

NR 44 (5/2012)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

WYWIAD

Pociąga mnie technologia

- rozmawiamy z Ryszardem Litwinem



ZŁOT PLEJAD

Trasa szosowa,
czyli taryfą przez świat

PODRÓŻE

Forester na Route 66

/cz. 1/

TECHNIKA

Hamulec Ci pomoże!



1 000-CE UŻYTKOWNIKÓW
100-KI NOMINOWANYCH PRODUKTÓW
10-KI JURORÓW



1 LOTOS QUAZAR



REKOMENDOWANY PRZEZ
 **SUBARU**

LINIA LOTOS QUAZAR TO ULTRANOWOCZESNE SYNTETYCZNE OLEJE SILNIKOWE. DO PORTFOLIO OLEJÓW LOTOS QUAZAR NALEŻĄ RÓWNIEŻ PRODUKTY DEDYKOWANE SAMOCHODOM SUBARU. ICH POWSTANIE JEST EFEKTEM ALIANSU I TECHNOLOGICZNEJ WSPÓŁPRACY MAREK LOTOS I SUBARU.

POTWIERDZENIEM NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI OLEJÓW LOTOS QUAZAR S JEST UZYSKANIE TYTUŁU EUROPRODUKT, A TAKŻE SATYSFAKCJA NASZYCH KLIENTÓW. TO DZIĘKI KIEROWCOM OLEJE LOTOS QUAZAR SĄ JEDNĄ Z NAJCZĘŚCIEJ WYBIERANYCH MAREK W SEGMENTIE NOWYCH SAMOCHODÓW DO 3 LAT. DZIĘKUJEMY ZA WSPÓLNY SUKCES!

WWW.LOTOSQUAZAR.EU



EUROPRODUKT

www.lotosoil.pl



Bezgraniczna ochrona



Społeczność wirtualna

Po okresie popularyzacji telefonów komórkowych i SMS-ów przyszedł czas na internet. Każdy, kto chciał być nowoczesny, musiał pochwalić się surfowaniem w internecie.

Wprawdzie czas oczekiwania na załadowanie się strony niejednokrotnie przekraczał liczbę godzin potrzebną na napisanie średniej długości kryminału, lecz sam aspekt nowości był wystarczającym motywatozem. Gdy dokumenty dalej przesyłane były faksem, internet przeżył się i rozwijał... oraz przyspieszał. Wkrótce nawet faksy zaczęto dostarczać za pomocą e-maili.

A same e-maile przejęły tymczasem funkcję głównego nośnika wiadomości, czy to biznesowych, czy też prywatnych. Równoległe zaczęły powstawać internetowe portale, będące często „odłamem” działalności samych dostawców internetu (AOL, Yahoo, etc.).

Główna zasada ich działania, czyli 5C – treść (*content*), usługi komunikacyjne, e-mail (*connectivity*), wyszukiwarki i bazy danych (*context*), handel (*commerce*) i społeczność (*community*) – wydawała się stanowić nowy standard społeczeństw komunikacyjnych.

Tak jak wszystkie zjawiska zachodzące w społeczeństwach, tak i internet

przyniósł zmiany zarówno pozytywne (jak choćby szybkość komunikacji, dostęp do informacji, itd.), jak i negatywne. Sama w sobie, pozytywna skądinąd, możliwość swobodnej publicznej wypowiedzi na licznych forach i portalach sprawiła, że do głosu mogli dojść także ci, którzy tak naprawdę raczej odzywać się nie powinni. Nic więc dziwnego, że prawdą okazała się konkluzja znakomitego polskiego pisarza, przedstawiciela nurtu fantastyki naukowej, Stanisława Lema: „*gdyby nie internet, nie wiedziałbym, że na świecie żyje tylu idiotów*”. Inną negatywną konkluzją jest zmniejszenie się faktycznej interakcji międzyludzkiej na rzecz interakcji wirtualnej.

Przyspieszenie tego ostatniego trendu daje się zaobserwować po uzyskaniu popularności przez tzw. portale społecznościowe, wśród których, naturalnie, prym wiedzie Facebook.

Przenikanie kontaktów elektronicznych do życia codziennego jest już tak intensywne, że – gdyby Karl Marks żył dziś – w słynnym dziele stanowiącym podstawę teorii należałoby dokonać erraty i zapis „*byt społeczny kształtuje świadomość*” zastąpić takim: „*byt wirtualny kształtuje świadomość*”. Problem pojawia się, gdy ten

byt wirtualny, karmiony najróżniejszymi informacjami, przestaje mieć związek z faktyczną rzeczywistością.

Problem niestety codzienny. Tak media, jak i osoby prywatne czy firmy, szukając (przynosząc pieniądze) popularności, kładą główny nacisk na karmienie nas przyciągającą uwagę sensacją. Ile odsłon, ile „like’ów” przekłada się na tworzenie już wcale nie wirtualnej wartości danego medium, popularność osoby, sukces produktu? Tyle, że często padamy ofiarami klasycznych „fake’ów” – w dobie Photoshopa nawet zdjęciom nie można już bez granic wierzyć.

A portalowe maszyny analizując, obliczając, wyciągają wnioski i... bombardują nas reklamą. Facet i nie odwiedza stron porno? Wyślijmy mu ofertę na Viagrę! Przekroczył pięćdziesiątkę, podróżuje? Masz tu ofertę pobytu w dobrym hotelu... dla seniorów! Nie zamieszcza zdjęć rodzinnych? Na tym portalu możesz znaleźć partnerkę (partnera)...

Jak mawiali nasi wschodni sąsiedzi (acz z zupełnie innej przyczyny): *i śmieszno, i straszno*.

Witold Rogalski
Direktor Subaru Import Polska



6 AKTUALNOŚCI

10 RAJDY
Estoński pech L-SPRT
Podkarpacki triumf Wojtka i Kamila
Słowackie podium załogi Subaru

16 WYWIAD
Pociąga mnie technologia
- rozmawiamy z Ryszardem Litwinem

24 ZŁOT PLEJAD
Trasa szosowa, czyli taryfą przez świat

32 PODRÓŻE
Forester na Route 66 /cz. 1/

38 WYDARZENIA
Terenowa zabawa dla całych rodzin
4x4 Family Adventure /cz. 2/

46 PISZĄ DO NAS
Adwokat i jego wierny Outback

50 CIEKAWOSTKI
Hollywoodzkie (i nie tylko!) twarze Subaru /cz. 1/

54 TECHNIKA
Hamulec Ci pomoże!

60 STYL ŻYCIA
Reminiscencje z II Rajdu Polski Kobiet

62 FELIETON
Ekstremalny wypoczynek

64 SKLEPIK
Kolekcja nie tylko dla modelu XV

66 PISZĄ O NAS

Marcel Engels

Czterdziesta edycja 24-godzinnej wyścigu na kultowym niemieckim torze Nürburgring przyniosła kolejny triumf Subaru WRX STI. Niestety niespełna miesiąc po tym fantastycznym zwycięstwie świat motorsportu obiegła wiadomość o tragicznym wypadku Marcela Engelsa. Zawodnik od trzech sezonów startował w 24-godzinnej wyścigu na torze Nürburgring, dając WRX STI dwa zwycięstwa. Niestety przejażdżka motocyklem nieopodal własnego domu okazała się ostatnią dla niemieckiego kierowcy, dołączając do czarnej serii, która w tym roku dosięgła rajdowo-wyścigową społeczność...

Marcel Engels miał 30 lat, niemal całe swoje życie poświęcił sportom samochodowym. Karierę rozpoczął od kartingu, by w wieku zaledwie 17 lat zostać kierowcą Formuły BMW. Następnie rywalizował w klasyfikacji samochodów turystycznych, triumfując między innymi na Nürburgringu. Za kierownicą WRX STI zasiadł w roku 2010, dwukrotnie mając swój wkład w zwycięstwo w 24-godzinnej wyścigu. ■



Pomaganie to nasza specjalność

W jesiennej porcji naszych Plejadowych newsów nie może zabraknąć informacji o... iście harcerskim zachowaniu Autoryzowanego Dealera naszych samochodów - firmy Agrykolex ze Szczecina. Pomorski przedstawiciel Subaru nawet przez moment nie zawahał się użyczyć nieodpłatnie jednego ze swoich samochodów grupie harcerzy ze Szczepu Czarnej Trzynastki Krakowskiej, którzy stanęli przed nie lada problemem logistycznym.

90-osobowa grupa małopolskich druhów, stacjonujących w lipcu w lasach nad jeziorem

położonym w okolicy wsi Gwda Wielka w gminie Szczecinek, już na samym początku swej wakacyjnej przygody spotkała się z poważnym utrudnieniem. Posłuszeństwa odmówił bowiem nagle jedyny samochód, którym do obozu harcerze dostarczali prowiant. Agrykolex na wieść o problemach krakowskiej młodzieży przekazał do jej dyspozycji Imprezę, która przez trzy tygodnie służyła druhom i spisywała się na medal w trudnym terenie. Letni obóz mógł zatem funkcjonować na naprawdę wysokich obrotach, a pamiątkowe zdjęcie harcerki i harcerzy z Imprezą w roli



główną jest najlepszym dowodem na to, że... impreza należała do wyjątkowo udanych! ■

Nowy Subaru BRZ zdobywa najwyższą nagrodę przyznawaną przez IIHS



7 września 2012 roku Subaru Canada, Inc. (Mississauga) ogłosiło, że najnowszy model Subaru - tylnonapędowy BRZ - zdobył najwyższą nagrodę przyznawaną przez amerykański instytut Insurance Institute for Highway Safety's (IIHS) - organizację zajmującą się badaniem poziomu bezpieczeństwa w nowych samochodach. Nagroda ta, czyli tytuł „Top Safety Pick 2013”, została przyznana modelowi BRZ za najlepsze możliwe do otrzymania wyniki w następujących testach: zderzeniu czołowym, zderzeniu bocznym, dachowaniu oraz uderzeniu w tył pojazdu, przy którym niezwykle ważnym jest wpływ zagłówek.

Tytuł „Top Safety Pick” zdobywają wyłącznie samochody, które zapewniają najlepszą ochronę pasażerów.

Obecne wyróżnienie pozwoliło Subaru na zdobycie pozycji jedynej marki, której

wszystkie produkowane modele samochodów posiadają tytuł „Top Safety Pick” już trzeci rok z rzędu.

„Jesteśmy bardzo podekscytowani faktem, że nasze nowe, tylnonapędowe sportowe coupe - BRZ - znajduje się wśród czterech nowych samochodów produkowanych w roku 2013, które zdobyły najwyższe uznanie instytutu IIHS” - powiedział Shiro Ohta, prezes Subaru w Kanadzie. „Bezpieczeństwo to zawsze nasz najwyższy priorytet. Pragniemy, aby prowadzenie samochodów Subaru niosło z sobą pewność i spokój ducha w każdych warunkach drogowych. Raz jeszcze, okazało się, że filozofia konstruowania samochodów Subaru - w tym również i pierścieniowa konstrukcja klatki bezpieczeństwa - oprócz ochrony życia ludzkiego pozwala również zdobywać najważniejsze nagrody” - dodał. ■

Rekordowa popularność Subaru w Kanadzie

Subaru Canada, Inc. (SCI), czyli kanadyjski importer samochodów Subaru z siedzibą w mieście Mississauga (w południowej części prowincji Ontario), przedstawił niedawno niezwykle pomyślne wyniki sprzedaży samochodów Subaru. Rekordowa liczba sprzedanych pojazdów w lipcu 2012 r. przyczyniła się do wzrostu rocznej sprzedaży aż o 6% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Jest to nie lada wynik, którego Kanadyjczykom serdecznie gratulujemy!

Przyjrzyjmy się bliżej danym liczbowym opublikowanym przez SCI. Tegoroczny okres wakacyjny wyraźnie zwiększył apetyt kanadyjskich kierowców na samochody z sześcioma gwiazdami

w logo, których w samym tylko lipcu sprzedano aż 2362. Był to wynik o 23,3% wyższy od tego, który udało się osiągnąć w tym samym miesiącu rok wcześniej, co przełożyło się na wspomniany wzrost sprzedaży o całe 6% w skali roku. W pierwszym miesiącu wakacji największym powodzeniem cieszyły się modele WRX/STI i Impreza, których sprzedaż w ciągu dwunastu miesięcy wzrosła gwałtownie, bo aż o odpowiednio 43,8% i 56,8%! Kanadyjczycy bardzo chętnie nabywali również Forestry i Outbacki (wzrost sprzedaży od lipca 2011 r. o odpowiednio 24,4% i 9,7%).

Zadowolenia z wyśmienitych wyników nie ukrywał prezes Subaru Canada - Shiro Ohta.

Okrągła setka dla Boeinga

Wydarzenia takie jak nadanie firmie lotniczej FHI's Aerospace Company tytułu „Dostawcy Roku” przez Boeinga, a następnie uruchomienie przez nią trzeciej linii produkcyjnej na potrzeby potentata lotnictwa w zakładzie zlokalizowanym w mieście Handa japońskiej prefektury Aichi zobowiązują, a komórka FHI odpowiedzialna za branżę lotniczą egzamin ze zobowiązań zdaje na piątkę. Zaledwie dwa miesiące po otrzymaniu zaszczytnego wyróżnienia, tj. na początku września, w Aichi wyprodukowany został setny egzemplarz tzw. Center Wing Box. Niniejszy fakt świadczy o tym, że produkcja na trzeciej linii idzie pełną parą i wszystko wskazuje na to, że dzięki niej Boeingowi uda się osiągnąć zamierzony cel, czyli produkcję dziesięciu samolotów pasażerskich Boeing 787 miesięcznie.

Otrzymana informacja o okrągłej liczbie wyprodukowanych komponentów jest dla nas nie lada powodem do dumy, bo przecież „Center Wing Box” to jedna z najważniejszych części samolotu odpowiedzialnych za jego bezpieczeństwo. Za budowę tego niezwykle ważnego elementu, łączącego skrzydła maszyny z jej kadłubem, odpowiadają nasi inżynierowie, którzy każdego dnia dokładają wszelkich starań, by spełniał on najwyższe standardy. Projektując i wytwarzając oni niebywałą rolę w zwiększaniu bezpieczeństwa lotu, a co za tym idzie - komfortu podróżowania. Gratulujemy i czekamy na egzemplarz dwusetny! ■

Podsumowując osiągnięcia swojej firmy, podkreślił on, że do tak niebywałego sukcesu przyczyniły się nagrody i wyróżnienia otrzymane od Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), Automotive Lease Guide (ALG) czy Canadian Black Book. W połączeniu z najlepszą reputacją samochodów spod znaku Plejad, pod względem ich bezpieczeństwa, trwałości i wartości, pomogły one Subaru stać się atrakcyjną alternatywą dla marek popularnych. ■



BRZ i Outback: zwycięzcy plebiscytu „Car Guide”

Rekordowa sprzedaż samochodów Subaru w Kanadzie to nie jedyny odnotowany ostatnio sukces tamtejszego dystrybutora pojazdów japońskiej marki. Na początku września opublikowane zostały wyniki rankingu „Best Buys”, przeprowadzanego co roku przez największy kanadyjski magazyn motoryzacyjny „Car Guide”. Niekwestionowanymi zwycięzcami tegorocznej edycji konkursu zostały dwa spośród naszych modeli – w specyfikacjach rocznikowych 2013, mianowicie BRZ oraz Outback!

Pierwszy z nagrodzonych pojazdów otrzymał zaszczytne miano „Najlepszego Nowego Samochodu Roku”. BRZ, czyli najnowszy model Subaru – sportowe coupe z napędem na tylne koła i silnikiem w układzie bokser, zadebiutował na kanadyjskim rynku w czerwcu. Oceniający zwrócili przede wszystkim uwagę na takie zalety samochodu, jak: ekstremalnie nisko położony środek ciężkości, nadzwyczajna lekkość, precyzja prowadzenia oraz pożądane przez kierowców liczne udogodnienia, wśród których znalazła się m.in. świetna nawigacja.

Drugi z wyróżnionych modeli okrzyknięty został z kolei najlepszym crossoverem

w kategorii wartości poniżej 50 000 \$. W drodze do zaszczytnego tytułu Outback musiał pokonać aż szesnastu rywali. Udało mu się tego dokonać w wielkim stylu. Specyfikacja 2013 naszego SUV-a ze stałym napędem wszystkich kół Symmetrical AWD to Outback poddany licznym modyfikacjom, czyli swoistej „liftingowi”. Nagrodzony debiutant może pochwalić się nową stylizacją, ulepszonym podwoziem zapewniającym jeszcze lepszą jakość jazdy, licznymi udogodnieniami i funkcjami audio oraz nowym systemem EyeSight.

Przewodnik „Car Guide” jest publikacją stworzoną z myślą o entuzjastach i miłośnikach samochodów sportowych oraz kierowcach planujących zakup nowego pojazdu, wydawana nieprzerwanie od 47 lat w Quebecu. Każdego roku drukowanych jest co najmniej 95 000 egzemplarzy tego 672-stronicowego przewodnika, obfitującego w znakomite artykuły i trafne oceny nowych modeli samochodów dokonywane w kilku kategoriach. Droga do wyróżnienia „Best Buys” usłana jest niezwykle ostrymi kryteriami. Tu w samochodach liczy się dosłownie wszystko – od ceny, stylizacji,



zużycia paliwa, komfortu jazdy i osiągnięć po koszty utrzymania, właściwości jezdne, niezawodność i wartość przy odsprzedaży. ■

Rajdowi magistry

Rajdy samochodowe mogą być nie tylko wyjątkowo efektywną dla kibiców dyscypliną czy też swoistym wyzwaniem dla zawodników. Jak się okazuje, nie rzadko stają się również tematem pracy naukowej, co z pewnością potwierdzi Piotr Harasim, autor pracy magisterskiej „Kreowanie wizerunku zespołu rajdowego poprzez działania public relations”. Co ciekawe, badania zostały oparte na całej akcji wizerunkowej LOTOS – Subaru Poland Rally Team, którą zapoczątkowało zaangażowanie Wojtka Chuchały. Warto wspomnieć, iż będzie to już czwarta tego typu publikacja, tym razem bezpośrednio związana z zaangażowaniem marki Subaru w sport samochodowy.

– Temat został bardzo pozytywnie przyjęty przez promotora i wzbudził ogólne zainteresowanie w moim otoczeniu. Pomysł na tego typu pracę zrodził się w mojej głowie już bardzo dawno, a kiedy tylko L-SPRT rozpoczęła budowanie nowego zespołu, łącznie z zaangażowaniem Wojtka Chuchały, natychmiast zacząłem się temu przyglądać. Wszystkie działania wizerunkowe oraz ogólne przyjęcie strategii przez środowisko rajdowe sprawiły, iż był to świetny temat na opisanie go w pracy naukowej. Jeszcze raz bardzo dziękuję całemu zespołowi LOTOS – Subaru Poland Rally Team,

którego jestem wielkim fanem, podobnie jak marki Subaru – skomentował Piotr Harasim.

W przypadku Katarzyny Lewandowskiej, studentki Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, pomysł, aby podmiotem pracy magisterskiej był zespół rajdowy, pojawił się już na początku studiów. Była to kontynuacja założenia o połączeniu nauki z pasją, jaką są rajdy samochodowe. Punktem wyjścia była praca licencjacka, która poruszała problematykę organizacji imprez, jakimi są rajdy na przykładzie 37. Rajdu Elmot – Krause i 3. Rajdu Świdnickiego. Co ciekawe, w gronie pracowników naukowych uczelni znalazł się sympatyk rajdów, który doskonale znał specyfikę sportów samochodowych i temat ten nie był mu obcy. Bardzo ułatwiło to dalszą pracę naukową.

– Gdy temat pracy został już określony, pozostało jedynie znaleźć odpowiedni podmiot. Po przeanalizowaniu zespołów uczestniczących w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski uznałam, że LOTOS – Subaru Poland Rally Team ze względu na ciągłe doskonalenie się i wprowadzanie nowej jakości będzie odpowiednim wyborem. Przedmiotem badań jest bowiem rola zarządzania strategicznego w kierowaniu zespołem sportowym. Celem zaś

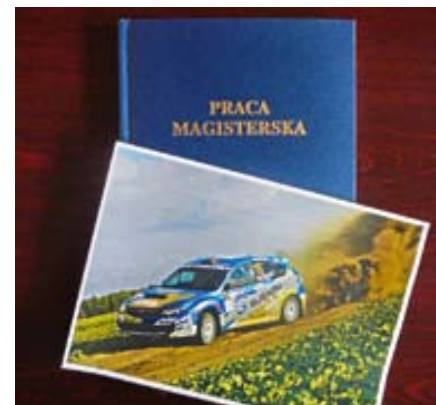


foto: Piotr Harasim

jest wyznaczenie odpowiedniego kierunku działań zespołu, zarówno sportowych, jak i marketingowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu zmieniającego się otoczenia w sportach samochodowych. Zdaję sobie sprawę z faktu, iż jest to spore wyzwanie, bowiem dotychczasowe osiągnięcia L-SPRT dały bogaty materiał do analiz. Mam jednak nadzieję, że pomimo tak wysoko postawionej poprzeczki sprostałam temu wyzwaniu, a moja praca magisterska będzie dobrym punktem wyjścia do dalszego działania – podsumowała Katarzyna Lewandowska. ■

Podbiliśmy serce małego Kenijczyka



Subaru w Afryce – tak w wielkim skrócie moglibyśmy określić ostatnie poczynania Subaru Import Polska w ramach kilkuletniej już współpracy ze Stowarzyszeniem Oliwskie Słoneczko (SOS) z Gdańska. W wakacje mamy co prawda już za sobą, lecz wciąż z ogromną radością wspominamy ich przełom, kiedy to do naszej redakcji dotarły zdjęcia małego Kenijczyka. Na nadesłanych fotografiach Stephen Mutethia – bo tak ma na imię chłopczyk – z dumą prezentuje upominki otrzymane od gdańskiego stowarzyszenia. Zapewne zdążył już z nimi wyruszyć do szkoły. Jednym z podarunków, którego nie mogło zabraknąć w szkolnej wyprawce, był plecak opatrzony logo Subaru. Zdjęcie mówi samo za siebie – nasz prezent rozpromienił

twarz ucznia! Mamy nadzieję, że plecaki spod znaku Plejad, które trafiły do rąk rówieśników Stephena, sprawią im podobnie dużo radości.

13-letni Stephen jest jednym z podopiecznych Oliwskiego Słoneczka w tzw. adopcji na odległość. Wszystko odbywa się w ramach akcji zatytułowanej „Słoneczna Pomoc w Afryce”. Jest to jedno z wielu aktualnie prowadzonych przez stowarzyszenie przedsięwzięć, które ma na celu realizację programu adopcji na odległość oraz niesienie pomocy dzieciom i młodzieży w krajach afrykańskich. Wspierając Oliwskie Słoneczko, my także możemy wnieść odrobinę radości do serc dzieci z ubogich krajów Czarnego Lądu. Dzięki wspomnianej akcji serca maluchów z tak odległych państw jak Kenia stają się nam bliższe, a ich uśmiechnięte twarze są dla nas najwspanialszym prezentem.

Przypomnijmy, że Stowarzyszenie Oliwskie Słoneczko powstało w Gdańsku we wrześniu 2004 roku. Podczas swej ośmioletniej działalności organizacja stworzyła wiele cennych inicjatyw i mocno zaistniała w świadomości obywateli całego kraju. Na co dzień jej członkowie skupiają się na prawidłowym zagospodarowaniu czasu wolnego dzieci i młodzieży. W ofercie organizacji nie brak również ciekawych zajęć i programów dla seniorów, osób niepełnosprawnych i samotnych. Akcje organizowania wyprawek szkolnych dla dzieci z ubogich rodzin czy udzielania pomocy żywnościowej najbardziej potrzebującym to tylko niektóre z licznych inicjatyw wpisanych na stałe w działalność SOS-u. Swym zapałem i energią stowarzyszenie

Kolejny rekord Guinnessa dla Subaru!



15 września na moskiewskim lotnisku Tushino ustanowiony został nowy światowy rekord Guinnessa – z samochodów jednej marki, Subaru, ułożono największy na świecie napis: „Subaru Team Russia”. Do utworzenia napisu wykorzystano 1251 pojazdów.

Wyczyn ten został oficjalnie wpisany do „Księgi rekordów Guinnessa” przez Benjamina Backhouse’a, przedstawiciela wydawcy „Księgi”, który przyjechał z Londynu, by udokumentować to wydarzenie. Potwierdził on pobicie rekordu, a organizatorowi eventu wręczył certyfikat, w którym przeczytać

Wygraj XV w konkursie WD-40!

Pierwszego października rozpoczął się konkurs WD-40 „Wygraj Subaru”, organizowany przez Amtra Sp. z o.o. – wyłącznego dystrybutora na Polskę preparatu wielofunkcyjnego WD-40.

Adresatami konkursu są miłośnicy marki WD-40 – obecni i przyszli jego użytkownicy, którzy poprzez udział w konkursie będą mieli szansę podzielenia się swoim doświadczeniem i dołączenia do globalnej społeczności użytkowników tego legendarnego produktu.

Szczegółowy regulamin konkursu oraz jego zasady dostępne są na stronie www.WD40.pl.

Oprócz XV do wygrania również aparaty, laptopy, telewizory i tablety. Zapraszamy do udziału! ■



stale przyciąga nowych sympatyków, w tym wielu przedstawicieli kultury i sztuki.

Składamy najlepsze życzenia urodzinowe i obiecujemy dołożyć wszelkich starań, by Słoneczko świeciło tak jasno, jak tylko to możliwe, zarówno w Polsce, jak i na kontynencie afrykańskim! ■

można m.in.: „Poprzedni rekord w stworzeniu największego logotypu marki samochodowej z pojazdów był związany z wykorzystaniem 1143 samochodów. Dzisiaj to osiągnięcie zostało pobite poprzez wykorzystanie 1251 pojazdów pojedynczej marki – Subaru”.

Przypomnijmy, że wcześniejszym wyczynem Subaru (w roku 2008) było ułożenie w Wielkiej Brytanii gigantycznej mozaiki z 1086 aut Subaru.

Jak widać, miłośnicy Plejadowej marki na całym świecie są bardzo zmobilizowani i chętnie współpracują w celu pobicia dotychczasowych rekordów. Tym razem posiadacze różnych modeli „subarynek” zjechali się licznie z całej Rosji i we wspaniałej atmosferze, jak w jednej wielkiej motoryzacyjnej rodzinie, uczestniczyli w tym jakże ciekawym wydarzeniu. ■



Estoński pech L-SPRT

Rajdy samochodowe bywają równie piękne, co nieprzewidywalne, o czym niestety przekonali się Wojtek Chuchała i Kamil Heller podczas Rally Estonia. Przedwcześnie zakończony pierwszy etap nie okazał się końcem problemów – również drugiego dnia załoga LOTOS – Subaru Poland Rally Team była zmuszona do kapitulacji. Start w Estonii, choć nieudany pod względem sportowym, był jednak kolejnym cennym doświadczeniem oraz okazją do poznania nowych odcinków specjalnych.

Wojtek Chuchała i Kamil Heller wystartowali w Rally Estonia, rozpoczynając proces przygotowań do wrześniowego Rajdu Polski. Niestety zawodnicy LOTOS – Subaru Poland Rally Team szybko przekonali się, jak zdradliwe mogą być estońskie szutry, których trudność dodatkowo spotęgowała zmienna pogoda. Wizyta poza drogą oznaczała koniec rywalizacji podczas pierwszego dnia imprezy, więc Wojtek Chuchała i Kamil Heller przystąpili do sobotnich zmagania

mocno zmotywowani. Nie był to jednak koniec pecha, gdyż już na trzecim oesie drugiego etapu pojawiły się problemy ze skrzynią biegów, będące najprawdopodobniej konsekwencją piątkowej przygody. Aby nie narażać samochodu na poważniejsze uszkodzenia, załoga LOTOS – Subaru Poland Rally Team była zmuszona się wycofać, kończąc tym samym występ w Rally Estonia.

– Pierwszą sobotnią pętlę potraktowaliśmy jako potwierdzenie zgodności opisu. Po przygodzie, która mocno

ostudziła nasze ambicje, postanowiliśmy sprawdzić wiele trudnych miejsc. Pozytywne jest to, że opis działał jak należy, lecz nasze tempo zakładało bardziej jego przetestowanie. Planowaliśmy przyspieszyć na drugiej pętli, ale niestety nie było nam to dane. Dziękujemy wszystkim członkom zespołu za włożony wysiłek – podsumował Wojtek Chuchała.

– Zaczęliśmy trochę bardziej assekuracyjnie, mając na uwadze piątkową przygodę. Nie chcieliśmy popełnić żadnych błędów, dlatego postanowiliśmy

przyspieszać wraz z każdym kolejnym kilometrem. To założenie udało się realizować. Niestety Rally Estonia chyba niekoniecznie był naszym rajdem, bo na ósmym odcinku dopadł nas pech. Oes udało się ukończyć, ale nie chcąc uszkodzić podzespołów samochodu, byliśmy zmuszeni się wycofać. Szkoda, bo odcinki w Estonii były jednymi z trudniejszych, jakie kiedykolwiek jechaliśmy. Dziękujemy całemu zespołowi i naszym mechanikom za świetną pracę podczas tych zawodów – dodał Kamil Heller. ■



Podkarpacki triumf Wojtka i Kamila

Rajd Rzeszowski, którego odcinki specjalne przebiegają po malowniczych terenach Podkarpacia, należy do ulubionych zawodów Wojtka Chuchały i Kamila Hellera. Nic więc dziwnego, że reprezentanci LOTOS – Subaru Poland Rally Team od początku plasowali się w czołówce. Mimo przebitej opony finiszowali tuż za podium klasyfikacji generalnej i zwyciężyli w grupie N. Zdobyte punkty pozwoliły im awansować na trzecią lokatę w „generalce” po czterech rundach RSMP.

Nieco ponad 4-kilometrowa, miejska próba Nowy Świat rozpoczęła zmagania w 21. Rajdzie Rzeszowskim. Zawodnicy LOTOS – Subaru Poland Rally Team wygrali ją ex aequo w grupie N, jednak jak sami podkreślali, był to tylko krótki wstęp do dwóch dni rywalizacji na technicznych odcinkach

Podkarpacia. Również drugi czas w „generalce” i pierwszy w „ence” na rozegranym wcześniej odcinku testowym stanowił wyłącznie potwierdzenie dobrego przygotowania do zawodów. – W trakcie odcinka testowego poprawialiśmy nad ustawieniami i jesteśmy gotowi do walki na tych wymagających

oesach. Zaliczyliśmy też krótki, miejski odcinek, na którym nie mogliśmy się oprzeć, aby nie pojechać dla kibiców – komentował Wojtek Chuchała.

Reprezentanci LOTOS – Subaru Poland Rally Team dobrze rozpoczęli rywalizację na prawdziwych oesach, utrzymując równe, szybkie tempo podczas pierwszej piątkowej pętli. Przyniosło to wymierne efekty, bowiem po czterech odcinkach specjalnych Wojtek Chuchała i Kamil Heller uplasowali się na piątym miejscu w „generalce”, zarówno w polskim i słowackim czempionacie, jak i w cyklu CEZ-FIA. Zawodnicy L-SPRT objęli również zdecydowane prowadzenie w grupie N we wszystkich trzech klasyfikacjach. – Nie jechałem na tej pętli jak wirtuoz i nie ustrzegłem

się kilku błędów, ale było świetnie z perspektywy funu z jazdy. Samochód stawało bokiem i wykorzystywaliśmy całą szerokość drogi. Czasowo wyszło to okej, ale na pewno możemy się jeszcze poprawić. Szkoda, że odpadł Łukasz Habaj, bo zapowiadała się ciekawa rywalizacja w grupie N – mówił Siemanko.

Również na drugiej piątkowej pętli zawodnicy utrzymywali kontakt z czołówką. Na 11,4-kilometrowym oesie Blizianka Wojtek Chuchała i Kamil Heller zmieścili się w trójce, natomiast na koniec dnia zajęli czwartą lokatę w „generalce” RSMP, zdobywając komplet punktów za pierwsze miejsce w grupie N. Także w rundzie mistrzostw Słowacji reprezentanci L-SPRT znaleźli się tuż za podium klasyfikacji generalnej i zwyciężyli w „ence”. Identyczne lokaty utrzymywali w rundzie CEZ-FIA, więc piątkowe zmagania zakończyli w bardzo dobrych nastrojach. – Za nami niemal idealny dzień, pełen szybkiej, miejscami wręcz brawurowej jazdy. Z kilometra na kilometr było coraz lepiej, choć z pewnością w niektórych miejscach powinniśmy bardziej trzymać się optymalnego toru. Jednak właśnie taki styl jazdy zapewnił nam naprawdę wiele emocji. Mamy nadzieję, że kibice także je poczuli. Piątkowy etap zaliczamy więc do zdecydowanie udanych – komentował Wojtek Chuchała. – Szczególnie ostatni odcinek specjalny mocno przypadł nam do gustu. Było szybko, agresywnie, ale cały czas po czarnym. Mieliliśmy naprawdę dobry feeling, co przekładało się również na czasy. Dziękujemy za świetną pracę całemu zespołowi – dodał Kamil Heller.

Sobotni etap przywitał zawodników deszczową aurą, co sprawiło, iż oponiarska ruletka zaczęła się kręcić na pełnych obrotach. Podczas pierwszej pętli reprezentanci LOTOS – Subaru Poland Rally Team podróżowali ze zmiennym szczęściem, rozpoczynając zmagania od przebitej opony. Kolejne próby przebiegły już

bez większych problemów, a na przeszło 12-kilometrowej Pstrągowej Wojtek Chuchała i Kamil Heller zmieścili się w trójce. Po pętli załoga L-SPRT utrzymała czwarte miejsce w klasyfikacji generalnej oraz prowadzenie w „ence” w rundzie RSMP. – Mogło być naprawdę pięknie, bo razem z całym zespołem świetnie dobraliśmy opony. Niestety dobra passa w oponiarskiej ruletce skończyła się po kapciu na pierwszym oesie. Musieliśmy założyć na tył inną oponę, co przełożyło się na straty czasowe – mówił Wojtek Chuchała. – Szkoda, że tak to się ułożyło, bo zapowiadał się fantastyczny początek dnia. Niestety kapeć już na pierwszym oesie na łączniku szutrowym kosztował nas sporo czasu, a później traciliśmy go też na pozostałych odcinkach – dodał Kamil Heller.

Ostatecznie reprezentanci LOTOS – Subaru Poland Rally Team finiszowali na 4. pozycji w 21. Rajdzie Rzeszowskim, czwartej rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Zawodnicy L-SPRT mogli się cieszyć również z drugiego w tym sezonie zwycięstwa w grupie N oraz z awansu na trzecią lokatę w klasyfikacji generalnej po czterech rundach RSMP. Listę sukcesów uzupełniło drugie miejsce w Klasyfikacji Producentów oraz trzecia pozycja wśród Zespołów Sponsorskich. Podkarpackie zawody stanowiły również podwójną rundę słowackiego czempionatu, które Siemanko wraz ze swoim pilotem ukończyli odpowiednio na 4. i 5. miejscu, zaliczając podwójne zwycięstwo w „ence”. W rundzie CEZ-FIA Wojtek Chuchała i Kamil Heller znaleźli się tuż za podium „generalki” i triumfowali w grupie N.

– Tegoroczny Rajd Rzeszowski był naprawdę strasznie trudny. Mimo małych problemów staraliśmy się jednak walczyć do końca. Zwycięstwo w grupie N bardzo nas cieszy. W klasyfikacji generalnej dojechaliśmy na czwartym miejscu, co też daje powody do satysfakcji, choć



szkoda przebitej opony i straconych sekund. Po świetnym pierwszym dniu, drugi nie był już tak idealny, ale jesteśmy na mecie, co było naszym założeniem. Dziękujemy całemu zespołowi i naszym partnerom: Subaru Import Polska, LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Geberit, SJS oraz Sony VAIO. Do zobaczenia na kolejnych zawodach! – podsumował Siemanko. – Na pewno cieszy nas, że nasze tempo poprawia się z rajdu na rajd. W czołówce jest bardzo ciasno, więc po małych problemach czwarte miejsce w rajdzie i zwycięstwo w grupie N jest sukcesem. Oczywiście staraliśmy się pojechać jak najlepiej, więc trochę szkoda dzisiejszego dnia, który nie ułożył się do końca po naszej myśli. Mimo to jesteśmy zadowoleni i dziękujemy całemu zespołowi i naszym kibicom – uzupełnił Kamil Heller.

Słowackie podium załogi Subaru

Reprezentanci LOTOS – Subaru Poland Rally Team podróżowali ze zmiennym szczęściem podczas 38. Rally Kosice. Wojtek Chuchała i Kamil Heller po raz kolejny utrzymywali świetne tempo, lecz uszkodzone pierwszego dnia zawieszenie oznaczało konieczność skorzystania z SuperRally. Załoga L-SPRT nie poddała się jednak i w klasyfikacji drugiego etapu zawodów zmieściła się w trójce „generalki”, będąc najszybszą wśród N-grupowych aut.

niestety wyjątkowo dziurawy fragment ostro potraktował nasze STI i to był koniec zmagania – komentował Wojtek Chuchała.

– Na pierwszym odcinku złapaliśmy dość dobre tempo, niestety zatrzymano nas po wypadku węgierskiej załogi.

Na kolejnym oesie trochę przesadziliśmy na „hopie”. Ratowanie i delikatna nie-

systematycznie poprawiali swoje tempo, by na kończącym pierwszą sobotnią pętlę oesie Gejzir zanotować drugi czas. Po trzech próbach reprezentanci L-SPRT uplasowali się na 3. miejscu w „generalce” RSMP i pierwszym w grupie N w klasyfikacji dnia. Wśród załóg, rywalizujących w sobotniej rundzie słowackiego czempionatu, Siemanko wraz ze swoim pilotem znaleźli się tuż za podium klasyfikacji generalnej, także liderując w „ence”.

– Na drugim odcinku w pętli złapał nas deszcz, podobnie było też na trzecim. Mimo to wszystko jest okej, jedzie nam się bardzo dobrze. Dzisiejsze oesy bardzo nam się podobają, są naprawdę wymagające. Samochód spisuje się świetnie, pozostaje nam tylko dobrać odpowiednie opony – mówił Wojtek Chuchała.

– Pierwszy oes okazał się niespodzianką, gdyż z cięć zniknęły opony. Nie wiedzieliśmy więc, czego można się spodziewać za kolejnym zakrętem. Na drugim odcinku zaczęło padać,

więc na twardym slicku nie jechało się idealnie. Ostatni oes w pętli poszedł już niezłe – dodał Kamil Heller.

Wojtek Chuchała i Kamil Heller podczas drugiego etapu Rally Kosice powetowali sobie więc piątkowe niepowodzenie. Równie i szybkie tempo zaowocowało trzecią pozycją w „generalce” RSMP w klasyfikacji dnia. Załoga L-SPRT wygrała również sobotni etap w grupie N, a na mecie odebrała puchary za trzecią pozycję w „ence” oraz drugą w Klasyfikacji Producentów w całych zawodach. Kolejne zwycięstwo w klasyfikacji samochodów produkcyjnych zawodnicy LOTOS – Subaru Poland Rally Team odnieśli w sobotniej rundzie słowackiego czempionatu, którą zakończyli tuż za podium „generalki”.

– Za nami bardzo dobry etap, który przebiegł bez większych problemów. Dowieźliśmy świetne miejsce w dniu, z czego bardzo się cieszymy, choć z pewnością szkoda straconych wczoraj punktów. Dzisiaj trochę zaskakiwała nas pogoda, zaliczyliśmy też małą przygodę. Na hamowaniu lekko wpadliśmy w krzaki, ale ponieważ staraliśmy się szanować zieleń, uciekło tylko kilka sekund. Dziękujemy całemu zespołowi, naszym partnerom: Subaru Import Polska, LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Geberit, SJS oraz Sony VAIO, a także naszym kibicom – podsumował Wojtek Chuchała.

– Z dzisiejszego dnia jesteśmy zadowoleni, szkoda tylko wczorajszych problemów, bo byłoby naprawdę super. Mieliśmy fajne tempo przez cały weekend i jechało nam się bardzo dobrze. Dodatkowych emocji dostarczyła rywalizacja z Tomkiem Kucharem i Michałem Bębenkiem, z której ostatecznie udało nam się wyjść zwycięsko. Dziękujemy całemu zespołowi za świetną pracę. Do zobaczenia na Rajdzie Polski! – uzupełnił Kamil Heller.



Piątkowa inauguracyjna pętla Rally Kosice przebiegła dla reprezentantów L-SPRT pod znakiem przygód. Na pierwszym odcinku specjalnym Wojtek Chuchała i Kamil Heller zostali zatrzymani po wypadku węgierskiej załogi, ale mimo dekoncentrującego początku na kolejnej próbie zanotowali czas w czółowce „generalki”, zwyciężając w grupie N. Ostatni oes w pętli załoga również pokonała dobrym tempem, lecz na dziurawej partii po mecie lotnej doszło do uszkodzenia zawieszenia. Niestety na

dojazdówce Siemanko wraz ze swoim pilotem zostali zatrzymani przez policję, która nie pozwoliła na kontynuowanie jazdy nie do końca sprawnym autem.

– Na pewno szkoda tych wypadków na pierwszym odcinku, który nam mocno pasował i liczyliśmy, że rozstrzygnie wyniki rajdu, ale oczywiście nie w ten sposób. Na drugim oesie mała „hopka” okazała się dużym skokiem, po którym nasze lądowanie przebiegło raczej bez telemarku. Straciliśmy tam na pewno trochę czasu, choć wynik nie był najgorszy. Ostatni oes chcieliśmy pojechać szybko i sprawnie, ale

pewność kosztowały kilka straconych sekund. Trzeci odcinek staraliśmy się więc pojechać jak najlepiej, ale też nie obyło się bez problemów. Po mecie okazało się, że mamy uszkodzone tylne zawieszenie. Pospinaliśmy je pasami, ale niestety na dojazdówce także było nierówno, więc nie wytrzymało to długo. Później zatrzymała nas policja i nie było możliwości dalszej jazdy – uzupełnił Kamil Heller.

Drugiego dnia Rally Kosice załoga LOTOS – Subaru Poland Rally Team z nową motywacją przystąpiła do walki. Wojtek Chuchała i Kamil Heller

Pociąga mnie **technologia**

O Igrzyskach Olimpijskich w Londynie, wyławianiu talentów sportowych, siatkówce i technologii – w sporcie i w motoryzacji – rozmawiamy z Ryszardem Litwinem, szkoleniowcem jednego z najbardziej utytułowanych klubów polskiej ligi w siatkówce kobiet.



Podczas Igrzysk w Londynie kibicował Pan jeszcze komuś poza siatkarzami?

– Oglądałem sporo transmisji, głównie sporty zespołowe, np. piłkę ręczną, ale także tenis ziemny – mocno kibicowałem Radwańskiej, szkoda, że się jej nie udało. Sporty walki nie bardzo mnie interesują, ale oglądałem – z uwagi na naszych – np. zapasy.

Ciekawe były też regaty windsurfingowe. Bardzo się ucieszyłem z medali Klepackiej i Miarczyńskiego. Był taki czas, że sam dość dużo pływałem na desce, nawet na morzu, oczywiście rekreacyjnie. Szkoda, że to już ostatnie igrzyska z tą dyscypliną. Lubię lekkoatletykę, ale tu wielu Polaków nie było. Poza tym sprinty, bo to było duże wydarzenie sportowe.

Po igrzyskach wiele postaci związanych ze sportem, także z siatkówką, komentowało, że siatkarze zawiedli. Po nieudanych eliminacjach reprezentacji kobiet, po niezbyt satysfakcjonującym występie mężczyzn wielu kibiców poszukuje odpowiedzi na pytanie: czy jesteśmy potęgą w tej dyscyplinie, czy nam się tylko zdawało? Jak Pan, jako szkoleniowiec, ocenia tę sytuację?

– Trzeba odróżnić siatkówkę męską od żeńskiej. W męskiej naprawdę liczymy się w świecie. Najlepszy przykład – sukces w lidze światowej. A że się nie udało na igrzyskach, to – choć i mnie jest przykro – nie jest to tragedia. Mistrzowie olimpijscy, Amerykanie, też nie obronili medalu. Igrzyska to kilkanaście dni meczów. Dyspozycja w tym okresie, danego dnia, może zdecydować, czy wygra się ważny mecz, czy nie. U nas tak się ułożyło, że zespół miał szczyt formy na finał ligi światowej, czyli dwa tygodnie przed igrzyskami. Nadmuchany balonik medialny sprawił, że zawodnicy nie grali tak swobodnie, jak powinni. Niekorzystna była także dyspozycja zespołu w ważnym meczu z Australią, który powinni wygrać. Ale i tak w siatkówce męskiej bardzo się liczymy! To jedna z niewielu dyscyplin zespołowych, w których nasza reprezentacja może grać jak równy z równym z najlepszymi na świecie.

W siatkówce kobiet też mamy ogromne tradycje: w latach 50. i 60. zdobywaliśmy medale mistrzostw Europy, świata i olimpijskie. Potem był okres posuchy. Ostatnio w latach 2003–2009 znów mieliśmy istotne sukcesy. Czy brak żeńskiej reprezentacji w Londynie świadczy o osłabieniu naszej pozycji?

– O awansie do igrzysk nie decyduje jeden turniej kwalifikacyjny. Bezpośrednio – tak, ale wcześniej, żeby ustawić się w odpowiednim miejscu do kwalifikacji, »

» trzeba zdobyć pewną liczbę punktów w rankingach. A te zdobywa się przez miejsca w Grand Prix (*turniejach z udziałem najlepszych drużyn – red.*), miejsca w mistrzostwach Europy i Świata itd. Niestety, tych punktów mieliśmy bardzo mało i nie mogliśmy grać w turniejach kontynentalnych, z których najłatwiej jest

w ostatnim meczu, mają mocny skład, co pokazały na igrzyskach, no i grały u siebie. Nasz zespół nie był źle przygotowany, lecz jego potencjał nie był wystarczający. Moim zdaniem w składzie brakło Gosi Glinki. Z nią szanse wygrania w Ankarze byłyby większe. Niestety nie udało się jej przekonać, żeby wróciła do kadry.

wysiłku, niezbędnego, by uprawiać jakąś dyscyplinę na najwyższym poziomie. Zgadza się Pan z tą opinią?

– Niestety, sport w Polsce trochę się zdewaluował. Kiedyś udział w największych imprezach, igrzyskach olimpijskich – to była wielka nobilitacja dla zawodnika. Dziś dla wielu tak jest nadal, ale nie

zajmą dziećmi. Poprawiliśmy infrastrukturę sportową, ale brakuje tej drugiej strony – organizacji, klubów, stowarzyszeń czy tym bardziej trenerów – pasjonatów, którzy potrafią szkolić. Pod tym względem trudno mówić o masowości sportu. Konsekwencje są takie, że szkoleniowcy

nie mają z czego wybierać. Pojawia się jakaś perełka, jedna, druga, ale to za mało.

Jeszcze większy dostęp do możliwości treningu to odpowiedź na pytanie o receptę na siatkówkę w Polsce. W ciągu roku pojawia się kilka młodych, uzdolnionych zawodniczek, najczęściej ze szkoły mistrzostwa sportowego w Sosnowcu, ale to za mało. Była nawet taka propozycja premiera Pawlaka, że będzie program aktywizujący szkoły sportowe właśnie w siatkówce*. Na pewno na podstawowym poziomie dzieci powinny być traktowane równo. Jednak ci, którzy się wyróżniają, powinni trafiać do szkół sportowych, bo tam będą się w stanie więcej

nauczyć. Poza tym do pracy z młodzieżą powinno się kierować najlepszymi trenerami. Kiedy zaczynałem, też dużo angażowałem się w Wiśle

w pracę z młodzieżą, przygotowywałem programy treningowe... Karierę szkoleniowca chętnie bym też zakończył pracując z młodzieżą.

Jak wyłowić utalentowanych zawodników?

– Najważniejsza jest szkoła, żeby w niej był trener – pasjonat, który będzie umiał zaszczepić miłość do siatkówki. Może to banalne, ale jeśli ktoś zaczyna w młodzieńczym wieku trenować jakąś dyscyplinę i zakocha się w niej, będzie jej wierny. Najważniejsze – nie zrazić młodego człowieka. Potem trzeba uczyć elementów technicznych i to jest żmudna robota. Tu też jest rola trenera, żeby urozmaicić ten proces. Dalej dochodzą zawody. Jak zaczyna się grać, to już jest adrenalina. Oczywiście, warunki fizyczne mają znaczenie, choć trudno kogoś na starcie wykluczyć z ich powodu. Ale ci, którzy marzą o najwyższym poziomie, powinni mieć optymalne warunki. Potem rolę trenerów jest umiejętnie szlifowanie tych, którzy wykażą się talentem. Trzecim elementem, który później zaczyna odgrywać rolę, są pieniądze. One niestety trochę psują proces szkolenia – zaczyna się myśleć o nich, a nie o własnym rozwoju, a siatkarz cały czas musi się uczyć.

W 2009 roku siatkarki wykorzystały szansę, jaką niosły mistrzostwa Europy odbywające się w Polsce. W ciągu najbliższych dwóch lat będą u nas rozgrywane mistrzostwa świata i Europy w siatkówce mężczyzn. Pana zdaniem jest w tym więcej szans czy zagrożeń?

– Reprezentację mamy ukształtowaną, ostatnie dwie duże imprezy graliśmy bez znaczących zmian. Nie ma

takich wiekowych zawodników, którzy chcieliby kończyć karierę, jak Tietiuchin w Rosji. Wszyscy mają perspektywę gry w mistrzostwach świata w 2014 roku. Kadra jest dość szeroka i jest pewna rywalizacja o miejsce w składzie. To atuty. Inaczej jest w zespole kobiet, gdzie skład się zmienia. Mam nadzieję, że trener Świderek nadal będzie konsekwentnie pracował z młodymi zawodniczkami, a one sięgną po takie sukcesy jak ich poprzedniczki w latach 2003, 2005, 2009. Ale w grę wchodzi wiele czynników, choćby szczęście w losowaniu grup, kontuzje... W grach zespołowych jest jeszcze coś, co jest bardzo istotne: chemia między zawodniczkami. Muszą tworzyć zespół, mieć wspólny cel i przekonanie, że czy jest się na boisku, czy na ławce rezerwowych, to tak samo pracuje się dla zespołu.

Czy to jest najważniejsza różnica między zespołami męskimi i kobiecymi?

– Strona psychologiczna jest znacznie istotniejsza u kobiet niż u mężczyzn. Wprawdzie ostatnio nie pracowałem z mężczyznami, ale z tego, co mówią inni trenerzy i co mogę obserwować, to relacje między chłopakami są wyraziste i krótkie. U kobiet zadry czy niepowodzenia pozostają w głowie dłużej i potrafią przeszkadzać w myśleniu o następnej akcji, o tym, co będzie za chwilę. Ważna jest też otoczka wokół zespołu, potrzeba opieki nad zawodniczkami. Trzeba pokazać nie tylko, że stawia się im wymagania, ale także, że trener potrafi być opiekuńczy, zapewnić wszystko, co jest niezbędne i kiedy trzeba, to zrozumie różnorodne problemy. A one są naturalne, czy związane z fizjologią, czy z rodziną, dziećmi. Nie da się kobiet traktować tak samo jak mężczyzn. Sama siatkówka męska i kobieca jest prawie taka sama. Na pewno jest różnica w tempie gry.



awansować, tak jak awansowaliśmy do Pekinu. Tym razem było inaczej. Niestety przez ostatnie lata nie osiągnęliśmy liczących się sukcesów, dających jednocześnie wysokie miejsca w światowym rankingu. Turniej kwalifikacyjny w Turcji trzeba było wygrać, a przeciwnicy byli bardzo mocni i Turczynki, które nas ograły

W dyskusji, która zaczęła się po olimpiadzie, próbuje się dociec, dlaczego po raz trzeci z rzędu zdobyliśmy tylko 10 medali. Tylko, bo zwykle zdobywaliśmy ich więcej. Jeden z byłych sportowców, komentując nasze wyniki, ocenił, że trudno dziś namówić młodych ludzi do ogromnego

dla wszystkich. Niektórzy traktują to po prostu jak etap w życiu. Druga rzecz, to masowość sportu – nie taka jak kiedyś...

Ale przecież mamy nowe pływalnie, hale sportowe, boiska!

– To są obiekty, ale żeby coś na nich robić, trzeba mieć trenerów, którzy się

* PROGRAM ZAKŁADA POWOŁANIE W KAŻDYM WOJEWÓDZTWIE SIATKARSKICH SZKÓŁ MISTRZOSTWA SPORTOWEGO DLA DZIEWCZĄT I CHŁOPCÓW. W SUMIE POWSTAŁYBY 32 TAKIE PLACÓWKI - 16 ŻEŃSKICH I 16 MĘSKICH. MINISTERSTWO GOSPODARKI NA PROJEKT PZPS ZAMIERZA PRZEZNACZYĆ Z BUDŻETU PAŃSTWA OKOŁO 50 MLN ZŁOTYCH.

» W siatkówce kobiecej jest więcej obron i akcje dłużej się toczą, ale widzimy to także w siatkówce męskiej, gdzie akcje nie kończą się po jednym ataku.

Znalazłem o Panu ciekawą informację: kilka lat temu był Pan – przynajmniej w Krakowie, pracując jeszcze z Wisłą – prekursorem we wprowadzaniu programu komputerowego do oceny gry zawodniczek. Skąd Pan czerpał inspirację, żeby stworzyć takie narzędzie?

– To był początek lat 90. Na Zachodzie już istniały takie programy, opracowane przez federacje narodowe. Miałem wzory z Belgii, gdzie jeździliśmy często na turnieje. Mieli to Francuzi, Amerykanie, my nie. Wspólnie z moim kolegą, informatykiem, postanowiliśmy coś takiego stworzyć. Efekt pozostawiał wiele

do życzenia, ale to było pierwsze narzędzie, którym można się było posłużyć. Za pomocą pewnych, ustalonych symboli zapisywaliśmy dane na dyktafonie i wprowadzaliśmy je po meczu do komputera, który je analizował. Nie było to najwygodniejsze, ale nie było wtedy laptopów. Niemniej dostawaliśmy materiały, na których można się było opierać analizując np. skuteczność przyjęcia czy ataku, a także relacje między zawodniczkami. Potem pojawił się program Q-Volley, przygotowany przez firmę, z którą współpracował nieżyjący już trener, Krzysztof Kowalczyk. To był pierwszy program z prawdziwego zdarzenia, przeznaczony do obserwacji i analizy gry w siatkówce. Korzystaliśmy z niego do 2006 roku. Potem przejęliśmy program Data Volley od Włochów, kompleksowe narzędzie, na którym pracuje cała liga. Do tego są

jeszcze Data Video i Video Sharing, które umożliwiają ściąganie materiałów wideo.

Na ile tego typu narzędzia ułatwiają pracę trenera?

– To ogromna pomoc. Praktycznie w każdym momencie meczu mogę mieć informację podaną w liczbach, jak gra moja zawodniczka. Podczas meczu mamy dwa laptopy: jeden ma statystyk, który siedzi za boiskiem i zajmuje się tylko zbieraniem danych o moim zespole i przeciwniku. Te dane przesyłane są bezpośrednio do komputera na ławkę trenerską i mogę je analizować. Dowiaduję się, że np. moja zawodniczka na lewym skrzydle ma niską skuteczność w ataku. Jako doświadczony trener mógłbym to zobaczyć, ale jeśli mam wątpliwości, widzę to w liczbach. Mogę ocenić przyjęcie zagrywki. Jeśli mam

wątpliwości, jakim elementem źle gramy, mogę od razu to sprawdzić. Jeszcze istotniejszą rzeczą jest to, jak gra przeciwnik, np. z której strefy wyprowadza najczęściej ataków, z której strefy wyprowadza atak w pierwszym uderzeniu, czyli po przyjęciu, a z której gra z kontrataku, jakie najczęściej kierunki ataku wybiera zawodniczka ze skrzydła. Jeżeli ze statystyk wynika, że konkretna zawodniczka wykonuje atak z czwartej strefy tylko po skosie, wystarczy dać dyspozycję blokującą, aby do niej ustawiła blok na przekątną. Tak wygląda nowoczesna strona gier zespołowych. Laptop, tablet są w nich nieodzowne. O grze na wysokim poziomie decydują niuanse. Są kamery i na bieżąco można analizować obraz praktycznie po każdej akcji. Mogę zobaczyć, co się w niej stało i wyciągnąć wnioski na następną.

Na podstawie analizy gry przeciwnika przygotowuje się taktykę. Mamy dane z kilku lub kilkunastu meczów i możemy zobaczyć prawidłowości w grze pojedynczych zawodniczek i całej drużyny. W siatkówce analiza statystyczna jest w tej chwili bardzo zaawansowana. Nos trenerski to już za mało.

Dziś jest Pan drugim trenerem najbardziej utytułowanej drużyny w lidze kobiet ostatnich lat. Wcześniej również pracował Pan ze znakomitym zespołem. Jak właściwie zaczęła się Pana przygoda z siatkówką?

– Klasycznie, w szkole podstawowej. Tam byli ludzie, którzy potrafili zarazić nas siatkówką. Potem zawody szkolne, pierwszy klub, drugi, i tak dalej. Wielkim siatkarzem nie zostałem, bo nie

miałem odpowiedniego wzrostu. Moja kariera zawodnicza zakończyła się na poziomie drugiej ligi. To nie znaczyło, że nie mogłem realizować się w siatkówce w inny sposób. Zacząłem pracę trenerską, najpierw z chłopakami, przez cztery lata, a potem, w 1988 roku trafiłem do Wisły Kraków i zacząłem pracować z dziewczynami, najpierw z juniorkami, a potem z pierwszym zespołem.

A jak zaczęła się Pana przygoda z Subaru?

– Szukałem SUV-a. Rozglądałem się po różnych markach, ale Subaru podobało mi się i pod względem estetycznym, i technicznym przez to, że ma stały napęd na obie osie. To było dla mnie bardzo istotne. Forester odpowiadał mi też, jeśli chodzi o wyposażenie. Przeanalizowałem wszystkie za i przeciw, »



» w tym także spalanie. Ważne było to, że mogę mieć wersję z silnikiem Diesla, który nie będzie dużo palił. Pokonuję trasę Kraków – Muszyna bardzo często, więc robię spore przebiegi. Ważne było też bezpieczeństwo. Te wszystkie czynniki razem ładnie „zagrały” w Subaru, więc gdy odwiedziłem salon i odbyłem jazdę próbną, nie zastanawiałem się już dłużej. Forester zrobił na mnie wrażenie. Potrzebowałem tylko skonsultować się z żoną i następnego dnia złożyliśmy zamówienie. Wcześniej nie jeździłem żadnym Subaru, ale to było to, o co mi chodziło. Plus specyficzne ułożenie silnika wysokoprężnego – w układzie bokser – dzięki czemu nie słychać typowego „klekotu”, jak w innych silnikach wysokoprężnych.

Co najbardziej przydaje się Panu na trasie z Krakowa, gdzie Pan mieszka, do Muszyny, gdzie pracuje?

– Najwyżej jedna trzecia tej trasy jest szybkiego ruchu. Pozostała część to drogi drugiej kategorii. Dlatego najbardziej

przydaje mi się dobra widoczność, jaką mam zza kierownicy. Nie obawiam się, że coś mnie zaskoczy. Kiedy przychodzi zima – napęd na cztery koła, który znacząco zmniejsza ryzyko poślizgu. To dla mnie ważne zwłaszcza gdy przychodzi śnieg, zwykle zalegający na drodze od Mszany. Do tego dodam skuteczne hamulce. Dzięki tym cechom czuję się bezpieczny. Przydaje się oczywiście skuteczna klimatyzacja i – w innej porze roku – ogrzewanie. W pewnym sensie, jeśli tak można powiedzieć, „przydaje się” niskie spalanie. Z tej trasy i jazdy trochę po Krakowie komputer pokazuje średnią – nie kasowaną od maja – na poziomie 6,8 litrów na 100 kilometrów.

W wywiadzie, w którym kilka lat temu opowiadał Pan o zastosowaniu programu do oceny gry zawodniczek, powiedział Pan, że lubi nowinki technologiczne. Jakie nowinki ceni Pan w swoim Foresterze?

– Jak zacząłem się interesować Subaru, moją uwagę zwrócił silnik – BOXER

DIESEL. Zacząłem pytać znajomych, co o tym sądzą i wielu odnosiło się do tego rozwiązania z rezerwą, bo przecież nikt inny takiego nie produkuje. Ale kiedy zacząłem czytać więcej, okazało się, że spalanie rewelacyjne, moment obrotowy rewelacyjny, przyspieszenie znakomite, dobre wyciszenie – więc nad czym się zastanawiać? Podoba mi się ten innowacyjny pomysł na silnik. Ktoś zachowawczy może by się nie zdecydował, ale ja to lubię.

Doceniam system nagłośnienia z możliwością podłączenia pendrive'a. Słucham w samochodzie dużo muzyki. Często wracam do najpiękniejszych lat rocka: Led Zeppelin, Pink Floyd, Black Sabbath, mój ulubiony Supertramp czy Alan Parsons Project, Jean Michel Jarre, Leonard Cohen – rzeczy, na których się wychowywałem. W poprzednim samochodzie mogłem wprawdzie zmieniać

płyty, ale tu mogę mieć je na przenośnej pamięci, mogę te zasoby łatwo modyfikować i w łatwy sposób wybierać, czego chcę słuchać. Połączenie telefonu z nagłośnieniem też jest bardzo wygodne. W poprzednich samochodach musiałem mieć osobny system głośnomówiący.

Jest Pan szkoleniowcem, mówi o tym, że siatkarze muszą się stale szkolić. A Pan gotów byłby wziąć udział w szkoleniu z doskonalenia techniki jazdy, np. w Szkole Jazdy Subaru? Czego chciałby się Pan jeszcze nauczyć jako kierowca?

– Lubię się uczyć. Z ciekawości – chętnie. W siatkówce stale szukam tego, co nowe. Staram się brać udział w szkoleniach, spotkaniach z trenerami, którzy mają doświadczenie i wyniki. Tak samo jest z jazdą samochodem. Chyba nikt nie może o sobie powiedzieć, że nie ma się już czego nauczyć. Jeżdżę spokojnie, nie szarżuję. Nie szukam szybkości, przygód na drodze. Liczy się przyjemność z jazdy, wyciszenie przez muzykę. Ale pociąga mnie jazda na luźnych nawierzchniach, na szutrze, żeby spróbować bardziej zaawansowanych technik jazdy, trochę bardziej ekstremalnie. Tego nigdy nie próbowałem.

Na koniec pytanie, które przygotował pewien kibic siatkówki, poproszony o konsultację przed wywiadem z Panem: czy przy rozgrywaniu piłki po obronie albo przejściu zawsze obowiązuje gra wcześniej uzgodnionym schematem, czy też decyduje rozgrywająca?

– Najczęściej ustala się schemat, którym gramy po przyjęciu zagrywki. W momencie, gdy przyjmujemy zagrywkę, rozgrywająca pokazuje go na palcach. Oczywiście, mogą być modyfikacje tego schematu, ponieważ przyjęcie może być złe i wtedy trzeba zagrać wariant bezpieczny. Ale jeśli przyjęcie jest

dobre, to gramy wariant ustalony. Natomiast później, z kontry, albo ustalamy, że powtarzamy ten sam wariant, albo rozgrywająca decyduje, do kogo grać. To jej inwencja, uwzględniająca miejsce do grania piłki, bo po obronie może być różnie dograna: w głąb pola, na jedno czy drugie skrzydło. Rozgrywająca musi wystawiać piłkę w sposób optymalny. Częściowo mają to wypracowane, częściowo oceniają, kto jest w ataku, komu idzie lepiej w danym momencie meczu. Bardzo często piłki z kontrataku są grane do tej właśnie zawodniczki, nawet pomijając obowiązujące schematy. Obrona i wyprowadzenie kontrataku – to jest clou siatkówki. To napędza grę. Nie ma nic trudniejszego niż postawić blok, zorganizować obronę, przeciwdziałać temu, co przeciwnik gra, a jednocześnie wyprowadzić udany kontratak.

Co chciałby Pan jeszcze osiągnąć jako szkoleniowiec?

– W Muszynie jestem szósty rok i te ostatnie pięć lat to okres sukcesów. Zdobyliśmy trzy razy mistrzostwo Polski, raz puchar, dwa razy wicemistrzostwo Polski, cztery razy graliśmy w lidze mistrzów, praktycznie co sezon wychodzimy z grupy, dwa razy byliśmy już bardzo blisko *final four*, ale jeszcze odpadaliśmy. To na pewno jest cel do osiągnięcia w lidze mistrzów. A w polskiej – chciałoby się wrócić na tron.

Życzę spełnienia tych pragnień. Dziękuję za rozmowę. ■



RYSZARD LITWIN - TRENER PIERWSZEJ KLASY PIŁKI SIATKOWEJ, URODZIŁ SIĘ 24 LUTEGO 1962 ROKU W KRAKOWIE. POCZĄTKOWO BYŁ ZWIĄZANY Z KORONĄ KRAKÓW. OD 1988 ROKU ZWIĄZAŁ SIĘ Z WISŁĄ KRAKÓW, GDZIE ZOSTAŁ SZKOLENIOWCEM JUNIOREK, A NASTĘPNIE PIERWSZOLIGOWEGO ZESPOŁU SIATKAREK TEGO KLUBU. SIĘGAŁ Z NIMI PO SREBRNE (1990 I 1993) I BRĄZOWE (1996) MEDALE MISTRZOSTW POLSKI. DWUKROTNIENIE PROWADZIŁ ZESPÓŁ WISŁY W ROZGRYWKACH O PUCHAR KONFEDERACJI. W LATACH 2000 - 2003 PRACOWAŁ Z SIATKARKAMI DALINU MYŚLENICE, AWANSUJĄC Z ZESPOŁEM DO PIERWSZEJ LIGI. OD 2007 ROKU JEST ZWIĄZANY Z KLUBEM BANK BPS MUSZYNIANKA FAKRO MUSZYNA, W KTÓRYM PEŁNI FUNKCJĘ DRUGIEGO TRENERA. W TYM CZASIE ZDOBYŁ TRZY ZŁOTE (2008, 2009, 2011) I DWA SREBRNE (2010, 2012) MEDALE MISTRZOSTW POLSKI. W 2011 ROKU ZDOBYŁ WRAZ ZESPOŁEM PUCHAR POLSKI, A W LATACH 2009 I 2011 TRIUMFOWAŁ TAKŻE W MECZACH O SUPER PUCHAR POLSKI. OD 2008 ROKU UCZESTNICZY W ROZGRYWKACH LIGI MISTRZÓW, W KTÓRYCH DWUKROTNIENIE AWANSOWAŁ DO PÓŁFINAŁU (6 NAJLEPSZYCH EUROPEJSKICH ZESPOŁÓW KLUBOWYCH) TYCH ROZGRYWEK.

Trasa szosowa, czyli taryfą przez świat

Nie będzie to opowieść o tym, jak doskonały był IX zlot Plejad i dywagowanie, gdzie odbędzie się jubileuszowy – dziesiąty. Będzie to natomiast opowieść o walce człowieka z drugim człowiekiem i odwiecznej chęci poskromienia maszyny.

Zeby mieć z głowy dziennikarski obowiązek, poniżej podaję tych, którzy rywalizację na trasie szosowej wygrali. Robię to na początku, ponieważ w dalszej części relacji będę mógł się skupić li tylko na opisanu osobistego dramatu, jaki był udziałem załogi nr 101.

W kategorii Turbo triumfowali Rafał Deredas i Sebastian Papaj, a wśród aut z silnikami wolnossącymi zwyciężyli Marcin Rogalski i Adam Thomas. Kategorię Outlaw zapisał na swoje konto Arkadiusz Bałdya, pilotowany przez Szymona Żydowicza, a najlepszą załogą kobiecą były Grażyna Kluszczyńska i Wioleta Gołbiewska. Zwycięzcom gratulujemy!

Akt I – dramatyczna zmiana pilota

Będę zniechęcony i wyklęty przez forumowiczów, ale jak się jest partnerem medialnym zlotu, nie ja osobiście, ale miesięcznik, w którym pracuję, to nie trzeba zabiegać np. o konkretny numer startowy. Wystarczy czekać na e-maila potwierdzającego rezerwację i przyjęcie do elitarnego grona (nie ironizuję) uczestników zlotu. W końcu jest e-mail – trzeba podać samochód i pilota. Samochód niezmiennie ten sam co rok wcześniej, czyli popularny Kraken. Poczciwie STI z 2002 roku z jakimiś niewyobrażalnymi przeróbkami. Efekt, to 430 koni i moment obrotowy tankowca. Spieszę

donieść, że wszedłem w posiadanie takowego monstrum i nie jestem odpowiedzialny za to, co poprzedni właściciel miał na myśli, tworząc TO!

Wszedłszy w posiadanie, bądź nabywszy (uwielbiam imiesłowy), od dwóch lat startuję w Plejadach tymże właśnie Krakenem, z załogą porzuciwszy trasę terenową.

Zgłaszam załogę i z rosnącym wstydem i zażenowaniem podaję rozmiar koszulki, zaznaczając cały ciąg x. Trzeba przestać rozbudowywać masę mięśniową. Wpisuję imię i nazwisko pilota (poprawność polityczna, emancypacja i konotacja z idiotyczną czapką nie pozwalają mi napisać pilotki). Na trzy dni przed Plejadami dramat – pilot(ka) nie może jechać. Powód – praca. Nic to, zaczynam poszukiwania z listy rezerwowej. Pierwszy na liście Daniel Elena i drugi Nicky Grist nie mają wolnych terminów – cholera. Ale spokojnie, przecież lista osób, które zawsze chciały jechać na Plejady, jest długa... *A to w ten weekend?; Kurcze chciałbym bardzo, ale...; Za rok na pewno; Mogę, byku, ale w piątek muszę być w pracy...; Plejady, plejady... przypomnij mi, co to?*

To się nazywają przyjaciele. Telefon ostatniej szansy.

– *Piotrek słuchaj, w ten czwartek...*

– OK.

– *Co OK?*

– *Wiem, Kasia dzwoniła – jadę!*

– OK – odpowiedziałem inteligentnie.



Piotr jest przesympatycznym młodym człowiekiem, znającym doskonale temat motoryzacyjny. Dodatkowo na jego plus przemawiało to, że ma licencję wyścigową, i to czynną. Minusem było natomiast to, że razem ze mną i nim na pokładzie Krakena miało podróżować jakieś

80 dioptrii, które były na seryjnym wyposażeniu mojego nowego pilota.

Nic to – pomyślałem, jak się nie ma co się lubi, to...

Ja, Kraken, Piotr i dioptrie razem przybyliśmy do Bełchatowa. Już po zobaczeniu pierwszych rywali, którzy kręcili się wokół hotelu Wodnik,

gdzie była baza zlotu, samoczynnie przywarł nam do naszych nieco głupkowatych twarzy uśmiech, który towarzyszył nam przez cały zlot.

Wydaje się Wam, szanowni Czytelnicy szanownego periodyku „Plejady”, że czekała nas zabawa i trzy dni frajdy? Nic bardziej mylnego

– najpierw obowiązki patrona medialnego. Rozłożyć baner, stojak na magazyny, przynieść magazyny, poukładać magazyny... Dziesięć minut później byliśmy już po robocie.

O ile zameldowanie w hotelu przebiegło bez zakłóceń, o tyle już w biurze zlotu zaczęły się schody.

» Oszołomiony rozmachem całego przedsięwzięcia Piotr na pytanie o swoje nazwisko uparcie milczał, wpatrzony w jeden punkt (patrzył przez okno na parking wypełniający się Subaru). Kiedy odzyskał świadomość, z całą powagą sytuacji, na po raz czwarty zadane pytanie o imię, odpowiedział:

i studiowaniu itinerera. Nawet zlokalizowanie parkingu trasy szosowej nie nastęczyło nam problemów, co – piękne zdanie wygłaszane przy okazji każdej przegranej polskich piłkarzy – pozwala z optymizmem patrzeć w przyszłość.

Dla naszej załogi, oklejonej numerem 101, nie oznaczało to bynajmniej

załóg była potężnie skupiona na sobie, samochodach i chęci wygranej.

Jednego, czego nie brakowało naszej załodze, ba, czego mieliśmy w nadmiarze, to pewność siebie. Widzieliśmy się w roli zwycięzców do tego stopnia, że zastanawialiśmy się, czy po pierwsze – wypada, żeby

Uzbrojeni w potężną dawkę wiedzy teoretycznej z zakresu pilotażu, udaliśmy się na kolację, po której zasiedliśmy przy stole razem z Wacławem Kostecim, szefem Szkoły Jazdy Subaru. Mając przy sobie walizkę na stojak na magazyny (która jednak wygląda dokładnie jak z filmów gangsterskich), podjęliśmy

się na trasę, by załogi po nas miały zdecydowanie większy komfort czasowy. Jednak abstrahując od pobudek, Wacław odrzucił naszą ofertę... Może i dobrze, bo walizka nie zawierała nie tylko gotówki, ale i stojaka na magazyny. Świt. Promień słońca wlał się przez uchylone okno wprost na moją twarz,

bo startowaliśmy o 9:02. Jakież było nasze zaskoczenie, kiedy okazało się, że w kolejce stoją już rozgrzane samochody z numerami 130,140...

Jako zerówka startowali nasi najwięksi i, nie ukrywajmy, jedyni rywale – załoga LOTOS – Subaru Poland Rally Team, w składzie Wojtek Chuchała,



Tabor! Pani lekko się skonfundowała, bo to rzadkie imię, ale spokojnie wpisała *Tabor*. A nazwisko? *Tabor!*

Tak więc załoga Tomasz Siwiński i Tabor Tabor była gotowa do startu.

Akt II - Kaski, jak to i walizka

Reszta dnia upłynęła na oklejaniu samochodu, badaniu kontrolnym

zakończenia dnia. Udaliśmy się na podglądanie konkurencji. Dźwięk bulgotu boxerów w połączeniu z kojącym działaniem ożywczego piwa i promieniami wiosennego słońca sprawił, że postanowiliśmy zawiązać nowe znajomości. Trochę się udało (pozdrawiamy ekipę z Ustrzyk!), a trochę nie, ponieważ duża część

patron medialny wygrał, po drugiej – czy nie założyć się z Wojtkiem Chuchałą, że ich też objedziemy.

Jeszcze szkolenie pilotów, na którym technikę budowania opowieści szkatułkowej zaprezentował Maciek Wisławski, który przez półtorej godziny się przedstawiał, i można się posilić przed trudami jutrzejszego dnia.

próbę przekupstwa, żeby uzyskać dostęp do tras odcinków specjalnych już tamtego wieczoru. Nie, wbrew pozorom nie uczyniliśmy tego, żeby wygrać czy nocą objeżdżać odcinki. W tym miejscu, szanowni Czytelnicy, wstydźcie się, jeżeli któryś z Was tak pomyślał. Zrobiliśmy tak dlatego, aby rano nikogo nie kłopotać, szybciej udać

niechybnie oznaczając koniec snu i początek marszu po zwycięstwo. Wstał także mój pilot, Tabor Tabor. Zaniepokoiło mnie, że mówiąc do mnie, patrzył zdecydowanie nie w tym kierunku, ale po założeniu okularów zogniskował swojego kierowcę. Z racji numeru startowego stawiliśmy się na dziedzińcu hotelowym przed dziewiątą,

Kamil Heller. Kiedy suchy prowiant trafił na pokład Krakena, podjechaliśmy na start. Trzy, dwa, jeden i... start!

– *O matko!* – paniczny okrzyk

Piotra dobiegł z prawego fotela.

– *Co?* – zapytałem, hamując.

– *Zobacz na to* – powiedział, pokazując próby sportowe, których przebieg otrzymaliśmy na starcie.

» – *O matko* – przyłączyłem się do dramatycznego i rozpaczliwego krzyku.

Faktycznie, próby na papierze wyglądały na dramatycznie skomplikowane, ale przecież stanowimy duet nie do pokonania.

Po kilku minutach dojeżdżamy na miejsce pierwszego odcinka. Kurz po uciekającej przed nieuniknioną porażką załodze z numerem zero jeszcze nie opadł, kiedy zatrzymaliśmy się na linii startu.

– *Kaski!*

– *Co kaski?*

– *Trzeba założyć kaski!*

Udało się. Zapięci w kaski ustawiliśmy się na linii startu do pierwszego odcinka. Nie wyobrażacie sobie Państwo, jak mieliśmy wybałuszone gały, patrząc

Jak to? – Niestety, okazało się, że to pytanie zadawaliśmy naprzemiennie na końcu każdej, z wyłączeniem trzech w ciągu obu dni, prób. *Jak to?* – pytał Piotr, by na następnej próbie słyszeć z moich ust: *Jak to?*

Najczęściej słyszaną przez nas odpowiedzią było: *Ano, normalnie – taryfa!*



naprzemiennie na niezliczoną, naszym zdaniem, liczbę (skoro niezliczoną, to raczej ilość) pacholek. Nie napawało optymizmem mnie to, że Piotr przewracał kartkę, starając się dojść do tego, jak ją trzymać. Z drugiej strony mojego pilota na pewno nie napawał optymizmem widok kierowcy, który z rozdzwonionymi ustami wycierał ciekący pot.

– *Z której?* – zaryczał Piotr

– *Co, z której?*

– *No z której Ci mówić, jak jest pacholek?*

– *No z lewej, jak jest z lewej i z prawej, jak jest z prawej.*

– *Ale że bierzesz od prawej i od lewej?*

Niestety, palce „startującej nas” pani nikiły niezwykle szybko, aż w końcu został jeden i start...

I tak, próba za próbą, kończyła się zestawem: *Jak to? Ano, normalnie, ominęliście pacholek i TARYFA*. Ale nie zawsze było tak źle.

Akt III - Cenne rady Wojtka, zwycięstwo i nieoczekiwane wsparcie

Tylko krowa nie zmienia poglądów, a co dopiero tak inteligentna załoga jak nasza. Po niepowodzeniu na pierwszej próbie, na drugiej poszło nam zdecydowanie lepiej, ale był to po prostu slalom. Niesamowite, ale przejechaliśmy go bez taryfy! Co prawda, z czasem plasującym nas na końcu stawki, ale zawsze coś. Postanowiliśmy zatem coś zmienić. Skoro Piotr radził sobie z pilotowaniem tak jak ja z prowadzeniem, na następną



próbę dokonaliśmy zmiany. On zasiadł za sterami Krakena, ja zająłem miejsce umysłowego. Kiedy przyjechaliśmy na miejsce próby, czyli do ośrodka ruchu drogowego, okazało się, że nasz główny rywal, czyli załoga L-SPRT dopiero startuje. No, pomyśleliśmy zgodnie, zobaczymy, jak jada i na pewno damy radę. Niestety, Wojtek – złośliwie,



auta zapanuje minorowa atmosfera, przyjechaliśmy na najbardziej pokreconą próbę. *Nie!* – powiedzieliśmy sobie. – *Nie pomyliły trasy!* Przez godzinę staliśmy, oglądając przejazd załóg, aż byliśmy gotowi do startu. Niestety, determinacji jako pilotowi starczyło mi na pierwsze dziesięć zakrętów, później na pytanie Piotra: *To gdzie mam jechać?*, odpowiadałem: *A skąd, do cholery, mam to wiedzieć?*

Ale Piotr niestrapiiony chwilowym załamaniem się swojego pilota, zachował zimną krew i spokojnie przejął roadbook, pilotując się samodzielnie. I chociaż do pomiaru naszego przyjazdu bardziej przydatny od stopera byłby kalendarz – udało się. Druga próba bez taryfy!

o czym jesteśmy przekonani – pojechał próbę tak szybko, kręcąc się wokół pacholek raz w jedną raz w drugą, że nie było szans zapamiętać przejazdu. Po przejechaniu swojej próby zatrzymał się obok nas i z nonszalancją, ale i satysfakcją w głosie, oznajmił: *Uważajcie na studzienkę, podbija.*

Wyobrażacie sobie? Mamy do przejechania trasę, której opis wygląda jak z dziecięcych kolorowanek „połącz kropki”, nie wiemy, dokąd mamy jechać, a on nam mówi, że podbija na studzience. Gdzie on widzi tę cholerną studzienkę? Dwie minuty później zadaliśmy fundamentalne dla naszej załogi pytanie: *Jak to?*

I kiedy wydawać by się mogło, że to nas podłamię, że na pokładzie naszego

Bardzo widowiskowo poszedł nam przejazd odcinka szutrowego. Kilka efektownych boków, piękne redukcje, układanie się do zakrętów, a to wszystko, aby na końcu zadać jedno krótkie, ale jakże znaczące pytanie: *Jak to?*

Wiem, co myślicie – że byliśmy najgłupszą załogą na całych Plejadach. Macie do tego prawo, ale pamiętajcie, proszę, że każdą próbę jechaliśmy niemal z marszu, nie obserwując przejazdów innych zawodników. Jednak w połowie pierwszego dnia było jasne, że w czysto sportowej rywalizacji mamy marne szanse nie tylko na wyprzedzenie Wojtka i Kamila, ale nawet na wyprzedzenie kogokolwiek. Pamiętajcie o jednej bardzo istotnej rzeczy – jesteśmy

» dziennikarzami motoryzacyjnymi, a to ludzie sprytni, przebiegli i z gruntu źli, którzy w jednym są niepokonani – w darmowym żarcu! Tak to dojechaliśmy do próby, której przegranie byłoby dla nas haniebne i uwłaczające – do odcinka specjalnego o nazwie *Katering*.

Wicie co, na tej próbie także padały pytania *Jak to?* Tylko że nie zadawaliśmy ich my, ponieważ załoga nr 101 była zajęta pochłanianiem i pałaszowaniem karkóweczek, kiełbasek, kaszaneczek. Ten odcinek przejechaliśmy trzykrotnie, słysząc wszem rozlegające się pytania: *Jak to, karkówka będzie za 10 minut, jak oni mają?* A tak to – taryfa, szanowni Państwo.

Podbudowani miążdzącym zwycięstwem na tej próbie, postanowiliśmy iść dalej. Skoro z toczących się dookoła rozmów nie wynikało jasno, kto prowadził, to dlaczego właściwie nie my?

I tak to zaczęliśmy sobie z Piotrem gaworzyć o tym, jak to na pierwszej, czwartej i szóstej próbie, co prawda, Wojtek Chuchała nas pokonał, ale na pozostałych to my byliśmy górą. Rozmawialiśmy oczywiście na tyle głośno, aby inne załogi słyszały.

– Ale z jakim Wojtkiem wygraliście?

– No, jak to z jakim? Tym takim ciemnym, co jedzie w tym Subaru, takim z nalepkami.

– Nie!?

– Tak!

– Niiieeeee!?

– Tak, znaczy w łącznej prowadzi, ale nieznacznie. Piotruś, ile to ten Chuchała...

– Chuchała – poprawił mnie Piotr.

– Tak, tak Chuchała. To ile on ma nad nami przewagi?

– No, będzie 1,9 s.

– No widzicie, szybki jest, ale dzień się jeszcze nie skończył. To smacznego, Panowie, i powodzonka!

Ależ wzięliśmy srogi rewanż na tych wszystkich, którzy nie musieli na końcu

niemal każdego odcinka zadawać pytania *Jak to?! Zemsta ma smak karkówki.*

Próba kateringowa była ostatnią tego dnia, na której nie mieliśmy taryfy.

Dzień następny przyniósł, po pierwsze – zdementowanie naszych opowieści o rzekomym prowadzeniu, ponieważ wywieszono listy, po drugie – widok niezwykły, ponieważ podbudowani faktem, że nie pomy-

że przejechała jedną próbę jako kierowca i to z czasem niemal identycznym jak zwycięska załoga kobieca: Grażyna Kluszczyńska i Wioleta Gołębiowska. Widać można, wystarczy tylko odrobinę dłużej postudiować trasę.

Nasza załoga, nr 101, została sklasyfikowana, co już jest sukcesem. Nie ma najmniejszego znaczenia, na którym miejscu. Najważniejsze jest to, że były to



liliśmy wszystkiego, zapytaliśmy Pana Witolda Rogalskiego, o ewentualny angaż do zespołu zamiast Wojtka i Kamila. Nigdy nie widziałem Pana Witolda, który śmiał się tak szczerze, prawdziwie i długo.

Drugi dzień upłynął nam bardziej na oglądaniu konkurentów i cieszeniu się tym, że wokół tyle fajnych Subaru. Dołączyła do nas pierwotnie awizowana Pani Pilot Katarzyna. Okazało się,

cztery dni doskonałej zabawy z odrobiną rywalizacji. I takich proporcji pozostaje nam życzyć na przyszłość.

Po powrocie do Wrocławia usłyszałem od znajomego:

– Wygraliście?

– Nie!

– Jak to?

– Taryfa, ale słuchaj, jakie tam były samochody, a jaka karkóweczka...

Do zobaczenia za rok! ■



Jeden konkurs, a dwie trasy

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

NA AUTORÓW 2 NAJCIĘKAWSZYCH RELACJI CZEKAJĄ NAGRODY!

Tegoroczna edycja zlotu 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 Wiślawskim 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 piaszkowymi kopalniami. Podział 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 Zlotu 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! Najciekawsze prace nagrodzimy!

Przedłużyliśmy pierwotnie ogłoszony termin nadsyłania prac – na Wasze prace (nadsyłane pod adresem: redakcja@plejady.subaru.pl z dopiskiem „Konkurs TUR-S”, „Konkurs TUR-T” **CZEKAMY DO 12 PAŹDZIERNIKA**).

Jest o co walczyć, gdyż w puli nagród znajduje się bezpłatny udział* w jubileuszowym, X Zlocie Plejad, publikacja relacji na łamach magazynu „Plejady” oraz na naszych stronach WWW. Szykujemy również coś ekstra – a więc naprawdę warto!

Połamania piór!

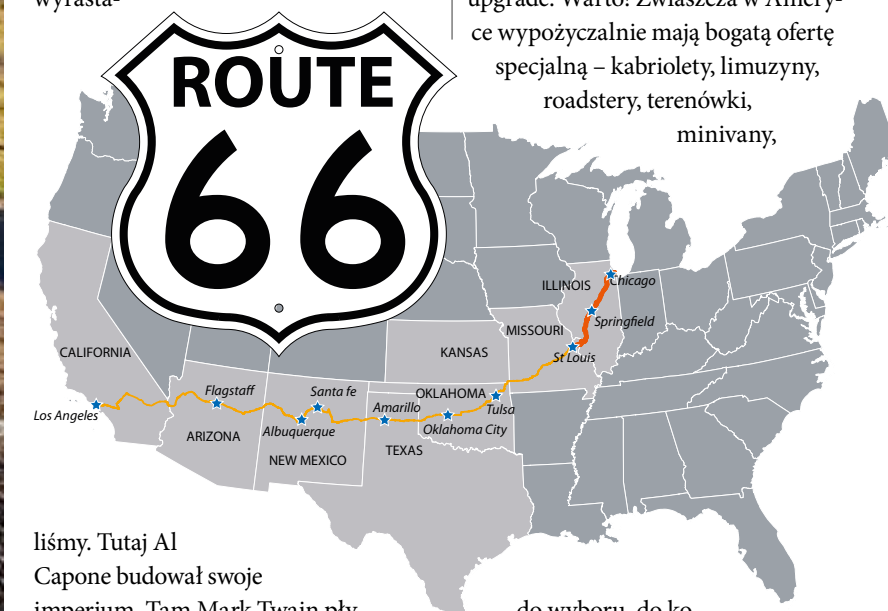
* DOTYCZY WPISOWEGO DLA DWUOSOBOWEJ ZAŁOGI.

Forester na Route 66 /cz. 1/

Zawód dziennikarza ma tę zaletę, że człowiekowi płacą za spełnianie dziecięcych marzeń. A chyba każdy kierowca świata marzył kiedyś o wycieczce amerykańską Route 66.



Zgodnie z piosenką, łączy ona „Chicago i Los Angeles” i jest to „ponad dwa tysiące mil jazdy”. Wyjeżdżamy z wielkiej metropolii na wschodzie kraju, jedziemy najpierw przez krainy przemysłowe, potem rolnicze, potem zielone i lesiste, potem przez rozległe trawiaste równiny, potem przez płaskowyż, potem przez góry, potem przez pustynię, potem znowu góry, a na końcu czeka plaża w Santa Monica. Doskonały pomysł na wyprawę życia. A do tego jeszcze jedziemy przez miejsca rozślawione filmami, na których wyrasta-



liśmy. Tutaj Al Capone budował swoje imperium. Tam Mark Twain pływał po Missisipi. Tam znowu Jesse James rabował pociągi, a tam Bonnie i Clyde napadali na banki. Przekroczymy Rio Grande i szlaki, którymi kowboje przepędzali stada krów. Miniemy miasta tętniące życiem i całkowicie wymarłe, a nawet zobaczymy ruiny miast wzniesionych przez zaginioną cywilizację Anasazi. Nie można się nudzić. Jak widać, to temat na całą książkę. Na szczęście wydawnictwo Pascal było podobnego zdania i zgodziło się ją u mnie zamówić.

Pozostał drobiazg: wybór samochodu. Z doświadczenia wiem, że

samochód najlepiej jest zarezerwować w Polsce, bo specjalnie na nasz rynek wielkie sieci oferują takie ceny, że znajomi Amerykanie zieleńli z zazdrości. Z cenami w wypożyczalniach jest jak z cenami biletów w samolocie – na pokładzie może być dwieście osób, ale nie będzie dwóch takich, które zapłaciły tyle samo za miejsce w tej samej klasie. Warto polować na okazję, ale akurat w tym przypadku sam polski rynek jest z założenia ofertą superokazyjną.

Po zrobieniu w Polsce rezerwacji, mamy na miejscu okazję na zrobienie upgrade. Warto! Zwłaszcza w Ameryce wypożyczalnie mają bogatą ofertę specjalną – kabriolety, limuzyny, roadstery, terenówki, minivany,

do wyboru, do koloru. Dla wypożyczalni samochód, który stoi w garażu – generuje koszty. Dlatego już na miejscu bardzo tanio można zrobić upgrade, czyli dorzucić do wyjściowej rezerwacji sto czy dwieście dolarów, ale wyjechać jakąś naprawdę fajną bryką. Jak spełniać marzenia z dzieciństwa – to na całego!

Wyprawę zaczynam więc od parkingu na lotnisku O’Hare w Chicago, zastanawiając się, co wybrać. Mustang, Corvette, Jeep? Patrę i patrę, myślę i myślę, pani w okienku ma mnie coraz bardziej dosyć, i nagle widzę, jak na parking wjeżdża Subaru »

» Forester. Praktycznie identyczny z tym, którym jeżdżę na co dzień, pomijając dwa lata wieku różnicy i kwestię amerykańskiej kompletacji. Myślałem, że wezmę coś, czego w życiu bym nie kupił za własne pieniądze – wielkiego amerykańskiego SUV-a albo zgrabny kabriołek. Skoro jednak mogę wziąć Forestera, to po co mi odmiana? W końcu wiele lat temu postawiłem właśnie na ten samochód nie dlatego, że akurat była promocja, tylko dlatego, że szczerze uważam go za idealnego rumaka do dalekich wypraw, równie dobrze czującego się na autostradzie, jak i na górskiej szutrówce. Podejmuję decyzję. Po chwili już mam kluczyk z charakterystycznym

logo w kształcie naszego ulubionego gwiazdozbioru i okazję, żeby sprawdzić, czym (wypożyczony) model 2012 różni się od (mojego) modelu 2010. Ciężka sprawa. To praktycznie ten sam samochód! Cóż, za to właśnie lubię Subaru, minimum pary gwizdek, maksimum w koła (wszystkie cztery). To nie jest firma, która co roku z fanfarami ogłasza „mamy nowy model” (bo zmieniały się migacze, klamki i felgi). Przynajmniej dzięki temu odpada mi konieczność uczenia się od nowa „gałkologii” – wszystko jest tam, gdzie zwykle. Przekręcam kluczyk... i jadę! A właściwie stoję. Chicago to miasto korków i wiecznych remontów, z obowiązkowym przekroczeniem terminu i budżetu.

Każdy polski kierowca, który narzeka na korki, powinien kiedyś postać w korku w Ameryce dla nauki pokory.

Remont ulicy Wacker Drive, biegnącej akurat w poprzek historycznego przebiegu Route 66 w Chicago, uziemia mnie praktycznie na starcie wyprawy. Nie muszę dodawać, że niedbale wytyczony objazd wyprowadza kierowców na jakieś beznadziejne manowce, w płątanie zatkanych jednokierunkowych ulic. Wreszcie udaje mi się z centrum Chicago wydostać na wylotówkę Ogden Avenue. Jestem już na szlaku historycznej drogi, od początku XIX wieku kursował tędy dyliżans do Saint Louis. Wprawdzie niejaki Charles

Fenno Hoffman, pionier literatury podróżniczej, który wybrał się tym dyliżansem na jeden z pierwszych kursów w roku 1834, opisał tę wyprawę jako jedną wielką drogę przez mękę – dyliżans ugrzązł w śniegu, zamienili go na sanie, te zapadły się przekraczając oblodzoną rzekę, mało co nie doszło do odmrożenia i amputacji, itd., ale ogólnie władze stanu mogły się chwalić, że mają przejezdność.

Z całego stanu Illinois najbardziej spodobało mi się malownicze miasteczko Carlinville, położone przy wyjątkowo starym i odludnym zakątku Route 66. Miasteczko zachowało swój dziewiętnastowieczny wygląd,

tak że można by tu kręcić western, gdyby tylko usunąć samochody parkujące w centrum na uroczym rynečku. Główną atrakcją turystyczną jest majestatyczna siedziba sądu, zwana Sądem za Milion Dolarów – The Million Dollar Courthouse. To zabytek, będący pamiątką korupcji i nieudolności lokalnych władz. W miasteczku, będącym stolicą rolniczego hrabstwa (czyli odpowiednika naszego powiatu) wybudowały budynek godzien siedziby stolicy stanu, wynajęto nawet architekta specjalizującego się w takich stolicach. Na mieszkańców nałożono w tym celu specjalny podatek, wyemitowano też obligacje. W roku 1869 budowa już pochłonęła pół miliona

dolarów, a budynek nawet jeszcze nie był zaduszony. Nie było już skąd wziąć dodatkowych stu kilkudziesięciu tysięcy potrzebnych na imponujący dach z kopułą. Nałożono więc dodatkowy podatek. Gdy siedzibę sądu wreszcie oddano do użytku, kosztowała, jak wyliczono: \$1 342 226,31 (ok. 23 miliony na dzisiejsze).

Nic dziwnego, że jedną z pierwszych spraw, którymi zajął się sąd w swojej nowej siedzibie, była korupcja towarzysząca jej budowie. Zajmowała się nią specjalna komisja złożona z czterech miejscowych notabli – trzech szacownych biznesmenów i miejskiego urzędnika. To jego skazano jako jedyne winnego korupcji.





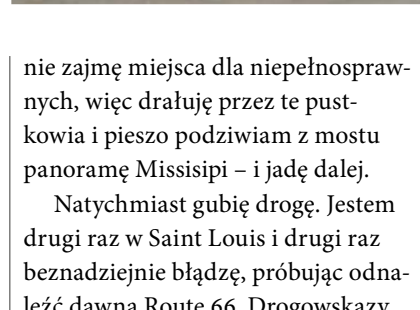
Mieszkańcy do dzisiaj są przekonani, że urzędnika po prostu lokalny układ wrobił jako kozła ofiarnego. Jeśli tak, to nie cierpiał on bardzo. Odpowiadał z wolnej stopy, a tuż przed aresztowaniem zdążył wsiąść do pociągu. I tyle go widziano. Route 66 cały czas biegnie przecież wzdłuż torów kolejowych, którymi całe pokolenia Amerykanów pojechały na zachód, by zacząć nowe życie gdzieś w Teksasie czy Arizonie.

Ale żeby nie było, że pojechałem do Ameryki tylko dla tropienia korupcji i skandali, opiszę inny budynek, też z Illinois. Jego wybudowanie kosztowało zapewne tyle co nic, o czym zaświadcza z kolei jego nazwa – „Knajpa w Starej Chacie z Bali”, czyli Old Log Cabin Inn. Route 66 w Illinois wielokrotnie zmieniało przebieg, żeby na koniec i tak całość ominęła autostrada. Właściciele knajpy zmusiło to do elastycznej reakcji. Zaletą domów z bali jest to, że stosunkowo łatwo można je przenosić i kiedy po raz kolejny zmieniono przebieg drogi w tym miejscu – unieśli lokal i obrócili tak, żeby można było do niego wjechać od nowej strony. Nic nie mogli poradzić, gdy już zbudowano autostradę. Pędzące nią samochody nawet nie wiedzą, że gdzieś tu, przy starej drodze, stoi taka knajpa. Ich strata, Old Log Cabin Inn już miało na szczęście lojalną bazę klientów i ma ją do dzisiaj. Parking przed knajpą był pełen samochodów, wszystkie na lokalnych tablicach. W środku w porze drugiego śniadania



trudno znaleźć wolne miejsce, pachnie za to świeżo parzoną kawą, tostami i jajecznicą, właściciele uwijają się za barem, słysząc gwar głosów i rozkoszne skwierczenie płatów bekonu i jajek. Do takiego lokalu się wraca.

I za to kochamy Amerykę, tacy biznesmeni zbudowali potęgę tego kraju. Nie ci od wielkich przekrętów, tylko ci od stania za barem we własnej przydrożnej knajpie. Oby ten kraj znowu się stał ich domeną. Illinois żegna mnie mostem nad rzeką Missisipi. Tutaj jeszcze w XVIII wieku kończyły się mapy. Wiadomo było z grubsza tylko, że gdzieś dalej jest Pacyfik, ale nawet nie wiadomo było, gdzie konkretnie. Route 66 biegnie przez tę rzekę mostem Chain of Rocks Brigde. Jest teraz zamknięty dla ruchu samochodowego, od kiedy wybudowano autostradą obwodnicę. Wykorzystał to John Carpenter, kręcąc tutaj scenę tytułowej „Ucieczki z Nowego Jorku” w finale filmu. Przed mostem jest ogromny i zupełnie pusty parking. Ja, nawet jeśli mam być jedynym kierowcą na pustym parkingu, za żadne skarby



nie zajmę miejsca dla niepełnosprawnych, więc drałużę przez te pustkowia i pieszo podziwiam z mostu panoramę Missisipi – i jadę dalej.

Natychmiast gubię drogę. Jestem drugi raz w Saint Louis i drugi raz beznadziejnie błędę, próbując odnaleźć dawną Route 66. Drogowskazy i samochodowy GPS prowadzą mnie uparcie na autostradę, ale przecież nie o nią mi chodzi. W końcu udaje mi się uwolnić i po paru godzinach zatrzymuję się na zwiedzanie jaskiń Meramec. To obowiązkowa atrakcja dla podróżujących tą drogą. To nie są jedyne jaskinie przy Route 66, ale jedyne tak mocno rozreklamowane. Pionier przydrożnej rozrywki Lester Dill 90 lat temu rozreklamował je wyjątkowo beczelnie – przejechał Route 66



wielokrotnie w obie strony, namawiając farmerów, by ci za skromną opłatą malowali na ścianach stodoł reklamę jaskiń Meramec. Te reklamy napotykamy naprawdę wszędzie od Chicago po Los Angeles. Dziś taka reklama jest nielegalna (Amerykanie od roku 1965 mają przepisy regulujące przydrożny outdoor), ale te stare paradoksalnie stały się zabytkiem. Nie wolno robić nowych, ale wolno restaurować stare.

Ameryka i jej prawnicy! Nic dziwnego, że takim kultem darzy się tutaj wszelkiej maści „wyjętych spod prawa”. Jaskinie Meramec przypisują sobie sławę (trochę naciągana) kryjówki legendarnego bandyty Jesse Jamesa. W swojej drodze przez Oklahomę, Teksas i Arizonę zobaczę wiele takich atrakcji turystycznych. W Europie stawiamy przed budynkiem tabliczkę „tu

żył i tworzył znany poeta”. Tam mają tabliczki „tutaj znany bandyta ukrywał łupy”, „tutaj Bonnie i Clyde planowali kolejne skoki”, „tą strzelbą Dillinger rabował banki”...

Ja tymczasem pędzę „Forysiem” dalej w stronę zachodzącego słońca... ■

KSIAŻKA AUTORA ARTYKUŁU O ROUTE 66 UKAŻE SIĘ 17 PAŹDZIERNIKA 2012 ROKU NAKŁADEM WYDAWNICTWA PASCAL.

Terenowa zabawa dla całych rodzin

4x4 FAMILY ADVENTURE /cz. 2/



Zakończyły się kolejne dwie tury rozgrywek AŚ 4x4 Family Adventure, organizowanych przez magazyn „Auto Świat 4x4”. Subaru uczestniczy w „famiadiach” jako partner techniczny, użyczając swoich pojazdów do niektórych konkurencji. Zasadą jest tu jednak, że wszystkie załogi przyjeżdżają własnymi samochodami dowolnej marki, z napędem 4x4. Pokonując trasę turystyczną o niewielkim stopniu trudności, wykonują po drodze szereg konkurencji sprawnościowych i humorystycznych. Ostatnie zmagania odbyły się w centrum urokliwego Roztocza (Krasnobród) oraz rejonach nad Zalewem Wiślanym (Frombork i Braniewo). Nie brakowało jazdy po szutrowych drogach, konkurencji sprawnościowych czy integracji przy ognisku. Warto podkreślić, że wszystkie spotkania odbywały się w miłej, rodzinnej atmosferze, a najmłodszym organizatorzy zapewnili opiekę i dodatkowe atrakcje.

W Krasnobrodzie uczestników gościł ośrodek „Energetyk”. Przygotowana trasa turystyczna podzielona została na trzy pętle, po 50–60 km każda. Przejazd momentami był dość wąski, pojawiły się nieco trudniejsze elementy, takie jak śliskie podjazdy czy błotniste koleiny. Najwięcej emocji wzbudził jednak przejazd przez bród, którego stan pogarszał się z każdą ekipą. Niewinna rzeczka zatrzymała kilka pojazdów, właściciele tych mniej uterenowionych korzystali z pomocy wyciągarki zamontowanej na jednym z aut. Dużą zaletą Family Adventure jest to, że zawodnicy nie są zdani tylko na siebie, nie muszą szukać ciągnika we wsi – zawsze liczyć mogą na pomoc organizatorów. Tak było i tym razem – szczęśliwie wszyscy bez strat wrócili do domu, dumni z pokonania przeszkód i bogatsi o praktyczną wiedzę. Bez większego ryzyka poznali możliwości swoje i aut.

Nowością było skumulowanie prób sprawnościowych na każdej

pętli, w jednym miejscu, na dodatek – za każdym razem wyjątkowym turystycznie. Jednym z nich były szumy – na krótkim fragmencie rzeczki oglądać można było mnóstwo małych wodospadów, progów wodnych, będących efektem dawnych ruchów tektonicznych skorupy ziemskiej. Nie każdy jednak miał czas na podziwianie tego miejsca...

Mało kto przyjeżdża tu jednak, by walczyć o punkty – większość ceni sobie przede wszystkim rozrywkę. Bardziej jako ciekawą przygodę w stanie nieważkości i dobrą zabawę niż punktowaną próbę uczestnicy traktowali z pewnością konkurencję zwaną „kulą zorbingową”, w której jeden zawodnik wchodził do wielkiej kuli, drugi zaś toczył ją po wyznaczonym torze. W kolejnej konkurencji trzeba było pozbierać porozrzucone w trawie piłeczki tenisowe, przenieść je na platformę, potem przeciągnąć ją przez kręty tor, używając zdalnie sterowanego spalinowego

» autka. Punkty zdobyć można było także rzucając piłkami w drewniane klocki.

Następny „zestaw” prób zlokalizowany był przy kapliczce św. Romana, nad cudownym źródłem. Tu, w „labiryncie z GPS-em”, zawodnicy biegając po polu z tabletem, poruszali ludzikiem w labiryncie. Dużym wyzwaniem okazała się konkurencja, w której przygotowany tor należało pokonać na sprężynujących szczudłach.

Kolejnym miejscem rozgrywek był kamieniołom w Józefowie. Ten teren został opanowany głównie przez instruktorów ze Szkoły Jazdy Subaru (SJS), którzy udostępniili modele XV oraz Forester. „XV-ka” brała udział w próbie z piłeczkami przewożonymi na masce, natomiast „Forys” służył podczas nawigacji z „odwróconym roadbookiem”. W tym samym miejscu swoje próby ustawili też specjaliści z firm LOTOS



oraz Canon. Tu również odbyło się zadanie „Milion w minutę”, składające się z kilku etapów. Polegało ono m.in. na strącaniu drewnianych klocków przy użyciu piłki tenisowej zamocowanej sznurkiem do pasa, przenoszeniu

M&M-ów ze stolika na stolik przy użyciu słomki, podrzucaniu i łapaniu ołówków czy dmuchaniu balonika „na wymiar”.

Z najwyższą liczbą punktów Krasnobród opuściła załoga z nr 2, dowodzona przez Tomasza Podrażkę, zaś na czele klasyfikacji generalnej znaleźli się ex aequo Janusz Żółtowski i Sławek Choina.

Bazę czwartej eliminacji Family Adventure zlokalizowano na kempingu we Fromborku. Na wyznaczonym placu bardzo szybko urosło spore miasteczko namiotów, z którymi przyjeżdżali uczestnicy. Pomimo pogody niezbyt sprzyjającej biwakowaniu (przelotne deszcze) w obozie cały czas panował świetny nastrój.

Przejazd nasypem tuż przy Zalewie Wiślanym to tylko jedna z atrakcji w okolicach Fromborka. Pokonać trzeba było także ciekawy most (niegdyś zwodzony) na Pasłęce. Na trasie nie brakowało błota i fragmentów z głębokimi kałużami. Przygotowana trasa turystyczna okazała się najtrudniejsza z dotychczasowych. Problemy mieli zwłaszcza właściciele mniej uterenowionych aut. Oczywiście mogli liczyć na pomoc organizatorów, ale często radzili sobie we własnym gronie. Znajomości zawarte „w akcji” można było przypięczętować wieczorem, przy wspólnym ognisku. Nie wszyscy mieli dość błota – nie było kłopotów z zebraniem kilku





» załóg na dodatkową wycieczkę w błoto, podczas której tradycyjnie do przejechania były trzy pętle, po 60–80 km każda. Łącznie przygotowano ponad 200 km asfaltowo-szutrowo-błotnej trasy!

Poza przejazdem turystycznym na załogi czekały liczne konkurencje sprawnościowe. Instruktorzy Szkoły



Jazdy Subaru na wielkiej łące przygotowali dwie próby: szybkościowy slalom (za kierownicą modelu XV) oraz przejazdu między pacholkami (również XV), w czasie których kierowca miał zasłonięte oczy, pasażer zaś dyktował mu, jak jechać. W tym samym miejscu można było się przekonać, jak niewiele czasu potrzeba na rozbicie oraz złożenie

pełnego obozowiska: namiotu, karmat, śpiworów. Alkogogle zakładane przez uczestników przed pokonaniem kolejnej trasy, tym razem za kierownicą quada, pozwoliły zaś przekonać się, jak niepewna jest jazda po alkoholu.

Specjaliści firmy LOTOS przygotowali zadanie rozrywkowe (układanie wieży z pudełek) oraz służyli wiedzą z zakresu smarowania podzespołów auta.

Canon patronował próbie „fotograficznej” nad malowniczym Jeziorem Pierchalskim. Jak zawsze wiele radości wśród uczestników wzbudziło zadanie „Milion w minutę” (wbijanie kart w arbuza, układanie piramid z ciastek na czole itp.).

Konkurencje zlokalizowane były także w parku... Klasztoru Redemptorystów. W sąsiedztwie zabytkowego,

blisko trzystoletniego kościoła, trzeba było „wykręcić” jak najdłuższy czas, jadąc w rowerowym tandemie, oraz przetestować wzajemne zaufanie członków załogi (jedna osoba, za pomocą radia, podpowiadała drugiej, jak znaleźć leżące na ziemi hula-hoop i klocki). Szczęśliwie nikt nie znalazł się w położonym opodal stawie.

W następnym numerze przedstawimy ostatnią część relacji z rodzinnych zmaganiach pod wspólnym szyldem 4x4 Family Adventure, która odbędzie się w miejscowości o wdzięcznej nazwie Płotki.

ZMAGANIA W OKOLICACH FROMBORKA WYGRAŁ WŁODZIMIERZ CUPRIAK, DZIĘKI CZEMU POWRÓCIŁ NA CZŁOŁO ROCZNEJ KLASYFIKACJI GENERALNEJ, ZAJMUJE MIEJSCE EX AEQUO Z JANUSZEM ŻÓŁTOWSKIM, KTÓRY Z FROMBORKA WYJECHAŁ Z PUNKTAMI ZA 3. MIEJSCE. WIELKIE SZANSE NA ZWYCIĘSTWO MA TAKŻE SŁAWEK CHOINA (TRZECIA POZYCJA W KLASYFIKACJI SEZONU). ZWYCIĘZCY POSZCZEGÓLNYCH ELIMINACJI OTRZYMUJĄ CENNE NAGRODY, UFUNDOWANE PRZEZ POZOSTAŁYCH PARTNERÓW CYKLU: GOODYEAR, LOTOS, STAG, CANON. W SEZONIE 2012 PRZEWIDZIANE JEST JESZCZE TYLKO JEDNO SPOTKANIE - W POŁOWIE WRZEŚNIA, W PŁOTKACH. NAGRODA ZA ZWYCIĘSTWO W CAŁYM CYKLU JEST BEZPŁATNY UDZIAŁ W OSTATNIM TEGOROCZNYM WYDANIU INNEGO CYKLU IMPREZ ORGANIZOWANEGO PRZEZ „AUTO ŚWIAT 4x4” - AŚ 4X4 EXPEDITION.

GALERIE, WYNIKI I RELACJE DOSTĘPNE SĄ NA: www.4x4familyadventure.

Sony Xperia Tablet S

Tablety stały się nieodłączną częścią naszego życia. Jeszcze do niedawna uważano je wyłącznie za modny gadżet. Używane przez coraz większą liczbę osób, wpasowały się w nowy styl życia ludzi ceniących sobie ich mobilność i wielofunkcyjność.

Sony Xperia Tablet S wyróżnia się swoją funkcjonalnością. Nowe funkcje – takie, jak: tryb „gościa”, odporność na zachlapania, pilot – pozwalają korzystać z tabletu w wielu codziennych sytuacjach, a jego używanie buduje przekonanie, że mamy w rękach coś, co jest nam bliskie i potrzebne.

Używając tabletu np. w podróży łatwo dostrzec jego zalety – jest na tyle lekki, że można trzymać go na kolanach, co sprawia, że jest łatwiejszy w użyciu niż laptop. Wyposażony w 9,4-calowy ekran pozwala na swobodne korzystanie z internetu i multimediów, czytania e-booków, co jest przewagą w stosunku do smartphonów o małych wyświetlaczach. Analogicznie odnosi się to do oglądania filmów czy słuchania muzyki – tablet na tle konkurencji wyróżnia się zdecydowanie lepszą jakością dźwięku.

Jakie są zalety Sony Xperia Tablet S?

Sony Xperia Tablet S jest produktem zupełnie nowym, chociaż w swojej

stylistyce nawiązuje do poprzednich tabletów Sony. Wyróżnia go jednak wyjątkowo smukły kształt – w najcieńszym miejscu ma zaledwie 8,8 mm szerokości. Elegancki design zainspirowany został kształtem złożonego magazynu. Aluminiowa obudowa zakończona jest porowatym gripem, co ułatwia stabilne użytkowanie, bez obawy, że tablet wypadnie przy poruszaniu się.

Użytkownicy tabletów najczęściej korzystają z nich w domu, odpoczywając w łóżku, oglądając telewizję. W tym czasie, chcąc być na bieżąco, sprawdzają wiadomości, uaktualniają portale społecznościowe, odpisują na e-maile. Dzięki systemowi operacyjnemu Android i procesorowi Tegra3, Sony Xperia Tablet S włącza się natychmiastowo. Robiąc rano kawę, można w błyskawicznym tempie sprawdzić to, co nas interesuje, po czym szybko wyłączyć tablet, zapakować go do torby i bez zbędnego tracenia czasu przygotować się do wyjścia.

W domu można korzystać z tabletu w zupełnie inny sposób. Dzięki innowacyjnej funkcji

„splash proof”, Sony Xperia Tablet S jest odporny na zachlapania, przez co można swobodnie używać go w kuchni. Sięgając po nowe przepisy, nie trzeba już męczyć się ze stertą zachlapanych kartek. Używając dotykowego ekranu, można bezproblemowo znaleźć nowy przepis, nie martwiąc się o to, że urządzenie zostanie uszkodzone.

Z jednego tabletu może korzystać cała rodzina. Z Sony Xperia Tablet S nie trzeba się obawiać, że dzieci będą go używać w nieodpowiedni sposób. Specjalnie dedykowane funkcje, w tym tzw. tryb „gościa”, pozwalają na kontrolowanie treści, z jakich korzystają dzieci bawiąc się urządzeniem. Jednym kliknięciem można wylogować główny profil i ustawić specjalne ograniczenia, blokując dostęp do niektórych aplikacji. Tryb gościa pozwala także na korzystanie z urządzenia osobom trzecim. Dzięki temu, nie należy się obawiać np. o dostęp do osobistej poczty lub tego, że ktoś „niechcący” usunie dla nas ważne pliki. Bez problemu można także zapisać pliki na karcie SD, dzięki wbudowanemu czytnikowi.



Tablet może być także kompatybilny z innymi urządzeniami domowego użytku. Za pomocą Sony Xperia Tablet S można bezprzewodowo sterować zestawem rozrywkowym nie ruszając się z kanapy. Służy do tego m.in. pilot, który posiada funkcję makropolecień. Tablet może nauczyć się obsługi urządzeń poprzez wmontowaną podczerwień. Co więcej,

beprzewodowe połączenie tabletu z telewizorem lub monitorem umożliwi oglądanie filmów bez konieczności podłączania odtwarzacza DVD.

Co jeszcze wyróżnia Sony Xperia Tablet S na tle podobnych urządzeń?

Specjalnie dla Sony Xperia Tablet S został zaprojektowany szereg akcesoriów ułatwiających użytkowanie. Akcesoria

Sony zostały zaprojektowane w taki sposób, żeby jak najefektywniej wykorzystywać możliwości i nowe funkcje. Wyjątkowe podstawki, doki, osłony, stojaki pozwolą korzystać z Sony Xperia Tablet S w prosty i w efektywny sposób. Specjalne etui wyposażone w baterię oraz klawiaturę zmieniają tablet w miniaturę notebooka.



Adwokat i jego wierny Outback

Od dziecka interesowałem się motoryzacją, nawet pracę magisterską poświęciłem samochodom, oczywiście pod kątem prawnym, a ściślej karno-skarbowym. Jej tytuł to „*Karalność nielegalnego sprowadzenia samochodów do Polski*”. Mało kto dziś pamięta, ale w latach 90. zakazane było sprowadzanie z krajów Unii Europejskiej samochodów starszych niż 10-letnie, a mimo to takie samochody były na terytorium Polski przywożone i rejestrowane przy użyciu różnych sposobów. Pomysłowość Polaków – podobnie jak w innych dziedzinach życia – w tym zakresie była bardzo szeroka. I właśnie tej pomysłowości poświęciłem pracę wieńczącą studia.

Nazywam się Andrzej Mękal i jestem adwokatem. Rozgłos przyniosło mi reprezentowanie wydawcy „*Mein Kampf*” Adolfa Hitlera zarówno w procesie karnym, jak i cywilnym, zaś rozpoznawalność udział w emitowanym przez TVN serialu „*Sędzia Anna Maria Wesołowska*”. Prywatnie jestem tatą 5-letniej Leny i 16-miesięcznego Franka. Żona – Agnieszka – jest sędzią.

Marką Subaru zainteresowali mnie moi koledzy z czasów studenckich, z którymi utrzymuję do dzisiaj dobre relacje, a także sąsiad – który po nabyciu Foreстера był (i nadal jest) nim

wprost zachwycony. Przed wszystkim zwróciłem uwagę na stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD, który umożliwia bezpieczne pokonanie każdej, nawet krętej i ośnieżonej trasy. Może się to wydać zaskakujące, ale jako adwokat pokonuję rocznie około 40–50 tys. km. Aby wykonać zlecenia, muszę udać się do miast znajdujących się na terenie województwa dolnośląskiego, ale położonych w górach, takich jak Kłodzko, Wałbrzych czy Jelenia Góra. Gdy nagrywano serial „*Sędzia Anna Maria Wesołowska*”, musiałem przynajmniej dwa razy w miesiącu (a nierzadko

i cztery razy) jeździć do Warszawy. To, o której godzinie w danym dniu skończą się nagrania, było właściwie nieprzewidywalne, gdyż zależało od wielu czynników. Bywało, że kręcenie kończyło się nawet o godzinie 23:00. Po trzydniowym maratonie na planie serialu, w sytuacji, gdy każdego dnia pracowało się po 12–14 godzin, to naprawdę ważne, by mieć bezpieczny samochód, który – mimo ulewy czy śnieżyca – zawiezie mnie do domu jedną z najniebezpieczniejszych dróg w Polsce, czyli krajową „ósemką”.

Samochód nabyłem w grudniu 2010 roku, a więc w ostatnim miesiącu, gdy



» mogłem odliczyć w całości podatek VAT zawarty w cenie pojazdu z podatkiem należnym do zapłaty. Ze wstępu do prawoznawstwa na pierwszym roku studiów zapamiętałem m.in., że **prawo** nie jest synonimem słowa **sprawiedliwość**, ale słowa **porządek**. Możliwość odliczania całości podatku VAT zawartego w cenie pojazdu, która istniała do końca 2010 roku, jest potwierdzeniem tej tezy. Jako adwokat jestem płatnikiem VAT, więc mogłem kupić Outbacka ze znajdującą się za tylną kanapą przegrodą, która w cenniku dodatków do samochodu dostępnym w salonie Subaru nazwana jest (o ile dobrze pamiętam) kratką dla psa. Kratka ta wraz z odpowiednim dokumentem, zwanym homologacją, umożliwia zakwalifikowanie Outbacka jako samochodu ciężarowego. Powstało zatem swoiste kuriozum – jako adwokat jeżdżę osobówką, która w świetle przepisów jest ciężarówką dzięki kratce dla psa, którego nie mam. Na marginesie tylko dodam, że uważam, iż nasze przepisy podatkowe powinny umożliwiać odliczenie w całości podatku VAT od każdego nabytego samochodu, wyżej opisane kuriozalne rozwiązania prawne tylko ośmieszają nasze państwo i osłabiają do niego zaufanie przeciętnego obywatela.

Outback spodobał się bardzo mojej żonie, która w chwili jego nabycia była w ciąży. Przeważył olbrzymi bagażnik, do którego podczas wyjazdu urlopowego można włożyć (prawie) wszystko oraz przestronne wnętrze zarówno z przodu, jak i z tyłu pojazdu. Jego wielkość oraz podwyższone zawieszenie wywołały u mojej żony poczucie bezpieczeństwa podróżowania tym samochodem. Ja osobiście uznałem, że Outback – oprócz już opisanych wyżej atutów podatkowych – ma bardzo ważną zaletę – umożliwi mi omijanie korków.

Mieszkańcy każdego miasta mają swoje skróty nieznanne przyjezdnym, lecz we Wrocławiu w promieniu 5 km od staromiejskiego Rynku można znaleźć szutrowe drogi i półdzikie obszary gęsto porośnięte drzewami, przez które prowadzą dukty, po których przejazd możliwy jest albo rowerem, albo samochodem z podwyższonym nadwoziem i posiadającym napęd na wszystkie



koła. Wrocław jest (prawdopodobnie) najbardziej zakorkowanym polskim miastem, wyprzedza pod tym względem nawet Warszawę, więc możliwość skorzystania z błotnistego lub szutrowego skrótu podczas powrotu z pracy czy odwożenia dziecka na dodatkowe zajęcia jest niewątpliwym atutem.

Nie napiszę, że samochód jest moim drugim domem, choć pokonuję nim rocznie mnóstwo kilometrów. W mojej ocenie

samochód to urządzenie, które ma mi niezawodnie służyć zgodnie ze swoim przeznaczeniem.

Dla mnie największą wadą Outbacka są niezbyt wygodne fotele. Mierzę 190 cm, ważę ok. 95 kg, garderobę na górną część ciała kupuję w rozmiarze XXL. Fotele w Outbacku mają bardzo duże i twarde (przynajmniej w wersji ze skórzaną tapicerką) podparcie

nie będą wiedzieli, o co mi chodzi). Wiem, że Subaru może przygotować wygodniejsze miejsce dla kierowcy, mogłem się o tym przekonać, jeżdżąc poprzednim modelem Legacy z tapicerką materiałową. Myślę także, że szkoda, iż plastiki na desce rozdzielczej twardością są zbliżone do tych, które występowały w europejskich samochodach w latach 90. Ta twardość



plastików to, podobnie jak niewygodna foteli, krok wstecz w porównaniu do poprzedniej wersji tego modelu.

Zalety z kolei? Jest ich mnóstwo... O obszerności wnętrza już napisałem wyżej. Mnie najbardziej urzekły: precyzja prowadzenia, skuteczne hamulce i przewidywalność samochodu nawet podczas najbardziej trudnych warunków atmosferycznych. Stabilność samochodu jest wręcz fenomenalna, po prostu wywołuje uśmiech

na twarzy. I to w aucie, które ma spore gabaryty, właściwości pojazdu terenowego i dużą masę własną. Gdy jedzie się po zakrętach (jakich pełno w województwie dolnośląskim), nie ma mowy o korygowaniu obranego toru jazdy, jeśli – co oczywiste, tej korekty nie wymuszają warunki na drodze, czy zachowanie innych uczestników ruchu. Ostre, gwałtowne hamowanie

przy tak intensywnie padającym deszczu, że konieczne jest włączenie wycieraczek na najszybsze obroty, wyprzedza się wszystkie samochody, także te obdarzone ponad dwukrotnie większą mocą niż mój Outback, których cena jest od niego o tyle samo wyższa.

No właśnie – koszty. Z pewnością Subaru nie jest tanie, ale za pieniądze w sumie porównywalne do ceny VW Passata czy Forda Mondeo otrzymuje się nietuzinkowy samochód wyśmienity i do miasta, i w lekki teren, i do jazdy autostradowej, spełniający idealnie funkcję samochodu rodzinnego, przygotowany do intensywnej eksploatacji, ale i prestiżowy (oczywiście dla tych, którzy znają samochodowe niuanse, a nie dla tych, którzy dziesięć czy kilkunastoletnie niemieckie auto z ponadpółmilionowym przebiegiem dalej traktują jako luksusowe). Poza tym uważam, że gdy na samochód wyda się sporo pieniędzy, za nieporozumienie należy uznać, gdy zużywa ono dużo paliwa. Średnie zużycie oleju napędowego w moim Outbacku wynosi 7,4 l/100 km. Ta średnia została obliczona przez komputer pokładowy na dystansie 10 000 km przy jeździe w każdych warunkach, także na autostradach niemieckich, gdzie nie ma limitu dopuszczalnej prędkości i przy jeździe we wrocławskich korkach, które – jak już wyżej napisałem – są największe w Polsce.

Jak długo potrwa moja przygoda z Subaru? Tak długo, jak ja i moje Subaru będziemy chcieli ją przeżywać. Czyli do czasu, gdy będzie mi ono pozwalało bezpiecznie i bez stresu pokonywać 40 tys. km rocznie. Albo do czasu, gdy po przejechaniu jednego dnia wielu kilometrów, następnego dnia nie będzie mi się chciało do niego wsiadać. Na razie wsiadam do niego chętnie, a załączone zdjęcia są moich słów najlepszym potwierdzeniem. ■



Prezentowany materiał zawiera odniesienia do klipów wideo w serwisie YouTube oraz archiwalnych stron internetowych. Zapraszamy do odwiedzenia strony

www.plejady.subaru.pl/reklamy

w celu zapoznania się z materiałem multimedialnym.

Hollywoodzkie (i nie tylko!) twarze Subaru /cz. 1/

Hollywood – miejsce, które każdemu z nas kojarzy się z najważniejszym ośrodkiem amerykańskiej kinematografii, po przeczytaniu tego artykułu z pewnością będzie również z naszą marką. Postanowiliśmy bowiem sięgnąć po temat, który co prawda od czasu do czasu przewijał się gdzieś pomiędzy plejadowymi newsami, lecz nigdy nie został jeszcze przez nas w pełni rozwinięty. Na kolejnych stronach (a także w kolejnych numerach) naszego magazynu chcielibyśmy przybliżyć zagadnienie reklamy marki Subaru. Temat jest tak szeroki, jak długa jest historia naszych pojazdów, tak zróżnicowany, jak bardzo różnorodne są produkowane przez nas w kolejnych dziesięcioleciach modele samochodów i... tak ciekawy, że postanowiliśmy o nim napisać. Jak na „Plejady” przystało, zaczynamy od reklam z gwiazdami w rolach głównych. A zatem w drogę!

Przenieśmy się na chwilę do roku 1978, kiedy to w amerykańskiej telewizji pojawiła się reklama Subaru w roli głównej z... Susan Ford, czyli córką byłego prezydenta USA, Geralda Forda! Nagle okazało się, że 21-letnia wówczas córka polityka może zasiadać za kierownicą japońskiego pojazdu i z dumą reklamować go na tle Kapitolu Stanów Zjednoczonych. Krótki film, w którym zdecydowała się wystąpić prezydentówna wykonująca już wówczas zawód fotoreportera (m.in. dla Associated Press), wzbudzając oczywiście nieco

O ile Susan Ford zwracała uwagę przede wszystkim na przystępną cenę reklamowanego pojazdu, o tyle nominowany do Oscara australijski aktor i scenarzysta Paul Hogan, który stał się twarzą japońskiej firmy w połowie lat 90., w ramach promocji zatytułowanej „The Beauty of All-Wheel Drive” chwalał napęd na cztery koła. Zdobywca Złotego Globu za rolę Michaela J. „Krokodyla” Dundee w serii filmów „Krokodyl Dundee” wystąpił w szeregu zabawnych reklam telewizyjnych ukazujących

się również tacy aktorzy jak Paul Emerson czy Donald Gibb, cieszyły się ogromną popularnością i wyświetlane były przez dobrych kilka lat.

Słynny na całym świecie Dundee to nie jedyna postać dużego ekranu, która przysporzyła sławy naszej marce. Zatrzymajmy się zatem nieco dłużej w doborowym aktorskim towarzystwie. Analizując historię reklamy Subaru, z pewnością zaskakującym może okazać się fakt, jak wiele hollywoodzkich sław użyło swojego wizerunku w spotach przygotowanych tylko i wyłącznie na potrzeby rynku japońskiego. Jednym z pierwszych aktorów, który zdecydował się wesprzeć kampanię Subaru, był zdobywca szeregu nagród, w tym Złotego Globu i dwóch nagród Emmy, Bruce Willis. Bohater „Pulp Fiction”, „Armagedonu”, „Szklanej pułapki”, „Szóstego zmysłu” i dziesiątek innych wielkich produkcji kinowych, który zasłynął również ze świetnej roli w serialu komediowym „Na wariackich papierach”, wystąpił w szeregu reklam telewizyjnych Legacy w latach 1991-1993. Wszystkie z nich utrzymane były w nostalgicznym tonie i nawiązywały do najważniejszych wartości w życiu

kontrowersji, był bez dwóch zdań świetnym chwytem reklamowym Subaru. W roku kolejnym pojawiła się również wersja prasowa reklamy, a wszystko w ramach kampanii „Subaru Inexpensive, and Built to Stay That Way”.

go „za sterami” Outbacka, tudzież w roli pasażera, głównie podczas scen szybkiej jazdy po australijskich bezdrożach. Przygotowane na potrzeby rynku amerykańskiego spoty, w których obok Hogana pojawili



» człowieka. Emanujące spokojem sceny, prezentujące Willisa i jego samochód na tle malowniczych krajobrazów, odniosły w Japonii nie lada sukces. W hołdzie aktorowi część ze spotów z roku 1993 okraszono hasłem „Subaru Legacy Touring Bruce” (była to jednocześnie jedna z nazw nadanych Legacy), a delikatnie brzmiący utwór amerykańskiego piosenkarza i kompozytora Kenny’ego Rankia zatytułowany „A House of Gold”, który słyszymy w tych właśnie reklamach, występował sam Willis.

Subtelny podkład muzyczny towarzyszył zresztą wszystkim ówczesnym spotom Subaru – w części reklam Legacy z tego okresu można było usłyszeć bardzo przyjemny dla ucha utwór „The Answer”, wykonywany przez Richiego Samborę, gitarzystę zespołu Bon Jovi. Początek lat 90. był pierwszym i nie ostatnim epizodem Willisa w historii reklam Subaru. Aktor powrócił do współpracy z Japończykami w roku 2005 po to, by uczcić produkcję trzymilionowego egzemplarza Legacy, reklamując tym razem już czwartą jego generację w wersji B4. Spot utrzymano w zdecydowanie bardziej dynamicznym tonie niż te sprzed ponad dekady – związane to było ze sportowymi zaletami nowej wersji. W kolejnej, również dynamicznej reklamie z Wilisem, tym razem nawiązującej do historii Legacy, wykorzystano utwór „Addicted” cieszącej się ogromną popularnością na rynku japońskim niemieckiej grupy popowej Sweetbox.



Aktor pojawił się również w reklamie Outbacka, w której postanowiono powrócić do motywu rodziny. Tym razem spokojną oprawę muzyczną zapewnili zdobywcy dziesięciu statuetek Grammy – amerykańscy muzycy z grupy Take 6 wykonujący gospel.

O Willisie i jego przygodzie (również prasowej) z Subaru moglibyśmy napisać dużo więcej, lecz aktorów jego pokroju, którzy również zdecydowali się użyć swych twarzy japońskiej marce, jest całe grono. Przejdźmy zatem do bohatera takich produkcji jak m.in. „Dom dusz”, „Filadelfia”, „Wywiad z wampirem”, „Desperado” czy „Evita” – Antonio Banderasa! Hiszpański amant, do którego od lat nieprzerwanie wdychają miliony kobiet na całym świecie, również dał się „uwieść” Subaru i w roku 1995 wziął udział w kilku reklamach Forestera, emitowanych także jedynie w telewizji japońskiej. Spoty z jego udziałem nie były, co prawda, tak rozbudowane jak te z omówionym wyżej kolegą po fachu, niemniej jednak wystarczająco długie, by ukazać wyraźny zachwyt aktora-kierowcy zaletami nowego modelu (silnik typu boxer + napęd na wszystkie

koła). Dwóm z nich towarzyszył znany utwór Paula Younga „Every Time You Go Away”. Banderas powrócił do reklamy Subaru w roku 1999. Tym razem wystąpił w roli amanta, którego od namiętnego pocałunku z blondwłosą pięknoscią odciąga, wprawiając go przy tym w nie lada osłupienie, przemijający obok nowiutki Forester.



Nieco krótszą przygodę z samochodową marką spod znaku Plejad miał odtwórca głównej roli w takich produkcjach filmowych jak „Tańczący z wilkami” czy „Bodyguard” – Kevin Costner. Zdobywca wielu prestiżowych nagród, w tym dwóch Oscarów i Złotego Globu, podobnie jak Banderas wspierał Subaru w roku 1995. W udziale przypadła mu główna rola w reklamie Legacy, w której zastąpił

na moment Bruce’a Willisa. Półminutowy spot nakręcony na tle malowniczej rzeki i gór wyświetlany był również jedynie w telewizji japońskiej. Można było zobaczyć w nim Costnera, który najprawdopodobniej na moment celowo przerwał jazdę samochodem po to, by pogрузić się w refleksji nad sensem podróży (przez życie?). Po jak-

że wymownym złożeniu i wypuszczeniu z rąk papierowego samolotu aktor zasiadał za kierownicą nowiutkiego Legacy i ruszał w dalszą drogę.

Kevin Costner nie był jedynym zmiennikiem Willisa w reklamach poświęconych Legacy. Na współpracę z Subaru w latach 1996–1998, polegającą na promocji tego właśnie modelu w japońskiej telewizji, dał się również namówić wyróżniony m.in. dwoma

Oscarami i Złotym Globem Mel Gibson. Reżyser, a zarazem odtwórca głównej roli pamiętnego „Braveheart – Waleczne Serce” i twórca głośnej „Pasji”, wystąpił w serii reklam z cyklu „4 Seasons’ Legacy”. Słynny aktor wcielił się w rolę kierowcy zasiadającego z chęcią za kierownicą Subaru bez względu na pogodową aurę – Legacy zaprezentowane zostało

tu jako samochód idealny na każdą porę roku. Kampanii towarzyszył piękny utwór „So Far Away” napisany przez Carole King (w jesiennej i zimowej odsłonie spotu można było usłyszeć śpiewającego Gibsona). W kolejnych reklamach Subaru aktor pojawił się z hasłem „My reason, Legacy”. Również i tym razem użył on japońskiej marce nie tylko twarzy, lecz również głosu, wykonując utwór Davida Morgana „You

Light Up My Life”. Oba seriom reklam towarzyszyła kampania prasowa.

Myli się ten, kto myśli, że na tym koniec naszej aktorskiej wyliczanki. Promocją Subaru nieco później, bo w roku 2009, zajął się kolejny zdobywca dwóch Nagród Akademii Filmowej i Złotego Globu – Robert De Niro. Gwiazdor, który stworzył znakomite kreacje w dziesiątkach dzieł kinematografii, m.in. w „Ojcu chrestnym II”, „Wściekłym byku”, „Łowcy jeleni” czy „Taksówkarzu”, dał się namówić Japończykom na udział w kampanii „Love Your Life”, tj. na przejażdżkę eleganckim Legacy niezwykle malowniczą nadmorską trasą. Wersji reklamy, której towarzyszył przepełniony pozytywną energią utwór „Walking In The Sun” szkockiej grupy rockowej Travis, było kilka. Mieszkańcom Kraju Kwitnącej Wiśni (bo również i tym razem spot można było oglądać tylko w tamtejszej telewizji) z pewnością do gustu najbardziej przypadła ta z drugoplanową rolą... stada owiec, które zachodząc drogę De Niro, wprawiły aktora w wyraźne zakłopotanie.

W tym miejscu musimy na moment przerwać naszą wędrówkę śladami reklam Subaru z gwiazdami z pierwszych stron gazet w rolach głównych. Obiecujemy powrócić do niej już w najbliższym wydaniu „Plejad”. VIP-ów związanych z naszą marką w ramach jej promocji jest bowiem jeszcze całe grono, a poruszonym dzisiaj tematem moglibyśmy wypełnić kilka kolejnych stron naszego magazynu, co z przyjemnością uczynimy już niebawem. ■



Hamulec Ci pomoże!

W nowoczesnym samochodzie hamulce wykonują samoczynnie szereg funkcji, niektóre z nich nawet trudno zauważyć. Na przykład dlaczego auto, mimo pochyłości, pozostaje tam, gdzie je zatrzymałeś?

Tym razem przedstawimy dwie interesujące funkcje hamulców, stosowane coraz częściej w nowoczesnych autach i znane już dobrze z oferty Subaru. Chodzi o systemy określane często anglosaskimi nazwami „hill-holder” oraz „E-brake” lub EPB. Na hill-holder właściwie nie ma dobrego, krótkiego, polskiego określenia. Najprostsze tłumaczenie brzmi „górski trzymacz”, ale to jakoś niezręcznie brzmi. Prawidłowy termin „system ułatwiający ruszanie

pod górę” jest zbyt długi, by posługiwać się nim w potocznej mowie. Dlatego także i w polskiej nomenklaturze stosuje się wspomniany i przez wszystkich chyba rozumiany anglicyzm.

Z kolei angielski „E-brake” lub EPB (od Electronic/Electric Parking Brake) przyjęło się nazywać „hamulcem elektronicznym”. Brzmi dobrze, ale jest to nazwa niepoprawna z technicznego punktu widzenia, gdyż elektroniki właściwie zupełnie tam nie ma. Jest za to

zwykły silnik elektryczny i mechaniczna przekładnia, które w ten czy inny sposób wyręczają kierowcę od ciągnięcia za dźwignię hamulca ręcznego, zwanego też pomocniczym lub postojowym.

Dlaczego oba te urządzenia, pełniące zupełnie różne zadania, opisujemy razem? Można powiedzieć, że znowu wszystko przez inżynierów Subaru. To właśnie w niektórych współczesnych autach spod znaku Plejad działają Hill-Holdera oraz wspomaganego elektrycznie hamulca pomocniczego zostało ściśle zintegrowane. O ile nam wiadomo, żadna inna firma nie stosuje takiego powiązania.

Zaczęło się bardzo dawno temu

Funkcja zbliżona do hill-holdera znana i stosowana była już w pojazdach od stuleci. Przecież nawet w najprostszych

wozach konnych potrzebne było jakieś urządzenie, pozwalające na zablokowanie przynajmniej jednego koła, by całość można było zatrzymać na pochyłej drodze. Chodziło o to, by konie nie musiały ciągle, nawet stojąc, pracować.

W samochodach sprawa wygląda podobnie, szczególnie gdy chodzi o kłopotliwy proces ruszania pod górę, jeżeli mamy do czynienia z manualną skrzynią biegów i zwykłym sprzęgłem ciernym obsługiwany przez kierowcę. Trzeba pewnej umiejętności, by zwalniając hamulec nożny, jednocześnie dodawać gazu i załączać sprzęgło, tak aby samochód ruszył do przodu, a nie do tyłu, a silnik nie zgasł. Jest to szczególnie trudne na naprawdę stromym podjeździe lub gdy nawierzchnia jest śliska.

Oczywiście istnieje proste rozwiązanie – należy najpierw zablokować

hamulec pomocniczy (ręczny), a potem płynnie go zwalniać (ręką), jednocześnie oboma nogami z czuciem naciskając w zwykły sposób pedały gazu i sprzęgła. Ale i tego trzeba się nauczyć! Poza tym hamulec pomocniczy musi być naprawdę ręczny (a nie nożny, jak czasami bywa) i naprawdę sprawny (zdarza się, że ten ostatni warunek także trudno spełnić).

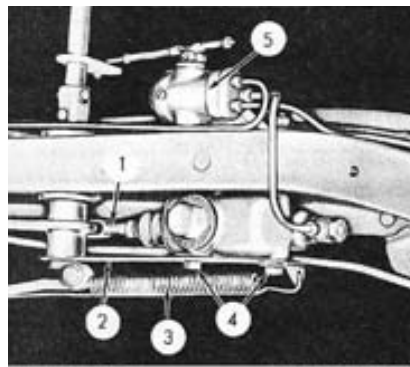
W USA już w latach 30. XX wieku kwestia ruszania samochodem pod górę stała się wystarczająco istotna, by spróbować ją rozwiązać jakimś chytrym urządzeniem technicznym. Pierwszy samochodowy hill-holder wiązany jest z nieistniejącą już marką Studebaker, która oferowała go od roku 1936 jako opcję w modelu President. W późniejszych latach urządzenie, którego dostawcą była firma Bendix, stosowało wielu amerykańskich wytwórców aut.

W rzeczywistości były to dwa różne rozwiązania. Pierwszy prawdziwy hill-holder, o nazwie „NoRoll”, oferowano w samochodach z manualną skrzynią biegów i ciernym sprzęgłem. Był to hydrauliczny zawór, czuły na przechylenie samochodu do tyłu i uniemożliwiający w takim położeniu, po wciśnięciu hamulca i sprzęgła, powrót ciśnienia z układu hamulcowego wszystkich czterech kół. Dopiero zwolnienie pedału sprzęgła (w domyśle podczas ruszania) powodowało odblokowanie wspomnianego zaworu i w konsekwencji zwolnienie hamulców.

Drugie podobne urządzenie, nazwane „anti-creep”, stosowano w samochodach ze skrzynią automatyczną. Był to również zawór hydrauliczny (tym razem w obwodzie hamulcowym

»



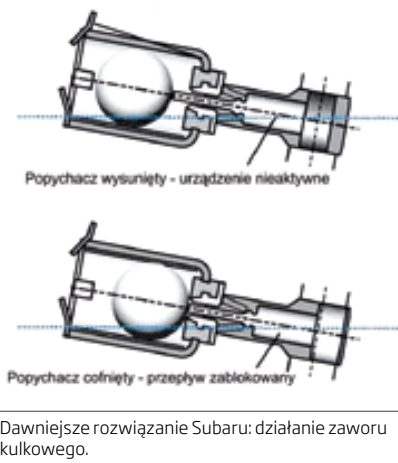


System "NoRoll" Bendixa/Studebakera.
Fot. archiwum Studebaker

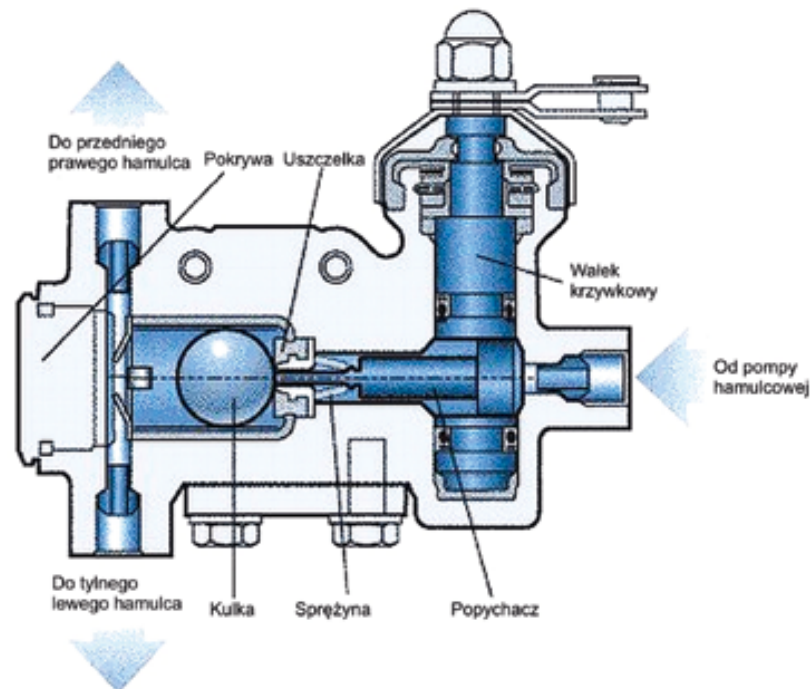
» kół tylnych), ale elektromagnetyczny, zamykający się, gdy odpowiedni czujnik w skrzyni biegów wykrywał moment zatrzymania samochodu, poprzedzony wciśnięciem hamulca. Podstawowym zadaniem wspomnianego dodatku było zapobieganie pełzaniu samochodu na postoju, ale służył on też dobrze jako hill-holder. Hamulec (a dokładniej zawór elektromagnetyczny tylnego

obwodu hydraulicznego) był zwalniany, gdy styki elektryczne umieszczone przy przepustnicy silnika wykrywały wciśnięcie pedału gazu i jej uchylenie.

Hydrauliczno-mechaniczny hill-holder typu NoRoll wyszedł z mody w drugiej połowie lat 60. XX w., choć wspomina się o możliwości zamontowania go w niektórych autach amerykańskich jako wyposażenia dodatkowego. Ideę tę przypomniało dopiero Subaru, stosując



Dawniejsze rozwiązanie Subaru: działanie zaworu kulkowego.



Dawniejsze rozwiązanie Subaru: zawór kulkowy - bezwładnościowy z urządzeniem odsuwającym kulkę przy zwalnianiu (załączaniu) sprzęgła.

opracowane przez siebie, podobne do NoRoll urządzenie najpierw w modelu Leone, a potem w Legacy I, II oraz III generacji (1989–2002 r.), w Imprezie I i II generacji (w latach 1992–2007), a także w Foresterze (przez pierwsze trzy generacje, w latach 1997–2007).

Dlaczego akurat Subaru powróciło do tego rozwiązania? Prawdopodobnie uznano, że samochody z napędem AWD będą dość często używane w trudnym i pofalowanym terenie, a przyzwyczajeni do skrzyń automatycznych amerykańscy kierowcy, jeżeli wybiorą ręczną zmianę biegów, mogą sobie w pewnych sytuacjach nie poradzić. Poza tym chciano zapewne zainteresować klientów wyposażeniem niespotykanym wtedy u innych producentów.

Rysunki Hill-Holdera firmy Subaru pokazują, że działał on podobnie do dawnego systemu Bendixa/Studebakera. Samochód był blokowany na podjeździe wtedy, gdy sprzęgło pozostawało wciśnięte, a hamulce zwalniały się razem ze zwalnianiem lewego pedału. Interesujące, że wielu właścicieli Subaru z tego okresu bardzo ów system chwaliło, ale byli też i tacy, którzy na głośno narzekali. Zdarzało się bowiem, że niedokładnie wyregulowany (np. po wymianie sprzęgła) system blokował się. Poza tym nie można go było łatwo wyłączyć, a więc jeżeli komuś zdarzało się cofać na podjeździe, szczególnie z przyczepą, mógł mieć kłopoty. Pojawiały się nawet wśród fanów Subaru informacje techniczne o tym, jak wyeliminować Hill-Holder, co zresztą nie było trudne.

Elektronika rządzi

W końcu pierwszej dekady XXI wieku opisane wyżej hydrauliczno-mechaniczne rozwiązania znowu wyszły z użycia, tym razem zastąpione czystą elektroniką. Przecież dziś wszystko, co dzieje się w hamulcach, jest funkcją ABS/ASR/ESP. Nie inaczej

jest we współczesnych samochodach spod znaku Plejad, tyle tylko, że firma ta stosuje inną nazwę – ABS/VDC.

Współczesny hill-holder korzysta z faktu, że system ABS/VDC ma własną, zasilaną elektrycznie i sterowaną elektronicznie pompę płynu hamulcowego oraz zawory ciśnienia. Dzięki tym komponentom ciśnienie w układzie hamulcowym można utrzymać przez dowolny czas, niezależnie od tego, czy kierowca naciska na pedał hamulca, czy też nie.

Jak to działa w praktyce? Gdy podjeżdżamy pod górę i zatrzymujemy samochód, naciskamy jednocześnie pedał sprzęgła i hamulca. Jeżeli zwolnimy pedał hamulca, a pedał sprzęgła pozostawimy wciśnięty, sterownik uzna, że jest to początek procesu ruszania. Ciśnienie w układzie hamulcowym pozostanie niezmienione jeszcze przez półtorej sekundy, co – jak zbadano – całkowicie wystarcza do zwykłego ruszenia z miejsca, nawet pod górę. W praktyce kierowca może nie zauważyć, że samochód mu „pomógł” – po prostu auto nie stoczy się do tyłu. Natomiast po tym czasie zawór w pompie ABS/VDC otwiera się i hamulec jest zwalniany. Możemy jednak do przyspieszyć, szybciej zwalnając pedał sprzęgła. W zespole pedałów znajdują się czujniki krańcowego położenia pedału sprzęgła – górny czujnik wykrywa początek wysprzęglania (funkcja ta umożliwia działanie tempomatu), zaś dolny kontroluje pełne wciśnięcie i zwolnienie sprzęgła, a więc dostarcza informację do odpuszczenia ciśnienia w VDC przed upływem 1,5 sekundy.

Funkcja hill-holder działa w podany wyżej sposób właściwie we wszystkich współczesnych samochodach wyposażonych w jakąś wersję ABS i ESP. Zauważmy, że jest to funkcja czysto programowa, która nie wymaga żadnych dodatkowych czujników czy elementów wykonawczych. Pochylenie drogi może przecież wykryć standardowy czujnik

przyspieszeń samochodu, potrzebny do działania układu stabilizacji toru jazdy.

Tego typu (tzw. chwilowy) hill-holder znajdziemy w Subaru Imprezie III i IV generacji oraz w Foresterze III generacji (od roku 2008), a także w Subaru XV, który pojawił się w roku 2012. We wszystkich tych samochodach, jeżeli zechcemy zatrzymać się na podjeździe na dłużej, możemy oczywiście sko-

urządzeniem w obawie, że się ono zablokuje. I rzeczywiście, kłopoty z „ręcznym” zdarzają się, szczególnie w tych samochodach, w których używany jest on bardzo rzadko. To typowy przykład samosprawdzającej się przepowiedni: „nie będę używał hamulca ręcznego, bo się zakleszczy, a w ogóle to on słabo działa”. No i faktycznie, używany raz na kwartał jest tak zardzewiały lub



rzystać ze zwykłego hamulca hydraulicznego albo z równie standardowego ręcznego hamulca pomocniczego.

Ręczny, ale uruchamiany elektrycznie

W wielu współczesnych samochodach hamulec ręczny, zwany też postojowym, a prawidłowo pomocniczym, uruchamiany jest już nie ręcznie, a siłownikiem elektrycznym. Producenci utrzymują oczywiście, że zmiana ta zwiększa komfort użytkownika samochodu, ale to nie jest cała prawda.

Komfort – oczywiście, coś w tym jest. Używanie ręcznego hamulca bywa uciążliwe, szczególnie w starszych i gorzej serwisowanych samochodach, gdy dźwignia i linki są zapieczone, a sam hamulec pomocniczy działa niepewnie. Wiele osób unika kontaktu z tym

zapieczony, że porządnie nie hamuje, a „zaciągnięty” może pozostać w tej pozycji. Gdyby jednak używać go na co dzień, działałby cały czas prawidłowo.

Producenci aut chcą więc odebrać kierowcom całą władzę nad „ręcznym”, zyskując sporo dodatkowego miejsca na tunelu samochodu, zmniejszając ryzyko uszkodzenia nóg jadących w czasie wypadku, a wreszcie unikając problemów z długimi linkami i cięgnami prowadzonymi pod podłogą auta. Pozostaje jeszcze jedna kwestia – gdy tylny główny hamulec jest tarczowy, trudno skonstruować mocno działający hamulec pomocniczy. Rozwiązania są dwojakie – jazdę hamulca z funkcją „ręcznego” może zaciskać główne okładziny cierne tarczy, albo (tak jak czyni Subaru) wewnątrz tarczy można wbudować mały bęben hamulcowy z oddzielnymi

» szczękami, obsługujący tylko hamulec pomocniczy. Oba te sposoby są niedoskonałe i obciążone główną wadą – aby dobrze zahamować, trzeba za dźwignię ciągnąć bardzo mocno. I z tym właśnie elektryczny (a nie elektroniczny) hamulec pomocniczy radzi sobie najlepiej, gdyż siła hamowania jest tu tylko funkcją momentu zastosowanego silnika oraz budowy przekładni. A przy okazji nie ma już niebezpieczeństwa, że jakiś kulturysta urwie dźwignię lub pozrywa linki. W sumie same zalety, tym bardziej że pomocniczy hamulec z siłownikiem wcale nie jest w produkcji droższy niż ten z klasyczną dźwignią. A jak nowocześnie wygląda w materiałach reklamowych!

Elektryczne sterowanie hamulca postojowego można również rozwiązać na dwa sposoby. Pierwszym jest użycie, zamiast ręcznie obsługiwanej dźwigni, urządzenia elektrycznego, które odpowiednio silnie ciągnie za linki. W takim przypadku budowa hamulców przy kołach zupełnie się nie zmienia, inne są tylko linki oraz dochodzi ów „wciągacz linek”, zamontowany pod podłogą auta. Właśnie takie urządzenie stosuje Subaru w modelach Legacy i Outback ostatniej generacji. Wewnątrz „wciągacza” mieści się silnik elektryczny, przekładnia zębata oraz urządzenie śrubowe wciągające linki prawie tak samo, jak czyniłaby to ręcznie obsługiwana dźwignia. Po podaniu odpowiedniego sygnału elektrycznego „zaciągnięcie” hamulca pomocniczego trwa ok. dwie sekundy, co zresztą całkiem dobrze słychać w kabinie auta. Zwolnienie hamulca następuje po użyciu odpowiedniego przycisku (nawet gdy nie jest włączony pedał hamulca), a także samoczynnie, gdy kierowca rusza z miejsca, mając zapięte pasy i zamknięte drzwi.

Drugi sposób, który można stosować tylko w samochodach, w których hamulec pomocniczy zaciska główne okładziny cierne na tarczy, polega na zastosowaniu odpowiednich silników elektrycznych i przekładni, zabudowanych na jaramach hamulca głównego. W takim przypadku wyeliminowane są również linki hamulca pomocniczego, ale urządzenie działa tak samo jak opisane powyżej.



Oczywiście przycisk czy przełącznik elektrycznego hamulca może znajdować się w dowolnym miejscu w samochodzie. W Subaru do tej pory umieszczano go na małym panelu po lewej stronie od kierownicy, w innych autach bywa umiejscowiony np. na środkowym tunelu (począwszy od modeli w specyfikacji 13MY, również i w Subaru stosowane będzie takie umiejscowienie).

Zastosowanie elektrycznego hamulca pomocniczego niesie ze sobą pewne niedogodności. Pierwszą jest brak możliwości użycia tego urządzenia przez kierowcę w czasie jazdy. O sportowym zastosowaniu „ręcznego” trzeba więc w imię nowoczesności zapomnieć.

Drugi problem to możliwość awarii – gdy z jakichś przyczyn rozładuje się akumulator, nie da się już zwolnić hamulca na postoju. Oczywiście producenci stosują w takim przypadku różne niewygodne, ale skuteczne rozwiązania serwisowe. W Legacy i w Outbacku w wyposażeniu znajduje się długa korbka, którą należy włożyć od spodu w odpowiedni otwór siłownika hamulca i obrócić

ok. 250 razy. Wtedy hamulec zostaje zwolniony i auto można holować.

Wreszcie trzeci problem to ruszanie pod górę. Tu nie można wesprzeć się hamulcem ręcznym, jak w tradycyjnych samochodach, bo go nie ma. Co prawda hamulec elektryczny ma zawsze swój przełącznik, ale działa on nie płynnie i trudno skoordynować jego pracę z dodawaniem gazu i załączaniem sprzęgła. Dlatego samochód z elektrycznym „ręcznym”, musi mieć także sprawny hill-holder. W olbrzymiej większości produkowanych dziś aut nie ma z tym problemu, bo chwilowy hill-holder jest funkcją ABS/ESP tak jak opisaliśmy powyżej. Ale w Subaru nic nie dzieje się zwyczajnie, więc hill-holder

w najnowszym Legacy i Outbacku jest bardziej skomplikowany.

Podwójny hill-holder Subaru

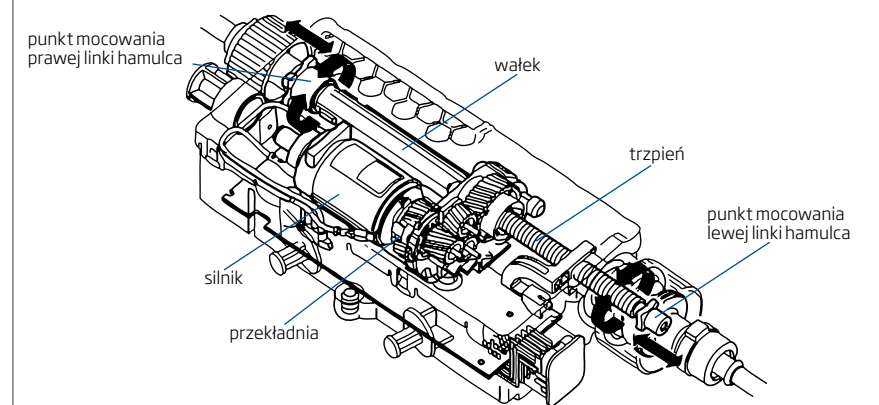
Chwilowy Hill-Holder w Legacy i Outbacku V generacji (od roku 2010) działa także na opisanej wyżej zasadzie podtrzymania ciśnienia w układzie VDC. Ponieważ jednak w samochodach tych zastosowano elektryczny hamulec pomocniczy EPB, konstruktorzy uznali, że potrzebna jest dodatkowa integracja systemów, aby kierowca bez problemu mógł zatrzymać się na podjeździe na dłużej. Ów drugi, stały hill-holder należy jednak, jeżeli zachodzi taka potrzeba, aktywować wyłącznikiem umieszczonym na tablicy przyrządów po lewej stronie od kierownicy, gdyż domyślnie po każdorazowym uruchomieniu silnika jest on wyłączony (działa tylko hill-holder chwilowy).

Kolejność działań jest zatem następująca: po aktywacji hill-holdera podjeżdżamy pod górę i zatrzymujemy samochód, naciskając jednocześnie pedał sprzęgła i hamulca. Po puszczeniu

pedału hamulca (pedał sprzęgła pozostaje wciśnięty) przez 1,5 sekundy VDC utrzymuje ciśnienie w układzie hamulcowym, po czym samoczynnie rolę tę przejmie elektryczny hamulec postojowy (EPB). Chcąc ruszyć, w normalny sposób puszcza pedał sprzęgła, a hamulec postojowy zwalnia się automatycznie. Nastąpi to jednak tylko wtedy, gdy kierowca ma zapięte pasy, a drzwi samochodu są

prawidłowo zamknięte. Można też wymusić zwolnienie hamulca postojowego, gdy np. drzwi nie są zamknięte, ale trzeba użyć do tego klawisza.

Cały ów podwójny system hill-holdera jest dość skomplikowany i do prawidłowej pracy wymagał użycia czujnika PLCD (magneto-indukcyjnego), który rejestruje położenie pedału sprzęgła w każdym miejscu jego skoku. Dlatego, podobnie jak w dawnym syste-



Budowa siłownika EPB w modelach Legacy i Outback.



wyłącznik Hill-Holder kontrolka hamulca postojowego wyłącznik hamulca

Wyłącznik hamulca postojowego / wyłącznik Hill-Holdera.

mie mechanicznym, potrzebna jest jego okresowa regulacja. Dziś jednak tę regulację wykonuje się programowo, po podłączeniu komputera diagnostycznego, co powinno mieć miejsce podczas przeglądów okresowych. Jeżeli pomiędzy przeglądami zauważymy, że brakuje pełnej synchronizacji podczas ruszania przy użyciu hill-holdera, również powinniśmy odwiedzić serwis Subaru.

Nowinki technologiczne zwykle budzą skrajne emocje – od entuzjasmu ich zwolenników po daleko posunięty sceptycyzm konserwatystów. Podwójny hill-holder Subaru ma szansę na aprobatę i jednych, i drugich. Niezawodny i nieskomplikowany w zastosowaniu spełnia fundamentalne zadanie motoryzacyjnych ulepszeń: wyraźnie podnosi komfort prowadzenia.

Reminiscencje z II Rajdu Polski Kobiet



Druga edycja Rajdu Polski Kobiet (26-27 maja) przeszła do historii. Dzień Matki był pierwszym i głównym dniem rajdu. Jak było i czy warto było wziąć w nim udział, powinny opowiedzieć same uczestniczki – podobnie jak to miało miejsce podczas ubiegłorocznego, jesiennego Rajdu Teraz Kobiety.

Miniony rajd miał nieco inną formułę ze względu na udział kilku znanych panów – kierowców rajdowych, wyścigowych oraz aktorów. Panowie wspinały się czuli w gronie tylu pięknych kobiet. Panie zaś były zmotywowane do tego, aby udowodnić panom, że wcale

gorzej nie jeżdżą, a w wielu przypadkach poradziły sobie nawet lepiej od nich. Klótni o wyniki między płciami jednak nie było – panowie zachowali się niezwykle szarmancko, godząc się nie być klasyfikowanymi.

Tegoroczny rajd miał być z założenia rajdem szosowym ze względu na

to, iż większa część kobiet na co dzień porusza się samochodami osobowymi z napędem na jedną oś – chcieliśmy w ten sposób stworzyć możliwości uczestnictwa w rajdzie większej liczbie kobiet w Polsce. Okazało się, że mimo wszystko do rajdu zgłosiły się zawodniczki z samochodami typu 4x4.

No cóż, był to dla fundacji czytelny komunikat, że Rajdy Polski Kobiet są już identyfikowane jako zawody o charakterze off-roadowym. Wnioski zostały wyciągnięte – wszystkie kolejne rajdy będą miały właśnie taki charakter.

Organizacją części sportowej przyszłorocznego rajdu zajmie się Zespół Rafała Sonika, który zaszczycił nas swoją obecnością podczas sobotniej kolacji, prezentując zdjęcia i filmy z rajdów DAKAR. Pytaniom i dyskusjom nie było końca. Rozpoczęcie współpracy z Rafałem Sonikiem jest dla Fundacji Teraz Kobiety prawdziwym zaszczytem, a jednocześnie wyzwaniem.

Tradycyjnie imprezie sportowej towarzyszyć będą badania profilaktyczne (mammografia, cytologia), którymi zostaną objęte uczestniczki rajdu oraz kobiety z miejscowości, przez które przebiegać będzie trasa. Stała współpraca z partnerami medycznymi Fundacji Teraz Kobiety (Centrum Onkologii w Warszawie, Firma MEDICA z Łodzi, Firma FADO z Gdańska, Europejskie Centrum Zdrowia w Otwocku, miejscowe szpitalne, a także Regionalne Centra Krwiodawstwa i Krwiolęcznictwa) zapewni profesjonalną obsługę oraz szkolenie onkologiczne.

Celem medycznym III edycji Rajdu Polski Kobiet będzie pozyskanie środków finansowych na przeprowadzenie operacji plastycznych

związanych z rekonstrukcją piersi po przebyciu inwazyjnym leczeniu onkologicznym. W pierwszej kolejności operacje te zostaną sfinansowane uczestniczkom rajdów.

Współpraca sportowo-medyczna ze stałymi i niezawodnymi partnerami oraz sponsorami Fundacji Teraz Kobiety w 2013 roku będzie kontynuowana w ramach nowych wspólnych przedsięwzięć. Oprócz firmy CASTROL, Krajowej Izby Gospodarczej czy takich firm samochodowych, jak: Subaru Import Polska, Seat Iberia Motor Company SA, Dom Volvo, Art. Media, ATS System, do współpracy z Fundacją dołączą dwie duże korporacje, w tym jedna z rynku ubezpieczeniowego. Wspólnie będziemy wspierać nie tylko bezpieczną jazdę, ale również profilaktykę onkologiczną. Zaangażowanie drugiej korporacji pozwoli pozyskać środki na operacje rekonstrukcji piersi po przebyciu leczenia onkologicznym, a także zorganizować cykl szkoleń połączonych z badaniami profilaktycznymi (mammografia i cytologia) – podczas rajdu oraz pikników medycznych przeprowadzanych w możliwie największej liczbie miast w Polsce.

Tak więc kolejna, III już edycja Rajdu Polski Kobiet zapowiada się nie-

zwyczajnie ekscytująco, tak pod względem sportowym, jak i medycznym.

Mamy nadzieję, że w przyszłym roku będzie możliwa kontynuacja honorowych patronatów, które Fundacja Teraz Kobiety uzyskała w 2012 roku. Poparcie tak znanych osób jak Marszałek Sejmu Ewy Kopacz czy najważniejszych ministerstw, w tym Ministerstwa Zdrowia – powoduje,



iz Fundacja Teraz Kobiety z każdym rokiem starać się będzie rozwijać i poszerzać inicjatywy, które mają służyć zdrowiu kobiet w Polsce.

WSZELKIE NOWOŚCI I BIEŻĄCE INFORMACJE DOTYCZĄCE INICJATYW I PLANÓW DZIAŁAŃ FUNDACJI TERAZ KOBIETY SĄ ZAMIESZCZANE NA NASZYCH STRONACH: www.Rajd-Polski-Kobiet.pl www.Fundacja-Teraz-Kobiety.pl. WSZYSTKIE POTENCJALNE UCZESTNICZKI PRZYSZŁOROCZNEGO RAJDU, JAK RÓWNIEŻ FIRMY ZAINTERESOWANE PODJĘCIEM WSPÓŁPRACY W RAMACH PLANOWANYCH INICJATYW, PROSIMY O KONTAKT POD ADRESEM E-MAIL: biuro@rajd-polski-kobiet.pl. CZEKAMY NA PAŃSTWA PROPOZYCJE ZARÓWNO W KWESTII SAMEGO RAJDU, JAK I AKCJI MEDYCZNO-EDUKACYJNYCH.



Ekstremalny wypoczynek, czyli krótkie, sportowe wczasy na... lotnisku

Dawno, dawno temu (to nie bajka), kiedy posiadałem własną firmę i poświęcałem pracy 25 godzin na dobę, jeden z moich kontrahentów zapytał: czy Pan nie ma urlopu? A co to jest „urlopu”? Słyszac to słowo pierwszy raz, trudno było mi przeprowadzić deklinację, ale gdy już poznałem jego genezę, zadałem sobie pytanie, czy człowiek w ogóle jest stworzony do wypoczynku? Prześledziłem historię powstania naszego gatunku i doszedłem do wniosku, że... wyłącznie do wypoczynku! Jakiej by nie przyjąć hipotezy pojawienia się człowieka na Ziemi, to o ile małpa miała tylko jeść, spać i dbać o zachowanie gatunku, to już u Adama i Ewy pominięto nawet sprawę potrzeb fizjologicznych.



Problem pracy powstał na tle gastronomicznym, gdy małpa zmieniła dietę z bananów na tatar. Nie każda umiała polować, ale niektóre robiły na drutach i zaczęły kombinować. Jeżeli ktoś pamięta komunistyczne kartki na mięso, benzynę, papierosy, pończochy, cukier, żarówki, alkohol, kalesony i tę całą... filatelistykę wymienną – będzie miał ogólne pojęcie na temat początków handlu. Potem wtrącili się Fenicjanie, wymyślili

dolary i człowiek wpadł w obsesję ich gromadzenia – oczywiście dolarów, nie Fenicjan. Na początku był chaos, ale potem stworzono kodeks pracy, który do dzisiaj zmusza pracownika do robienia sobie przerwy w nieustannym bogaceniu się. I tu właśnie przyszła pora na zadanie pytania: czy był Pan już na „urlopu”? Przepraszam, ale w związku z historią, o której wspomniałem na początku, rzeczownik ten utkwiał mi w dopełniaczu, i tam już pozostał.

W mojej młodości „urlopu” brało się z różnych ważnych okazji, jak malowanie mieszkania, szatkowanie kapusty czy zakup meblów, co współcześnie załatwia się w jeden z trzydziestu pięciu długich weekendów. Dzisiaj „urlopu” kojarzy się wszystkim wyłącznie z wczasami, i to do tego stopnia, iż osoby, które w szkole nie uważały na lekcjach języka polskiego, twierdzą, że wyraz ten nie jest rzeczownikiem, lecz... wczasownikiem.

Tak zawiłą drogą dotarłem wreszcie do głównego menu tego felietonu, jakim są właśnie wczasy. Z obowiązku zaznaczę jedynie, że istnieje pewna ich forma zwana wczasami krajowymi, dzieląca się na trzy grupy w zależności ryzyka zakażenia: nadbałtyckie, nadwiślańskie i... agroturystyka. Nie korzystam z nich, ponieważ nie należę do klubu morsa, nie jestem pasjonatem bakteriologii, fanem sinic, komarów i nie uważam dojenia kozy za atrakcję tak wielką, żebym musiał za nią płacić. Za każdym razem, gdy odwiedzam Bałtyk – na którego dnie z honorem można było lec (było się w tym harcerstwie) i obserwuję, co w nim pływa – poznaję dużo rzeczy, które sam spuściłem tydzień wcześniej w... znaczy... we Wrocławiu, a i taka obserwacja jest możliwa jedynie z molo,

w nocy, wczesnym świtem lub w deszczowe dni, ponieważ na ogół widać tylko morze... parasoli i parawanów. Dlatego skoncentruję się na tanich wczasach zagranicznych i to do tego stopnia najtańszych, że ich sprzedawcy zbankrutowali. Turystyka to złoty biznes dla ludzi majątnych i rozsądnych oraz dla oszustów. Niestety ci pierwsi sprzedają wczasy drogo, z zarobkiem, bo to ich źródło utrzymania, a drudzy – krótko, ze względu na prokuraturę. W tej sytuacji pozostali mi do omówienia – uwaga, trudne słowo – touroperatorzy (operatorzy turów?), biedni, uczciwi i niedorozwinięci finansowo, czyli sprzedawcy niesłychanie tanich, niepowtarzalnych wczasów z niespodzianką. Na ich niepowtarzalność znam przykłady. Mój dobry znajomy wrócił w zeszłym roku z dwutygodniowego wojażu po trzech dniach, z których – w ramach niespodzianki – dwa spędził na lotnisku, a w tym roku nawet nie zdążył się spać na wyjazd, gdy biuro turystyczne go wywczasowało. Jak wspomniałem, o powtarzalności nie ma mowy – tamte pieniądze wyrzucił w piaski Egiptu, a tegoroczne w bagna Kuby. Ja bym tych tegorocznych na jego miejscu żałował. Zobaczyć Fidela – bezcenne, staruszek pociągnie jeszcze góra siedemdziesiąt lat, a powrót na własną płetwę, na wypadek wywrotki biura, które go wywiozło, byłby nieskomplikowany, co sprawdziłem na geologiczno-morfologicznych mapach świata (patrz ryc. 1) Jediną otwartą kwestią pozostałby transport z Murmańska (ponieważ Golfstrom już dalej nie dociera) do Wrocławia. Obawy może budzić tylko pierwszy etap podróży z Kuby na Florydę. Ryzyko wychłodzenia żadne, bo każdy sztubak, który uczył się geografii w podstawówce, wie, że prąd zatokowy jest... ciepły.

Tylko w lipcu i sierpniu tego roku zbankrutowało siedem biur turystycznych. Problemem nie był brak chętnych

na wyjazdy, lecz „bida z nędzą” samych biur, które dysponują wyłącznie pieniędzmi klientów, nie posiadając własnych środków finansowych na wypadek, gdyby coś się wysypało, na przykład kraj docelowy wyjazdu zalało tsunami, obudził się wulkan, wybuchły zamieszki, spadł grad lub ktoś dwa razy dziennie wybijał szybę w siedzibie biura, co przy tym standardzie usług jest wysoce prawdopodobne. Przy tak permanentnym braku kasy, trudno wspominać nawet o jakimś konkretnym zabezpieczeniu w razie plajty przewoźnika, z którego usług korzysta biuro, a klient nie bocian – sam nie doleci.



ryc. 1

Przez miesiąc śledziłem w mediach raporty z tego eksodusu, słuchałem komentarzy wyslizganych klientów, dziennikarzy, znawców, speców i innych przechodniów oraz dobrych rad dla ocalałych z katastrofy. Zainteresowały mnie dwie. Pierwsza z nich nosi znamiona poradnika superdetektywa wszechczasów, bez koncesji. Otóż miesiąc przed planowaną wizytą w biurze powinniśmy skontrolować dokumenty firmy w miejscowym starostwie, potem sprawdzić to jeszcze na stronie www.turystyka.gov, zarejestrować się na forum turystycznym, żeby poznać opinie, relacje i sugestie innych klientów oraz prześwietlić kondycję biura w bankowym rejestrze dłużników.

Osobiście doradzam przepuścić dodatkowo wszystkie uzyskane dane przez Instytut Wybiórczej Pamięci Narodowej, nazwisko właściciela firmy skonfrontować z rejestrem osób karanych, a jego samego przepytac przy użyciu wariografu. Jeżeli nie wykorzystaliśmy całego urlopu na dochodzenie, a biuro turystyczne jeszcze istnieje, możemy wykupić wczasy pod warunkiem – i tu druga dobra dziennikarska rada – że zapłacimy za nie kartą płatniczą, którą to wpłatę bank może cofnąć – znaczy się... to tak wolno? To może wypadaloby przeprosić Bągika i Gąsiorowskiego?

Z niedowierzaniem przeczytałem na internetowej stronie Fakt.pl, że prezes PIT (Państwowej Izby Turystyki) nie zaleca biur podróży wypłacania odszkodowań za zapłacone i niezrealizowane wyjazdy, bo grozi to załamaniem branży turystycznej w naszym kraju. Szczęka mi opadła na taką praworządność i uczciwość państwowej instytucji. Kilka dni wcześniej wysłuchałem w telewizji wystąpienia rzecznika prasowego tegoż PIT-u, który twierdził, że te kilka biur to kropelka w morzu krajowej branży turystycznej i mleko się nie rozlało, tylko nakałało na obrus, a to dziennikarze tak roztarli, że zrobiła się plama. I tak to w ramach jednej instytucji w tym kraju można kropelką mleka ukatrupić morze. Mój wniosek niektórym wyda się zbyt abstrakcyjny, ale uważam, że oszukujący i okradający ludzi rynek turystyczny jest potrzebny tylko i wyłącznie Państwowej Izbie Turystyki, przysparzając jej sensu istnienia, a cała reszta z jego załamaniem jakoś się pogodzi. Ludzie zaczną wyjeżdżać na wczasy tylko do Stanów Zjednoczonych – naszego Wielkiego Brata i sojusznika – wykupując lot w jedną stronę, ponieważ powrót w ramach deportacji jest tańszy i dużo pewniejszy niż z jakimkolwiek biurem podróży. ■

Kolekcja nie tylko dla modelu XV



SPRT-BLUZA
BLUZA SPRT 2012
Posiada logotypy sponsorów na sezon 2012



SPRT-POLO
KOSZULKA POLO SPRT 2012
Posiada logotypy sponsorów na sezon 2012



S12SOCKS
MĘSKIE SKARPETY SUBARU
Dostępne w dwóch kolorach:
- czarne
- niebieskie
Rozmiary:
39-42
43-46



S12RS
PLECAK SUBARU
Bardzo przydatny podczas wakacyjnych wycieczek
Wymiary:
36 cm x 28 cm x 12,5 cm



S12L
SMYCZ NIEBIESKA SUBARU

XV12SMYCZ
SMYCZ SUBARU XV



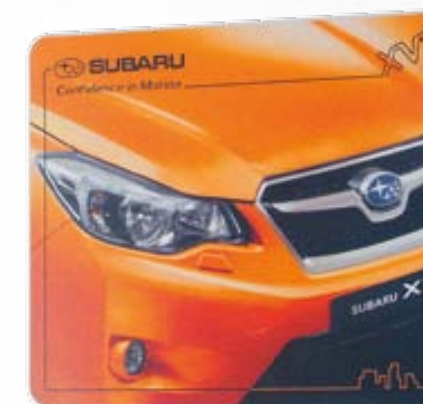
XV12PEN
DŁUGOPIS XV



XV12TORBA
TORBA NA ZAKUPY
Wymiary 40 cm x 40 cm



S12-0580
ZEGAREK SUBARU
Wyprodukowany przez szwajcarską firmę FOSSIL
Limitowana edycja 300 sztuk



XV12PAD
PODKŁADKA POD MYSZ KOMPUTEROWĄ



XV12BRELOK
BRELOCZEK XV



S12KEYRING
BRELOCZEK Z LOGO SUBARU
Dostępne kolory:
- czarny
- niebieski

Zapraszamy na stronę Sklepu Internetowego Subaru Import Polska oraz na nasz profil na Facebooku.

www.sklep.subaru.pl



facebook.pl/Sklep.Subaru



Auto Motor i Sport (nr 8/2012)

„Komplet Crossoverowy” (XV 2.0D)

(...) Jakiś kronikarz kiedyś zapewne ustali, czy tatusiem wszystkich crossoverów nie jest aby Subaru, którego Forester pomyka na drogach i poprzez lasy świata już prawie od piętnastu lat. Teraz Subaru jest świeżo po debiucie modelu XV, swojego pierwszego, kompaktowego, a jakże - crossovera. Niespełna 4,5 - metrowe, kanciaste nadwozie ze sporym prześwitem i na dużych kołach ma linię dachu oraz pochyloną pokrywę bagażnika w stylu hatchback, a sam XV gładko wpisuje się w ofertę Subaru – producenta, któremu na drugie jest „napęd na cztery łapy”. (...)

(...) Kierowca i pasażer mają bardzo dużo miejsca i siedzą na świetnie wyprofilowanych fotelach, zamontowanych nisko nad podłogą; w połączeniu z niemal pionowo ustawioną kierownicą daje to kierowcy świetną pozycję. (...)

(...) Zachowanie XV na drodze ma w każdym szczególe wielkimi literami wypisane „Subaru” – resorowanie jest łagodne, skok zawieszenia wyczuwalnie większy i od pierwszych metrów daje niesamowite poczucie, że ten samochód znieśli każdą drogę, nie odczuje zapadniętych studzienek, torowisk czy szczerbatej kostkowanej nawierzchni. (...) XV ustawia się w zakrętach

precyzyjnie i jedzie jak po szynach, a nieprzerwane opony o profilu 55 na 17-calowych obręczach przyczyniają się do niezłego komfortu jazdy.

(...) prawdziwie uniwersalne cechy zachowuje tylko w tym gronie Subaru, z dużym (22 cm) prześwitem, odpowiednio zestrojonym zawieszeniem i przede wszystkim – stałym napędem na 4 koła. XV jest jak poprzedniej klasy SUV – nie strach opuścić nim utwardzonej nawierzchni, zakurzyć na szutrowej drodze i zamoczyć kół w lepkiem błocie, mając pewność, że po powrocie na asfalt auto nie będzie lizało ran. (...)



www.autogaleria.pl (2012-08-23)

„Bo Radość Zwycięża” (BRZ)

Subaru, po 15 latach, znów ma w swojej ofercie sportowe coupe. Nie-duże wymiary, wnętrze 2+2, 2-litrowy bokser o mocy 200 KM i – co najważniejsze – napęd tylko na tylną oś. To auto, które przede wszystkim ma dawać mnóstwo radości z jazdy.

(...) Projekt to klasyka gatunku – długa maska, niewielka kabina i krótki tył, a to wszystko przy długości 424 cm, szerokości 177,5 cm i wysokości zaledwie 128,5 cm. Poza tym jest na czym zaczepić oko, bo mocno wybrzuszone przednie błotniki, których linia wystaje poza maskę, agresywnie skrojone reflektory z LED-ami, tylny dyfuzor z finezyjnie zaprojektowanymi światłami wstecznymi i przeciwmgielnym, czy wreszcie potężne, okrągłe końcówki układu

wydechowego (każda o średnicy 86 mm) robią pozytywne wrażenie. (...)

Jeśli ktoś twierdził...

...że Legacy to ostatni model Subaru z szybami bez ramek, spieszę poinformować, że był w błędzie. Długie drzwi BRZ także takowych nie mają, otwierają się szeroko i zapraszają do sportowo skrojonego wnętrza. Świetnie wyprofilowane kubałkowe fotele idealnie otulają ciało, a kierowca siedzi tuż nad asfaltem. Trudno nie odnieść wrażenia, że w ten sposób człowiek w jakimś stopniu łączy się z samochodem, zwłaszcza że tylna oś jest praktycznie tuż za plecami. (...)

Deska rozdzielcza Subaru BRZ (...)

Jeśli ktoś myśli, że auto sportowe jest niepraktyczne, ten w BRZ może poczuć się zaskoczony. Nie oczekujmy szaleństw, ale jest kilka schowków, ogromny na tunelu środkowym (szkoda jednak, że za bardzo przesunięty do tyłu – kierowcy ciężko jest tam wstać napój), no i największy... w postaci bagażnika mieszczącego 243 litry. Duży plus ode mnie za zawiasy z siłownikami, które nie wnikają do jego wnętrza.

Prawdziwe, sportowe oblicze...

...odkryjemy tuż po minięciu tabliczki z końcem obszaru zabudowanego. Wolnossący bokser ochoczo wkręca się w wyższe rejestry obrotomierza, prędkość miarowo rośnie (najlepiej ją obserwować na elektronicznym prędkościomierzu na środku, bo ten analogowy po lewej stronie jest słabo czytelny), a uśmiech na twarzy robi się coraz szerszy. Znakomicie leżąca w dłoniach niemal pionowo ustawiona kierownica kręci się wyjątkowo ciężko i przyjemnie. Nie ma nawet żadnych przycisków, żeby przyjemność z pokonywania kolejnych zakrętów była niczym nie zmącona.

A jeśli trafimy na równy asfalt i trasę tysięcy zakrętów, wówczas wszystkie

wcześniejsze wady BRZ znikną bez śladu. Precyzyjny układ kierowniczy, sztywne zawieszenie, nisko położony środek ciężkości, 200-konny bokser dostający drugiego oddechu powyżej 6000 obrotów (czerwone pole dopiero przy 7500 obr./min) – to wszystko wpływa na wielką radość i przyjemność, którą ciężko zmierzyć centymetrami, litrami, kilogramami czy kołmi mechanicznymi. A, i nie zapomnijmy wyłączyć układu VSC i kontroli trakcji – wówczas zaczyna się prawdziwa zabawa.

Jakie jest więc...

(...) Ma jednak w sobie to coś, co wciążą za kierownicę, każe ją mocno złapać, wcisnąć gaz do dechy i wyszaleć się gdzieś na górskim, pustym odcinku drogi.



www.samar.pl (2012-08-16)

„Subaru Outback” (Outback)

Subaru Outback to pionier wśród samochodów typu crossovery. Auto łączy bowiem dobre właściwości jezdne oraz komfort właściwy dla aut osobowych z uniwersalnością i zdolnością poruszania się w różnych warunkach typowe dla SUV-ów. Stąd też model ten nazywany jest przez samego producenta SUV, czyli Sports Utility Wagon. (...) Czwarta już generacja tego auta została zaprezentowana podczas salonu samochodowego w Nowym Jorku w 2009 roku. Została ona zbudowana na tej samej płycie podłogowej co nowy model Legacy. Zwiększeniu o 7 cm uległ więc rozstaw osi, osiągając wymiar 2,75 metra, choć nie

zaowocowało to większymi gabarytami nadwozia. Wręcz przeciwnie, długość została zmniejszona o 2 cm i wynosi 4,78 metra. Stało się tak dzięki skróceniu zwisu przedniego oraz tylnego łącznie o 9 cm. Zwiększono za to ilość miejsca wewnątrz kabiny, skutek powiększenia szerokości auta o 5 cm, do 1,82 metra, a także o 10,5 cm wysokości, która osiągnęła wymiar 1,67 metra. Aby polepszyć terenowe właściwości samochodu konstruktorzy zdecydowali się również na zmianę prześwitu, który wzrósł do 22 cm. Pozostawiono za to co najważniejsze w Outbacku, czyli stały, symetryczny napęd na wszystkie koła S-AWD. Dodatkowo o komfort podróżowania dba przednie zawieszenie złożone z kolumn MacPhersona, zaś tylne z układu wielowahaczowego. (...)

(...) Standardowe wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa czynnego i biernego jest niemal identyczne jak w modelu Legacy. W jego skład wchodzi poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, poduszki boczne przednie oraz kurtyny powietrzne. Ponadto każdy model posiada system zapobiegający blokowaniu kół podczas nagłego hamowania ABS z elektronicznym układem rozdziału sił hamowania EBD oraz system elektronicznej stabilizacji toru jazdy ESP. (...)

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)

Opracowanie graficzne / korekta / skład:
Mediagrafika

Stali współpracownicy: Jerzy Dyszy,
Agnieszka Jama, Michał Jasiński, Jacek
Pieśniewski, Mateusz Senko, Grzegorz Sikora
Pozostałe zdjęcia: Archiwum Subaru,
Archiwum Fuji Heavy Industries, Subaru
Technica International, Fotolia LLC

Magazyn „Plejady” ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru. Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów.

Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. 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.pl/MagazynPlejady

- WIEM, ŻE JESTEŚ FANEM SUBARU,
ALE WYDAJE MI SIĘ, ŻE NIE MOŻEMY NAZWAĆ
NASZYCH DZIECI IMPREZA I FORESTER...



www.PiktoGrafiki.com dla: SUBARU

SONY
make.believe

VAIO zaleca system Windows® 7.

VAIO



Pierwszy Ultrabook Sony

Pierwszy Ultrabook™ Sony serii T13
inspirowany przez firmę Intel.

Dowiedz się więcej o Sony VAIO T1311M1E
z procesorem Intel® Core™ i3 na sony.pl lub vaioblog.pl

„Sony”, „make.believe”, „VAIO” są znakami handlowymi Sony Corporation.
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.

