożywczym. Odkąd pamiętam lekarze i dietetycy twierdzili i nadal się tego trzymają, że sól jest szkodliwa dla zdrowia, a jajka zawierają niezdrowy cholesterol. Z solą eksperymentowałem przez

wiele lat sprawdzając, która jest mniej szkodliwa – kamienna czy morska, aż tu dzięki niedawnej aferze solnej, Sanepid przebadał wnikliwie sól drogową i okazało się, że... ten gatunek w ogóle nie jest szkodliwy. Chwilę później wybuchła następna afera dotycząca nowatorskiego przepisu na inny produkt spożywczy. Brzmiał on (przepis): na kontener suszu rybnego wysypujemy piętnaście wiader wapnia, dziesięć kurkumy i po dokładnym wymieszaniu składników wbijamy jedno stare jajko, od którego zresztą cały produkt zapożyczył nazwę – susz jajeczny. Niestety nie podano jednego

kluczowego, rakotwórczego składnika, gdyż... homary są drogie.

O ile afera solna jest dla mnie całkowicie zrozumiała, bo jak można było dopuścić, żeby zdrową sól sypać na drogi, a szkodliwą do potraw, to już tej jajecznej kompletnie nie rozumiem, ponieważ fachowcy od żywienia wyraźnie podkreślają, że ryba jest zdrowsza od jajka. Jednak ciasta, do produkcji których używa się suszu jajecznego (czyli rybnego) odstawiłem w te święta, mimo że lubię zarówno sernik jak i śledzie, ale niekoniecznie pieczone po ich zmieszaniu. Zamieszanie medialne wokół wspomnianych afer kazało mi jednak przyjrzeć się bliżej żywności, którą miałbym sobie zapychać jelita. Z perspektywy czasu wiem, że to był zły pomysł.

Przysunąłem fotel do lodówki i zagłębiłem się w lekturze. Na pierwszy ogień poszedł jogurt naturalny w którego składzie doczytałem się mleka w proszku. Przysypiałem czasem na lekcjach przyrody, ale dam sobie łeb uciąć, że mleko się z krowy wylewa, a nie wysypuje. W czym zatem tkwi naturalność tego jogurtu? Miałem już odstawić lekturę, gdy przykuł moją uwagę mniejszy napis na opakowaniu - naturalna rozkosz... Z JOGURTEM?! No cóż... nie wszystkie dewiacje są mi znane. Obok leżała margaryna. Niestety skład na opakowaniu można było odczytać jedynie za pomocą mikroskopu elektronowego. Z pomocą przyszedł mi Uniwersytet Wrocławski. Oto odszyfrowane dane: olej roślinny utwardzony, barwniki, konserwanty, substancje smakowe, regulator kwasowości, sól



(miejmy nadzieję zdrowa... drogo-
wa), dwa emulgatory i... substancje
wzbogacające. Tuż po odszyfrowaniu
ostatniego składnika zlizalem sporą
dawkę z opakowania i w drodze po-
wrotnej wpadłem do banku spraw-
dzić stan konta – niestety nadal byłem
ubogi. W czasie kiedy ja studiowałem
margarynę, żona uzupełniła mi „bi-
bliotekę” o kilkadziesiąt... bestselle-
rów, w tym jeden obcojęzyczny pod
tytułem „Polnomasten sirny namaz”
w którego skład wchodziło: *toplotne
obdelan* i to aż 50%, *mascob u suhi
snovi, skuta, jogurt iz postenego mleka*
i co wydało mi się oczywiste *gumi iz
zrn rożećewca*. Brzmiało całkiem...
mniam... ale słabo znam zagranicz-
ne języki, dlatego zawartość powyż-
szego „woluminu” wyłożyłem kotu
na miskę. Jego reakcja świadczyła, że
„MÓJ KOT NIE KUPOWAŁBY *sirnej
namazi*”. Do lektury kolejnej publika-
cji przyjąłem wygodniejszą pozycję
i zrobiłem sobie kawę, ponieważ tekst
swoją obszernością nie ustępował
rocznikowi statystycznemu. Niestety
„Plejady” mają ograniczoną objętość
i musicie mi uwierzyć na słowo, że
fabuła trzyma w napięciu do samego
końca. Już pierwsze dwa składniki
kompletnie zmroziły mi krew w ży-
łach (woda, masło) i zmusiły do kil-
kukrotnego przeliterowania tytułu
„Serek topiony kremowy z szynką”.
Potem było już tylko gorzej: E301,
E250, E450, E339. Ponieważ serek wy-
produkowano w okolicach Warszawy
pomyślałem, że mogą to być numery
dróg krajowych, którymi dowieziono
go do Wrocławia, jednak po przestu-
diowaniu map okazało się, że te drogi
są rozsiane po całej Europie i na do-
datek się nie łączą. Etykieta, podobnie
jak treść składu, również wyglądała
imponująco. Widniała na niej wi-
zualizacja szynki, tak na oko półto-
rej kilograma, od której odkrojono

soczysty plaster grubości kciuka. Po
rozpakowaniu okazało się, że plaster
musiał trafić do innego egzemplarza.
Czułem się oszukany, dlatego spraw-
dziłem w spisie treści procentową
zawartość mięsa, obliczyłem kuba-
turę sera, potem to wszystko zróż-
niczkowałem, następnie wyliczyłem
całki i wyszła mi powierzchnia jaką
powinna zajmować szynka w moim
egzemplarzu - 0,3 cm x 0,3 cm o gru-
bości... folii aluminiowej, w którą był
zapakowany serek. Zegarmistrzowska
robotą. W trakcie gdy byłem pochło-
nięty obliczeniami, kot wskoczył mi
na kolana, powąchał ser i... usiadł na
nim. Zastanawiałem się przez chwilę
czy nie zacząć wysyłać go po zakupy,
bo żona ma gorszy węch i na dodatek
nie czyta etykiet. Niestety, z pewno-
ścią nie kupiłby mojego ulubionego,
chińskiego chrzanu Wasabi, który
właśnie trzymałem w lewej ręce, po-
nieważ prawa w tym czasie starała
się namierzyć lupą filatelistyczną spis
treści. I teraz Wam normalnie szczę-
ka opadnie – TAM BYŁ CHRZAN!!!
43%!!! a poza tym... samochodowy
atlas Eurazji i to na pewno była trasa
przejazdu TIR-a z Chin do Wrocławia,
bo przy takiej ilości E, nie było szans,
żeby te drogi się gdzieś nie łączyły.
Musiałem zrobić sobie chwilę prze-
rwy, bo zaczęło cieknąć z lodówki.
Byłem głodny, więc zjadłem trochę
wody mineralnej. Nie omieszkalem
oczywiście przeczytać etykiety. Skład
wody nawet mnie zaskoczył, ponie-
waż zawierał jedynie wodę. Po aro-
macie trudno było zgadnąć z której
rzeki, ale już lokalizacja rozlewni da-
wała pewne wskazówki. Po godzinie,
gdy biblioteka złapała odpowiednią
temperaturę, postawiłem obok fotela
nocną lampkę z ambicją opanowania
do rana całego księgozbioru. Woda
którą wcześniej jadłem nie zawierała
kalorii, dlatego pochłonięty lekturą,

machinalnie zjadłem coś, co wydawa-
ło mi się na pierwszy rzut oka najmniej
szkodliwe i to był błąd. Niewinnie
wyglądający jogurt na słodko z cze-
koladowymi chrupkami sprawił, że
odbiło mi się... oponą. Filatelistyczna
lupa szybko wyjaśniła mi ten spożyw-
czo-wulkanizacyjny fenomen – guma
arabska. To z pewnością z tego nowego
toru F1 w Abu Dhabi.

Około północy, gdy wydawało mi się,
że przewertowałem już cały księgo-
zbiór, z ciekawości otwarłem zamra-
żarkę, w której zazwyczaj schładzała
się padlina, ale okazało się, że wpadły
tam również dwa opakowania parówek
– cielęce i drobiowe. Cielęce składały
się – co do jednego emulgatora - z tego
samego co drobiowe. Na usprawiedli-
wienie różnorodności nazewnictwa
mogę jedynie dodać, że ani jedne ani
drugie nie zawierały ani miligramu
jakiegokolwiek... mięsa, czyli równie
dobrze mogły nosić nazwę „Parówki
z daktyli”, ponieważ daktyli również
nie zawierały.

Napisałem, że z perspektywy czasu
wglębianie się w zawartość tego co
jemy nie było dobrym pomysłem i te-
raz wyjaśnię z jakiego powodu.

Nazajutrz postanowiłem zacząć pano-
wać nad tym co spożywam i założy-
łem ogródek warzywny. Co swoje, to
swoje. Od tamtej pory kopię, grabię,
nawozę, sieję, sadzę, podlewam, ple-
wię. Pryskam przeciwko robalom, par-
chom, wszawicom i wszelkiej zarazie,
a w przerwach walczę z kretami, nor-
nicami, z psami, które polując na krety
i nornice rozkopują mi ogródek, z ku-
rami które wyzerają nasiona, z wnuka-
mi które mi depczą i wyrwiają plony.
Mój ogródek wygląda jak teren prób
jądrowych, a ja mam obolałe kolana,
biodra, kręgosłup i ciężką nerwicę,
która mnie wpędza w alkoholizm.

To so... hochani? Sto lat! Za zdrową
żywność! ■

Sklepikowe propozycje w przededniu wakacji

Pierwszą odśłonę lata mamy już za sobą. Koniec kwietnia i początek maja zaserwowały nam sporą porcję słońca i były prawdziwą namiastką wakacji szczególnie dla tych, którym udało się zaplanować kilka dni urlopu, a już z pewnością dla tych, którym udało się owo urlop spędzić aktywnie na świeżym powietrzu.

To jednak dopiero początek wypoczynkowego szaleństwa - prawdziwe wakacje zbliżają się wielkimi krokami

i nie da się ukryć, że właśnie teraz nastął odpowiedni moment do ich zaplanowania. Przy sporządzaniu listy urlopowych niezbędnych pomocny może się okazać nasz sklepik internetowy, oferujący szeroką gamę produktów skrojonych na miarę wymarzonego wakacyjnego wypoczynku. Koszulki, bluzy, torby i plecaki - to tylko niektóre z naszych propozycji na letnie wycieczki dużego i małego urlopowicza. Zakochanym w górach z pewnością przyda

się nasz kubek termiczny, a miłośnicy kolarstwa nie obejdą się bez poręcznego bidonu.

Praktyczna latarka, czapka z daszkiem, portfel, szczyryk czy ręcznik kąpielowy - to kolejne akcesoria, które mogą okazać się przydatne podczas urlopowej sielanki, a które są na wyciągnięcie zaledwie jednego „kliknięcia” na www.sklep.subaru.pl. Do nawigacji po stronach sklepu można użyć naszej myszy w kształcie Imprezy. Zapraszamy!



S12MOUSE2

Mysz komputerowa

Kolejna propozycja myszki komputerowej. Mysz w kształcie modelu Subaru Impreza. Po podłączeniu do zasilania reflektory podświetlają się na niebiesko.





S12TORCH

Latarka LED

Nowy model latarki LED z logo SUBARU. Posiada 21 diod, które dają naprawdę jasne światło, a małe gabaryty ułatwiają codzienne użytkowanie. Długość: 13,5 cm. Zasilanie: 3 baterie LR03 (w zestawie).



S12WALLET

Portfel skórzany SUBARU

Elegancki portfel skórzany z tłoczonym logo SUBARU. Wymiary: 9,5 cm x 12,5 cm. Dostępne w kolorze czarnym.





www.autogaleria.pl

20 kwietnia 2012

„Pomarańczowa zagadka”

(XV 2.0i Comfort)

(...) Oto nowe Subaru XV...

(...) Przelomowym hasłem przy tworzeniu nowego modelu stało się „Urban Adventure” - Miejska Przygoda. W jego myśl Subaru XV wreszcie stało się pełnoprawnym crossoverem i jego prześwit osiągnął imponujące 22 cm! To więcej niż w Outbacku i Foresterze (200 mm) i pewnie w większości SUV-ów. Złośliwi twierdzą, że teraz XV wygląda jak na szczydach, ale to nieprawda - wreszcie wysokie krawężniki, dziury w drodze i konkretniejsze wzniesienia terenu można pokonywać bez przeszkód. Pomogą w tym nie tylko plastikowe osłony nadkoli, ale przede wszystkim solidniejsze podwoziowe.

Nowe XV wzbudza uwagę nie tylko wysokim zawieszeniem. Znakomicie do charakteru dobrano dwukolorowe obręcze o średnicy 17 cali (standard w każdej wersji), a idealnie współgra z nimi opcjonalny, pomarańczowy lakier *Tangerine Orange Pearl* (...). I to głównie dzięki niemu to jeden z najodważniejszych modeli Subaru ostatnich lat. A bez wątpienia najładniejszy. (...) Do zalet XV bez wątpienia należy zaliczyć przestronne wnętrze, a wrażenie to potęgują mocno wysunięte do przodu słupki A. Przyzwoicie wyprofilowane przednie

fotele są bardzo wygodne, aczkolwiek nieco za miękkie, a dodatkowo posiadają funkcję podgrzewania (standard w wersji *Comfort*). Także pasażerowie tylnej kanapy nie będą narzekać - najwięcej miejsca jest na nogi (...). (...) Wolnossący bokser to jedna z trzech jednostek, oferowanych w crossoverze Subaru. Pozostałe to nowy, 1,6-litrowy silnik o mocy 114 KM zasilany benzyną oraz doceniony 2-litrowy, 147-konny turbodiesel, także oczywiście skonstruowany w układzie przeciwsobnym. Wydawać by się mogło, że pod maską testowego auta znalazł się optymalny silnik, zapewniający przyzwoite osiągi i przyjemność z jazdy.

(...) Dopracowany i precyzyjny układ kierowniczy pracuje z odpowiednią siłą, a stały napęd na cztery koła daje duże poczucie bezpieczeństwa. Także sztywne nastawy zawieszenia (z przodu zastosowano klasyczne kolumny MacPhersona, a z tyłu podwójne wahacze poprzeczne) powodują, że podwozie „wyprzedza” silnik i skrzynię razem wzięte. (...)

Duża zasługa w tym...

...silnika typu bokser i nisko umieszczonego środka ciężkości. Japoński crossover znakomicie daje sobie radę zarówno na krętej trasie, jak i w miejskiej dżungli. Auto prowadzi się jak po sznurku i trzeba się dobrze namęczyć, żeby wyprowadzić je z równowagi. Stały napęd na cztery koła przydaje się oczywiście nie tylko w terenie, gdzie XV jest bardzo dzielny, jak na auto graniczące z segmentami kompaktowych hatchbacków i SUV-ów, ale przede wszystkim na śliskiej nawierzchni. Dlatego nie zapominajmy, że zalety takiego układu można poznać także w mieście na mokrej jezdni.

Spokojny charakter jednostki napędowej zaowocował natomiast przyzwoitym zużyciem paliwa. W mieście, głównie dzięki systemowi *Auto Start Stop*, spalanie wyniosło 9,6 l/100 km, natomiast w trasie 7,3 l/100 km. Warto zaznaczyć, że przy spokojnej jeździe pozamiejskiej Subaru XV 2.0i zużywa poniżej 7 litrów (wynik z testu 6,8 l/100 km), natomiast podwyższenie

prędkości na drogach ekspresowych i dynamiczniejsze próby wyprzedzania powiększają ten wynik przynajmniej o litr (...).



Auto Motor i Sport

Nr (3) 2012

„Zdolne towarzystwo”

(Outback)

Crossovery mają wzięcie. „Nasz klient nasz per pan”. To stare chińskie przysłowie najlepiej oddaje prawa rynku. A klient jak kilkanaście lat temu pokochał SUV-y i crossovery, tak do dziś nie przestaje ich uwielbiać (...).

W grono crossoverów elegancko wpisuje się również – czemu nie? – Subaru Outback, czyli brat bliźniak Legacy kombi, tyle że ubrany w buty do trekkingu. Outback ma spory prześwit (aż 20 cm) oraz większe koła poza tym jest typowym kombi.

(...) Niespodzianką może być tylko ilość miejsca w kabinie. Zwłaszcza z tyłu jest go tak dużo jak w limuzynie, i to bez grama przesady! – o dwie klasy większej; pod tym względem crossover Subaru to jedno z najlepszych aut na rynku (...).

Na drodze okazuje się, że są kolejne zalety. Przede wszystkim – komfort resorowania oraz zdolność układu zawieszenia do radzenia sobie ze wszystkim, co nasze, tak pracowicie szykowane na EURO 2012 drogi są w stanie rzucić pod koła. Dalej – silnik w postaci turbodiesla typu bokser, czyli 150 KM, bardzo liniowe jak na



jednostkę wysokoprężną rozwijanie mocy, niezłe osiągi i niskie spalanie. (...) I wreszcie wizytówka Subaru – świetny stały napęd 4x4 zapewniający doskonałą trakcję i dużą stabilność, niezależnie od warunków.

(...) Oto właśnie cały Outback – przy pierwszym kontakcie niby nie zaskakuje, ale okazuje się tym lepszy, im dłużej nim jeździsz.



www.moto.wp.pl

12 kwietnia 2012

„Subaru XV 2.0i CVT Exclusive: warto zjechać z szosy”

(XV 2.0i CVT Exclusive)

Niektórzy twierdzą, że atrakcyjny wygląd zewnętrzny zdecydowanie nie jest domeną samochodów spod znaku Plejad. W tym przypadku jest nieco inaczej. Choć w sylwetce modelu XV bez trudu odnajdziemy podobieństwo do wielu innych, konkurencyjnych modeli - trzeba przyznać, że samochód prezentuje się ciekawie. Sylwetka z całą pewnością jest na czasie i nadąża za współczesnymi trendami. (...) Charakterystyczne reflektory i przetłoczenia na masce, linia boczna, a także tył z ciekawie ukształtowanym zderzakiem, mogą się podobać. Całość może zostać podkreślona, dedykowanym dla tego modelu, jaskrawym kolorem nadwozia o nazwie Tangerine Orange Pearl. (...) Mocnym punktem jest za to układ przeniesienia napędu na wszystkie koła, Symmetrical AWD. W końcu to specjalność Subaru. Dzięki zastosowaniu tego

napędu, XV szybko i pewnie reaguje na polecenia kierowcy, zachowując przy tym wysoki margines bezpieczeństwa. Pod maską może się znaleźć jeden z trzech silników typu bokser (...).

Jazda krętymi, asfaltowymi drogami jest najlepszym dowodem na to, gdzie Subaru XV ma przewagę nad konkurencją. Pomimo 22-centymetrowego prześwitu, nadwozie nie wychyla się zbyt mocno, pozwalając na bezpieczne i szybkie pokonywanie łuków.

(...) Największym zaskoczeniem są jego zdolności poza utartymi szlakami. Można powiedzieć, że zupełnie nie wygląda na to, co potrafi. Warto zjechać z asfaltu, by się o tym przekonać. Pokonywanie stromych wzniesień i wyboistych dróg gruntowych nie stanowi żadnego problemu. Sprawność w terenie jest zaskakująco dobra. (...) Tu Subaru XV ma dużą przewagę nad wieloma konkurencyjnymi modelami. Nie trzeba odrzucać pokusy pokonywania trudnych przeszkód w terenie. Uda się wszędzie tam, gdzie wystarczy prześwitu. Napęd Symmetrical AWD sprawdził się w tych warunkach doskonale. Nawet podczas pokonywania głębokich, wodnych i błotnych przeszkód. Naprawdę niezłe, jak na uterenowioną osobówkę.

W standardowym wyposażeniu znalazły się przednie i boczne poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, przednie i tylne kurtyny, a także poduszka powietrzna, chroniąca kolana kierowcy. W teście Euro NCAP Subaru XV otrzymało 5 gwiazdek, legitymując się między innymi bardzo wysoką, 90-procentową skutecznością ochrony dzieci. Podobnie jak inne modele Subaru, dostępne na polskim rynku, także XV będzie wyposażony w Inteligentny System Ratunkowy (ISR), który w sytuacji awaryjnej za pomocą sygnału GPS automatycznie przekazuje informacje do działającego 24 h/dobę centrum monitoringu. Umożliwia to natychmiastowe zweryfikowanie zdarzenia i powiadomienie służb ratunkowych w celu szybkiej i sprawnej organizacji pomocy.

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru „Plejady”

Redakcja / Wydawca:

Subaru Import Polska sp. z o.o.
ul. Josepha Conrada 51, 31-357 Kraków
tel. 12 687 43 00

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redaktor prowadzący:

Robert Malara
robert.malara@plejady.subaru.pl

Stali współpracownicy:

Jerzy Dyszy, Agnieszka Jama,
Michał Jasiński, Jacek Pieńiewski,
Mateusz Senko

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Pozostałe zdjęcia:

Archiwum Subaru,
Archiwum Fuji Heavy Industries,
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru,
Stock.XCHNG, Wikimedia Commons

Magazyn „Plejady” ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

ISSN 1897-1989

www.plejady.subaru.pl



facebook.com/MagazynPlejady

VAIO

VAIO zaleca system Windows® 7.

SONY
make.believe

Nowa kolekcja
VAIO lato 2012.
Seria SVE-14 cali

Sony Vaio SVE-14
z procesorem
Intel® Core™ i3



Intel, Logo Intel, Intel Inside, Intel Core, Ultrabook i Core Inside są znakami towarowymi firmy Intel Corporation w U.S.A. i w innych krajach.

zobacz więcej:
sony.pl/vaio
vaioblog.pl

„Sony”, „make.believe”, „Vaio” są zastrzeżonymi znakami towarowymi Sony Corporation.

