SUBARU

Nr 02/2003
31.07.2003

PLEJADY

magazyn miłośników subaru

www.subaru.p

Subaru Baja

Letnie porady SJS...
...czyli bezpieczna jazda

Wjeżdzamy do unii

Podsumowanie...

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski
Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%

Od Wydawcy...

Pierwszy numer naszego czasopisma spotkał się z bardzo życzliwym przyjęciem czytelników.
Tym bardziej czujemy się zobligowani to stałego poprawiania poziomu prezentowanych informacji i rozszerzania tematyki naszej publikacji.
Minione miesiące obfitowały w liczne, istotne także dla nas wydarzenia. Pozytywny wynik referendum w sprawie wstąpienia Polski do Unii Europejskiej napawa nas optymizmem. Oznacza to nie tylko perspektywę znormalizowania warunków naszej działalności, ale także, tak dla nas wszystkich istotną szansę na stopniową poprawę fatalnego stanu technicznego naszych dróg.
Stanu, który w znacznej mierze przyczynił się do tragicznej wręcz statystyki wypadków drogowych w roku 2002. Napawającej nas tym bardziej głębokim smutkiem, że ofiarą wypadku drogowego padł niedawno wspaniały człowiek i nasz przyjaciel Piotr Wieczorek.
Mam nadzieję, że w przyszłości będziemy mieli mniej smutnych informacji, lecz nie zaprzestaniemy - w ramach naszych skromnych możliwości walczyć o poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.
Życzę Państwu udanego urlopu i zawsze bezpiecznych powrotów

Prezes Subaru Import Polska
Witold Rogalski

www.plejady.subaru.pl

"PLEJADY" nr 02/2003 -lipiec 2003
Wydawca:
Emil Frey S.A. 30-302 Kraków, ul. M.Konopnickiej 28
tel.: +48 (12) 269 07 50
e-mail:redakcja@plejady.subaru.pl

Zespół Redakcyjny:
Wacław Kostecki - kostecki@sjs.pl
Łukasz Kański -Chmielewski - lkch@wrc.net.pl
Than Ju. - thanatos@bracka.pl

Marketing/Reklama/Prenumerata:
Janusz Dudek – jdudek@subaru.pl
tel.: +48 (12) 266 28 00, fax 266 93 08

Skład i druk:
BWCI - Ogi - ogi@bracka.pl
tel.: +48 603 314 859

Pożegnanie Alexa

Wiele razy próbowałem zdobyć się na napisanie tego listu. Niestety, niezwykle trudno jest pisać o czymś, czego nigdy nawet w najkoszmarniejszych prognozach, nikt z nas nie mógł przewidzieć.
A jednak stało się i pomimo tego, że do dziś nie może to do mnie dotrzeć, jest prawdą. Piotr Wieczorek "Alex", mój wielki przyjaciel, wieloletni pilot, zginął tragicznie w dniu 24.05.2003. Zginął jadąc motocyklem w sytuacji, którą dobrze opisuje stworzone przez nas powiedzenie: "na nagle pojawiające się przeszkody nie ma Mäkinena". Chcieliśmy, aby to powiedzenie było dla uczestników Szkoły Jazdy Subaru przestrogą.
Taką dewizę wyznawał Piotr i wielkorotnie ją powtarzał, bywając wraz ze mną na szkoleniach posiadaczy Subaru.
I właśnie taka przeszkoda w postaci innego, nieodpowiedzialnego kierowcy, który nie wiedzieć dlaczego znalazł się nie na swoim pasie ruchu, przerwała życie tak wspaniałego człowieka jakim był "Alex". Był wielką kopalnią przyjaźni, sympatii i nieprawdopodobnego humoru, którym bawił nas, grono przyjaciół, przez lata. Jego nieocenione zdolności gawędziarskie obrosły legendą.
Opowieści, które snuł, były tak pełne humoru i celnych spostrzeżeń, że można było słuchać ich godzinami, zwłaszcza tych dotyczących rajdów, które kochał ponad wszystko. Był fanem rajdów w najczystszej postaci jak również i zagorzałym miłośnikiem i kibicem Subaru. Swój "rajd" rozpoczął od zrobienia licencji kierowcy rajdowego
. Dalej miały miejsce udziały w rajdach, "szefowanie" mojemu serwisowi aż po zajęcie miejsca na prawym fotelu mojego Subaru. Tego Subaru,

któremu pozostał zawsze wierny. "Alex" był obdarzony niesamowitym czuciem i talentem do pilotażu rajdowego. Jazda z nim była wielką przyjemnością i pozwalała w pełni czerpać radość, jaką było dla nas uczestnictwo w rajdach.
Pustka jaka została po Jego odejściu jest nie do wypełnienia. Nic już nigdy nie będzie takie jak było. Pozostanie jedynie mnóstwo powiedzeń i anegdot "Alexa" i o "Alexie" oraz nasza pamięć, która na pewno przetrwa niezależnie od upływu czasu. Ja natomiast będę miał przed oczami Jego uśmiechniętą, przesympatyczną, tryskającą humorem postać. Zachowajcie Go na zawsze w pamięci.
Bartłomiej Baniowski

Niech będzie bezpieczniej !

Statystyki są alarmujące. W ubiegłym roku na drogach zginęło 5827 osób. To mniej więcej tyle ile liczy średniej wielkości miasteczko. Pomimo zaostrzenia przepisów, wielu akcji policyjnych ("Znicz", "Trzeźwość", "Wakacyjne powroty") wspieranych przez ogólnopolskie i lokalne media, jeździmy za szybko, brawurowo, nieostrożnie, a wielu kierowcom brakuje umiejętności, a przede wszystkim wyobraźni. Według policji najczęstsze przyczyny wypadków to nadmierna prędkość, wyprzedzanie w niedozwolonych miejscach (przejścia dla pieszych, skrzyżowania), nieustąpienie pierwszeństwa, przejeżdżanie na czerwonym świetle i ignorowanie znaków drogowych.
To tego dochodzi jeszcze alkohol. Niestety, co piąty wypadek powodują kierowcy "po spożyciu". Co ciekawe, wyjeżdzając za granicę jeździmy zgodnie z przepisami. Polscy kierowcy w Austrii, Niemczech, czy nawet w Czechach potrafią stosować się do ograniczeń prędkości i tamtejszych przepisów.
A więc Polak potrafi! Szkoda tylko, że nie u siebie. Katastrofalny stan dróg i często fatalne oznakowanie mają również znaczący wpływ na liczbę wypadków. Brakuje autostrad i obwodnic, na prawie wszystkich głównych trasach "królują" koleiny, a na tych mniejszych dziury.
W wielu miejscach ustawione na drogach znaki są ze soba sprzeczne, a stosowne służby nie wykazują zainteresowania tym faktem. Ostatnio coś się jednak ruszyło. Dzięki funduszom z zagranicy

wyremontowano kilka odcinków na drogach krajowych, w małych miejscowościach powstają ronda, bezpieczne przejścia dla pieszych, poprawia się oznakowanie. Tylko niestety, w bardzo wolnym tempie.
Natomiast nowych dróg jest jak na lekarstwo. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym to temat złożony i trudny. Chcemy na łamach "Plejad" przybliżać Państwu kwestie z nim związane. Mamy nadzieję, że będziemy mieć swój skromny udział w tym, aby w naszym kraju jazda samochodem nie oznaczała walki o przeżycie, ale sprawiała przyjemność i była bezpieczna.
Czego gorąco Państwu (i sobie) życzymy.

Wacław Kostecki - SJS

Ratownictwo

Wakacje to okres wzmożonego ruchu samochodowego, a tym samym większej liczby wypadków.
Najczęściej to my, zwykli użytkownicy szos udzielamy jako pierwsi pomocy. Co i jak zrobić, aby zadbać o życie własne i innych? Z tym problemem postanowiliśmy zwrócić się do instruktorów Krakowskiej Szkoły Ratownictwa UMS. Prowadzi ona szkolenia, między innymi w zakresie bezpieczeństwa na drodze oraz podstawowych zabiegów ratujących życie, przy ścisłej współpracy z największą na świecie organizacją zajmującą się edukacją medyczną tj. Amerykańskim Towarzystwem Kardiologicznym (American Heart Association).
Co robić, pytamy doktora Macieja Danilewicza instruktora BLS, lekarza Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, gdy natkniemy się na naszej drodze na wypadek? To proste, odpowiada, każdy może opanować czynności związane z udzielaniem pierwszej pomocy. Wystarczy zapamiętać kilka podstawowych zasad.
Po pierwsze, bezpieczeństwo własne. Pamiętajmy, że sami musimy być sprawni i żywi, aby móc udzielić pomocy innym. Stąd, pierwszym krokiem, który podejmiemy, jeśli znajdziemy się przy poszkodowanym, to zabezpieczenie miejsca wypadku. Należy pamiętać o tym, że jeśli coś stanie się wam, to nie dosyć, że sami nie udzielicie pomocy, to dodatkowo pomoc będzie potrzebna wam. A zatem, jeśli znajdziecie się na miejscu wypadku pozostawcie swój samochód możliwie daleko od miejsca zdarzenia, w miejscu widocznym. Następnie 300 metrów przed miejscem wypadku, należy natychmiast umieścić trójkąt ostrzegawczy. Jeśli wypadkowi uległa cysterna, lub inny samochód przewożący niebezpieczne materiały, to bezwzględnie nie należy zbliżać się do miejsca zdarzenia i jak w każdym przypadku natychmiast powiadomić pogotowie ratunkowe i straż pożarną.
Nigdy nie należy wysiadać z samochodu od strony pasa ruchu. Na autostradach do najczęstrzych wypadków należą potrącenia.
Dlaczego? zapytacie. A dlatego, że ludzie, którzy ulegają wypadkowi wychodzą z rozbitego samochodu na pas ruchu i oceniają szkody. Wtedy zza zakrętu wyjeżdża samochód.....
To nie wszystko - bezpieczeństwo oznacza również posiadanie odpowiednich środków chroniących przed zakażeniami. Zwykle pomocy udzielamy osobie nieznanej, a jak zapewne wiecie, choroby roznoszone mogą być poprzez wszelkiego rodzaju wydzieliny. Sprawdźcie więc, czy w waszej apteczce samochodowej znajdują się rękawiczki gumowe. Jeśli nie, to zakupcie je natychmiast. Są dostępne w każdej aptece. Największe zagrożenie stanowią wirusy AIDS i Wirusowego Zapalenia Wątroby.
Przenoszone są przez krew i niewielkie zranienia na naszych dłoniach. Dlatego udzielajmy pomocy bezpiecznie.
W kolejnych odcinkach cyklu poświęconego problematyce bezpieczeństwa na drodze oraz ratownictwa medycznego, postaramy się bardziej szczegółowo zająć kolejnymi zagadnieniami udzielania pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Łukasz Kański - Chmielewski

Nosalowy Dwór

Mamy przyjemność zaprosić Państwa do „Nosalowego Dworu", położonego w jednej z najpiękniejszych dzielnic Zakopanego vis a vis kompleksu narciarskiego „Nosal".
Nasz hotel jednorazowo może przyjąć 75 osób w luksusowo wyposażonych i pokojach 1-2 osobowych, apartamentach, studiach.
Hotel posiada windę. W każdym pokoju znajduje się TV-SAT, telefon, łącze internetowe, sejf, w łazienkach pogrzewana podłoga, suszarka.

Do dyspozycji naszych gości m..in.:
- parking, sauna, solarium, jacuzzi, siłownia, masaż, dart, billard itp..

Nosalowy Dwór
34-500 Zakopane, ul. Balzera 21d
tel.: (018) 20 11 400, fax: (018) 20 11 401
www.nosalowydwor.zakopane.pl

Letnie porady SJS

Wielu z nas planuje urlop w kraju lub zagranicą. Pamiętajmy, że na udany wypoczynek składa się także bezpieczna i nie męcząca podróż sprawnym samochodem.

Samochód:

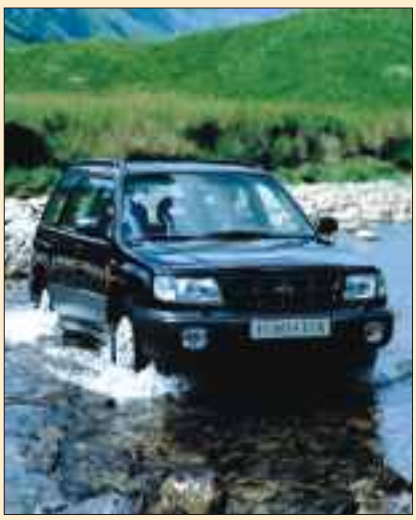
Sprawdź stan techniczny samochodu: zawieszenie, hamulce, olej w silniku.

Zadbaj o dobry stan wycieraczek, świateł oraz uzupełnij płyn w spryskiwaczu.
Nie układaj na tylnej półce przedmiotów mogących utrudniać widoczność. Rozplanuj ułożenie bagażu tak, aby nie stwarzał zagrożenia w czasie jazdy.
Sprawdź dodatkowe wyposażenie: gaśnicę, trójkąt, apteczkę, podnośnik oraz koło zapasowe.

Kierowca:

Zaplanuj podróż zgodnie ze swoimi możliwościami i predyspozycjami. Jeżeli męczy Cię jazda po ciemku, nie jedź nocą.
Przygotuj plan podróży. Wyraźnie zapisz numery dróg i nazwy dużych miejscowości, przez które wiedzie trasa.
Jeżeli planujesz podróż autostradami zapisz również numery lub nazwy skrzyżowań na których zamierzasz zmienić kierunek jazdy. Przeoczenie zjazdu wiąże się czasami z przejechaniem wielu dodatkowych kilometrów.
Cofanie na autostradzie (również zatrzymywanie) jest absolutnie niedopuszczalne.
Jadąc autostradami pamiętaj, że najbezpieczniejsza prędkość to ta z jaką porusza się większość pojazdów. Ogranicza to liczbę manewrów wyprzedzania i wiążące się z tym ryzyko kolizji.
Zbyt wolna jazda może być również niebezpieczna. Samochody ciężarowe poruszają się na autostradzie z prędkościami dochodzącymi do 100 km/h, ta właśnie prędkość powinna stanowić nasze minimum.
Pamiętajmy o obowiązku poruszania się prawym owych pas środkowy służy wyłącznie do pasem. Nawet na autostradach 3 pasmowych pas środkowy służy wyłącznie do wyprzedzania, a stała jazda nim jest karana.
Dobrze jest mieć pod ręką orzeźwiający napój.
Dbaj o właściwe przewietrzanie kabiny. Odcięcie dopływu powietrza z zewnątrz powoduje szybsze zmęczenie.

Jeżeli Twój samochód wyposażony jest w klimatyzację ustaw temperaturę na 20-21°C. Nigdy nie kieruj strumienia zimnego powietrza na twarz.
Gdy czujesz zmęczenie koniecznie zatrzymaj się na parkingu i odpocznij! Wiele tragedii na drogach ma swoje źródło w znużeniu.



Nie daj się poganiać swoim pasażerom. Kierowca w samochodzie jest najważniejszy. To on, uwzględniając swoje predyspozycje decyduje o postojach, przerwach na posiłek itp.

Szerokiej i bezpiecznej drogi.

Szkoła Jazdy SJS.

Prawko dla 16-latków

Większe bezpieczeństwo za kierownicą zależy w dużej mierze od nas samych. Im wcześniej zaczniemy naszą przyjaźń z samochodem, tym większa szansa na to, że staniemy się dobrymi i doświadczonymi kierowcami. Zgodnie z najnowszym Kodeksem Drogowym, w Polsce o prawo jazdy mogą się starać osoby które ukończyły 16 lat. Do tej pory nie było jednak pojazdów, na których młodzi ludzie mogliby się uczyć jeździć. Według polskich przepisów, masa własna samocho-du dla 16-latka nie może przekroczyć 550 kg.

Firma Emil Frey Polska uruchomiła pierwszy w Polsce, pilotażowy program szkolenia 16-latków, którzy chcą uzyskać prawo jazdy B1. Razem z krakowską Szkołą Nauki Jazdy LUZ, zaadoptowano do tego celu samochód Ligier Nova. Kurs składa się z części teoretycznej oraz z praktycznej nauki jazdy.

Podjęta przez Emil Frey Polska inicjatywa powoli cieszy się coraz większym zainteresowaniem.

Pierwsi adepci kursu odebrali już prawo jazdy. Choć na razie nie organizuje się takich kursów na masową skalę, to rosnąca liczba chętnych wskazuje, że już niebawem kursy na prawo jazdy B1 mogą stać się popularne. Aby rozpocząć szkolenie potrzebna jest zgoda rodziców lub opiekunów prawnych. Po uzyskaniu odpowiedniego dokumentu 16-latek może prowadzić samochód w ruchu drogowym.

W krajach europejskich, gdzie tradycje motoryzacyjne są dużo większe niż w Polsce, już dawno wprowadzono taki system szkoleń.

W naszym kraju ponad 30 procent wypadków powodują młodzi kierowcy, między 18 a 21 rokiem życia. Emil Frey Polska wyszedł zatem z propozycją, aby każdy nabywca samochodu Ligier Nova oprócz wiedzy "teoretycznej" dotyczącej prowadzenia pojazdu, mógł wykorzystać możliwość bezpłatnego doskonalenia umiejętności jazdy. Kursy te prowadzi dobrze znana szkoła SJS. Takie szkolenia oraz odpowiednia edukacja kierowców już od najmłodszych lat (16), na pewno przyczyniły by się do zmiany przygnębiających statystyk.

Łukasz Kański - Chmielewski

Ligier

Alternatywą dla Ligiera może się okazać nowe dziecko polskiej motoryzacji - CLIC, którego produkcja ma się rozpocząć w Polsce jeszcze jesienią tego roku.

Rajd Nowej Zelandii - Solberg trzeci

Rajd Nowej Zelandii wygrał Marcus Grönholm (Peugeot 206 WRC). Drugie miejsce zajął jego kolega z zespołu - Richard Burns. Jako trzecie na metę wjechało niebieskie Subaru Impreza WRC Pettera Solberga. Grönholm od początku jechał bardzo szybko i agresywnie. Po pierwszym etapie prowadził, wyprzedzając Markko Märtina (Ford Focus WRC). Rewelacyjnie jechał Petter Solberg, który pokazał wielkie umiejętności, kiedy w jego Subaru przestały działać hamulce. Norweg dzielnie walczył o utrzymanie się na drodze.

- Musiałem wyhamowywać auto poślizgami. To była prawdziwa walka. Wcześniej jechaliśmy na kapciu, bo nie zadziałał mus w kołach. Na szczęście strata nie była duża - opowiadał kierowca Subaru World Rally Team.

Drugi dzień dostarczył wielu emocji. Na OS 13 prowadzący Grönholm rolował swoim Peugeotem 206 WRC. Tylko dzięki pomocy kibiców udało mu się wrócić na drogę. Z kolei na 14 oesie silnik w Fordzie Märtina odmówił posłuszeństwa i Estończyk ze łzami w oczach musiał się wycofać. Tommi Mäkinen przebił oponę i uszkodził zawieszenie. Jakby tego było mało, na "dojazdówce" Big Mak nadział się na... radar! W miejscu, gdzie obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/godz. Mäkinen "pędził" 99 km/godz. Nie zatrzymał się też na wezwanie policji! Sędziowie nałożyli na niego 5 minut kary i 9800 dolarów grzywny. Zespół Subaru mógł jednak mówić o sukcesie. Zarówno Solberg, jak i Mäkinen, zdobyli dla swojego teamu cenne punkty.

Polacy w Nowej Zelandii mieli pecha. Tomasz Kuchar i Maciej Szczepaniak (Ford Focus WRC) wypadli z trasy na OS 14. Do mety nie dotarła też żadna z polskich załóg, startująca w Production Car. Janusz Kulig i Jarosław Baran (Mitsubishi Lancer Evo VII) musieli wycofać się z powodu awarii pompy paliwowej, a Krzysztof Hołowczyc (Mitsubishi Lancer Evo VI), pod koniec drugiego etapu wypadł z trasy.

Łukasz Kański - Chmielewski

Rajd Argentyny - pech Mäkinena

Marcus Grönholm okazał się najlepszy również w Rajdzie Argentyny. Kierowca Peugeota 206 WRC wyprzedził Carlosa Sainza (Citroen Xsara WRC) oraz kolegę z zespołu, Richarda Burnsa. Ci trzej zawodnicy nadawali ton rywalizacji.

Kierowcy Subaru jechali ze zmiennym szczęściem. Petter Solberg najpierw był trzeci, potem szósty, a po uderzeniu w skałę spadł na ósme miejsce. Tommi Mäkinen miał ogromnego pecha. W jego aucie zepsuła się skrzynia biegów. "Big Mak" stracił 13 minut i szansę na punktowaną pozycję.

Szefostwo Subaru zdecydowało o wycofaniu swojego zawodnika. Dzięki temu Mäkinen mógł wcześniej wrócić do Finlandii, gdzie czekał na niego... nowonarodzony synek.

Solbergowi nie udał się atak na miejsce w pierwszej trójce i zakończył zawody na piątym miejscu.

- To był naprawdę trudny rajd. Jechaliśmy ostro i uderzyłem w skałę. Potem jeszcze przebiłem oponę. Gdyby nie to, mogliśmy zająć miejsce na

podium. Mam nadzieję, że Rajd Cypru pójdzie nam dużo lepiej. Zrobię wszystko, aby go wygrać - zapowiedział na mecie Petter Solberg.

Łukasz Kański - Chmielewski

Rajd Cypru - sukces Subaru !

Petter Solberg zrealizował swoje zapowiedzi w stu procentach. Po wspaniałej jeździe kierowca Subaru World Rally Team wygrał Rajd Cypru. Dzięki temu ekipa Subaru mogła cieszyć się z 36-ego zwycięstwa w rajdowych MŚ. Zarówno Solberg jak i Tommi Mäkinen mieli świetny początek.

Zaatakowali od pierwszych kilometrów i zajmowali miejsca w pierwszej trójce tuż za prowadzącym Marcusem Grönholmem (Peugeot 206 WRC).

Mistrz Świata nie dojechał jednak do mety - na piątym oesie jego auto stanęło z powodu awarii napędów.

Z rywalizacji odpadli także Markko Märtin i François Duval - w ich Fordach Focusach WRC zepsuł się układ ciśnienia oleju. Z kolei Richard Burns (Peugeot 206 WRC) miał kłopoty z układem chłodzenia. W jego samochodzie silnik przegrzał się przed ostatnią pętlą rajdu! Cypryjskie trasy okazały się mało łaskawe dla Tommiego Mäkinena. Na siódmym oesie złapał gumę i posta-nowił zmienić koło. Strata była ogromna - ponad 20 minut. Pomimo heroicznej jazdy na kolejnych próbach "Big Mac" przekroczył dopuszczalny limit czasu i został wykluczony z zawodów. Petter Solberg wygrywał odcinek za odcinkiem. Jego Imprezę WRC szczęśliwie omijały awarie, które tak zdziesiątkowały rywali. Norweg przypieczętował zwycięstwo najlepszymi czasami na ostatnich trzech próbach.

- Cieszę się ogromnie. To wielki sukces zespołu Subaru i Pirelli. Trasa i warunki były mordercze. Ale Cypr był dla nas wyjątkowo szczęśliwy. Omijały nas awarie i nie mieliśmy żadnych problemów z opo-

nami. Dziękuję wszystkim, którzy przyczynili się do naszego zwycięstwa - powiedział Solberg na mecie. Drugie miejsce zajął Harri Rovanpera (Puegeot 206 WRC).

A kolejne miejca zdobyli kierowcy Citroena: Sebastian Loeb, Colin McRae i Carlos Sainz. Subaru zdominowało także klasyfikację Production Car.

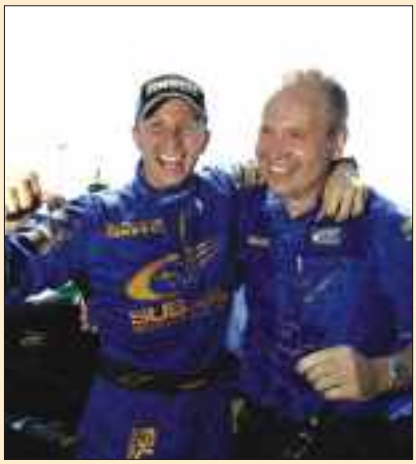
Po raz kolejny pewnie zwyciężył Toshi Arai, który zdecydowanie wyprzedził Brytyjczyka Martina Rowe oraz Szweda Stiga Blomqvista (wszyscy Subaru Impreza WRX). Do mety nie dojechali Polacy - Janusz Kulig i Dariusz Burkat (Mitsubishi Lancer Evo VII), wypadli z drogi na 13 oesie.

Sporą niespodzianką był start Michała Sołowowa najnowszym modelem... Imprezy WRX w grupie N! Niestety kierowca Cersanit Rally Team na trzecim odcinku specjalnym urwał koło i musiał się wycofać. Rajd był niezwykle trudny. Na mecie zameldowało się zaledwie siedemnaście załóg.

Organizatorzy nie przyznawali punktów w klasyfikacji zespołowej.

Łukasz Kański - Chmielewski

"Marzę o tym, aby zostać Mistrzem Świata"



Petter Solberg jest jednym z najszybszych i najbardziej żywiołowych kierowców rajdowych świata. Wspólnie z legendą rajdowych tras Tommi Mäkinenem tworzą w tym roku duet stanowiący o sile 555 Subaru World Rally Team. Niedawno Norweg podpisał z zespołem Subaru kontrakt do 2006 roku. Jaki jest prywatnie? Zapraszamy do przeczytania wywiadu, jakiego Petter udzielił specjalnie dla "Plejad".

-Jak oceniasz nową Imprezę WRC Spec 2003. Czy zmiany wprowadzone do tego modelu pozwolą na dogonienie Peugeotów i przełamanie dominacji francuskich samochodów?

-Nowe Subaru to naprawdę dobry samochód. Wprowadzono do niego wiele istotnych zmian. Najważniejsze to zwiększenie mocy silnika i momentu obrotowego. Impreza dużo lepiej reaguje w dolnym zakresie obrotów. Przyspiesza znacznie szybciej niż poprzedni model. Również zmiany w aerodynamice auta powinny przynieść lepszy efekt. Dzięki nim samochód jest bardziej stabilny przy dużych prędkościach. Czy uda się przełamać dominację Peugeotów? Mamy taką nadzieję. Dobre wyniki w Rajdach Nowej Zelandii i Argentyny nastrajają do optymizmu. Chcielibyśmy aby to Subaru World Rally Team jako zwycięzca stanął na podium na koniec sezonu. Ale tak naprawdę czas i kolejne rajdy pokażą, czy jest na to realna szansa. W rajdach wszystko jest możliwe.

-Jesteś jednym z najmłodszych kierowców w Mistrzostwach Świata. Jak czujesz się w zespole Subaru jako partner samego Tommiego Mäkinena ?

- To wspaniale być kierowcą takiego zespołu jak 555 Subaru World Rally Team. Dla mnie to ogromne wyróżnienie. Atmosfera w zespole jest wspaniała. Tommi jest fantastycznym kolegą i partnerem. W wielu sprawach mogę korzystać z jego rad i doświadczenia. Jest najlepszym kierowcą z jakim do tej pory współpracowałem w jednym zespole i, rzecz jasna, legendą rajdów. Po za tym lubimy się i mamy mnóstwo radości z tego, że jeździmy razem.

- Jesteś uważany za jednego z najszybszych kierowców młodego pokolenia. W jaki sposób pracujesz nad swoim stylem jazdy?

- Naprawdę tak się o mnie mówi ? Może słyszałeś opinię o kimś innym. (śmiech) Cóż...Dużo ćwiczę. Praktycznie każdą wolną chwilę spędzam w samochodzie. Przeprowadzamy wiele testów, aby nie tylko pracować nad szybkością i stylem jazdy, ale również lepiej poznawać samochód. Praktycznie przed każdym rajdem w naszym Subaru pojawiają się jakieś zmiany i modyfikacje. Ale ćwiczenie to nie wszystko. Myślę, że aby być dobrym kierowcą trzeba mieć talent. Po prostu człowiek musi się z tym urodzić.

- Czy odczuwasz czasem strach?

- Najbardziej się boję, kiedy samochód prowadzi mój pilot! (śmiech) Oczywiście żartuję. Nie, raczej nie odczuwam strachu. Czasem pojawia się jakaś obawa, czy auto będzie w porządku, czy nie zdarzy się coś niespodziewanego, co pokrzyżuje nasze plany. Kiedy jestem na starcie odcinka specjalnego serce bije mi szybciej, ale raczej z podekscytowania.

- Mówiłeś o dużej liczbie testów. Jak ważne dla kierowcy jest to, aby dokładnie poznał swój samochód i wszelkie nowości techniczne w nim zastosowane?

- Aby osiągać wyniki w Mistrzostwach Świata konieczna jest znajomość samochodu. Kierowca musi wiedzieć, nie tylko jak auto się prowadzi, jak ustawić zawieszenie, dyferencjały, ale również jak wykorzystać wszelkie techniczne rozwiązania wprowadzone przez inżynierów. Znajomość technologii pozwala w pełni wykorzystać możliwości samochodu. Czasem ta wiedza przydaje się w czasie awarii. Po prostu czujesz się pewniej gdy dobrze znasz swoje auto.

-Na jakiej nawierzchni czujesz się najlepiej?

-Staram się zawsze jechać jak najszybciej bez względu na to, czy pod kołami mam asfalt, śnieg, czy szuter. Lubię każde zawody do Mistrzostw Świata. Szczególnie te, na których wygrywam.

-W tym roku wiele zespołów musiało ograniczyć swoje budżety. Odbiło się to także na zarobkach kierowców. Jak ważne w całym tym sporcie są dla ciebie kwestie finansowe?

-Nie pojadę szybciej tylko dlatego, że ktoś mi więcej zapłaci. Z dużą ilością pieniędzy zawsze jest problem. Nie przywiązuję do nich jakiejś szczególnej wagi. Moim marzeniem jest zostać mistrzem świata, a nie multimilionerem.

-Myślisz, że uda ci się tego dokonać jeszcze w tym roku?

-Ktoś powiedział, że marzenia się spełniają. Zarówno ja, jak i Tommi mamy dużą szansę, aby sięgnąć po tytuł. Moim zdaniem jest to możliwe, przynajmniej dla jednego z nas.

-Dziękuję za rozmowę i życzę spełnienia marzeń.

Rozmawiał Łukasz Kanski-Chmielewski

Petter Solberg prywatnie:

Ostatnia książka: "Przygody Kaczora Donalda, które czytałem mojemu synkowi Oliverowi"
Ulubiony film: "Bringing the House Down"
Najczęściej słucha muzyki: Sugababes
Ulubiona potrawa: Sushi w jednej z japońskich restauracji w Auckland w Nowej Zelandii
Ostatnia miła rzecz, jaka Cię spotkała: Oliver zaczął chodzić, tuż przed tym jak pojechałem na Rajd Nowej Zelandii
Co Cię najczęściej wkurza: Nie pamiętam. Raczej rzadko się denerwuję. Mam pogodne nastawienie do świata. Staram się zawsze uśmiechać. Nawet w trudnych sytuacjach.

WRC Production Car - Subaru na czele !

Liderem klasyfikacji Production Car, czyli samochodów grupy N jest Japończyk Toshiro Arai. Kierowca Subaru Imprezy WRX od początku sezonu nie ma sobie równych. Świetne występy w Rajdach Nowej Zelandii, Argentyny i Cypru sprawiły, że jego pozycja lidera klasyfikacji PC WRC wydaje się być niezagrożona. Arai dwukrotnie zajmował 9 miejsce w klasyfikacji generalnej: właśnie na Cyprze i w Argentynie. Niezwykle trudne cypryjskie trasy, okazały się prawdziwym wyzwaniem dla samochodów seryjnych. Subaru poradziło sobie z nimi znakomicie: za Arai, na kolejnych miejscach uplasowali się Brytyjczyk Martin Rowe oraz Szwed Stig Blomqvist. Oprócz nich Imprezami WRX w wystartowało kilku lokalnych kierowców. Po czterech eliminacjach Subaru zajmuje trzy pierwsze miejsca w PC WRC: Arai ma 30 punktów, Rowe 19, a Blomquist 17. Czwarty jest Karamjit Singh w Mistubishi Lancerze Evo VII.

RECARO

Fotele na każdą miarę...

Dostarczanie foteli dla sportu motorowego to nie tylko prestiż, ale również najwyższe technologie jakie potrzebne są w tego typu produkcji. Firma RECARO już od 25 lat dostarcza fotele do wszelkiego rodzaju samochodów sportowych.

Fotele wyścigowe muszą być odporne na szereg czynników i dopasowane do ciała kierowcy tak, aby zapewnić doskonałą pozycję kierowcy i jego maksymalne bezpieczeństwo we wszystkich sytuacjach.

Jednak rajdy to nie wszystko. Dlatego też, korzystając ze zdobytych w ten sposób doświadczeń, zwróciliśmy również uwagę na bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu drogowego.

Fotelik dziecięcy RECARO Start dzięki najnowocześniejszym technologiom użytym przy jego produkcji, zapewnia dziecku najwyższy poziom komfortu podróży i bezpieczeństwa. Fotelik ten należy do najbardziej znanych i cenionych produktów na świecie. Teraz może on chronić również nasze pociechy w Polsce. Model ten jest obecnie jedynym fotelikiem dziecięcym zaprojektowanym na bazie konstrukcji z rurek aluminiowych. Dzięki temu fotelik pochłania o wiele większą ilość energii niż jego odpowiedniki zbudowane z tworzyw sztucznych. Specjalnie zaprojektowana poduszka siedzenia tworzy antypoślizgową rampę, która zapobiega ześlizgnięciu się dziecka pod pasem bezpieczeństwa. Fotelik dziecięcy RECARO zapewnia wyjątkowo ergonomiczne rozwiązania, co jest szczególnie istotne w przypadku rozwijającego się dziecka.

RECARO Start rośnie wraz z dzieckiem i może być używany od 9 miesiąca do 12 roku życia (od 9 do 36 kg). Zalety fotelika zostały dostrzeżone przez specjalistów i dlatego też, jako pierwszy tego typu produkt, otrzymał nagrodę Kampanii na Rzecz Zdrowego Kręgosłupa. Firma RECARO otrzymała również Międzynarodową Nagrodę dla Najlepszego Projektu, przyznawaną w Badenii - Wirtenbergii. Fotelik dziecięcy RECARO Start spełnia najbardziej surowe wymogi bezpieczeństwa. Ponadto w wewnętrznej części zagłówka umieszczone zostały głośniczki. Odtwarzane (np. z walkmana) bajki czy piosenki umilą każdemu dziecku podróż.

Oddzielną gamę produktów stanowią z kolei fotele ergonomiczne (ortopedyczne i ergometryczne).

O tym jak ważna jest prawidłowa pozycja za kierownicą i wygodny fotel nikogo nie trzeba przekonywać. W dobie zwiększonej aktywności zawodowej, podczas pokonywania tysięcy kilometrów tygodniowo ból kręgosłupa oraz nóg jest w wielu przypadkach nieodłącznym towarzyszem kierowcy i pasażerów. Niestety seryjne siedzenia w samochodach nie zawsze dają ochronę przed tego typu niedogodnościami. Specjaliści RECARO nie uznają jednak kompromisów, a produkty tej firmy oznaczają doskonałą ochronę kierowcy i pa-sażera przed naprężeniami podczas siedzenia. Opatentowany przez RECARO system Airmatic® pozwala każdemu kierowcy na indywidualne dopasowanie fotela do swoich potrzeb.

Warto również zauważyć, że zakup fotela ergonomicznego to inwestycja na lata i może on znaleźć swoje miejsce w kolejnych samochodach.

Również fotele RECARO Systemu MOBILITY® (fotel na każdą miarę) zawsze dostosują się do Ciebie. Indywidualne podejście do klienta jest filozofią projektowania RECARO. Każdy fotel z tej serii zapewnia indywidualną wygodę zaprojek-towaną dla indywidualnego odbiorcy. Oznacza to, że kierowca będzie siedział nie tylko w pozycji poprawnej ergonomicznie, ale także wygodnie. Tak więc - nieważne czy kierowca jest wysoki czy niski, dobrze zbudowany czy szczupły, w pełni sprawny czy niepełnosprawny, kieruje samochodem dostawczym czy specjalnym - przy pomocy systemu mobility® RECARO każdy dobierze fotel idealny dla swoich potrzeb. Dwa rodzaje oparć (LX,LT) oraz trzy rodzaje poduszek siedziska (F,X,W) dają aż 6 różnych foteli.

Każdy kto zapragnie poczuć się w swoim aucie choć trochę jak za kierownicą wyczynowego auta sportowego także może skorzystać z oferty RECARO. Gama produktów obejmuje zarówno fotele, które można zamontować w większości popularnych marek, jak i modele z przeznaczeniem jedynie do wybranych samochodów. RECARO od lat współpracuje z wieloma producentami aut i wytwarza dla nich siedzenia do tzw. pierwszego montażu, najczęściej do usportowionych modeli.

Doświadczenie sportowe firmy RECARO wykorzystywane jest także poza torami wyścigowymi, oczywiście z korzyścią dla innych kierowców.

Wykorzystano je przy projektowaniu foteli sportowych RECARO SR i RECARO Sport. Wszystkie fotele zawodnicze posiadają homologację FIA (jest ona jednak ważna wyłącznie przy użyciu adaptora RECARO) oraz są zgodne z przepisami homologacyjnymi obowiązującymi w krajach UE i w Polsce.

Ofertę RECARO uzupełniają fotele przeznaczone do samochodów ciężarowych, jak również fotele biurowe. Także przy ich konstrukcji nasi specjaliści kierowali się wymaganiami ergonomii i wygody. Tysiące zadowolonych użytkowników jest najlepszym tego dowodem.

U.S. Motor sp. z o.o., Wyłączny dystrybutor produktów RECARO w Polsce
ul. Warszawska 1, 05-820 Piastów, tel. (022) 753 28 98, fax (022) 753 28 88
e-mail: info@recaro-polska.pl, www.recaro-polska.pl

RECARO

Rajd Elmot - Kuzaj bez konkurencji

Leszek Kuzaj doskonale rozpoczął sezon rajdowy w mistrzostwach Polski. "Kuzi" startujący Subaru Imprezą WRC S8 i pilotowany przez...Magdalenę Lukas był bezkonkurencyjny na trasach 31 Rajdu Elmot. Krakowski duet wyprzedził aż o 6.16 min. Sebastiana Frycza i o 6.47 min Michała Bębenka (obaj Mitsubishi Lancer EVO VI grupy N).
Na czwartym miejscu uplasowali się Tomasz Czopik i Łukasz Wroński, startujący również Subaru Imprezą WRC tyle, że modelem w specyfikacji 99.
Krakowianie rozpoczęli sezon w nowym samochodzie i w nowych barwach - Sapa Rally Team. Czopik nie ukrywał, że traktuje Rajd Elmot jako naukę i zdobycie doświadczenia w jeździe "wurcem".
Leszek Kuzaj rozpoczął bardzo agresywnie, zyskując przewagę i nie zwalniając tempa do końca. Jechał tak szybko, że poprawił swój czas na odcinku w Lubachowie o 12 sekund w stosunku do ubiegłego roku. A wtedy rywalizował z Januszem Kuligiem. - Piętnaście lat temu debiutowałem w tej imprezie, ale dopiero teraz udało mi się stanąć na najwyższym stopniu podium. Ogromnie się z tego cieszę, tym bardziej, że udało się przełamać złą passę - do tej pory ten rajd był dla mnie wyjątkowo pechowy. Był to mój pierwszy tak poważny start nową Imprezą, a zebrane tu doświadczenia mogą być bardzo pomocne w kolejnych rajdach. Auto jest rewelacyjne - powiedział "Kuzi". Bardzo chwalił swoją pilotkę Magdę Lukas, która pierwszy raz w życiu jechała samochodem WRC.
Kuzaj zapowiedział, że będzie kontynuował współpracę z Magdą w kolejnych rajdach do Mistrzostw Polski. W grupie N zwyciężył Sebastian Frycz przed Michałem Bębenkiem. W klasie Super 1600 najlepszy okazał się Grzegorz Grzyb (Peugeot 206) przed Damianem Jurczakiem (Fiat Punto).
Pomimo braku silnej obsady, Rajd Elmot cieszył się sporym zainteresowaniem kibiców. Według organizatorów do Świdnicy zjechało ponad 50 tysięcy fanów rajdów samochodowych.

Łukasz Kański-Chmielewski

Rajd Polski - bez Polaków na podium

60 Rajd Polski zdominowali obcokrajowcy. Zwyciężył Miguel Campos (Peugeot 206 WRC), który wyprzedził Bruno Thiry oraz Rosjanina Jewgienija Vasina (obaj Peugeot 206 WRC). Najlepsi z Polaków, Tomasz Czopik i Łukasz Wroński (Subaru Impreza WRC 99) zajęli czwarte miejsce. Krakowanie zwyciężyli jednak w klasyfikacji Mistrzostw Polski. Leszek Kuzaj (Subaru Impreza WRC) jako jedyny miał realną szansę na walkę o zwycięstwo z Camposem i Thiry. Chciał także zdobyć pierwsze punkty w klasyfikacji Mistrzostw Europy. Niestety już na pierwszym odcinku specjalnym "Kuzi" wypadł z drogi, uderzył w drzewo i zakończył swój udział w zawodach.
W grupie najmocniejszych aut na placu boju pozostał Tomasz Czopik. Nie był jednak w stanie dogonić ani Camposa, ani Thiry. Zawodnik Sapa Rally Team ambitnie walczył o trzecie miejsce z Jewgienijem Vasinem. Drugiego dnia musiał jednak uznać wyższość rywala i jego Peugeota. Ale na osłodę pozostało mu zwycięstwo w klasyfikacji krajowej. - To ogromny sukces. Jeszcze nigdy nie wygraliśmy Rajdu Polski. Żałujemy jednak, że nie stanęliśmy na podium. Walczyliśmy do końca, ale się nie udało. Jestem pod wrażeniem naszego Subaru. Na odcinku w Kamionkach przy prędkości 210 km/h podbiło nas i... nic się nie stało. Muszę jeszcze poprawić technikę jazdy oraz popracować nad ustawieniem zawie-szenia i dyferencjałów - powiedział na mecie Tomasz Czopik. Swoje zwycięstwo Krakowianie zadedykowali Piotrowi Wieczorkowi - długoletniemu przyjacielowi, pilotowi Bartłomieja Baniowskiego, który zmarł tragi-cznie w wypadku motocyklowym. Dlatego na mecie nie otworzyli szampana.

Łukasz Kanski-Chmielewski

Wypowiedź Leszka Kuzaja po Rajdzie Polski:

Rajd Polski jest rajdem, o którym ze zrozumiałych względów chciałbym zapomnieć. Przede wszystkim dlatego, że zawiodłem kibiców i sponsorów. I za to chciałbym wszystkich przeprosić. Mając idealnie przygotowany samochód i będąc w idealnej formie mieliśmy wielkie szanse na walkę o zwycięstwo i dostarczenie wszystkim kibicom wielu emocji. Tym bardziej, że wyniki odcinka testowego napawały nas w pełni uzasadnionym optymizmem. Mam pełną świadomość tego, że ponoszę wyłączną odpowiedzialność za zaistniałą sytuację.
Jednocześnie chcę podziękować licznym kibicom, przyjaciołom, członkom teamu, którzy skierowali pod moim adresem słowa otuchy i życzenia powrotu do zdrowia. Zarówno Erwin jak i ja czujemy się coraz lepiej.
Myślę, że niebawem nie będziemy już odczuwali żadnych skutków kolizji. Nieco gorzej wygląda, niestety, sytuacja z naszym samochodem. Wprawdzie ubezpieczenie pokryje większość kosztów, lecz czas odbudowy auta uniemożliwia nam starty w najbliższych eliminacjach do Mistrzostw Europy. Zaistniała sytuacja praktycznie przekreśliła nasze plany walki o tytuł mistrzowski. Z tym większą determinacją będziemy chcieli realizować nasze plany w przyszłym sezonie. Nie ma też pewności, czy zdążymy przygotować samochód na kolejne eliminacje. W takim wypadku rozważymy możliwość wynajęcia innego samochodu. W dalszej części sezonu planujemy kolejne występy w RSMP oraz jeżeli pozwoli na to budżet, jeden, dwa rajdy w Mistrzostwach Europy. Do zobaczenia na rajdowych trasach!

Leszek Kuzaj

Kuzaj najszybszy na szutrach !

Leszek Kuzaj z Magdaleną Lukas (Subaru Impreza WRC) w pięknym stylu wygrali 29 Rajd Kormoran. Krakowski duet wyprzedził Tomasza Kuchara i Krzysztofa Hołowczyca (obaj Ford Focus WRC). Czwarte miejsce zajęli Tomasz Czopik i Łukasz Wroński jadący starszym modelem Subaru Imprezy WRC.

Prolog

Tradycyjnie rajd rozpoczął się widowiskowym prologiem na stadionie olsztyńskiego Stomilu. Kierowcy jechali przede wszystkim dla publiczności. Startowano parami. Największy aplauz wzbudziły przejazdy Krzysztofa Hołowczyca na jednym torze z Tomaszem Kucharem, oraz pojedynek dwóch Subaru: Kuzaja i Czopika. Kierowcy nie dość, że jechali bardzo szybko, to dali popis fantastycznych "bąków".

Zwycięzcą prologu został Leszek Kuzaj, przed Sebastianem Fryczem (Mitsubishi Lancer Evo V) i... co było wielką niespodzianką, Michałem Kościuszko (Opel Corsa S1600).

Popis Kuzaja

Krzysztof Hołowczyc zapowiadał przed rajdem, że interesuje go tylko zwycięstwo. W końcu to jego rodzinne strony i najbardziej "ukochany" rajd.

Dla "Hołka" był to pierwszy start Focusem WRC. Tymczasem od mocnego uderzenia rozpoczął Kuzaj. Duet Subaru Poland Rally Team zakończył pierwszy etap na pierwszym miejscu. Za nimi na metę przyjechały dwa Fordy Focusy: Kuchara i Hołowczyca, a stawkę "wurców" zamykał Czopik w kolejnym Subaru. Zawodnicy Sapa Rally Team po raz pierwszy startowali samochodem WRC na szutrach i zdawali sobie sprawę, że będzie im trudno nawiązać równorzędną walkę z pierwszą trójką.

W grupie N prowadził Michał Bębenek, przed Sebastianem Fryczem i Michałem Sołowowem (wszyscy Mitsubishi Lancer), a w Trofeum S1600 Grzegorz Grzyb (Peugeot 206). Choć Leszek Kuzaj miał po pierwszym etapie ponad minutę przewagi nad dwoma najgroźniejszymi rywalami nie zamierzał zwalniać tempa. Jechał przy tym niezwykle rozważnie, cały czas kontrolując sytuację. Pierwszy oes padł łupem Tomasza Kuchara, a już na kolejnym "Kuzi" znowu był najszybszy. Siódma próba należała do Hołowczyca, a kolejna ponownie do Kuchara. Obu kierowcom fordów udało się "urwać" Kuzajowi jedynie kilka sekund.

O prawdziwym szczęściu mógł mówić Tomasz Czopik. Najpierw wypadł z trasy, potem dwukrotnie przebił oponę, a na koniec w jego Subaru zepsuła się turbina. - Cudem dojechaliśmy do mety. Cieszę się, że pomimo tych kłopotów zachowaliśmy czwarte miejsce - mówił na mecie Krakowianin.

Dla Leszka Kuzaja było to drugie zwycięstwo w "Kormoranie". - Jestem szczęśliwy. Bardzo chciałem wygrać. Nasze Subaru spisywało się znakomicie. Rewelacyjnie prowadzi się na szutrach.

Mam nadzieję, że uda nam się powtórzyć ten sukces także i w przyszłym roku. Dziękuję całemu zespołowi i wszystkim, dzięki którym nasz start był możliwy - cieszył się na mecie Kuzaj. Także Magda Lukas może mówić o wielkim osobistym sukcesie. Jest pierwszą kobietą w Polsce, która wygrała "Kormorana" i to na dodatek samochodem WRC. Zadowolony był również Krzysztof Hołowczyc.

- Wspaniały rajd i wspaniała walka. Dla mnie była to wyjątkowa okazja, aby ponownie pojechać samochodem WRC. Nie traktuję trzeciego miejsca jako porażki. Myślę, że gdybym bardziej poznał Forda na pewno wynik byłby lepszy. Postaram się Forda na pewno wynik byłby lepszy. Postaram się wygrać w przyszłym roku - mówił "Hołek".

W grupie N triumfował Michał Bębenek, przed Sebastianem Fryczem i Maciejem Lubiakiem, pilotowanym przez Macieja Wisławskiego (wszyscy Mitsubishi Lancer).

W Super 1600 zwyciężył Grzegorz Grzyb, przed Piotrem Adamusem. Rajd ukończyło tylko 26 załóg.

Łukasz Kański-Chmielewski

SUBARU

BAJA

KOLEKCJA SUBARU

Subaru Baja

Subaru Baja zostało wprowadzone na rynek w USA w 2002 roku. Samochód ten, bazujący konstrukcyjnie na znanym modelu Outback, prezentuje alternatywę dla bardzo na tym rynku popularnych pojazdów wersji pick-up. Podczas gdy wszystkie oferowane do tej pory samochody w tej wersji nadwozia bazują na rozwiązaniach technicznych typowych dla aut dostawczych, Baja różni się od nich zdecydowanie przez swą koncepcję opartą na samochodzie osobowym.

Zarówno w zakresie dynamiki, prowadzenia, komfortu i bezpieczeństwa przewyższa zdecydowanie klasyczne pick-upy. Podobnie jak Outback, który stał się prekursorem nowej kategorii nazwanej SUW (Sports Utility Wagon), Baja ma szansę na wykreowanie nowej niszy rynkowej. Samochód skierowany jest do potencjalnych odbiorców, którzy chcą połączyć funkcjonalność nadwozia zaopatrzonego w otwartą przestrzeń ładunkową, pozwalającą na łatwy transport różnorodnego sprzętu sportowo-turystycznego, z łatwością prowadzenia i komfortem typowym dla samochodów osobowych.

Baja napędzana jest 2,5 litrowym silnikiem benzynowym w tradycyjnym dla Subaru układzie „bokser". Również stały, symetryczny napęd wszystkich kół jest klasycznym rozwiązaniem naszej marki. Oprócz 5-biegowej manualnej skrzyni biegów oferowana jest opcjonalnie skrzynia automatyczna. W połączeniu z tą ostatnią Baja osiąga maksymalnie ok. 190 km/godz. (test Off-Road Nr. 05/03) - wynik odzwierciedlający bardzo dobrą (jak na typ nadwozia) aerodynamikę samochodu, którego współczynnik oporu powietrza wynosi tylko 0,36. Lista opcji zawiera wiele elementów podkreślających walory użytkowe samochodu. Specjalne mocowania do przewożenia rowerów, desek surfingowych czy kajaków to tylko niektóre z dostępnych opcji. Długość przestrzeni ładunkowej może być powiększona dzięki możliwości używania do transportu także ustawionej poziomo tylnej klapy skrzyni: zgodna z przepisami widoczność tylnej rejestracji pozostaje zagwarantowana dzięki jej zamontowaniu na odchylanych zawiasach. Przy przewożeniu bardzo długich przedmiotów pomocą służy składana dolna część tylnej ścianki kabiny - w takiej konfiguracji ich długość maksymalna może osiągać do 2,29m.

Ewentualna decyzja o wprowadzeniu tego modelu na rynek polski zależna jest, oprócz niezbędnych przygotowań natury logistycznej, także od zmiany aktualnych warunków fiskalnych.

W takim przypadku Baja mogła by stać się jedynym na rynku samochodem, który łączy w sobie dynamikę i komfort samochodu osobowego z homologacją ciężarową. Dynamikę, która po wprowadzeniu jesienią tego roku w USA wersji 2,5 turbo (> 200 KM) będzie w stanie zadowolić nawet najbardziej wymagających klientów.

SIP

Nowe Subaru Legacy

Po pięciu latach od wprowadzenia na rynek aktualnego Subaru Legacy, w Japonii zaprezentowano nowy model, będący już piątą generacją tego cieszącego się na całym świecie bardzo dobrą opinią samochodu. Legacy znane było do tej pory w Europie głównie ze swej niezawodności, zajmując w znanych klasyfikacjach niemieckiego TÜV-u, regularnie czołowe miejsca. W przeciwieństwie jednak do Japonii, gdzie od dawna oferowane były wersje z bardzo mocnymi silnikami, takie usportowione warianty po raz pierwszy znajdą się w ofercie europejskiej.

W ten sposób spełnione zostaną także życzenia tych potencjalnych klientów w Polsce, dla których dotychczas oferowane silniki miały zbyt małą moc. 245 koni mechanicznych w połączeniu z 5 stopniowym automatem (z możliwością manualnej zmiany biegów) i stosunkowo niskim ciężarem własnym to wartość, która mówi sama za siebie. Także podstawowe silniki 2.0 i 2.5 przeszły "kurację odmładzającą", której celem było nie tylko zwiększenie mocy (o odpowiednio 12 i 9 KM), ale także zmniejszenie zużycia paliwa. O tym, że założenia te zostały spełnione może świadczyć fakt, że w przypadku silników bazowych (2.0/137KM) średnie zużycie paliwa wynosi już tylko 7,6l / 100 km: wartość, która dla podobnie zmotoryzowanych modeli z napędem tylko jednej osi też była by w wielu przypadkach powodem do dumy.

Niebagatelną rolę w ograniczeniu zużycia paliwa odegrała też stylistyka nadwozia, którego jakość aerodynamiczna jest najlepiej udokumentowana osiągniętym współczynnikiem oporu powietrza CW = 0,28 (kombi: 0,30). Także ograniczenie ciężaru samochodu poprzez zastosowanie lekkich stopów umożliwiło dalszą poprawę dynamiki oraz trzymania się drogi Legacy, bez żadnych kompromisów w zakresie bezpieczeństwa pasywanego.

Nowy model jest większy od poprzednika: długość samochodu wzrosła o 6 cm, szerokość o 3,5 cm. Przyrostowi szerokości odpowiada zwiększenie rozstawu kół przednich i tylnych, a tym samym dziedzictwo znanego ze znakomitego prowadzenia Legacy będzie godnie kontynuowane.

Tym bardziej, że konsekwentna realizacja polityki możliwie maksymalnego obniżania środka ciężkości oraz modyfikacja zawieszenia nie ominęły nowego modelu.

Tradycyjna filozofia KAIZEN, czyli ciągłego udoskonalania, znajduje w nowym modelu doskonałe odzwierciedlenie.

Legacy, zgodnie z tradycją Subaru, będzie oferowane z kompletnym wyposażeniem. W zależności od wersji dostępne będą takie elementy jak: system nawigacji, skórzana tapicerka czy kurtyny powietrzne - aby wymienić tylko niektóre z nich.

Nowy samochód będzie dostępny w Polsce od listopada 2003 w wersji z silnikiem 2.0, podczas gdy wprowadzenie na rynek wersji 2,5 oraz 3,0 jest planowane na rok 2004.

Oficjalna premiera europejska odbędzie się na Targach Motoryzacyjnych IAA we Frankfurcie w dniach 11-21.09.2003.

Dostępne modele:
Sedan/Kombi
2.0/137 KM (5MT/4AT),
2.5/165 KM (5MT/4AT),
3.0/245 KM (5 AT)

Genewa - 2003

Genewa - 2003

Wjeżdżamy do Unii.

Wyniki referendum unijnego są już znane, społeczeństwo podjęło decyzję, która z naszego punktu widzenia jest jedyną słuszną. Jedyną słuszną, albowiem wiele nieżyciowych przepisów, sztucznych regulacji prawnych i fiskalnych siłą rzeczy zostanie zmienionych.
Nie, nie oczekujemy przysłowiowej "manny z nieba". Znając jednak Państwa (i naszą!) codzienną walkę z wiatrakami w najróżniejszej postaci, żywimy głębokie przekonanie, że potrafimy wykorzystać dane nam szanse przez choćby większą stabilność regulacji prawno - finansowych, dostosowanych (w końcu!) do realiów gospodarki kapitalistycznej.

Jako importer samochodów Subaru skorzystamy naturalnie przede wszystkim ze zmian celnych i swobodnego przepływu towarów. Różnica pomiędzy opłatami celnymi wnoszonymi przez nas (35%) a importerów z Unii Europejskiej (0%) zostanie zredukowana do poziomu 10%.
Dotychczasowa, niezrozumiała polityka rządu w tym zakresie zostanie zmieniona. Polityka niezrozumiała, albowiem rosnąca w ostatnich latach różnica pomiędzy wysokością ceł samochodów z Unii i tych spoza UE doprowadziła do drastycznej redukcji importu tych ostatnich. A co za tym idzie faktycznej redukcji wpływów z opłat celnych do Skarbu Państwa. No, ale trudności w rozróżnieniu pieniędzy wirtualnych i tych, za które można faktycznie coś kupić w przypadku budżetu państwa do nowości nie należą ....

Przejdźmy jednak do konkretów, czyli co się faktycznie zmieni.
Jednym z bardziej zapewne interesujących tematów są ceny nowych samochodów.
Otóż wszystkich tych, którzy oczekują drastycznej obniżki cen detalicznych musimy rozczarować, takowej nie będzie. Ograniczenia wynikają z kilku zasadniczych przyczyn.
Po pierwsze, tak jak każde (za wyjątkiem niektórych państwowych) przedsiębiorstwo, musimy wypracowywać zysk, co do tej pory ze względu na uwarunkowania zewnętrzne było niezwykle trudne.
Po drugie, prawo unijne regulujące ceny, mówi, że ceny netto (czyli bez VAT-u i akcyzy) w poszczególnych państwach unijnych nie mogą odbiegać o więcej niż 6% od średniej. Oznacza to, że faktyczna obniżka cen dla samochodów droższych (np. Impreza WRX, Impreza STi, Forester XT), których ceny również w Unii są dość wysokie nie przekroczy prawdopodobnie sumy 3-5%.
Powyższe uwarunkowania oznaczają jednak równocześnie, iż ogólnie poziom cen nowych samochodów w Polsce będzie wyższy, niż obecnie!

Dla tych z Państwa, którzy planują zakup nowego samochodu w przyszłym roku jest to zapewne informacja niekorzystna. Dla tych, którzy już posiadają, czy też w najbliższym czasie nabędą nowe Subaru oznacza to, że utrata wartości samochodu pozostanie stosunkowo niewielka.
Jednocześnie będziemy jednak chcieli wprowadzić na rynek wersje naszych modeli, których dzisiaj praktycznie nie sprzedajemy, a które po redukcji opłat celnych mogą się spotkać z zainteresowaniem potencjalnych nabywców (szczególnie tańsze wersje Imprezy oraz Forester XG).
Po trzecie, jesteśmy zdecydowani zainwestować więcej środków, niż było to dotychczas możliwe, w poprawę jakości usług, oraz poszerzenie ich zakresu.

Zapewne pozytywną dla wszystkich informacją będzie, iż oczekujemy obniżenia cen części zamiennych. Wynika to ze zmniejszenia dla oraz oczekiwanej redukcji kosztów logistyki. Ponadto skróci się czas dostaw części na skutek uproszczonych procedur.

Oddzielnym tematem polityki cenowej jest nowy model Legacy, którego wprowadzenie na rynek sygnalizujemy na tych stronach. Aktualnie prowadzimy pertraktacje które powinny doprowadzić do możliwości oferowania wersji 2.0 już w tym roku po cenach unijnych! Natychmiast po zakończeniu prowadzonych negocjacji poinformujemy Państwa o ich wyniku za pośrednictwem naszej strony internetowej, oraz w następnym wydaniu Plejad.

Nowym elementem naszej działalności, o ile nie zostaną wprowadzone sztuczne regulacje restrykcyjne - stanie się import używanych samochodów Subaru, na które aktualnie popyt zdecydowanie przewyższa podaż. Samochodów z gwarancją, pochodzących z pewnych źródeł.

Bardziej ogólna, choć niemniej interesująca problematyka dotyczy zmian infrastruktury drogowej.

Dla nikogo nie jest tajemnicą, że stan naszych dróg jest absolutnie katastrofalny.
Wyjątki, takie jak np. Autostrada A4 na odcinku Strzelce Opolskie - Wrocław wydają się jedynie potwierdzać regułę.
Akcesja oznacza zdecydowane zwiększenie ruchu kołowego, w tym szczególnie destrukcyjnego ruchu ciężarowego zgodnego z normą Unijną (tzn. do 44 ton). W konsekwencji możemy oczekiwać przyspieszonej deterioracji stanu nawierzchni, w tym szczególnie na głównych szlakach.
Z drugiej strony środki unijne będą użyte zarówno do budowy nowych dróg (w tym autostrad) jak i remontów tras tranzytowych.
Wprawdzie Ministerstwo Infrastruktury nie było w stanie przygotować całościowej strategii rozwoju dróg i autostrad w Polsce, lecz na szczęście Komisja Europejska sama przygotowała odpowiedni program. Teraz pozostaje nam wierzyć, że pod kontrolą unijną środki zostaną w całości przeznaczone na odpowiedni cel, a nie na np. budowę domków letniskowych, jak to ostatnio miało miejsce (Raport NIK dot. działalności Generalnej Dyrekcji Budowy Dróg Krajowych i Autostrad).

Są to oczywiście tylko nieliczne elementy zmian, które czekają nas po wstąpieniu do Unii. Niemniej jesteśmy przekonani, że sumarycznie sytuacja się poprawi. Albowiem w ramach Unii Europejskiej znacznie mniejsze szanse będzie miało panoszące się marnotrawstwo, kumoterstwo, łapownictwo i samowola urzędnicza, które tak bardzo przeszkadzają w efektywnym wykorzystaniu tkwiącego w społeczeństwie Polskim potencjału.

Podobno kiedyś głodujący człowiek powiedział do dobroczyńcy, który podarował mu rybę: *„Dziękuję Ci bardzo. Ale wolałbym, abyś dał mi wędkę, tak abym w przyszłości sam mógłłowić ryby".*
Tak właśnie, w naszym przekonaniu, należy traktować akcesję Polski do Unii Europejskiej.

Dyrekcja SIP

Piszą o nas - przegląd prasy motoryzacyjnej

TO NIE POMYŁKA: NOWY FORESTER

Znakomicie działa w pełni zsynchronizowany układ dołączania skrzyni redukcyjnej. Choć niewielki i stosunkowo słaby, bokser Forestera doskonale radzi sobie w każdych warunkach, jest cichy, elastyczny i oszczędny.
(...) Jeśli chodzi o napęd, do wyboru poza testowanym dwulitrowym silnikiem wolnossącym jest jeszcze wersja turbo (177 KM), obie można połączyć z manualną lub automatyczną skrzynią biegów. Już jednak jednostka podstawowa (125 KM) zapewnia bardzo sprawne poruszanie się. Silnik pracuje tradycyjnie niemal bez wibracji, jest mile elastyczny i cichy. Nie trzeba często sięgać po lewarek precyzyjnie pracującej skrzyni, by szybko pokonywać trasę.
Utrzymując 2000-4500 obr./min. uzyskujemy przyzwoite spalanie 10l/100 km. (...)
Nie zmieniła się dzielność terenowa (wysoka), za to zdecydowanie poprawiające stabilność autostradową usztywnienie amortyzatorów wpłynęło na zachowanie na wertepach - auto chętnie podnosi jedno koło w powietrze. Nie wywołuje to niekorzystnych skutków, bo blokada w układzie rozdziału siły napędowej i tak przenosi moc na koła o największej przyczepności. Druga natura Forestera, samochód podróżny, zyskała jednak wiele. Stabilność przy nawet bardzo dużych prędkościach jest bez zarzutu, w czym pomocny jest precyzyjny układ kierowniczy.

Maciej Pertyński - Auto Sukces 03/2003

CUDA NATURY

(...) Zatrzymując się u podnóża wzniesienia o nachyle-niu 36□, za przednią szybą widzimy asfaltową ścianę.
Po pokonaniu kilku metrów ustępuje ona miejsca chmurom. Do chwili osiągnięcia szczytu nie wiadomo, czy jedziesz prosto, nie ma żadnego punktu odniesienia. Gorzej, niż w gęstej mgle. Dopiero na samej górze spod maski powoli wyłania się panorama okolicy.
Do wyboru są dwie drogi: po prawej - oblodzony, po lewej zaś miejscami tylko zaśnieżony asfalt . Ułańska fantazja nie pozwala pójść na łatwiznę. Kiedy jednak widzisz, jak przed tobą najpierw Kangoo, a po chwili Freelander bez żadnej kontroli zsuwają się poniżej miejsca startu, zaczynasz godzić się z losem.
Ustawiamy Forestera przed oblodzoną ścianą, wciskamy gaz ("Niech będzie, co ma być...") i... po kilku sekundach twardo stoimy na szczycie. Tak po prostu. Żadnego ślizgania, żadnej walki, jakby to był wyjazd ze zwykłego garażu. Potrzeba czegoś więcej?

Roman Popkiewicz
Jarosław Maznas
AMS 2 luty 2003

LEŚNIK KRAJU KWITNĄCEJ WIŚNI

(...) Ta "słaba" wersja Subaru Forestera, mimo że wymaga się od niej przyśpieszeń niczym w Imprezie, daje naprawdę dużo satysfakcji z podróżowania niezależnie od warunków, w jakich się znajdujemy. Komfortowe wnętrze, z mnóstwem schowków i pojem-nym bagażnikiem pozwala na bezstresowe wyjazdy na wakacje. Dodatkowo można za Foresterem pociągnąć przyczepkę, na przykład z quadami. Elastyczny silnik, przy umiarkowanym apetycie na paliwo, zapewnia zadowalające osiągi. Spoglądając na rynek samochodów typu SUV, Forester stoi na mocnej pozycji, (...). Jego cena jest w stosunku do podobnych samochodów na zadowalającym poziomie, (...).

Kamil Jabłoński
- Off-Road PL, Magazyn 4x4 5 (38)/2003

(...)
Forester jest samochodem o wysokim poziomie bezpieczeństwa, o czym świadczą: stały napęd na wszystkie koła, stosunkowo nisko położony środek ciężkości i bogate wyposażenie w tym zakresie.

Samochody Świata 2002 Nr 11/2002

REWIA DZIUR

Z aktorem Krzysztofem Majchrzakiem rozmawia Urszula Tokarska.
(...)
- Czym Pan obecnie jeździ?
- Subaru Imprezą z napędem na cztery koła. To chyba jedyny samochód wart swej ceny. Nie widzę dla niego konkurencji na rynku, biorąc pod uwagę sumę, jaką trzeba zapłacić za to auto i co się za nią dostaje. Nie bawią mnie bajery typu ciekłokrystaliczne wskaźniki i teleskopy unoszące maskę. Dla mnie maska może unosić się nawet na drucie. Liczy się natomiast mocny silnik, równie dobre hamulce i jak auto się trzyma drogi w zakrętach. Poza tym Impreza ma naprawdę militarną jakość.
- Czy napęd na cztery koła ma dla Pana jakieś znaczenie?
- Kolosalne. Kiedy przesiadam się do auta napędzanego na przednią lub tylną oś, jest to absolutny powrót do siermiężności.

Motor 16 (2601) 19 kwietnia 2003

IMPREZA Z FORESTEREM

(...) Niech ten wygląd jednak nas nie zwiedzie, charakterystyczne cechy Subaru, czyli stały napęd na cztery koła, obniżający środek ciężkości silnik o układzie przeciwsobnym i jego umieszczenie przed osią przednią powodują, iż doskonale sobie radzi zarówno na autostradzie, jak i na leśnym dukcie.
(...) Jest to samochód łączący w sobie cechy usportowionej limuzyny, pojazdu rekreacyjnego, jak też samochodu do dalekich podróży i to lubiącego nie tylko autostrady, ale również miejsca niedostępne dla wielu innych modeli.

Marek Włodarczyk
Auto Moto (wydanie specjalne) nr 1/2003

SUBARU FORESTER

(...) Biorąc pod uwagę możliwości Forestera i koszty eksploatacji, w szczególności umiarkowany apetyt na paliwo, cena wersji HG 26,5 tys. euro (brutto) wydaje się rozsądna. Lepiej wyposażone serie XL i XT turbo oznaczają wydatek 31 względnie 35 tys. euro (brutto), ale w zamian otrzymujemy pojemne i starannie wykończone auto, w którym cztery dorosłe osoby mogą wygodnie podróżować. Nowy Forester to auto na każdą okazję, a takie samochody nie spadają z nieba.

Robert I. Kielecki - Flota Auto VIP nr 2(2) wiosna 2003

POŻĄDANY

(...) Żaden zakręt, choćby nie wiem jak ostry, nie jest w stanie wytrącić z równowagi rozpędzonej Imprezy.
(...) Równie rewelacyjne jak napęd jest zawieszenie auta, które jest odpowiednio sztywne, a nie przesadnie twarde. Dobrze też dobrano wysokość zawieszenia i skok amortyzatora. W tej klasie skuteczniejszym zawieszeniem może poszczyćić się tylko... Impreza WRX STi.

Michał Kwiatkowski - GT I 2003

Przyjemny nałóg (Subaru Impreza przyp. red.)

(...) Zawieszenie to majstersztyk Subaru, może służyć za wzór własności jezdnych.
(...) Żeby poprawić osiągi napędu, konstruktorzy zmienili oprogramowanie motoru oraz zamontowali większą turbosprężarkę. Obecnie auto jeszcze precy-zyjniej reaguje na dotknięcie nogą pedału gazu.
Odczuwalne jest też lepsze przyspieszenie w całym zakresie obrotów silnika i zdecydowanie większa dynamika przy prędkościach powyżej 200 km/h.
(...) Impreza w amerykańskich testach zderzeniowych NCAP uzyskała wysoką notę.
(...) Leszek Kuzaj, kierowca rajdowy, po przetestowaniu STi powiedział, że wpływ stajni Prodrive jest szczególnie widoczny w nowej Imprezie. Auto pod względem dynamiki i prowadzenia jest bliskie rajdowej grupie N4.

Krzysztof Koniuszewski - Auto Świat Nr 11

TRZECIA GENERACJA

(...) Kolejne zmiany w wersji 2003 to: amortyzatory o zmiennej charakterystyce we wszystkich modelach, a w wersji STi dodatkowo usztywnione punkty mocowania zawieszenia, wzmocnienie stabilizatorów i korekta geometrii podwozia. Dzięki temu nowa Impreza zachowuje się pewniej, a kierowca ma jeszcze lepszą kontrolę nad autem. W zasadzie już poprzedniej wersji Imprezy ciężko było cokolwiek zarzucić pod względem kultury prowadzenia, ale, jak widać, nie zawsze lepsze jest wrogiem dobrego.

Mikołaj Sokół - Motor 15.03.2003

Bogusław Linda i Złoty Forester

Bogusław Linda dołączył do szacownego grona klientów Subaru Import Polska, odbierając w Centrali złoty egzemplarz Subaru Forestera 2.0 Turbo. Przy okazji udało nam się porozmawiać ze znanym aktorem na temat samochodów i nie tylko...

- Z czym się Panu kojarzy dobry samochód?

- Bogusław Linda: Z niezawodnością silnika i dobrym zawieszeniem. Charakter zawieszenia zależy od potrzeb i specyfiki podróżowania. Kiedyś preferowałem zawieszenie sportowe, ale potem zacząłem jeździć w terenie i szukałem samochodu, który sprawdziłby się i w mieście i w terenie.

- Od razu pomyślał Pan o Subaru, czy też wybór odpowiedniego modelu poprzedziły "poszukiwania"?

- Przeprowadziłem wśród znajomych "wywiad". Dowiedziałem się od kolegów jakie auto będzie najlepsze na trasy, które pokonuję i dlatego zainteresowałem się Subaru Foresterem. Nie szukałem ciężkiej terenówki, tylko czegoś takiego, co przejedzie przez chaszcze i nie zakopie się w błocie. Poza tym parametry Forestera są takie, jak trzeba. Subaru ma doskonały mocny silnik, nisko położony, dzięki czemu auto jest dobrze wyważone. Rewelacyjnie trzyma się w zakrętach. Ma niezłe przyspieszenie i zawieszenie, które daje sobie radę z naszymi dziurawymi drogami. Jest to auto w segmencie SUV, czyli na każde warunki.

- A napęd na cztery koła miał dla Pana znaczenie?

- Oczywiście, że tak. Stały napęd 4x4 to zupełnie coś innego niż napęd, który się dopiero "wrzuca". Jest to zasadnicza różnica i zaleta. Firma, która specjalizuje się w produkcji samochodów z napędem na cztery koła "od zawsze", ma większe doświadczenie niż producenci, którzy robią samochody terenowe tylko po to, aby mieć auto w danym segmencie. Uważam, że stały napęd 4x4 jest napędem bezpiecznym. Subaru znane jest z doskonałych i niezawodnych rozwiązań w tej dziedzinie. W ruchu codziennym potrzebne mi jest auto takie jak Forester. Z mocnym silnikiem i zawieszeniem, dużymi kołami, napędem 4x4. Czyli "półterenowe". Stan dróg jest taki, że bez dużych kół i doskonałego, wytrzymałego zawieszenia trudno jest przejechać autostradę, a co dopiero drogi boczne.

- Zwraca Pan uwagę na wygląd samochodu?

- Jak się siedzi w środku to i tak nie widać jak auto wygląda. Ale na pewno fajniej jest jeździć ładnym autem niż brzydkim.

- Czy wybierając auto, stara się Pan je dostosować do swojego image'u?

- Nie, broń Boże. Auto ma służyć kierowcy, a nie być głównym bohaterem jazdy.

Na pewno pamięta Pan swoje pierwsze auto....

To był VW Garbus, 1.3 litra, z wypukłymi błotnikami. Bardzo fajny, niestety Garbusy miały tę słabość, że wskaźnik oleju był bardzo nieprecyzyjny. Spaliłem przez to dwa silniki. Potem z niego zrezygnowałem.

- A jak reaguje Pan na kobietę za kółkiem?

- Znam kilka kobiet, które dobrze prowadzą i reszta...no, no...też fajnie prowadzi...(śmiech)

Wyobraźmy sobie naprawdę trudne warunki do jazdy: śnieg, błoto, ślisko, bagnisty teren.

- Czy oddałby Pan kierownicę kobiecie w takiej sytuacji?

- W terenie raczej nie, bo on wymaga siły, praktyki i doświadczenia w prowadzeniu samochodu.

Natomiast często oddaję auto w ręce kobiety, zwłaszcza po imprezach. Na razie jestem cały i zdrowy. Ale najbardziej lubię sam prowadzić. Szczególnie własny samochód.

- Co Pana najbardziej denerwuje na drogach?

- Często jeżdżę motocyklem, wcześniej jeździłem sportowymi autami, i najbardziej denerwują mnie dziury i koleiny. Te częste wymiany opon, felg aluminiowych i zawieszenia to makabra. Z kolei na motorze zmiana pasa na koleinach jest dużym przeżyciem. Kierowcy mnie aż tak nie drażnią. Wydaje mi się, że ostatnio się poprawiło.

Wydaje mi się, że ostatnio się poprawiło.

Szczególnie jeżeli chodzi o grzeczność. Z umiejętnościami bywa różnie. Jeździłem trochę w Stanach i wydaje mi się, że umiejętności naszych kierowców są o niebo lepsze niż mieszkańców Ameryki. Nie jeździmy tak dobrze jak Włosi, czy Francuzi, ale nie mamy takich przepisów jak tam. U nas przepisy są bardziej restrykcyjne. Mamy dziwne ograniczenia prędkości, poustawiane w tak idiotycznych miejscach, że nie powinno się tam jeździć samochodami, tylko bryczkami konnymi.

- Czy ćwiczy Pan styl jazdy samochodem?

- Tak, tak. Zwłaszcza w zimie. Staram się upewnić czy czegoś nie zapomniałem. Ćwiczę poślizgi kontrolowane, umiejętność panowania nad autem w trudnych warunkach, sprawdzanie przyczepności, reakcję auta i swoją na gwałtowne hamowanie na śliskiej nawierzchni. To się bardzo przydaje.

- Jeżeli chodzi o motor to jeździ Pan Harley'em-Davidsonem. A ma Pan jakiś samochód marzeń?

- No tak. Wybrałem go dlatego, że to pierwszy Harley, który się nie psuje. Fantastycznie się prowadzi i jest po prostu piękny. A jeżeli chodzi o samochód... Nie ma takiego jednego. Zawsze jest kilka możliwości, w zależności od tego, gdzie chciałoby się jeździć. Obecnie następuje specjalizacja w każdej dziedzinie życia. Dotyczy to również motoryzacji. Nie ma samochodu typowo sportowego, czy typowo sportowo-terenowo-rekreacyjnego, który spełniałby wszystkie pragnienia i potrzeby. Musiałbym mieć kilka aut, aby zrealizować swoje marzenia. Dlatego wybrałem optymalną wersję. Forester to auto, które ma zadatki na teren, jest bezpieczne, a przy okazji posiada trochę sportowy charakter. I z tego się cieszę.

Dziękuje za rozmowę.

Łukasz Kański-Chmielewski

Początek nowej dynastii

W 1994 r "rodzinie" SWRT wierny pozostał Colin McRae, dołączył do niego dwukrotny Mistrz Świata, Carlos Sainz. Tym sposobem Subaru rozpoczęło próbę przejęcia korony Mistrza Świata w nowym sezonie. Sainz był znany ze swych zdolności ulepszania i rozwijania samochodów, tak więc jego udział w japońskim teamie oznaczał wspaniałą możliwość podwyższenia potencjału Imprezy.
W otwierającym sezon Rajdzie Monte Carlo Hiszpan Carlos Sainz zajął trzecie miejsce, co było świetnym początkiem. Podczas jednego z najbar-dziej wymagających rajdów, Rajdu Korsyki, Sainz nie odpuścił czołówce i gonił ją wytrwale, stanowiąc dla niej ciągłe zagrożenie. W Rajdzie Akropolu, który na zawsze pozostanie w pamięci wszystkich fanów Subaru, hiszpański książe znów pokazał wyższość nad konkurentami, których sprzęt rozsy-pał się na bezlitosnych bezdrożach Grecji.
Było to pierwsze, jakże ważne dla morale zespołu, zwycięstwo Imprezy. Samochodu, który powoli stawał się uosobieniem rajdów.
W dodatku już dwa miesiące później Colin McRae dorzucił na konta swoje i teamu jeszcze jeden sukces, wygrywając Rajd Nowej Zelandii.
W tym roku Subaru uplasowało się na drugiej pozycji w MŚ producentów, a Carlos Sainz został Vicemistrzem Świata tracąc do Didier Auriol'a zaledwie 17 punktów.

Subaru Impreza 555
Regulamin grupy A dość mocno ograniczał modyfikacje w samochodach rajdowych w stosunku do aut seryjnych. Aby sięgnąć po zwycięstwo

w takich warunkach, konstruktorzy w przyszłości będą starali się koncentrować niemal wyłącznie na Imprezie. Samochód zadebiutował w sezonie 1993 w Rajdzie 1000 Jezior. Kierowany przez Ari Vatanen'a stoczył zaciętą bitwę o podium i ostatecznie zajął znakomite drugie miejsce.
W stosunku do Legacy Impreza była aż o 160mm krótsza i miała o 60mm krótszy rozstaw osi.
Ponadto Legacy RS miało 60% masy własnej przed przednią osią, podczas gdy w Imprezie liczba ta wynosiła jedynie 56,5%. W rezultacie rozdział masy w Imprezie był znacznie lepszy, co skutko-wało jeszcze dokładniejszym prowadzeniem auta.
Chociaż Impreza nie wygrała debiutu, już w 94 roku była synonimem "manii ustawień".
Po dołączeniu do teamu Carlos'a Sainz'a udało się wprowadzić znaczne poprawki we właściwościach jezdnych samochodu oraz zastosować kilka elektronicznych innowacji. Już w sezonie 95, dwa lata po jej wprowadzeniu, Impreza przyniesie zwycięstwo Subaru w MŚ producentów i pomoże Colin'owi McRae w zdobyciu tytułu Mistrza Świata.

Than Ju

SUBARU GRAFIX

„GRAFIX" s.c. jest firmą prywatną, zatrudniającą ośmiu pracowników. Oferuje sprzedaż samochodów nowych marki SUBARU oraz używanych wszelkich marek, przyczep campingowych i skuterów wodnych. Wspólnicy: Krzysztof Łukaszewski i Krzysztof Sarosiek. Siedziba spółki znajduje się w Białymstoku przy ul. Gen. Wł. Andersa 38.

Firma „GRAFIX" s.c. powstała w roku 1999 jako oddział działającego od 1989 roku GRAFIX-u autoryzowanego dealera Mitsubishi, początkowo z zadaniem sprzedaży samochodów używanych w pełnym asortymencie usług spotykanych na rynku.
W miarę rozwoju firmy macierzystej zrodził się projekt pozyskania autoryzacji SUBARU, będącej od dawna przedmiotem marzeń właściciela GRAFIX-u.
Dzięki bardzo dobrej współpracy z Dyrekcją Subaru Import Polska oraz sprzyjającym warunkom technicznym stworzonym przez Zarząd Biazet S.A. w Białymstoku, udało się przyspieszyć termin otwarcia salonu, co nastąpiło na przełomie kwietnia i maja b.r.
Uruchomiony równolegle serwis działa w chwili obecnej w zakresie podstawowym. Pełen wachlarz usług świadczyć będzie od września b.r. Należy dodać, że województwo podlaskie nie ma tradycji reprezentacji Subaru i jest terenem trudnym, ale przy wykorzystaniu dotychczasowych doświadczeń firmy, jest nadzieja na stopniową promocję tej elitarnej i fascynującej marki.

Sklepik internetowy

Przyszło lato, a wraz z jego nadejściem doczekaliśmy się wszechobecnego grillowania, kąpieli słonecznych i wakacyjnych podróży.

Na początku, jeśli już mowa o lecie i słońcu, warto zapoznać się z ofertą sklepu internetowego Subaru **(www.subaru.pl)**. Każdy znajdzie tam dla siebie np. różnego rodzaju koszulki i czapeczki spod znaku Plejad. Szczególnie polecam wprowa-dzoną niedawno kolekcję rajdową, firmowaną przez samego Leszka Kuzaja. I tak, w tym sezonie oferujemy: kurtki polarowe, bezrękawniki i czapeczki z haftowanym autografem wicemistrza Europy i mistrza Polski w rajdach samochodowych. Wszystkie artykuły wykonane są z wysokiej jakości materiałów.

W przyszłości planujemy wprowadzenie równoległej linii gadżetów Subaru (bez logo sponsorów).

Każdy, kto choć trochę interesował się kiedyś modą i jej trendami wie, że ubranie to nie tylko przysłowiowe T-shirt i spodnie. To również dodatki!

Niejednokrotnie postrzegane jako coś zupełnie odmiennego, nadają indywidualny styl, a przez to stają się naszą wizytówką. Na pytanie czy zegarek może zmienić człowieka, odpowiadam - oczywiście, że nie. Dodałbym jednak od razu, iż odpowiednio dobrany model będzie postrzegany jak piękna biżuteria.

Inny zegarek założymy "do krawata", idąc do pracy, czy na spotkanie, a inny wyjeżdżając na weekendową przejażdżkę Subaru. W tym pierwszym przypadku polecam założenie eleganckiego zegarka z bardzo modną ostatnio prostokątną kopertą. Takim właśnie jest chronograf Subaru (nr kat. 2240). Koperta wykonana z polerowanej stali, w połączeniu z wysokiej jakości skórzaną bransoletą, tworzy w całości harmonijny obraz. Dyskretną elegancję podkreśla również czarny cyferblat. Nad „poskramianiem czasu" czuwa mechanizm firmy SEIKO, który oprócz aktualnej godziny i daty, zawiera stoper z dwoma międzyczasami.

Całkowicie odmienny jest z kolei, oferowany również w naszym sklepie, zegarek Subaru World Rally Team (nr kat. 5555-408). Okrągła, masywna koperta oraz bransoletka wykonane są ze stali i podkreślają jego nieoficjalny, sportowy charakter. Co więcej, niebieski kolor cyferblatu dodatkowo dynamizuje jego wizerunek i przywołuje odpowiednie skojarzenia. Tego typu zegarek to wspaniały dodatek dla osób lubiących aktywnie spędzać wole chwile. Tak jak i w poprzednim przypadku ma on wbudowany stoper pozwalający mierzyć chociażby czas przejazdu okrążenia podczas SJS'u.

W ofercie Subaru pojawiły się również długo oczekiwane okulary SWRT (nr kat. 5555-514). Delikatne oprawki dają wrażenie lekkości i elegancji, a mocno przyciemnione szkła (z filtrami UV) dodają powagi. Całości dopełnia estetyczne opakowanie, które zapobiega zarysowaniu szkieł. Jest to z pewnością bardzo ciekawa oferta. A okulary te są wręcz stworzone dla kierowcy..

Na zakończenie jeszcze raz gorąco zapraszam do naszego sklepu internetowego.

Z przyjemnością odpowiem na mail'e z Państwa opiniami na temat oferty sklepu Subaru. Jest dla mnie niezmiernie ważne, aby wychodzić naprzeciw Państwa potrzebom.

Janusz Dudek - SIP / *e-mail: jdudek@subaru.pl*

Forum Subaru
- Subarus piachus transportus? ;-)

Ciężarówka w mniemaniu ogółu społeczeństwa, to uchlastane smarem, pogięte i poobijane, olbrzymie bydle, utopione do połosiek w gliniastym podłożu.
Ewentualne rany poniesione w walce z koparkami, leczy się u niego młotem i odkaża pędzlem, na łonie, przepraszam za słowo, natury. Bydlę żywi się tym, co mu kopara na kiper nawali, a z czego nie zdąży się otrząsnąć. Treser tego dinozaura, kieruje podopiecznym telepatycznie, poprzez antenkę ciemienioberetu.
Czasami, gdy podopieczny jest nieposłuszny, treser wydobywa z siebie mięsiste dźwięki, korzystając z wydalanego z worka płucnego powietrza. I to by było ogólne wyobrażenie brudusa kiprusa. Ciężarówka w wersji drogowej, to tzw. zawalidrogus gigantus Tirus lub betoniarus obrotus, rasa permanentnie i do bólu lewopaśna, obdarzona przez naturę układem wybitnie nerwowym, zwanym śpiochus karambolus. Najmłodsza odnoga tej rasy, wymierająca właśnie za sprawą ustawy o ochronie środowiska podatkowego człowieka, to kratowóz, z łac. Sektretarowóz śmigus limuzynus, który odróżniał się od zwykłego turisticusa familusa combicusa, kilkoma prętami, na kolanie pospawanymi przez robotnego ślusarza (w odróżnieniu od bezrobotnego ślusarza).
Po tym sympatycznym zwierzątku pozostanie jedynie dzika plaża. No i właśnie na tej plaży leży pies pogrzebany. Otóż słowo "plaża", wymawiane z kilkoma knedlami w gębie, brzmi jak BACHA lub BAJA. I tak też będzie się nazywać ciężarówka co nam..... z nieba spadnie.
Dokładnie z PLEJAD czyli z SUBARU. "Gwiezdna" ciężarówka, nową ustawę będzie miała w głębokim poważaniu, za sprawą posiadania skrzyni ładunkowej na towar sypki, czyli autostopowiczki, wspomniany w tytule piach lub inne pakunki wodo- i wiatroodporne. Wyobraźcie sobie Państwo, siedział taki biedny prezes rady nadzorczej i martwił się, ponieważ jego rozklekotany, roczny, uniwersalnie homologowany merol, ledwie już zipał, i chłop miał ciężki zgryz co tu wziąć w leasing, co by i wygląd miało i ciężarówką było. No bo jak tu w zgodzie nową ustawą, podjechać do pracy służbowym Kamazem, choćby nawet był metalik, cały w skórze i z klimą?
No a wyobrażacie sobie STARA z lakierowanymi zderzakami, chromową atrapą i klamkami, REMUSEM pod rufą i spojlerem na końcu kipra? Żeby nie dopuścić do sytuacji w której, pod polskimi spółkami z udziałem, znów przeproszę za słowo, skarbu państwa, braknie miejsc parkingowych (dwadzieścia KAMAZÓW pod bankiem, z powodu zebrania rady nadzorczej) - dealer SUBARU na Europę, pofatygował był się po rozum do głowy i postanowił sprowadzić nam ciężarówkę z prawdziwego zdarzenia, którą nie będzie wstyd wyprzedzać MERCmamusie i BMW-ujenki na naszych nowych autostradach słońca. Co prawda nasze kochane Słoneczko już dawno się wypali, za nim one powstaną, ponieważ budowa zupełnie płaskiej drogi, która to (zarówno płaskość jak i droga) były by w stanie przetrzymać jeden sezon zimowy w nie zmienionej konsystencji, wymaga użycia innego budulca niż psich odchodów wymieszanych z piaskiem. No a jak powszechnie wiadomo, najkosztowniejsza i najbardziej czasochłonna jest zmiana technologii. Wróćmy jednak na PLAŻĘ. Znając pomysłowość moich ziomków Polaków, już widzę oczami wyobraźni, ciężarową limuzynę z estetycznie doklejoną izotermą i agregatem chłodzącym, przystosowaną do przewożenia artykułów szybko śmierdzących, lub amatorsko sklecony model Baja TRUCK, z nadbudówką z PCV. No bo jeżeli szanowni forumowicze wspominają o dieslach i gazoinstalacjach w tym kultowym aucie, to czemu do małej ciężaróweczki nie dokupić równie małej kopareczki, i nie świadczyć maleńkich usłużek, budując maleńkie drapaczyki chmureczek, czy też tameczki na potoczkach. No bo niby jaki problem dla Polaka zrobić z tego wywrotkę z gustownym uchwytem na sztychówkę?
Szumne niegdyś hasło "POLAK POTRAFI", aktualnie brzmiące mniej szumnie "POLAK POTRACI", można by zaadoptować po małym leaftingu jako: DODAJ DO POLAKA TECHNOLOGII MIARKĘ A PRZEROBISZ BAJĘ NA BAJETONIARKĘ. Właściwie, gdyby nie moja genetycznie zakodowana gadatliwość, mógłbym zakończyć ten artykuł tym oportunistycznym..... przepraszam optymistycznym akcentem. W tym przypadku, powodem (cho-ciaż wolę słowo powódka) mojej gderliwości jest całkowi-te zignorowanie modelu Baja przez szanownych forumowiczów. Podejrzewam, że podstawową przyczyną zaistniałej sytuacji, jest skład osobowy forum, który w skrócie można by nazwać STi czyli Sportus Totalus Indywiduus, kompletnie nie zainteresowany ciężarowymi walorami tej marki, mimo połączenia ich ze sportowymi osiągami i luksusowym wyposażeniem. Jest to bowiem model zbudowany na bazie OUTBACKA, czyli limuzyny z systemem kontroli wszystkiego z wyjątkiem zachowania się teściowej na tylnym siedzeniu. To ostatnie jest niestety niekontrolowalne żadnym urządzeniem. Ale jest to temat na inny artykuł. Jestem przedstawicielem późnogomółkowskiego miotu, co zalicza mnie do coraz rzadszej rasy zwanej potocznie Technikus absolutus ignorantus, a z racji postrzegania otaczającej nas rzeczywistości do odłamu totalus jajcarus. Przypadłość ignorancji technicznej, pogłębia się u mnie w miarę wczytywania się w wypowiedzi niektórych forumowiczów. Spotkałem się tam z określeniami takimi jak: kilometrosekunda lub gram sześcienny, co upewniło mnie w przekonaniu, że fizyka poszła już tak bardzo do przodu, że w życiu jej nie dogonię.
W związku z powyższym, czuję się niekompetentny do przedstawiania technicznego opisu nowo wydalonego przez Subaru modelu. Poprzestanę na wrażeniach wizualnych i - z racji zainteresowania limuzynociężarówkami - walorach użytkowych. Właściwie ten nowy model, powinien nosić nazwę BAJKA, no ale spróbujcie państwo wyartykułować dźwięk "K" z knedlem w ustach. Jak by nie próbować, wyjdzie nam BAŁCHA lub BAJHA. To niech już zostanie BAJA lub BACHA, bo to może zrozumieć każdy, kto liznął języka słynnego Dabljuja. Myślę, że głównym walorem BAJI jest ładowność przedziału pasażerskiego, oraz cabrioletyzm przedziału bagażowego. Prześwit i napęd AWD to już wręcz nudna tradycja. Nudna, do momentu przesiadki do samochodu innej marki. Wtedy okazuje się że ta nuda, to było.....poczucie bezpieczeństwa.

Waldemar Biela - subarus fanatykus

W następnym numerze...

- Europejska premiera Subaru Legacy
- Nowe Justy już w Polsce
- Kolejne relacje z RSMŚ
- Nasi Partnerzy
- Klub Subaru

Prenumerata

- Cena rocznej prenumeraty w Polsce: **20,00** złotych
- Prenumeratę można zamówić w dowolnym miesiącu. Prenumerata obejmuje **4 numery.**

OBSŁUGA PŁATNOŚCI:

Opłaty można dokonać na poczcie lub w banku na rachunek: Subaru Import Polska Sp z o.o.
BRE Bank S.A. O/R Kraków
11401081-00-278451-PLNCURR01
z dopiskiem "Plejady"

PRENUMERATA:

+48 (12) 269 07 50

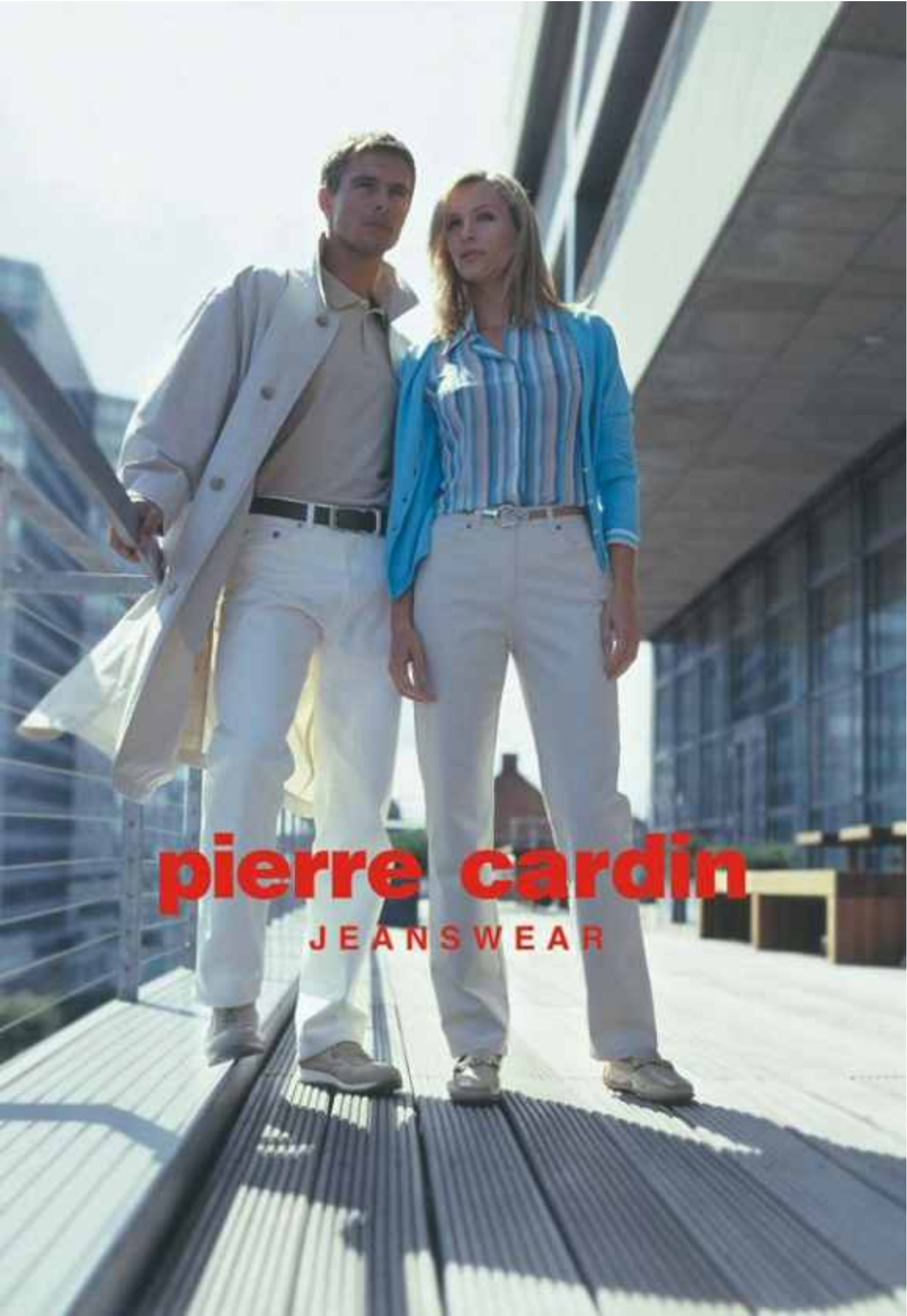
Subaru Import Polska Sp. z o.o.
30-302 Kraków, ul. M.Konopnickiej 28
tel.: +48 (12) 266 28 00, fax: 266 93 08
E-mail: redakcja@plejady.subaru.pl

Klub Subaru

Szanowni Państwo !

Prace związane z utworzeniem klubu posuwają się do przodu.
Również wśród Państwa znalazło się już wielu właścicieli / managerów firm, którzy zadeklarowali chęć współpracy. Jesteśmy więc przekonani, że już od początku działalności będziemy w stanie przedstawić naprawdę atrakcyjną ofertę... i przynajmniej raz w roku zaproponować wspólną, dobrą zabawę.

Wszelkie uwagi i propozycje prosimy kierować na adres: **redakcja@plejady.subaru.pl**
lub bezpośrednio:
Janusz Dudek, tel. 0603 888 060


pierre cardin
JEANSWEAR