

NR 4 (43)/2012 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

wywiad

Jestem urodzonym samochodziarzem

- wywiad z Jarosławem Baranem



Złot Plejad

IX Złot Plejad

Bełchatów 2012 (trasa Terenowa)

technika

W stalowej klatce

bezpieczeństwa

aktualności

WRX STI

znów niepokonany na Nürburgring



ISSN 1897-1989

08 >



9 771897 198200



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





Polacy nie są szczęśliwi



Mieszkając w Polsce można bardzo łatwo dojść do wniosku, że życie tutaj to prawdziwa katanga. Narzekanie w rozmowach prywatnych to stan naturalny. Gdy ktoś publicznie wyraża w dyskusji zadowolenie ze swojego życia, w rozmowę wkrada się dysonans, towarzystwo czuje się wręcz niezręcznie. Jak to, *zadowolony*?? A rozbiory? A wojna i lata socjalizmu? A nieudolność rządu(-ów), fatalne drogi, za małe zarobki, za dużo pracy..?

Jakoś tak się przyjęło, że Polacy muszą cierpieć. Przyczyny zawsze się znajdują. A kto nie cierpi, łamie uświęconą tradycję, będzie skrytykowany za brak patriotyzmu, odziedziczonego od prawa do polskości.

Przesąd, powtarzanie utartych komunałów?

Chyba nie. To właśnie w Polsce, kraju w którym uśmiech jest rzadkością, powstało opracowanie naukowe „Psychologia uśmiechu. Analiza kulturowa”.

Kiedy dawno temu spacerowałem z uśmiechem po - uważanym wówczas za niebezpieczny - nowojorskim Central Parku, spotkany czarnoskóry osiłek, zaskoczony najwidoczniej moją w tym miejscu obecnością zapytał z jakiego kraju pochodzę. Po czym wywiązała się dyskusja porównawcza o sytuacji ekonomicznej bezrobotnych w USA versus studentów w PRL. W Polsce podobna sytuacja (acz spotkany młody osiłek czarnoskóry nie był) wywołała pytanie „*I czego się k... szczerzysz?*”. Pytanie uznałem za retoryczne i dyskusji nie było. No, ale osobiste doświadczenia nie powinny pozwalać na uogólnienia.

Gdy sięgniemy do badań naukowych, pierwszym adresem będzie Organizacja Narodów Zjednoczonych. Tam też można bez trudu znaleźć opracowania pozwalające ocenić obiektywnie, jak nam się właściwie żyje w porównaniu do mieszkańców innych krajów świata. Indeks HDI (Human Development Index) uwzględnia nie tylko zarobki i koszty utrzymania, standard życia, ale także długość życia, edukację, opiekę zdrowotną, etc.

W tym porównaniu Polska nie wygląda źle. Na 187 badanych państw jesteśmy na 39. miejscu! Powiało optymizmem; gdy jednak spojrzymy na badanie instytutu Gallupa, gdzie ocena jest dokonywana subiektywnie przez mieszkańców danego państwa, wyniki są nieco inne. Tam na 124 przebadane państwa znajdujemy się na miejscu numer 55.

I tak statystyka potwierdza to, co sami obserwujemy codziennie. Wbrew pozorom ma to też wpływ na naszą dziedzinę - motoryzację. Otóż przynajmniej teoretycznie zadowolenie

klientów z posiadanych samochodów powinno być podobne - technika jest przecież taka sama. Mało tego - to my (a przynajmniej część z nas) pamiętamy produkty „samochodopodobne”, z którymi bywaliśmy skonfrontowani w realnie istniejącym socjalizmie. Nic podobnego! Także tutaj, w ocenie posiadanych samochodów, jak i w życiu jesteśmy dużo bardziej krytyczni. W dalszej części numeru (*str. 58*) możecie Państwo porównać pozycjonowanie poszczególnych marek na rynku polskim i niemieckim. Wniosek jest jeden - praktycznie wszystkie marki są oceniane przez Polaków gorzej niż przez Niemców!

Ale... parafrazując znane komiksy „Astérix” można powiedzieć: „*Wszystkie? Nie wszystkie! Jest jedna mała marka, która wylamuje się z tej reguły - Subaru!*”. Dokonując ekstrapolacji można sobie wręcz pozwolić na uogólnienie: „*Chcesz być bardziej zadowolony z życia? Kup Subaru*”. ☺ Szczególnie teraz, w okresie wakacyjnym, korzystajmy z zasłużonego odpoczynku i cieszymy się tymi najbardziej wyczekiwanymi w roku dniami. Nie dajmy się zdominować narodowemu pesymizmowi i zastosujmy się do znanej maksymy „carpe diem”.

A jeżeli już czujemy się w obowiązku pielęgnowania narodowej tradycji, to zawsze możemy jeszcze sobie powiedzieć - obiektywnie jesteśmy na 39. miejscu w świecie - wprawdzie w 38 krajach mają lepiej, ale w 148 - gorzej. ☺

Życzę wspaniałych, bezpiecznych, ale i pełnych wrażeń wakacyjnych wojaży!

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

22 wywiad
Jestem urodzonym samochodziarzem
- wywiad z Jarosławem Baranem





aktualności 6

wydarzenia 12

Subaru XV
podbił Polskę (cz. 2)

rajdy 18

Karkonoski sukces
na wymagających oesach

Złot Plejad 30

IX Złot Plejad
Bełchatów 2012 (trasa Terenowa)

wydarzenia 38

Rodzinnie w terenie
– 4x4 Family Adventure

styl życia 44

Rajd Polski Kobiet
– jazda po zdrowie (II. edycja)

technika 52

W stalowej klatce
bezpieczeństwa

piszą o nas 58

Badania wizerunkowe
w kontekście Subaru (cz. 2)

felieton 60

Nowoczesne Technologie
(czyli: telewizor sterowany... przekleństwami)

sklepik 62

piszą o nas 66

Geberit On Tour

W przerwie między kolejnymi startami LOTOS - Subaru Poland Rally Team odwiedził pierwszą z serii imprez „Geberit On Tour”. Nie obyło się bez krótkiej prezentacji możliwości STI, na którego prawym fotelu mieli okazję zasiąść szczęśliwi zwycięzcy konkursu. Wielkim finałem „Geberit On Tour” będzie szkolenie „Doskonalenie techniki jazdy”, zorganizowane wspólnie z Subaru Import Polska.



„Motion-V” w toku

O „Motion-V” pisaliśmy rok temu. Przedstawiliśmy wówczas ogólny zarys 5-letniego planu zarządzania opracowanego przez FHI, którego początek wyznaczono na 31 marca tego roku. Dzisiaj możemy się już podzielić pierwszymi spostrzeżeniami z jego realizacji. Według najświeższych doniesień plan postępuje sprawnie, a jego główne założenia wdrażane są bez zakłóceń. W związku z pomyślną realizacją „Motion-V” FHI postanowiło trzymać się

przyjętego kierunku podczas dalszego wdrażania programu, w celu osiągnięcia jego podstawowych celów. Wszystko w myśl najważniejszej zasady „Confidence in Motion” („Zaufanie w Ruchu”).

Przy omawianiu „Motion-V” warto zwrócić uwagę, że od momentu jego opracowania nastąpiły pewne zmiany rynkowe, które skłoniły FHI do podjęcia dodatkowych działań. Zauważa się przede wszystkim większy niż oczekiwano wzrost sprzedaży

na wiodących rynkach skupionych w Ameryce Północnej, opóźnienie w ustaleniu poziomu produkcji lokalnej w Chinach oraz silniejszy kurs jena na rynkach światowych. Odpowiedzią na wymienione czynniki w ramach „Motion-V” będą zatem: zmiana strategii sprzedaży i marketingu, zmiany w systemie produkcji oraz podjęcie dalszych kroków, jeśli chodzi o przebudowę struktury kosztów. Cele biznesowe programu pozostaną natomiast bez zmian.

SIA zarządza energią na piątkę

W czerwcu bieżącego roku firma Subaru of Indiana Automotive Inc. (SIA), będąca producentem pojazdów Subaru w Ameryce Północnej, uzyskała Certyfikat ISO 50001. Stała się ona tym samym pierwszym na terenie Stanów Zjednoczonych zakładem produkującym samochody, który otrzymał tę rozpoznawaną na całym świecie akredytację. Certyfikat przyznany został przez jednostkę certyfikującą DEKRA Certification, Inc. Świadczy on o spełnianiu przez SIA wymagań dla

Systemu Zarządzania Energią, zawartych w opracowanej w ubiegłym roku normie ISO 50001. Dokument ten dba o ciągłą i systematyczną poprawę wykorzystywania energii w przedsiębiorstwie. Dzięki stosowaniu normy można osiągnąć znaczące oszczędności i efektywnie zarządzać istniejącymi zasobami energii. Uzyskany certyfikat świadczy zatem o tym, że efektywność energetyczna SIA jest na najwyższym poziomie. Gratulujemy!



Trzecia linia dla Boeing'a

Wiosną na łamach „Plejady” informowaliśmy o tytule „Dostawcy Roku” przyznawanym firmie lotniczej FHI's Aerospace Company przez najbardziej rozpoznawalnego producenta samolotów na świecie, jakim jest Boeing. Z nadejściem lata chcielibyśmy podzielić się informacją, że współpraca FHI z potentatem lotnictwa wciąż kwitnie. Świadczy o tym uruchomienie trzeciej linii produkcyjnej na potrzeby Boeinga w Dziale Lotnictwa Zakładu FHI w mieście Handa japońskiej prefektury Aichi.

Decyzję o zapoczątkowaniu kolejnej linii podjęto w celu zwiększenia produkcji tzw. center wing box, czyli niezwykle ważnego komponentu samolotu łączącego jego skrzydła z kadłubem. Element ten wykonywany jest z materiałów kompozytowych i stopów tytanu. Stosowany będzie w samolocie pasażerskim Boeing 787 „Dreamliner”. Otwarcie trzeciej linii produkcyjnej FHI wspierającej Boeinga w projektowaniu i wytwarzaniu kolejnego elementu samolotu umożliwi zwiększenie produkcji modelu 787 do 10 maszyn miesięcznie.



FHI udoskonala WRX STI

Od początku lipca tego roku na rynku japońskim dostępne są nowe udoskonalone modele WRX STI. Producent samochodów Subaru (Fuji Heavy Industries) opracował model 4-drzwiowy w specyfikacji C oraz modele 4-drzwiowy i 5-drzwiowy w wersji „A-Line type S Package”. Ponadto postanowił on rozszerzyć ofertę akcesoriów towarzyszących modelom WRX STI, proponując między innymi nowo zaprojektowane 18-calowe felgi aluminiowe. Przypomnijmy, że specyfikacja C została wprowadzona w Japonii w 5-drzwiowym modelu WRX STI w grudniu 2010 roku. Zaproponowany obecnie model 4-drzwiowy cechuje się równie rewelacyjnymi osiągnięciami silnika. Jego niewątpliwymi zaletami są zredukowana masa oraz usztywnione zawieszenie. Wersja „A-Line type S Package” powstała na bazie wersji wcześniejszych: ubiegłorocznej edycji specjalnej „A-Line type S” oraz „A-Line”, stanowiącej połączenie 2,5-litrowego silnika w układzie bokser i 5-biegowej automatycznej skrzyni biegów.

Zaprezentowaliśmy się w Yokohamie

Yokohama to miejsce, w którym nieprzerwanie od roku 1992 organizowana jest największa japońska wystawa poświęcona technice samochodowej – JSAE Automotive Engineering Exposition. Podobnie jak w latach ubiegłych tegoroczna edycja ekspozycji miała miejsce w hali wystawowej Pacifico Yokohama, w której nie mogło zabraknąć stoiska Subaru, a na nim prezentacji najnowszych produktów i technologii naszej marki.

Podczas wystawy, która w tym roku odbyła się w terminie 23-25 maja, FHI skupiło się przede wszystkim na zaprezentowaniu samochodu sportowego Subaru BRZ. Cechujący się napędem na tylne koła pojazd z silnikiem typu bokser, umiejscowionym z przodu, cieszył się ogromnym zainteresowaniem zwiedzających wystawę. Goście mieli możliwość nie tylko przyjrzeć się modelowi produkcyjnemu, lecz również modelowi samego podwozia samochodu, który w idealny sposób ukazywał niskie położenie silnika.

Obok BRZ w Yokohamie zaprezentowano ulepszony EyeSight (wersja 2), czyli elektroniczny system wspomagający jazdę samochodami Subaru. Rozwiązanie oparte na zastosowaniu dwóch kamer wideo pomagających kierowcy uniknąć kolizji lub zminimalizować jej skutki wyposażono w dodatkowe funkcje – system kontroli hamowania oraz system do zachowania odpowiedniego (bezpiecznego) dystansu między poruszającymi się pojazdami. Trzecim z głównych rozwiązań Subaru prezentowanych na japońskiej wystawie był dwulitrowy silnik typu bokser nowej generacji z bezpośrednim wtryskiem paliwa.

Automotive Engineering Exposition jest wydarzeniem, które w ciągu zaledwie trzech dni przyciąga ponad 70 000 zwiedzających, mających możliwość zapoznania się z ofertą około 400 wystawców. Impreza organizowana jest przez Stowarzyszenie Japońskich Inżynierów Motoryzacji, którym każdego roku udaje się z powodzeniem stworzyć w Yokohamie potężną i świetnie spełniającą swoje zadanie „platformę” wymiany motoryzacyjnej myśli technicznej.

Subaru znów na fali



fot. Dominika Cabaj



fot. Dominika Cabaj



fot. Dominika Cabaj

Mamy kolejne zwycięstwo pod żaglami Subaru! Tym razem Maciej Grabowski, o którego poczynaniach na morskich falach informujemy na bieżąco, otrzymał tytuł Mistrza Polski w najważniejszych polskich regatach, a mianowicie w Mistrzostwach Polski klasy Star. Regaty rozegrały się na akwenie Zatoki Gdańskiej w Gdyni w dniach 30 czerwca i 1 lipca tego roku, a ich organizatorem był Yacht Klub Stal Gdynia przy współpracy z Polskim Związkiem Żeglarskim w Warszawie.

Impreza, która dla załogi Macieja Grabowskiego zakończyła się zwycięsko, była niezmiernie trudna ze względu na zmienne warunki pogodowe. Zawodnikom przyszło walczyć o tytuł przy niesamowicie silnych podmuchach wiatru, który towarzyszył licznym

burzom. Żeglarze nie dawali jednak za wygraną, przetrwali w ekstremalnych warunkach i wygrali, dostarczając nam powodów do ogromnej radości. Regaty pod żaglami Subaru znów okazały się pomyślne. Gratulujemy sukcesu i obiecujemy w dalszym ciągu kibicować drużynie Macieja Grabowskiego w kolejnych zawodach. W czasie regat Subaru zaznaczyło swoją obecność nie tylko na Bałtyku w formie logo umieszczonego na żaglach jachtu, lecz również na brzegu w postaci swoich samochodów. Tam dużym zainteresowaniem gości gdyńskiej Mariny cieszyły się nasze Outbacki, którymi na zawody przybyli żeglarze. Przez cały czas trwania regat zajmowały one honorowe miejsca na terenie klubu, przyciągając uwagę niejednego pasjonata żeglarstwa.



Nowości o XV oraz wyniki konkursu „Zatrzymaj się - jest już pomarańczowe”

W związku ze stale rosnącym zainteresowaniem Subaru XV, został przygotowany nowy serwis internetowy, poświęcony crossoverowi japońskiej marki. Jest on utrzymany w charakterystycznej, pomarańczowej kolorystyce, a poza najnowszymi informacjami i multimediami użytkownicy znajdą w nim między innymi moduł monitorowania statusu zamówienia. Wkrótce pojawi się tam również konfigurator, dzięki któremu będzie można dobrać szczegóły nowego Subaru XV. W konkursie „Zatrzymaj się - jest już pomarańczowe”, który odbył się we wszystkich autoryzowanych

salonach Subaru w dniach 12-13 maja, **zdobyczą nagrody głównej został Piotr Kałuża**. Jest nią użyczenie na tydzień samochodu Subaru XV w kolorze pomarańczowym (Tangerine Orange Pearl) z pełnym zbiornikiem paliwa. Nagroda główna została wybrana spośród wszystkich dostarczonych do organizatora ankiet. Nagrodami dodatkowymi są: 23 laptopy Sony VAIO z serii CA w kolorze pomarańczowym oraz 46 podwójnych zaproszeń do Multikina. Szczegółowa lista pozostałych zwycięzców znajduje się poniżej.

| DEALERSTWO | LAPTOP SONY VAIO | PODWÓJNE ZAPROSZENIE DO MULTIKINA | |
|---|-----------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| Firma Motoryzacyjna „Ligeza” sp. z o.o. | Tomasz Boryslawski | Ewa Januszewska | Ewa Mutkowska |
| JM Auto sp. z o.o. | Marek Wasilewski | Marek Szurlej | Tomasz Grześkowiak |
| REISKI AUTO Sp. z o.o. | Joanna Chmielewska | Karolina Pasternak | Grzegorz Wójcik |
| Technotop Sp. z o.o. | Marek Wójtowicz | Irena Krzyżanowska | Kamila Dubaj-Siekłucka |
| Subaru Point sp. z o.o. | Magdalena Stopczyńska | Anna Kopff | Anna Niewiadomska |
| Emil Frey Polska S.A. | Witold Ludwycowski | Marcin Ciacma | Janusz Sienko |
| P.U.H. „Auto Complex” | Michał Lach | Iwona Gilicka | Agnieszka Minek |
| DAWOJ Sp. z o.o. Sp. K. | Marta Maciejewska | Robert Jachacy | Jolanta Fiałkowska-Pilarczyk |
| ITS A. MICHALCZEWSKI | Rafał Wojda | Michał Wikiert | Robert Saracen |
| Subaru A. Koper | Kamil Kugaudo | Krzysztof Szklarz | Maciej Starczewski |
| Styl Subaru Dukiewicz sp.j. | Łukasz Koziół | Artur Giżyński | Przemysław Maciejewski |
| Sobiesław Zasada Automotive Sp. z o.o. Sp. k. | Wojciech Kubicki | Mariusz Wardzała | Paweł Baydak |
| P.U.H. GRAFIX | Tomasz Jopich | Marcin Rafałowski | Ludmiła Kaczmarek |
| P.H.U. Zdanowicz | Dominika Karger | Tomasz Cichewicz | Marta Abrycka |
| „Wawrosz” spółka jawna | Beata Dutkiewicz | Tomasz Dutkiewicz | Piotr Baczyński |
| IDeaAuto sp. z o.o. | Justyna Dymarczyk | Joanna Tabor | Anna Szymańska |
| MM CARS Sp. z o.o. | Andrzej Plazak | Maciej Burzyk | Barbara Domagała |
| F.H.U. Gruchel | Joanna Matuszyńska | Krzysztof Matuszyński | Iwona Płocica |
| SOLO Krzysztof i Wojciech Ślubiak | Łukasz Kwiecień | Marek Rogoziński | Józef Januszek |
| Solix Sp. z o.o. | Monika Antosz | Paweł Michalski | Andrzej Wawrykiewicz |
| ZUH MAX-USŁUGA Alfred Stefanowicz | Andrzej Trawczyński | Danuta Trawczyńska | Cezary Lange |
| Kocar W.M.P.P. Kocialkowscy sp.j. | Adam Janiszewski | Dominik Hemerling | Jarosław Ast |
| Agrykolex sp. z o.o. | Mirosława Cieśliewicz | Mateusz Wicziński | Rafał Żyleń |

Prenumerata magazynu „Plejady” uruchomiona!

Po przewyciężeniu kilku problemów technicznych w końcu oddajemy do Państwa dyspozycji prenumeratę magazynu „Plejady”. Już teraz można zamówić prenumeratę w jednej z dwóch wersji - papierowej i elektronicznej. Pierwsza z nich, co naturalne, będzie opcją płatną. Wersja elektroniczna - co z pewnością Państwa ucieszy - będzie zupełnie darmowa! Do tego magazyn zaprenumerowany w formie elektronicznej będzie dostarczany bezterminowo. Liczymy, że nasza chęć poparcia kampanii na rzecz ochrony środowiska

oraz propozycja ekologicznej prenumeraty „Plejady” spotka się z Państwa aprobatą. Formularz prenumeraty znajduje się na stronie internetowej www.plejady.subaru.pl. Zapraszamy! Na tej stronie znajdują się również wydania archiwalne - do pobrania. Ze swojej strony pragniemy zapewnić, że w dalszym ciągu będziemy intensywnie pracować nad formą i zawartością merytoryczną „Plejad” po to, by były one ciekawym, wszechstronnym i takim, od którego trudno się oderwać. W osiągnięciu tych zamierzeń nic lepiej

nam nie pomoże niż Państwa opinie i komentarze.

Gończo zachęcamy zatem do informowania nas wszystkimi możliwymi kanałami (drogą mailową, za pośrednictwem Facebooka czy też tradycyjnej poczty) o najchętniej czytanych materiałach, plusach i minusach naszego magazynu i wszelkich czytelniczych potrzebach. Będziemy wdzięczni za wszystkie nadesłane propozycje, na które czekamy już od teraz! A przy okazji, zapraszamy do wzięcia udziału w konkursie - szczegóły na str. 37.

WRX STI znów niepokonany na Nürburgring

Czterdziesta edycja 24-godzinnej wyścigu na kultowym niemieckim torze Nürburgring przyniosła kolejny triumf Subaru WRX STI – a konkretnie wersji S206 (o której pisaliśmy w nr 2(41)/2012 „Plejady”). Po pokonaniu 136 okrążeń, które dały łączny dystans ponad 3 451 kilometrów japoński sedan, za kierownicą którego zmieniali się Toshihiro Yoshida, Carlo van Dam, Marcel Engels i Kouta Sasaki, przeciął linię mety jako pierwszy wśród samochodów z turbodoładowanymi silnikami o pojemności do dwóch litrów. WRX STI zapisał na swoje konto również najlepszy czas okrążenia spośród dziesiątki aut klasy SP3T, która ukończyła trwające dobę zmagania.

Nie jest łatwo po raz drugi z rzędu triumfować w tak wymagającym wyścigu, dodatkowo przy zmieniającej się aurze. Jednak cały zespół i jego kierowcy udowodnili, iż da się tego dokonać, mając do dyspozycji tak

niezawodny i świetnie prowadzący się samochód, jakim jest WRX STI. Wyścigówka spod znaku „Plejady” szybko znalazła się na czele stawki, systematycznie powiększając przewagę. Szczególnie w godzinach porannych, na mokrej nawierzchni lider klasy SP3T pokazał pazur, nawiązując równorzędną walkę z rywalami w mocniejszych autach z wyższych klas.

- Aby udowodnić, że w ubiegłym roku nie wygraliśmy dzięki szczęśliwemu trafowi, chcieliśmy również tym razem zaliczyć perfekcyjny występ. Jednak już od startu nie było łatwo, a cały wyścig okazał się wyjątkowo ciężki. Myślę jednak, że ponowne zwycięstwo bardzo wiele znaczy i jest ukoronowaniem naszego wspólnego wysiłku. Jesteśmy bardzo wdzięczni zespołowi, partnerom i fanom za gorący doping. Dziękujemy bardzo! - komentował Hideharu Tatsumi, menadżer zespołu STI NBR Challenge.



Zdjęcia dzięki uprzejmości firmy Subaru Tecnica International (STI).



Subaru XV podbił Polskę (cz. 2)



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 kontynuację relacji z poprzedniego wydania „Plejady”, spisywanej na żywo przez organizatorów tego wydarzenia. Tekst publikowany w niniejszym wydaniu obejmował imprezy w Łodzi, Katowicach, Bielsku-Białej, Krakowie i Rzeszowie.

Kolejne miejsce, jakie wybraliśmy, nie było przypadkowe. Hotel Wodnik niedaleko Bełchatowa swoją nieco industrialną scenografią przyciągnął

nas nie tylko na Road Shows. Nie jest tajemnicą, że w tym roku odbyła się tam IX edycja Złotu Plejad. Ogromne zaplecze noclegowe, restauracja, jezioro i dużo wolnej przestrzeni - to tylko niektóre z walorów tego miejsca. Kiedy pod hotel zaczęły podjeżdżać samochody dealera Point Łódź, przez chwilę myśleliśmy, że pan Marek Sobolczyk zabrał ze sobą wszystkich pracowników swojej firmy. Dopiero obraz ludzi wyciągających z bagażników statywy, kamery i mikrofony uświadomił nam, że przywiózł połowę łódzkich dziennikarzy. Frekwencja była tak duża, że po wszystkim byliśmy zmęczeni od

udzielania wywiadów. Perełką na trasie testowej było Centrum Japońskich Sportów i Sztuki Walki Dojo - Stara Wieś, gdzie zorganizowaliśmy przerwę kawową. Nasze samochody mogły tam przez chwilę poczuć się jak w ojczyźnie.

Kolejna lokalizacja zasiała w nas wątpliwość, jak zachowałby się mieszkaniec średniowiecznego zamku, gdyby zobaczył Subaru XV? Tego niestety się nie dowiemy, gdyż nie potrafimy naginać czasu. Ale postanowiliśmy sprawdzić, jak zaprezentują się nasze stalowe rumaki na dziedzińcu Zamku



Ogrodzienieckiego w Podzamczu. Pomimo usilnych starań nie zezwolono nam na nocleg w zimnych i mokrych ruinach tej warowni, musieliśmy więc zadowolić się luksusowymi wnętrzami supernowoczesnego SPA hotelu Poziom 511. Zarówno dziennikarze jak i klienci, zaproszeni przez dealera Subaru - MM Cars w Katowicach, byli zachwyceni tym jedynym w swoim rodzaju obiektem. W obydwu tych skrajnych sceneriach model XV prezentował się znakomicie.

Rzadko kiedy można zaobserwować tyle roześmianych i zadowolonych twarzy, ile zobaczyliśmy wśród gości wysiadających z samochodów testowych, po przejechaniu szutrowych odcinków malowniczych tras, biegnących przez Jurę Krakowsko-Częstochowską. Ciężko byłoby osiągnąć taki sam rezultat bez pomocy firmy Horizont, której sam prezes odkrywał przed naszymi gośćmi tajemnice Szlaku Orlich Gniazd. Grzechem byłoby nie wspomnieć o miejscu gdzie przygotowana

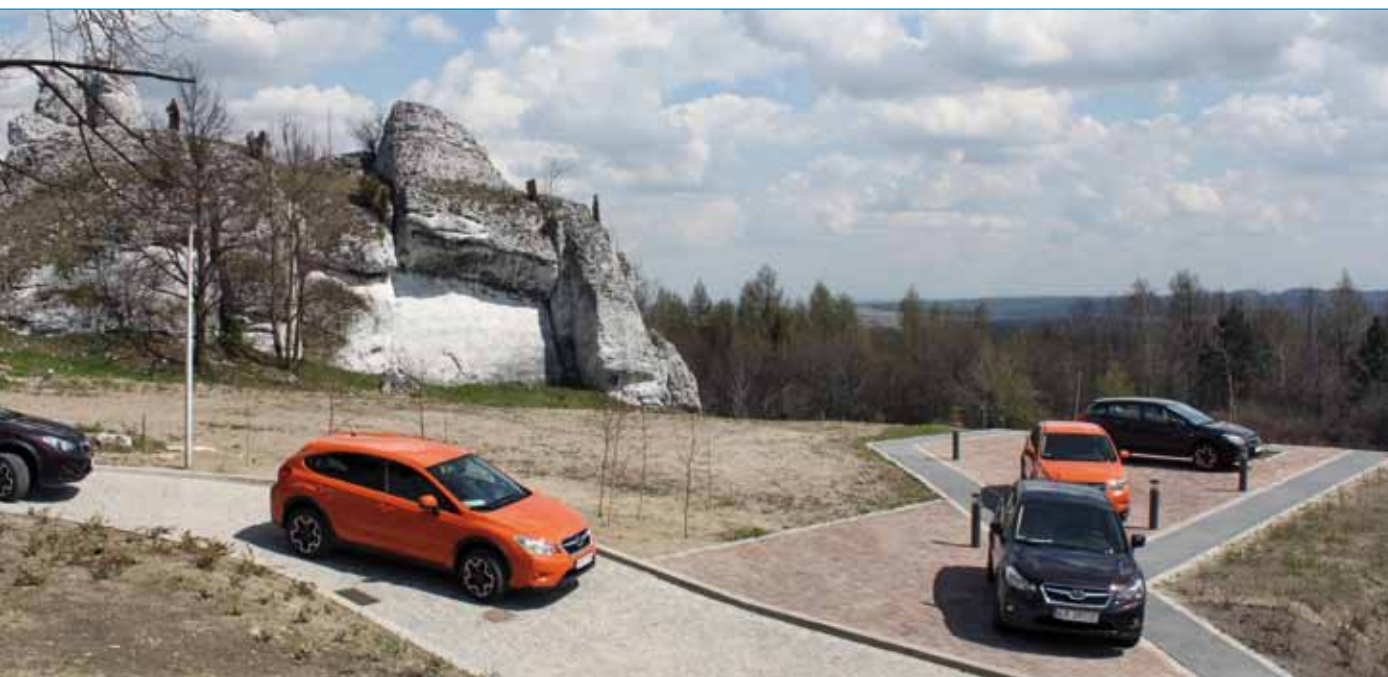
została przerwa. Aromatyczna kawa wypita w karczmie pod w pełni zrekonstruowanym Zamkiem Bobolice była już tylko wisienką na pomarańczowym torcie przygotowanych przez nas atrakcji.

Kolejny etap naszej podróży doprowadził nas do Hotelu SPA Jawor, malowniczo położonego u stóp góry Błatnia w Beskidzie Śląskim. Na miejsce przybyliśmy późno, a czekało nas jeszcze przygotowanie samochodów na poranną prezentację. Przystąpiliśmy więc do działania. Nie znamy dokładnie zapisów w Księdze Rekordów Guinnessa, ale wydaje nam się, że umycie 10 samochodów w 40 minut plasuje nas w czołówce Europy Środkowej w tej konkurencji. Oczywiście nie dokonaliśmy tego wyczynu sami. Byli z nami dwaj koledzy z salonu Wawrosz w Bielsku-Białej. Dzięki nocnym zabiegom pielęgnacyjnym nasze samochody na klasycznych odcinkach Rajdu Wisły, którymi biegła trasa testowa, błyszcząły



nie tylko w przenośni, ale i dosłownie. Nic więc dziwnego, że zarówno na dziennikarzach, jak i na klientach wrażenie zrobiły nie tylko właściwości jezdne, ale także wygląd naszych XV.

Jak na królewskie miasto przystało, miejscem prezentacji w Krakowie stał się Dwór w Tomaszowicach - malownicze miejsce z zabytkowymi budynkami i przepięknym parkiem, na terenie którego dwa pomarańczowe XV pięknie kontrastowały z soczystą zielenią. Jak zwykle po krótkiej prezentacji zaproszeni goście o choczko wyruszyli poznawać właściwości samochodów, ale także uroki przygotowanych przez nas tras. Korzystając z bliskiego sąsiedztwa autostrady, testujący mogli sprawdzić żwawość XV i komfort podróżowania przy większych prędkościach (z opinii wynikało, że samochód wypadł celująco). Dwór w Tomaszowicach spełnił swoją funkcję również podczas przerwy kawowej. W holu, siedząc na wygodnych kanapach i popijając kawę,





przedstawiciele lokalnego salonu Emil Frey odpowiadali na rodzące się podczas jazdy pytania i rozwiewali wątpliwości. Kolejne miejsce, kolejny sukces i ruszamy dalej - w drogę do ostatniej lokalizacji.

Finalnym punktem Road Shows Subaru XV były odwiedziny naszego

dealera Sobiesław Zasada w Rzeszowie. Kręte i wąskie asfaltowe dróżki doprowadziły nas do Lubeni, gdzie w Hotelu Spa Splendor odbyła się ostatnia już prezentacja prasowa cyklu. Doświadczenie nabyte podczas całej podróży sprawiło, że ostatnie przygotowania poszły bardzo sprawnie i bez żadnych opóźnień. Zaoszczędzony







czas przeznaczaliśmy na podziwianie widoków rozciągających się z tego pięknie położonego hotelu, ale także na wspomnianie ciekawych wydarzeń, które nas spotkały po drodze. Rankiem jak zwykle odbyła się prezentacja multimedialna samochodu, po zakończeniu której kolumna Subaru XV wypełnionych dziennikarzami wyruszyła w drogę. Takie elementy jak chociażby fragmenty trasy Rajdu Rzeszowskiego urozmaiciły naszym gościom dotarcie do Łańcuta, gdzie na zamku w jednej z najpiękniejszych rezydencji arystokratycznych w Polsce zorganizowana została przerwa kawowa.

Wszystko co dobre szybko się kończy. Nieco zmęczeni, ale z wielką satysfakcją wracaliśmy do domu. Bo przecież wszystko się udało... Nieprawdaż? ■



Karkonoski sukces na wymagających oesach



Po udanym sportowo, lecz zakończonym nieco pechowo Rally Tribec, LOTOS - Subaru Poland Rally Team odniósł wielki sukces na wyjątkowo wymagających odcinkach specjalnych Rajdu Karkonoskiego. Wojtek Chuchała i Kamil Heller zanotowali życiowy rezultat, finiszując na drugim miejscu w klasyfikacji generalnej, a także zwyciężając w grupie N. I choć nie zabrakło kilku „momentów”, to reprezentanci L-SPRT udowodnili swoją szybkość oraz fakt, iż są w stanie rywalizować z czołówką Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Załoga LOTOS - Subaru Poland Rally Team już od pierwszego kilometra 27. Rajdu Karkonoskiego narzuciła bardzo szybkie tempo, po czterech sobotnich odcinkach plasując się na drugiej pozycji w klasyfikacji generalnej. Wojtek Chuchała i Kamil Heller objęli również prowadzenie w grupie N, oddając rywalom tylko jedną próbę. - *Jesteśmy zadowoleni, jedzie się bardzo dobrze. Samochód spisyje się super, zespół pracuje*

perfekcyjnie, więc na drugiej pętli pozostaje tylko się poprawiać. Na ostatnim odcinku pojechaliśmy trochę spokojniej, bo po uderzeniu w kamień myśleliśmy, że możemy mieć „kapcia” - komentował Wojtek Chuchała.

Podczas sobotniego etapu reprezentanci L-SPRT zajęli drugie miejsce w klasyfikacji generalnej, po drodze wygrywając drugi przejazd niespełna 7-kilometrowego Zachełmia. Wojtek Chuchała i Kamil Heller byli również

najszybsi w grupie N, zapisując na swoje konto 8 z 9 odcinków specjalnych. W rundzie Pucharu Łużyc Siemanko wraz ze swoim pilotem także zwyciężyli z dużą przewagą, zarówno w „generalce”, jak i w klasie 5. - *Jesteśmy bardzo zadowoleni ze swojej jazdy i z pracy całego zespołu. Wszystko to dało bardzo dobry efekt. STI jest świetnie przygotowane i super się nim jedzie. Odcinki wymagają natomiast naprawdę dużego wyczucia. Na megazabrudzonych*

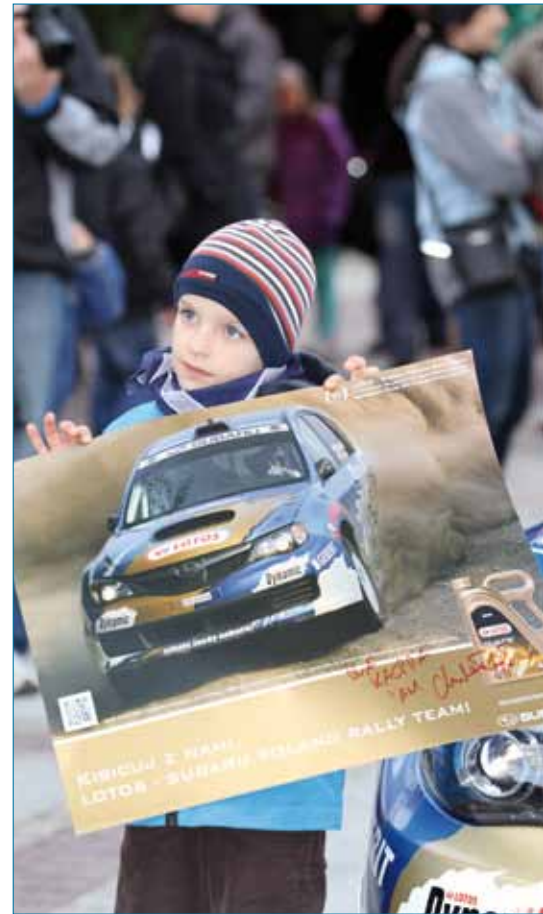


partiach jedziemy z maksymalnymi prędkościami, wykorzystując całą szerokość drogi - mówił Wojtek Chuchała. - Przyłożyliśmy się i udało się fajnie pojechać te wymagające odcinki, co widać po wynikach. Trasy bardzo nam się podobają, Karkonoski to fantastyczny rajd. Pierwszy wygrany oes w „generalce” wspaniale smakuje - uzupełnił Kamil Heller.

Rywalizację podczas niedzielnego etapu zawodnicy L-SPRT rozpoczęli od drugiego wyniku na 9-kilometrowej próbie Borowice. Na kolejnych odcinkach Wojtek Chuchała i Kamil Heller również notowali topowe czasy, umacniając się na pozycji wicelidera zawodów i pewnie prowadząc w „ence”. W klasyfikacji dnia reprezentanci L-SPRT także uplasowali się na drugiej pozycji w „generalce” i pierwszej w grupie N. - *Na pierwszej pętli jechało się bardzo dobrze, tylko na drugim oesie mocno skoczyliśmy, przez co do tej pory odczuwamy ból w plecach. Poza tym jest w porządku, staramy się trzymać środka drogi, nie ciąć mocno i spokojnie pokonywać kolejne kilometry. Odcinki są*

naprawdę trudne, szczególnie najdłuższy dzisiaj Lubomierz - komentował Siemanko. - *Wszystkie oesy są ciekawe i fajnie się po nich jedzie, ale wymagają też dużej uwagi. Chyba najwięcej trudności sprawił nam Lubomierz, ale pozostałe też są mocno zabrudzone. Z kolei na Szklarskiej Porębie popisaliśmy się lotem, ale na szczęście nic poważnego się nie stało* - dodał Kamil Heller.

Finalnie Wojtek Chuchała i Kamil Heller zajęli drugie miejsce w klasyfikacji generalnej trzeciej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Siemanko wraz ze swoim pilotem byli również najszybsi w grupie N i Klasyfikacji Producentów, a także finiszowali jako drudzy wśród Zespołów Sponsorskich. Pasma sukcesów uzupełniło zwycięstwo w rundzie Pucharu Łużyc, poprzedzone wygraniami wszystkich odcinków, a także niespodziewany, ale zasłużony puchar dla najlepszej załogi na odcinku Zabobrze. Jeszcze więcej powodów do zadowolenia dały Wojtkowi Chuchale, Kamilowi Hellerowi i całemu LOTOS - Subaru Poland Rally Team czasy, uzyskiwane





na trasach w okolicach Jeleniej Góry. Na niemal każdym z 17 wymagających odcinków zawodnicy mieścili się w czołowej trójce, cały czas utrzymując kontakt z czołówką. Zwieńczeniem wysokiego tempa było pierwsze w karierze oesowe zwycięstwo

w RSMP, które załoga L-SPRT zaliczyła na piątej próbie. Mimo ciężkiej końcówki, udało się jednak dowieźć do mety punkty za drugie miejsce w „generalce” i pierwsze w grupie N również w klasyfikacji niedzielnej etapu.

- Jesteśmy naprawdę bardzo zadowoleni, bo Rajd Karkonoski okazał się wyjątkowo udany. Cały zespół pracował perfekcyjnie, samochód spisywał się super, a my staraliśmy się pojechać jak najlepiej. Trochę tylko szkoda, że pierwszego dnia bracia Bębenkowie zostali tak szybko wyeliminowani przez zawodną technikę, a drugiego podobny los spotkał Tomka Kuchara. Ściąganie się z nimi na pewno dałoby nam jeszcze więcej frajdy. Pod koniec niestety pogodynka sprawiła nam poważny zawód i ostatni odcinek specjalny musieliśmy pokonać w obfitym deszczu na slickach. Gdyby w rajdach punktowany był także styl, to mielibyśmy szansę na zwycięstwo, jako że slajdów wykonaliśmy więcej niż podczas wszystkich innych oesów. Niestety liczy się tylko czas, co będzie dla nas nauką na przyszłość. Udało się jednak utrzymać drugie miejsce w generalce oraz odnieść zwycięstwo w grupie N, które chciałbym zadedykować wraz z życzeniami szybkiego powrotu do zdrowia nieobecnemu na



rajdzie Artkowi. 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 mamy nadzieję, że godnie ich reprezentowaliśmy na tych wymagających odcinkach - podsumował Wojtek Chuchała.

- Rajd Karkonoski poszedł zdecydowanie po naszej myśli i bardzo się z tego cieszymy. Nie spodziewaliśmy się takiego wyniku, ale tempo okazało się naprawdę dobre. Odcinki stanowiły duże wyzwanie, szczególnie drugi dzień był wyjątkowo trudny. Ostatnie dwie próby były trochę nerwowe, ale udało nam się dowieźć do mety świetny wynik, który nie byłby możliwy do osiągnięcia bez wsparcia zespołu, partnerów i naszych rewelacyjnych kibiców. Wprawdzie podczas całego rajdu nie mieliśmy praktycznie żadnych przygód, co spowodowało, że chłopaki na serwisie trochę się nudzili, ale dzięki temu mogli wylądować nieco energii pomagając okolicznym zespołom, a także jadąc na klasyczną oglądarkę. Widząc ich na oesach, wiedzieliśmy jednocześnie, że teraz to już naprawdę musimy dojechać czysto - uzupełnił Kamil Heller.

W rozegranym tydzień wcześniej Rally Tribec reprezentanci L-SPRT zajęli 10. miejsce w klasyfikacji generalnej, finiszując jednocześnie tuż za podium grupy N. Wpływ na wynik miała kara za spóźnienie, gdyż Wojtek Chuchała i Kamil Heller od początku notowali bardzo dobre czasy w „generalce”, pewnie liderując wśród samochodów produkcyjnych i oddając rywalom tylko jeden oes. Mimo mniejszej zdobyczy punktowej, załoga L-SPRT zaliczy więc trzecią rundę słowackiego czempionatu do udanych.

- Rally Tribec zaczął się dla nas super ijechało się bardzo dobrze. Mocno pasują nam słowackie odcinki, o innej charakterystyce niż w Polsce. Niestety później nasz plan musiał ulec zmianie i po 90-sekundowej karze za spóźnienie na PKC potraktowaliśmy ten występ już całkowicie treningowo, sprawdzając wypracowane podczas testów ustawienia. Wielkie słowa uznania dla naszych mechaników, którym wymiana skrzyni biegów zajęła w granicach 15 minut. Byliśmy pod ogromnym wrażeniem, jak szybko i profesjonalnie udało im się to zrobić. Podziękowania również dla naszych partnerów: 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 - komentował Wojtek Chuchała.

- Słowacja to nieco inny kraj i to nie tylko pod względem odcinków. Na dojazdówce zatrzymała nas policja i o ile w Polsce pojechalibyśmy dalej, to tym razem skończyło się to dużym spóźnieniem, które niestety zaważyło na wyniku. Cieszy nas jednak dobre tempo na tych technicznych odcinkach, a treningowe kilometry postaramy się wykorzystać na kolejnych zawodach. Dziękujemy całemu zespołowi oraz naszym mechanikom, którzy naprawdę dali z siebie wszystko - dodał Kamil Heller.



Jestem urodzonym samochodziarzem



Choć początki były trudne, Jarosław Baran nieprzerwanie od 20 lat pilotuje najwybitniejszych polskich kierowców rajdowych. To wspaniała okazja, by porozmawiać o jego pasji i wszystkim, co łączy go z marką Subaru.

Dziś Jarosław Baran, jeden z najbardziej utytułowanych pilotów rajdowych w historii polskiego sportu samochodowego, między przygotowaniami do obrony zdobytego z Kajetanem Kajetanowiczem (już dwa razy z rzędu) tytułu rajdowego Mistrza Polski a biznesowymi obowiązkami wrocławskiego dealera Subaru znajduje czas, by opowiedzieć o swojej przygodzie ze sportem samochodowym. I nie tylko o tym.

W jednym z wywiadów, przed ponad 10 laty, kiedy jeździł Pan z Januszem Kuligiem, padło pytanie o początki związku ze sportem samochodowym. Z odpowiedzi wynikało, że nie zapowiadały one znakomitej kariery pilota rajdowego. A jednak pierwsze

niewpowodzenie Pana nie zniechęciło. Co dalej popychało Pana w stronę tego sportu?

Tak, to śmieszna historia, z której wynika, że nigdy nie należy się zniechęcać. Nie wszyscy znają szczegóły, więc bardzo krótko ją przypomnę. W roku 1984 lub 1985 (minęło naprawdę sporo lat i nie jestem już pewien) wraz z kolegą wystartowaliśmy w okręgowej imprezie „rajdowego debiutu”. Warto dodać, że tak naprawdę zostałem tam „przymusowo” wysłany przez moją tatę, Zbyszka, znanego w środowisku jako Zibi, wówczas czynnego kierowcę i pilota rajdowego. To była impreza rozgrywana w nocy, bez jakiegokolwiek zapoznania z trasą, a notatki nawigacyjne otrzymywaliśmy na starcie. Początkowo nawigacja nie sprawiała



nam problemu, jednak szybko znaleźliśmy się w miejscu, którego organizator nie przewidział. Znalazienie drogi do mety okazało się niemożliwe, powrót na start bezcelowy... więc pojechaliśmy do domu (*śmiech*). Później z moimi rajdami było już tylko lepiej. Jest jeszcze jeden morał – pomagajmy dzieciom w realizacji ich życiowych pasji. Nawet jeżeli one same jeszcze nie wiedzą, co nią będzie.



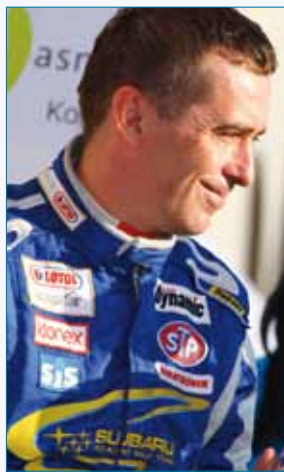
Czy rola pilota nie jest frustrująca, jak suflera w teatrze? Jest ważny, ale mało kto dostrzega jego obecność... Czy warto być pilotem rajdowym?

Mam nadzieję, że ważna w teatralnym świecie rola suflera tak naprawdę nie jest frustrująca, a ja zdecydowanie nie odbieram w ten sposób swojej pracy. W żadnym wypadku pilot nie jest tylko podpowiadaczem. Mamy do wykonania całkiem konkretne i ważne

zadania. Osobę pilota z reguły widać, choć dziennikarze nie zawsze o nim piszą czy mówią i wtedy jest to dla wielu z nas przykre. Rajdy tym różnią się od wyścigów, że w aucie jest załoga i większość przedszkolaków to wie, a telewizja, niestety, nie zawsze. Mimo to jestem przekonany, że wystarczająco wiele osób zdaje sobie sprawę, jak ważnym elementem rajdowego zespołu jest dobry, doświadczony pilot i jaki

ma wpływ na wynik swojego kierowcy. Czasem też rozdajemy autografy i stajemy na masce, lejąc zwycięskiego szampana, ale na pewno nie jest to zajęcie dla osób kierujących się pragnieniem własnej popularności.

Piotr Kufrej, Waldemar Dorskoczek, Zenon Sawicki, Janusz Kulig, Leszek Kuzaj, Sebastian Frycz, Michał Kościuszko i Kajetan Kajetanowicz – czy



Jarosław Baran

Urodził się 24 grudnia 1967 roku w Krakowie. Obecnie mieszka we Wrocławiu. Zawodnik Automobilklubu Krakowskiego od 1986 roku. Kariera w liczbach: starty (wszystkie) - 219 (do Rajdu Karkonoskiego włącznie), w RSMP - 131 (nieprzerwanie od 1992 roku), 54 razy na podium, w tym 26 zwycięstw; starty w Mistrzostwach Europy (w tym Rajd Polski) - 39, 13 razy na podium w tym 5 zwycięstw; starty w Mistrzostwach Świata - 18.

Najważniejsze tytuły: wicemistrz Europy - 2002 r. (z Januszem Kuligiem), pięciokrotny Mistrz Polski w klasyfikacji generalnej - 1997, 2000, 2001 (z Januszem Kuligiem), 2010, 2011 (z Kajetanem Kajetanowiczem), dwukrotny wicemistrz Polski w klasyfikacji generalnej - 1998, 1999 (z Januszem Kuligiem), czterokrotny Mistrz Polski F-2 (samochody z napędem na jedną oś) - 1997, 1998 (z Januszem Kuligiem), 2005, 2006 (z Michałem Kościuszko), Mistrz Polski grupy N - 2010 (z Kajetanowiczem). Łącznie wszystkich tytułów w RSMP (mistrzów, wicemistrzów i II wicemistrzów) - 21.

pomiędzy kogoś w zestawieniu kierowców, których Pan pilotował? Praca z którym z nich dała Panu najwięcej satysfakcji?

To tylko najważniejsze osoby, „kamienie milowe” mojej kariery, ale jest jeszcze kilku kolegów, z którymi zaliczyłem okazjonalne i udane starty. Nie lubię takich podsumowań z kilku względów. Z każdym z tych wspaniałych kierowców jeździłem w innych czasach i innymi samochodami. Każdy z nich to przypadek wyjątkowy i oddzielny, tak

jak różni i wyjątkowi mogą być ludzie. Wszyscy mieli „benzynę we krwi” i ogromną potrzebę rywalizacji, która nie każdemu jest dana i dla ogółu trudna do zrozumienia. Niektórzy z moich kierowców uczyli mnie podstaw pilotażu, z częścią z nich wspólnie zdobywałem doświadczenie, a niektórych to ja wprowadzałem w prawdziwy, rajdowy świat. Spędziliśmy ze sobą bardzo dużo czasu i każdego z nich szanuję, pamiętając bardziej o chwilach chwały niż o porażkach.

Jak zdefiniować dobrego pilota. Kim powinien być? Maciej Wisławski, inna legenda prawego fotela w wywiadzie dla „Plejady” stwierdził, że pilot musi być jak dżentelmen, psycholog i saper w jednym...

Na pytanie „co ma pilot?”, wzorowane na kawałach o wojsku, jeden z kierowców odpowiedział: „Ma się nie bać!”. Zabawne w tej historii jest to, że to prawda i trochę oddaje sens naszej pracy. Znam przypadki pilotów tak wyluzowanych, że nie przestawali nawijać nawet podczas wykonywania samochodem manewru „lotu odwróconego w głąb lasu”, ale to przypadki beznadziejne. Nie ma sensu zaprzeczać, że warunki w jakich pilot pracuje nie są łatwe. Podstawowa, fundamentalna wręcz predyspozycja, to brak najmniejszych skłonności do choroby lokomocyjnej. Jeśli podczas jazdy pociągami musisz siedzieć twarzą w kierunku jazdy, to pilotowanie nie jest zajęciem dla ciebie. Rajdowe „biuro” porusza się z dużymi prędkościami, zazwyczaj w poprzek drogi, a czasem też tyłem do kierunku jazdy. W tych warunkach trzeba notować lub czytać, a podczas dyktowania kierowca oczekuje absolutnej nieomyślności oraz niewzruszonego spokoju. Wielu kierowców uważa, że podniesiony głos pilota rozprasza ich podczas prowadzenia, także gdy połowa samochodu jest już w rowie...

Ważne jest wycucie prędkości, bez którego nie można dyktować w tzw. tempo, czyli dokładnie wtedy, kiedy trzeba. Złe tempo może doprowadzić do przykrych sytuacji, kiedy ostatnia podyktowana komenda oraz meta odcinka specjalnego nie nastąpią w tym samym czasie. Do tego kilka łatwiejszych rzeczy, których w większości można się nauczyć: biegle poruszanie się w gąszczu sportowych regulaminów, podstawowa wiedza mechaniczna i chęć do pracy fizycznej, np. przy częstych zmianach kół między





odcinkami. Zdolności psychologiczne przydadzą się do budowania dobrych relacji wewnątrz zespołu oraz z kierowcą. Przydają się też umiejętności, które wbrew pozorom nie są oczywiste: odróżniania strony prawej od lewej, dodawania i odejmowania w stopniu podstawowym oraz szybkiego pisania (*śmiejąc się*).

Miał Pan swojego idola - rajdowego pilota?

Nie czuję potrzeby bezkrytycznego wzorowania się na innych. Jest wielu doskonałych pilotów, których warsztat pracy jest źródłem przemyśleń czy inspiracji. Z części pomysłów korzystam, inne świadomie odrzucam, bo też mam swoje, autorskie patenty. O dwóch osobach warto wspomnieć. Był taki moment, kiedy moim wzorem był Nicky Grist, pilot Colina McRae. Miałem okazję poznać go osobiście i zaimponował mi spokojem oraz profesjonalizmem. To naprawdę charyzmatyczna postać współczesnych rajdów. Choć Nicky bez wątpienia na to zasługuje, to jednak nie nazwałbym go swoim idolem. Druga postać to równie wybitny fachowiec prawego fotela - Ryszard Żyszkowski. Jeśli coś miało wpływ na to, że pokochałem rajdy, to bez wątpienia jazda Mariana Bublewicza, którego „Żyszko” był wieloletnim pilotem. To jedna z ikon naszych rajdów, pilot o wybitnych osiągnięciach i jeśli ktoś wymienia moje nazwisko obok jego, to jest dla mnie wielki zaszczyt. Dzisiaj na bazie własnych doświadczeń mam świadomość jak trudno na tak wysokim poziomie być partnerem wybitnych i wymagających kierowców.

Kiedy chce się zrobić jakieś statystyki obejmujące polskie rajdy okazuje się, że dostępnych i wiarygodnych danych jest niewiele. Tym niemniej, według



szacunków, jakie znalazłem, w klasyfikacji zwycięstw w rajdach dominuje Ryszard Żyszkowski, potem jest Ewa Zasada, a trzeci... Jarosław Baran. To by oznaczało, że wyprzedził Pan już takich znakomitych pilotów jak Krzysztof Gęborys i Maciej Wisławski oraz wielu innych, którzy zapisali się w historii rajdów. Z pięcioma tytułami Mistrza Polski jest Pan już w ścisłej czołówce, ustępując tylko Żyszkowskiemu. Co chciałby Pan osiągnąć jako pilot?

Nie każdy swoje starty liczy i nie każdy przywiązuje do tego wagę, bo statystyki są dobre - jeśli jesteśmy w nich wysoko... W jakimś stopniu nadają sens temu, co osiągnęliśmy i mogą być dla sportowca źródłem inspiracji do dalszego działania, choćby poprzez bicie kolejnych rekordów. Ich pokonywanie jest przecież częścią duszy sportowca. W moim przypadku, po dwudziestu latach nieprzerwanych startów,

to nieunikniony „produkt uboczny”, a nie cel sam w sobie. A prawdziwy cel? Na rok 2012 jest nim obrona tytułu mistrzowskiego. Czego chciałbym więcej lub co dalej? To naprawdę zbyt trudne pytanie.

Które z trofeów uważa Pan za najważniejsze w swojej karierze? Jaki sukces ceni Pan najbardziej?

Największym sukcesem jest to, że ciągle startuję! Z ponad dwustu rajdów, w których brałem udział, jest kilka, które pamiętam szczególnie. I nie zawsze chodzi o zwycięstwo. Są takie rajdy, których legendarna trudność sprawia, że samo osiągnięcie mety jest źródłem ogromnej satysfakcji. Pamiętam też takie, w których walka z rywalami była wyjątkowo zacięta czy dramatyczna. Ale czy po latach jest sens mówić, jaką wartość miało zwycięstwo na Kormoranie 12 lat temu? Kontekst i szczegóły znają tylko



przyjaciele i najstarsi kibice. Nagrody? Wbrew temu, co sądzą niektóre osoby, w rajdach nie ma nagród finansowych. Nieliczne wyjątki potwierdzają regułę – rajdy to szlachetny sport dla dżentelmenów. Nagrodami są puchary. Niektóre z nich lubię, bo przypominają jakiś sukces, inne dlatego, że są ładne, wyjątkowe. Który jest tym najważniejszym? Naprawdę nie wiem. Z dawnych lat pamiętam znanego pilota, który podczas wręczenia pucharu za pierwsze miejsce, co było wówczas moim nieosiągalnym marzeniem, stwierdził, że będzie się świetnie prezentował w rzece, do której wrzuca wszystkie swoje trofea.

Pamiętam swoje oburzenie, bo wówczas nie zrozumiałem kontekstu. Nadal jestem daleki od takiego traktowania swoich trofeów, ale teraz, po latach rozumiem, że miało to głębszy i praktyczny sens.

Moje zdobycze są wszędzie: stoją w dwóch miastach, w kilku domach i biurach, mieszają się z licznymi trofeami mojego brata, Maćka (*również wybitnego pilota rajdowego – red.*), z pucharami naszego taty. Jak dotąd nie znalazłem siły i miejsca, aby zebrać je razem. Do podziwiania tych najnowszych „zmuszam” naszych szanownych klientów, bo miejscem ich ekspozycji jest... salon Subaru we Wrocławiu.

Jak sport samochodowy wpłynął na Pana życie?

Sam sobie nie mogę odpowiedzieć na egzystencjalne pytania, kim byłbym i gdzie, gdyby nie rajdy. Dzięki rajdom poznałem wielu wspaniałych i inspirujących ludzi. Uczestniczyłem w wyjątkowych wydarzeniach. Startując z doskonałymi kierowcami zwiedziłem naprawdę kawał świata, nie zapominając o naszym pięknym kraju. Byłem w miejscach, w które zwykli, wakacyjni turyści się nie zapuszczają. Chyba jestem od tego uzależniony. Kto czuje klimat „filmów drogi”, ten zrozumie. Są też inne plusy. Przez te wszystkie lata wyrobiłem sobie umiejętność szybkiego



pakowania rzeczy niezbędnych i byłbym doskonałym testerem jakości hotelowych usług...

Jak zaczęła się Pana przygoda z Subaru w zawodowym, biznesowym wymiarze?

Nasza spółka kontynuuje „rodzinne” tradycje dealerskie, sięgające 1992 roku. Prowadząc już własną działalność i mając doświadczenie w segmencie premium zrobiliśmy analizę rynku, zwracając uwagę na potencjał tej marki. Wieloletnia aktywność Subaru w rajdach też miała dla nas znaczenie. Wspólne pasje oznaczają podobne widzenie wielu, w tym biznesowych, spraw. Ale muszę podkreślić, że nie ten aspekt był najważniejszy i nie daje nam żadnej taryfy ulgowej. Nasza propozycja współpracy została zaakceptowana, szybko uzgodniliśmy warunki i od 2005 roku JM Auto jest wrocławskim dealerem marki Subaru. Dodatkowo, bo nie jest to wprost związane z naszym biznesem, byłem pilotem oficjalnego zespołu Subaru Poland Rally Team przez trzy sezony. Startowałem z Leszkiem Kuzajem (rok 2007)

i z Kajetanem Kajetanowiczem (lata 2009 i 2010).

Czym dziś jest dla Pana sport samochodowy? Udział w rajdowych mistrzostwach Polski na najwyższym poziomie – to musi kosztować немало czasu. Wyjazdy nie przeszkadzają w obowiązkach?

Fotel pilota to moje miejsce pracy od kilkunastu lat, ale zapewniam, że w tej relacji nie brakuje uczucia. Jest takie powiedzenie: „Kochaj to co robisz, a nigdy nie będziesz chodzić do pracy”. To nie oznacza, że prowadzenie stacji dealerskiej jest na drugim planie. Cele, jakie sobie stawiamy, wymagają dyscypliny, uporządkowania, określenia priorytetów. W firmie mamy jasny podział ról i kompetencji. Dwoma najważniejszymi działami firmy kierują doświadczeni menadżerowie. Moja żona nadzoruje dział sprzedaży, ale tak naprawdę Marta to prawdziwa „spiritus movens” firmy JM Auto. Jej brat Marek natomiast sprawnie kieruje pracą serwisu. Organizacja pracy i zaangażowani ludzie, z którymi mam przyjemność pracować w JM Auto, pozwalają mi na realizację sportowej pasji. Jakość pracy i pełen



profesjonalizm zespołów, w których jeździłem lub jeżdżę, też ułatwiają łączenie tych zajęć.

A co na to wszystko rodzina?

Moja rodzina, za sprawą taty i brata, jest skażona rajdami. Rajdy to uniwersalny i nieunikniony temat wszystkich rodzinnych spotkań. Pozostali też dali się porwać tej pasji i nie mając wyjścia, aktywnie kibicują. Nie jest tajemnicą, że uporczywe uprawianie tego sportu wiąże się z wieloma wyrzeczeniami dla najbliższych. Pomijam ich oczywistą

obawę, że robimy coś wyjątkowo ryzykownego. Zawodnicy kupują opony albo nowe rajdowe fotele zamiast wczasów w ciepłych krajach. Godzinami przesiadują w garażu, zamiast zająć się dziećmi, a w końcu znikają z kolegami i nie ma ich w domu przez kilka tygodni w roku. Ja miałem ogromne szczęście, bo spotkałem osobę, która ten sport rozumie i kocha. Marta to mój największy kibic, ale też - jeśli trzeba - rzeczowy i bezwzględny krytyk.

Czy doświadczenie biznesowe przydaje się w roli pilota, a może odwrotnie?

Jeśli jest coś, co łączy te zajęcia, to stres w pracy i umiejętność radzenia sobie z nim. A czasem konieczność podejmowania szybkich i jednocześnie możliwie najlepszych decyzji.

A gdybym spytał, analogicznie, jak o marzenia dotyczące osiągnięć sportowych, co chciałby Pan osiągnąć na polu biznesowym?

Zadowolenie naszych klientów i nad tym nieustannie pracujemy. Ale też mocna i stabilna firma. Ale tu, podobnie jak w sporcie, wiele zależy od warunków, jakie stwarza nam „organizator zawodów”.

Co uważa Pan za najistotniejszy atut Subaru jako marki?

Wie to chyba każdy, kto właśnie czyta magazyn „Plejady” – układ napędowy! Ale wierzę, że każdy znajduje w Subaru coś, co jest dla niego wyjątkowo ważne. Absolutnie doskonałe prowadzenie, prestiż, poczucie bezpieczeństwa, komfort, bogate wyposażenie seryjne, potwierdzona bezawaryjność, podziw małych chłopców (*uśmiech*) oraz szacunek i uznanie sąsiada. I znacznie więcej, każdy znajdzie w Subaru coś dla siebie.

Na co dzień ma Pan możliwość jeździć wieloma modelami Subaru. Który lubi Pan najbardziej? Czy – z racji sportowej pasji – to coś ze znakiem STI? Co w ulubionym modelu ceni Pan najbardziej?

Tutaj chyba wszystkich zaskoczę. Choć WRX STI jest absolutnie doskonałe, to najbardziej lubię Outbacka. Może dlatego, że od dziecka podobają mi się samochody terenowe i takie duże kombi. Outback jest duży, komfortowy i można do niego zaparkować całą rodzinę z jej wakacyjnymi „klamotami”, a przy tym prowadzi się go pewnie i przyjemnie. I można nim wjechać prawie wszędzie. Nowy model Subaru XV jest równie fajny, trochę jak mniejszy brat. Żeby nie wyglądać zbyt poważnie – niecierpliwie czekam na BRZ. Ale może sportowy samochód oznacza u mnie kryzys wieku średniego?

Z jakiego elementu wyposażenia najczęściej korzysta Pan podczas podróży samochodem?

Z kierownicy. Serio. Jestem urodzonym samochodziarzem i dla mnie to najważniejszy element samochodu. Ona wpływa na to, jak czujemy drogę i jak odbieramy auto. Uchwyty na kubki to tylko dodatek do kierownicy. Musi być skórzana, o właściwych proporcjach czyli średnicy i grubości. Kiedy jej niemal nie czujemy to znaczy, że doskonale leży w dłoniach. Nie wiem, kto projektuje kierownice Subaru, ale to prawdziwy artysta.

Z wywiadu, jakiego „Plejadam” udzieliła Kinga Preis wiemy, że przy zakupie swojego nowego Forestera miała szansę przejść u Pana coś w rodzaju instruktażu jak efektywnie jeździć tym samochodem. Bardzo sobie chwaliła zdobytą wtedy wiedzę. Czy często zdarza się Panu instruować klientów przychodzących do salonu? Bardzo lubię kontakt z klientami, ale staram się głównie mówić o emocjach i przyjemności prowadzenia Subaru. Pamiętajmy, że każdy samochód jest trochę inny. Inna jest pozycja za





kierownicą, inaczej bierze sprzęgło, inny jest zakres pracy silnika itd. Wsiadając do nieznanego sobie auta trzeba mieć spore doświadczenie, żeby podczas krótkiej jazdy dopasować się do niego, zrozumieć i poznać jego zalety. Jeśli jest to możliwe, i mój kierowca tego oczekuje, staram się ten proces adaptacji skrócić i wskazać jak może jeździć jego nowe Subaru. W żadnym wypadku nie nazwałbym tego instruktazem. W „twardej” wiedzy o liczbie schowków, pojemności bagażnika czy szerokości nadwozia nigdy nie dorównam naszym wspomniałym sprzedawcom: Kasi i Maćkowi. A możliwość wspólnej jazdy z panią Kingą była dla mnie przyjemnością. Przy okazji bardzo dziękuję za miłe słowa pod moim adresem.

Czy Polacy potrzebują się szkolić w prowadzeniu samochodu? Czasami mam wrażenie, że zaniedbania powstają na każdym etapie kontaktu kierowcy z samochodem. Spotykam np. ludzi, którym nikt przy zakupie samochodu nie powiedział, że jest w nim regulacja wysokości górnego punktu mocowania pasów bezpieczeństwa, więc starają się ich nie zapinać, bo układają się bardzo niewygodnie. Jak temu zaradzić?

Nie tylko Polacy! Każdy kierowca powinien to robić, w trosce o siebie i swoich bliskich! Samochody stały się częścią naszej codzienności. Ułatwiają nam życie, umilają je i służą naszej wygodzie. Są też coraz lepsze, trwalsze i bezpieczniejsze z samej natury. Jest ich też coraz więcej i nie powinniśmy zapominać, że mogą być niebezpieczne. Nowoczesny samochód nie przestaje być komfortowy nawet jeśli grubo przekroczyliśmy „setkę”. Kiedy w ułamku sekundy sytuacja na drodze zmienia się na złą, wszystko pozostaje w rękach kierowcy.



Naprawdę warto wiedzieć, co i jak można wtedy zrobić. I poznać, gdzie jest granica, której przekraczać nie wolno. Gdzie się tego nauczyć? Najlepiej w Szkole Jazdy Subaru. Osobiście nie znam przypadku, aby osoba wracająca z SJS-u mówiła, że to stracony czas. Niektórzy tam wracają, by swoją wiedzę szoferską pogłębić. Doświadczeni instruktorzy zadbają, by najbardziej pewny swoich umiejętności kierowca inaczej spojrzął na to, co potrafi.

Z Kajetanem Kajetanowiczem jesteście na dobrej drodze do trzeciego tytułu Mistrzów Polski i to z rządu. Poprzednio ta sztuka udała się Leszkowi Kuzajowi i Maciejowi Szczepaniakowi (2004-2006), a wcześniej Marianowi Bublewiczowi i Ryszardowi Żyszkowskiemu (nawet 4 razy, w latach 1989-92). Myśli Pan o tym, co dalej? Czy gdyby otworzyła się znowu możliwość startów zagranicznych, jak z Januszem Kuligiem, pociągnęłoby Pana takie wyzwanie?

Początek sezonu ułożył się dla nas bardzo pomyślnie. Z Kajetanem wygramy trzy rozegrane dotąd rajdy, większość odcinków specjalnych i prowadzimy w tabeli. Potworzenie naszego sukcesu z dwóch

poprzednich lat jest możliwe, ale to tylko sport. Bardzo chciałbym startować za granicą, bo doskonale pamiętam jakie emocje daje rywalizacja na mniej znanych trasach. I oczywiście, można poznać jakieś nowe hotele... ■



IX Złot Plejad

Bełchatów 2012 (trasa Terenowa)



„Lot IX ZP SIP - macie pozwolenie na start”. Krótkie kołowanie, rozbieg i samolot uniósł się łagodnie w przestworza. „Kawa, herbata, wino, whisky?” – zapytała stewardesa, wchodząc do kabiny pasażerskiej. Kawa w menu tych linii pojawiła się po raz pierwszy i mimo że nikt nie wiedział czy to będzie ristretto czy cappuccino, chętnych było mnóstwo. Teina i kofeina miały największe wzięcie wśród smakoszy oraz pasażerów lecących z tym przewoźnikiem po raz pierwszy. Pasażerowie stale korzystający z linii wybierali pomiędzy Beaujolais nouveau, a Egri bikavér. Niewielka grupa posiadaczy prywatnych winnic marudziła pomiędzy Brunello di Montalcino Riserva 2004 z Castello Romitorio, a Chardonnay. Amatorzy whisky nie wybierali, ponieważ... bimber to bimber. Trzy miesiące później włączył się interkom. Pilot zapowiedział lądowanie, a chwilę później stewardesa przekazała informację o pogodzie na lotnisku. „W Bełchatowie świeci słońce!”; Nie byłem zaskoczony, ponieważ naukowcy przewidują, że nasza gwiazda będzie to robić nieprzerwanie jeszcze około pięciu miliardów lat.

Wspomniany lot wystartował 1 kwietnia tego roku. Chodzi oczywiście o otwarcie listy zapisów na IX już Złot Plejad organizowany przez Subaru. Sam zlot rozpoczyna się jak co roku tradycyjnie w święto Bożego Ciała. Sprytnie, bo daje to możliwość poświęcenia auta w drodze na imprezę lub udzielenia mu ostatniego namaszczenia - w zależności od nastawienia kierowcy i wybranej na zlocie trasy. Menu lotu IX ZP SIP, to zaszyfrowane nazwy tras, które na tą imprezę jak zwykle

przebiegle przygotował organizator. Herbata i kawa to relaksujące trasy turystyczne. W tym roku dodatkowo podzielono napar z liści herbaty (trasa Turystyczna) na uspokajającą herbatkę z Melisy (trasa Turystyczna Szosowa) i pobudzające latte (trasa Turystyczna Terenowa). Obie trasy to rewelacyjna zabawa dla całych rodzin. zawierająca taką dawkę adrenaliny co czoppek przeciw hemoroidom, ale za to ich uczestnicy mają możliwość podziwiać widoki na zaliczenie, macać eksponaty muzealne. by wypełnić kartę zadań i wachać

kwiatki... na czas. Winiarze, to trasa Szosowa wolności (Beaujolais nouveau), Turbo (Egri bikavér) i wreszcie Outlaw (Brunello i Chardonnay). Jako uzależniony od nalewki na myszach (z rozcieńczalnikiem bez względu na rocznik czyli pełna profanacja) - wybrałem trasę terenową. Dużo bardziej uproszczony podział imprezowiczów na dwie grupy, zasugerowała uczestniczka trasy turystycznej, która zapytana, czy jej załoga bierze udział w trasie Terenowej – odparła: „Nie! My jesteśmy ci normalni”.



Do bazy zlotu dotarłem drogą lądową, czyli moim niezawodnym Foresterem, zwanym pieszczotliwie „srebrną szczalą”. Organizator zbadał ją natychmiast na okoliczność chorób wieku średniego i wydał zaświadczenie dopuszczające, co z uwagi na uczestnictwo w ośmiu edycjach tej imprezy na trasie Terenowej - nie było takie oczywiste. Następna ekipa fachowo usztywniła karoserię i zabezpieczyła szyby naklejkami. Moja załoga tradycyjnie składała się ze mnie i z żony, a nowością w niej był udział wnuka „obserwatora”

– dziecko elokwentne do bólu, milczące tylko w trakcie konsumpcji i snu, a do populacji żarłoków i śpiochów zaliczyć byłoby go - niestety – trudno. W Sklepiku Subaru, który organizator perfidnie usytuował zaraz przy wejściu do hotelu, okazał się tyle wybredny, co stanowczy, ale to akurat ma po babci. W ogródku przyhotelowej restauracji miałem przyjemność spotkać ekipę starych wyjadaczy złotych, trenującą tu już od kilku dni. Pisząc TU nie mam na myśli okolicznych tras, tylko właśnie... ogródek przy hotelowej

restauracji. Ekipa nosiła wyraźne ślady przetrenowania, a ja spragniony byłem chociaż... kilku przysiadów. Każdy zlot rozpoczyna się oficjalnie w czwartkowy wieczór szkoleniem pilotów. Dyrektor SIP zwany w dalszej części Ojcem Dyrektorem - z racji mentalnego przywództwa wyznawcom subarolicyzmu - oddelegowuje zazwyczaj do szkolenia szosówki fachowca (w tym roku był to znany pilot rajdowy Maciej Wisławski), a sam zapobiegliwie szkoli uzależnionych od błota, piachu i wyrobisk technologicznych.



Wychodzi bowiem ze słusznego założenia, że przedawkowanie na tej trasie może sprawić, że ktoś się całkiem... stoczy. Co roku do znudzenia powtarza, że trasę można pokonać jadąc pomalutku, bez narażania auta na otarcia, zdając sobie doskonale sprawę, że hasłem przewodnim uczestników tej trasy zawsze była i będzie komenda... DZIDA!!!

Trasa Terenowa - dzień pierwszy (czyli lincz był tylko kwestią czasu)

W piątkowy poranek zameldowałem się na starcie oklejony adekwatnymi numerami oraz naklejkami zespołowymi, które mnie automatycznie dekonspirowały gdybym zawalił statystykę grupową czyli... lincz był tylko kwestią czasu. Załoga w komplecie i na stanowiskach, czyli dziadek za kierownicą, babcia w roli pilota i wnuk komentator. Po pięciu kilometrach padło z tylnego siedzenia sakramentalne pytanie: „Babciu, daleko jeszczeeee?”. Po kolejnych kilkunastu (pytaniach, bo kilometrów było więcej) dotarłem do Góry Kamieńskiej i tu bym polemizował, gdyby nie fakt, że akcja dzieje się w centralnej Polsce, gdzie trzy kretowiska obok siebie traktowane są jak pasmo górskie. Wspomniana „góra” była sceną dwóch pierwszych prób terenowych, dzięki którym można było przewidzieć pogodę na resztę dnia, ponieważ

kąt nachylenia stoku na który trzeba było się wdrapać, pozwalał na obserwację przez przednią szybę jedynie stanu zachmurzenia nieba. Długość prób nie przekraczała stu metrów, co wystarczyło jednak, żeby jedna załoga zaginęła na jej trasie prawie bezpowrotnie. Prawie, gdyż powróciła na metę, ale innej próby rozgrywanej nie opodał. Po kolejnej malowniczej dojazdówce do miejscowości Tuszyń („Babciu?! Daleko jeszczeeee?”) czekała na nas niespodzianka. Trzeba było wykazać się techniczną wiedzą historyczną i zręcznością przodków, czyli w moim przypadku pamięcią dalekosiężną, bowiem przejazdu należało dokonać ikoną polskiej motoryzacji... Polonezem. Kask na głowie, rozczapierzona sędziowska dłoń przed przednią szybą. 5, 4, 3, 2, 1, i dłoń zniknęła. Na pierwszym biegu jechał jak szalony, na drugim szła się kończył. Operując tylko tymi dwoma objechałem kilka górtek w sposób, jakiego domagał się organizator i dowlokłem się do mety. W kabinie unosił się zapach spalenizny i dopiero wtedy zauważyłem uniesiony do pionu drobiazg. Na moją serdeczną prośbę czy mógłbym powtórzyć przejazd bez zaciągniętego ręcznego hamulca, spotkałem się z równie serdeczną odmową. W Pałczewie zorganizowano 2 próby rozdzielone czasowo i odległościowo cateringiem. Pierwszą zaliczyłem gładko

z marszu i pogałem na karkówkę z grilla. Spożywając posiłek w towarzystwie Ojca Dyrektora, nieopatrznie zwierzyłem się z mojej przygody z Polonezem, czym bardzo go zatroskałem, ponieważ „szosówka” tym samym bolidem miała robić nawroty wokół pachółka z wykorzystaniem właśnie tego urządzenia, które dzięki mojemu przejazdowi było już jakby... nieczynne. Czyli jak już wcześniej wspomniałem... lincz był tylko kwestią czasu. A propos czasu – wnuk zaprzyjaźnił się z jaszczurką. Na drugą próbę w Pałczewie dotarłem chwilę przed czasem, co pozwoliło mi zbadać trasę organoleptycznie. Zapewne udałoby się ją zaliczyć również z marszu, gdyby „obserwator” w trakcie siku nie natknął się na żabę. Związek wnuka z żabą był na tyle trwały, że próba cyfrowego uwiecznienia tylko tych najważniejszych chwil, spowodowała rozładowanie baterii w aparacie, a czas temu poświęcony pomału dyskwalifikował nas z „pułdła”.

Do przejazdu podszedłem z powagą, ponieważ można było na nim uzyskać bonifikatę czasową za najwyższy podjazd na skarpe. Biorąc pod uwagę wnuka, żaby, jaszczurki i motyle – warto było powalczyć. Skoncentrowałem się do tego stopnia na samej skarpie, że do niej nie dotarłem. Teren został na tyle profesjonalnie przygotowany pod kątem trudności, że samochód



offroadowy, dążący mi z pomocą, również utknął, tyle że kawałek wcześniej. Dwie łopaty sztychówki, przemoc fizyczna i resztki godności osobistej pozwoliły mi się uwolnić z pułapki. Skarpy już nie zaliczałem, ponieważ przyznana „taryfa” (150% czasu najlepszego przejazdu) wychodziła w moim przypadku o jakieś pół godziny korzystniej. Z Pałczewa ruszyliśmy na metę do bazy zlotu, czyli malowniczo położonego nad brzegiem jeziora Słok hotelu Wodnik z cudownym widokiem na bajeczne dymiące kominy elektrociepłowni Bełchatów. Po drodze należało wykonać zadanie, które organizator zapożyczył z trasy turystycznej czyli – ogarnąć wzrokiem kopalnię odkrywkową. Zadanie wydawało się stosunkowo proste, jednak żeby ogarnąć całość równocześnie trzeba było mieć wadę wzroku zwaną... rozbieżną





ogniskową. Ostatni odcinek wytyczono dla odmiany drogami asfaltowymi, która to odmiana w naszym kraju jest praktycznie niezauważalna. Ostatnie – „Babcuu?! Daleko jeszczeeee?” – padło 300 metrów przed metą. Trudno stwierdzić kto z naszej trójki był bardziej szczęśliwy z faktu, że... już niedaleko.

Piątkowy wieczór zapowiadał się równie pełen emocji co dzień spędzony na trasie, gdyż organizator z okazji transmisji zawodów kopania się reprezentacji Greków z międzynarodową kadrą Polski, w czym kilkakrotnie uczestniczyła również piłka, wyczerperował w hotelu salę konferencyjną, gdzie zainstalował dwa telebimy. Nie jestem fanatykiem kopania kogokolwiek, nawet jeżeli nagrodą jest nierdzewny wazon, dlatego czas transmisji dzieliłem tak, żeby moje nalogi również nie czuły się pokrzywdzone. Chwilę satysfakcji odczułem stojąc przy popielniczce na zewnątrz hotelu objętego zakazami palenia tytoniu, gdy w środku wszyscy skandowali: NIECH ŻYJE TYTOŃ!!! Niestety protest okazał się bezowocny.

Dzień drugi (czyli lądowanie z telemarkiem)

Fakt, że rywalizacja sportowa na Złocie Plejad trwa dwa dni ma swoje dobre i złe strony. Najgorsze jest to, że jeden z przepisów kodeksu drogowego nie daje kierowcom możliwości świętowania półmetka, natomiast innym nie zabrania. Jest to niesprawiedliwe, dlatego apeluję do Ojca Dyrektora o przełożenie pierwszego dnia rywalizacji na środę.

Start do drugiego dnia zmagania następował powoli i leniwie, w miarę dostarczania zepsutych pilotów na parking w nadziei, że w trasie się naprawią. Moja pilotka dotarła do auta na minutę przed startem ze starrannie uregulowanymi brwiami i całkowicie rozregulowaną ostrością, co nie było normalne zważywszy, że piętnaste miejsce po pierwszym dniu nie dawało powodów do aż takiego świętowania. Winą za taki stan rzeczy obarczyć należało jednak reprezentację Polski, która wygrała z Grekami jeden do jednego. Sytuacja zrobiła się patowa, ponieważ załoga dysponowała

jedynym sprzętem do poprawiania wzroku, który znajdował się na mnie. Przekazanie urzędzenia pilotce, by mogła prawidłowo odczytywać książkę drogową wiązało się z obawą czy aby kierowca prawidłowo zdefiniuje te charakterystyczne... bryły na zewnątrz o których wspomina opis, bo już odczytywanie odległości z licznika dziennego nie wchodziło w rachubę. Elokwencja wnuka maksymalnie utrudniała i tak niełatwą w tej sytuacji komunikację.

Pierwsza próba w Zelowie wyglądała na dziecinnie prostą. Start, trzy pagórki, kilka zakrętów i meta - gdyby nie 6 547 głębokich dziur. Po przebrnięciu przez pagórki, kierownicę trzymałem tylko proforma, ponieważ przez większość trasy koła miały z podłożem kontakt jedynie wzrokowy. Komisja sędziowska pozwoliła mi zabrać na tę próbę „obserwatora”. Atrakcja musiała być dla niego na tyle wstrząsająca, że przez następne pół godziny ani razu nie zadał sakramentalnego pytania. Niestety dojazdówka do kolejnej próby zajęła chwilę dłużej, z uwagi na błąd w książce drogowej.



Zapis robiła zapewne kobieta, gdyż zaznaczono skręt w prawo, a chodziło o... to drugie prawo. Dalej zaznaczono leżące betonowe kręgi, które albo ktoś ukradł, albo firma, która miała je wkopać wykonała prace w terminie. Ponieważ nadal byliśmy w Polsce - ta druga teoria była zbyt nieprawdopodobna.

Dotarliśmy do Łask, co nie oznacza bynajmniej, że spłynęło na nas jakieś nieopisane dobro, a jedynie nazwę miejscowości w której rozegrały się dwie kolejne... daniejskie sceny. Prawidłowy wjazd na PKC był tak blisko wyjazdu, że połowa załóg wjeżdżając wyjazdem zaliczała punkty karne. Pierwsza próba zaskakiwała pozytywnie swoją prostotą, ale negatywnie nawierzchnią. Druga dla odmiany negatywnie zaskakiwała... wszystkim. Pierwsza załoga dwustumetrową trasę pokonała w czterdzieści minut, wliczając w to czas jaki był niezbędny na zarzucanie, nęcenie i podbieranie samochodu (wędkarze będą wiedzieć o co chodzi). Przemnożono trzydzieści trzy załogi razy czterdzieści minut, przeliczono na doby i komisja sędziowska wystąpiła o nadgodziny. Obecny na miejscu katastrofy Ojciec Dyrektor przeliczył to na złotówki i natychmiast zmodyfikował trasę. Teraz w skrócie wyglądała następująco: start, dziura, dziura, dziura, w lewo w dół, dziura, dziura, dziura w lewo do góry, powrót na dziura, dziura, w prawo w dół, dziura, w lewo do góry, korzeń, dziura, dziura, dziurawa pętla, dziura, dziura, korzeń (ten sam), dziura, dziura, meta i wtedy... żonie się polepszyło.

Ponieważ mieliśmy za sobą trzy „wstrząsające” próby i wszyscy poczuli się głodni, kolejne dwadzieścia minut straciliśmy na zlokalizowanie na terenie wnętrza pojazdu suchego prowiantu, który przed próbą znajdował się na tylnym siedzeniu. Moja bułka z szynką wbiła się w schowek na okulary w podsufitce. Wspominam o tym jedynie z dziennikarskiego obowiązku, ponieważ natknąłem się na nią dopiero trzy dni po zlocie, gdyż jej aromat różnił się nieco od mojej ulubionej choinki zapachowej. PKC opuściłem tym nieprawidłowym wjazdem, który teraz był prawidłowym wyjazdem i pomknąłem do miejscowości Kopyść, gdzie usytuowana była kolejna próba, tym razem prosta jak... strzał we własne kolano, bo tradycyjnie już prostota okazała się pozorna. Zdobiące ją trzy pagórki były do pokonania bez uszczerbku na urodzie auta tylko w tempie konduktu pogrzebowego. Ważny był niestety czas przejazdu. Sędziowie nie chcieli oceniać długości skoków, stylu lotu ani lądowania, tłumacząc przy okazji, że w odróżnieniu od skoków narciarskich telemark w wykonaniu samochodu jest raczej negatywnym zjawiskiem. Z tej próby wyraźnie pamiętam tylko start i dojazd do pierwszej góry, potem wysiadł mi stabilizator obrazu. Na metę dotarłem z powiewającą na znak zwycięstwa atrapą chłodnicy. Po drodze na catering zaliczyłem mały poligon z bardzo krętą trasą zwieńczoną tradycyjnie pagórkami. Posiłek nie do końca był relaksem, ponieważ gdy ustawiano grill i namiot, wiatr prawdopodobnie wywiewał dym

w stronę lasu, ale w trakcie mojej wizyty zmienił decyzję.

Z załzawionymi oczami przystąpiłem do próby rozgrywanej tuż obok. Wcisnąłem gaz w podłogę, pokonałem całą krętą trasę i z impetem zahamowałem tuż obok zaskoczonego sędziego. Zaskoczenie wynikało z faktu, że był to sędzia... startujący, a meta była gdzie indziej. Na pocieszenie Ojciec Dyrektor okrzyknął mój przejazd najpiękniejszą „taryfą” dnia. Wyjazd z terenu na którym usytuowano catering dla wszystkich tras i prób dla terenowej okazał się większym wyzwaniem niż posiłek we mgle i sama próba. Kilkusetmetrowa dwukierunkowa ścieżka była szerokości półtoręj auta. Z tych wjeżdżających bił zapach walki, krwi i potu, z wyjeżdżających kiełbasy z musztardą, a pośrodku... wisiała siekiera.

Opis w książce drogowej zaprowadził nas po raz kolejny do Łask na próbę zmodyfikowaną wcześniej oszczędnościowo przez Ojca Dyrektora, a teraz zmienioną w sposób planowany. Dziur i korzeni było tyle samo, ale występowały w innej kolejności. Z radością przyjąłem wiadomość, iż następna (powtórka ze strzałem w kolano) została odwołana i spokojnie udałem się na ostatnią już tego dnia czyli tę, którą zaliczyliśmy jako pierwszą. Przejazd trzydziestu załóg lekko ją zmodernizował i o ile podczas porannej rywalizacji koła miały jeszcze z podłożem kontakt wzrokowy, to już teraz obserwowały go bardziej z lotu ptaka. Dojazd na metę do hoteli z litości dla mocno wstrząsniętego „obserwatora” pokonałem drogami publicznymi z wykorzystaniem GPS-u (a może z litości dla siebie ze względu na obecność obserwatora). Zlot Plejad jest tak zorganizowaną





impresą, że zakończenie rywalizacji sportowej nie oznacza nigdy końca atrakcji. W tym roku Ojciec Dyrektor przygotował dodatkową niespodziankę i jeszcze przed ceremonią rozdania nagród zaprezentował najmłodsze dziecko FHI, czyli noworodka Subaru BRZ w wersji namacalnej, co po chwili nawet rzucało się w oczy. Ponieważ auto wyglądało na zadbane i bezwypadkowe, kilkadziesiąt osób zadeklarowało chęć kupna. Zapewne doszłoby do rękoczynów wśród chętnych, gdyby drink bar nie rozpoczął w tym momencie wydawania darmowych napojów integracyjno-zwiotczających, Ojciec Dyrektor nie zagał ze sceny, a ktoś trzeźwo myślący w tym zamieszaniu nie zabrał auta z widoku.

Nastąpiła najmiłsza chwila imprezy, czyli rozdanie pamiątkowych naczyń, statuetek, dyplomów i wypchanych tajemniczą zawartością reklamówek. W miarę trwania uroczystości, publiczność coraz zwawiej biła brawa, coraz głośniej skandowała imiona zwycięzców, a nagradzani mówili do mikrofonu coraz dłużej i coraz mniej wyraźnie. Ostatnie nagrody rozdano w pośpiechu, żeby nie dopuścić do sytuacji, w której ktoś zacznie przemawiać na leżąco. W ostatnim cyklu tej fazy wręczono nagrody i wyróżnienia zespołowe, dzięki czemu udało mi się wtargnąć na scenę, ale nie dam sobie ręki uciąć czy ze swoim zespołem. Potem już zgodnie z tradycją estradę opanowali zawodowi rockmani, za stołami pohukiwali amatorzy, zwycięzcy przyjmowali gratulacje, przegrani przelżykali gorzyc porażki popijając czym się da, żeby sobie dosłodzić,

a Ojciec Dyrektor kluczył, by uniknąć lincazu ze strony tych, co składali protesty na wyniki, bo nie zgadzały im się promile... albo mikrony.

Największe zamieszanie nastąpiło w niedzielny poranek, ponieważ organizator nigdy nie precyzuje czy biesiada do białego rana trwa w nocy z soboty na niedzielę czy z soboty na poniedziałek, w związku z czym o dziesiątej rano jedni czuli się dopiero rozgrzani, a inni zdezorientowani lub niedoinformowani. Na osłodę tym, którzy spakowani podążali na parking, organizator postawił przed hotelem dwa BRZ-ety nówencje, biały i niebieski do degustacji wzrokowej i organicznej. Kobiety wkładały nawet kibicie do trzewi potworów, sprawdzając ustawienie lusterka pod kątem równoczesnej jazdy

i tworzenia make-upu, dzieci próbowały sobie coś urwać na pamiątkę, a fachowcy ze znanstwem kopali w oponę, pukali w blachę, trzymali głowę pod maską bo... tam był cień lub zagląдали pod auto, szukając ewentualnych ognisk korozji. Nie dopieszczeni nagrodami spisywali subiektywne dane z tablicy wyników, w celu weryfikacji z własnymi obiektywnymi obliczeniami. Z uwagi na tych ostatnich, Ojciec Dyrektor profilaktycznie ogarniał całą tę sielankę przez okno, zamaskowany firanką.

Osiemnastą lokatę mojej załogi uważam za ogromne osiągnięcie, w „taryfach” nie mieliśmy sobie równych, a za największy sukces uważam fakt, że nie musiałem... taryfą wracać do domu. Do zobaczenia na X jubileuszowym Zlocie!





Jeden konkurs, a dwie trasy



Wystarczy zamknąć oczy, wyłączyć radio i delikatnie przyciemnić światło. Przywołać obraz niezapomnianych wrażeń i emocji, jakich dostarczył tegoroczny Złot Plejad. Szybko bierzemy długopis, laptopa lub inne cudo techniki i piszemy to, co przed chwilą ponownie poczuliśmy na własnej skórze. Nagrody na autorów 2 najciekawszych relacji czekają.

Tegoroczna edycja złotu, to przede wszystkim dwa dni dobrej zabawy, walki z piachem, gorącym asfaltem i kolorowymi mapkami. W napiętym harmonogramie znalazł się czas na polską premierę Subaru BRZ, pogawędki z Maciejem Wisławskim i Wojtkiem Chuchałą oraz biesiadę do samego rana. Jednak gwoździem programu,

z którego słyną już Złoty Plejad, była sportowa rywalizacja na specjalnie przygotowanych trasach.

W tym roku po raz pierwszy przygotowaliśmy cztery trasy, w tym jedną całkiem nową. Skłoniły nas do tego przeurocze okolice Bełchatowa i Łodzi, miast z bogatą historią, ciekawą architekturą i licznymi piaskowymi kopalniami. Podział więc dotychczasowej trasy „Turystycznej” na dwie „Turystyczną Szosową” i „Turystyczną Terenową” wydawał nam się oczywisty. Jak się okazało na miejscu i podczas imprezy, był to strzał w dziesiątkę. Kontynuując więc passę dobrych pomysłów organizatorów, przygotowaliśmy dla uczestników tych wypraw redakcyjny konkurs.

Każdy z Was może teraz wcielić się w rolę

medialnego korespondenta, wysłannika lub reportera. Z pomocą dostępnych Wam technik pisarskich wystarczy spisać to wszystko, co działo się na trasach turystycznych IX Złotu Plejad. Przedstawić swój obraz, opisać emocje, trudności, radość i sportową walkę. Z pewnością znajdzie się też miejsce na krótką historię miejsc, do których dotarliście swoimi samochodami spod znaku Plejad - kościołów, kopalń czy fabryk. Nie oszczędzajcie przymiotników wyrażających to, co czuliście na trasach turystycznych. Jeśli były miejsca, w których się zakopaliście i czekaliście na pomoc miejscowego rolnika - napiszcie. Jeśli podczas przejazdu oklejonymi autami machali Wam mieszkańcy i wskazywali drogę do zagadkowego miejsca - podziękujcie im za to w Waszej relacji. Każdy z Was przeżył coś innego, coś niezapomnianego i wyjątkowego. Napiszcie to, a najciekawsze prace nagrodzimy.

Na Wasze prace (czekamy na nie pod adresem: redakcja@plejady.subaru.pl z dopiskiem „Konkurs TUR-S” / „Konkurs TUR-T”) czekamy do końca września. W puli nagród znajduje się bezpłatny udział w jubileuszowym, X Złocie Plejad, publikacja relacji na łamach magazynu „Plejady” oraz na naszych stronach www.plejady.pl również coś ekstra! Połamania piór!



Rodzinnie w terenie – 4x4 Family Adventure



Jazda w terenie nie zawsze musi oznaczać ekstremalne przeprawy i samochody ubrudzone błotem po dach. Organizowane od kilku lat przez magazyn „Auto Świat 4x4” imprezy z cyklu 4x4 Family Adventure pokazują, iż można bez problemu połączyć rodzinne, weekendowe wyjazdy z zabawą w lekkim off-roadzie. Dodatkową atrakcją dla uczestników jest możliwość poznania malowniczych zakątków naszego kraju. W tym roku partnerem imprez jest Subaru Import Polska, wspierające aktywność w terenie.

Schemat każdej imprezy jest podobny. Uczestnicy przyjeżdżają własnymi, uterenowanymi samochodami dowolnej marki i klasy, oczywiście wyposażonymi w napęd 4x4. Spotykają się w piątek, we wspólnej bazie, natomiast na sobotę i niedzielę przygotowana jest trasa turystyczna, po której prowadzi roadbook. Podczas jej pokonywania załogi rozwiązują szereg zagadek, a także przystępują do rozmieszczonych na trasie konkurencji. W zabawie nie może

oczywiście zabraknąć prób specjalnych, podczas których uczestnicy korzystają z samochodów Subaru. Japońską markę reprezentuje sprawdzony Forester oraz najnowszy crossover - XV, który również dał się już poznać jako wyjątkowo dzielny w terenie.

Baza pierwszego tegorocznego spotkania z cyklu 4x4 Family Adventure ulokowana była w niewielkiej miejscowości Rozłogi, położonej na wschód od Białegostoku. Województwo podlaskie





należy do jednych z najbardziej malowniczych w naszym kraju, a ilość wolnych przestrzeni przywodzi na myśl niedalekie przecież tereny wschodnie. Opuszczając Białystok możemy cieszyć się więc piękną okolicą, składającą się głównie z lasów. To idealne miejsce na imprezę, związaną z jazdą w terenie.

Tym razem już w piątek można było skorzystać z miejsca zabaw dla dzieci z dmuchanym zamkiem lub namiotu, gdzie na dzieci czekały samochodziki. Jednak właściwa impreza rozpoczęła się w sobotni poranek na terenie piaskowni, oddalonej około 15 kilometrów od bazy. Rozległy teren dawał spore możliwości, z czego skwapliwie skorzystało wielu kierowców, stawiając czoła trudnym przeszkodom terenowym. Niejeden z nich przeżył off-roadową przygodę, gubiąc w wodzie... tablicę rejestracyjną.

Oczywiście samodzielna zabawa to tylko dodatek do aktywności, jakie przygotowane zostały dla uczestników imprezy. Podstawę stanowiła długa, 150-kilometrowa trasa. To



długi dystans, porównywalny nawet z profesjonalnymi zawodami, nawet mimo faktu, iż na jej pokonanie była cała sobota i spora część niedzieli. Dodatkową atrakcją stanowiły przepiękne widoki. Przemierzając leśne szlaki można było wypocząć, zrelaksować się i poczuć bliskość natury. Nowością w roadbookach były azymuty, nie rajdowe z dystansem do pokonania na przełaj, a uproszczone, gdzie zadanie polegało na wybraniu chociażby odpowiedniego zjazdu ze skrzyżowania.

Jednym z najciekawszych akcentów była próba Subaru, polegająca na przejeździe Foresterem przez głęboką





wodę i strzelaniu z procy do baloników. Chętni mogli też zasiąść za kierownicą modelu XV i sprawdzić jak duże są jego możliwości. Na trasie czekało również sporo prób zręcznościowych. „GPS crossing” to znane z lat ubiegłych bieganie po lesie z GPS-em. W czasie, gdy rodzice starali się w jak najkrótszym czasie odnaleźć zadane punkty, dzieci zostawały z opiekunką. Innym razem trzeba było wykazać się umiejętnościami strzelania z wiatrówki. Ciekawą okazała się próba „foto” urządzona w Leśnej Galerii Powstania Styczniowego z 1863 roku. Załogi otrzymywały aparat Canona i zdjęcia

detali rzeźb z galerii, po czym miały za zadanie wykonać możliwie zbliżone fotografie.

Najśmieszniejszą konkurencją było z pewnością zadanie „Milion w minutę”. Składało się ono z kilku etapów. Do czego może służyć maska gazowa z przywiązanymi rajstopami i piłką tenisową w środku? Takim zestawem założonym na głowę trzeba było (bez użycia rąk) poprzewracać butelki z wodą. Później czekało „przetrzęsanie” kulek pomiędzy dwiema butelkami, a także... przełożenie ciasteczka z czoła do buzi bez używania rąk, posługując się tylko ruchami głowy.





Nie zabrakło również atrakcji dla najmłodszych, którzy w tym czasie składali klocki. Na próbę z odwrotną kierownicą (kręcisz w prawo, skręcasz w lewo) organizatorzy przygotowali bardzo ciekawą trasę z wodą i piaszczystymi podjazdami. Na stoisku STAG-a chętni mogli natomiast przebadać instalacje gazowe w swoich autach. Na najmłodszych czekały też inne atrakcje: dmuchańce, malowanie twarzy czy rysunki.

Po rywalizacji na trasie wszyscy bawili się przy wspólnym ognisku. Pod Białostok przybyło niemal 40 ekip, w tym wiele rodzin z dziećmi. Zmagania wygrał Włodzimierz Cupriak. Gratulujemy! Niemniej ciekawie było podczas drugiej edycji 4x4 Family Adventure, która odbyła się w Turawie, niedaleko Opola. Również tu uczestnicy rywalizowali na szutrowo-asfaltowych trasach, a także w czasie konkurencji

sprawnościowych. Dodatkową atrakcją był przejazd rajdowym STI z Mistrzem Polski w grupie N - Wojtkiem Chuchałą. Mogło tego doświadczyć zaledwie kilka osób, więc żeby było sprawiedliwie, jeszcze w piątek rozegrana została dodatkowa próba Subaru. Uczestnicy musieli rozwiązywać kalambury, a także typować wynik jednego z meczów (*druga edycja odbywała się w czasie mistrzostw*





Europy w piłce nożnej – przyp. red.). Dodatkowa nagroda wzbudzała wiele emocji, więc sam konkurs przebiegał bardzo żywiołowo.

Na opolskich szlakach, poruszając się według roadbooka, uczestnicy mieli do pokonania około 140 kilometrów, podzielonych na trzy pętle. W czasie jazdy kierowcy i piloci musieli wypatrywać znaków i charakterystycznych punktów, zaznaczonych na zdjęciach w książce drogowej. Dodatkowo punktowane były konkurencje takie jak pływanie łodzią czy fotografowanie według wzoru aparatami firmy Canon. Popisać się mogli wyborowi strzelcy, jako że jedna z prób przewidywała użycie pistoletów ASG.

Wartą podkreślenia konkurencją było, zorganizowane wspólnie z opolskim nadleśnictwem, sprzątanie lasu. Kto zebrał w lesie najwięcej śmieci, zgarnął też odpowiednią

zdobycz punktową. Podczas jednej z sobotnich prób uczestnicy mieli okazję zapoznać się z autami Subaru, tym razem jednak w zupełnie innej formie - kombinując, jak zapakować do bagażnika XV... 100 kartonów. Ogólną klasyfikację wygrał Bartosz Grycz, zaś po dwóch imprezach prowadzenie objęła ekipa dowodzona przez Janusza Żółtowskiego. ■

Zwycięzcy poszczególnych eliminacji otrzymają cenne nagrody, ufundowane przez pozostałych partnerów cyklu: Goodyear, LOTOS, Stag, Canon, „Auto Świat”. W sezonie 2012 zaplanowano jeszcze trzy spotkania: lipcowe w okolicy Krasnobrodu, gdzie specjalnej lekcji udzielą instruktorzy Szkoły Jazdy Subaru, sierpniowe (koło Fromborku, w namiotach) oraz wrześniowe, przygotowane specjalnie z uwzględnieniem potrzeb wszystkich milusińskich. Na załogę, która uzyska najwięcej punktów w czasie trzech dowolnych imprez czeka nagroda główna, czyli bezpłatny udział w Tunezyjskim wydaniu Auto Świat 4x4 Expedition w listopadzie 2012. Galerie, więcej informacji i zapisy są dostępne na: www.4x4familyadventure.pl



Rajd Polski Kobiet

– jazda po zdrowie (II. edycja)



Już po raz drugi fundacja teraz kobiety zorganizowała Rajd Polski Kobiet, kontynuując ideę walki o zdrowie przedstawicielek płci pięknej poprzez sportową rywalizację. Również w tym roku na starcie nie zabrakło więc gwiazd i znanych osób, które zasiadły za kierownicami samochodów, między innymi Subaru XV, które zostały udostępnione przez Subaru Import Polska.

W dniach 26-27 maja odbyła się druga edycja Rajdu Polski Kobiet. Uroczyste rozpoczęcie imprezy miało miejsce w sobotę (26.05), o godzinie 9.15 w Warszawie przy ul. Malowniczej. Po badaniu technicznym załogi udały się na rajdowe trasy, przygotowane przez komandora Rajdu, Witolda Prószyńskiego. Łącznie miała ona długość ponad 140 kilometrów. Zawodniczki pokonały odcinki wiodące przez podwarszawskie miejscowości (Otwock, Karczew, Góra Kalwaria, Podkowa Leśna, Lesznowola, Konstancin, Piaseczno) i zaliczyły siedem prób specjalnych. Po wyczerpującym dniu na wszystkich czekał

dotatkowy przejazd w terenie oraz zasłużony wypoczynek w hotelu w Książenicach, gdzie podczas kolacji o swojej rajdowej pasji i osiągnięciach opowiedział Rafał Sonik, sześciokrotny Mistrz Polski i pierwszy Polak, który stanął na podium Rajdu Dakar.

Drugiego dnia rajdu wszystkie załogi dołączyły do „VII Rally Piaseczno 2012” i wzięły udział w Super Próbie o Puchar Burmistrza Miasta i Gminy Piaseczno.

- Data II edycji rajdu nie była przypadkowa - w Dniu Matki chciałyśmy przekazać kobietom, że powinny się badać nie tylko ze względu na siebie, ale także dla swoich najbliższych! Podstawowym celem rajdu jest zwrócenie uwagi na







rosnące statystyki zachorowań na raka i uświadomienie potrzeby dbania o zdrowie. Kolejna edycja pokazała, że takie inicjatywy jak rajd są potrzebne, a panie doskonale radzą sobie za kółkiem - powiedziała dr Krystyna Backiel, prezes zarządu Fundacji Teraz Kobiety, pomysłodawczyni i organizatorki Rajdu Polski Kobiet.

W tym roku wyjątkowo w rajdzie mogły brać udział również załogi męskie, występujące w charakterze wsparcia operacyjnego, m.in. Rafał Sonik, Przemysław Saleta, Waldemar Błaszczyk, Kamil Butruk, Jarosław Kazberuk i inni. W rajdzie pojechało 25 załóg kobiecych, z tego aż 10 z ubiegłego roku, kontynuując już tradycję wspólnej zabawy, rywalizacji sportowej, a przede wszystkim promowania badań profilaktycznych. Panie przyjechały z różnych zakątków kraju - Gdańska, Szczecina, Poznania, Łodzi, Lublina, Białegostoku, Krakowa oraz Warszawy i okolic. Promocję badań profilaktycznych wspierały: Ewa Kopacz, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Krystyna Barbara Kozłowska, Beata Małecka-Libera, jak również Anna Popek, Olga



Bończyk, Joanna Zientarska, Karolina Lampel-Czapka, Katarzyna Jankowska, Dorota Deląg oraz Ewa Gawryluk, które czynnie brały udział w rajdzie. Rak to jedna z najczęstszych przyczyn zgonów w Polsce, a druga w Europie. 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 tys. kobiet - 15 choruje z powodu raka szyjki macicy (jest to najwyższy wskaźnik w Europie), a na raka piersi choruje 30 kobiet na 100 tys. Umieralność na raka piersi rośnie w tempie 1,6% rocznie, a struktura zaawansowania klinicznego jest fatalna.





Rak piersi po prostu wykrywany jest zbyt późno. Tylko w 20% przypadków chorobę rozpoznaje się we wczesnym stadium zaawansowania. Wtedy 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. Prawdopodobieństwo wystąpienia raka rośnie 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 odbył się właśnie na terenie tego województwa. Data startu rajdu również nie jest przypadkowa - chcemy uświadomić kobietom, że powinny się badać nie tylko ze względu na siebie, ale także na swoich najbliższych! - powiedziała Krysztyna Backiel, prezes Fundacji Teraz Kobiety i organizatorka rajdu.





Wszystkie uczestniczki rajdu miały przeprowadzone badania profilaktyczne w Centrum Onkologii w Warszawie (cytologia) oraz w Europejskim Centrum Zdrowia w Otwocku (mammografia). W podstawionych mammbusach na całej trasie rajdu oraz w Centrum Medycznym w Piasecznie mieszkanki okolicznych miejscowości przeprowadziły badania piersi. Te miasta i gminy, które nawiązały współpracę z Fundacją Teraz Kobiety, finansowały część badań mammograficznych dla mieszkanki swoich miejscowości, czyli grup kobiet w wieku 35-50 lat. Do dnia 14 czerwca łącznie wykonano: 118 badań cytologii, w tym 40 wśród uczestniczek Rajdu Polski Kobiet; 205 badań mammograficznych, w tym u 30 uczestniczek rajdu oraz pobrano 28,5 litra krwi podczas całej akcji pikników medycznych oraz rajdu, a 10 osób zapisano do rejestru niespokrewnionych dawców szpiku.



To jednak dopiero początek inicjatyw Fundacji Teraz Kobiety w 2012 roku. Przede wszystkim została podjęta współpraca z Europejskim Centrum Zdrowia w Otwocku w zakresie wspólnego programu szkoleniowego dla pielęgniarek, dotyczącego opieki onkologicznej w ramach międzynarodowego grantu. Opracowana zostanie

również profesjonalna dokumentacja statystyczno-kosztowa, pozwalająca podjąć kroki w kierunku obniżenia wieku skryningowego kobiet w Polsce. Fundacja będzie koncentrować się wokół pozyskiwania środków na operacje rekonstrukcji piersi u kobiet po przebytej chorobie onkologicznej. ■



Pomoc Humanitarna i Klub PAH SOS

Każdego roku na świecie wydarza się około 300 katastrof naturalnych, których skutki dotykają ponad 300 milionów osób. Liczne konflikty zbrojne oraz towarzyszące im prześladowania i wypędzenia powiększają liczbę ofiar. W wyniku tych wydarzeń każdego roku zwiększa się liczba osób pozostających nagle bez środków do życia, schronienia, opieki medycznej, jedzenia, wody i perspektyw na ich zdobycie. Do przetrwania potrzebują natychmiastowej pomocy. Działania będące odpowiedzią na sytuacje kryzysowe spowodowane przez człowieka i wywołane przez katastrofy naturalne nazywamy pomocą humanitarną. Są to działania ukierunkowane na ochronę życia, łagodzenie ludzkiego cierpienia oraz zachowanie ludzkiej godności wśród społeczności poszkodowanych przez katastrofy i konflikty zbrojne. W dłuższej perspektywie działania z zakresu pomocy humanitarnej pozwalają dotkniętym kryzysem społecznościom na powrót do samodzielnego funkcjonowania.

Regularna pomoc finansowa ze strony darczyńców pozwala organizacjom humanitarnym, takim jak PAH, działać natychmiast gdy wydarzy się katastrofa oraz planować dłuższe, bardziej kompleksowe rozwiązania

dla zaistniałych kryzysów. Gdy wybucha konflikt czy katastrofa trzeba działać natychmiast, dlatego gromadzenie funduszy na działania w przypadku konfliktów zbrojnych i katastrof naturalnych zanim jeszcze do nich dojdzie, jest tak ważne.

To właśnie w celu gromadzenia środków pozwalającym nam rozpocząć akcje pomocy jak najszybciej stworzyliśmy Klub PAH SOS. Klub PAH SOS opiera się na regularnej pomocy finansowej ze strony darczyńców, dzięki czemu dysponujemy środkami pozwalającymi nam na szybsze reagowanie, planowanie i wdrażanie długofalowych rozwiązań ratujących życie, zdrowie i godność ludzi w sytuacji katastrof naturalnych i konfliktów militarnych. Członkiem Klubu PAH SOS może zostać każdy, kto zarejestruje się na stronie PAH i będzie regularnie wpłacał zadeklarowaną miesięczną „składkę”. Przeżycie i życie ofiar kataklizmów zależy od szybkości z jaką dotrze do nich pomoc. W PAH uważamy, że nie możemy ofiar kryzysów humanitarnych pozostawiać samym sobie. Wiemy, że jeśli chcemy pomóc skutecznie, musimy działać błyskawicznie. Środki zbierane na koncie Klubu SOS PAH pozwalają nam na rozpoczęcie działań niemalże natychmiast.

Klub PAH SOS - dołącz do klubu SOS Polskiej Akcji Humanitarnej

Zapraszamy Państwa do dołączenia do Klubu PAH SOS. Klubu firm wspierających działania Polskiej Akcji Humanitarnej.

Czym jest Klub PAH SOS?

Polska Akcja Humanitarna, poprzez Klub PAH SOS, niesie pomoc ludziom dotkniętym kataklizmami naturalnymi i konfliktami zbrojnymi. Klub PAH SOS opiera się na regularnej

pomocy finansowej ze strony darczyńców, dzięki czemu dysponujemy środkami pozwalającymi nam na szybsze reagowanie, planowanie i wdrażanie długofalowych rozwiązań ratujących życie, zdrowie i godność ludzi w sytuacji katastrof naturalnych i konfliktów militarnych.

Kim jesteśmy?

Polska Akcja Humanitarna powstała w 1992 roku. Od tamtej pory

pomagaliśmy już w ponad 40 krajach na całym świecie. Wartość tej pomocy przekroczyła 263 mln złotych i dotarła do milionów potrzebujących. Dzięki swojej skutecznej działalności Polska Akcja Humanitarna stała się obecnie czwartą co do wielkości, doskonale rozpoznawalną organizacją, zajmującą się pomocą humanitarną w Polsce. Wsparły nas m.in. takie firmy jak banki BPH, BZ WBK, Cisowianka,



Deloitte, White and Case, IKEA, BP, Microsoft, Orange, DHL, Electrolux, Payback, Pryzmat, Kontekst Translations, Meblik oraz Subaru Import Polska.

Jakie są zalety członkostwa w Klubie PAH SOS?

Klub PAH SOS pozwala włączyć się także Twojej firmie w budowanie świadomego społeczeństwa obywatelskiego oraz dołączyć do grona firm odpowiedzialnych społecznie i wrażliwych na krzywdę innych. Działania tego typu są niezwykle ważne w kształtowaniu nowoczesnego wizerunku Twojej firmy. W czasach kryzysu gospodarczego i rosnącego niezadowolenia społecznego mogą one zostać szczególnie docenione, głównie przez ludzi młodych. Oprócz możliwości aktywnego włączenia się w działania Polskiej Akcji

Humanitarnej każdy, kto przystąpi do Klubu PAH SOS otrzyma naklejkę, którą można oznaczyć wybraną lokalizacją, siedzibę lub oddział oraz będzie miał prawo do informowania na swojej stronie www i w portalach społecznościowych o przynależności do Klubu PAH SOS. Dodatkowo otrzyma legitymację członkowską, biuletyn informujący o działaniach finansowanych przez Klub PAH SOS (dwa razy w roku) oraz podarunki i oryginalne materiały promocyjne PAH, a także zaproszenia na imprezy organizowane przez PAH. Przypominamy, że darowizny dokonywane przez osoby prawne w ramach klubu PAH SOS mogą być odliczane od dochodu w kwocie łącznie do 10% dochodu. Podstawę prawną stanowi art. 18.1.1 ustawy z dnia 15.02.1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych.

Jak zostać członkiem Klubu PAH SOS?

Członkiem Klubu PAH SOS może zostać każda firma, która zadeklaruje, że przez minimum rok co miesiąc wpłacać będzie minimum 100 PLN (opłata za każdy oddział/placówkę), zarejestruje się na stronie www oraz będzie regularnie opłacała składkę dostosowaną do swoich możliwości finansowych (można opłacić członkostwo za cały rok).

Członkostwo Klubu PAH SOS dostępne jest również dla osób fizycznych. Niezależnie od udziału Twojej firmy możesz pomagać nieść pomoc humanitarną wpłacając już od 10 zł miesięcznie.

Dołącz do Klubu PAH SOS i pomóż PAH czynić świat lepszym!

Zarejestruj się na <http://www.pah.org.pl/wspieraj-nas>

Pajacyk w stroju reprezentacji Polski

Polska Akcja Humanitarna

Już dziś możesz stać się posiadaczem jednego z indywidualnie numerowanych Pajacyków w stroju reprezentacji Polski i pomóc Polskiej Akcji Humanitarnej walczyć z głodem i niedożywieniem wśród dzieci.

Dzięki wsparciu Nike Poland mogliśmy stworzyć limitowaną edycję kukiełek Pajacyka, które są wykonywane ręcznie z drewna bukowego, a następnie ubierane w strój reprezentacji Polski. Po ustawieniu na drewnianej podstawie ze sztuczną murawą, całość zostaje umieszczona w eleganckim opakowaniu z pleksi. Zachęcamy do nabycia indywidualnie numerowanego Pajacyka kontaktując się z Polską Akcją Humanitarną: partnerzy@pah.org.pl, tel. 22 828 88 82, wew. 226, 258.

Środki pozyskane dzięki tej akcji zostaną przeznaczone na walkę z głodem i niedożywieniem wśród dzieci w ramach programu „Pajacyk. Świat bez głodu”.



W stalowej klatce bezpieczeństwa



Przystosowywanie samochodu do zawodów sportowych kojarzy się zwykle ze zwiększaniem mocy silnika i przeróbkami podwozia. Auto wyczynowe poznać jednak najłatwiej po obecności konstrukcji rurowej, zwanej klatką bezpieczeństwa. Rola tego wyposażenia jest bardzo istotna i wcale nie sprowadza się tylko do zabezpieczania kierowcy lub załogi przed skutkami wypadku.

Dawne samochody sportowe, aż do połowy XX wieku nie były wyposażone w żadne specjalne pałaki lub klatki bezpieczeństwa. U zarania motoryzacji wycigowy samochód (początkowo nie było przecież rozróżnienia między dyscyplinami sportu samochodowego) zazwyczaj miał nadwozie otwarte, a o jakichkolwiek wzmocnieniach czy zabezpieczeniach załogi w ogóle nie myślano. Jeżeli auto się złamało od sił występujących w czasie jazdy, oznaczało to, że było źle skonstruowane. A jeżeli podczas wypadku się przewróciło... cóż, załogę

spotkało nieszczęście, z którym trzeba się w czasie zawodów liczyć.

Najpierw były pałaki

Specjalne konstrukcje rurowe, wzmacniające produkowane seryjnie samochody przystosowane do zawodów, zaczęły się pojawiać dopiero w drugiej połowie XX wieku. Przyczyna była dość prosta: wszelkiego rodzaju zawody samochodowe stawały się coraz bardziej popularne, szczególnie w Europie i w USA. Ich forma była różna, jednak miały coraz więcej uczestników i konkurencja stawała się coraz ostrzejsza. Okazywało się przy





Samochody wyścigowe japońskiej serii GT mają nadwozia o konstrukcji łączonej. Część centralna z klasyczną „klatką” pochodzi z auta seryjnego, a przód i tył to konstrukcje rurowe z poszyciami z kompozytów.





Współczesny samochód wyścigowy serii NASCAR pozbawiony poszyc nadwozia (studium nowej konstrukcji). Te pojazdy nadal nazywane są „stock car”, jednak widać, że z autami seryjnymi mają niewiele wspólnego, bo są przestrzennymi konstrukcjami rurowymi.

ty, że jazda wyczynowa wymaga specjalistycznie przygotowanego sprzętu, a rosnące osiągi sprzyjają poważnym katastrofom. Dobrym przykładem są masowo wręcz uprawiane w USA wyścigi samochodów „seryjnych” (stock cars) - NASCAR. Jeszcze w latach 40., a nawet 50. XX wieku, owe stock cars były rzeczywiście seryjne. W końcu nie brakowało na tamtym rynku limuzyn z coraz większymi silnikami. Jednak rozgrywane na setkach lokalnych torów zawody przynosiły mnóstwo wypadków, często kończących się tragicznie. To samo dotyczyło się również popularnych wyścigów rozgrywanych w linii prostej, dziś znanych jako zawody dragsterów. Powoli zaczęto więc wprowadzać obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa i kasków, a w latach 50. pojawiły się pierwsze zabezpieczenia przed wywrotką - proste pałaki przeciwkapotażowe umieszczone za przednim rzędem siedzeń. Trwało mniej więcej dziesięć lat, by warsztaty przygotowujące pojazdy NASCAR rozwinęły tę technologię i zaczęły powszechnie montować proste, a potem coraz bardziej skomplikowane klatki bezpieczeństwa, usztywniające kabinę w razie uderzeń z każdego kierunku.

Inżynierowie przygotowujący tamte samochody wkrótce zauważyli, że struktury zabezpieczające, jeżeli je zbudować na wzór ramy przestrzennej typowych w tamtych czasach specjalnych samochodów wyścigowych (ówcześnie nie stosowano jeszcze konstrukcji skorupowych), mogą znacząco wzmocnić nadwozie, usztywnić je i ułatwić przenoszenie sił powstających w zawieszaniu auta. Inaczej mówiąc - przerobiony seryjny samochód z prawidłowo skonstruowaną klatką zbliżał się właściwościami nadwozia do specjalistycznych prototypów. Samochody NASCAR, które nadal z zewnątrz wyglądały podobnie do seryjnych odpowiedników,

stały się więc stopniowo zaawansowanymi przestrzennymi konstrukcjami ze stalowych rur, jedynie pokrytymi z zewnątrz płacami blachy. Samochody te wyglądały w ten sposób już w latach 90., jednak nawet ich integralna konstrukcja w postaci klatki okazała się niewystarczająca. Postęp nastąpił po tragicznym wypadku Russella Lee Phillipisa na torze Charlotte w roku 1995. Na skutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności jego samochód uderzył w betonową barierę najpierw dachem, a nie inną częścią nadwozia. Cała górna część została oderwana, kierowca zginął na miejscu. Od tego czasu w konstrukcji samochodów NASCAR pojawiła się niezwykle sztywna rurowa część dachowa z dodatkową rurą biegnącą na poziomie przedniej szyby i dachu w osi auta. Oczywiście jest, że samochody te nie mają otwieranych drzwi, a z kolei specyficzny charakter zawodów powoduje, że często klatki i podwozia są niesymetryczne, dostosowane do zakrętów tylko w lewo. Dziś, gdyby przepisy zezwalały, samochody NASCAR miałyby z pewnością konstrukcję skorupową z włókien węglowych i takie poszycia, ale budowa ze stalowych rur i blach jest swego rodzaju tradycją.



Wytrzymałość, a przede wszystkim sztywność na skręcanie i zginanie całego samochodu z profesjonalną klatką bierze się z prawidłowego projektu licznych zastrzałów i wzmocnień, tworzących zwykle zestaw trójkątnych struktur, odpowiednio przenoszących siły od zawieszenia auta na całą konstrukcję. Widać tu, że pasy bezpieczeństwa też mocowane są do klatki, resztą również zgodnie ze szczegółowymi przepisami technicznymi FIA.



Klatka bezpieczeństwa w Imprezie STI gr. N Wojtki Chuchały widziana od tyłu.

Europejskie regulaminy

W Europie rozwój rurowych konstrukcji bezpieczeństwa w sporcie wyczynowym postępował nieco inaczej niż w USA. Zawody rozgrywane według regulaminów FIA (z pewnym uproszczeniem - wszystkie, oprócz tych w USA), znacznie powszechniej wykorzystują auta seryjne, tyle, że mniej lub bardziej przystosowane. Dotyczy to i wyścigów (płaskich, górskich, rallycross) i rajdów. Pełne struktury rurowe występowały na pewnym etapie (lata od 60. do 80.) w wyścigowych pojazdach prototypowych, a gdy chodzi o rajdy, w samochodach grupy B, czyli również w pewnego rodzaju prototypach budowanych specjalnie do sportu. Obecnie w dyscyplinach wyścigowych znaczna większość prototypów budowana jest z włókien węglowych lub innych kompozytów, zatem ich parametry techniczne oceniane są w zupełnie inny sposób niż parametry konstrukcji rurowych. Te zaś znajdują nadal zastosowanie w pojazdach terenowych najwyższego wyczynu (kategoria T1 w zawodach typu Rajd Dakar) oraz - jako

klatki bezpieczeństwa - we wszelkich tzw. turystycznych samochodach wyścigowych i rajdowych, podzielonych obecnie na wiele kategorii.

Niewielu kibiców tych dyscyplin zdaje sobie sprawę, jak precyzyjnie są sformułowane przepisy techniczne, w tym przepisy bezpieczeństwa, we wszystkich dyscyplinach sportu jakimi zarządza FIA. Struktura tych przepisów jest następująca: każda z dyscyplin rozgrywana jest na podstawie tzw. Kodeksu Sportu Samochodowego. Jedną z części

tego kodeksu, odnoszącą się do sprzętu sportowego, jest powszechnie znany zaawansowanemu załącznik „J”. Pod tym niewinnie brzmiącym symbolem kryje się opasłe tomisko, zawierające dziesiątki rozdziałów z regulaminami przygotowania samochodów dla poszczególnych dyscyplin, w tym z regulaminami wyposażenia bezpieczeństwa. I właśnie częścią dużego artykułu o wyposażeniu bezpieczeństwa (artykuł 253), jest liczący 10 stron zapisanych drobnym drukiem po francusku i angielsku





rozdział o klatkach bezpieczeństwa w samochodach tzw. turystycznych. Z oczywistych powodów nie możemy tu choćby wspomnieć o większości poruszonych tam zagadnień. Wspomnijmy tylko, że struktury bezpieczeństwa w autach dopuszczonych do zawodów FIA muszą dokładnie spełniać owe przepisy i być zatwierdzone przez lokalnych komisarzy technicznych FIA, albo mieć specjalną homologację FIA uzyskaną przez producenta takiej struktury (klatki). Wszystko to musi natomiast być zgodne ze sportową kartą homologacyjną FIA konkretnego samochodu. Jeżeli zatem ktoś przygotowuje swój samochód wyścigowy lub rajdowy, nie może zbudować sobie klatki według własnego pomysłu, choćby najładniej wyglądała. Jego klatka musi spełniać

wszystkie wymogi, a ponadto mieć certyfikat dopuszczenia, numer seryjny i tabliczkę znamionową producenta, o ile ten producent jest dopuszczony do produkcji wyposażenia dla tego samochodu. Skomplikowane.

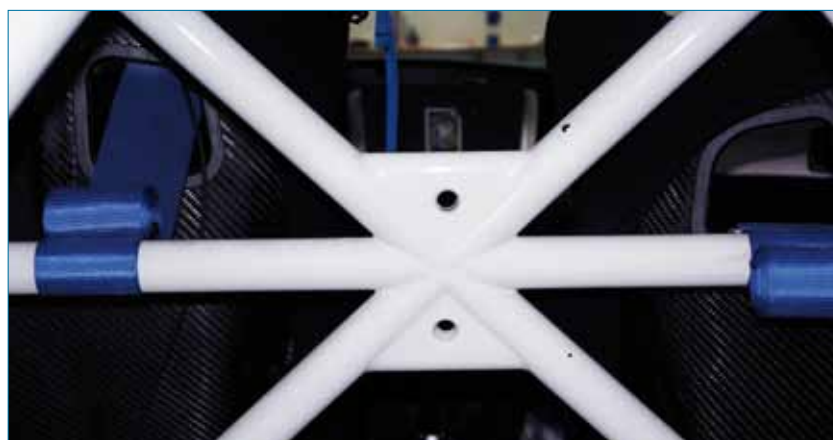
Także przepisy o rurowych konstrukcjach dakarowych prototypów, stanowią oddzielne kilka stron załącznika „J”. I wynika z nich jasno, że samochody te tylko z pozoru przypominają wyścigowe auta, których znaczki niosą na maskach. Najważniejsza sprawa - są znacznie większe, a poza tym na dobrą sprawę, gdyby pozamieniać im zewnętrzne panele z włókien węglowych, ekipy mogłyby się nie zorientować dla kogo pracują. Dość ciekawą interpretację tematu stalowych rur w sporcie samochodowym przyjęli natomiast Japończycy w swych specyficznych wyścigach Super GT, w których uczestniczy także Subaru. Postanowiono tam, że z każdego samochodu można zbudować wyczynowy prototyp w ten sposób, że pozostawia się kabinę z klatką bezpieczeństwa, a do tego dobudowuje się z przodu i z tyłu przestrzenne struktury, do których mocowane jest zawieszenie i układ

napędowy. Całość z zewnątrz przykryta jest panelami z włókna węglowego, o kształcie podobnym do wyjściowego samochodu. Takim półprototypem BRZ klasy GT300 startuje w tym roku ekipa Subaru.

Klatka cię ochroni, ale...

Ogólne przepisy FIA, o których mówimy wyżej określają zasady budowy klatki, sposób mocowań w każdym punkcie, budowę mocowań i wzmocnień nadwozia w tych punktach, materiał, średnicę i grubość rur (dopuszczone są tylko okrągłe rury stalowe o określonej średnicy, grubości ścianki, składzie i wytrzymałości), sposób spawania, sposób osłaniania rur i wiele innych szczegółów.

Czy taka precyzja przepisów jest konieczna? Trzeba pamiętać, że chodzi tu jednocześnie o bezpieczeństwo zawodników, ale też o dostosowanie konstrukcji w ten sposób, by samochód był dzięki niej bardziej wytrzymały i trwalszy. I tak jest, bo wytrzymałość i sztywność struktury klatki opiera się nie tyle na wytrzymałości poszczególnych rur, ale na jej budowie przestrzennej z wieloma



Niektóre wzmocnienia mogą wyglądać dziwnie, ale w toku badań i testów zapewne stwierdzono, że akurat w tych miejscach podczas rajdowej eksploatacji występują koncentracje sił. Profesjonalne klatki są także punktowo spawane np. do słupków nadwozia, a każde mocowanie głównych pałków opiera się na wykonanych zgodnie z zaleceniami technicznymi wzmocnieniach podłogi. Chociaż przepisy dopuszczają klatki demontowane, rozwiązania profesjonalne polegają zawsze na wstawianiu klatki w nadwozie na stałe.



zastrzałami i usztywnieniami w miejscach, gdzie przewidziane są największe obciążenia.

Problem polega jednak na tym, że klatka bezpieczeństwa jest wyposażeniem zarówno bardzo przydatnym w czasie wypadku, jak i niebezpiecznym. Klatka ma zwiększać sztywność kabiny i całego auta, powinna też poprawiać wytrzymałość punktów mocowania zawiesznień. Z drugiej jednak strony musi ona pozwalać na odkształcenie zderzeniowe samochodu i sama musi się odkształcać w ten sposób, by w czasie wypadku na pewno żaden jej element nie pękł i nie stał się ostry. Dlatego na przykład od kilkunastu lat nie dopuszcza się klatek z rur aluminiowych, choć byłyby lżejsze od stalowych. Nie dopuszcza się też rur ze szwem, ani rur ze stali wysokostopowych (większa wytrzymałość, ale niepotrzebna sztywność i możliwość złamania).

Warto też wspomnieć o niezwykle istotnym aspekcie - klatka spełni swoje zadanie, jeżeli zawodnicy będą siedzieli

w samochodzie w wyczynowym, sztywnym fotelu osłaniającym ich z boków, wyposażeni w kombinezon, osłonę kręgosłupa szyjnego i przede wszystkim wyczynowe wielopunktowe pasy oraz kask (wszystkie te elementy oczywiście także homologowane). Jeżeli czegoś w czasie wypadku zabraknie (szczególnie fotela, pasów i kasku), klatka podczas wypadku dużo szybciej zabije pasażera lub kierowcę niż ich uratuje od obrażeń. Jest ona bowiem strukturą, która nawet mimo miękkich osłon jest twarda i umieszczona bardzo blisko przede wszystkim głów jadących.

Zatem jeżeli ktoś przygotowuje sobie samochód do zawodów amatorskich, ale jeździ też nim na co dzień, nie powinien pod żadnym pozorem montować pełnej klatki bezpieczeństwa. Maksimum na co można sobie pozwolić, to pojedynczy pałąk za siedzeniami, o ile te siedzenia przynajmniej zbliżone są do wyczynowych (sztywne, z dużymi osłonami wokół głowy). Wydaje się zresztą, że WRX STI (lub każde inne Subaru), w którym przy konstruowaniu nadwozia

wykorzystano pewne idee budowy wyczynowych klatek bezpieczeństwa, będzie wystarczająco sztywna, by wytrzymać bez dodatkowej klatki wszelkie amatorskie zawody. ■

Tylne podparcie klatki mocowane jest w miejscu przenoszącym największą siłę od tylnego zawieszenia. Tak samo skonstruowano przednie podparcie klatki mocowane do gniazda kolumn MacPhersona, boczne mocowania do progów, itp.



Badania wizerunkowe w kontekście Subaru (cz. 2)

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.

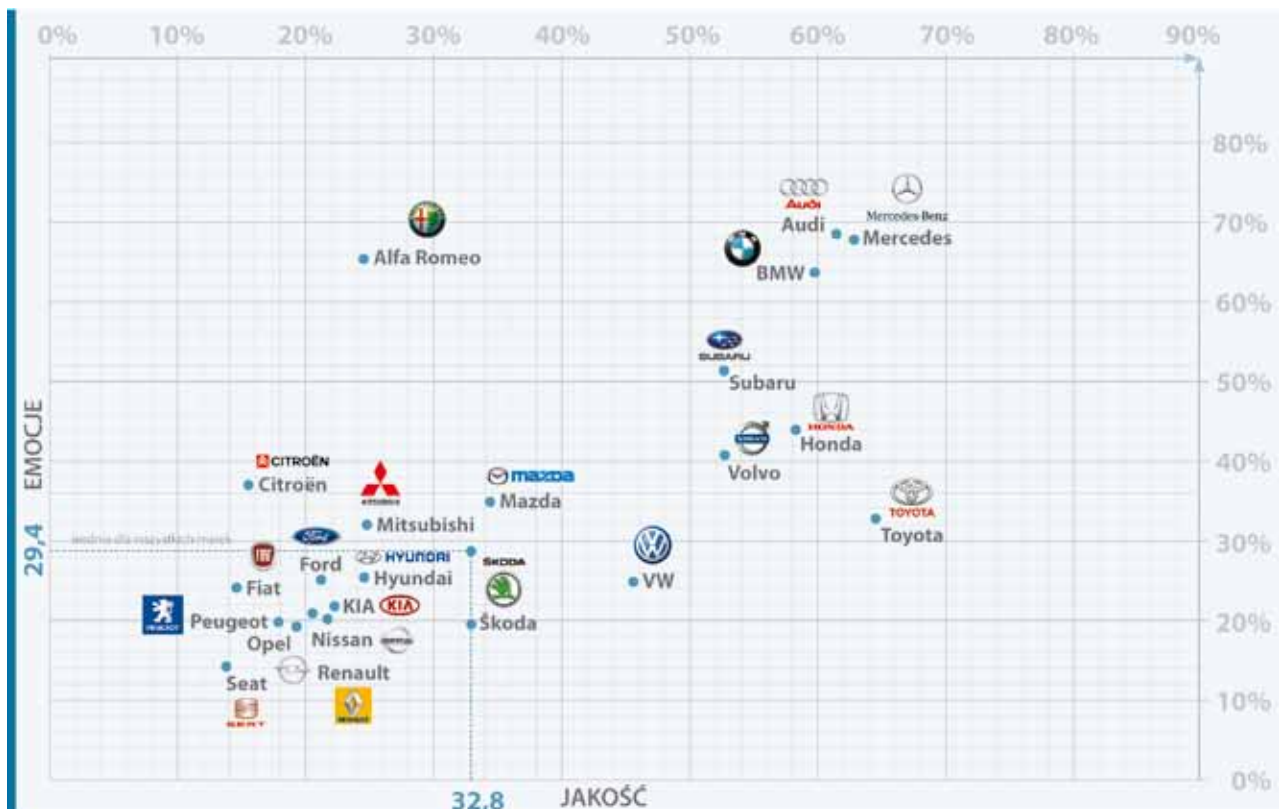
W poprzednim wydaniu „Plejady” przedstawiliśmy prezentację, jak czytelnicy „Auto Motor i Sport” oceniają wizerunek poszczególnych marek samochodów, które sami użytkują.

W bieżącym wydaniu pokazujemy różnice, jakie występują między Polską a Niemcami. Porównanie ocen poszczególnych marek przez użytkowników w Polsce i Niemczech zezwala na wyciągnięcie wniosku ogólnego,

iż w Polsce użytkownicy są bardziej krytyczni niż u naszych zachodnich sąsiadów.

Ponadto można zaobserwować następujące prawidłowości (ciekawostki):

1. Szczególnie niemieckie marki Premium znajdują w Niemczech zdecydowanie lepsze oceny, niż u nas.
2. Niektóre marki japońskie są lepiej oceniane w Polsce niż w Niemczech:
 - a. Toyota i Honda uzyskują w Polsce lepsze oceny odnośnie jakości



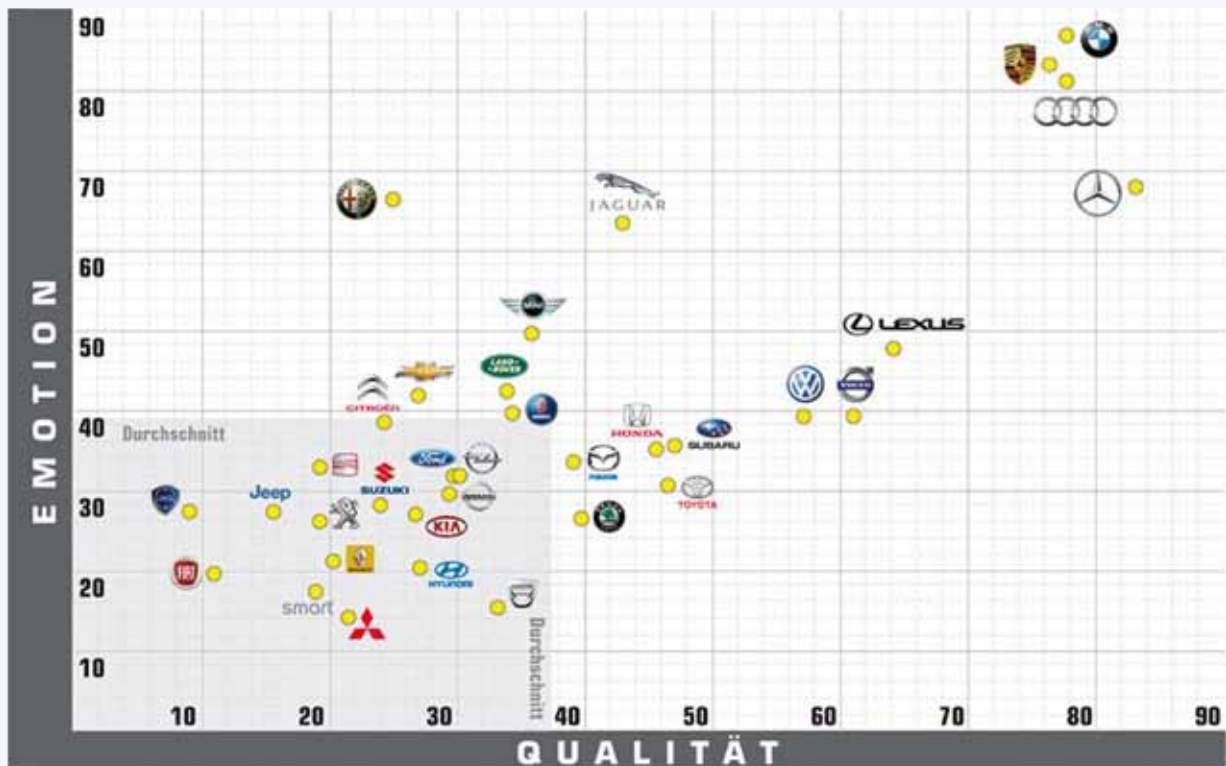
Wizerunek poszczególnych marek samochodów - badanie „Best Cars 2012” (Polska)
(ocena użytkowników danej marki)



- (w Niemczech dużo więcej pisało się o „problemach” technicznych samochodów Toyoty).
- b. Mitsubishi jest oceniane u nas lepiej pod kątem emocji.
 - c. Subaru jest lepiej oceniane pod kątem jakości i zdecydowanie lepiej na osi emocji.
3. Najślabiej oceniony w Polsce został Seat, który w Niemczech mało odbiega od innych producentów wolumenowych (prawdopodobnie w Niemczech większa jest świadomość przynależności do koncernu VW).
4. Volkswagen jest w Niemczech pozycjonowany prawie na równi z Volvo (ach, ten lokalny patriotyzm).

5. Ogólnie widoczna jest korelacja pomiędzy oceną jakości a emocjami - trudno jest uzyskać bardzo wysokie oceny tylko w jednym z parametrów; nawet klasyczne „monokultury” (Toyota = tylko jakość, Alfa = tylko emocje), pociągają za sobą pewną poprawę „drugiego” parametru (np. Toyota bardziej emocjonalna od Nissana, Alfa jakościowo lepsza od Fiata).
6. Wśród image’owych liderów BMW jest w Polsce oceniane relatywnie gorzej wobec swych konkurentów niż w swojej ojczyźnie.
7. I w Polsce i w Niemczech wśród producentów francuskich Citroën wypracował sobie najbardziej emocjonalne pozycjonowanie;

- w przypadku Niemiec wspomniana w punkcie 5. korelacja doprowadziła także do najwyższej oceny jakościowej.
8. Nissan, pomimo kreowania nowych trendów (Qashqai) i niektórych bardzo ciekawych modeli (GTR, 370Z, Juke), nie był w stanie po żadnej stronie granicy wykorzystać tego do wzmocnienia wizerunku marki.
9. Škoda w dużo większym stopniu niż Seat korzysta wizerunkowo z przynależności do koncernu VW (choć głównie w kategorii jakość).
10. Zróżnicowanie w ocenie typowych marek wolumenowych (Ford, Opel, Peugeot, etc.) jest w Niemczech dużo bardziej wyraźne, niż w Polsce. ■



Wizerunek poszczególnych marek samochodów - Niemcy

Wykres pochodzi ze strony auto-motor-und-sport.de - link skrócony: plejady.subaru.pl/bc

Nowoczesne Technologie (czyli: telewizor sterowany... przekleństwami)

Był początek weekendu, ale aura nie sprzyja grillowaniu. Burza sprawiła, że ogródek był kompletnie zalany. Nie było co robić, więc wziąłem przykład z ogródka. Byłem już podobnie zroszony jak mój trawnik, gdy usłyszałem poirytowany głos żony: „Kochanie?! Czy mógłbyś mi włączyć telewizor?! Chcę obejrzeć wiadomości!”.



Pędzę - na ile to było w tym stanie możliwe - do sypialni. Żona leżąc w łóżku oburącz dzierży dwa piloty, a ekran czarny. I tu chciałem się podzielić pewną teorią, którą wysnułem szukając źródła problemu, że mianowicie - urządzenia elektryczne włączone do prądu działają lepiej. Po trudnej operacji trafienia wtyczką w gniazdko na ekranie ukazały się cztery okienka z komunikatami: „brak bazy programowej”, „czy chcesz zaprogramować teraz?”, „zaprogramuj” i „wyjście”. Zanim przebrnąłem przez gąszcz komunikatów i poleceń, leciała już „pogoda”. Ocenilem nowoczesność posiadanej w domu technologii używając najpopularniejszego w łacinie potocznej przymiotnika na „p”. Ekran zamigotał i pociemniał. Równie popularny rzeczownik na „k” sprawił jednak, że obraz się rozjaśnił i ustabilizował. Konsekwentnie stosując powyższą procedurę starałem

się ściszyć ryczący odbiornik, jednak kopalnia wiedzy językowej w tym zakresie, jaką są miejscowi żule i menele z uwagi na aurę gdzieś się rozpierzchnęła. Byłem bezradny.

Telewizor nówka sztuka, dołożony w ramach promocji do nówki sztuki satelity i chyba nie zdradzę nazwy operatora jeżeli powiem, że to jakiś kompletny kanał plus bądziewie, ale za to telewizor dali 3D. To taka nowoczesna technologia, która sprawiła, że podczas mistrzostw KOKO... tfu... FIFA 2012, uciaprana piłka przelatowała mi przez sypialnię, trener Franek zaglądał mi co chwila do drinka, ale jak już chciałem wymienić się na podkoszulki z Ronaldo... to się nie dało. Nie lubię jak urządzenie elektryczne traktuje mnie podmiotowo. Współczesne technologie mnie irytują, a już najbardziej interaktywność ekranu mojego telewizora z działem

księgowości operatora satelity, który złośliwie, w kulminacyjnych, najbardziej pasjonujących momentach filmu wyświetla mi na ekranie fakturę do zapłacenia. Zdzierzę jeżeli to film akcji czy przyrodniczy, ale czasem znajdę na bardziej odległych kanałach zagraniczny film, gdzie nie trzeba znać języka, żeby się połąpać w akcji, a tu centralnie... dokument.

Kilka miesięcy temu kupiłem płytę ze szlagierem kinowym „kierowcy co szybko jeżdżą, ale są podenerwowani 5” i wieczorem, po pracochłonnych przeróbkach sypialni w nowoczesną sale kinową, zaprosiłem żonę na seans. Załadowałem płytę do odtwarzacza, na pilocie wcisnąłem PLAY i niby no problem, a na wyświetlaczu... NO DISC. Po godzinie prób, sprawdzania stanu sprzętu, stanu płyty żona zasnęła, a ja siedziałem na podłodze obok rozkręconego na śrubki DVD i wykorzystując źródło światła z nocnej lampki, puszczałem sobie zajączki na ścianie nowo nabytą (bardzo) drogą kupną płytą... BLU RAY. Skąd niby miałem wiedzieć, że to nie współpracuje, skoro do tej pory każde srebrne kółko, które tam wkładałem zawsze działało? Chyba, że wnuki puszczały go sobie wcześniej po betonie przed domem - to wtedy - nie zawsze albo trochę inaczej. Przy okazji jednak nauczyłem się dwóch nowych, trudnych słów - KOMPATYBILNOŚĆ - znaczy,



że coś z czymś będzie działać i - NIEKOMPATYBILNOŚĆ, że nie będzie działać lub będzie działać, ale tylko chwilę no i właśnie... inaczej.

Na przykład amerykańskie urządzenie elektryczne i polskie gniazdko elektryczne - o czym przekonałem się wiele lat temu tylko nie wiedziałem, że to nosi taką wyszukaną nazwę. Co prawda moja amerykańska kuchenka mikrofalowa podłączona gołymi kablami (po odcięciu fabrycznie zepsutej wtyczki) zadziałała, ale nie tak jakbym tego oczekiwał. Miała podgrzać miseczkę zupy, a zfajczyła mi całą kuchnię - wtedy zrozumiałem znaczenie przesłania, że głód jest złym doradcą... przynajmniej w sprawach elektryczności. Strażak, który mi zalał mieszkanie i kilku sąsiadom mieszkającym poniżej tłumaczył, że Jankesi są mniej napięci, ale nie bardzo kojarzyłem, co to ma wspólnego z moim zjaranym cudem techniki kulinarnej. Teraz już wiem, że urządzenie z Ameryki i prąd z Polski są niekompatybilne, a dzięki wycieczce na tamten kontynent potwierdziły się również słowa strażaka. Faktycznie - oni są bardziej wyluzowani.

Inną dziedziną techniki, w której nowe technologie są dla mnie zaskakujące jest motoryzacja. Wszedłem kiedyś przez pomyłkę w „drzwi otwarte”. To była tylko taka przenośnia i dotyczyła otwarcia się na klientów pewnego dealera pojazdów mechanicznych. O tym, że chodziło o przenośnię, przekonałem się czytając napis „DRZWI OTWARTE” i równocześnie próbując wejść do salonu przez... zamknięte. Po opatrzeniu mi głowy, sprzedawca zaproponował w ramach rekompensaty jazdę próbną jednym z cacuszek. Zanim odjechałem, poinformował mnie, że

w samochodzie jest ASYSTENT PARKOWANIA. Rozejrzałem się po aucie - widocznie poszedł do toalety.

Kilkanaście minut później postanowiłem już dłużej nie czekać i odjechałem bez niego. W trakcie przejażdżki coś wypadło z przelatującego gołębia robiąc kleksa na przedniej szybie. Niby nie tragedia i normalnym autem da się z tym jechać, ale ten egzemplarz miał czujnik deszczu i wycieraczki rozmasały mi to na całej powierzchni. Bardzo przydatny system przeciwko fotoradarom. Pod maską mruczała gardłowo V ósemka, a chodnikiem szła atrakcyjna kobieta. Wcisnąłem pedał gazu w podłogę i... odjechałem jak dylizans, bez jednego piśnięcia oponką. Po powrocie do salonu pan sprzedawca na moje przeprosiny, że nie poczekałem na asystenta, uprzejmie mi wyjaśnił, że ON cały czas mi towarzyszył, tylko przebrany... za układ scalony, a na grymaszenie, że auto „nie odjechało” tak jak powinno - wytłumaczył, że dodatkowo jechali jeszcze ze mną panowie ESP, DSR, ABS (znam kilku z widzenia), ASR, PDF i jakies MSR, PiS czy też BOR. Chociaż te dwa ostatnie systemy, to mi się chyba bardziej kojarzą z... samolotem.

Nie jestem osamotniony w swojej irytacji, ponieważ znam osoby, które mają problem z zaprogramowaniem kuchenki mikrofalowej na podgrzanie szklanki mleka (albo zimne albo zafajda cały środek) czy też z uruchomieniem telefonu komórkowego. Ten ostatni przejaw ludzkiego geniuszu doprowadza mnie czasem do rozpacz. Coś przypadkowo przycisnąłem i przez miesiąc zamiast zadzwonić, łączyłem się z Internetem. Wydawało mi się, że jestem dyletantem do momentu, kiedy odwiedziłem STUDIO

sprzedaży telefonów komórkowych. Dawniej były SKLEPY, ale przecież lepiej brzmi „studentka” niż „sklepowa”. Wracając jednak do meritum, trzy niebieskookie niewiasty, zatrudnione we wspomnianym STUDIO podjęły nowy fakultet na wydziale „jak się wyłącza Internet w telefonie?”. Po godzinie chciały wziąć „dziekankę” gdy nagle coś pikło i funkcja się wyłączyła. Były z tego faktu równie dumne, co nim zaskoczone.

Żeby jak najrzadziej obcować z technologią przeprowadziłem się na wieś, aczkolwiek początkowo próbowałem wkładać kartę bankomatową do kury, żeby dała jajko. Moja praca wymaga jednak korzystania z komputera w wersji podłączonej do reszty świata. Z poniżającej mnie - jako laika - czynności zakupu laptopa wyręczył mnie przyjaciel znający fachową nomenklaturę. Fenomenalne jest to, iż zgłębił wiedzę o tym urządzeniu do tego stopnia, że nie boi się dotykać klawiszy. Usiłował przekazać mi pewne tajniki, ale wybitnym pedagogiem nie był, skoro przyswoiłem jedynie podstawowe pojęcia z zakresu „włącz - wyłącz” oraz odbierania poczty i-mail lub... e-mail - nie wiem i już się nigdy nie dowiem, ponieważ urządzenie nie żyje.

Jakiś czas temu wirtualnie zgłosił się pewien Pan Doktor, który chciał nieodpłatnie wyleczyć komputer z owsiaków... albo wirusów. Wpuściłem go, nie wiedząc, że moim ZOZ-em zarządza Pani Doktor. Oni się kłócili, a w tym czasie pacjent nie dożył emerytury. A miał być niby taki... twardy. Zawiozłem go na OIOM, gdzie stwierdzono, że... padł. To chyba niegrzecznie tak mówić o denacie. Aha - z tym 3D - Błaszczycowski naniósł mi błota wślizgiem. ■

Koło zdobi samochód



Mamy już kolejny sezon wyjazdów wakacyjnych. Z tej okazji warto rozważyć pewne ulepszenia w naszym Subaru. Może przydałyby się mu nowe opony? A jeżeli tak, to może warto rozważyć zmianę obręczy kół - zwanych potocznie felgami.

Dlaczego felgi odlewane z lekkiego stopu są lepsze? Wcale nie tylko dlatego, że są ładniejsze. Zazwyczaj mają też nieco większą średnicę i szerokość, a zatem zakłada się na nie szersze opony o niższym profilu. To poprawi nam tzw. kierowność auta, czyli zacznie ono lepiej słuchać się kierowcy. Poza tym możemy liczyć na korzystnie mniejszą masę kompletnego koła. Nie każdy jednak wie, że wymiana obręczy stalowych na wykonane ze stopu aluminium poprawi nam działanie hamulców! Chodzi tu o kwestie cieplne. Odlew aluminiowy ma znacznie lepszą przewodność cieplną niż wytłoczka z blachy stalowej, a zatem ładne felgi ze stopu odprowadzą więcej ciepła. W codziennej jeździe nie ma to istotnego znaczenia, ale

gdy wybierzemy się latem w góry i zaczniemy intensywnie hamować, różnica może być bardzo istotna, a bezpieczeństwo jazdy - większe.

Należy pamiętać, że przy zmianie kół należy kierować się zaleceniami producenta - stosować można jedynie takie felgi (i opony), które są dopuszczone przez producenta samochodu. Podstawowa zasada jest taka, że „tuningowe” koło nie powinno mieć całkowitej średnicy większej od oryginalnego. Bywa, że w tej kwestii mamy pewną dowolność, bo producent samochodu mógł przewidzieć różne rozmiary kół i opon w zależności od wyposażenia. W przypadku wątpliwości warto skonsultować się z Autoryzowaną Stacją Obsługi Subaru.

Jeśli w naszym aucie pierwotnie zamontowano koła o podstawowym wymiarze, prawie na pewno dopuszczalne jest zwiększenie średnicy i szerokości felg oraz dopasowanie do nich odpowiednich opon. W razie wątpliwości, wszelkich informacji udzieli nam Autoryzowana Stacja

Obsługi, która zadba także, by nasze nowe obręcze miały prawidłowo dobrane wszelkie inne wymiary. Chodzi tu o sposób osadzenia na piaście samochodu (istnieje kilka szczegółów konstrukcyjnych, które muszą być zachowane, czasami potrzebne są też inne śruby lub nakrętki mocujące) i o tzw. wymiar „ET”, czyli wartość określającą wysunięcie kół na zewnątrz, względnie wsunięcie w głąb nadkoli auta.

Poważne błędy w doborze typu obręczy uniemożliwią po prostu jej montaż, co jest kłopotliwe, ale nie niebezpieczne. Znacznie gorzej będzie, gdy koła jednak dadzą się założyć, ale nie będą dobrze współpracowały z zawieszeniem lub nadwoziem. Wszystko to prowadzi do jednego, ważnego wniosku: w nowe, ładne obręcze nie należy się zaopatrywać u przypadkowego dostawcy. Musi to być produkt przeznaczony i dopasowany do naszego samochodu, a także o potwierdzonej jakości. Bo dobrze wykonane i legalnie homologowane obręcze



odlewane z lekkich stopów są nawet trwalsze i bezpieczniejsze od stalowych (o ile nie uszkodzimy ich pokrycia antykorozyjnego), natomiast wykonane nieprawidłowo i ze złego materiału, względnie używane i nie sprawdzone przed zakupem, wręcz odwrotnie. Najmniejszym wymiarem kary za kupno zbyt tanich obręczy będzie niemożność wyważenia kół lub szybkie pocięcie ich na niewielkich nawet wybojach. A więc choć zalecamy wymianę felg na aluminiowe, ładne i dobrze dopasowane do naszego auta, zdecydowanie odradzamy zbyt nie oszczędzanie na tej operacji.



28111AJ001 2100 zł

Legacy/Outback

Felga aluminiowa 17x7,5J; ET55; 5x100



28111FG160 1640 zł

Impreza

Felga aluminiowa 17x7JJ; ET55

Na okres zimowy już teraz proponujemy dwie felgi w rozmiarach 16 i 17 cali. Felgi te od września zostaną objęte specjalną promocją! Pełna oferta felg oraz innych akcesoriów dostępna na stronie sklepu internetowego (sklep.subaru.pl) w dziale: ► Akcesoria / Felgi.

SECWAG4102

17x7; ET48



SECWAG4001

16x6,5; ET48

Nieco niebieskiego, nieco pomarańczu w letniej ofercie Sklepiku



S12FW

Nowa propozycja polaru dla Pań. Bardzo ciepły, niezastąpiony na chłodniejsze dni.



S12TSDD

Bluzka damska z cekinami. Dostępna w kolorach czarnym i niebieskim.



S12TSD

Dziecięca koszulka sublimowana SUBARU. Dostępny w kolorze białym.



S12TEDDY

Maskotka - miś pluszowy „Subarek”. Przytulniśki dla najmłodszych. (wielkość 30 cm).



S12-1160

Samochodzik dla dziecka. Skrętne koła powodują jeszcze większą frajdę u dziecka.



S12SG

Okulary słoneczne „RESERVE” są produktem najwyższej jakości. Spełniają najwyższe normy jakości obowiązujące w tego typu produktach w Unii Europejskiej (tj. EN 1836). Przestrzeganie europejskich standardów gwarantuje okulary wyprodukowane z antyalergicznymi, bezpiecznymi oraz wytrzymałymi materiałami. Dobrej jakości materiały gwarantują wysoki komfort użytkowania. Specjalny rodzaj tworzywa powoduje, że okulary są lekkie i wygodne. Soczewki posiadają filtr UV 400 oraz filtr polaryzacyjny. Filtr UV 400 gwarantuje pełne bezpieczeństwo w ochronie przed promieniowaniem słonecznym (UV) oraz wysoki komfort widzenia. Filtr polaryzacyjny pochłania światło, które odbija się od płaskich powierzchni, spolaryzowane poziomo i tworzące białe odbłaski, które są dla naszych oczu oślepiające. To poziomo spolaryzowane światło jest blokowane przez pionowo zorientowane polaryzatory w soczewkach polaryzacyjnych. Dzięki temu pole widzenia jest czyste i wyraźne.



S12-0577

Zegarek Subaru Sport Chronograph. Wyprodukowany przez szwajcarską firmę FOSSIL. Limitowana edycja 300 sztuk.

Gadżety związane z modelem XV



XV12PENDRIVE

Pendrive-karta, pojemność 16GB.

S12KXV

T-shirt pomarańczowy z haftem XV. 100% bawełna.



XV12KUBEK

Kubek XV.



XV12UMBRELLA

Parasol pomarańczowy Subaru XV.



Auto Motor i Sport

Nr (4) 2012

„Dogonić czas”

(XV 2.0D)

Do miasta i nie tylko. Kompaktowy crossover XV przypomina, że Subaru istnieje i że wciąż potrafi tworzyć atrakcyjne samochody.(...)

Na naszego nosa nadwozie XV jest bardzo dobrze zaprojektowane.(...)

Wnętrze jest bardzo przestronne, a wysunięte do przodu przednie słupki tylko wzmacniają to wrażenie. Duże plusy należą się za bardzo wygodne fotele, świetne umieszczenie kierownicy i pedałów, bardzo dobrą pozycję za kierownicą, rozbudowany komputer pokładowy oraz spora dawkę praktycznych detali.(...)

Jednak to czego mu brakuje, Subaru XV nadrabia techniką – zawieszeniem, silnikiem i układem napędowym – i naszym zdaniem robi to z nawiązką.(...)

Dzięki konstrukcji typu bokser, silnik jest bardzo krótki i płaski co poprawia rozkład masy pojazdu. O efektywności układu napędowego najlepiej świadczą testowe pomiary przyspieszenia – w sprincie do setki XV zanotował o 0,3 s lepszy czas niż podaje fabryka i to pomimo zimowych

opon i częściowo mokrej nawierzchni. Jednak jeszcze lepsze wrażenie robi elastyczność silnika. Maksymalny moment obrotowy stoi w blokach startowych już przy 1600 obr/min, silnik 2.0D bardzo szybko nabiera obrotów i bardzo równo, liniowo rozwija moc nie tracąc oddechu (co jest typowe dla turbodiesli w tej klasie) aż do końca skali obrotomierza. Elastyczność na biegach od 4. w górę jest znakomita, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę dość długie przełożenia piątki i szóstki.

Kolejną zaletą silnika jest nieduży apetyt na paliwo, i to pomimo iż rodzaj auta nie sprzyja ekonomii (spore koła, wysoki współczynnik oporu powietrza, duży prześwit, napęd na cztery koła, (...)).

Okazuje się, że w przypadku XV można mieć ciastko nawet jeśli trochę się go zje. (...)

Z dynamiką silnika idzie w parze jakość układu jezdnego.(...)

Zachowanie auta jest bardzo stabilne, crossover okazuje się zwrotny i szybko reaguje na polecenia kierowcy.(...)

Nie jest to oczywiście pierwszy samochód, jaki chciałoby się zabrać na ulubiony kawałek drogi, ale na pewno jeden z pierwszych crossoverów tej wielkości. A jeśli trasa okazałaby się zaśnieżona – absolutnie pierwszym.(...)

Na tle świetnie opracowanych jednak mało wszechstronnych konkurentów, ogromną zaletą XV jest właśnie uniwersalność.

(...) Po dołożeniu do tego równania stałego napędu na cztery koła, kierowca ma w rękach auto bardziej wszędobylskie niż zdecydowana większość SUV-ów. Jeżdżąc po luźnych nawierzchniach, błocie, a zwłaszcza po głębokim śniegu, można odnieść wrażenie, że nic nie będzie w stanie go powstrzymać. Właściwości trakcyjne są doskonałe, a jeśli tylko kierowca umie wykorzystać możliwości, jakie daje układ jezdny oraz szybkie reakcje silnika na gaz, będzie mógł zjechać dalej niż się wydaje. Subaru XV jest oferowane

w trzech wersjach wyposażenia (Active, Comfort, Exclusive), z których każda obejmuje pełne wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa, a do tego takie elementy jak radioodtwarzacz CD/MP3, automatyczna klimatyzacja czy 17-calowe aluminiowe obręcze kół.



www.manager.inwestycje.pl

17.05.2012

„Subaru BRZ z tytułem Car of the Year”

(BRZ)

Subaru BRZ, najnowszy przedstawiciel japońskiej marki, otrzymał tytuł „Car of the Year” w międzynarodowym konkursie Vehicle Dynamics International Awards. (...)

O przyznaniu Subaru BRZ tytułu „Car of the Year” zdecydował fakt, iż zapewnia ono maksimum przyjemności z jazdy, cechując się równocześnie stabilnością i bezpieczeństwem, charakterystycznym dla wszystkich modeli tej marki. (...)

Światowa premiera Subaru BRZ miała miejsce podczas Tokyo Motor Show w listopadzie 2011 roku. W marcu 2012 najnowszy reprezentant japońskiej marki został przedstawiony europejskim mediom oraz szerokiej publiczności w trakcie Geneva Motor Show. Opracowany pod hasłem „Pure Handling Delight”, sportowy model Subaru jest lekkim coupe z napędem na tylne koła, wyposażonym w najnowocześniejszy silnik w układzie bokser, legitymujący się mocą 200 koni mechanicznych.



www.moto.egospodarka.pl

25.04.2012, 12:14

„Nowe Subaru XV”

(XV)

Dynamiczny rozwój segmentu samochodów typu SUV, ze szczególnym uwzględnieniem kategorii crossover sprawił, że również Subaru wprowadziło do swojej oferty model aspirujący do miana uniwersalnego auta sportowo-użytkowego. Światowa premiera Subaru XV miała miejsce podczas 64. Salonu Samochodowego we Frankfurcie, a w Polsce zaprezentowano go na targach Fleet Market 2011. Samochód jest dostępny z trzema silnikami w układzie bokser: benzynowymi o pojemności 1,6 i 2 litrów oraz 2-litrowym dieslem.

Dwa pierwsze należą do nowej generacji jednostek, charakteryzujących się zmodyfikowaną konstrukcją, między innymi zastosowaniem większego skoku tłoków. Dzięki temu nastąpiło zwiększenie momentu obrotowego, a także poprawiła się reakcja na gaz. W modelach benzynowych nowością jest też system Auto Start Stop, który pozwala zmniejszyć zużycie paliwa dzięki wyłączeniu silnika podczas postoju na skrzyżowaniu czy w korku. Wszystkie jednostki spełniają normy Euro 5 i cechują się niską emisją dwutlenku węgla.

Subaru XV dysponuje stałym napędem wszystkich kół Symmetrical AWD, co w połączeniu z dynamiczną geometrią zawieszenia (Subaru DC3) sprawia, iż

szybko i pewnie reaguje na polecenia kierowcy, niezależnie od warunków drogowych i stanu nawierzchni. O wysoki poziom bezpieczeństwa dbają system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy (VDCS) oraz 4-kanałowy ABS z funkcją EBD, dostępne w standardzie dla każdej wersji wyposażenia, podobnie jak 17-calowe felgi aluminiowe o charakterystycznym kształcie.

Wyposażeniem standardowym są przednie i boczne poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, kurtyny przednie i tylne, a także poduszka powietrzna, chroniąca kolana kierowcy. W teście Euro NCAP Subaru XV otrzymał najwyższą ocenę 5 gwiazdek, legitymując się między innymi bardzo wysoką, 90% skutecznością w kategorii 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 stale funkcjonującego centrum monitoringu. Umożliwia to natychmiastowe zweryfikowanie zdarzenia i powiadomienie właściwych służb w celu szybkiej i sprawnej organizacji pomocy.

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru „Plejady”

Redakcja / Wydawca / Reklama:

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

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
Pieśniewski, Mateusz Senko, Grzegorz Sikora

Opracowanie graficzne / korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Pozostałe zdjęcia: Archiwum Subaru,
Archiwum Fuji Heavy Industries,
Subaru Tecnica International,
Stock.XCHNG, Wikimedia Commons

Magazyn „Plejady” ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopiśmie 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.

