



SUBARU

Nr 03/2003

10.12.2003

magazyn miłośników subaru
PRZEJADY
www.subaru.pl

Subaru Legacy

Zimowe porady SJS...
...czyli bezpieczna jazda

WRC od środka



Podsumowanie...

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski
Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%



Od Wydawcy...

Zbliżające się Święta składają zarówno do refleksji, jak i spojrzenia w oczekującą nas przyszłość.

Dla naszej firmy zdobycie tytułu Mistrza za Świata przez Pettera Solberga jest nie tylko ukoronowaniem starań koncernu, ale jednocześnie potwierdzeniem właściwie obranego kierunku rozwoju technicznego samochodów Subaru. Tym bardziej, że w kategorii Production Cars, odnieśliśmy jeszcze większy sukces trzy pierwsze miejsca zajęli kierowcy Subaru.

Miniony rok był ostatnim, w którym obowiązywały dla naszych aut najwyższe stawki celne. Pomimo tych niekorzystnych warunków zewnętrznych dzięki Państwa przekonaniu do zalet naszych samochodów osiągnęliśmy po raz kolejny przyrost sprzedaży. W tym miejscu chciałbym podziękować za Państwa zaufanie i zapewnić, że tak producent jak i my dołożymy wszelkich starań, aby go nie zawieść.

Pomimo wielu znaków zapytania co do warunków funkcjonowania naszej gospodarki w nadchodzącym roku, że wymienię tylko kwestię odpisów podatkowych czy biopaliw, życzę Państwu w imieniu własnym, całej załogi oraz naszych partnerów zdrowych, spokojnych Świąt oraz wszelkiej pomyślności w Nowym Roku. Roku akcesji do Unii Europejskiej, która to akcesja jak mam nadzieję zweryfikuje wiele nieprzemysłanych działań naszego rządu, które i Państwu i nam niepotrzebnie utrudniają życie.

Prezes Subaru Import Polska
Witold Rogalski

Stabilne cztery łapy

Nieubłaganie dobiega koniec roku. Dla jednych rok ten był pasmem szczęśliwych chwil, dla innych z kolei te szczęśliwe chwile zagubiły się, czy to w wirze politycznych przepychanek czy też ekonomicznych tarć. Dla Subaru rok ten, co nas niezmiernie nobilituje, był łaskawy zarówno w sukcesy sportowe jak i salonowe. Zwrócić należy uwagę, że sukcesy te dotyczą niemal każdego kontynentu naszego globu.

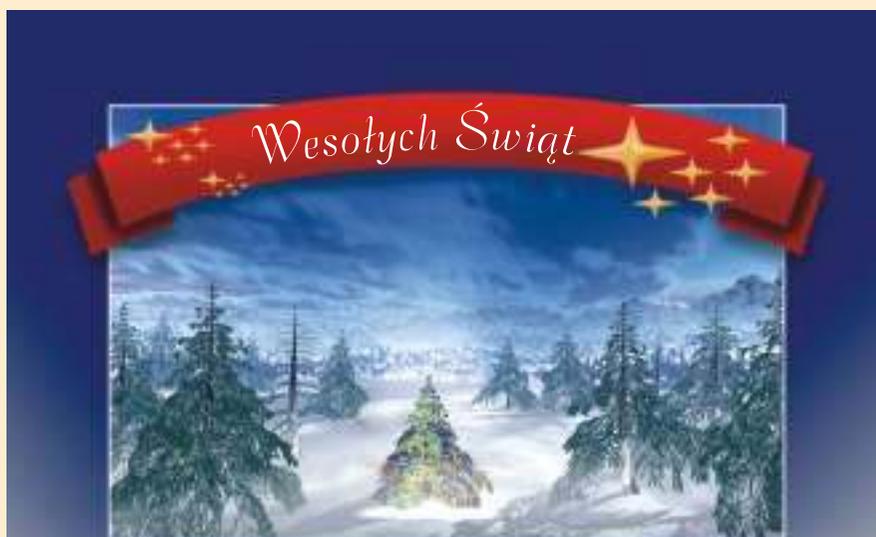
Największą niespodzianką i powodem do ogromnego zadowolenia jest wygrana Pettera Solberga na Subaru Impreza WRC w Rajdzie Walli, która wyniosła go na pozycję mistrza Świata Rajdów Samochodów 2003 roku. Ciekawostką jest również fakt, że w kategorii samochodów seryjnych w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Świata, kierowcy prowadzący Subaru zajęli pierwsze trzy miejsca w klasyfikacji generalnej. Wprowadzony w końcu ubiegłego roku, odnowiony Forester, z początkiem tego, zaczyna triumfować w ilościach sprzedanych egzemplarzy. Nowy Forester zdobywa pochlebne opinie w różnych kręgach motoryzacyjnych. Między innymi otrzymuje kanadyjską nagrodę „SUV Roku 2004”. Dodatkowo w europejskich testach NCAP zdobywa

palme pierwszeństwa w swojej kategorii, jako najbezpieczniejszy mały SUV. Dodatkowo o jego wymiennych zdolnościach terenowych możecie Państwo przeczytać w niniejszym numerze Plejad w relacji z Salonu 4x4 we Francji. Obok znajduje się obszerny opis niemal całkowicie zmienionego modelu Legacy, który w Japonii został ogłoszony „Samochodem Roku 2004”.

Inny, nowy model, któremu poświęcamy uwagę w tym numerze Plejad, jest najmniejsze, dostępne na naszym rynku Subaru Justy.

Zapraszamy również do naszego sklepu, w którym mogą Państwo nabyć zimową kurtkę, by skutecznie ustrzec się przed zimowym chłodem.

W imieniu całego zespołu redakcyjnego Plejad życzę Państwu, radosnych i pogodnych Świąt Bożego Narodzenia, spędzonych w rodzinnym gronie, aby wszystkie marzenia spełniły się w nadchodzącym nowym roku oraz by zdrowie i spokój psychiczny towarzyszył Państwu we wszelkich podróżach, Państwa wymarzonymi pojazdami, po tysiącach kilometrów nowych autostrad, którymi bezpiecznie dotrzecie Państwo do celu.



Kraków, 17.12.2003

*Życzymy Państwu
by zbliżające się Święta Bożego Narodzenia
wypełniły radość i spokój,
a nadchodzący Nowy Rok zaowocował plejadą sukcesów*

*We wish You a Merry Christmas with full of joy
& quiet, either The New Year will bring "The Pleiad" of success*

Subaru Import Polska

"PLEJADY" nr 03/2003 - grudzień 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 - kosteki@sj.s.pl
Łukasz Kański-Chmielewski - lkch@wrc.net.pl
Than Ju. - thanatos@bracka.pl
Kamil Jabłoński - kjablonski@subaru.pl

Marketing/Reklama/Prenumerata:

Janusz Dudek - jdudek@subaru.pl
tel.: +48 (12) 266 28 00, fax 266 93 08

Skład i druk:

BWCI - Ogi - szymon@bracka.pl / tel.: +48 603 31 4 859

Niebezpieczna prędkość!

Niebezpieczna prędkość!

Lubimy jeździć szybko - to nie ulega wątpliwości. Bez względu na to czy mamy dobry mocny samochód, czy taki o mniejszej mocy, czy nam się spieszy, czy też jedziemy na spotkanie ze sporym zapasem czasu większość z nas niechętnie zdejmuje nogę z gazu. Według policyjnych

do zmniejszenia szybkości. A właśnie w takich sytuacjach najczęściej dochodzi do wypadków - mówi komisarz Krzysztof Dymura z małopolskiej "drogówki".

Szczególnie ten ostatni aspekt jest wart uwagi. Wiara we własne umiejętności, w systemy elektroniczne takie jak ABS, ESP czy dobre opony sprawia, że czujemy się zbyt pewnie nawet jak na



statystyk, ponad 40 procent wypadków drogowych jest spowodowanych przez kierowców, którzy jeżdżą za szybko. - Nie mam nic przeciwko szybkiej jeździe, tam gdzie jest to dozwolone. Ale często szybka jazda oznacza brawurę. Nasi kierowcy nagminnie nie przestrzegają znaków ograniczeń prędkości na obszarze zabudowanym. Co gorsze, zmieniające się warunki na drodze, takie jak deszcz, czy śliska nawierzchnia też nie są sygnałem

prostej drodze nagle robi się ślisko. Nawierzchnia potrafi być bardzo zdradliwa, czego niechlubnym przykładem jest autostrada A-4 Kraków - Katowice. Są na niej takie miejsca, gdzie jak spadnie trochę deszczu, to można wypaść z drogi nawet dobrym samochodem, na dobrych oponach, przy prędkości niewiele przekraczającej 100 km/h. Ten przykład pokazuje, że nie zawsze wina leży tylko po stronie kierowców.

Prawdziwą bolączką polskich dróg jest nie tylko tragiczny stan nawierzchni, czy złe oznakowanie, ale brak odpowiednio wyprofilowanych łuków i zakrętów. A właśnie w takich miejscach bardzo często dochodzi do wypadków. Dopiero od niedawna zaczęto w Polsce stosować system oznakowania informujący o zbliżaniu się np. do niebezpiecznego łuku.

Dzięki pieniądзом z Unii Europejskiej na najbardziej niebezpiecznych odcinkach ustawia się nie tylko znaki z ograniczeniem prędkości, ale również tzw. "sierżantów" biegnących wzdłuż zacieśniającego się zakrętu.

Takie oznakowanie widać z daleka i kierowca ma czas, aby zredukować prędkość.

Szkoda tylko, że nie idzie za tym przebudowa całej infrastruktury drogowej na danym odcinku. Dobrym rozwiązaniem są również tzw. "azyle" dla pieszych, lub tzw. "zwalniacze" - wtopione w asfalt elementy informujące, że zbliżamy się do niebezpiecznego miejsca. Jest to niewątpliwie ogromny postęp, ale przy coraz większej liczbie samochodów na drogach takie zmiany wprowadzane są stanowczo zbyt wolno.

Wydaje się, że dzięki temu idziemy (czy raczej jedziemy) we właściwym kierunku.

Gdyby jeszcze tylko policjanci zamiast stać tam, gdzie najłatwiej łapać na radar, zaczęli naprawdę uprzykrzać jazdę drogowym piratom byłoby (prawie) dobrze.

Chyba jednak zbyt dużo wymagamy.

Zatem na razie spieszymy się z umiarem.

Łukasz Kański-Chmielewski

Układy wydechowe Hayward & Scott

Układy wydechowe Hayward & Scott w Polsce.

Polski rynek sportowych układów wydechowych wzbogacony został przez oficjalnego i wyłącznego dystrybutora firmę „Sun House”, która specjalizuje się w dostarczaniu układów angielskiej firmy Hayward & Scott. Wcześniej, marka ta znana była pod nazwą ScoobySport. Oferta firmy obejmuje produkowane w Wielkiej Brytanii, kompletne, sportowe układy wydechowe do takich samochodów jak: Subaru, Mitsubishi EVO, Porsche, Jaguar oraz Mini Cooper.

Wydechy Hayward & Scott słyną z pięknego, głębokiego dźwięku, który nie wybiega ponad normy głośności.

Powstanie gotowego układu, poprzedzone jest

fazą projektowania, która obejmuje szczegółowe badania prototypów na specjalnie do tego przystosowanej hamowni. Ma to na celu uzyskanie maksymalnych osiągnięć w zakresie zwiększenia mocy i momentu obrotowego.

Produkty firmy Hayward & Scott są projektowane przez doświadczonych inżynierów. Wykonywane są ręcznie i wyłącznie ze stali nierdzewnej, spawanej w osłonie gazów szlachetnych. Technologia ta zapewnia wysoką jakość oraz trwałość wykonania, co jest szczególnie istotne w polskich warunkach.

Oferta firmy obejmuje poszczególne elementy układów wydechowych oraz pełne zestawy. Układy wydechowe Hayward & Scott oferowane będą również w sieci autoryzowanych dealerów Subaru

Import Polska. Produkty objęte są trzyletnią gwarancją.



W celu uzyskania dalszych informacji zapraszamy na stronę www.haywardandscott.pl oraz bezpośrednio u:

Łukasz Kiniewicz

-tel. 0603 886 087, email: kiniewicz@sunhouse.pl

Michał Sułkiewicz

-tel. 0601 295 100, email: msulkiewicz@sunhouse.pl

Zimowe porady SJS - Dekalog Bezpiecznej Jazdy

Samochód

- Sprawdź stan techniczny zawieszenia, na śliskiej nawierzchni wychodzą wszystkie usterki amortyzatorów i hamulców.
- Zadbaj o dobry stan wycieraczek i świateł.
- Zmień ogumienie na zimowe i częściej kontroluj ciśnienie w oponach.
- Wymień płyn w spryskiwaczu na niezamarzający i sprawdź właściwości płynu chłodzącego.
- Zakonserwuj np. gliceryną wszystkie uszczelki w drzwiach.
- Każdorazowo oczyść wszystkie szyby i lusterka w samochodzie.
- Często przewietrzaj wnętrze aby odprowadzić nagromadzoną wilgoć.
- Usuń wszystkie zbędne przedmioty mogące utrudniać widoczność i przeszkadzać podczas jazdy.
- W przypadku opadów śniegu zawsze oczyść światła zarówno przednie jak i tylne.
- Zawsze miej w bagażniku łańcuchy, łopatkę i linkę holowniczą.

Kierowca

- Pamiętaj o możliwościach własnych i swojego samochodu. Nawet duże doświadczenie z poprzedniej zimy nie wznowi się automatycznie po upływie roku. Z nastaniem zimy należy od-

- nowa "uczyć się" jazdy na śliskiej nawierzchni.
- Zwracaj szczególną uwagę na zachowanie i sposób jazdy innych kierowców.
- Dbaj o czystość i wygodę butów.
- Nigdy nie prowadź samochodu w ubraniu krępującym ruchy (kurtki puchowe, futra, płaszcze).
- Po odsnieżeniu pojazdu, a przed jazdą - rozgrzej ręce.
- Unikaj gwałtownego hamowania i przyspiesz-

- szania. Stałe kontroluj kierownicą przód samochodu.
- Jeżeli cokolwiek dzieje się z samochodem, z wyczuciem uciekaj na pobocze.
- Zwłaszcza w zimie unikaj jazdy na luzie.
- Unikaj gwałtownego puszczania sprzęgła.
- Zawsze dostosuj prędkość do panujących warunków.

Wacław Kostecki - SJS



WRC
magazyn rajdowy



To się czyta!

Ciekawostki - WRC od środka

Impreza WRC - odsłaniamy tajemnicę!

300 KM pod maską, aktywne dyferencjały, napęd na cztery koła, niepowtarzalny wygląd i technika rodem z samolotów - takie jest Subaru Impreza WRC S8. Tym modelem przez cały sezon rajdowy w Polsce startował Leszek Kuzaj. Jedyński polski kierowca, który miał możliwość używania Subaru Impreza WRC w najlepszej specyfikacji dostępnej dla zawodników niefabrycznych. Przyjrzyjmy się, zatem bliżej tej niesamowitej "rajdówce".

Kosmiczny środek

Próżno szukać we wnętrzu elementów, które przypominają seryjną wersję Imprezy. Od razu w oczy rzucają się dwa duże ciekłokrystaliczne ekrany LCD. Jeden dla kierowcy, drugi dla pilota. Na obu wyświetlane są dane o samochodzie m.in.: tryb pracy skrzyni biegów, obroty, temperatura wody, oleju, ciśnienie gazu w dyferencjałach, kąt wychylenia kierownicy, czy... pedału gazu. Subaru posiada dwa podstawowe tryby pracy: Road Mode - odcinki dojazdowe i Stage Mode - jazda na oesie. Do każdego z nich opracowany jest inny program komputerowy sterujący pracą silnika, skrzyni biegów czy dyferencjałów - tzw. "mapping". Kierownica to bardzo skomplikowane urządzenie. Znajdują się na niej przyciski do uruchamiania wstecznego i neutralnego biegu, kalibracji sprężała oraz manetka do szybkiej zmiany biegów. Na środkowym panelu umieszczono pokrętkę do regulacji pracy aktywnych "dyfrów", rozrusznika, pomp wody, oleju, dodatkowych świateł i kilku innych urządzeń. Klatka bezpieczeństwa wykonana jest ze specjalnej stali (tajemniczy symbol T45), jakiej używa się w przemyśle lotniczym.

Silnik, skrzynia i dyferencjały

Sercem Subaru Impreza WRC jest dwulitrowy boxer, z turbodoładowaniem o mocy ponad 300 KM. Moment obrotowy wynosi prawie 600 Nm przy 4000 obr./min. Pracą silnika i 6-biegowej, sekwencyjnej skrzyni biegów steruje ten sam program komputerowy opracowany przez inżynierów z Prodrive. Przedni, środkowy i tylny dyferencjał jest aktywny, a każdy z nich ma 10 poziomów regulacji. Kierowca może je odpowiednio "spiąć" dzięki pokrętkom na środkowym panelu. Umiejętne ustawienie „dyfrów” wymaga żmudnych testów.

Zawieszenie i hamulce

W Subaru Impreza WRC można zastosować albo zawieszenie Reigera, albo dużo droższe z Prodrive'u. Amortyzatory mają kilkadziesiąt możliwości regulacji twardości, długości skoku oraz szybkości odbicia. Do nich dobiera się sprężyny o odpowiedniej sztywności. Prawdziwą sztuką jest jednak ustawienie geometrii zawieszenia. Służy do tego skomplikowany system poprzecznych i pionowych stabilizatorów. Każdy rodzaj nawierzchni skazuje kierowcę na nieustanne poszukiwanie idealnych „nastawów”. System hamulcowy Imprezy WRC wspomagany jest przez elektronikę. Komputer dba o odpowiedni podział siły hamowania na poszczególne koła oraz automatycznie chłodzi przednie tarcze specjalną cieczą. Przednie wenty-

lowane tarcze są ogromnej średnicy 366 mm, z 6-tłoczkowymi zaciskami. Tylnie hamulce to 305 milimetrowe tarcze i zaciski 4-tłoczkowe.

Mocne naciśnięcie hamulca pozwala zatrzymać Subaru na krótkim dystansie, nawet ze znacznych prędkości. Hamulec ręczny jest hydrauliczny, a jego użycie powoduje rozpięcie napędów tylnej osi.



Silnik jest umieszczony nisko i głęboko, dla lepszego zbalansowania masy samochodu.



Na kierownicy umieszczono przyciski do uruchamiania samochodu, a po prawej stronie manetkę do szybkiej zmiany biegów.



W Subaru stosuje się 18-calowe koła na asfalt i 16-calowe na szuter. Opony - oczywiście Pirelli.



Silnik pracuje fantastycznie. Moment obrotowy wynosi prawie 600 Nm, co pozwala uzyskać nie tylko doskonałe przyspieszenia w każdym zakresie obrotów, ale i wyjątkową elastyczność. Dzięki zaawansowanemu zawieszeniu i aktywnym dyferencjałom Subaru fantastycznie się prowadzi. Szczególnie dobrze "czuje" się na śliskich i luźnych nawierzchniach. Jeździłem wieloma samochodami WRC, ale w Imprezie czuję się najlepiej.

Wiele tajemnic

Szczegóły pracy wielu podzespołów objęte są tajemnicą. Dokładne parametry silnika znają tylko inżynierowie z Prodrive'u. Podobnie jest ze skrzynią biegów. Jest ona zaplombowana i aby dokonać przeglądu, trzeba ją wysłać do Anglii. Leszek Kuzaj wraz z samochodem otrzymał dwie bardzo grube książki z instrukcją obsługi. Ale nawet po ich uważnym przestudiowaniu i wielu przeprowadzonych testach przyznaje, że jeszcze nie poznał wszystkich tajemnic



Pedały ustawione są w jednej linii. Można je regulować tzn. przysunąć bliżej nóg kierowcy. Sprzęgło służy tylko do ruszania.



Mnóstwo elektroniki i wiele skomplikowanych mechanizmów.



Tylny spojler dba o odpowiednie dociężenie tylnej części samochodu.

Rajd Śląski i Rzeszowski - pech Kuzaja

RAJD ŚLĄSKI I RAJD RZESZOWSKI - ZASKAKUJĄCY FINAL!

Niecodzienny przebieg miały dwie eliminacje RSMP - Rajd Rzeszowski i Rajd Śląski. Główny faworyt Leszek Kuzaj dwukrotnie nie ukończył zawodów, będąc za każdym razem pokonanym przez złośliwość rzeczy martwych. W Rzeszowie zawiódł elektroniczny układ sterujący pracą dyferencjałów w Subaru Impreza WRC, na Śląsku tuż przed metą współpracy odmówiło sprzęgło. Mistrzami Polski zostali Tomasz Czopik i Łukasz Wroński, którzy po trzech startach w Subaru Impreza WRC 99, przesiadli się do A-grupowego Mitsubishi Lancer Evo VII.

Łukasz Kański-Chmielewski



Rajd Warszawski

RAJD WARSZAWSKI - ZWYCIĘSTWO KUZAJA!

Leszek Kuzaj z Magdaleną Lukas (Subaru Impreza WRC) wygrali Rajd Warszawski - ostatnią eliminację Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Zrealizowali tym samym swój cel, jakim było zakończenie tegorocznego sezonu efektywnym zwycięstwem. Drugie miejsce zajęli tegoroczni Mistrzowie Polski Tomasz Czopik i Łukasz Wroński (Mitsubishi Lancer Evo VII A-gr), a trzecie Sebastian Frycz i Jarosław Baran (Mitsubishi Lancer Evo VI zgłoszony w grupie A). "Kuzi" był najszybszy w czasie pierwszego etapu, który rozegrano na szutrowych odcinkach w okolicach Płońska. Nad Tomaszem Czopikiem miał ponad 4 minuty przewagi. Drugiego dnia kierowca Subaru Impreza WRC zaprezentował niezwykle dynamiczny i widowiskowy styl jazdy - taki, jaki uwielbiają kibice. - *Cieszę się ze zwycięstwa, choć w tym roku pokonała mnie technika. Na sześć rajdów ukończyłem trzy. Ale jestem zadowolony, bo wygrałem ostatnie zawody w tym sezonie i pokazaliśmy się kibicom z dobrej strony. Z myślą o nich pojechaliliśmy bardziej widowiskowo. Szkoda tylko, że zawody nie były dłuższe. Gdyby drugiego dnia trasę również poprowadzono po odcinkach szutrowych widowisko zyskałoby na atrakcyjności. Dziękuję wszystkim za doping przez*

cały rok - powiedział Leszek Kuzaj na mecie w Warszawie. Ostatecznie załoga Subaru Poland Rally Team zajęła trzecie miejsce w klasyfikacji RSMP zdobywając tytuły II-gich Wicemistrzów Polski

Łukasz Kański-Chmielewski



Rajd Niemiec

RAJD NIEMIEC - NIEPRZYJAZNE ASFALTY

Dla zespołu Subaru Rajd Niemiec miał być kontynuacją świetnej passy zapoczątkowanej zwycięstwem Pettera Solberga na Cyprze. Stało się jednak inaczej. Na niezwykle trudnych asfaltowych oesach triumfował Sebastian Loeb (Citroen Xsara WRC). Drugi, ze stratą zaledwie 3,6 sekundy, był aktualny mistrz świata, Marcus Grönholm w Peugeotie 206 WRC, a trzeci jego kolega z zespołu Richard Burns. Zespół Subaru World Rally Team rozpoczął pechowo. Już w czasie pierwszego etapu z rywalizacji odpadł Tommi Mäkinen. W Subaru Imprezie WRC Fina zepsuł się alternator. "Big Mak" zatrzymał się dwa kilometry przed parkiem serwisowym z kompletnie rozładowanym akumulatorem. Z kolei Petter Solberg na początku pojechał zbyt nerwowo. Źle dobrane opony oraz dwie wizyty poza drogą kosztowały go spadek poza pierwszą piątkę. Z kolei na 11 odcinku specjalnym, po efektownym skoku Norweg uszkodził zawieszenie i cudem doturlał się do serwisu.

- *Myślałem, że już po nas. Skoczyliśmy trochę za*

bardzo "dynamicznie" akurat w miejscu, gdzie należało nieco zwolnić. Urwaliśmy koło i z wielkim trudem dotoczyliśmy się do parku serwisowego. Odcinki są naprawdę trudne. Czasem jest tak ciasno, że mam obawy czy zmieścimy się na drodze - relacjonował kierowca Subaru. Straty częściowo udało się odrobić w czasie ostatniego etapu i w efekcie Solberg przyjechał na siódmym miejscu

w generalce. Udany występ zaliczyli Janusz Kulig z Maciejem Szczepaniakiem (Mitsubishi Lancer Evo VI). Polacy zajęli trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej grupy Production Car. Druga polska załoga, Michał Sołowow i Maciej Baran (Mitsubishi Lancer Evo VII) dojechali do mety na ósmej pozycji w grupie N.

Łukasz Kański-Chmielewski



Rajd Finlandii

BEZ FINÓW NA PODIUM!

Trzy dni zaciętej walki, po której na mecie nie znalazł się żaden z fińskich kierowców - tak można krótko podsumować 53 Rajd Finlandii. To wyjątkowe wydarzenie, bo przez dziewięć ostatnich sezonów w imprezie triumfowali tylko kierowcy ze Skandynawii. Zwyciężył Estończyk Markko Martin (Ford Focus WRC), a drugie miejsce zajął Petter Solberg (Subaru Impreza WRC). Sensacja wisiała w powietrzu już od samego początku. Prolog i pierwszy odcinek wygrał Martin. Potem jednak wyprzedził go Marcus Gronholm (Peugeot 206 WRC). Fińscy kibice odetchnęli z ulgą, ale na krótko, bo w końcówce pierwszego etapu na pozycję lidera powrócił kierowca z Estonii. Zacięty bój o miejsce w pierwszej trójce stoczyli: Petter Solberg, Richard Burns i Colin McRae.

Norwega kilka razy wspomógł partner z zespołu Tommi Mäkinen wygrywając z głównymi rywalami. Kolejny etap rozpoczął się od ataku i zwycięstwa Gronholma. Ale kiedy w Peugeotie odpadło koło i mistrz świata wylądował poza drogą, wszystko stało się jasne - Finowie zostali bez faworyta do zwycięstwa. Honoru Skandynawów musiał bronić Solberg. Norweg miał nikłą szansę na dogonienie Martina. Na dodatek przydarzyło mu się kilka problemów na trasie i cały czas musiał opędzać się od ataków Burnsa i Carlosa Sainza (Citroen Xsara

WRC). W końcówce ci trzej zawodnicy stoczyli pasjonującą walkę o drugą lokatę. Na słynnym oesie "Palsankyla", zwanym "drogą o sześciu skokach", Solberg tracił do Burnsa zaledwie 1,8 sekundy! W samochodzie Sainza pojawiły się problemy z układem kierowniczym i „El-Matador” przestał się liczyć w bitwie o podium. Kierowca Subaru pojechał jak szalony na ostatniej próbie. Odrobił stratę i wygrał z Burnsem zaledwie o 1.2 sekundy! - *Kilka razy jechaliśmy na granicy ryzyka. Na ostatniej sekcji było dużo długich zakrętów i szybkich nawrotów i wiedziałem, że tam*

mam szansę uzyskać przewagę nad Richardem. To była szaleńcza jazda, która o mały włos nie zakończyła się wypadnięciem z drogi. Ale udało się. W pewnym momencie całym ciężarem ciała naciskałem na pedał gazu. To cud, że nie wbiłem go w podłogę! - powiedział szczęśliwy Petter Solberg. Czwarte i piąte miejsce zajęli Carlos Sainz i Sebastian Loeb. Najlepszym z Finów był Tommi Mäkinen (Subaru Impreza WRC), który zajął szóste miejsce.

Łukasz Kański-Chmielewski



SOLBERG NAJSZYBSZY NA ANTYPODACH!

Rajd Australii dobitnie pokazał, że w Mistrzostwach Świata zaczyna się powolna zmiana warty. Głównymi aktorami widowiska byli kierowcy młodego pokolenia - Petter Solberg, Sebastian Loeb i Markko Martin. W ich cieniu rywalizowali ze sobą "starzy" mistrzowie tacy jak Marcus Gronholm, Carlos Sainz, Colin McRae czy Richard Burns. Niezwykle zacięty pojedynek wygrał przedstawiciel ekipy "młodych" - Petter Solberg w Subaru Impreza WRC.

Norweg rozpoczął rewelacyjnie, obejmując prowadzenie po pierwszym odcinku specjalnym. Potem jednak do głosu doszedł "stary wyjadacz" Marcus Gronholm (Peugeot 206 WRC). Ale aktualny mistrz świata nie dojechał do mety. Dachowanie, potem awaria samochodu... i koniec marzeń. Pałeczkę lidera po pierwszym etapie przejął Sebastian Loeb (Citroen Xsara WRC), który wyprzedził Solberga zaledwie o 4 sekundy. Niespodziewanie z walki został wykluczony Markko Martin. W bagażniku jego Focusa WRC sędziowie znaleźli... kamień. Uznano to za niedozwolony balast. Młody Estończyk ze łzami w oczach pożegnał się z zawodami. W czołówce trwał festiwal młodych wilków. Solberg z Loebem jechali bardzo szybko, agresywnie i na przerwian wygrywali kolejne oesy. Coraz bardziej oddalali się od ścigających ich Richarda Burnsa oraz Colina

McRae (Citroen Xsara WRC). Losy zwycięstwa rozstrzygnęły się w samej końcówce rajdu. Najpierw na 21 oesie, najszybszy był Petter Solberg. Po kolejnym przejeździe na pierwszą pozycję wrócił Sebastian Loeb! Norweg postawił wszystko na jedną kartę - spodziewając się deszczu, na przedostatnim odcinku specjalnym pojechał na miękkich oponach. Kierowca Citroena

Francuz zameldował się na mecie dopiero na... ósmym miejscu. Ostatecznie zwycięzcą Rajdu



stracił 9.3 sekundy. Na ostatniej próbie emocje sięgnęły zenitu. Wygrał ją Colin McRae, a Solberg był trzeci, ze stratą 10 sekund. W ekipie Subaru trwało nerwowe oczekiwanie na czas Loeba.

RAJD WIELKIEJ BRYTANII - PETTER SOLBERG MISTRZEM ŚWIATA!

Petter Solberg wraz z pilotem Philem Millsem zostali rajdowymi Mistrzami Świata sezonu 2003! Załoga Subaru World Rally Team zwyciężyła w Rajdzie Wielkiej Brytanii i tym samym wywalczyła pierwsze w karierze tytuły mistrzowskie. Jest to ogromny sukces 28-letniego Pettera Solberga i całego zespołu Subaru. Ambitny Norweg na walijskich odcinkach specjalnych stoczył pasjonującą walkę z najgroźniejszym rywalem - Francuzem Sebastianem Loebem (Citroen Xsara WRC).

Po Rajdzie Korsyki w rywalizacji o miano najlepszego kierowcy rajdowego na świecie liczyło się tylko trzech zawodników: Solberg, Loeb i drugi kierowca Citroena - Carlos Sainz. Słynny "El-Matador" przeżył jednak prawdziwy dramat już w czasie pierwszego etapu Rajdu Wielkiej Brytanii. Hiszpan wypadł z trasy i w ten sposób zaprzepaścił szansę na tytuł. Prowadzenie najpierw objął Sebastian Loeb, ale potem rewelacyjnie pojechał Solberg, dzięki czemu awansował na pozycję lidera. Kierowca Subaru nie oddał prowadzenia aż do końca. "Mr. Hollywood" pokazał na co go stać, na

Petter Solberg Mistrzem Świata

ostatnim oesie. Wiedząc, że kierowca Citroena postawi wszystko na jedną kartę, Solberg pojechał jak natchniony i zyskał dodatkowe 11 sekund przewagi. Na mecie wyprzedził Francuza o 43.6 sekundy. - *Nie wiem co powiedzieć. Jestem najszybszym kierowcą rajdowym świata! To mój wielki sukces. Dziękuję całemu zespołowi Subaru, a szczególnie Tommiemu Mäkinenowi. Jemu dedykuję to zwycięstwo i tytuł mistrzowski - powiedział uradowany Petter Solberg. Mäkinen zajął doskonałą trzecią pozycję, w pięknym stylu żegnając się z mistrzostwami świata. - Cieszę się z sukcesu Pettera i naszego zespołu. Nie mogę jednak uwierzyć, że to był mój ostatni start za kierownicą samochodu WRC. Pod koniec załowałem, że rajd nie potrwa jeszcze dłużej. Nie chciałem wysiadać z auta. Cóż teraz będę uczestniczył w mistrzostwach świata tylko jako widz - stwierdził "Big Mak", który na swoim Subaru miał wymalowany napis: "World Rally Legend". Czwarte miejsce zajął Colin McRae (Citroen Xsara WRC), a piąty był Francois Duval w Fordzie Focusie WRC.*

Dla Pettera Solberga wygrana w Walii była piątym

zwycięstwem w karierze i czwartym w tym sezonie. Jest on również pierwszym w historii kierowcą z Norwegii, który zdobył tytuł rajdowego Mistrza Świata. W klasyfikacji producentów triumfował Citroen, drugie miejsce zajęła ekipa Peugeota, a trzecie zespół Subaru.

Łukasz Kański-Chmielewski



GT

NAJSZYBSZE PISMO NA RYNKU



Co miesiąc nowe emocje

Tuning • Samochody Sportowe • Car Audio

Mini-SUV o sporych możliwościach.

Mini-SUV o sporych możliwościach.

Najnowsze dziecko Fuji Heavy Industries, Subaru Justy jest najmniejszym z obecnie oferowanych w Europie pojazdów spod znaku sześciu gwiazd. Jednak nie oznacza to, że jego walory są dalekie od tych oferowanych przez pozostałe pojazdy. Pewne różnice technologiczne podyktowane są obecnymi uwarunkowaniami rynkowymi. Stąd też, silnik typu bokser, nie znalazł zastosowania. Napęd pozostaje nadal na cztery koła, jednak funkcjonuje na innych zasadach niż w pozostałych modelach Subaru.

Sylwetka nadwozia cechuje się stonowaną stylistyką, która nie została natchnięta ostatnimi trendami ekstrawaganckiej mody. Duże przednie reflektory nadają wesołości przedniej części. Spokojnie biegnąca linia dachowa kończy się niemalże pionowo opadającą szybą tylnej klapy. W górnych słupkach umieszczone zostały lampy, które wydatnie poprawiają widoczność w trudnych warunkach pogodowych panujących na drodze. Wnętrze pojazdu przystosowane jest do transportu pięciu pasażerów, mających do dyspozycji trójpunktowe pasy bezpieczeństwa oraz mnogą ilość poręcznych schowków. Mimo niedużych wymiarów, wnętrze jest obszerne i nie wywołuje klaustrofobii. Zajmowana przez kierowcę pozycja zapewnia dobrą widoczność w każdym kierunku. Dodatkowo wyższa pozycja siedziska w porównaniu z innymi pojazdami tej wielkości, sprawia, że ma możliwość wczesnego dostrzeżenia niebezpieczeństwa. Wszystkie przełączniki znajdują się w zasięgu ręki, co nie absorbuje i nie odwraca

uwagi podczas prowadzenia pojazdu.

A propos prowadzenia pojazdu. Justy wyposażony może być w silnik 1,3 dysponujący mocą 94 KM, oraz drugą jednostkę napędową, o zwiększonej do 1,5l pojemności, o mocy 99KM. Wykorzystanie ich możliwości nie jest okupione dużym zużyciem paliwa. Jego średnia wartość w przypadku mniejszej jednostki wynosi 6,9 l/100 km, a dla większej wartość ta osiąga 7,2 l/100 km. Niska masa pojazdu w połączeniu z dobrze dobranymi przełożeniami i żywymi silnikami sprawia, że samochód porusza się z dużą swobodą. Jego przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi odpowiednio 11,7 i 11 sekund. W warunkach miejskich sprawdzają się jego gabaryty oraz zrywność, dające dużą dozę bezpieczeństwa przy manewrach zmiany pasa ruchu. Uwagę zwrócić należy na niezaprzeczalny atut, jakim w ruchu miejskim jest duży prześwit, którego wartość pozwala na sprawne wdrapywanie się na wysokie krawężniki. W tych manewrach pomocny staje się tylny napęd, który „wpycha” przód samochodu nawet na śliski krawężnik. Na trasie osiągnięcie prędkości maksymalnych, podawanych przez producenta nie stanowi najmniejszego problemu. Wyrzedzanie przy odpowiednim zredukowaniu biegu nie nastręcza kierowcy niepotrzebnych stresów.

Mogłoby się wydawać, że wysokość pojazdu będzie uciążliwa przy szybkim pokonywaniu ostrych zakrętów. Nic bardziej mylnego. Samochód jak na swoje gabaryty i masę sprawuje się nad wyraz

sprawnie. Oczywiście nie można go porównywać z Imprezą czy Foresterem. Zjechać z utwardzonej drogi jest jednak tym, na co to auto wręcz czeka. Dobrze działające sprzęgło wiskotyczne, załącza napęd tylnych kół bardzo szybko, kiedy tylko pojawi się różnica w prędkości obrotowej pomiędzy kołami przednimi, a tylnymi. Odpowiednio dobrana twardość tego sprzęgła powoduje, że samochód wdrapuje się nawet na całkiem pochyle zbocza o luźnym podłożu. Zachowanie zdrowego rozsądku i odpowiednie wykorzystanie mocy silnika, pozwala na sprawne poruszanie nim w lekkim terenie. Prześwit poprzeczny Justy o wartości 170 mm jest dobrym wynikiem, rzadko spotykanym w tej kategorii pojazdów.

Ograniczenia mobilności terenowej, wynikające z małej średnicy kół i zawieszenia o niewielkim skoku, na szczęście studzą zapał zapaleńców pragnących udać się w błotniste knieje.

Subaru Justy jest ciekawą propozycją dla młodych, aktywnych ludzi. Samochód ten daje im możliwość komfortowego podróżowania w upalne dni (ukochana „klima”) i w zimie, kiedy przy wydajnym ogrzewaniu, Justy zgrabnie drapie się po ośnieżonych górskich drogach. Miłośnicy jazdy miejskiej również powinni docenić wysoki prześwit, małe gabaryty zewnętrzne, czy też wspomaganie kierownicy, które są nieodzownym wyposażeniem w tych warunkach. A wszystko to przy niewielkich kosztach użytkowania.

Kamil „Kamel” Jabłoński



Subaru Legacy „Szybko, bezpiecznie i z klasą”.



Subaru Legacy „Szybko, bezpiecznie i z klasą”.

Subaru posiada dwa kierunki rozwoju: pozostać przy silnikach typu „boksery” i symetrycznym podziale napędu na cztery koła oraz podążać za wszelkimi zmianami, jakie narzuca prędko rozwijający się rynek motoryzacyjny. Subaru Legacy czwartej generacji kontynuuje tradycje poprzedniego modelu, pojawiając się w nowych, szybkich „szatach”. Nowe Legacy stworzone zostało tak by przyjemność z jazdy była osiągnięta nie tylko przy najwyższych prędkościach, ale również w jeździe codziennej. Ciągłe dążenie do ideału zaowocowało nowymi rozwiązaniami jeszcze bardziej podnoszącymi bezpieczeństwo, funkcjonalność oraz dynamikę pojazdu.

W przeciwieństwie do stylistyki bez zmian pozostała paleta modelowa. Nadal do wyboru pozostaje sedan i kombi oraz Outback.

Nowoczesna, aczkolwiek spokojna stylistyka nadwozia typu sedan charakteryzuje się zastrzonymi liniami. Łagodnie wznosząca się linia maski przechodzi w obłą linię dachu, która płynnie łączy się bagażnikiem. Tylna kłapa uformowana na kształt łotki stabilizującej, oprócz spełniania roli dociągania tyłu przy znacznych prędkościach,

nadaje Legacy sportowego wyglądu. Model kombi różni się przebiegiem linii dachowej, która została wyprostowana i przedłużona. Kombi podobnie jak sedan zachowuje elegancką stylistykę. Schodząca nisko linia tylnej kłapy zarówno w wersji sedan jak i kombi, daje dobry dostęp do przestrzeni bagażnika. Skośnie umieszczone przednie reflektory obu wersji nadają nadwoziu agresywnego wyglądu, który łagodnieje w miarę przenoszenia wzroku na tylną część karoserii. Model Outback stylistycznie podobny jest do modelu kombi. Jego karoseria wzbogacona jest o masywniejsze zderzaki oraz nadkola, które oferowane są w dwóch wariantach koloru; w kolorze nadwozia bądź szarym. Jest to pojazd o zwiększonym prześwicie w stosunku do modelu kombi, co nadaje mu walorów rekreacyjnych. Tak opracowana stylistyka ma znaczący wpływ na współczynnik oporu powietrza, który w tych samochodach osiąga; sedan 0,28, kombi 0,30 oraz Outback 0,34.

Zastosowanie stali o wysokiej wytrzymałości na naprężenia i odpowiednie zaprojektowanie samonośnego nadwozia, pozwoliło na redukcję masy przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa konstrukcji. Obniżona masa w połączeniu z nisko umieszczonym (22 mm niżej niż w poprzednim modelu) i przesuniętym bliżej centralnego

mechanizmu różnicowego (o 10 mm) silnikiem, dała odpowiedni rozkład mas. Wynikiem tego jest jeszcze lepsze prowadzenie i reakcje na zmiany kierunku jazdy. Zastosowanie przeladnej kierowniczej o mniejszym przełożeniu, daje pewną kontrolę nad pojazdem. Promień zawracania wszystkich modeli wynosi 5,4 m. Przeprojekowany układ zawieszenia, wzorowany na samochodach rajdowych, zapewnia Legacy wyśmienite trzymanie się drogi. Niezależne zawieszenie w połączeniu z symetrycznym napędem czterech kół daje duży margines bezpieczeństwa np. przy pokonywaniu kolein drogowych oraz w przypadku wystąpienia aquaplaningu.

Wykorzystując tradycyjne rozwiązania z zakresu układu przeniesienia napędu nie poprzestano na skopiowaniu poprzedniego systemu, lecz dokonano stosownych zmian i udoskonaleni dla ciągłego dążenia do ideału (filozofia KAIZEN). Gama silników obejmuje trzy jednostki - wszystkie oczywiście są to silniki przeciwobrotowe (boksery). Pierwszy z nich to czterocylindrowy motor o pojemności 2 litrów, dysponujący mocą 138 KM osiąganą przy 5600 obr/min i maksymalnym momentem obrotowym 187 Nm osiąganym przy 4400 obr/min. Jednostka o tej pojemności, w swojej klasie zużywa najmniejsze ilości paliwa i to

Subaru LEGACY H6





Subaru Legacy - c.d.



przy stałym napędzie na cztery koła. Spalanie kształtuje się na następującym poziomie; w cyklu mieszanym wynosi ono 7,6 l/100 km, w cyklu drogowym jedynie 6,0 l/100 km, a w cyklu miejskim 10,5 l/100 km. Silnik ten współpracuje z manualną, pięciostopniową skrzynią biegów lub z automatyczną o czterech przełożeniach.

Zmiana biegów w automacie następuje szybko i płynnie, co pozwala na uzyskanie nie tylko odpowiednich przyspieszeń, ale również na zmniejszenie zużycia paliwa, które w tym przypadku jest niższe niż w wersji ze skrzynią manualną. Dodatkowo istnieje możliwość sekwencyjnej zmiany przełożeń.

Kolejnym silnikiem jest 2,5 litrowy czterocylindrowy bokser, który łączony może być z identycznymi skrzyniami biegów. Dysponuje on mocą 165 KM przy 5600 obr/min i maksymalnym momentem obrotowym 226 Nm przy 4400 obr/min. Spalanie tej jednostki, również obniżono w sposób konkurencyjny dla innych pojazdów tej klasy i wynosi odpowiednio: w cyklu miejskim 11,4 l/100 km, cyklu drogowym 6,4 l/100 km oraz w cyklu mieszanym 8,2 l/100 km.

Trzeci, sześciocylindrowy silnik o pojemności 3 litrów jest dostępny jedynie z automatyczną skrzynią biegów, o możliwości sekwencyjnej zmiany pięciu przełożeń. Osiąga moc 245 KM przy

6600 obr/min i maksymalny moment obrotowy 297 Nm przy 4200 obr/min. Płaski przebieg krzywej momentu obrotowego, otrzymywany jest m.in. dzięki zamiennym fazom rozrządu i elektronicznie regulowanemu otwarciu przepustnicy. Główną zaletą jest stonowana praca pozwalająca na rewelacyjne przyspieszenia w całym zakresie obrotów. Średnie spalanie tej jednostki kształtuje się na poziomie: 9,6 l/100 km. Napęd z silnika, przechodząc przez skrzynię biegów oraz centralny mechanizm różnicowy, trafia do wszystkich kół. Ciekawostką jest fakt, że już w wersji 2,5 litrowej układ wydechowy zakończony jest dwoma końcówkami, w dwóch przeciwległych końcach tylnego zderzaka. Tak

skonstruowany wydech nie tylko poprawia wygląd Legacy, ale jednocześnie usprawnia opróżnianie spalin z komory spalania, co korzystnie wpływa na moc samochodu.

Nowy „image” nadwozia pociągnął za sobą również zmiany w wyposażeniu wnętrza, które teraz „napęczniało” od wszelakiego rodzaju nowości.

Szczególny nacisk położono na bezpieczeństwo czynne i bierne. Z zakresu bezpieczeństwa czynnego zwrócić należy uwagę na hamulce tarczowe o dużej średnicy. Ich działanie wspomagane jest systemem ABS oraz elektronicznie sterowanym podziałem siły hamowania.





Niezaprzeczalnym atutem jest wciąż udoskonalany, symetryczny układ napędowy. Stały napęd na cztery koła, niezależnie od warunków nawierzchni drogi pozwala na sprawne poruszanie się, a w sytuacjach krytycznych zapewnia lepszą kontrolę nad pojazdem. Wydajny i precyzyjnie działający, wspomagany układ kierowniczy zapewnia pewne prowadzenie samochodu. Również wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa biernego jest na najwyższym poziomie.

Już w modelu podstawowym występują cztery poduszki powietrzne, a w modelu o jedną półkę wyżej można zamówić przednie i tylne kurtyny powietrzne. W każdym z samochodów montowane są trzypunktowe pasy bezpieczeństwa wyposażone w napinacze i ograniczniki siły napięcia. Przednie fotele posiadają aktywne zagłówki. Zastosowano również układ „cofania” pedałów sprężęła, hamulca oraz gazu, w momencie zderzenia, co zmniejsza ryzyko powstania urazów kończyn dolnych. Bardzo ważny element mocowania fotelików, tak jak w poprzednim modelu, skonfigurowany został w systemie ISOFIX. Legacy w testach zderzeniowych prowadzonych przez NCAP osiąga najwyższe noty. Zadbano również o pieszych, wydłużając maskę w celu zmniejszenia ryzyka odniesienia poważnych obrażeń. Zastosowane materiały we wnętrzu cechuje wysoka trwałość przy jednoczesnym zachowaniu odporności na ogień. Komponenty, z jakich

wykonany jest cały pojazd spełniają wszelkie normy ochrony środowiska.



Targi i wystawy

VIII TARGI MOTORYZACYJNE MOBILEXPO 2003

Tradycyjnie, jesienna pora królewskiego miasta Krakowa, ściągga na tereny wystawowe Chemobudowy S.A. pasjonatów techniki motoryzacyjnej. Dzieje się to za sprawą Targów Motoryzacyjnych MOBILEXPO, które odbyły się już po raz ósmy. Ogólna recesja branży motoryzacyjnej nie została zauważona, gdyż frekwencja tej edycji wprowadziła w zadowolenie zarówno samych wystawców i organizatorów jak i

samych zwiedzających, którzy mieli możliwość poznania kilku ciekawych nowości. Jedną z nich było właśnie Subaru Justy, które zostało uhonorowane „Srebrną Tablicą Rejestracyjną” Dziennika Polskiego w kategorii „Najciekawsza Premiera Targów”. Najnowsze dziecko Subaru przedstawione zostało z silnikiem o pojemności 1.3l. Pojazd wzbudzał ogromne zainteresowanie wśród zwiedzających, a nawet innych wystawców. Obok niego stał nowy model Legacy, który cieszył się również dużym zainteresowaniem.

Reprezentanci innych marek również przedstawiali swoje nowości. Do najciekawszych należały: coupé-cabrio pod znaku francuskiego lwa wspartego na tylnych łapach - model 307 CC oraz inny mały Francuz Citroen C2. Japońska firma Mitsubishi przedstawiła zwiedzającym najnowszego Lancera w wersji kombi. Nie mogło się obejść również bez pojazdów terenowych. Organizatorzy zadbał o jak najlepszą organizację przeprowadzając ciekawe imprezy towarzyszące związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego.



OFF-ROAD 2003

Popularność samochodów z napędem na cztery koła rośnie z każdą chwilą. Wymagania rynku sprawiły, że w ostatni weekend września miała miejsce Wystawa Samochodów Terenowych „Off-road 2003”. Zorganizowana została w pobliżu siedziby głównego organizatora, redakcji czasopisma Auto+. Na wystawie tej swoją krajową premierę miało Subaru Justy. Obok niego przedstawiany był starszy, już doświadczony brat Subaru Forester. Organizatorzy zadbał niemalże o

każdy szczegół, a zwłaszcza o te dotyczące pojazdów terenowych i postaci z nimi związane. Zwiedzający mieli możliwość poznać tajniki zmiany przebiegu koła w warunkach pustynnych. Fachowej demonstracji dokonali zawodnicy z Orlen Teamu Łukasz Komornicki i jego pilot Rafał Marton. Dopisali również inni przedstawiciele polskiego środowiska off-roadowego, tacy jak Maciej Majchrzak czy Grzegorz Baran. Duża frekwencja zwiedzających zapowiada powodzenie kolejnych edycji.

AUTOSALON 2003

W Katowicach największym hitem był premierowa prezentacja nowego Legacy. Samochód ten będący w 80% nowym pojazdem w porównaniu z poprzednim samochodem przyciągał największą ilość zwiedzających. Innym ciekawym samochodem był Ford Focus RS, który dla amatorów rajdów samochodowych jest nie lada gratką. Inni wystawcy również dopisali mimo jeszcze nieznaczącej rangi Autosalonu.

Piszą o nas - przegląd prasy motoryzacyjnej

„Prawo dla różnic” 4x4 Magazine (Francja)

Powszechna znajomość Subaru opiera się na sukcesach Imprezy w Rajdowych Mistrzostwach Świata. Pozostający w cieniu Legacy, mimo wszystko jest samochodem zadziwiający. Dzięki swojej oryginalnej technice, sprzyja przyjemności i efektywności użytkownika.

(...) każdy jest w błędzie jeśli sądzi, że wsiadanie do tego samochodu jest karam, gdyż potrafi on w pełni uwidocznić swoje nie banalne możliwości. (...) nowy model prezentuje jednak prawdziwą elegancję. Schodzący ku dołowi tył nadwozia dodaje więcej dynamiki w porównaniu z poprzednim modelem. W gamie znajduje się sedan, kombi oraz kombi Outback, dlatego też akcent terenowy wzmocniony jest poprzez wydane reflektory przeciwwielne wkomponowane w przedni zderzak, który przechodzi w obfite nadkola. (...)

(...) wnętrze zyskuje całkiem nowy wygląd. Wyrafinowana stylistyka, materiały na najwyższym poziomie, bardzo delikatna skór zana tapicerka oraz stalowe dodatki na konsoli centralnej nadają wnętrzu podniosłej atmosfery. Całość pozostaje bardzo przyjemna w użytkowaniu zwłaszcza przy wyposażeniu niemającym się, czego wstydić (klimatyzacja automatyczna, przednie fotele regulowane elektrycznie, system nawigacji satelitarnej, radio z CD, lakier metaliczny, podwójny otwierany dach otwierany elektrycznie, itd.)

(...) Rewelacyjna jest praca sześciu cylindrów. Wspaniale brzmią i płynnie reagują na przyśpieszenie gazu zachowując jednocześnie pełną kontrolę nad sytuacją. Stonowane 245 KM nie ma negatywnego wpływu na konstrukcję samochodu, która jest jego mocnym atutem.

Dzięki powiększonemu rozstawowi osi, zmienionemu ustawieniu zawieszenia, dzięki zwiększonej sztywności nadwozia, dzięki połączeniu silnika i skrzyni biegów Subaru Outback oferuje tyle efektywności, której mogłoby mu pozazdrościć wiele samochodów sportowych.

Precyzyjny układ kierowniczy reaguje bez zarzutu zbędnych opóźnień, i powoduje, że pojazd przemieszcza się po zamierzonym torze bez najmniejszych zastrzeżeń. Właściwość ta pozwala kierowcy na pokonywanie zakrętów w pełnym bezpieczeństwie i precyzji, która konkuruje na równi z przyjemnością i komfortem kierowania. Podobnie jest również z jazdą na wprost, która jest zadziwiająco stabilna. Stały napęd czterech kół nie utrudnia prowadzenia, a w ciasnych zakrętach

widac pełnię jego możliwości. Stały napęd czterech kół oraz nieco podniesione nadwozie, sprawiają, że można się zapuścić Subaru w leśne dukty. (...) Outback stanowi ciekawą alternatywę wobec Audi Allroad i Volvo XC70, pod warunkiem, że klientela pozwoli sobie na poznanie tych pojazdów niszowych, którymi można nieco inaczej podróżować wraz z wyposażeniem, które proponowane jest przez większość samochodów z wyższej gamy o wiele lepiej znanych.

Thierry Emptas
Przełożył - Kamil „Kamel” Jabłoński

„3xSubaru” Auto Moto 15/2003

Subaru od 1972r. kojarzy się przeważnie z jedną rzeczą. Napędem na cztery koła. Tymczasem drugim, często pomijanym znakiem szczególnym tej marki są silniki typu bokser.

Samochody Subaru zawsze cechowały niekonwencjonalne rozwiązania techniczne oraz klasyczne kształty nadwozia, które zdobywały sympatię wąskiej rzeszy potencjalnych klientów.

Zaprezentowane niedawno nowe modele tej marki całkowicie łamią dotychczasowe kanony stylistyczne.

(...) Legacy nadrabia zaległości w stylizacji uzyskując znakomity efekt. Wąskie przednie reflektory i sylwetka nadwozia w kształcie klina nadają mu bardzo dynamiczny wygląd. Nowy image otrzymało również uniwersalne kombi. (...) Wnętrze Legacy cechuje wysoki standard wykonania, zarówno w odniesieniu do wyposażenia seryjnego, jak i jakości użytych materiałów. Nawet podstawowa wersja nie ma się tu czego wstydić. Seryjne fotele zapewniają znakomite podparcie ud oraz pleców w czasie szybkiej jazdy krętymi drogami, a regulowana w dwóch płaszczyznach kierownica renomowanej włoskiej firmy Momo idealnie leży w dłoniach.

Konstruktorzy Subaru duży nacisk położyli na bezpieczeństwo zarówno czynne, jak i bierne. Jednakowy podział napędu na obie osie sprawia, że auto w każdej sytuacji drogowej zachowuje się bardzo stabilnie.

Na tak wysoki standard bezpieczeństwa pracują również: czterokanałowy ABS oraz nowy system VDC (Vehicle Dynamic Control) automatycznie korygujący pracę hamulców i dopływ paliwa w sytuacjach krytycznych. Zawieszenie idealnie tłumi wszelkie nierówności, a do uszu kierowcy dociera jedynie przyjemny pomruk silnika typu bokser. (...) Wart uwagi jest także, stosowany

wyłącznie przez Subaru system Hill-holder, zapobiegający staczaniu się pojazdu na stromych zboczach.

(...) We wnętrzu Outbacka panuje luksus.

Skórzana tapicerka, elektryczna regulacja foteli czy system nawigacji z ekranem „touch screen”, to tylko znikoma część tego, co auto może zaofiarować swoim pasażerom.

Tomasz Tuchowski

„Najlepszy SUV” GT Listopad 2003

(...) Nadwozie obecnie produkowanego Forestera jest przede wszystkim praktyczne.

Jednak w porównaniu z poprzednim modelem zdecydowanie zyskało na urodzie. Patrząc na przód, który podkreśla terenowe możliwości Forestera nie mamy wątpliwości, iż dla tego samochodu nie straszne jest zjechanie z utwardzonych dróg. (...)

Innym elementem wyróżniającym auta tej marki (z silnikami turbodoładowanymi) jest efektowny wlot na masce, przez który powietrze dociera do intercoolera. (...) Zegary są czytelne, obszyta skórą kierownica bardzo dobrze leży w dłoniach, a obsługa automatycznej klimatyzacji nie nastręcza żadnych trudności.

Cały układ napędowy jest niemal żywcem przełożony z Subaru Imprezy GT.

(...) O Foresterze bez dwóch zdań możemy powiedzieć, że jest to najlepiej prowadzące się auto klasy SUV. Zawieszenie jest idealnie zestrojone z samochodem. Wprowadzenie auta w poślizg nie jest takie proste, gdyż samochód broni się jak może i robi co się da, aby jechać zgodnie z wcześniej obranym kierunkiem.

Ale czego można było oczekiwać, kiedy konstrukcja zawieszenia podobnie jak motor pochodzi wprost ze sportowej Imprezy. Również układ hamulcowy auta reprezentuje odpowiednio wysoki poziom.

Michał Kwiatkowski

Subaru na Salonie 4x4 w Val d'Isere.

Szanowni Państwo, proszę sobie wyobrazić przepiękne górskie miasteczko położone na wysokości 1850 m n.p.m., zagubione wśród alpejskich, nagich szczytów. Prowadzi do niego jedna droga, która biegnie nad urwistymi przepaściami i ostrymi skalnymi zboczami, które rozdzielane są przez strumyki powstające z topniejącego w słońcu lodowca. Mnogość tuneli i zapierających dech w piersiach wodospadów oraz dziesiątki ostrych zakrętów przywołują jedną myśl dlaczego jadę autobusem a nie dobrym, szybkim samochodem z napędem na cztery koła.

Spełnienie tego marzenia znajduje się właśnie w tym zagubionym miasteczku, które znane jest

pod nazwą Val d'Isère. Tu właśnie już po raz dwudziesty został zorganizowany salon samochodów z napędem na cztery koła. Formuła tej imprezy jest bardzo ciekawa i wyjątkowa. Oprócz ekspozycji stałej znajdującej się w miasteczku, można zobaczyć i odczuć jak naprawdę, wystawiane pojazdy, zachowują się w warunkach drogowych i terenowych. Pasjonaci górskich serpentyn mogą odbyć jazdy testowe na jednej z 7 tras o różnej długości, natomiast ci, którzy wolą terenowe przeszkody, mogą udać się, specjalną kolejką górską na teren testowy znajdujący się na wysokości ponad 2500 m n.p.m. Oprócz wystawców samochodowych można zobaczyć namioty z akcesoriami do wszelkich pojazdów z napędem

na cztery koła. Znajdują się również bary z posiłkami i miejsca gdzie przyjemnie czas mogą spędzić dzieci. Mnogość atrakcji na salonie, który trwa ponad tydzień sprawia, że czas mija przyjemnie i na dodatek niepostrzeżenie.

Oczywiście na salonie nie mogło zabraknąć Subaru, które, jak co roku zapewnia moc wrażeń. Dzieje się to za sprawą jednego z kierowców testowych, który poruszał się Foresterem XG, wyposażonym w reduktor. Model ten, „obuty” został w ogumienie o rozmiarze 195/75 R 15 o typowo terenowym bieżniku. Pozwoliło to na uzyskanie dodatkowych milimetrów prześwitu. Poza zmianą ogumienia i płytą ochronną pod silnikiem, Forester pozostał



oryginalnym samochodem. Acha! Zapomniałem o wyciągniętym bezpieczniku ABS-u, który w jeździe terenowej przeszkadza. Wspomniany powyżej kierowca to Philippe Simonin. We Francji znany jest on z wieloletniego doświadczenia w prowadzeniu pojazdów terenowych, którym się dzieli z innymi poprzez dwie szkoły doskonalenia technik jazdy samochodami 4x4 jakie prowadzi od 1977 roku.

Potwierdzeniem jego umiejętności był niemalże latający Forester. Przyznam szczerze, że widziałem wiele w życiu, jeśli chodzi o pokonywanie przeszkód terenowych, ale takiej jazdy jeszcze nie widziałem. Forester pokonywał takie konfiguracje terenu gdzie bałbym się wybrać na nogach, a gdzie

nie zapuszczali się kierowcy innych testowanych samochodów - tych prawdziwych terenowych renomowanych firm. Odpowiednie operowanie gazem i hamulcem, o sprężelę w jeździe terenowej praktycznie zapominamy, sprawia, że Forester nie ma się czego wstydzić. Jeśli tylko jeszcze nauczymy się akceptować dźwięki ocierającego zderzaka o podłoże, gwarantuję, że dojedziecie państwo tym samochodem bardzo daleko.

Na terenach wystawy stałej znajdowały się wszystkie modele Subaru. Począwszy od Foresterów, poprzez Legacy Outback do Imprezy STI. Można było się zaopatrzyć we wszelkie firmowe gadzety oraz uzyskać wyczer-

pujące informacje na temat samochodów marki.

Zwiedzanie salonu i możliwość odbycia jazd samochodami daje pełnię obrazu wymarzonego samochodu i pozwala na podjęcie ostatecznej decyzji.

Wszystkim zainteresowanym motoryzacją, nie tylko tą off-roadową, polecam odwiedzenie salonu, który zawsze w sierpniu ma miejsce w tym wspaniałym kurorcie narciarskim, który można bez obaw nazwać europejską „mekką” pojazdów 4x4.

Kamil „Kamel” Jabłoński

Targi i wystawy

MIĘDZYNARODOWE TARGI MOTORYZACYJNE „MOTOR SHOW 2003”

W Warszawskim Centrum Expo XXI na początku listopada miały miejsce 3 Międzynarodowe Targi Motoryzacyjne „Motor Show 2003”. Impreza ta cieszy się wielkim powodzeniem. W tym roku organizatorzy zapewnili bardzo ciekawe modele, których światowe premiery miały miejsce na kilka chwil przed targami. Spośród tych pojazdów należy wyróżnić Subaru Justy i czwartą generację Subaru Legacy. Sam importer był pod dużym wrażeniem zainteresowania tymi pojazdami wśród zwiedza-

jących. Dało się nawet zauważyć niespotykany dotąd trend odwrócenia zainteresowania, od imprezy o rajdowej duszy w kierunku Legacy o typowych cechach komfortowej limuzyny.

Jednego z powodów należy zapewne doszukiwać się w kolorze nadwozia, które w tym wypadku było czarne kojarzone zwykle z pojazdami znacznych dostojników. Spore zainteresowanie wzbudzał również Outback. Samochód ten cechuje się podniesionym nadwoziem w stosunku do wersji podstawowej i wyglądem nawiązującym do pojazdów terenowych.

Na targach, swoją premierę miał Nissan 350Z,

który zarówno na rynku rodzimym jak i amerykańskim bije rekordy sprzedaży i potwierdzonych zamówień. Inną nowością były nowy model Toyota Land Cruiser 120. Wśród małych samochodów nowością był Fiat Panda oraz Suzuki Ignis. Obok nowości prezentowana była stała oferta poszczególnych przedstawicieli marek.

Równolegle prowadzone były seminaria, konferencje, pokazy i prezentacje. Targi te cieszą się coraz większą popularnością i mają całkowicie słuszne aspiracje, stania się centrum wystawniczym branży motoryzacyjnej Europy Środkowo-Wschodniej.



Krzysztof Majchrzak



Dobry samochód musi być „militarnej” jakości!

Wywiad z aktorem, Krzysztofem Majchrzakiem.

Kiedy w Pana życiu zaczęła się przygoda z „poważnymi” samochodami? Wiem, że lubi Pan szybkie, sportowe auta....

Wtedy, kiedy na rynku Polskim zaczęły pojawiać się „poważne” marki. Moim pierwszym takim prestiżowym samochodem było BMW 3 w tzw. M pakiecie. Cała w oryginalnych spojlerach BMW, piękna, czerwona i szybka. Zawsze lubiłem sportowe modele. Można powiedzieć, że mam smykałkę do takich aut. Kiedyś kupiłem Jaguara XJ 12, który miał 340 KM, silnik o pojemności sześciu litrów i „pił” jak smok. Ale jeździł fantastycznie.

Czym zatem powinien się charakteryzować samochód, aby spełnić Pana oczekiwania?

Przede wszystkim dużym przyspieszeniem, dobrym hamulcem i świetnym zawieszeniem. Inne rzeczy mnie nie kręcą, takie jak czujniki odległości, elektrycznie ustawiane fotele, czy GPS z dyktowana trasą. To mnie w ogóle śmieszy.

Są to dodatki, które niewiele wnoszą.

To, co jest najbardziej istotne: silnik, hamulce i zawieszenie musi mieć „militarną” jakość. Wtedy mam pewność, że samochód mnie nie zawiedzie.

Czy właśnie dlatego wybrał Pan Imprezę STi? Jak się w ogóle zaczęła przygoda z Subaru?

Dowiedziałem się od znajomego, że pokazał się na rynku samochód, który miał takie cechy o jakich wcześniej powiedziałem. Wtedy nie wiedziałem, że jest to model Impreza. Na początku nie podobała mi się ta nazwa. Uznałem, że jest kretyńska. Ale wkrótce stałem się właścicielem Subaru Imprezy GT. Jak tylko przejechałem się tym autem wiedziałem, że właśnie takiego szukałem. Teraz kupiłem Imprezę STi i chyba z tej marki już nie zrezygnuję. Ma rewelacyjny silnik, super zawie-

szenie, cudowne hamulce i napęd na cztery koła. Jest to najlepsze auto w tej klasie za w miarę rozsądne pieniądze.

A spalenie? Impreza nie jeździ się przecież wolno, a wtedy podróż liczy się od jednej stacji benzynowej do drugiej.

Wszystko zależy od „nogi”. Można jeździć tak, aby spalać jak w dobrze wyregulowanym Polonezie, ale można też pozwolić sobie na więcej. Frajda z jazdy rekompensuje częste wizyty na stacjach benzynowych. Na tym polega urok sportowego auta w tym wydaniu, że można decydować o sposobie podróżowania.

Co z zawieszeniem? Nie jest za twarde?

Nie dla mnie, jest w sam raz.

W jakiej sytuacji, w takim aucie oddałby Pan kierownicę kobiecie?

Raczej w żadnej. Generalnie nie pożyczam samochodu nikomu. STi to nie jest rodzinny, mięciutki Fiat Multipla czy nawet VW Golf. Impreza to poważne auto i trzeba umieć nim jeździć. Kiedy go używam muszę mieć pewność, że ominę wystającą studzienkę i nie trafię w krawężnik. Muszę być pewien stanu opon, wszystkiego od A do Z. Nie wyobrażam sobie, abym mógł oddać auto w ręce kogoś innego. Nie dowierzam jego rzetelności. Nie mogę sobie pozwolić na to np. przy 200 km/h strzeli mi opona. Nie ma znaczenia czy miałaby nim jechać kobieta, czy facet.

A generalnie kobieta za kierownicą kojarzy się Panu pozytywnie, czy negatywnie?

Bardzo pozytywnie. Z bezpieczeństwem, spokojem i stabilną, ostrozną jazdą. Nie przyłączam się do pogardliwych uwag na temat kobiet za kółkiem, rzucanych przez „prawdziwych” macho. Kiedy zdarza mi się jechać z kobietą jako kierowcą doznaję uczucia ulgi.

Czy uważa się Pan za dobrego kierowcę?

Na pewno za świadomego. Wiem, że przekraczanie granic własnych umiejętności jest niebezpieczne i może skończyć się tragicznie. To już połowa drogi do bycia „dobrym kierowcą”.

Czy w związku z tym ćwiczy Pan technikę jazdy?

Na ile mi czas pozwala. Zamierzam rozpocząć ćwiczenia w Szkole Jazdy Subaru. Jest to konieczne jeśli się eksploatuje taki samochód jak Impreza STi. Wszystko odbywa się na zamkniętym torze, w różnych warunkach, pod okiem instruktorów. Na co dzień rozsądnie używam tego co daje STi rewelacyjnego przyspieszenia i świetnych hamulców. Rzadko przekraczam dozwoloną prędkość. Bezustanne ściganie się to dość głupia metoda na podróżowanie. Szczególnie przy tak dużym natężeniu ruchu.

A jak ocenia Pan polskich kierowców?

Większość niestety jest bardzo nieżyczliwa w stosunku do innych. Staram się panować nad swoimi nerwami, ale kiedy ktoś w obleśnym geście pokazuje mi środkowy palec, cały ten plan bierze w łeb. Rozumiem, że można się spieszyć i komuś zdarzy się wsiąść na siłę przed maskę, albo zająć drogę. Kiedy umie podnieść dłoń w geście przeproszenia, to wszystko jest OK. Rzecz w tym, żeby z wyrozumiałością spojrzeć na prawa i błędy naszych bliźnich.

A jak w natłoku zajęć znajduje Pan czas na pasję poznawania możliwości swojego Subaru Impreza STi?

Jeżeli człowiek nie potrafi znaleźć sobie czasu na pasję, to co warto jest jego życie? Nic.

Dziękuję i życzymy powodzenia

Rozmawiał Łukasz Kański-Chmielewski



Początek nowej dynastii

Szczyt formy...

...teamu SWRT nastąpił w sezonie 1995, który wniósł poważną zmianę do regulaminu. W celu ograniczenia mocy samochodów średnica zwężki została zmniejszona z 38 do 36mm. Silniki otrzymywały mniej powietrza, co drastycznie zmniejszyło osiągi turbodoładowanych bolidów. Producenci zaczęli wymyślać inne sposoby zwiększenia mocy w swoich jednostkach napędowych. Subaru zdecydowało się na przekonstruowanie silnika zmieniając walki rozrządu i stopień sprężania. Nowy silnik okazał się nadzwyczaj wydajny i Carlos Sainz wygrał pierwszy rajd sezonu, Monte Carlo, w którym moc motoru odgrywa bardzo ważną rolę.

Radość Subaru trwała krótko. W drugiej rundzie (Rajd Szwecji), silniki wybuchły we wszystkich trzech Imprezach wystawionych przez team. Subaru niezwłocznie przystąpiło do analizy problemu niepokojąc się o wyniki pozostałych rajdów. Jak się okazało, nie trzeba było długo czekać na rozwiązanie. Kłopot został zlikwidowany w ciągu miesiąca i Sainz zdołał wygrać po raz kolejny tym razem w Portugalii.

Impreza dominowała w WRC zwyciężając w Nowej Zelandii i Katalonii. W ojczystym rajdzie Carlosa, w Katalonii, spodziewano się, że McRae dojedzie za Sainzem. Jednak Colin zaatakował i wyszedł na prowadzenie. W końcowym efekcie (był to przecież rajd w Hiszpanii) zwyciężył jednak Carlos Sainz. Piero Liatti jadący trzecim samochodem SWRT zajął trzecie miejsce, co dawało Subaru pięknego hat-tricka. W kończącym sezon Rajdzie Wielkiej



Brytanii prowadzący Subaru Legacy Mistrz Anglii Richard Burns uplasował się na trzeciej pozycji za Sainzem i McRaem osiągając tym samym kolejne tego typu zwycięstwo. Colin McRae został pier-

szym Mistrzem Świata pochodzącym z Wysp Brytyjskich, a Subaru wreszcie zdobyło tytuł Mistrza za w kategorii producentów.

Than Ju

SUBARU ZDANOWICZ

Firma ZDANOWICZ znana jest na rynku motoryzacyjnym od 12 lat. Jej początki związane były ze sprzedażą skuterów i motocykli japońskich marek, takich jak Yamachi i Suzuki.

Obecnie zajmuje się sprzedażą i kompleksową obsługą trzech marek samochodów, również japońskich.

Należą do nich: Subaru, Suzuki i Mazda.

Dodatkowo prowadzi sprzedaż i serwis motocykli, a w tym Harley'a Davidson'a.

Firma ZDANOWICZ od wielu lat serwisuje również samochody amerykańskie, które były i nadal są wielką pasją właścicieli firmy Państwa Zdanowicz. Stąd też obsługa amerykańskiej marki motocykli.

W firmie zatrudnionych jest ok. 20 pracowników, którzy specjalizują się w promocji, sprzedaży i serwisie pojazdów wymienionych marek.

Siedziba znajduje się przy głównej ulicy Gdańska - Grunwaldzkiej 256A.

Mimo wielkiej pasji właścicieli do pojazdów

amerykańskich, wszelkie starania, jakie prowadzone są przez pracowników firmy, skierowane są ku najskuteczniejszemu propagowaniu, tak egzotycznej marki, jaką jeszcze pozostaje SUBARU.

Zachęcamy klientów do jazd testowych, dzięki którym klient ma możliwość sprawdzenia

japońskiej, niezawodnej technologii. Doświadczeni kierowcy zapewniają niezapomniane wrażenia, głównie zjazd terenowych.

Serdecznie zapraszamy do naszego salonu, gdzie służymy nie tylko profesjonalnym doradztwem, ale również miłą i sympatyczną obsługą.



Sklepik internetowy

W związku z bardzo ciepłym przyjęciem przez czytelników, rubryki dotyczącej sklepiku internetowego postanowiliśmy kontynuować ten temat i utworzyliśmy na stałe kącik poświęcony gadżetom Subaru. W przyszłości pojawią się w nim również informacje o nowościach z działu akcesoria.

W nawiązaniu do artykułu z poprzedniego numeru Plejad, pragnę przyznać, iż bardzo duże zainteresowanie gadżetami firmowanymi logo Subaru Poland Rally Team, przerosło nasze oczekiwania. Czapeczki z autografem Leszka Kuzaja, jak i kurtki polarowe z tej serii stały się w ostatnim czasie prawdziwym hitem. Postanowiliśmy więc pójść o krok dalej i wprowadziliśmy ostatnio do naszej oferty internetowej koszulki polo oraz t-shirty, identyczne z tymi jakich używa polski zespół Subaru. Zwłaszcza te drugie znalazły duże uznanie wśród fanów rajdów samochodowych.

Na Rajdzie Rzeszowskim zaobserwowaliśmy wręcz niecodzienną sytuację, kiedy to kilku kibiców próbowało odkupić od mechaników i członków teamu koszulki, w które byli ubrani. Z pewnością koszulki te „mają charakter”. Duże logo team'u Subaru na plecach, oraz oryginalnie umieszczone grafiki sponsorów na piersi, jednoznacznie kojarzą się z prędkością i dynamiką. Rajdowy charakter t-shirta podkreśla zastosowana jaskrawa farba o zielonkawym odcieniu, którą wykonano większość napisów.

W nieco innym stylu została zaprojektowana koszulka polo. Elegancki i „spokojny” wzór z delikatną grafiką. Bardzo przyjemny w dotyku i przewiewny materiał zapewnia komfort. Wspaniale nadaje się na wyjście z przyjaciółmi.

Coraz częstsze ostatnio chłodne noce nie napawają jednak optymizmem. Oczywiście prawdziwy narciarz z uśmiechem skwitowałby to słowami: „już niedługo sypnie”. Mając to również na uwadze postanowiliśmy i na tę porę roku wprowadzić coś ciekawego. Kilka tygodni temu pojawiły się w naszej ofercie dwa nowe modele kurtek. Są one wykonane z wysokiej jakości materiałów, a bardzo estetycznie wkomponowane w całość projektu kultowe już logo Subaru dodaje jej szyku. Ciekawe wzornictwo i kolorystyka z pewnością zadowolą nawet najbardziej wybrednych. Pierwszy z modeli stanowi idealne rozwiązanie na deszczowe, niezbyt zimne dni. Nieprzemakalna zewnętrzna warstwa, chroni również przed wiatrem. Posiada bardzo dużą ilość zapinanych na zamek kieszeni (w tym jedną zaprojektowaną specjalnie na telefon komórkowy). Kurtka ta posiada odpinany kaptur, który... i tu ciekawostka, chowany jest od wewnętrznej strony, w dolnej części pleców, w specjalnie do tego celu uszytej dużej kieszeni. Oczywiście tylko od finezji i kreatywności posiadacza zależy

będzie, co tak naprawdę zostanie do niej „schowane”. Idealna na spacer i do samochodu. Trzymana w samochodzie z pewnością nie raz uchroni przed nieprzewidzianym deszczem.

Druga z kurtek to już prawdziwy zestaw zimowy Subaru. Składa się on z części przeciwdeszczowej, odpornej na wiatr oraz z podpinki polarowej. Może ona śmiało pełnić również funkcję pełnowartościowej, zapinanej na zamek, bardzo ciepłej bluzy. Tego typu rozwiązanie ma charakter bardzo uniwersalny.

Pozwala na pełne wykorzystanie możliwości i dopasowanie jej do konkretnych warunków pogodowych. Jest z pewnością idealną propozycją dla ludzi aktywnych, lubiących podróżować. Prawdziwym testem będzie dla niej z pewnością nadchodząca zima. „Ekipa Subaru” ma zamiar przetestować ją zarówno podczas wycieczek górskich, jazdy na

nartach (czytaj boazerii) jak i snowboardzie. Mam nadzieję, iż będzie to bardzo widoczne podczas planowanego na początku przyszłego roku spotkania „Subarytów” w górach.

A tak na marginesie, to właśnie opisywana kurtka zimowa, została niedawno przekazana zwycięzcy konkursu „na największą wpadkę na stronie internetowej SIP”.

W szranki stanęła dosyć pokaźna grupa aktywnych „forumowiczów” Subaru.

Werdykt... Wielkopolanin! Gratulujemy.

Na zakończenie jeszcze raz zapraszam na naszą stronę internetową www.subaru.pl gdzie moż-
na znaleźć wszystkie wyżej opisywane gadżety.

Janusz Dudek - SIP



Forum Subaru

- Subarus piachus transportus? ;-)

NAPĘDZIK NA TRZY BAMBOSZKI?

G3X to nieparzyste oznaczenie w samochodzie marki Subaru (gdzie wszystko do tej pory było „na cztery”), zbito mnie lekko z tropu. Czyżby - jak to zawarłem w tytule napęd na trzy koła? Może konstruktor się narząbał i zasnął w trakcie projektowania czwartej półoski? A może wręcz przeciwnie, nie nawiżył się dostatecznie i w rozdrażnionym stanie oddał nieukończony projekt, a drugi narząbany to zatwierdził. Sake to zdradliwa gorzala. Obserwowałem kiedyś podobne fiki miki na terenowej trasie szybkiego ruchu, czyli na wrocławskiej czolgostradzie. Zachodnio-niemieckie auto (dla niepoznaki w kolorze promującym komunizm) z założenia quattro, sunęło z eksperymentalnym napędem na trzy koła, wlokąc czwarte na linie od ręcznego hamulca. Cały eksperyment musiał być w mocno zaawansowanej fazie, ponieważ pojazd przemieszczał się z pełnym obciążeniem, a manekiny umieszczone w kabinie, miały w części twarzowej górnego elementu korpusu, bardzo realistycznie naszkicowane pełne przerażenie. O tajności całego przedsięwzięcia zapewnił mnie fakt, iż pojazd przemknął obok pełnego przypadkowych gapiów parkingu i pr ziemieli w głębokim mateczniku. Dźwięk jaki dobiegł naszych uszu chwilę później, przypominał odgłos równoczesnego otwierania kilku tysięcy butelek szampana.

Czylipełny sukces. Tym bardziej że chwile później sędząc po gęstym dymie impreza rozwinęła się o grilla. Na całe szczęście „trójczka” w Subaru, nie ma nic wspólnego z rodzajem napędu Justy-jego, bo o nim mowa. Tak na moje oko to raczej chodzi o rozmiar, znaczy się „mała trójka”mieciszka typu C. Dwie rzeczy w tym kurduplu nie pasują mi do Subaru. Jedna to motorek, który boksuje w jednym kierunku, zamiast tradycyjnie „prac” na wszystkie strony, a druga to ramki w drzwiach, na których ktoś przyzwyczajony do patentów tej firmy - może zostawić gustownie nabitą galkę oczną. Reszta w zasadzie jest cacy. Upierdliwy klient, przyzwyczajony do klubowych wersalek w amerykańskich limuzynach, mógłby mieć zastrzeżenia do przednich krzesel. Tylnymi nie specjalnie się interesowałem, ponieważ osobiście rzucam tam zazwyczaj teczkę lub teściową, acz niechętnie bo rośnie mi wtedy zużycie (zarówno auta jak i moje osobiste). Zadałem sobie hamletowskie pytanie: BYĆmożektoś to kupi??? Nawet wiem kto kobieta. No bo popatrzcie, kobieta lubi rzeczy permanentne (choćaby męża) np. napęd na cztery koła, bo wtedy wie, że jak nie jedzie, to znaczy że nie wrzuciła biegu, a nie że jest śliśko.

Podwyższone podwozie - żeby psy, koty, krowie kupy i inne przeszkody terenowe brać między koła, bez konieczności późniejszego ścierania tych śmierdzących rzeczy z błyszczącej karoserii. Do tej pory, żeby auto posiadało tylko te dwie zalety, musiało być gabarytami zbliżone do amerykańskiego lotniskowca klasy TRIDENT. Ponieważ z pozycji operatora widać było pantografy tramwajów, dachy autokarów i pogodę, musiała się posilkować nawigacją satelitarną i zabezpieczyć zewnętrzne elementy karoserii rurociągami tak zwanejprzyjaźni..... do zaprzyjaźniania się z innymi uczestnikami ruchu drogowego. Słowo „drogowego” pochodzi od rzeczownika DROGA..... czyli dotyczy

Polski w bardzo ograniczonym zakresie - katowicki hajlej i jeszcze parę kilometrów na wybrzeżu (o tym wybrzeżu to pewnie tylko plotki, ale tak ludzie gadają). Wyżej wspomniana mieczka typu C, z wyżej wspomnianymi zaletami, wyżej wspomnianych TRAJDENT-ów (wyżej się już chyba wspomnieć nie da), mieści się w każdą nieopatrznie pozostawioną przerwę pomiędzy pojazdami. Pozwala to na zaparkowanie auta, w najruchliwszym miejscu miasta, w celu odebrania gaci z pralni ekologicznej. Pralnie te są zazwyczaj złośliwie otwierane w miejscach, gdzie zaparkowanie „rasowej” terenówki, przez nie wprawnego kierowcę, może spowodować zablokowanie ruchu kołowego, szynowego i powietrznego w danym rejonie kraju. Dzięki temu kurduplowi, samoloty mogą sobie fruwać tam i nazad albo gdzieś indziej na pełnym luzie. „Dzastus” wyposażony jest w dwa motorki (nie naraz !!!). Jeden modelik ma motorek 1,3l. a drugi 1,5l. Dwie „setki” różnicy? Na taką różnicę ta mój organizm reaguje dopiero przy trunkach typu spirytus. Na tradycyjnej gorzale to tylko pięć minut różnicy do urwania się filmu. Justy reaguje dokładnie tak samo, co oznacza w praktyce, że ta półgalonówka dochowała się pięć zębów więcej. Skoro wtrąziłem się już tu z tym Hamletem, to muszę skończyć to jego głupie pytanieALBO NIE BYĆmoże, tylko na pewno kupię to młodzieńcy, wyznawcy religii „SUBARU”, co to jeszcze nie zarobili na własny kościół IMPREZA STI, i muszą zacząć od jakiejś kapliczki. Ołtarzyk spawany jest tak, że nic nie zgrzypsi, kropidło precyzyjnie wrzuca modlitwy o wyższe wartości (na prędkościomierzu), a dzwonnica tak hałasuje, że ludzie z zębów uciekają. Ministrant po prawicy i para wiernych z tył się mieści. W zakrystii jest zapasowa taca, podnośnik do kapliczki (jak by się komuś przedziurawił fundament) i legutko wchodzi cała gospościa..... albo ten jej najważniejszy kawałek. Z uwagi na prześwit (17 cm), kupię to na pewno wędkarze, co sobie lubią zaparkować obok wędki, a nie dyndać z kijami po krzakach od parkingu. Poza tym każdy lubi mieć swojego pupila na oku, a nie żeby mu wsabskie, brudne dzieśka paprały brudnym czołem i brudnymi łapami po wypucowanych szybach, albo jakiś ślepy złodziej rzucił cegłą w okno, żeby sobie z bliska zobaczyć żeśmy zabrali przezornie radio, akumulator i siedzenie kierowcy. Parkowanie kurdupla to bułka z salcesonem kujawskim luksusowym, pod warunkiem że wcześniej upewnimy się że nie ma w pobliżu studzienek burzowych, gdzie by mógł nam wpaść nasz ulubieniec. Japończyki go kochają, Europejczyki lubią, a Amerykanie będą go podstawić pod nogę od stołu, żeby im się nie kiwał. I tak to już jest w świecie motoryzacji, że jedni robią takie auta żeby się dały naciągnąć przez głowę. Potem ściągnąć i wrzucić do pralki, a drudzy jak już wybudują auto, to jak nasi Lichień - 90% zbędnej kubatury obsiadają muchy i pająki. Ten japończyk co projektował Justy, to naprawdę był kawał chłopca. Kołnierzyk na mnie jak by na miarę, pod pachami luzy no i długi rękaw. Tylko ciut kieszeń mi wisi.

WESOLYCH ŚWIĄT życzy-ortodoksyjny subaroholik
Waldemar Biela

W następnym numerze...

- ▶ Jak nowy Outback radzi sobie w górach
- ▶ Spotkanie klubowe
- ▶ Nasi partnerzy
- ▶ Relacje z rajdów
- ▶ 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 pocztcie lub w banku na rachunek: Subaru Import Polska Sp z o.o.

BRE Bank S.A. O/RKraków

11401081-00-278451-PLNCURRO1

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

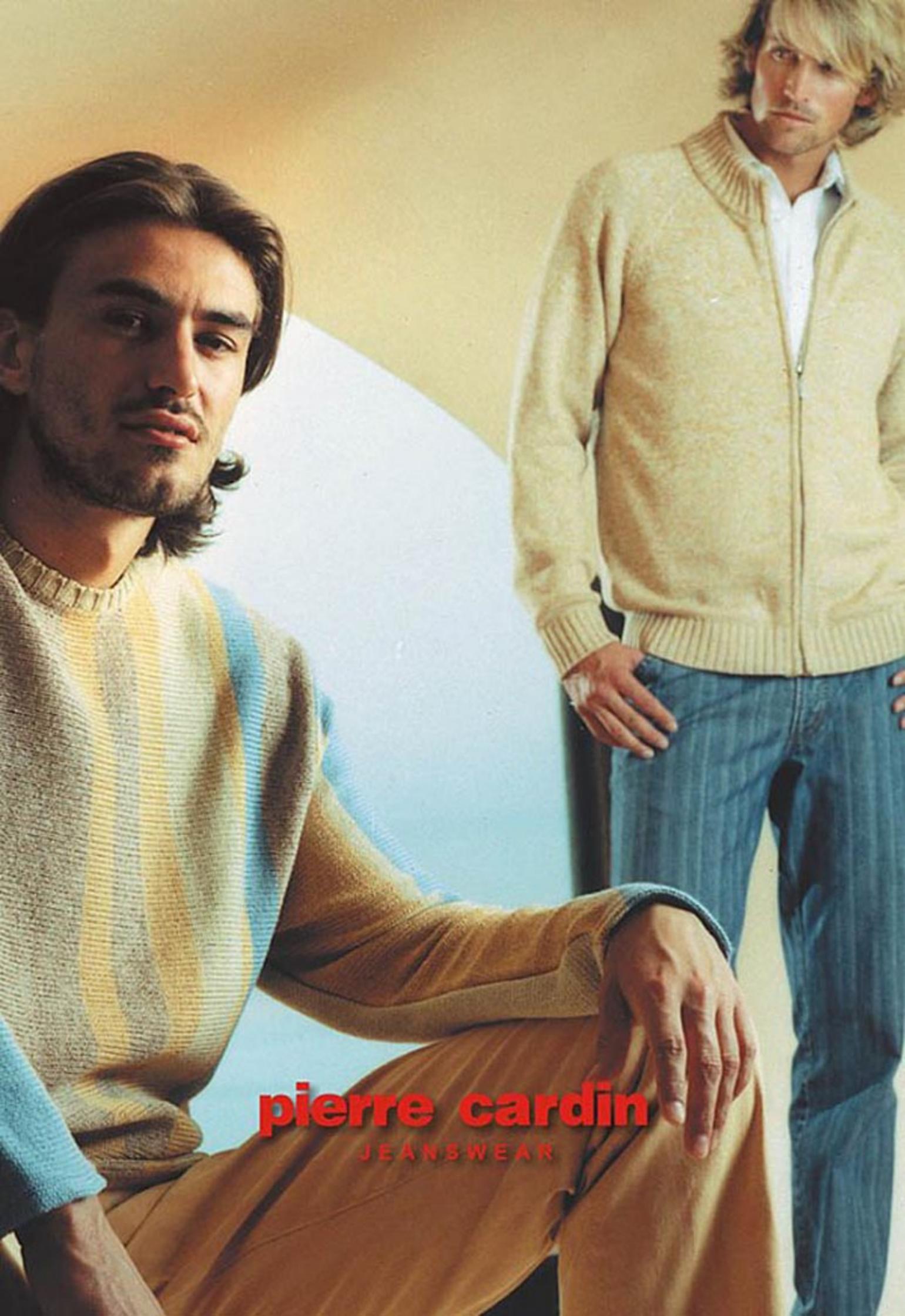
Szanowni Państwo!

Nadszedł czas by poinformować o dokładnym terminie wiosennego inauguracyjnego spotkania dla klubowiczów. Niniejszym chcielibyśmy zaprosić Państwa do uczestnictwa w imprezie, która odbędzie się 22-23 maja 2004 w przepięknych okolicach Krakowa - Szlaku Orlich Gniazd.

Szczegóły postaramy się przedstawić w kolejnym numerze „Plejad”. W programie znajdzie się coś dla każdego. Właściciele Foresterów i Outbacków będą mogli się przekonać do czego zdolne są ich pojazdy. Dla posiadaczy Imprez przygotowujemy trasę krajoznawczo - sportową. Serdecznie zapraszamy.

Wszelkie uwagi i propozycje prosimy kierować na adres: redakcja@plejady.subaru.pl lub bezpośrednio:

Janusz Dudek, (12) 260 17 80



pierre cardin
JEANSWEAR