



SUBARU

Nr **05**/2004
11.05.2004

magazyn miłośników subaru
PLEJADY
www.subaru.pl

Złot Plejad 2004

Porady SJS...
...czyli bezpieczna jazda

Historia Fuji Heavy cz.II
Jazda w terenie
Legacy 3.0 R Spec. B



cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%

Podsumowanie...
Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata



OD WYDAWCY...

Kolejne, przyspieszone wydanie Plejad, jest jednocześnie pierwszym wydaniem Unijnym i ostatnim wydaniem przed rozpoczęciem działalności Klubu Subaru. Dla Państwa, o czym jestem głęboko przekonany, łączy się to z pozytywnymi zmianami w naszej działalności.

Dzięki obniżeniu cel jesteśmy w stanie zaoferować korzystniejsze ceny zakupu nowych samochodów. Już teraz zapraszamy serdecznie do odwiedzenia salonów Subaru w dniach 29-30.05 - w miłej atmosferze będziemy prezentowali nasze najnowsze modele. Oczywiście będzie także można dokonać jazd próbnych jednym z przynajmniej trzech będących u każdego Partnera Subaru do Państwa dyspozycji samochodów demonstracyjnych.

Planujemy również Zdecydowaną poprawę jakości serwisu. Już samo zniesienie trudności formalnych wynikających z odpraw celnych części doprowadzi do krótszego czasu oczekiwania na nie, oraz umożliwi zwiększenie asortymentu dostępnego w kraju. Ponadto dla nowych samochodów wprowadzimy system assistance (dla użytkowników samochodów wcześniej nabytych będzie dostępny w ramach Klubu Subaru).

Jednocześnie dla potencjalnych nabywców, którzy nie mogą (lub nie chcą) kupować za gotówkę ani w leasingu, wprowadzamy system sprzedaży ratalnej - przy 3-letnim finansowaniu i wpłacie własnej 30% będziemy oferowali zerowe oprocentowanie. Bez tricków i ukrytych opłat manipulacyjnych.

W końcu obniżka cel otwiera nowe możliwości.

I te będziemy konsekwentnie wykorzystywali rozszerzając ofertę. Ponieważ nie jestem kabotyńcem, nie będę twierdził, że wyłącznie z Państwa korzyścią. Ale ponieważ mam zaszczyt i przyjemność reprezentować koncern, któremu dalekie są jakiegokolwiek marketingowe tricki, stwierdzam z całą odpowiedzialnością: z korzyścią obopólną. Albowiem im lepiej Państwo się będzie powodziło (czego serdecznie życzę!) tym lepiej dla nas. A im lepiej nam się będzie powodziło - tym więcej będziemy w stanie Państwu zaoferować.

Dyrektor SIP - Witold Rogalski

"PLEJADY" nr 05/2004 - maj 2004

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
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.: +48 603 314 859

WSTĘP

Szanowni Państwo,

przede wszystkim chcę na tej drodze powitać Państwa jako obywateli Unii Europejskiej.

Długi okres oczekiwania na akcesję mamy za sobą. Wejście do Unii zastało mnie w Unii. Rozejrzałem się więc dookoła z dumą, aby porównać, choć pobieżnie, warunki gospodarcze panujące tamże z tym, co nam zostało „nadane” w ramach dostosowywania prawa do..., no właśnie, do prawa unijnego. Im dokładniej przyglądałem się obowiązującym przepisom, tym duma moja była mniejsza. Aż przerodziła się we wstyd, no i jestem z powrotem.

No bo jak wytłumaczyć taksówkarzowi, dlaczego jego kolega po fachu w Polsce nie jeździ nowym Mercedese, czy choćby Oplem, tylko 15-letnim skorodowanym pojazdem, którego największą wartość stanowi kasa fiskalna? Próba wyjaśnienia, że kolega podatki płaci owszem musi, ale odliczać VAT-u nie może, spełza na niczym. Jak to, przecież on też zarabia w ten sposób na życie... No tak, ale jakby jednak inaczej. Wie pan, przede wszystkim i tak właściwie to kolega podatku nie płaci, bo gdyby płacił, to by nie miał na życie i ciągle naprawy samochodu.

Czyli zawieszka działalność... *Wie ??? der wird doch erwischt!!!* No nieee... jak zląpią to odwiesi, wstecznie...

Przyznam, że porozumienie z Japończykiem na temat zalet kulinarnych tamtejszej kuchni było dla mnie pomimo prawie kompletnej niezajomości języka - znacznie łatwiejsze, niż wytłumaczenie Niemcowi zasad funkcjonowania prawa podatkowego w Polsce.

No cóż, taksówkarz niemiecki, być może nie ma takiego wykształcenia jak nasz rodak będący jego kolegą po fachu... Rozmowa z inżynierem niemieckiego TÜV wydawała się znacznie bardziej obiecująca. W końcu człowiek kształcony, w świecie bywał, różne dziwne przepisy już widział. Przekonanie go, że samochód ciężarowy jest jedynym właściwym sposobem przewożenia prezesa firmy nie zajęło mi więcej niż godzinę i trzy piwa. Przepelniony optymizmem rozpocząłem drugą część tematu. Rozumie pan, nadwozie typu AF i ładowność pojazdu wg. wzoru Lisaka. Temat kierowcy, który zgodnie z prawem unijnym ma ważyć 75 kg, a w Polsce tylko 68, udało mi się zrećnie ominąć wskazując na wysoką akcyzę na piwo i związaną z tym konsumpcję napojów wysokoprocentowych, które w mniejszym stopniu przyczyniają się do przyrostu wagi.

Problemem nie do przebycia okazała się rzecz tak banalna, jak definicja. Otóż AF to samochód osobowy. No chyba, że jego ładowność wynosi więcej niż 2 x ciężar pasażerów (nie wliczając w to kierowcy) - wtedy już nie jest ani osobowy, ani AF. O właśnie to! - wykrzyknąłem uradowany. Ma być AF i nie ma być osobowy! *Das geht nicht!* Dlaczego się nie da? Bo określenie AF jest stosowane wyłącznie do samochodów osobowych. Skoro ma wymaganą ładowność, nie może być osobowy i nie może być AF. No i masz tu babo placek. Jeżeli ma być AF - nie może być ładowności. Jak ma być ładowność - nie może być AF. Wygląda na to, że nasi prawodawcy są obkuci z historii, szczególnie tej starożytnej z węzłem gordyjskim w roli głównej. Szkoda, że najwidoczniej nie dotarli do historii nowożytnej, ze szczególnym uwzględnieniem kapitalizmu. No choćby podstaw ... Rozmowa z policjantem toczona (a nieee, nieee do samochodu wsiałem dopiero na-

stępnego dnia!) przy okazji rutynowej kontroli drogowej była bardzo miła.

Pochwaliłem się naszym dostosowaniem przepisów ruchu drogowego do unijnych. Te prędkości w mieście itd.

Policjant spojrział na mnie nieco zaskoczony. Przecież nie ma przepisów unijnych w tym zakresie ?!

No, niby tak, ale istnieją przecież pewne zalecenia, a nasz prawodawca chce być jak najbardziej w porządku. To znaczy przynajmniej w dzień, bo w nocy i tak nikt nie widzi...

Tak więc będzie 60 w terenie zabudowanym w nocy, a 50 w dzień.

Policjant nie zrozumiał. No cóż, policjant. Ale wyraził nadzieję, że może w ten sposób na naszych drogach będzie się jeździło nieco wolniej i bezpieczniej. Zrezygnowałem z próby wytłumaczenia, że jest to zmiana formalna, której i tak nikt nie będzie w stanie skutecznie wyegzekwować. No, bo ilość policjantów, ich wyposażenie techniczne i uposażenie... sam w końcu niedawno jadąc w centrum Warszawy 70 km/h byłem dla miejscowych kierowców nie tylko zawalidrogą, ale też przyczyną powstania dwóch korków, kilku awaryjnych hamowań i wielu zachowań ogólnie uznanych za obraźliwe. Następnym razem dam na tylną szybę wielką naklejkę „*przepraszam za moje zachowanie, ale przeświadcio wo brak mi gotówki na jakiegokolwiek mandaty*”.

No i oczywiście już nie pojedę STI tylko naszym 15-letnim Legacy. Może mi jakoś ujdzie. Następnym kontaktem był szef siostrzanego przedsiębiorstwa, zajmującego się m.in. sprzedażą samochodów używanych. W końcu VAT tam niższy, a przy samochodzie używanym płatny może być na miejscu. Miałem kłopoty, aby mu wytłumaczyć, dlaczego podstawa uznania wieku samochodu w myśl ustawy o VAT (od pierwszej rejestracji samochodu) ma się nijak do podstawy przy naliczaniu akcyzy (od rocznikowej daty produkcji). Przecież i to i to jest podatkiem pośrednim.

No tak, ale u nas niby jakoś pośrednim inaczej... Pominęliśmy ten temat.

W końcu chodzi o biznes, co tam się mamy zatrzymywać na przyczynach powstawania nonsensów. Zadaniem biznesmena jest dostosowanie swego działania do przepisów i osiągnięcie korzyści finansowej. Czyli ma mieć więcej niż 6.000 km, ma być zarejestrowany więcej niż 6 miesięcy i od daty produkcji nie może upłynąć więcej niż 2 lata. Nie zrozumiał, dlaczego samochody starsze niż 2 lata przy imporcie mają być opodatkowane wyżej, niż nowe... Ale temu problemowi zaradzi zapewne zarządzenie o akcyzie, którego projekt został opublikowany już 16 kwietnia przez Ministerstwo Finansów. Nasze opodatkowanie zostanie dostosowane do unijnego. Naprawdę! Teraz, sprzedając np. 7-letni używany samochód nabyty w Polsce... też zapłacimy 65% akcyzy!

Tematu zgodności ustawy o VAT z Dyrektywą Nr 6 nie poruszałem... Sądząc po podjętych działaniach w zakresie podatkowym decydenci do trzech zliczyć nie potrafią... więc jak tu im zarzucać brak znajomości Dyrektywy Nr 6 ?!

Witam Państwa w Unii !

I zapraszam tym bardziej serdecznie na (już unijny) Złot Plejad. Bo wniosek nasuwa się jeden. Wprawdzie jeszcze socjalistyczny, lecz absolutnie słuszny: *Biez vodki nie razbierjosz!*

Więc może wieczorem, po trudach dziennego rajdowania, ktoś będzie tak miły i pewne rzeczy mi wytłumaczy?

Dyrektor SIP - Witold Rogalski

JAZDA NA GAZIE

"Józefa, Krystyny, Barbary, Wojciecha lub Stanisława" - to popularne imię-niny i czas, kiedy policja łapie najwięcej osób jeżdżących pod wpływem alkoholu. Choć są i tacy, którzy uważają, że można się napić i bez okazji, a potem bez skrępowań siadają za kierownicą. W naszym kraju pijani kierowcy są prawdziwą plagą i poważnym problemem społecznym. Statystyki są zastraszające. W czasie akcji prowadzonej przez krakowską policję w lutym tego roku, tylko w ciągu jednego dnia zatrzymano aż 80 kierowców, którzy jechali "na gazie"! Od ponad dwóch lat za jazdę po pijanemu można stracić prawo jazdy, albo trafić do więzienia.

Zawartość alkoholu we krwi od 0,2 do 0,5 promila traktowana jest jako wykroczenie. Wniosek o ukaranie kierowany jest do sądu, który może zdecydować o zatrzymaniu prawa jazdy na okres od pół roku do 3 lat. Powyżej 0,5 promila jest to już przestępstwo. Grozi za to zakaz prowadzenia pojazdów nawet do 10 lat i kara pozbawienia wolności do dwóch lat. W drastycznych przypadkach sąd może dożywotnio zakazać siadania za kierownicą.

Niestety pomimo zaostrożenia przepisów liczba osób siadających pod wpływem alkoholu za kierownicą wcale nie spada. Wynika to nie tylko z braku wyobraźni, odpowiedzialności, kultury

picia, ale również ze społecznego przyzwolenia. Nie wiadomo dlaczego kierowcy jeżdżący po pijanemu cieszą się pobrażaniem.

- Wiele razy zatrzymując samochód do kontroli widzimy taki obrazek: kierowca jest "pod wpływem", a w samochodzie wiezie pasażerów, w tym nawet dzieci. Tragiczne jest to, że nikt z osób towarzyszących nie zakazał mu prowadzenia samochodu w takim stanie. Każdy myśli, że "jakoś to będzie", "mnie nie złapią". Otrzeźwienie przychodzi z reguły za późno - mówi komisarz Krzysztof Dymura z małopolskiej "drogówki".

Najczęściej na sali sądowej. Ryba psuje się od głowy. Ileż to razy słyszymy o wypadkach spowodowanych przez pijanych radnych, posłów, urzędników, policjantów, a nawet księży. Ile razy czytamy, że sprawy w sądach ciągną się bardzo długo, bo ktoś znajduje tysiące sposobów, aby "wymigać" się od kary. Znamienny jest przypadek z Krakowa, kiedy kierowca, który po pijanemu zabił dwie osoby, potem bez problemów wyjechał za granicę. Rośnie też liczba tragedii na drogach, których sprawcami są pijani młodzi ludzie.

Według statystyk, oni najczęściej przekraczają wartość 0,5 promila. Ale pijaństwo dotyczy nie tylko kierowców. Sprawcami lub bardziej ofiarami wypadków są też pijani rowerzyści i piesi.

Nie pomagają coraz częstsze kontrole, akcje prowadzone przez policję, czy ogólnopolskie kampanie z udziałem znanych osób i autorytetów. Tak naprawdę problemem pijaństwa na drogach nikt się w tym kraju na poważnie nie zajął. Jedna akcja "Pijani kierowcy wiozą śmierć" z udziałem Krzysztofa Hołowczyca to ciągle za mało. Kiedyś podobne problemy mieli Niemcy, Brytyjczycy, Szwedzi, czy Norwegowie.

Rządy tych państw nie tylko wprowadzały coraz ostrzejsze przepisy, ale przez wiele lat prowadziły kampanie uświadamiające czym grozi jazda pod wpływem alkoholu. Koszty społeczne wypadków były tak duże, że opłacało się zainwestować w takie akcje, zamiast wydawać publiczne pieniądze na leczenie ofiar, czy wsadzanie ludzi do więzienia. Zresztą w Norwegii za "jazdę na gazie" grożą również niebotyczne kary finansowe. Nie mówiąc już o niektórych stanach w USA, gdzie przed sąd można trafić nawet za przewożenie alkoholu w kabinie pasażerskiej. Z pewnością da się ten stan rzeczy zmienić. Trzeba jednak zacząć od siebie. Nie mamy nic przeciwko trunkom. Tylko nie siadajcie później za kierownicą!

Zwracajcie również uwagę, tym którzy to robią!

Lukasz Kański-Chmielewski

www.pirelli.pl

NOKAUT



1-sze Miejsce w Rajdzie Nowej Zelandii 2004 - Eliminacji Mistrzostw Świata
zdobył samochód wyposażony w opony Pirelli, a zwyciężkim kierowcą został Petter Solberg prowadzący Subaru Impreze.

PIRELLI
MOC POD KONTROLĄ

WIDOCZNOŚĆ

WIDOCZNOŚĆ - jeżeli przyjąć za obowiązującą moją teorię ruchu drogowego i jego analogię do wojny, to ta historyczna sentencja może być mottem naszego (SJS-owego) programu szkoleniowego

Pierwsze ? mamy już za sobą, tzn. siedzimy wygodnie w samochodzie więc możemy postarać się o drugie?

Widzę znaczy wiem.

Widzieć w samochodzie znaczy: móc precyzyjnie obserwować ciągle zmieniające się otoczenie naszego pojazdu. Otoczenie jest określeniem tyleż szerokim co precyzyjnym.

Prowadzący pojazd musi w każdej chwili wiedzieć (widzieć) co dzieje się przed nim, za nim, z prawej i lewej strony. Stała obserwacja musi być możliwa ze stanowiska kierowcy bez zakłócania wyznaczonych czynności związanych z prowadzeniem. Proste to stwierdzenie i jakże banalne. Jednak z doświadczenia wiem, że większość kierowców nie dba należycie o jakość odbieranego obrazu. Szyba przez którą patrzymy powinna być czysta, a jakże. Ale wycieraczki są tylko z jednej strony. Od wewnątrz trzeba przecierać szybę samemu. Kto o tym myśli? Kto wykonuje to tak, aby cała powierzchnia, a nie tylko środek była przejrzysta? Kto wozi specjalną irchę, specjalny preparat do mycia przedniej szyby? Być może wozi wielu, ale z używaniem bywa różnie.

rażeniem stwierdzam, że oni nic przed sobą nie widzą. Warstwa osadu na szybie kwalifikuje je jako materiał do ćwiczenia różnorodnych technik graficznych związanych z wycieraniem. Dla kierującego taka szyba to zagrożenie. Szczególnie w sytuacjach pogorszonej widoczności.



Niezaprzeczalnie najtrudniejsze do obserwacji są okresy przełomu dnia i nocy (zmrzch i świt). Jak wcześniej zaznaczyłem, kierujący musi obserwować wszystko wokół pojazdu, z cze-

koniec. Nasza widoczność to również lusterka. Nie wiem z czego to wynika, ale tak to obserwuję w praktyce, że w większości lusterka zewnętrzne chętniej przecieramy niż te wewnętrzne. Co prawda zimowe atrakcje związane z podnoszonymi w trakcie jazdy z jezdni różnymi chemikaliami

i późniejszym ich osadzaniu na szybach mamy już za sobą, ale pora roku nie zwalnia nas z troski o pole widzenia.

I na koniec kilka słów o światłach.

Coraz to doskonalsze konstrukcje zapewniają lepsze ich funkcjonowanie i większą efektywność, ale prawidłowe parametry gwarantują tylko czyste elementy świetlne. W myśl zasady „widzę i jestem widziany” dbajmy o czystość świateł z przodu, tyłu i z boków oczywiście. Polecam też jeżdżenie z włączonymi światłami przez cały rok. Nikomu to nie zaszkodzi, a na pewno pomoże. Sam tak robię od wielu lat.

Jesteśmy już w samochodzie. Siedzimy wygodnie, widzimy wszystko wokół. Możemy ruszać do boju i zmierzać po zwycięstwo. Droga co prawda długa i wyboista, ale mam nadzieję, że wspólnie ją pokonamy.

Wszak jesteśmy młodzi, ciągle się uczymy, a wszystko co piękne jest jeszcze przed nami.

Szerokiej drogi!

Andrzej Lenczowski
Szkoła Jazdy Subaru



A jak wiemy mycie szklanki z jednej strony daje nieszczególne efekty. Wielokrotnie w czasie szkoleń wsiałam do samochodu kursantów i z prze-

go wynika fakt, iż z jednakową atencją musimy traktować wszystkie szyby naszego samochodu. Wszystkie tzn. te z przodu, tyłu i boku. Ale na tym nie

JAZDA W TERENIE

Jazda w terenie - wskazówki dla posiadaczy Foreстера i Outbacka

Obydwa samochody, mimo, że w pierwszym rzędzie konstruowane były jako samochody szosowe, mogą być używane w lekkim terenie.

Jeżeli opuszczacie Państwo utwardzone nawierzchnie konieczne należy pamiętać o niezbędnych środkach ostrożności:

- zapinaniu pasów bezpieczeństwa,
- posiadaniu w samochodzie apteczki, linki holowniczej, klinów pod koła, saperki i telefonu komórkowego,
- rozważnej, wolnej jeździe bez ponoszenia zbędnego ryzyka,
- unikaniu ostrych zakrętów, zwłaszcza przy dużej prędkości,
- zapobieganiu swobodnemu przemieszczaniu się bagażu w samochodzie poprzez jego właściwe umocowanie,
- obie ręce należy trzymać zawsze na obwodzie koła kierownicy, nie obejmując jej kciukami, ponieważ na nierównościach kierownica może zostać wyrwana z rąk, raniąc je przy okazji.

Jazda w terenie jest umiejętnością, którą zdobywa się poprzez częste wyjazdy w plener. Nabycie doświadczenia wymaga czasu. Jednak by bezpiecznie poruszać się w terenie, niezależnie do stopnia zaawansowania należy przestrzegać kilku podstawowych zasad pokonywania typowych przeszkód terenowych.

Podjazd

Skarpy pokonuje się od czoła stoku, zgodnie z linią spadku (na wprost) unikając najazdu pod kątem, pamiętając o tym, że samochód znacznie łatwiej przewraca się na bok.

Wjeżdżamy na możliwie najniższym biegu by efektywnie wykorzystać moc silnika.

Podczas podjeżdżania nie należy dokonywać zmiany biegów (zwłaszcza na piasku). Chwilowy brak przeniesienia napędu na koła może doprowadzić do zatrzymania samochodu i nieudanej próby podjazdu. Jednak w sytuacji kiedy samochód stanie w połowie stoku, należy spokojnie i bardzo powoli, na wstecznym biegu, zjeżdżać tyłem (tą samą drogą). Nigdy nie wolno próbować nawracać - może to doprowadzić nawet do przewrócenia pojazdu.

Dla samochodów wyposażonych w przekładnię redukcyjną podjazd powinien odbywać się, przy włączonym reduktorze, na pierwszym bądź drugim biegu - w zależności od nachylenia stoku.

W samochodach wyposażonych w automatyczną skrzynię biegów, należy

zablokować pierwszy bieg, a przy sykim podłożu odłączyć system kontroli trakcji.

Zjazdy

Do miejsca zjazdu podjeżdżamy na wprost. Zjazdy pokonuje się wyłącznie na pierwszym biegu, unikając hamowania. Kierowcy Foresterów wolnosących włączają reduktor i powoli na pierwszym biegu zjeżdżają po pochyłości, w razie konieczności używając bardzo delikatnie hamulca. W samochodach wyposażonych w automatyczne skrzynie biegów należy zablokować pierwszy bieg i delikatnie asekurować się hamulcem, bardzo powoli jechać w dół. Pod żadnym pozorem nie wolno gwałtownie hamować, gdyż może to prowadzić do zerwania przyczepności i utraty kontroli nad samochodem. Kiedy zauważymy, że zaczyna nas nosić na bok, należy opuścić hamulec, by koła odzyskały przyczepność i ewentualnie lekko dodać gazu.

Trawersy

Trawersowanie należy do najmniej przyjemniejszych przeszkód terenowych z jakimi można spotkać się w czasie jazdy poza drogami utwardzonymi. Największym niebezpieczeństwem jest ryzyko dachowania. Przed wjechaniem na trawers musimy ocenić czy środek ciężkości naszego pojazdu jest na tyle nisko by można było spokojnie pokonać „przechył” znajdujący się przed nami. Ważny jest również rodzaj podłoża. Jeżeli jest mało przyczepne, przy zbyt dużym nachyleniu, dojdzie do zsunienia się pojazdu. Natomiast jeśli jest twarde, można odważyć się na pokonanie odcinka, jednak nigdy nie należy przeceniać możliwości naszych i samochodu.

Najskuteczniejszym sposobem uchronienia się przed wywróceniem auta na bok, czy nawet na dach, jest skierowanie w krytycznych sytuacjach kół samochodu w dół pochyłości.

Bród

Przed wjechaniem do brodu bezwzględnie należy się przed nim zatrzymać, celem skontrolowania głębokości wody i stabilności dna, oraz zbadać dno na obecność kamieni i dziur. Pokonywać bród wolno, pamiętając, że woda nie może sięgać do podłogi. Przedostanie się wody do kolektora ssącego, rury wydechowej lub zalanie instalacji elektrycznej może spowodować unieruchomienie, a nawet poważne uszkodzenie silnika. Należy unikać strumyków o silnym prądzie wody, niezależnie od ich głębokości. Prąd ma tendencję do wypłukiwania gruntu spod kół, co w efekcie może doprowadzić do utraty

trakcji i wywrócenia samochodu. Gdy już upewnimy się, że przejazd jest możliwy, należy na pierwszym biegu, utrzymując stały poziom obrotów, powoli przejechać przez wodną przeszkodę. Pod żadnym pozorem nie wolno wjeżdżać gwałtownie do wody, bowiem może ona zostać zassana do silnika lub zachłapać instalację elektryczną.

Po przejechaniu przez wodę, błoto czy piach należy natychmiast sprawdzić działanie układu hamulcowego i w razie potrzeby osuszyć okładziny hamulcowe, parokrotnie naciskając pedał hamulca.

Jazda przez piasek

Pokonywanie sykiego podłoża również powinno odbywać się na jak najniższym biegu, celem optymalnego wykorzystania mocy silnika.

Jednak w sytuacji, kiedy daje się odczuć, że samochód za chwilę ugrzęźnie, należy zatrzymać się i wycofać w miejsce, z którego będziemy w stanie ruszyć. W Foresterach wolnosących trzeba włączyć przekładnię redukcyjną i korzystać z pierwszego lub drugiego biegu. W przypadku zakopania się w sykim terenie należy pamiętać o delikatnym używaniu pedału gazu, gdyż nadmierne obroty silnika doprowadzą będą do ślizgania kół napędzanych, prowadząc do zawiśnięcia samochodu na podwoziu.

Wtedy najlepszym wyjściem jest skorygowanie z pomocy innego pojazdu.

Koleiny

Niosą one ze sobą ryzyko zawiśnięcia na podwoziu. Jeżeli istnieje możliwość jazdy ponad koleinami (szczytem) to jest to najlepsze wyjście zapobiegające unieruchomieniu pojazdu. Jeśli jednak nie ma możliwości pokonania ich w inny sposób, należy trzymać się maksymalnie blisko jednej ze stron, celem zwiększenia dystansu między podwoziem a podłożem.

Na wystające skały, kamienie lub korzenie, po dokonaniu oceny ich wysokości, należy najeżdżać ostrożnie kołem. Zapobiegnie to uszkodzeniu podwozia.

Stosując się do tych zasad można spokojnie zdobywać umiejętności praktyczne, zaczynając oczywiście od prostych przeszkód, stopniowo przechodząc do coraz bardziej skomplikowanych.

Życzę wszystkim szerokiej drogi i do zobaczenia na Zlocie.

SIP - Kamil Jabłoński



RAJD MEKSYKU

Szaleńczy pościg Solberga!

Po raz pierwszy w historii rajdowe Mistrzostwa Świata zostały rozegrane w Meksyku. Ale w czasie tych zawodów debiutów było kilka. Po raz pierwszy wprowadzono bowiem w życie nowe przepisy FIA dotyczące m.in. ograniczenia liczby opon przypadających na dane auto, i nakazujące serwisowanie dwóch samochodów jeden po drugim („Flexi-servicing”).

Z kolei zespół Subaru wystawił dwa nowiutkie modele Imprezy WRC 04.

Zwycięzcą zawodów został Markko Märtin w Fordzie Focusie WRC.

Estończyk wyprzedził kolegów z zespołu - Francois Duvala i Carlosa Sainza w Citroënie Xsara.

Ale prawdziwym bohaterem był Petter Solberg. Mistrz Świata zajął czwarte miejsce, a gdyby nie pech, „Meksyk” z pewnością należałby do kierowcy Subaru World Rally Team. Zaczęło się bardzo obiecująco. Solberg wygrał dwa z czterech oesów pierwszego etapu i prowadził z zapasem ponad 5 sek. nad Sebastianem Loebem (Citroën Xsara WRC).

Jednak po ogłoszeniu oficjalnych wyników uśmiech radości szybko zniknął z twarzy Norwega.

„Mr. Hollywood” otrzymał 5 minut kary za niedozwoloną pomoc. A było tak: Solberg nie mógł uruchomić swojego Subaru przed wjazdem na końcowy punkt kontroli czasu. W aucie zepsuł się alternator. Pechowo PKC był umieszczony na rampie i załoga Imprezy WRC nie była w stanie sama wpełznąć na nią autą. Pomogli dziennikarze i fotoreporterzy.



- *Samochód nie odpalił, a ponieważ było pod górkę, trudno nam było wpełznąć auto na PKC. Ludzie jednak rzucili się wcześniej i stąd całe zamieszanie. Jestem wściekły, bo straciliśmy szansę na zwycięstwo* - tłumaczył Norweg, który spadł na 13 pozycję. Na fotel lidera wskoczył Sebastian Loeb. Ale nie cieszył się długo z prowadzenia. Francuz najechał na głaz, na którym kompletnie rozbił miskę olejową i w ten sposób zakończył występ w Meksyku. Na prowadzeniu znalazł się Markko Märtin.

Petter Solberg jechał rewelacyjnie. Wygrał wszystkie odcinki drugiego etapu i awansował na piątą pozycję. Sporo emocji przyniosła końcówka rajdu. Szansę na dogonienie Märtina miał Carlos Sainz.

Jednak na 14 oesie „El-Matador” dachował. Na tyle jednak szczęśliwie, że dotarł do mety na trzecim miejscu.

Petter Solberg zdażył jeszcze na ostatniej próbie wyprzedzić kolegę z zespołu - Mikko Hirvonena.

W PC WRC wielkiego pecha miał Alister McRae. Szkot wyleciał z drogi, spadając z 15-metrowej przepaści. Nic mu się nie stało, ale Subaru Impreza STi przypominała kabriolet. Pozostali kierowcy zespołu Subaru: Toshi Arai i Niall McShea radzili sobie całkiem nieźle. Obaj znaleźli się na podium. Wielkie emocje, nieoczekiwany splot wydarzeń, triumf jednych i pech drugich - Rajd Meksyku dostarczył wspaniałych emocji. Na pewno był to udany debiut.

Łukasz Kański-Chmielewski



RAJD NOWEJ ZELANDII

Wspaniały pojedynek!

Co nie wyszło w Meksyku, udało się w Nowej Zelandii - Petter Solberg został zwycięzcą czwartej eliminacji Rajdowych Mistrzostw Świata. Norweg wyprzedził tylko o 5,9 sek. Marcusa Grönholma (Peugeot 307 WRC).

Obaj kierowcy byli głównymi aktorami widowiska i stoczyli na nowozelandzkich szutrach wspaniały pojedynek.

Petter Solberg rozpoczął niezwykle dynamicznie, wygrywając pierwsze trzy odcinki specjalne. Potem jednak popełnił błąd. Nie wyprzedził go jednak Grönholm, który też pogubił się na trasie, ale kolejny kierowca Peugeota - Harri Rovanpera.

Fin dość niespodziewanie został liderem pierwszego etapu. Ale nie cieszył się długo z prowadzenia. Po dwóch oesach na fotel lidera ponownie wrócił Solberg. Mistrz Świata na końcu kolejnego etapu miał nad Grönholmem 19 sekund przewagi. W pierwszej trójce znalazł się również Markko Märtin (Ford Focus WRC). Pasjonująca walka rozegrała się w samej końcówce zawodów. Najpierw stratę odrobił Grönholm, ale nadal prowadził kierowca Subaru.

Na 20 odcinku specjalnym Solberg uderzył kołem w kamień i spadł na drugie miejsce. Miał jednak tylko sekundę przewagi! Na przedostatniej próbie Grönholm popełnił błąd, obracając samochód na trasie. Kosztowało go to utratę prowadzenia i stratę 17 sekund do Solberga. Ostatni odcinek specjalny



zapowiadał się więc niezwykle ciekawie. Wszyscy wstrzymali oddech. Najlepszy czas uzyskał Grönholm, ale zdołał odrobić tylko 10,4 sekundy!

To nie wystarczyło, aby wyprzedzić Solberga, który triumfalnie wjechał na metę jako zwycięzca. Trzecie miejsce zajął Märtin, a czwarty był Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC).

Mikko Hirvonen zajął piątą pozycję, dzięki czemu zespół Subaru wzbogacił się o kolejne punkty.

"To był nieprawdopodobny rajd. Coś wam powiem - jeśli jest jakiś kierowca, którego nie chce się mieć na plecach ostatniego dnia rajdu, to jest nim Marcus Grönholm. Obaj jechaliśmy tak

szybko jak tylko potrafiliśmy. To była świetna zabawa i wspaniała walka" - powiedział na mecie Petter Solberg.

Mistrz Świata zadedykował swoje zwycięstwo w Rajdzie Nowej Zelandii Possumowi Bourne - najsłynniejszemu rajdowcowi z tego kraju, który zginął tragicznie rok temu w wypadku drogowym podczas zapoznania z trasą wyścigu górskiego Race to The Sky.

Bourne przez większość swojej kariery ścigał się samochodami Subaru. W kategorii PCWRC drugie i trzecie miejsca zajęli kierowcy Subaru: Marcos Ligato i Alister McRae.

Lukasz Kański-Chmielewski



CRASH TESTY

Testy zderzeniowe

W dzisiejszych czasach, mówiąc o bezpieczeństwie ruchu drogowego, mało kto myśli o sztabie ludzi pracujących każdego dnia nad nowymi rozwiązaniami z tego zakresu - o wszystkich projektantach i inżynierach zatrudnionych w koncernach motoryzacyjnych, których jednym z głównych celów jest opracowywanie i ciągle udoskonalanie oferowanych aut, aby były one coraz bardziej odporne na zderzenia. Pomimo to w ciągu roku na drogach całego świata giną setki tysięcy osób. Około połowa z nich traci życie w zderzeniach czołowych.

Z tego powodu na początku lat 70-tych w USA powstał „New Car Assessment Program” mający na celu badanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dając zarazem początek całkowicie niezależnym instytucjom na całym świecie. Wypracowane w USA standardy i procedury stały się wzorem do naśladowania w innych krajach. Stąd też, między innymi, ustalona na 64 km/h prędkość przy czołowym teście zderzeniowym odpowiada dokładnie wartości 40 mil/h.

Obecnie istnieją cztery znane i szanowane ośrodki testowe działające pod wspólnym szyldem NCAP:

- USA „The Insurance Institute for Highway Safety” (NCAP)
- AUSTRALIA „The Australian New Car Assessment Program” (ANCAP)
- JAPONIA „New Car Assessment Program Japan” (JNCAP)
- EUROPA „New Car Assessment Program Europe” (EuroNCAP)

Są to, niezwiązane z żadnym koncernem organizacje dostarczające konsumentom wiarygodnych i niezależnych informacji na temat poziomu bezpieczeństwa najbardziej popularnych aut. Z powodu niszowego charakteru samochodów Subaru w Europie, nie są one uwzględniane w testach europejskiego NCAP, natomiast w Stanach Zjednoczonych, Australii czy Japonii Subaru, ze względu na udział w rynku, jest włączone do programu badań. Ostatnio w Australii przetestowany został najnowszy model Subaru Legacy, który osiągnął najwyższy w historii wynik - bliski ideału (35,52 pkt. na 37 możliwych). Co więcej pod względem bezpieczeństwa nowe Legacy zdekla-sowało konkurentów takich jak Audi, Mercedes, czy BMW (patrz tabela)! Z kolei Subaru Forester w crash testach przeprowadzonych w USA okazał się najbezpieczniejszym samochodem w segmencie Mini SUV.

Zanim jednak przejdę do wyników konieczne jest przybliżenie kilku aspektów badania. Wbrew obiegowej opinii popularny crash test nie składa się jedynie z jednej kolizji.

Aby wydać ostateczną ocenę poziomu bezpieczeństwa instytucja musi wykonać kilka, jeśli nie kilkanaście oddzielnych pomiarów. W końcowym efekcie sumowane są wyniki dwóch różnych kolizji przednich, dwóch bocznych, trzech testów samych tylko zderza-ków, a także podwójnego sprawdzania zagłówek.

Każdy z wykonywanych testów jest przeprowadzany według ściśle określonych zasad i harmonogramu, a oceniany przy użyciu z góry ustalonych kryteriów. Ma to zapewnić porównywalność uzyskanych wyników.

W ramach testów NCAP przeprowadza się offsetowy crash test przy prędkości 40 mil/h (64 km/h). Badany samochód uderza przodem (powierzchnia styku odpowiada 40% szerokości maski) w deformowalną, aluminiową barierę o strukturze plastra miodu. Uzyskane w ten sposób „środowisko wypadku” odpowiada rzeczywistej kolizji dwóch samochodów o podobnej masie własnej. Umożliwia ono dokonanie miarodajnych porównań jedynie pomiędzy samochodami o zbliżonych gabarytach. Wyobraźmy sobie rozmiar uszkodzeń tak popularnego na polskich drogach „Malucha” po uderzeniu w inny pojazd tej samej klasy, a także po kolizji z ważącym niemal 2,5 tony Porsche Cayenne.

Ze względu na fakt, iż koncerny motoryzacyjne do początków lat 80-tych usprawniały swoje modele pod kątem ochrony użytkowników aut biorących udział w kolizjach czołowych, ochrona przy zderzeniach bocznych nie była zbyt mocno eksponowana. Jak podaje IIHS, na przestrzeni lat 1980 - 2000 współczynnik śmiertelności kierowców (na 1 milion zarejestrowanych aut) zmalał o 47%. Jest to w odniesieniu do zderzeń czołowych, w których współczynnik ten wyniósł aż 52% głównie efektem poprawy konstrukcji samochodów.

Dla porównania w tym samym okresie, w przypadku zderzeń bocznych zanotowano spadek śmiertelności kierowców jedynie o 24%.

Wpływ na to miały dwa przeciwstawne czynniki. Z jednej strony na początku lat 90-tych nastąpił bardzo duży postęp w zakresie bezpieczeństwa biernego. Seryjne montowanie poduszek powietrznych, ulepszenie struktury nadwozia pojazdów, usprawnienie systemów pasów bezpieczeństwa - to tylko kilka przykładów. Z drugiej jed-

nak, rosnąca sprzedaż aut klasy SUV oraz Pick-up wpływała na pogorszenie statystyk z zakresu bezpieczeństwa (wyższe nadwozie, „nie dające szans na obronę” zwykłym samochodom).

Od roku 1997 „New Car Assessment Program”, obejmuje również boczny test zderzeniowy (tzw. Side Impact Crash Test). W teście tym, w bok stojącego samochodu uderza pod kątem 90°, przy prędkości 50 km/h specjalnie skonstruowana platforma na kołach, imitująca drugi pojazd o podobnej masie. Na przedzie zainstalowana jest odkształcalna barierka, którą zaprojektowano specjalnie do tego typu testów jeszcze w latach 80-tych. Jest ona zamontowana w taki sposób, aby górna jej część była na wysokości ramion (tuż poniżej głowy) manekina imitującego kierowcę/pasażera. Manekin ten jest wysoce zaawansowaną technicznie konstrukcją, dokonującą pomiaru prawdopodobnych obrażeń ciała ludzkiego. Test nie uwzględniał możliwości odniesienia obrażeń przy kolizji z autami typu SUV oraz Pick-up. W związku ze zmianami struktury sprzedaży nowych samochodów (znaczący wzrost sprzedaży SUV i Pick-up'ów) a co za tym idzie wysokim ryzykiem odniesienia obrażeń przy kolizji z autami tego typu, postanowiono przekonstruować wspomnianą wyżej ruchomą barierę.

Obecnie jest ona większa, wyżej zamocowana i bardziej wyprofilowana. Przed jej wprowadzeniem do użytku instytucja wykonała odpowiednie testy, mające na celu potwierdzenie zgodności nowej konstrukcji z prawdziwym autem tego typu, i opracował harmonogram oraz kryteria nowego boczno-go testu zderzeniowego.

Ustalono, że prędkość uderzającej w bok samochodu ruchomej odkształcalnej barierki o wadze 1500 kg wynosić będzie 31 mil/h, czyli dokładnie 50 km/h.

W poddanym testom samochodzie umieszczane są dwa naszpikowane elektroniką manekiny: kobiety (fotel kierowcy) oraz nastolatka (tylna kaptura, miejsce za kierowcą). Są dwa powody, dla których to właśnie kukła imitująca kobietę używana jest do tego badania. Po pierwsze z danych statystycznych kolizji drogowych wynika, że kobiety są bardziej niż mężczyźni narażone na ciężkie urazy głowy. Po drugie głowa kobiety znajduje się niżej - na wysokości okna - a tam podatność na zranienie przy zderzeniu bocznym jest szczególnie wysoka.

Jak widać przeprowadzany przez NCAP tzw. „Side Impact Test” jest bardzo surowy. W wyniku testów Forester zo-



FINLIFE

TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ NA ŻYCIE

FINLIFE S.A. Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie powstało w 2001 r. po wykupieniu większościowego pakietu akcji przez fińskiego ubezpieczyciela firmę Suomi Mutual od Cigna S.A.

Kapitał akcyjny FINLIFE wynosi 117 mln zł i jest jednym z najwyższych na polskim rynku ubezpieczeń na życie.

FINLIFE oferuje nowoczesne i kompleksowe usługi ubezpieczeniowe zarówno indywidualne jak i grupowe.

Nasze programy uzupełniają ubezpieczenia finansowe:

*FINLIFE - **Bezpieczny Kredyt** - dla osób zawierających umowę kredytu hipotecznego, konsumpcyjnego, na zakup samochodu i innego rodzaju kredytu.*

*FINLIFE - **Dealer Kredyt** - dla osób zawierających umowę kredytu na zakup samochodu w salonach dealerskich.*

*FINLIFE - **Bezpieczny Leasing** - dla osób zawierających umowę leasingu.*

W filozofię działania FINLIFE wpisane jest efektywne wspieranie organizacji i instytucji, które ratują życie ludzkie i niosą pomoc będącym w potrzebie.



FINLIFE to oficjalny sponsor i ubezpieczyciel GOPR i WOPR oraz członek sieci partnerów PCK.

FinLife S.A. Al. Jana Pawła II 80, 00 - 175 Warszawa
infolinia: 0 801 11 11 12, www.finlife.com.pl

CRASH TESTY

stał uznany przez NCAP za najbezpieczniejszy samochód w swojej klasie, który także w przypadku zderzenia bocznego gwarantuje swoim pasażerom najlepszą ochronę.

W numerze tym zdecydowaliśmy się zaprezentować wyniki testu zderzeniowego Subaru Forestera i Legacy w zestawieniu z konkurencją. Dane te zostały opublikowane pod adresem: www.highwaysafety.org jak również Www.aaa.asn.au/NCAP.

Potwierza to opinię, iż podczas bezpośredniego udziału w wypadku szan-

se pasażerów Forestera czy Legacy na ocalenie życia i zdrowia są większe, niż w innych autach porównywalnej wielkości.

Legacy osiągając w teście najwyższą w historii ocenę, pozostawiło daleko za sobą konkurentów w segmencie D (w kolejnym numerze „Plejad” przedstawimy dokładne wyniki).

Samochody Subaru nie należą do najtańszych, lecz pewność z jaką można się nimi poruszać, niezależnie od warunków pogodowych, sprawia, że coraz więcej wymagających klientów wy-

biera tę właśnie markę.

Z tej też przyczyny prawdziwi profesjonaliści, kierowcy rajdowi Leszek Kuzaj, Krzysztof Hołowczyc czy aktualny mistrz Polski Tomasz Czopik na co dzień używają właśnie Subaru.

Albowiem prawdziwe bezpieczeństwo, to nie tylko kwestia umiejętności kierowcy, ale także oferowanych przez samochód rozwiązań technicznych.

SIP Janusz Dudek

Wyniki testu zderzeniowego

Marka	Model	Rocznik modelowy	Liczba przyznanych gwiazdek	Liczba zdobytych punktów (max 37)
Subaru	Legacy	2004	*****	35,52
Renault	Laguna	2003	*****	34,10
Mercedes	C-Class	2004	*****	32,69
Saab	95	2003	*****	32,56
Citroen	C5	2001	****	30,44
Audi	A4	2001	****	30,39
Rover	75	1999	****	29,78
Volvo	S 80	2000	****	29,23
VW	Passat	2001	****	27,87
Honda	Accord	2003	****	27,72
Volvo	S60	2000	****	27,72
Jaguar	X-Type	2002	****	26,40
Mercedes	E-Class	2002	****	25,70
BMW	3 - Series	2001	****	24,86

Marka	Model	Rocznik modelowy	Ocena	Ocena ogółem (max 37 pkt)
Subaru	Outback	2004	*****	35,52
Subaru	Forester	2003	*****	32,78
Honda	CR-V	2002	****	26,62
Toyota	RAV4	2002	****	25,11
Nissan	X - Trail	2001	****	25,10
Ford	Escape	2001	****	24,67
Land Rover	Freelander	2002	***	19,92



Wyniki czołowego, offsetowego testu zderzeniowego - Klasa „mini SUV”

Model samochodu	Całkowite	Struktura/klatka bezpieczeństwa	Głowa/szyja	Klatka piersiowa	Pasy bezpieczeństwa		Zderzenie boczne
					Lewa	prawa	
Subaru Forester MY '03-'04	G	G	G	G	G	A	G
Hyundai Santa Fe MY '02-'04	G	G	A	G	G	A	A
Honda CR-V MY '02-'04	G	G	G	G	G	G	M
Mazda Tribute MY '01-'04	M	M	A	G	G	P	A
Jeep Wrangler MY 1997-2004	A	A	G	G	A	A	M
Mitsubishi Outlander MY '03-'04	G	G	G	G	G	G	P
Land Rover Freelander MY '02-'04	A	G	G	G	A	G	P
Suzuki Grand Vitara/Vitara MY 1999-2004	A	A	A	G	G	G	A
Toyota RAV4 MY '01-'04	A	G	A	G	A	A	G

Oceny: G - Good (dobra); A - Acceptable (dopuszczalna); M - Marginal (mierna); P - Poor (niedostateczna)

Wyniki bocznego testu zderzeniowego - Klasa „mini SUV”

Model samochodu	Ocena ogólna		Ochrona głowy	Głowa/szyja	Tułów	Miednica/nogi	Struktura/klatka bezpieczeństwa
Subaru Forester MY '03-'04	G	Kierowca Tylny pasażer	G	G	G	A	A
Hyundai Santa Fe MY '02-'04	A	Kierowca Tylny pasażer	G	G	G	G	M
Honda CR-V MY '02-'04	M	Kierowca Tylny pasażer	M	A	M	G	M
Mazda Tribute z poduszkami bocznymi	G	Kierowca Tylny pasażer	A	G	A	G	A
Jeep Wrangler MY 1997-2004	M	Kierowca Tylny pasażer	P	A	P	G	A
Mitsubishi Outlander MY '03-'04	P	Kierowca Tylny pasażer	M	M	A	G	M
Land Rover Freelander MY '02-'04	P	Kierowca Tylny pasażer	A	A	A	G	M
Suzuki Grand Vitara/Vitara MY 1999-2004	P	Kierowca Tylny pasażer	A	P	M	A	M
Toyota RAV4 MY '01-'04	P	Kierowca Tylny pasażer	P	A	P	P	A

Oceny: G - Good (dobra); A - Acceptable (dopuszczalna); M - Marginal (mierna); P - Poor (niedostateczna)

SUBARU LEGACY 3.0 R - Specyfikacja B

Sportowa siostra Imprezy Subaru Legacy 3.0 R Spec B.

Całkiem niedawno nowy model Subaru Legacy miał swoją światową premierę. Samochód nie zdążył jeszcze na dobre „zakorzenić” się na rynku, a japońscy konstruktorzy pokazali kolejną wersję Legacy 2004.

W czasie salonu w Genewie Fuji Heavy Industries (właściciel marki Subaru) zaprezentowało model Subaru Legacy Sedan 3.0R Spec. B. Pełny sportowy pakiet przygotowali inżynierowie z Subaru Technica International, a więc działu firmy zajmującej się przygotowaniem najmocniejszych i najbardziej sportowych wersji Subaru.

Prototyp tej luksusowej limuzyny ma wiele wspólnego z Imprezą Sti.

Pierwszym elementem od razu rzucającym się w oczy w Spec B jest bardzo dynamiczny, choć nadal elegancki wygląd. Efekt uzyskano dzięki zmianom w przedniej części samochodu. Sportowe Legacy otrzymało nowy zderzak oraz nieco inne spojłery niż wersja seryjna. Agresywny charakter podkreślają również wielkie 18-calowe koła wykonane z lekkich stopów. Ich kształt opracowano specjalnie do tego modelu. Pod maską znalazł się 6 - cylindrowy, szesnastozaworowy,



przeciwsobny silnik typu „boxer” ze zmiennymi fazami rozrządu, o mocy 245 KM. Moment obrotowy wynosi ponad 300 Nm i jest osiągnięty przy 4200 obr./min. Spec B przyspiesza od zera do „setki” poniżej 8 sekund. Do tej pory dla wersji 3.0 R zarezerwowana była wyłącznie przekładnia automatyczna. Tymczasem prototyp wyposażono w sześciobiegową, manualną skrzynię biegów, znaną z modelu

Impreza WRX Sti. Oczywiście jak każde Subaru, również i Legacy 3.0 R Spec B wyposażone jest w stały napęd na cztery koła i symetryczny układ napędowy. Tylny, aktywny dyferencjał z blokadą „Suretrac” również pochodzi z Subaru Imprezy Sti. Podobnie jak i układ hamulcowy - z przodu znalazły się wentylowane tarcze z 4-tłoczkowymi zaciskami. Spec B. posiada sportowy układ ABS z elektronicznie sterowanym rozdziałem siły hamowania. Z Imprezy zaadaptowano również dynamiczny układ kierowniczy z szybką przekładnią 15:1.

Zawieszenie specjalnie dla tego modelu opracowała firma Bilstein.

Samochód został nieco obniżony, a twardsze sprężyny i amortyzatory mają zapewnić doskonałe właściwości trakcyjne.

Amortyzatory pracują w systemie upside-down, który dostosowuje skok do rodzaju nawierzchni.

Wnętrze i wyposażenie prototypu niczym nie różni się od seryjnej wersji Legacy 3.0 R.

System nawigacji satelitarnej wyposażony jest w funkcję „touch-screen”.

Decyzja, czy wersja ta trafi do salonów sprzedaży nie została jeszcze podjęta.

Lukasz Kański-Chmielewski

LEASING

samochodów SUBARU





Weź na cel rozwój własnego biznesu

infolinia: 0 801 877 888
www.sfi.com.pl www.autoeffi.pl



Europejski
Fundusz
Leasingowy

GRUPA CRÉDIT AGRICOLE
Pierwszy na myśl o leasingu

LEGACY 3.0R



HISTORIA FUJI HEAVY INDUSTRIES - cz.2

Historia Fuji Heavy Industries (Część 2)

Kolejne lata przyniosły niezliczone premiery pojazdów z logo Subaru. Inżynierowie jak i cała kadra kierownicza starali się osiągnąć postawiony przed sobą cel - stać się wiodącym producentem samochodów w kraju.



Nieustanne doskonalenie swych produktów zgodnie z filozofią KEIZEN, zaowocowało licznymi pokazami nowych aut. Na przestrzeni trzech lat, od 1969 roku, wprowadzono do seryjnej produkcji aż pięć samochodów będą-



cych następcami aktualnie produkowanych modeli.

I tak w marcu 1969 roku, tuż po otwarciu nowej fabryki „Yajima”, rozpoczęto produkcję FF-1, następcy Subaru 1000. We wrześniu tego samego roku zaprezentowano Subaru R-2, mające zastąpić wysłużone Subaru 360. Po upływie trzech lat



przedstawiono kolejną wersję tego pojazdu - model „Rex”. Rok wcześniej, w lipcu 1971 r. nowy Subaru Leone

Coupe zastąpił istniejący na rynku zaledwie od dwóch lat FF-1.

Kolejne lata dla działu Fuji Heavy Industries, zajmującego się produkcją samochodów, okazały się czasem świetności. Mimo to inżynierowie nie zaprzestali swych prac nad udoskonalaniem Subaru. Prowadzono badania układów wydechowych w celu zmniejszenia emisji i toksyczności spalin. Było to konieczne z powodu



rygorystycznych przepisów, jakie zaczęły obowiązywać w Japonii pod koniec lat 70-tych. Intensywnie pracowano nad nowymi rozwiązaniami. Innowacją było zastosowanie w 1972 roku napędu wszystkich kół, stosowanego do tej pory wyłącznie w samochodach terenowych, w typowo szosowym samochodzie jakim był Subaru Leone. Rozwiązanie to po dziś dzień jest ulepszane i stanowi obecnie jedno z najdoskonalszych na świecie, będąc jednocześnie wzorem do naśladowania dla innych. Japońscy inżynierowie analizując ruch samochodu napędzanego na obie osie zauważyli całkowicie inny rozkład



działających na niego sił.

Zaobserwowana znacznie wyższa granica utraty sterowności (większe bezpieczeństwo aktywne) przekonała konstruktorów Subaru do zastosowania właśnie tego rozwiązania.

W 1984 r. zaprezentowano bezstopniową skrzynię biegów ECVT stosowaną do dzisiaj. Po upływie trzech lat w skrzyni ECVT wyposażono Subaru Justy.

W tym czasie firma Subaru rozwinięta była na tyle, iż zaczęła poszukiwać nowych rozwiązań, tym razem w zakresie organizacji przedsiębiorstwa. Aby obniżyć koszty zbudowano w 1986 r.

zakład produkcyjny *Ta Ching Motors Co. Ltd.* na Tajwanie, a także zawarto porozumienie z Isuzu Motors, innym japońskim producentem samochodów. Celem jego było spożytkowanie efektu synergii umożliwiające skuteczne konkurencyjne tych firm w Stanach Zjednoczonych - największym rynku samochodowym na świecie. W efekcie w marcu 1987 r. powstała w USA firma Subaru-Isuzu Automotive Ing (SIA). Produkcję seryjną samochodów rozpoczęto jednak dopiero w 1989 r. W marcu 1995 r. firmy Fuji Heavy Industries i Subaru-Isuzu Automotive Inc. otrzymały certyfikat jakości ISO 9002 w dziedzinie zarządzania i gwa-

rancji.

Lata dziewięćdziesiąte Fuji Heavy Industries rozpoczęło prezentacją nowych modeli:

Subaru SVX - we wrześniu 1991 r., Subaru Vivio - w marcu 1992 r., Oraz

HISTORIA FUJI HEAVY INDUSTRIES - cz.2

Subaru Imprezy - osiem miesięcy później.

Zwłaszcza ten ostatni model okazał się rynkowym sukcesem i przyniósł firmie wiele satysfakcji. Postanowiono śla-



dem innych konstruktorów rozpocząć rywalizację w cyklu rajdów samochodowych. W tym celu zebrano zespół ludzi, którzy opracowali wersję rajdową Imprezy w specyfikacji WRC (World Rally Car). Są to pojazdy napędzane turbodoładowanymi silnikami o pojemności 2 litrów, mocy 300 koni mechanicznych oraz momentem obrotowym przekraczającym 500 Nm. Głównym warunkiem stawianym przez FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) jest produkcja seryjna tych modeli, oczywiście w bardziej „ucywilizowanych” wersjach.

Starty w cyklu rajdów Pucharu Świata umożliwiają zarówno prezentację ogromnych możliwości technologicznych producenta samochodów, jak i sprawdzanie nowych rozwiązań technicznych w warunkach ekstremalnych obciążeń. Są również znakomitą formą promocji marki - zwłaszcza w wypadku zdobycia tytułu Mistrza Świata.

Fuji Heavy Industries dokonało tego trzykrotnie w latach 1995, 1996 i 1997. Dla wielu fanów sportu Subaru Impreza stała się wymarzoną samochodem, wręcz obiektem kultu. Kierowca Subaru World Rally Team Petter Solberg, w 2003 roku zdobył swój pierwszy, a dla Subaru kolejny tytuł mistrzowski.

Obecnie koncern Fuji Heavy Industries składa się z pięciu działów zajmujących się różnymi rodzajami działalności:

- produkcją samochodów Subaru.
- produkcją lotniczą i kosmiczną - na rynku znany pod nazwą Nakajima Aircraft Co., posiada ponad osiemdziesięcioletnie doświadczenie w branży lotniczej. Produkuje samoloty, helikoptery i inne maszyny latające. Obecnie FHI jest jedynym japońskim producentem, wchodzącym w skład Boeing Commercial Airplane Group. Ze względu na duże doświadczenie

w dziedzinie materiałów kompozytowych bierze również udział w pracach nad konstrukcją promów kosmicznych. Produkuje transportowiec Boeing 777, helikopter

użytkowy 205B, zdalnie sterowany helikopter specjalny RPH2 stosowany np. do oprysków w rolnictwie.

- transportem i systemami ekologi-



cznymi - na rynku znany pod nazwą Fuji Sungyo Co. Od 1945 r. zajmuje się produkcją pojazdów szynowych, napędzanych przede wszystkim silnikami diesla, ale i elektry-



cznymi. Prowadzi badania nad transportem szynowym (np. zwiększeniem prędkości pokonywania zakrętów przez pociągi). Jest także

producentem i wykonawcą systemów związanych z usuwaniem odpadów, np. produkuje śmieciarki, czy też projektuje bezpieczne zsypy na śmieci przystosowane do drapaczy chmur - „soft landing project”.

- produkcją autobusów i prefabrykatów budowlanych - produkuje autobusy w ponad 200 różnych odmianach. Ponadto wykonuje prefabrykaty do budowy małych budynków. Są one oparte o ramę nośną w formacji „X”.
- produktów przemysłowych sprzedawanych pod marką Robin.

Zajmuje się produkcją szerokiej gamy silników, m.in. do kosiarek, skuterów, podnośników, pomp, generatorów itp. Ze względu na duży rynek zbytu fabryka ulokowana jest w Wisconsin w U.S.A.

Słuszność tego typu konstrukcji organizacyjnej koncernu potwierdził fakt zanotowania w 1998 r. najlepszego wyniku finansowego w historii firmy, pomimo głębokiego kryzysu gospodarczego, jaki dotknął Azję pod koniec

lat 90-tych.

W roku 1999 koncern General Motors stał się współwłaścicielem Fuji Heavy Industries, dokonując zakupu 20%

udziałów firmy macierzystej Subaru.

ZLOT PLEJAD - MAJ 2004

ZLOT PLEJAD MAJ 2004

Jak już informowaliśmy, w dniach 21-23 maja bieżącego roku Subaru Import Polska organizuje imprezę plenerową o nazwie ZLOT PLEJAD.

Złot będzie okazją do towarzyskiego spotkania posiadaczy i fanów Subaru, a przez to właściwym momentem do inauguracji działalności Klubu Subaru. 21 maja ze wszystkich miast, w których znajdują się siedziby naszych dealerów, wyruszy złot gwiazdzisty użytkowników samochodów marki Subaru (w celu ustalenia godziny



wyjazdu prosimy o kontakt z najbliższym autoryzowanym salonem Subaru). Uformowane w ten sposób grupy, będą kierowały się w stronę malowniczej Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, gdzie ulokowana będzie baza całej imprezy. Oczywiście możliwy jest również dojazd indywidualny. Ośrodek Morsko, będący centrum logistycznym całego przedsięwzięcia, znajduje się u stóp ruin zamku, zbudowanego w XIV w. na przepięknym ostańcu skalnym.

W piątkowy wieczór powitamy gości w zarezerwowanych wyłącznie dla

uczestników Złotu hotelach (aby zarezerwować pokój wystarczy telefonicznie skontaktować się z wybranym hotelem). Osoby żądne mocnych wrażeń, mogą na nie liczyć od samego



początku trwania spotkania, wybierając nocleg we własnym namiocie. Rejestracja uczestników wiązać się będzie z jednoczesnym przydzieleniem do poszczególnych grup - szosowej i terenowej.

Wieczorem, po kolacji, przewidziane zostało szkolenie pierwszej grupy pilotów dotyczące zasad bezpieczeństwa, korzystania z roadbook-a, wypełniania karty drogowej, interpretowania regulaminu złotu oraz techniki jazdy na próbach sprawnościowych i zasad jazdy w terenie. Przechodzących odsyłamy na stronę internetową poświęconą

na stronę internetową poświęconą Złotowi, która znajduje się pod adresem www.zlot.subaru.pl. Zawiera ona informacje dotyczące rezerwacji

w hotelach, będącej w gestii uczestników uzupełniane na bieżąco informacje o Zlocie oraz zdjęcia z tras rajdu.

W sobotni poranek po śniadaniu przeprowadzone zostanie szkolenie dla drugiej grupy pilotów. Start jest przewidziany ok. godziny 9.30.

Użytkownicy samochodów uterenowionych (Forester, Outback) pod czujnym okiem doświadczonych instruktorów, będą mogli spróbować własnych sił w konfrontacji z naturą.

Przewidziany został przejazd przez pu-



stynię, strome wzniesienia i inne naturalne przeszkody. Trasa została tak skonfigurowana aby, przy zachowaniu należytej ostrożności, wykluczyć możliwość zarysowania czy uszkodzenia pojazdu. Zalecamy sportowe, wygodne ubranie i obuwie uwzględniające różne warunki pogodowe. Należy pamiętać o posiadaniu przy sobie naładowanego telefonu komórkowego, aby w razie potrzeby istniała możliwość kontaktowania się z organizatorem.

ZŁOT PLEJAD - MAJ 2004

Użytkownicy modeli szosowych (Impreza, Legacy) będą mieli do pokonania trasę krajoznawczą Szlakiem Orlich Gniazd, na której zostaną ulokowane trzy próby sportowe:



slalom, próba zręcznościowa na torze kartingowym oraz wyścig równoległy na 400 metrów. Wszystkie próby przygotowane będą na zamkniętym terenie zapewniającym jak najwyższy poziom bezpieczeństwa.

Jeżeli któraś z załóg zechciałaby zrezygnować z prób sprawnościowych to przewidziana jest możliwość ominięcia ich, a utratę punktów będzie można nadrobić na odcinkach specjalnych na regularność jazdy czy w innych próbach sprawnościowych niezwiązanych z jazdą samochodem. W tym celu proponujemy dokooptowanie do załogi



młodych, sprawnych fizycznie członków Forum Subaru, miłośników naszej marki, którzy jeszcze nie posiadają samochodów a gotowi są przyjechać, aby czynnie wesprzeć uczestników Złotu.

Trasa jest tak dobrana, aby załogi mogły poznać atrakcyjne widokowo miejsca Jury Krakowsko-Częstochowskiej. W punkcie przecięcia trasy szosowej i terenowej, nad zalewem można bę-

dzie ochłonić z pierwszych emocji, zaspokoić głód, podzielić się wrażeniami i nabrać sił do drugiego etapu. Oczywiście wszystkie trasy będą tak wytyczone, aby poradzić sobie z nią

wszyscy uczestnicy. W przygotowaniu i zabezpieczeniu tras



obok Szkoły Jazdy Subaru pomagają również: magazyn GT, Automobilklub Polski oraz instruktorzy off-road.

również: magazyn GT, Automobilklub Polski oraz instruktorzy off-road. Prosimy by załogi obu grup, zaangażowały się w stopery. Będą one niezbędne podczas jazdy na dokładność.

Ci z Państwa, którzy od emocji sportowych wolą aktywny wypoczynek na świeżym powietrzu, będą mogli skorzystać z atrakcji oferowanych przez Ośrodek Morsko, takich jak minigolf, strzelanie z łuku czy jazda na rowerze górskim w przepięknej okolicy. A także pod czujnym okiem współpracujących z Subaru ratowników GOPR'u spróbować sił w zjeżdżaniu na linach czy wspinacze.



Wieczorem w pięknej scenerii Ośrodka Morsko, odbędzie się kameralny koncert gwiazdy polskiej muzyki popularnej Kasi Stankiewicz! W przerwie nastąpi ogłoszenie oficjalnych wyników rajdu oraz rozdanie nagród. Następnie odbędzie się biesiada integracyjna, podczas której będzie można podzielić się wrażeniami z emocjonującego dnia.

W przypadku dalszych pytań prosimy o kontaktowanie się z odpowiednim dealerem.

SIP Kamil Jabłoński

DEALER	OSOBA KONTAKTOWA	TELEFON	E-MAIL
Kraków	Kamil Jabłoński	012-269-07-50	kjablonski@subaru.pl
Łomianki	Maciej Rosiński	022-751-15-66	dawoj@subaru.pl
Warszawa	Krzysztof Madej	022-886-60-81	koper@subaru.pl
Gdańsk	Alicja Dąbrowska	058-554-32-06	gdansk@subaru.pl
Łódź	Tadeusz Andrzejewski	042-650-67-85	point-lodz@subaru.pl
Poznań	Michał Opielewicz	061-814-20-19	kocar@subaru.pl
Wrocław	Magda Lukas	0506146555	wroclaw@subaru.pl
Mikołów	Adam Gondzik	032-226-20-92	gruchel@subaru.pl
Koszalin	Dariusz Bartosik	094-348-90-95	fronton@subaru.pl
Bielsko Biała	Jarek Zabawski	033-811-02-50	salon@bielsko.subaru.pl
Białystok	Jacek Łukaszewski	085-662-33-36	grafix@subaru.pl
Nowy Targ	Gabriela Łukaszczyk	018-226-26-90	nowytarg@subaru.pl
Szczecin	Marcin Czyżewicz	091-812-78-81	szczecin@subaru.pl

GT

NAJSZYBSZE
PISMO
NA RYNKU

NAJSZYBSZE
PISMO
NA RYNKU



Co miesiąc nowe emocje

TUNING • SAMOCHODY SPORTOWE • CAR AUDIO

PRZEGLĄD PRASY MOTORYZACYJNEJ

„Discretion assurée” - Dyskrecja gwarantowana 4x4 Magazine (Francja)

(...) marka ta oferuje świetne, podniesione kombi, z permanentnym napędem, które zarazem jest kompilacją rodzinnego pojazdu i zaskakująco skutecznego napędu, sprawdzającego się między innymi na zaśnieżonych drogach.

(...) nie będziecie mieć problemu z poruszaniem się w mieście Outback-iem, dzięki królewskiej zwrotności i dekoncentrującej łatwości prowadzenia.

(...) ten 2.5 litrowy model daje Państwu wyposażenie na poziomie oczekiwanym w obecnych czasach, a nawet nieco więcej.

Delikatny i precyzyjny układ kierowniczy oraz zachowanie na drodze, któremu nic nie można zarzucić.

Cichy i bezpieczny, przyklejony do drogi w każdej sytuacji, dzięki stałemu napędowi czterech kół. Oto samochód, który gwarantuje Wam dotarcie do Waszego ulubionego kurortu narciarskiego, niezależnie od warunków panujących podczas najsurowszej zimy.

Pojemne wnętrze, wysokiej jakości materiały, znakomite wykończenie. Dynamiczne nadwozie o urzekającym wnętrzu. Bardzo łatwo wyobrażamy sobie podróż dookoła świata na pokładzie Outbacka 2.5l.

„Wszędobylski rodzinowóz” Wysokie Obroty, luty 2004

- Zobaczcie, zobaczcie! Jakiś facet jeździ samochodem po stoku - wołała w sobotę jedna z narciarek w Niedzicy.
- Ki diabeł? Jak mu się tam udało wjechać? - dziwił się inny miłośnik białego szaleństwa, obserwując srebrne kombi bez trudu wspinające się po nartostradzie. Większość posiadaczy dwóch desek nie wiedziała, że właśnie odbywa się prezentacja nowego Subaru Outbacka.

(...) Najnowsze modele Legacy i Outbacka spełniają to samo założenie co i pierwsza generacja tych modeli. Są jeszcze bardziej wyrafinowaną kombinacją urządzeń zwiększających funkcjonalność samochodu i bezpieczeństwo jazdy.

Każdy kierowca, który zna zalety napędu na obie osie, z pewnością doceni zwinność, stabilność i wyjątkowe właściwości trakcyjne auta nawet podczas szybkiej jazdy, szczególnie po śliskiej

nawierzchni. W razie utraty przyczepności... wystarczy dodać gazu i pojazd sam się „prostuje”.

(...) Przy mocniejszym silniku można wybrać nową automatyczną skrzynię biegów 5AT z sekwencyjnym trybem pracy. Przełożenia są krótkie, płynne i pozwalają harmonijnie wykorzystać moc trzylitrowego silnika.

(...) Łatwiejsze manewrowanie samochodem umożliwia nowa przekładnia kierownicza, o bardziej bezpośrednim działaniu.

(...) Zintegrowana konstrukcja zawieszenia oraz przekładni kierowniczej sprawia, że przy pokonywaniu nierówności wszelkie wibracje są tłumione przez zawieszenie i nie przenoszą się na koło kierownicy.

(...) Outback dzięki łańcuchom na kołach zachowywał się jak skuter śnieżny.

(...) Polana Sosny - Outback wyjechał na miejsce gdzie narciarzy wywozi wyciąg.

„Pan Samochodzik kontra Waldemar Batura”

Wysokie Obroty, marzec 2004,

Porównanie: Subaru Forester vs. Mitsubischi Outlander

(...) Klasyką crossovera jest wprowadzony w 1997 roku Subaru Forester. Samochód, który płytę podłogową i stały napęd na cztery koła zawdzięcza swemu krewniakowi o rajdowych kolidacjach - Subaru Imprezie.

(...) W Foresterze napęd przenoszony jest stale na obie osie (a nie tylko dołączany na drugą, kiedy jedna zaczyna się ślizgać, jak np. w Hondzie CRV).

(...) Forester to samochód stworzony właśnie na takie drogi jak zakopianka (zwłaszcza jak jeszcze do kompletu wrażeń dojdzie oblodzenie i ostry atak śnieżyca).

(...) Forester to niepozorny wygląd skrywający jednak techniczną maestrię.

(...) Jeśli jednak najważniejsze jest dla ciebie bezpieczeństwo, a przy tym planujesz częstą jazdę po sypkim śniegu, lodzie błocie lub górskich serpentynach, równie oczywisty staje się Forester.

„Superkombinacja”

Wysokie Obroty, marzec 2004

(...) Masywne nadkola, dwie pręgi na masce, dwie rury wydechowe, zdecy-

dowane „spojrzenie” lekko zmruczonych reflektorów, no i pokaźne rozmiary - wszystko razem budzi respekt, ciekawość i jak się niebawem przekonałem - żądę posiadania.

(...) Jak wszystko w tym samochodzie, także drążek skrzyni biegów ma ładną oprawę.

(...) Specjalność zakładu, czyli stały napęd na cztery koła (z blokadą wiskotyczną tylnego mostu), jest tu serwowany z pokaźnym prześwitem (20 cm), świetnie zestrojonym zawieszeniem (z mechanizmem samopoziomującym), bardzo precyzyjnym układem kierowniczym (prawie jak w Imprezie WRX STi), niezłymi hamulcami (konstruktorzy mówią o dużo większej skuteczności niż w poprzedniku) i doprawiony rozsądną porcją elektroniki (...).

(...) Do tego żwawa sześciocylindrowka (to rzecz jasna benzynowy bokser), płaska na tyle, by zauważalnie obniżyć środek ciężkości auta, i tak o 140 kg (!) lżejszego od poprzednika. Wszystko to sprawia, że Outback prowadzi się nadspodziewanie spokojnie, pewnie i przyjemnie. Nie płuży przodem, nie tańczy tyłem, nie kładzie się na zakrętach.

(...) Chcąc sprawdzić, gdzie leżą granice możliwości Outbacka, skręcam na plac (...) Parę energicznych ruchów kierownicą i... Czy tu w ogóle jest układ kontroli trakcji? Jest, a mimo to pozwala prowadzić auto bokami. Genialne!

„Samochody używane - katalog” Auto Świat, marzec-kwiecień 2004

Subaru Legacy:

Legacy to auto szczególne. Występuje tylko z silnikami o przeciwnym układzie cylindrów oraz napędem na 4 koła. Motory tego rodzaju cechuje znakomita kultura pracy, z kolei napęd 4x4 pozwala bezpiecznie poruszać się na każdej nawierzchni. Awarie zdarzają się sporadycznie(...)

Subaru Impreza:

Niewiele jest samochodów sportowych o takiej wszechstronności, wytrzymałości mechanicznej jak Impreza. Rewelacyjne właściwości jezdne, niepowtarzalny gang silnika i swoboda sterowania mocno wpływają na podświadomość kierowcy, budząc w nim sportowego ducha. Auto równie dobrze sprawdza się np. jako rodzinna limuzyna.

KASIA STANKIEWICZ

"ZWRACAM UWAGĘ NA WIZERUNEK MARKI"

- rozmowa z Kasią Stankiewicz

Jak zaczęła się Pani przygoda z samochodami?

Można powiedzieć, że moja przygoda zaczęła się dwa razy. Pierwszy, kiedy jako nastolatka nagle zaczęłam jeździć z miasta do miasta z koncertami, robiąc tysiące kilometrów, a drugi raz w momencie kiedy zaczęłam dostrzegać różnice w ich jakości. Zaczęłam rozróżniać, czym jadę i jak jadę.

Co ceni Pani w nowoczesnych autach? Co sprawia, że jakiś samochód podoba się Pani bardziej lub mniej?

Z perspektywy czasu najbardziej cenię samochody niezawodne. Jest to pewnie oczywiste dla każdego, ale mam też inne kryteria. Styl nadwozia, wnętrze, bezpieczeństwo, czy oryginalność. Ważne jest również przeznaczenie i uniwersalność danego modelu. I nie ma co ukrywać, zwracam uwagę także na wizerunek marki. Biorąc to pod uwagę, naturalną rzeczą jest zainteresowanie takimi markami jak Subaru, Volvo, czy Saab.

Miała Pani okazję testować różne modele Subaru. Który najbardziej się Pani spodobał?

Każdy z nich ma niewątpliwie zalety, ale jest inaczej ukierunkowany. Z racji bezpieczeństwa czy możliwości poruszania się w każdym terenie, nasze zainteresowanie jest skupione na Foresterze. Poza tym cenię niepozorność. Forester spełnia większość zadań auta ekskluzywnego, jednak jego wygląd zewnętrzny tego nie ujawnia. Nie chciałabym, żeby zabrzmiało to "cukierkowo" z racji tego, że udzielałam Państwu wywiadu, ale ponieważ przegadałam już na ten temat tyle, mogę stwierdzić, że jest to auto idealne dla nas. Mój przyjaciel uważa, że jest do tego piękny, choć z daleka przypomina Poloneza kombi. Pomijam jakość dróg, ale mamy jeszcze taką przypadłość, że dużo podróżujemy po Polsce. Nie wybieramy przy tym najprostszycy tras, ale takie, które wydają nam się interesujące lub są po prostu nieznanne. W konsekwencji zdarza nam się jechać przez leśne dukty i pola, co już dwa razy spowodowało pęknięcie miski olejowej w samochodzie, który terenowy nie jest. Z Foresterem taka jazda jest bardzo podniecająca; jego prześwit i napęd 4x4 robią swoje. Gdy zaczynamy się spieszyć, łatwo przypomnieć sobie, że Forester XT osiąga ponad 170 km i ok. 8 sek. do "setki". Jest czym przyspieszyć, a wyprzedzanie tym samochodem jest po prostu bardziej bezpieczne.



A czy jest coś takiego w Subaru, czym auta tej marki potrafią urzec, zafascynować kierowcę?

Już powiedziałam czym Forester przekonał mnie do siebie, ale zdarzyła się rzecz, której się nie spodziewałam. Nigdy nie pociągały mnie samochody sportowe. Do momentu kiedy nie przejechałam się Subaru Imprezą. To nieprawdopodobne - jej prędkość, pewność z jaką porusza się po drodze, czas w jakim pokonałam trasę Kraków-Wrocław-Warszawa. Do tego dochodzi jeszcze poczucie solidności i bezpieczeństwa. No i to brzmienie silnika! W tym przypadku zweryfikowałam kolejną rzecz w moim życiu - nie oceniać niczego, póki tego nie dotknę lub nie wypróbuję. Legacy i Outback to po prostu piękne limuzyny z tym samym pięknym silnikiem. Outback ze względu na wyższy prześwit odpowiadałby mi bardziej. Ale jeszcze nie ten czas.

Jak radzi sobie Pani w świecie motoryzacji zdominowanym przez facetów? Czy kobiecie w Polsce łatwo jest być "kierowcą"?

Stereotyp "baby za kierownicą" oczywiście istnieje, po części słusznie, ale dobrze jeżdżących panów też jest niewiele. Radzę sobie dobrze, bo

często mam wrażenie, że wiem od nich więcej. Ale mam pewną wygodę - na ogół to nie ja się moczuję z drogami, a wszelkie trasy przemierzam na fotelu obok mojego przyjaciela, którego uważam za bardzo dobrego kierowcę. Z kulturą na drodze jest tak samo słabo jak z kulturą na co dzień. Ludzie swoją osobowość sadzają również za kierownicę.

Czy jazda samochodem sprzyja procesowi "tworzenia" - czyli np. wymyślaniu piosenek, melodii?

Jazda służy skupieniu. Bywa, że zabieram 10 płyt i nie włączam nic, tylko intensywnie myślę w ciszy, albo wręcz przeciwnie - słuchając muzyki nabieram euforii. Czuję, że jestem w stanie po wyjściu nagrać całą płytę.

Czy ma Pani jakiś swój samochód marzeń?

Na dziś jest to Forester XT automat. Ale nie mogę nie zauważyć Volvo XC 70, czy nieosiągalnego Range Rovera. Podobają mi się też Saaby 9-3 Cabrio. Jest tych samochodów trochę.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:
Łukasz Kański-Chmielewski

KARUZELA

W roku 1997 system rotacyjny pozwalający wybierać 8 lub 9 rajdów spośród 14 możliwych, zastąpiony został takim, który wprowadził obowiązek udziału we wszystkich eliminacjach. Z powodu niezwykle napiętego kalendarza rezygnowano z wielu treningów, a przygotowania skrócono do koniecznego minimum. Co prawda grupa A dalej istniała, jednak wielu producentów (z wyjątkiem Mitsubishi) przerzuciło się na samochody WRC (World Rally Car). Założenia były bardziej korzystne: wystarczyło wyprodukować 20 samochodów homologacyjnych (tzw. „homologation specials”), ponadto istniała możliwość dodania turbosprężarki i napędu na obie osie, nawet jeśli samochody seryjne takowych nie posiadały. Na karoserii pojawiły się liczne otwory wentylacyjne i elementy poprawiające właściwości aerodynamiczne. Ze względów bezpieczeństwa moc nie została podniesiona, liczone jednak na lepsze osiągi w wyniku dopuszczalnych zmian w zawieszeniu oraz zmian systemu napędowego poprawiających właściwości trakcyjne.

Skrócone Odcinki Specjalne o długości nie przekraczającej w sumie 400km doprowadziły do mniejszych niż dotychczas różnic czasowych pomiędzy zawodnikami, a co za tym idzie - walka toczyła się już o pojedyncze sekundy (z perspektywy czasu wiemy, że OS-y miały stać się jeszcze krótsze). W pięciu rajdach przewaga lidera nie przekraczała dziesięciu sekund i w takim wypadku nie dziwiła już zacięta walka Mäkinena i McRae. Mimo charakteru sprintowego rajdów, kierowcy w dalszym ciągu musieli być wytrwali. Coraz bardziej upodobniali się do gwiazd piłki nożnej lub Formuły1 - musieli walczyć o sympatię widzów siedzących przed ekranami TV. Rajdy samochodowe zaczęły przyciągać coraz więcej fanów, co niestety nie zawsze jest tylko zaletą. Wystarczy pomyśleć o kibicach uciekających z drogi dwadzieścia metrów przed pędzącym wozem w Portugalii lub o sporcie wymyślonym przez widzów w Monte Carlo, jakim było rzucanie śniegiem na



drogę.

Kierowcy SWRT mieli ciężki orzech do zgryzienia. Ciągłe zmieniające się warunki pogodowe, problemy techniczne - to tylko niektóre z kłopotów z jakimi musieli się borykać. Mimo to jednak Pierro Liatti, będący do tej pory raczej w cieniu Colina McRae, wygrał po długiej i żmudnej walce rajd Monte Carlo (w tym roku organizatorzy zrezygnowali ze słynnego odcinka nocnego na rzecz Super Special na ulicach Monako). W sezonie 1997 popularne stało się przezwisko Colina - „McCrash”.

Jego mężczyły mniej kłopoty z techniką, więcej z nerwami. Gdyby nie one, prawdopodobnie nie zabrakłoby mu jednego punktu na końcu sezonu. Tu jednak 3 wygrane w obliczu tak wielu, bo czternastu rund, okazały się być niewystarczające. Różnica w punktach dzieląca Mäkinena od McRae była najmniejsza od roku 1979. Dzięki ogólnie satysfakcjonującym wynikom całego zespołu, Subaru zdobyło mistrzostwo w klasyfikacji producentów rozgrywając przeciwników (przewaga nad Fordem 23 pkt).

Than Ju



SUBARU GRUCHEL

Salon Samochodowy Gruchel

Salon Samochodowy Gruchel istnieje od 1991r. Podstawą działalności jest sprzedaż samochodów używanych wszystkich marek, w większości luksusowych. Obok samochodów komisowych do końca 1999 roku prowadzona była dodatkowo sprzedaż nowych samochodów marki Nissan. Obecnie jest Autoryzowanym Dealerem marki Subaru oraz Hyundai. Na miejscu istnieje biuro kredytów i ubezpieczeń. Proponowane formy zakupu: od gotówkowej, poprzez kredyt, po leasing włącznie. Dodatkowo istnieje możliwość pozostawienia w rozliczeniu dotychczas używanego samochodu. Niedawno firma poszerzyła swoją dzia-

łalność o Biuro Turystyczne.

Zadowolenie z wizyty w naszym salonie zapewnia miła i rzeczowa obsługa połączona z możliwością jazdy próbnej samochodami testowymi.

Siedziba Subaru Gruchel znajduje się w Mikołowie przy ul. Różanej 1 (za Centrum Handlowym Auchan, przy międzynarodowej trasie w kierunku

Gliwic i Opola).

Autoryzowanym serwisem w/w samochodów zajmuje się jedna z najstarszych na Śląsku firm motoryzacyjnych ATS Edward Szczyпка zlokalizowana przy ul. Strzechy 51.

Salon jest czynny w godzinach: 9.00 - 17.00.



SKLEPIK INTERNETOWY

Wiosenne zmiany w sklepie Subaru

Podczas ostatnich sobotnio-niedzielnych wycieczek za miasto wytrawni obserwatorzy otoczenia z pewnością zauważyli powoli zieleniące się drzewa, a na trasie spotkali kilku motocyklistów - typowe oznaki wiosny. Wraz z budzącą się do życia naturą, narastającym w nas optymizmem oraz długie kwietniowe i majowe weekendy sprawiają, że coraz częściej udajemy się na przyjemne przejażdżki.

Wiosna to okres porządków, spacerów i miłości. W związku z tym właśnie faktem postanowiliśmy dokonać kilku zmian również w internetowym sklepie Subaru (www.subaru.pl). W ostatnich dniach wprowadziliśmy do sprzedaży kilka ciekawych gadżetów.

Jako pierwszy pojawił się plecak Subaru o nowoczesnej stylizacji. Ten pojemny, wykonany z grubego, nieprzemakalnego materiału (poliester) produkt stanowi interesującą pozycję dla wszystkich lubiących aktywnie spędzać wolny czas. Idealny na krótkie wypadki w góry jak i na spacer po lesie czy też parku. Wygodę noszenia zapewniają szerokie ramiona plecaka wypełnione miękką wkładką.

W zachowaniu porządku wewnątrz pomagają wszyta kieszeń na małe przedmioty oraz na dokumenty. Łatwy dostęp do wnętrza umożliwiają funkcjonalne zamki. Bardzo ładne połączenie kolorów jak i haftowane logo Subaru spraw

iają, że plecak ten może się podobać. Kolejną nowością są dwa wzory t-shirt'ów. Wykonane z bawełny, lekkie i przewiewne.

Pierwszy z nich w tradycyjnym niebieskim kolorze z małym, subtelnym logo Subaru umieszczonym centralnie na klatce piersiowej. Na plecach natomiast naniesiony został bardzo duży, napis „SUBARU”. Tego typu stylistyka nawiązuje swym charakterem do rajdowych tradycji marki.

Drugi wzór koszulki stanowi odpowiedź na coraz częstsze Państwa sygnały, aby wprowadzić „coś czarnego”. Zaprojektowany przez nas t-shirt wyróżnia duży znak Subaru w kolorze białym wspaniale kontrastujący z tłem.

W sprzedaży pojawiła się na razie jedynie wersja próbna (20 szt.) w rozmiarze XL. Oczywiście w przypadku zainteresowania właśnie tą wersją wprowadzone zostaną i inne rozmiary. Aby całkowicie dopełnić naszą ofertę wiosenno-letnich gadżetów Subaru, w najbliższym czasie w sprzedaży pojawi się również nowa czapeczka z da-



POLO

KURTKA

T-SHIRT

CZAPECZKA

szkiem (popularna Dabe Daliówka). Pamiętajmy jednak o tym, że majowe dni potrafią być również chłodne i nieprzyjemne, a z zachmurzonego nieba czasami spadnie nawet deszcz. Właśnie w takich chwilach warto mieć przy sobie kurtkę przeciwdeszczową Subaru. Ta lekka, funkcjonalna kurtka więc idealnie spełnia swoje zadanie chroniąc właściciela zarówno przed deszczem jak i wiatrem. Chciałbym zaanonsować, iż już niedługo uruchomimy dział z akcesoriami dla najnowszych modeli Legacy, Outback oraz Justy. Na zakończenie jeszcze raz zapraszam wszystkich do odwiedzenia „Wirtualnego sklepu Subaru”.

LICENCJA KATEGORII „B” (a nie cacy)

Co robi osiemnastolatek jak kolega śmiga furą, a jemu gula rośnie z zazdrości? Żeby go franca nie udusiła, zapisuje się na kurs prawa jazdy i rozpoczyna studia teoretyczne. Ponieważ młodzież obyła jest z ruchem drogowym na co dzień, i przekonana jest o swojej szerokiej wiedzy w tym temacie, czym bardziej się wczytuje w przepisy, tym bardziej mózg jej w poprzek staje. Teoria, z zaobserwowaną praktyką mają się do siebie, jak *frutti de mare* do paprykarza szczecińskiego. Przecież z obserwacji jasno wynika, że na zielonym świetle się jedzie, na żółtym się szybko jedzie, a na czerwonym to już się zap... Przepisy mówią inaczej!? Najpierw delikwent dzwoni do kolegi, co jest na podobnym etapie edukacji. Może już przerabiał? Kolega mówi bardzo niewyraźnie, bo właśnie się wczytał w temat i opadła mu szczęka. Tamten dla odmiany myślał, że te światła, to dekoracja miasta, bo jakoś nigdy nie zauważył zależności przyczynowo-skutkowej pomiędzy ruchem pojazdów i piechoty a kolorowymi światłkami. No to kursant sprawdza, czy aby sprzedali mu polskie przepisy. Okazuje się, że polskie. To sprawdza czy aby nie stare. Owszem, autorem jest Piłsudski, ale nadal obowiązują. Pozostaje zrobić to, czego nienawidzi... przyswoić wiedzę. Są podobno tacy, co testy zdawali trzydzieści razy. Podziwiam ludzi upartych, ale tych to się boję. Trzy pierwsze egzaminy, kursant traktuje jak w szkole - znaczy uczy się do nich. Efekt przekracza jego możliwości percepcji - 0 pkt. Na czwartym stosuje system LOTTO, czyli na chybił go pies. Pełny sukces ale za to zero wiedzy. Równocześnie z teorią delikwent zaprzyjaźnia się ze sprzętem mechanicznym. -To okragle przed Panem jest dosyć przydatne - wita go instruktor nauki jazdy. Są oczywiście młodzi ludzie, którzy już umieją jeździć. Skupmy się jednak na tych, co tylko umia, bo widzieli na filmie SZYBCY I WŚCIEKLI, i na tych, co startują od zera, bo bilety do kina są drogie. Wywiezienie na miasto takiego nepteka, co jeszcze nie kojarzy, że wrzucenie biegu należy poprzedzić wciśnięciem sprzęgła, wycieraczki go hipnotyzują, a hamuje ciągnąc kierownicę do siebie, jest wyrafinowanym okrucieństwem przede wszystkim w stosunku do samego kursanta. Pomijam sprawę blokowania ruchu ulicznego pojazdem poruszającym się z prędkością kulawego konia, bo wreszcie musi się gdzieś nauczyć. Właściwie, to auto prowadzi szkoleniowiec lewą ręką, i operuje pedałami, ponieważ kursant w tym czasie albo podziwiał zakres ruchów lewarka, albo jest w nerwowym letargu, a już na pewno zajęty jest intensywnym poceniem się. Gdyby był szkolony tak intensywnie jak się poci, to po miesiącu mógłby prowadzić taksówkę. No... to akurat nie był dobry przykład. Naturalnie jazda po mieście jest na tym etapie nieistotna, i odbywa się tylko w celu udowodnienia kursantowi, że jest ostatnią ofiarą, a instruktor mistrzem świata. Pokaz mistrzostwa trwa 15 minut, po czym następują zajęcia z... cumowania promów kosmicznych do stacji orbitalnej z dokładnością do dwunastego miejsca po przecinku na skali metrycznej. Na tak zwanym PLACU NIEMRAWYM, zaczyna się ćwiczenia od korupcyjnego manewru, zwanego „koperta”. Jest to manewr kluczowy dla całego procesu szkolenia, bo są ludzie, którzy nie wiedzą jak się z kopertą obchodzić. Egzaminatorzy nagminnie narzekają, że ludzie nie mają pojęcia o manewrze, a są chamy, co potrafią go wykonać w formacie A4 i to bez opisu, co ich zmusza do przeliczania. Pomijając celową chyba dwuznaczność nazwy tego manewru, polega on w przybliżeniu, na poruszaniu się ruchem konia szachowego w prawo do tyłu. Jeżeli to ma czytać młodzież, to chyba się wygłupiłem z tymi szachami. Patrząc na wspomniany manewr przez pryzmat bocheńskiego spotkania Rządu z przyczepą, wydaje się on faktycznie kluczowy dla

bezpieczeństwa na naszych drogach. Tam koperta została wykonana nieprawidłowo, i wystające na drogę trzydzieści centymetrów przyczepy mogło spowodować upadek Rządu, kryzys gospodarczy, głód, nędzę, syf i malarię. Kolejnym manewrem, który należy wykonać jedną ręką, drugą w tym czasie dłużyć w nosie, jest potwornie skomplikowany przejazd dziesięciu metrów prosto i to przodem do przodu, a następnie skrócenie w prawo po krzywej zbliżonej kątem do wartości określającej temperaturę wrzenia wody, i zatrzymanie się czterdzieści centymetrów od żółtej jak kupa niemowlaka linii. Kochani, czterdzieści centymetrów, CZTERDZIEŚCI!!!!!! a nie trzydzieści siedem koma dziewięć. To może Wam uratować życie. Mężatki mają z tym ogromne problemy, ponieważ mąż im całe życie wmawiał, że te jego dwanaście centymetrów, to w rzeczywistości jest dwadzieścia pięć. Jeżeli nie będziecie posiadać precyzyjnego wyczuwania odległości, i przy parkowaniu oprzecie się o czarne BMW z czarnymi szybami, to możecie nie przeżyć. A już na pewno nie przyjmą Was do NASA. Manewr „robienia garażu” przodem i tyłem, uważam za ingerencję w prywatne sprawy kursanta, bo guzik to kogo obchodzi, o którą ścianę naszego prywatnego garażu rozpieprzymy sobie naszą maskotkę. Poza tym słowo „garażowanie” ludziom kojarzy się ze wszystkim, ale z garażem dopiero na końcu. Przychodzi czas na naukę manewru niewykonalnego, czyli nawracania. Szkoleniowiec przez godzinę tłumaczy tępemu kursantowi, że dotknięcie oponą lub felgą krawężnika zostanie na egzaminie potraktowane jako skandaliczny przejaw wandalizmu, i wywalą nas na spocony pysk. Spanikowani, wykonujemy nawrót na sześćdziesiąt razy, czyli do całkowitego zaparowania szyb. Po sześciu godzinach męczenia, tracimy wiarę w nasze umiejętności i trzy kilo wagi biejącej. Ponieważ prawie cały proces naszego szkolenia odbywa się na torze zamkniętym, możemy spokojnie startować w wyścigach DAYTONA. Niestety, egzaminatorowi chodziło raczej o to, żeby każdy hotel przyjął nas w ciemno na boya, do parkowania samochodów. Na siedemnastym egzaminie „walimy się” przy parkowaniu tyłem, co prawda aż o 0,7 cm, ale za to w naszej grupie jest taka laska, że egzaminator zgubił ekierkę, i oznajmia że... jedziemy na miasto. JAK TO... NA MIASTO????!!! NA JAKIE MIASTO????!!! RANY BOSKIE... KTÓRĘDY SIĘ JEDZIE DO MIASTA!!!!??? NO JAK... PRZECIEŻ TAM SĄ INNE SAMOCHODY!!!!!! JA SOBIE ZAPOMNIAŁEM... ŻE TRZEBA PO MIEŚCIE!!!!!! No ale nie po to szkoliliśmy się tyle czasu z „KOPERTY”, żeby przepuścić taką okazję, i to jeszcze jak mamy *tetate* z egzaminatorem. Przygotowujemy standardową ilość biletów NBP, bierzemy szmatę do wycierania czoła i ruszamy. Na mieście robimy sześćdziesiąt „kangurów”, osiem razy przejeżdżamy na czerwonym świetle, siedem razy stoimy na zielonym, osiemnaście razy wymuszamy pierwszeństwo, przejeżdżamy chipsy... to znaczy chciałem powiedzieć... trzy psy, z czego dwa biegły po chodniku. Cudem omijamy na zebkach staruszkę z balkonikiem... co brawurowo wtargnęła na jezdnię, ale za to manewr kopertowy zaliczamy na szóstkę z wykrzyknikiem. Koperta była prawidłowego formatu C6, pochodziła z ekskluzywnej papeterii i była opisana, żeby nie krępować egzaminatora przeliczaniem. Po półrocznej miesiąca, otrzymujemy naszą własną, prywatną, upragnioną... licencję na zabijanie.

W.B. - Matka chrzestna plejadowska.

W następnym numerze...

- ▶ Relacja z pierwszego spotkania Klubu Subaru
- ▶ Szkoła Jazdy Subaru
- ▶ Kolejna lekcja jazdy terenowej
- ▶ Samochody koncepcyjne Subaru
- ▶ Relacje z rajdów

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 pocztę lub w banku na rachunek:
Subaru Import Polska Sp z o.o.
BRE Bank S.A. O/R Kraków
03 1140 1081 0000 2784 5100 1001
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: +48 (12) 266 93 08
E-mail: redakcja@plejady.subaru.pl

Klub Subaru
Szanowni Państwo!

Powodem nieco wcześniejszego wydania dziesiętego numeru „Plejady” było przekazanie Państwu ostatnich wskazówek dotyczących Złotu, będącego jednocześnie inauguracyjnym spotkaniem Klubu Subaru. Mam nadzieję, że zamieszczone na poprzedzających stronach informacje o samej imprezie dostarczą Państwu niezbędnych wskazówek. Zachęcam również do odwiedzenia uruchomionej specjalnie na potrzeby Złotu strony internetowej www.zlot.subaru.pl.

Naszą intencją jest aby uczestnictwo w Klubie Subaru przynosiło wymierne korzyści finansowe. Ze strony Subaru Import Polska zapewniamy:

- 5% rabatu na zakup części i akcesoriów Subaru,
- 5% rabatu na usługi w autoryzowanych serwisach SUBARU na terenie kraju,
- rozszerzony pakiet assistance tzw. „Assistance Plus”,
- 5% rabatu na gadzety dostępne w ofercie Sklepu Internetowego Subaru,
- ubezpieczenie NW.

Obecnie trwają ostatnie rozmowy z naszymi partnerami, którzy zgłosili swe zainteresowanie współudziałem w Klubie. W kolejnym numerze Plejad opublikujemy szczegółową listę rabatów wynikających z posiadania karty członkowskiej. Lista w miarę rozwijania działalności klubowej będzie systematycznie rozszerzana. Członkostwo w Klubie będzie odpłatne, jednak symboliczny charakter składek z pewnością zrekomensują możliwości jakie oferowane będą w zamian. Środki uzyskane ze składek przeznaczymy na działalność Klubu, organizując co najmniej raz w roku ogólnopolskie spotkanie klubowe.

Do zobaczenia na Złocie Plejad 2004!
SIP Janusz Dudek