



SUBARU

Nr 07/2004
15.12.2004

magazyn miłośników subaru
PRZEJADY
www.subaru.pl

Podsumowanie Sezonu Rajdowego

"Mniej znaczy więcej" - Subaru R1e

Nowa stylizacja Subaru

Bezpieczna jazda zimą



**Mistrzostwo Polski dla Leszka Kuzaja
i Subaru Poland Rally Team!**

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%



OD WYDAWCY...

Tym razem, w przeciwieństwie do ubiegłego roku, nie możemy na zakończenie sezonu pochwalić się Mistrzostwem Świata - Petter Solberg osiągnął "tylko" wicemistrzostwo.

Ale za to w kategorii samochodów produkcyjnych, czyli tych, które nieomalże w identycznej specyfikacji można nabyć w salonach, już po raz drugi z kolei kierowcy naszych samochodów sięgnęli po najwyższe trofea. A w Polsce Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak, wraz z utworzonym właśnie w tym roku Subaru Poland Rally Team, zdobyli wszystkie możliwe do zdobycia tytuły mistrzowskie w klasyfikacjach:

- Generalnej
- Grupie N
- Producentkiej
- Sponsorskiej

W ten sposób, po raz pierwszy w historii rajdów w naszym kraju, aż 4 tytuły przypadły w udziale jednemu zespołowi i jego reprezentantom. Całemu w pełni zaangażowanemu Zespołowi a także naszym wiernym kibicom - Dziękuję!

Pomimo bardzo trudnej sytuacji na rynku motoryzacyjnym, wywołanej przede wszystkim niekonsekwentnymi i nieprzemyślanymi działaniami ustawodawczymi, Subaru - już dzisiaj możemy to z pełnym przekonaniem powiedzieć - będzie mogło zapisać mijający rok do bardzo pomysłnych. Dzięki Państwu zaufaniu mieliśmy niewątpliwą przyjemność zaliczyć do grona użytkowników samochodów naszej marki więcej osób niż kiedykolwiek wcześniej.

Dziękuję i obiecuję, że dołożymy wszelkich starań, aby tego zaufania także w przyszłości nie zawieść!

Spoglądając na moje własne słowo wstępne do ubiegłorocznego wydania świątecznego odczuwam jednak pewną rozterkę. Wyrażona wówczas nadzieja, że rok akcesji do Unii zweryfikuje nieprzemyślane działania rządu, okazała się niestety płonna. Rok afer, skandali i komisji, w którym, kierując się tanim populizmem bazującym na najniższych pobudkach prymitywnej zazdrości, próbuje się wprowadzić nonsensownie wysokie opodatkowanie dla najlepiej zarabiających z pewnością nie spełnił związanych z nim nadziei.

Życząc więc Państwu, w imieniu własnym a także naszej zaangażowanej załogi i partnerów, spokojnych, zdrowych Świąt i wszelkiej pomyślności w Nowym Roku, po raz kolejny nieśmiało wyrażę nadzieję, że może tym razem doczekamy się stabilnej sytuacji prawno-gospodarczej, która wszystkim nam ułatwi planowanie i umożliwi pracę w stabilnych pod tym względem warunkach. Nawet, jeżeli w konsekwencji w przyszłym roku będę musiał wymyślać zupełnie nowe życzenia.

Witold Rogalski

"PLEJADY" nr 07/2004 - grudzień 2004

Wydawca:

Emil Frey S. A. 30-302 Kraków
ul. M. Konopnickiej 28
tel.: +48 (12) 269 07 50
e-mail: wydawca@plejady.subaru.pl

Zespół redakcyjny:

Łukasz Kański-Chmielewski - lkch@wrc.net.pl
Robert Kardzis - robertk@bracka.pl
Andrzej Lenczowski - lenczowski@sjs.pl
ThanJu - thanatos@bracka.pl

Marketing/Reklama:

Katarzyna Rejman - krejman@subaru.pl
tel.: +48 (12) 266 28 00, fax 266 93 08

Skład: raven66 - raven66@bracka.pl

Druk: BWCI - redakcja@plejady.subaru.pl
tel.: +48 605 988 003

PRZEDŚWIĄTECZNE DYLEMATY

Zbliżające się Święta skłaniają jak zwykle do refleksji. Oraz do pisania kartek świątecznych i robienia zakupów. To pierwsze przychodzi ze względu na nastrój jakoś tak samo z siebie. To drugie powoduje, że zaczynamy nerwowo wertować spisy adresów i ubiegłoroczne notatki. Kto się obraził? Komu zapomnieliśmy wysłać życzenia? A czy ta cholerna ciotka Zuzia, której nigdy nie mogliśmy ścierpieć, ciągle jeszcze mieszka w tym samym miejscu? Większym problemem staje się wysyłanie kartek partnerom biznesowym. Kto jeszcze jest na swoim stanowisku? Kogo możemy już pominąć (i dobrze - straszna była z niego świnia!), a kogo musimy włączyć do grona odbiorców naszych, jakże szczerych, życzeń? Nie bądźmy jednak pesymistami. W końcu przed znacznie większym problemem stają politycy. Kto jest "in", a kto już "out"? No i pisząc do kogo, możemy się narazić ABW lub prasie? No i do kogo zadzwonić, próbując wyjaśnić powyższą kwestię bez obaw o konieczność okazania bilingów kolejnej komisji?

Te dylematy na szczęście nie dotyczą normalnych śmiertelników. Idziemy więc kupować prezenty. I tutaj oddziela się amatorszczyzna od zawodowstwa. Idąc na łatwiznę kupujemy żonie kolejne perfumy, których nie znosi. Synowi grę komputerową, uznaną przez niego we wcześniejszej rozmowie za absolutne dno, a prawie pełnoletniej córce książkę, zamiast jakiejś szminki czy stringów. Zawodowcy postępują zupełnie inaczej. Mają wstępne rozeznanie "terenu". Dzięki ciągłej praktyce są na bieżąco z potrzebami i zamiłowaniem osób, które należy obdarować. Czy to luksusowa limuzyna z (konieczność!) przyciemnianymi szybami, czy domek letniskowy w pięknym miejscu. W innych sytuacjach, uznając priorytet treści nad formą, wystarcza zwykła kopterta...

Powyższe przypadki należy jednak, zgodnie ze wszelkimi nakazami moralności, surowo napiętnować. I wyciągnąć konsekwencje. Tak więc w ciągu ostatniego roku ciągle wyciąga się konsekwencje. Pisze się o tym i mówi na każdym kroku. To znaczy, głównie istotnie pisze się i mówi... z tym wyciąganiem to jakby mamy jeszcze trochę czasu. Cenne są jednak pod każdym względem wszelkie inicjatywy antykorupcyjne. I tak w jednym z urzędów

stwierdzono, że dwóch urzędników przyjmujących petenta może się przecieć umówić. Aby zapobiec takiej sytuacji wydano zarządzenie, iż petent ma być przyjmowany przez... trzech. Bravo! W końcu jakaś rozsądna inicjatywa! Jej upowszechnienie może doprowadzić do całkowitej likwidacji... bezrobocia. A ponadto Polska może, przynajmniej w jednej dziedzinie uzyskać absolutne Mistrzostwo Świata: w ilości urzędników na 1000 mieszkańców. W istocie istnieje tylko jedno niewielkie niebezpieczeństwo - co będzie gdy zabraknie petentów? Bo wszyscy będą urzędnikami? Obawy te jednak są płonne - w końcu urzędnik też może być petentem: w innym urzędzie. Już widzę oczyma duszy, jak naszych trzech Prezydentów wita się z zaledwie jednym Prezydentem Bushem!

Tematem genezy korupcji zajął się też Sejm. W końcu - pomyślałem - będziemy mieli do czynienia z opinią prawdziwych fachowców. W ankiecie Gazety Wyborczej wśród naszych przedstawicieli narodu wyniki okazały się jednoznaczne. Otóż zdaniem szanownych posłów najbardziej korupcjogennym zjawiskiem jest udostępnianie dziennikarzom przez firmy motoryzacyjne samochodów do celów testowych. **Za darmo!** Oni naprawdę za wykonywanie swojego zawodu nie muszą płacić! Przecież to skandal. Dziennikarze istotnie nie muszą kupować każdego nowego modelu, aby móc dostąpić zaszczytu napisania o nim. Jakby nie wystarczyło, gdyby pisali na podstawie obrazków i bez jakiegokolwiek znajomości rzeczy. Dlaczego nie mogą wziąć przykładu ze sposobu działania ich własnych - bo przecież też są częścią narodu - reprezentantów? Przecież to, plus informacje przekazane (w kopercie?) przez zainteresowane firmy powinno w pełni wystarczyć!

Zbliży się Wigilia. I znowu, zgodnie z tradycją, będziemy oczekiwali na to, że w tym jedynym, szczególnym dniu usłyszymy stworzenia przemawiające ludzkim głosem.

A może tym razem, to p osłowie by przemówili ludzkim głosem? I to nie tylko w Wigilię? I do tego powiedzieli coś sensownego?

Czego serdecznie Państwu i sobie życzę.

Witold Rogalski
Dyrektor SIP

KLUB SUBARU



*Niech Święta Bożego Narodzenia
będą pełne miłych niespodzianek,
a Nowy Rok niech przyniesie Państwu
radość, pewność i spokój.*

Załoga Subaru Import Polska

SKĄD PRZYCHODZIMY?

Kiedy w październiku 2002 r. uruchamialiśmy internetowe Forum Subaru, jego podstawowe założenia były proste i klarowne: stworzenie miłośnikom Subaru możliwości bezpośredniej wymiany opinii oraz informacji. Ponadto, Forum miało zapewnić wsparcie techniczne oraz, co jest ewenementem w skali kraju, umożliwić bezpośredni kontakt z Dyrekcją Subaru Import Polska. Pełna realizacja tych założeń zajęła nam dwa lata. Bardzo szybko okazało się jednak, że to, co miało być celem samym w sobie, stało się jedynie etapem bardziej rozbudowanego procesu. Znajdujące odzwierciedlenie w aktywności forumowiczów i temperaturze prowadzonych dyskusji zainteresowanie tematyką prezentowaną na Forum, jest w dzisiejszych czasach wartością tak cenną i wyjątkową, iż roztrwonienie jej byłoby zwymagalnym grzechem. Przekonała nas o tym atmosfera panująca podczas entuzjastycznie przyjętego przez fanów Subaru, tegorocznego Złotu Plejad w Morsku. Czas zatem przejść na wyższy poziom organizacji...

DOKĄD ZMIERZAMY?

Sposobem na przejście z rzeczywistości wirtualnej do "realu" jest KLUB SUBARU. Po kilku miesiącach ciszy, jaka zaległa po Złocie Plejad, możemy zaprosić wszystkich miłośników Subaru do uczestnictwa w Klubie. Początki, jak każdy zapewne wie, będą trudne. Wierzymy jednak, że tworząc coś z ludźmi o wspólnych zamiłowaniach, szybko uda nam się osiągnąć "obroty", które pozwolą w pełni i z sukcesem realizować przyjęte założenia.

W STRONĘ KLUBU SUBARU

Tworząc ogólne podstawy działalności Klubu staraliśmy się zapewnić klubowiczom poczucie wsparcia i pomocy, nie tylko w dziedzinie motoryzacji. Przygotowaliśmy szerokie spektrum propozycji i ofert: począwszy od 10% zniżki na usługi serwisowe i części w autoryzowa-

nych serwisach Subaru, poprzez specjalne oferty dla klubowiczów w naszym sklepie internetowym, rabaty na najbliższy i każdy następny Złot Plejad, zniżki na kursy w SJS, rozszerzony pakiet assistance tzw. "Assistance Plus" aż po ubezpieczenie NW i wiele innych. Dla potrzeb uczestników Klubu Subaru zostanie przygotowana specjalna linia identyfikacyjna, obejmująca karty członkowskie, t-shirty, czapeczki, smycze, a także przestrzeń dyskową na serwerach SIP przeznaczoną na umieszczenie zdjęć, opisu klubowicza itd.

W naszych działaniach nie zamierzamy ograniczać się jedynie do corocznego Złotu Plejad. W planach są również wydarzenia o charakterze klubowym, których organizację przewidujemy w Rally Cafe, krakowskiej siedzibie Klubu Subaru.

Uczestnictwo w Klubie to nie tylko wyżej wymienione przywileje w dziedzinie szeroko pojętej motoryzacji. Specjalnie dla klubowiczów mały czas wzbogaćca będzie oferta naszych partnerów, którzy udostępnią nam swoje produkty i usługi w niższych, specjalnie skalkulowanych cenach. Przewidujemy także możliwość zorganizowanych wyjazdów na rajdy w kraju, a w razie zapotrzebowania także poza Polską.

Zamierzamy pomagać klubowiczom w poszukiwaniu części samochodowych, informacji, rozwiązań i pomysłów, jak również proponować różne sposoby spędzenia wolnego czasu. Klub Subaru to nie tylko samochody. Klub Subaru to również, a nawet przede wszystkim ludzie, którzy swoim zadowoleniem i przyjemnością z jazdy chcą dzielić się z innymi.

BĄDŹ JEDNYM Z NAS

Kto może zostać klubowiczem? Praktycznie każda osoba! Jako organizatorzy nie kierujemy propozycji członkostwa jedynie do posiadaczy Subaru, lecz do wszystkich, dla których pojazd te znaczą coś więcej, niż tylko środek do przemieszczania się "z punktu A do

punktu B". Niezależnie od przekonań, koloru skóry, wyznania i innych różnic, w Klubie Subaru znajdą swoje miejsce wszyscy, których łączy zamiłowanie do tej wyjątkowej marki.

Otwarty charakter klubu wymaga wprowadzenie tzw. statusów klubowicza, które pozwolą na korzystanie z dobrodziejstw przynależności do klubu tak właścicielom Subaru, jak i jedynie ich miłośnikom. Każdy z posiadaczy Subaru zakupionego w Autoryzowanym Salonie Subaru w Polsce oraz studenci (niezależnie od tego czy są właścicielami Subaru czy też nie) będą mogli przystąpić do Klubu Subaru opłacając 50% składkę. Osoby, które nie są posiadaczami pojazdu zakupionego w sieci dealerskiej Subaru Import Polska będą mogły przystąpić do Klubu Subaru dokonując 100% opłaty.

CZAS ODPALIĆ SILNIK

Jak każda nowa idea, również i Klub Subaru będzie przechodził okres rozwoju. Liczymy na to, że nieocenione usługi będzie nadal "świadczył" Forum Subaru, które teraz, dzięki uwagom i sugestiom forumowiczów stanie się dodatkowym motorem rozwoju Klubu. Tak, jak dotychczas, damy Państwu praktycznie nieograniczoną możliwość kontaktu z nami, wymiany informacji oraz zgłaszania wszelkich krytycznych uwag, za które będziemy szczególnie wdzięczni.

Już dzisiaj zapraszamy na zupełnie nowy serwis internetowy Klubu Subaru, który zostanie uruchomiony pod adresem www.klub.subaru.pl. Wkrótce znajdą się tam szczegóły dotyczące funkcjonowania Klubu, jego regulamin oraz warunki uczestnictwa.

Mamy nadzieję, że czynnie włączycie się Państwo w tworzenie i organizację Klubu Subaru, a my postaramy się uczynić wszystko, aby zamiłowanie, jakim darzycie Subaru, przyniosło Państwu jeszcze więcej satysfakcji.

Robert Kardzis

... W PIGUŁCE

Subaru ratownik

"Jade sobie dzisiaj na spotkanie do Rawy Maz. (ok 70km od W-wy) popularna Gierkowka i nagle widze z kumplem, ze w rowie lezy Panda, ktora stara sie wyciagnac Sprinter, czy jakis inny duzy wynalazek. Pomyslelismy, ze moze skoro mamy woz 4x4 pomozemy, bo Sprinterowi srednio szlo wyciaganie biednej Pandy z dosc glebokiego rowu. Zablockowalismy na chwile Gierkowke ustawilismy Impreze pod odpowiednim katem i wyciagnelismy biedna Pande bez najmniejszych problemow. Wszyscy byli zdziwieni, ze tak szybko i latwo nam poszlo ze mna na czele. No coz po raz kolejny zadzialala magia Subaru AWD. Policjanci patrzyli z niedowierzaniem, ze taka mala Impreza wyciagnela zakopana Pande i z uznaniem kiwali glowami. Zatem dobry uczynek spelniony (Panda uratowana - dzieki duzej ilosci sniegu nie ucierpiala nawet karoseria malego Fiacika), a przy okazji jaka promocja «jedynej sluszej» marki."

michal (20-11-2004)

Mamo gdzie jesteś ?!

"Nie wiem jak Wy bracia i siostry odbieracie rozłake z Mamusia, która coraz rzadziej do nas zagląda, ale ja czuje sie opuszczony. Gdzież te czule szepciani, och gdziez werbalne pieścizoty... ech Mama w tangi..., a Tata taki zajęty bi-dulek]:->"

Loucyphre (12-10-2004)

Potrzebna pomoc w sprawie SI

"Kazdy wiekowy samochod i z duzym przebiegiem bedzie wymagal opieki wiekszej niz mlodszy. Zaczna piszcze i stukac rozne elementy (o co na polskich drogach nie trudno). Sam jezdzę samochodem z przebiegiem 170kkm i nie zamierzam go sprzedawac, bo po pierwsze cena niska, a po drugie nic sie nie psuje. Moze poza silentbłokami.

Jesli ktos dba o samochod to mozna duzo nim przejechac (widzialem Corolle z 600kkm na liczniku).

Znam goscia, ktory zajechal Avensisa, bo zapomniał o kontroli (i dolewaniu) oleju."

Aries (15-11-2004)

Podziękowania... spóźnione

"Kilka dni temu dalem ogłoszenie na forum, że szukam WRX lub STI. Wieczorem odebrałem telefon... dzwonił Pan Andrzej Koper. Bardzo miła rozmowa. Oferował mi auto Pani M.W. (TVN :-)) Bardzo sie cieszę, że dealerzy Subaru czytają forum i reagują na zapytania użytkowników.

Był to bardzo miły akcent i myślę, że dealerzy innych marek nie śledzą tak dokładnie problemów swoich użytkowników.

Forumowicze!!! Nie jesteśmy sami!!! Panie Andrzeju - Pozdrawiam serdecznie i dziękuję Paweł - Kraków"

ALEX (22-11-2004)

Czy głośny wydech jest problemem z Policją?

"Jeździ pełno ciężarowych i leciwych głośnych śmierdzieli!

Jadąc za nimi jak nie zdązysz zamknąć obiegu to masz gól głowy cały dzień!

Czepiają się ludzie, co dbają o pozytywne odczucia akustyczne przechodniów i nie tylko ! Rozumiem jak by nas bylo tysiące na minucie !

Ten pan Policjant to był jedyny obywatel, któremu dźwięk mego auta się nie podobał, reszta tylko zachwył !!"

Intakwrx (25-11-2004)

Jechałem dziś w SI 2.0T - - co za potwór!!!

"Witajcie, musze Wam opisać moje wrażenia z jazdy tym potworem, bo tylko tak to coś można nazwać, przesiadając się z mojego Legacy 2.0.

Byłem u mechanika specjalizującego się w Subarynach, przewiózł mnie swoją wersją 2.0T po "małych" modyfikacjach.

Kurde, co TO jest za samochód? Na trójce rozpędza się lepiej niz u mnie na jedynce. :-)) 180 km/h to dla niego spacer. A w zakręty to się wbija, jak po szynach. Po prostu marzenie. Od 2500 obrotów dostaje takiego kopa, że głowę urywa.

Gratuluje wszystkim posiadaczom «Potworów» i zazdroścuję, że możecie codziennie doświadczać tego, czego ja dzisiaj?

Pozdrawiam"

Adimas (30-11-2004)

04-555-W-wa, ul. B. Czeczka 58
tel. 812 09 30, fax 812 76 83
biuro@emg-poland.pl
www.emg-poland.pl

CZUJNIKI*ALARMY*LOKALIZACJA*MONITORING*NAWIGACJA

RAJD WARSZAWSKI - WYGRYWA SOŁOWOW

Rajd Warszawski był ostatnią eliminacją tegorocznych Mistrzostw Polski. Choć w roli faworyta jechał aktualny Mistrz Polski Leszek Kuzaj (Subaru Impreza WRX STi), to jednak pierwsze w swojej karierze zwycięstwo w RSMP odniósł Michał Sołowow (Mitsubishi Lancer Evo VII).

Stawką zawodów był tytuł wicemistrza kraju. Mistrza poznaliśmy już wcześniej - Leszek Kuzaj zapewnił sobie zwycięstwo w klasyfikacji generalnej podczas Rajdu Rzeszowskiego. Kierowca Subaru Poland Rally Team miał jednak jeszcze jeden ważny cel - walkę o punkty w klasyfikacji sponsorskiej oraz producentów. O drugie miejsce w "generalce" Mistrzostw Polski walczyli Michał Sołowow i Michał Bębenek. Dużą niespodzianką był start Tomasza Czopika w... barwach Subaru Poland Rally Team, za kierownicą N-grupowej Imprezy ze "stajni" Leszka Kuzaja. Spore emocje przyniosły pierwsze dwa odcinki specjalne: na prowadzeniu był Sołowow przed Bębenkiem i "Kuzim". Mistrz Polski przyspieszył jednak na kolejnej pętli i został liderem zawodów z 45-sekundową przewagą nad konkurentami. Niestety nadszedł pechowy ostatni oes. Tuż przed metą w samochodzie Kuzaja awarii uległa testowana w tym rajdzie skrzynia biegów o zmienionej konstrukcji. Udało się dojechać do parku serwisowego i naprawić usterkę. Ale nie szczęścia lubią chodzić parami. Tym razem "zastrajkowa-



ła" elektronika i auto nie chciało odpalić. W końcu "Kuzi" dotarł do mety, ale z czterominutowym opóźnieniem. A to oznaczało 40 sekund kary i spadek na trzecią pozycję. Na prowadzenie ponownie wysunął się Michał Sołowow z pilotem Maćkiem Baranem. Drugi dzień upłynął bez większych zmian. Jadąc z seryjną skrzynią biegów ze słabiej niż w wersji rajdowej "zeszperowanymi" dyferencjałami, "Kuzi" nie miał na luźnych nawierzchniach szans na odrobienie strat. Zatem para Sołowow/Baran czując życiową szansę na zwycięstwo nie dała sobie odebrać wygranej. Drugie miejsce zajęli bracia Bębenkowie, którzy wywalczyli pierwszy w karierze tytuł Wicemistrzów Polski. Kierowcy SPRT przypadła trzecia pozycja. Czwartą lokatą musiał zadowolić się Tomasz Czopik. *"Świetne doświadczenie. Subaru doskonale się prowadzi, szczególnie na szutrach. Nie*

obyło się bez problemów. Przez połowę dnia jechaliśmy bez aktywnych dyfrarów. Po prostu zapomniałem je włączyć. Ale jestem zadowolony z wyniku.", powiedział na mecie Krakowianin. Z dobrej strony pokazał się Maciej Oleksowicz (Subaru Impreza WRX STi), który zajął szóste miejsce w "generalce". W kategorii Super 1600 triumfował Sebastian Frycz (Fiat Punto) przed Michałem Kościuszko (Suzuki Ignis) i drugim kierowcą Suzuki, a jednocześnie Mistrzem Polski w klasie Super 1600 - Grzegorzem Grzybem. Epilogiem Rajdu Warszawskiego był odcinek na warszawskim lotnisku Bemowo, który jednak nie liczył się do klasyfikacji końcowej. Na Bemowie zwyciężył Tomasz Kuchar, który otrzymał punkty nie tylko za osiągnięte czasy, ale również za "styl jazdy".

Lukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)

RAJD WALII

WYSPY SZCZĘŚLIWE DLA SOLBERGA

Mgła, Big Ben, The Beatles, Petter Solberg... Tak, z wolną, Wielką Brytanią może kojarzyć się miłośnikom rajdów. A wszystko za sprawą regularnych zwycięstw kierowcy Subaru w Walii. Wygrana w 2002 roku - pierwsza w eliminacjach cyklu WRC w karierze Norwega - dała mu tytuł wicemistrzowski. Na mecie ubiegłorocznych zawodów, jakże szczęśliwych dla team'u Subaru, wciąż jeszcze miłośnicie nam panujący "król rajdowych szlaków" z niedowierzaniem konstatował: *"Jestem najszybszym kierowcą świata"*. Także i w tym roku Wyspy Brytyjskie - siedziba SWRT - stały się miejscem sukcesu Norwega.

W walce o zwycięstwo na walijskich szutrach liczyły się dwa zespoły: Sebastian Loeb z pilotem Danielem Elena, jadący Citroënem Xsarą WRC, oraz Petter Solberg z Philem Millsem (Subaru Impreza WRC). Francuz rozpoczyna rajd z przewagą 7,3 sekundy nad Norwegiem, którą po pierwszym etapie zwiększa o kolejne 1,3 sekundy. Podjęty przez Solberga pościg powiodł się i po drugim etapie Loeb wyprzedza Norwega już tylko o 3,5 sekundy. Po tem, obu kierowcom, przypomina o so-



bie angielska pogoda. Przeniesienie Rajdu Walii z mokrego i mglistego listopada na letni, ale znacznie mniej przewidywalny pod względem pogody wrzesień, okazało się handicapem dla Solberga. Deszcz, jaki rozpadał się na początku trzeciego etapu, sprzyja jeszcze kierowcy Citroëna. Jednak, kiedy przestaje padać, a słońce osusza nieco szutrowe drogi, swoje "pięć minut" mają opony Pirelli w Subaru Norwega, który przyjeżdża na metę aż o 9,2 sekundy szybciej i wyprzedza

tym samym o 5,7 sekundy Francuza. Na końcowym oesie w Cardiff, Solberg trzyma nerwy na wodzy i nie popełnia błędów. Kończy oes jako trzeci, utrzymując wypracowaną przewagę nad pozostałymi zawodnikami, by jako czwarty kierowca w historii WRC, po raz trzeci z rzędu wygrać Rajd Walii. Tegoroczny triumf jest także dziewiątym zwycięstwem Solberga w eliminacjach rajdowych mistrzostw świata.

R.K.

RAJD SARDYNII

JAK ZA DAWNYCH LAT

Petter Solberg i Phill Mills po raz trzeci z rzędu triumfowali w tegorocznym cyklu WRC. To już 44 zwycięstwo Subaru w eliminacjach rajdowych mistrzostw świata, z czego 43 odnieśli kierowcy jadący Imprezą. Warto pamiętać, że to właśnie na Sardynii Piero Liatti, prowadząc Imprezę, zdobywał w 1994 roku pierwsze punkty dla Subaru w rajdowych Mistrzostwach Świata. Po 20 latach także kierowca Subaru był najlepszy na 13 z 19-tu etapów i ukończył rajd ze

znaczną przewagą nad Sebastianem Loebem (Citroën Xsara WRC). *"Myślę, że tym zwycięstwem dowiedliśmy, że jesteśmy obecnie najlepsi na trasach szutrowych..."*, powiedział na mecie Petter Solberg. Mikko Hirvonen, drugi kierowca Subaru pocieszał się tym, że choć nie uzyskał punktów, to zdobyte doświadczenie na pewno przyda się w przyszłym roku.

W klasyfikacji generalnej to jednak Sebastian ma aż 26 punktów przewagi nad Petterem i to zaledwie na 3 eliminacje przed końcem sezonu. Wystar-

czy zatem by Loeb na Korsyce przyjechał w pierwszej czwórce, a dotychczasowy mistrz zostanie zdetronizowany.

Końcówka zawodów przebiegała pod dyktando Pettera Solberga. Norweg był najszybszy na oesach 17. i 19., a na próbie numer 18 (Terramala 2) zanotował drugi czas. Ostatecznie jego przewaga nad Sebastianem Loebem wzrosła do 2:07,9.

Mikko Hirvonen bardzo równo pojechał oesy od 17 do 19, kończąc każdą z prób na trzeciej pozycji. Niestety, nie miało to jednak większego znaczenia, gdyż jadąc dzięki systemowi Super Rally, kierowca Subaru nie zdobywał już punktów do klasyfikacji.

Na trzecim miejscu rajd ukończył drugi kierowca Citroëna - Carlos Sainz, który awansował na tę pozycję po próbie numer 16, kiedy to wycofał się startujący Fordem Focusem WRC Markko Märtin.

Powody do radości mieli też miejscowi kibice. Zapewnił ją Mistrz Europy z 1998 roku Andrea Navarra (Subaru Impreza WRC), przyjeżdżając na metę jako czwarty. To jego życiowy rezultat w mistrzostwach świata.

R.K.



RAJD KORSYKI

TOUR DE CORSE DLA MÄRTINA, MISTRZOSTWO ŚWIATA DLA LOEBA

Po trzech wyścigach na trasach szutrowych kierowcy rywalizujący w cyklu WRC wrócili na asfalt. Rajdowe szlaki na Korsyce - francuskiej, górzyszej wyspce - przebiegają wzdłuż pionowych skał i stromych zboczy. Najmniejszy błąd kierowcy może skończyć się tutaj poważnym wypadkiem. Aby wygrać

Tour de Corse, nie wystarczy dobrze czuć się na trasach asfaltowych - w tym przypadku trzeba je po prostu znać. Przemawiają za tym statystyki: w ciągu ostatnich 20 lat, tylko 4 zwycięzców francuskich eliminacji nie było Francuzami.

Najważniejszym wydarzeniem rajdu było osiągnięcie drugiej pozycji w klasyfikacji końcowej przez Sebastiana Loeba z pilotem Danielem Elena jadąc-

ych Citroënem Xsarą WRC, co zapewniło francuskiej ekipie tytuł Rajdowych Mistrzów Świata 2004. Zespół fabryczny Citroëna wywalczył także zwycięstwo w klasyfikacji konstruktorów. Loeb jest drugim w historii kierowcą francuskim, który zdobył tytuł mistrza świata. W 1994 roku dokonał tego Didier Auriol jadąc Toyotą Celicą. Sebastian Loeb, 30-letni Alzatzczyk, rozpoczął swoją przygodę z RSMŚ w 1999 roku startując Citroënem Saxo Kit Carem. Wcześniej uprawiał... gimnastykę. Pierwszym, który po zakończeniu rajdu pospieszył Loebowi z gratulacjami był ustępujący mistrz, Petter Solberg. Norweg stosunkowo łatwo i pewnie wygrywał trzy wcześniejsze eliminacje z rzędu, jednak na Korsyce nie dopisało mu szczęście. Choć jako jedyny miał szansę na dogonienie Loeba, na metę przyjechał dopiero piąty, co oznacza, że nie może być pewien nawet tytułu wicemistrzowskiego.

Najszybciej pojechał Estończyk Markko Märtin (Ford Focus WRC), który wygrał 7 z 12 odcinków specjalnych, w tym trzy ostatnie. Märtin wyprzedził Loeba o ponad dwie, a trzeciego na mecie Carlosa Sainza (Citroën Xsara WRC), o prawie trzy minuty.

R.K.



RAJD KATALONII

MÄRTIN RAZ JESZCZE

Przedostatnią eliminację Mistrzostw Świata - Rajd Katalonii - wygrał Estończyk Markko Märtin jadący Fordem Focusem WRC. Na mecie Märtin był szybszy o 23,2 sekundy od Fina Marcusa Grönholma (Peugeot 307 WRC) oraz o 37,7 sekundy od Hiszpana Carlosa Sainza (Citroën Xsara WRC). Słynny "El Matador" 96 razy stawał na podium eliminacji mistrzostw świata. Po Rajdzie Australii zamierza zakończyć karierę.

Po pierwszym etapie prowadził Sebastian Loeb i wyglądało na to, że zwycięstwem w Katalonii potwierdzi zapewniony sobie już dwa tygodnie wcześniej tytuł mistrzowski. Niestety wyciek oleju z Citroëna zmusił go do wycofania się z rajdu. Märtin, który był najszybszy na szosach asfaltowych Korsyki, sukces ten powtórzył na podobnej nawierzchni w Katalonii.

Rewelacją rajdu był młody francuski kierowca Stéphane Sarrazin, do niedawna uczestnik wyścigów, który jadąc ubiegłorocznym modelem Subaru Imprezy uplasował się na czwartym miejscu, przed Petterem Solbergiem - Mistrzem Świata z 2003 roku. Sarrazin po raz trzeci w karierze startujący



w eliminacjach cyklu WRC (w Niemczech był 9-ty, a na Korsyce 6-ty), nie tylko utrzymał, ale i powiększył przewagę nad Solbergiem, a także pierwszy raz wygrał odcinek specjalny. Niektórzy fachowcy widzą w nim następcę Loeba.

Niestety Petter Solberg powtórzył swój "wynik" z Korsyki i przyjechał na metę dopiero na piątym miejscu, z dużą stratą do zwycięzcy. Po rajdzie powiedział: "To był ciężki weekend. Najważ-

niejsze, że wracamy w jednym kawałku, z kilkoma punktami w kieszeni i kolejnym, cennym doświadczeniem..."

Chwały nie przysparza Norwegowi również wyczyn Sarrazina. Przed kończącym sezon Rajdem Australii jednego można być pewnym: zapowiada się ciekawa walka o Wicemistrzostwo Świata. Solberg ma już tylko 3 punkty przewagi nad Markko Märtinem.

R.K.

RAJD AUSTRALII

SOLBERG WICEMISTRZEM!

Petterowi Solbergowi nie udało się obronić mistrzowskiego tytułu. Ale został rajdowym Wicemistrzem Świata. Rajd Australii wygrał Sebastian Loeb prowadzący Citroëna Xsarę WRC, a na mecie sklasyfikowano tylko czterech kierowców fabrycznych! Subaru triumfowało w Production Car WRC - Mistrzem Świata grupy N został Niall McShea, a Wicemistrzem Japończyk Toshi Arai (oba Subaru Impreza WRX STi).

Rajd Australii nigdy nie należał do "łatwych", ale to co stało się w tym roku to prawdziwy pogrom faworytów. Na początku odpadł Markko Märtin, główny konkurent Solberga do tytułu wicemistrza świata. Ford Focus WRC Estończyka odmówił współpracy już przed pierwszym odcinkiem specjalnym - "Mr. Hollywood" miał więc ułatwione zadanie. Teraz należało pojechać tak, aby zdobyć dla zespołu jak najwięcej punktów, dzięki czemu Subaru mogłoby cieszyć się z drugiego miejsca w klasyfikacji producentów. Ale niestety zabrakło szczęścia. Solberg wypadł z drogi i uszkodził układ kierowniczy w swojej Imprezie WRC. Dzięki systemowi Super Rally Norweg powrócił na odcinki specjalne, ale mógł pojechać

jedynie dla publiczności. Kolejny faworyt - Marcus Grönholm (Peugeot 307 WRC) zaprzepścił szansę na zwycięstwo w czasie drugiego etapu. Po raz pierwszy zdemolował auto, kiedy prowadził w rajdzie, a drugi raz w czasie jazdy dla publiczności (też wrócił na oesę dzięki Super Rally). Jeżeli dodać, że jeszcze przed zawodami z rywalizacji wycofał się Carlos Sainz (Citroën Xsara WRC), to nic dziwnego, że Sebastian Loeb mógł spokojnie dowieźć do mety zwycięstwo i tym samym przypieczętować mistrzowski tytuł. Czwartą pozycję zajął drugi kierowca Subaru - Mikko Hirvonen. Jednak lic-

ba punktów zdobyta przez młodego Finna okazała się zbyt mała, aby Subaru mogło wywalczyć wicemistrzowski tytuł w kategorii zespołów fabrycznych. Hirvonena wyprzedził bowiem kierowca Forda - Francois Duval. Ale wielkim sukcesem dla Subaru zakończyła się rywalizacja w PC WRC. Mistrzem Świata grupy N został Niall McShea (Subaru Impreza WRC). Irlandczyk wyprzedził Toshi Arai, startującego takim samym modelem Imprezy. To już drugi tytuł mistrzowski dla Subaru w grupie N w ciągu ostatnich dwóch lat.

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



PODSUMOWANIE RSMP

CIEKAWY MISTRZOSTWA

Sezon rajdowy w Polsce już się zakończył - czas więc na podsumowanie. Z powodu zakazu udziału samochodów WRC, na odcinkach specjalnych oglądaliśmy auta przygotowane w grupie N. Decyzja ta wzbudziła wiele emocji i nie nam oceniać jej trafność. Faktem jest, że pomimo braku "wur-



ców", rywalizacja była bardzo ciekawa, choć może już nie tak widowiskowa jak w czasach, kiedy cała krajowa czołówka ścigała się Subaru, Seatem, Toyotą czy Fordem ze znakiem WRC.

Na pewno ogromne gratulacje należą się Leszkowi Kuzajowi i pilotowi Maciejowi Szczepaniakowi - po pierwsze zdobyli tytuł Mistrza Polski, po drugie, "Kuzi" w zaledwie kilka miesięcy zbudował profesjonalny zespół rajdowy: Subaru Poland Rally Team. Czegoś takiego jeszcze na rajdowym "podwórku" nie było. Pomysł okazał się wielkim sukcesem - trzy N-grupowe Imprezy WRX STi wywalczyły dla Subaru tytuł mistrzowski w klasyfikacji sponsor-skiej i producentkiej!

Na wielkie uznanie zasłużyli Michał Sołowow z Maciejem Baranem, startujący Mitsubishi Lancerem Evo VII. Sołowow, który profesjonalną karierę rozpoczął dwa lata temu, w tym roku był głównym rywalem Kuzaja i pretendentem do tytułu mistrzowskiego. Swoją klasę potwierdził zwycięstwem w Rajdzie Warszawskim. Jego pojedynki z Kuzajem i pozostałymi zawodnikami rajdowej czołówki były ozdobą tegorocznych Mistrzostw Polski.

Michał i Grzegorz Bębenkowie po dość pechowym początku sezonu, udanie

finiszowali w końcówce, zdobywając swój pierwszy w karierze tytuł Wicemistrzów Polski w klasyfikacji generalnej RSMP. Maciej Lubiak i Maciej Wisławski to kolejna załoga, której należą się komplementy. Lubiak udowodnił, że zaledwie rok po debiucie w samochodzie grupy N, można walczyć o tytuł. Zabrakło tylko szczęścia.

tarczających środków na dofinansowanie startów i samochodów, niż "utrata" umiejętności wygrywania. Cóż, taka jest niestety rzeczywistość polskich rajdów. O pieniądze jest bardzo trudno i należy się cieszyć, że niektórzy zawodnicy potrafili wykazać się determinacją i walczyć do końca.

W klasie Super 1600 emocji również brakowało. Grzegorz Grzyb w Suzuki Ignis S 1600 wykazał się niezwykle skuteczną i udowodnił, że auta z napędem na jedną oś mogą na polskich oesach wygrywać z mocniejszymi czteronapędówkami. Michał Kościuszko, pilotowany przez Jarka Barana, poczynił niezwykle postępy. Co znaczy talent i ciężka praca! 19-latek jechał w tym roku prawie "jak stary wyga", i z pewnością będzie miał jeszcze wiele do powiedzenia. Warto tylko nieco przestarzałą Corsę zamienić na coś szybszego.

Na pewno ze swojego wyniku nie jest zadowolony Sebastian Frycz - dawny mistrz Polski w grupie N nie bardzo mógł się "dogadać" z Fiatem Punto S 1600, a kiedy już się udało, to zabrakło punktów do tytułu mistrzowskiego. Frycz będzie miał szansę na lepszy wynik w przyszłym roku, bo zostaje w zespole Fiata.

A wszystko wskazuje na to, że na odcinkach specjalnych pojawi się jeszcze więcej N-grupowych Subaru. Kto wie, może do rywalizacji włączy się także Krzysztof Hołowczyc, zwycięzca tegorocznego Rajdu Kormoran?

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



PODSUMOWANIE RSMŚ

Rajdowe Mistrzostwa Świata nie były w tym roku może tak ciekawe, jak w ubiegłym sezonie, ale z pewnością główni aktorzy - czyli zawodnicy - postarali się, aby spektakl był interesujący i stał na najwyższym poziomie. Petter Solberg zdobył tytuł Wicemistrza Świata, a Subaru zajęło trzecie miejsce w klasyfikacji zespołów fabrycznych.

Zespół Subaru World Rally Team przystąpił z dużymi nadziejami na powtórzenie sukcesu z ubiegłego roku uzbromiony nie tylko doświadczeniem i szybkością Mistrza Świata Pettera Solberga, powiew "młodzieńczej werwy" Mikko Hirvonena, ale także w najnowszą specyfikację Subaru Imprezy WRC. Szef zespołu David Lapworth nie ukrywał, że byłby szczęśliwy gdyby Solberg obronił tytuł, ale przede wszystkim cieszyłby się ze zwycięstwa i tytułu mistrzowskiego w klasyfikacji producentów.

Ale w rajdach niczego nie można założyć "z góry", a nadzieje są często weryfikowane przez tak ulotną rzecz jak - szczęście. I chyba tego ostatniego nieco zabrakło. Zresztą nie tylko Subaru. Na pewno nie mają zadowolonych min szefowie Peugeota. Marcus Grönholm najczęściej opowiadał o awariach w modelu 307 WRC, a nie o swoich wynikach. Ekipa Forda bardzo liczyła na zwycięstwo indywidualne i w klasyfikacji producentów. Niestety Marrko Martin był chyba największym tegorocznym pechowcem. Groźny wypadek w Rajdzie Argentyny i całkowita porażka w Rajdzie Australii, gdzie z powodu awarii silnika w Focusie w ogóle nie wyjechał na odcinki specjalne, sprawiły, że Estończyk kończył sezon z kwaśną miną. Na otarcie łez Fordowi



przypadł tytuł Wicemistrza Świata w kategorii zespołów fabrycznych. Najbardziej skuteczną ekipą okazał się Citroën i jego główna gwiazda - Sebastian Loeb. Podwójny tytuł Mistrza Świata dla francuskiego zespołu jest jak najbardziej zasłużony.

Subaru z pewnością może się cieszyć z tytułu Wicemistrza Świata dla Solberga i kilku spektakularnych zwycięstw: w rajdach Akropolu, Wielkiej Brytanii, a szczególnie na "własnym podwórku" czyli w Japonii - debiutującej w cyklu WRC. Warto podkreślić, że Subaru Impreza WRC była najbardziej niezawodnym samochodem w eliminacjach rozgrywanych na nawierzchniach szutrowych! Szkoda, że do walki o punkty dla zespołu SWRT mało aktywnie włączył się Mikko Hirvonen. Faktem jest, że młody Fin zdobywał doświadczenie, ale czasy w okolicach 7-8 miejsca w "generalce" dawały mało powodów do zadowolenia.

Ale dla Subaru gwiazdy świeciły jasnym światłem w Production Car WRC. Stało się tak dzięki Niall'owi McShea i Toshi Arai. Obaj kierowcy N-grupowych Subaru Imprez WRX STi okazali się bezkonkurencyjni w pojedynku z "resztą świata". Irlandczyk został Mistrzem Świata PC WRC, a Japończyk wywalczył tytuł wicemistrzowski. Szczerze trzeba przyznać, że rywalizacja w grupie Production Car była momentami bardziej emocjonująca niż w cyklu WRC. Pretendentów do tytułu było kilkunastu i do końca nie było wiadomo kto wygra. Kiedy w WRC w połowie sezonu wszystko było już "poukładane", to w PC WRC walka trwała do ostatniego kilometra. Co ciekawe, Niall McShea zdobył mistrzowski puchar nie wygrywając żadnego rajdu w sezonie!

Konieczność redukcji ogromnych kosztów ponoszonych przez zespoły startujące w mistrzostwach świata wymusiła zmiany: zasada Super Rally, "flexi-servicing", ograniczenie liczby opon to tylko niektóre z nich. W przyszłym roku dojdą kolejne. Czy FIA osiągnie swój cel? Trudno powiedzieć. Na pewno coś trzeba zrobić, aby przy zmniejszeniu kosztów jednocześnie zwiększyć widowskość zawodów. Na placu boju pozostało tylko czterech producentów, a w zespołach fabrycznych nie ma miejsca dla nowych utalentowanych zawodników. Dlatego w czasie niektórych rajdów w tym sezonie "wiała nuda". Na szczęście powrót do rywalizacji zapowiedziały ekipy Mitsubishi i Skody. Wydaje się, że rok 2005 będzie dla cyklu WRC przełomowy.

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



THE TOWCAR OF THE YEAR 2005

SUBARU FORESTER 2.0 XT zwycięża w kategorii "Compact 4x4"

Na przełomie sierpnia i września, na terenach Millbroke Proving Ground pod Londynem, odbył się konkurs pod nazwą "The Towcar of the Year", w którym oceniane były możliwości holownicze samochodów osobowych. Do udziału w tegorocznej edycji imprezy zgłoszono najwyższą, jak dotychczas, liczbę 52 pojazdów, które podzielono na 10 kategorii w zależności od gabarytów i ceny. W konkursie klasyfikowane są auta wyprodukowane w minionym roku, oraz takie, w których wprowadzono w tym czasie zmiany konstrukcyjne. Ponadto zdobytych tytułów mogą bronić triumfatorzy poszczególnych kategorii oraz zwycięzca klasyfikacji generalnej z poprzedniej edycji konkursu.

Szczęśliwą passę Subaru w organizowanym już od 22 lat konkursie zapoczątkował Outback H6, który w 2001 roku wygrał w kategorii samochodów napędzanych na cztery koła oraz w segmencie aut o wartości powyżej 25.000 £.

Wielkim sukcesem Subaru zakończył się konkurs w 2003 roku, kiedy to Forester 2.0 XT wygrał klasyfikację generalną i otrzymał tytuł: "The Towcar of The Year 2004". Zwycięstwo było tym cenniejsze, że wcześniej tytuł w klasyfikacji generalnej "zarezerwowany" był głównie dla pojazdów francuskich, niemieckich czy szwedzkich.

Także w tym roku Forester 2.0 XT triumfował - tym razem w kategorii "Compact 4x4" - wygrywając z takimi autami, jak VW Touareg V10 TDI, BMW 330d Sport Touring czy Mercedes Benz E 270 CDI Elegance. *"To cenne zwycięstwo potwierdza wysoką jakość stosowanych w Subaru rozwiązań technicznych, służących budowaniu bezpiecznych, stabilnych a zarazem komfortowych pojazdów"*, skonstatował

sukces Forestera przedstawiciel Subaru (UK) Ltd., Ed Swatman.

Odbywające się na torze doświadczalnym i w warunkach terenowych zawody, są okazją do wszechstronnego przetestowania właściwości jezdnych samochodów, oraz oceny tych wszystkich elementów wyposażenia, które mają wpływ na ich użytkowanie jako pojazdów holujących.

NA DRODZE

Elementarnym warunkiem bezpiecznej jazdy auta z przyczepą kempingową jest prawidłowe dopasowanie dołączonego ciężaru do mocy pojazdu oraz odpowiednie rozmieszczenie wszelkich ładunków znajdujących się w przyczepie. Zbyt lekka lub nierównomiernie obciążona, a więc chybotliwa przyczepa, będzie nadmiernie wrażliwie reagowała przy wszelkich manewrach i silniejszym wietrze, grożąc wywrotką. Przyczepa o zbyt dużej masie, może z kolei wypychać samochód z toru jazdy, szczególnie podczas awaryjnego hamowania.

Jeśli jednak "zestaw holujący" zostanie skonfigurowany w sposób prawidłowy, to o bezpiecznej i stabilnej jeździe decydować będą właściwości trakcyjne samochodu, a w zwycięskim Foresterze są one nieprzeciętne.

W trakcie zawodów, "zestawy holujące" testowano przy prędkości poniżej i powyżej 80 km/h, a przy próbach szybkościowych samochody rozpędzały się nawet do 160 km/h. Stabilność Forestera, tak przy niskich jak i przy wysokich prędkościach, zapewnia równomierne rozłożenie napędu na cztery koła, pozwalające utrzymywać optymalną trakcję. Rozłożenie napędu na obie osie zmniejsza także podatność auta na warunki pogodowe - na przykład na podmuchy wiatru. Ważnym elementem podnoszącym jakość i bez-

pieczeństwo holowania Foresterem jest system samopoziomowania nadwozia, który zapewnia stały prześwit i optymalną geometrię tylnego zawieszenia, niezależnie od tego czy dodatkowy ciężar znajduje się w aucie, czy jest holowany. Zastosowane rozwiązania techniczne, w połączeniu z wytrzymałym zawieszeniem i silnikiem typu boxer, umożliwiają bezproblemowe holowanie ładunku o ciężarze do 1800 kg.

W TERENIE

Najważniejszą konkurencją terenowego etapu zawodów były próby podjazdów na wzniesienie o nachyleniu sięgającym 17%. Dla stworzenia warunków zbliżonych do rzeczywistych, przyczepy dodatkowo obciążano. Inny test polegał na ruszaniu z przyczepą pod górę. Niewątpliwą przewagą Forestera w tej konkurencji był hill-holder, którego działanie zapobiega cofaniu się auta na podjazdach. Wystarczy wcisnąć pedał sprzęgła, aby nacisk hamulca był automatycznie podtrzymywany, co w przypadku zatrzymania się auta na podjeździe, chroni je przed stoczeniem się w dół. O tym, jak trudny był to test świadczy fakt, że w wielu pojazdach kończył się spaleniem sprzęgła...

SKRUPULATNIE I SZCZEGÓŁOWO...

oceniano także te elementy wyposażenia samochodów, które mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a także użytkowania pojazdów z dołączoną przyczepą kempingową. O ile dopuszczalne jest na przykład lekkie pochylenie przyczepy w kierunku samochodu, o tyle już jej odchylenie "ku górze" grozi zachwianiem stabilności podczas jazdy. Ważne dla sędziów są także sposoby zabezpieczenia ładunku wewnątrz samochodu, jego "zachowanie" podczas jazdy, a także swoboda dostępu np. do koła zapasowego samochodu. Ponadto przyglądano się skuteczności lusterek, sprawdzano łatwość dostępu do podłączeń napięcia, a jeśli samochód wyposażony był w kontrolki funkcjonowania oświetlenia przyczepy, oceniano poprawność ich działania. Wyliczone tutaj zagadnienia nie wyczerpują całej listy testów i badań, jakim poddawano samochody w trakcie wyborów "The Towcar of The Year". Tym bardziej można sądzić, że zdobyty przez Forestera 2.0 XT tytuł "Najlepszego Samochodu Holującego 2005" w kategorii "Compact 4x4", jest wiarygodną rekomendacją tego auta.

R.K.

Zdjęcie dzięki uprzejmości The Caravan Club, UK



KULTURA JAZDY

Polskich kierowców grzechy główne według Lenczowskiego...

Miało być jak zawsze o technice jazdy, ale pisanie na zadany temat jakoś mi nie szło. Może dlatego że jesień, a mnie jest szkoda lata... Nie wiem. Szczęśliwie przypomniałem sobie, że od dłuższego czasu chciałem napisać parę zdań o kulturze. Kulturze jazdy, oczywiście. Poruszam się dosyć dużo po drogach naszego pięknego kraju i w trakcie tych podróży obserwuję różne zachowania kierowców. Jako człek tolerancyjny i z natury spokojny, staram się czynić to chłodnym okiem, bez emocji. Zawsze próbuję zrozumieć drugiego człowieka siedzącego za kierownicą i wytłumaczyć sobie najprzeróżniejsze, często przyznam zaskakujące reakcje i zachowania. Prowadzone w ten sposób obserwacje pozwoliły mi stworzyć coś na kształt prywatnego katalogu grzechów współużytkowników dróg, takie: "Polskich kierowców grzechy główne według Lenczowskiego". Zastrzegam, że odczucia są moje, a więc subiektywne. Jeżeli zatem ktoś poczuje się urażony moimi opiniami to zapraszam do dyskusji na gościnnych łamach "Plejad". Chętnie podejmę rękawicę i spróbuję powalczyć "na długopisy". Tymczasem obiecuję, co jakiś czas, zasygnalizować i pokrótce omówić szczególnie doskwierający mi wysiępek.

Tym razem będzie to najbardziej, moim zdaniem, "wypadkogenna" i denerwująca niezwykle "jazda środkiem". Jakie są motywy zajmowania przez kierowców środkowego pasa ruchu, lub jego lewej części, nigdy nie zrozumiałem. Nawet prawo tego zabrania. I co? I nic. A wygląda to tak: na podjeździe pod górę dwa szerokie, rozdzielone przerywaną linią, pasy. Jeden dla przeciwnego kierunku jazdy z możliwością wyprzedzania. Cóż widzę? Wszyscy jadący pod górę, i to bez względu na to czym i z jaką prędkością, poruszają się środkiem drogi. Prawy pas jest cały czas wolny. Jadący w przeciwnym kierunku nie mają szans na wyprzedzenie. Żaden z kierowców jadących pod górę nie pomyśli, że za chwilę, na zjeździe, sytuacja się odwróci i to jego będzie szlag trafiał. Dlaczego? Bo głupota, zapatrzenie w siebie i brak wyobraźni zdają się nie znać granic. Jadę dalej pod górę. Dopadam jakiegoś Merola, czasem niestety i Subaraka, już z daleka migam lewym kierunkowskazem by sprzęt mi się nie zadyszał, a moi "rywale" co? Nic. Nie chcę nawet wiedzieć, co myślą, ale ogólnie znany "znak pokoju" nie pozostawia złudzeń. A przecież ich dogoniłem, czyli jechałem szybciej, czyli też szybciej ustąpię im miejsca po swoim przejeździe.

A przecież można inaczej. Widząc w lusterku, że ktoś mnie dogania, nie oceniam czym, nie pytam dlaczego i po co. Natychmiast umożliwiam mu dalszą jazdę, nie zmuszając do nag-

łego wytracania prędkości i stwarzania tym samym potencjalnego zagrożenia na drodze. Jeżeli to możliwe, zjeżdżam nawet na pobocze. Tylko takie zachowanie daje mi bowiem prawo do oczekiwania wzajemności.

Szczęśliwie ostatnio, po wielu latach, na nowo pojawiają się oznaki wzajemnej życzliwości i zrozumienia między kierowcami. Ktoś komuś ustąpi drogi wcześniej sygnalizując swój manewr migaczem. Ktoś komuś podziękuje gestem dłoni, mignięciem awaryjnymi. To fajne i budujące zarazem. Takie zachowania pozwalają znowu myśleć o kierowcach, jak o wielkiej wspierającej się rodzinie, a nie grupie zapatrzonych w siebie indywidualistów, o wyobraźni ograniczonej tablicami rejestracyjnymi własnego auta. Czy trzeba jeszcze wyjaśniać, jak bardzo takie zachowania ułatwiają, a nawet ratują życie? Zarówno tym wyprzedzającym, jak i wyprzedzanym?

Wszyscy jeździmy po tych samych drogach, dlatego spróbujmy przewidzieć jak ułatwić jazdę zarówno tym za nami, jak i tym z przeciwka. Spróbujmy zrobić dla innych to, czego przecież sami oczekujemy. Jeżeli chociaż o tym pomyślicie, to już naprawdę znak, że kultura jazdy to dla was nie tylko hasło, to również codzienność.

Szerokiej i bezpiecznej drogi.

Andrzej Lenczowski
Szkoła Jazdy Subaru





XOZ

Mariusz Szczepaniak

"MNIEJ ZNACZY WIĘCEJ" - R1e

Przyglądając się koncepcyjnemu Subaru R1e - reklamowanemu hasłem "mniej znaczy więcej" - można dojść do wniosku, że jego konstrukcja zawiera w sobie rozwiązania wielu bardzo różnych problemów.

R1e został pomyślany jako pojazd służący do jazdy miejskiej. Napędzany wyłącznie silnikiem elektrycznym - nie zanieczyszcza środowiska, a jego niewielkie rozmiary ułatwiają manewrowanie i parkowanie w coraz bardziej zatłoczonych miastach. To właśnie z myślą o mieszkańcach wielkich japońskich metropolii, hołdujących minimalistycznemu stylowi życia, stworzono mały R1e.

Swoimi gabarytami samochód mieści się w parametrach wyznaczonych dla segmentu japońskich K-cars. R1e ma zaledwie 3,30 m długości, 1,55 m szerokości, a wysokość 1,42 m jest aż o 48 cm niższa od dopuszczalnej. Niewielkie rozmiary pojazdu nie były jednak przeszkodą w zastosowaniu bardzo wyrafinowanej stylizacji. Szczególne wrażenie wywołuje linia karoserii, która - oglądana z boku - wznosi się nieprzerwanie od przedniego zderzaka, wzdłuż bardzo moc-



Dwudrzwiowy samochód może pomieścić 4 pasażerów, a składane w razie potrzeby tylne fotele, pozwalają uzyskać dodatkową przestrzeń ładunkową. Połączenie żółci i czerni zastosowane we wnętrzu mocno akcentuje sportowy charakter auta.

Tworząc pojazd wyłącznie do jazdy miejskiej, konstruktorzy wyposażyli go w liczne udogodnienia, czego przykładem może być zastosowanie funkcji hamowania silnikiem z jednoczesnym odzyskiwaniem energii, oraz elektryczne wspomaganie kierownicy. Jednak najciekawsze rozwiązanie dotyczy problemu jazdy w ulicznych korkach: specjalny bieg pozwala na powolne toczenie się auta...

Subaru R1e jest napędzany niewielkim silnikiem elektrycznym o mocy 60 kW. Źródłem zasilania są bardzo wydajne baterie litowo-jonowo-manganowe, które mogą być ładowane z... tradycyjnej sieci elektrycznej. Aby ten mały samochód swobodnie poruszał się po ulicach przez tydzień, akumulator potrzebuje zaledwie trzech godzin ładowania.

R1e pozostaje na razie samochodem koncepcyjnym. A szkoda, bo to małe Subaru jest eleganckie i po prostu piękne...

Quiet



no pochylonej przedniej szyby i łagodnie opada w kierunku zakończenia dachu. Subtelność i delikatność jej rysunku podkreślają mocne akcenty w postaci wyrazistych nadkoli i dużych, jak na tak małe auto, 16-calowych felg. Opływowe kształty przednich reflektorów, umieszczone na drzwiach kierunkowskazy i nowy gril podkreślają dynamiczną, sportową sylwetkę R1e.

SUBARU R1e

Długość	3300 mm
Szerokość	1550 mm
Wysokość	1420 mm
Rozstaw osi	2195 mm
Prześwit	150 mm
Liczba miejsc	2+2
Silnik elektryczny	
Napięcie	288 V
Moc	60 kW
Przeniesienie napędu	bezystopniowa redukcyjna skrzynia biegów
Akumulator	manganowo-litowo-jonowy

R2

Kiedy Subaru R2 prezentowano jeszcze jako konstrukcję prototypową podczas 37. Tokyo Motor Show 2003, jego dalsze losy były już bardzo precyzyjnie określone: w miesiąc po zamknięciu Salonu, samochód ten został wprowadzony do seryjnej produkcji. Jak wszystkie małe auta, także R2 reklamowany jest jako rozwiązanie proble-



mów komunikacyjnych wielkich, zatłoczonych miast i tani w utrzymaniu środek transportu dla mieszkańców terenów podmiejskich. Warto wiedzieć, że K-cars (od japońskiego *kei* - lekkie wagowo, czy też "samochody z żółtymi tablicami rejestracyjnymi") jak określa się w Japonii pojazdy z tego segmentu, cieszą się szczególnymi przywilejami. Zakup auta w Japonii wiąże się z koniecznością przedstawienia dealerowi *shako shoumei* czyli prawa do korzystania z miejsca parkingowego. Nabywcy K-cars są z tego obowiązku zwolnieni, a ponadto uzyskują znaczne upusty przy wszelkiego rodzaju ubezpieczeniach i opłatach komunikacyjnych. Jeśli dodamy do tego mały litraż, co, przy niemal trzykrotnie wyższej niż np. w USA cenie benzyny w Japonii, ma

ogromne znaczenie, łatwo zrozumieć, dlaczego najbardziej liczący się na świecie producenci K-cars to właśnie Japończycy.

Aby zostać zaliczonym do kategorii K-cars samochód musi spełniać ściśle określone normy, ustalone po raz pierwszy w 1948 roku i od tego czasu kilkakrotnie modyfikowane. Dość powiedzieć, że długość pierwszych K-cars mogła wynosić najwyżej 2,8 m, szerokość... 1 m, wysokość do 2 m, a pojemność silnika do 150 cm³. Obecnie obowiązująca regulacja z października 1998 roku dopuszcza długość pojazdu do 3,4 m, jego szerokość do 1,48 m a wysokość do 2 m. Pojemność silnika nie może przekraczać 660 cm³.

Ciekawostką jest fakt, że już w latach 60. Subaru produkowało mały samochód o nazwie R2. Projektując auto o tej samej nazwie, Zapatinas miał do wykonania znacznie trudniejsze zadanie, jako że miało ono zastąpić jedyny K-car w ofercie Subaru, sprzedawany wyłącznie w Japonii, model Pleo. Zapatinas wykorzystał niemal do maksimum parametry segmentu małych samochodów. R2 ma 3,39 m długości i 1,47 m szerokości. Jedynie wysokość została ograniczona do 1,52 m, co pozwala na parkowanie tego samochodu w popularnych w Japonii garażach piętrowych. Trudna do opracowania bryła pojazdu, o ściśle określonych gabarytach, otrzymała łagodne łuki, które uchroniły R2 z jednej strony przed typowym dla K-cars "pudełkowatym" wyglądem, z drugiej pozwoliły uniknąć stworzenia zbyt nowatorskiej sylwetki



(egzemplarz koncepcyjny był stylistycznie bardziej ekstrawagancki). Sportowy wygląd nadają mocno wyeksponowane nadkola i stylizacja grilla nawiązująca do doświadczeń Fuji Heavy Industries w dziedzinie aeronautyki.

W R2 zadbano także o estetykę wnętrza, nie zapominając przy tym o funkcjonalności. Od elegancji deski rozdzielczej nie odbiega gama jasnych kolorów tapicerki, stosowanych z myślą o oczekiwaniach estetycznych kobiet, stanowiących liczną grupę wśród nabywców małych samochodów. Rozmieszczone w różnych miejscach schowki oraz dodatkowa przestrzeń ładunkowa, zyskiwana dzięki składanym tylnym fotelom, czynią z małego R2 samochód "pakowny".

Jednostkę napędową auta stanowi 4-cylindrowy silnik o pojemności 660 cm³. Na rynku dostępne są wersje z napędem na przednią oś oraz 4WD. W badaniach przeprowadzonych w październiku przez firmę J. D. Powers Asia Pacyfik, R2 osiągnął najlepszy wynik w ocenie "jakości początkowej" aut z tego segmentu produkowanych w Japonii (w ankiecie pytano o problemy, jakich doświadczają właściciele K-cars, w okresie pierwszych 7 miesięcy użytkowania). Wysoka jakość wykonania oraz, potwierdzona opiniami właścicieli, niezawodność auta pozwala sądzić, że R2 zdoła zaistnieć na niezwykle trudnym dla producentów małych samochodów, japońskim rynku.

Trebor S.



NOWA STYLIZACJA SUBARU



razistym nośnikiem nowego "zunifikowanego wizerunku Subaru". Nawiązanie do symboliki konstrukcji lotniczych jest bezpośrednim odniesieniem do tradycji Fuji Heavy Industries, producenta pierwszego po II wojnie światowej japońskiego samolotu pasażerskiego. Seryjnie produkowanym modelem Subaru noszącym cechy nowego stylu jest - opisywany w bieżącym numerze - R2.

Zarządzanie kreacją

Prace nad stylizacją Subaru, wymagające wyobraźni i twórczej, artystycznej inspiracji, podporządkowane zostały twardym regułom obowiązującym w zarządzaniu projektem. W firmie zreorganizowano strukturę oraz procesy związane z pracą nad nowymi konstrukcjami i położono większy nacisk na etap projektowania. Grupa stylistów została przesunięta z działu inżynierskiego do działu planowania, zyskując tym samym bliższy kontakt z potrzebami przyszłych klientów.

Usprawniono także metody komunikacji i współpracy w ramach zespołu projektantów. Dotychczas struktura zarządzania projektem oparta była o zasadę zwierzchności. Obecnie to

"Projektowane w przyszłości samochody Subaru powinny zachować właściwe im parametry techniczne i rozwiązania zapewniające najwyższy poziom bezpieczeństwa, a cechą przemawiającą do emocji potencjalnego klienta winna stać się ich stylizacja".

*Kyoji Takenaka,
Prezes Fuji Heavy Industries Ltd.*

(R)ewolucja

Trzy do pięciu lat - zgodnie z założeniami, zajmie wprowadzenie fundamentalnych zmian w stylizacji Subaru. O tym, że nie są to tylko deklaracje, świadczą podjęte już przez zarząd FHI decyzje.

"Świeża krew"

Kolokwializm tego wyrażenia nie przeszkadza autorom oficjalnych dokumentów publikowanych przez firmę Subaru. Stosowana metafora silnie podkreśla potrzebę korzystania z kreatywności i pomysłowości projektantów spoza Japonii, a jej spełnienie nabiera cech warunku *sine qua non* dla rozwoju firmy. Oznacza to, iż w podejściu do zagadnień związanych z projektowaniem nowych pojazdów nie chodzi już tylko o zmianę "wizji", ale o zgodę na gruntowną analizę przesłanek, które kształtują styl Subaru.

Niewątpliwie jednym z efektów tych przemysłów było otwarcie się firmy na doświadczenie wielokulturowości, wniesione przez Andreasa Zapatinasa, obecnego Szefa Działu Projektantów Subaru. Wraz z zatrudnieniem stylisty urodzonego w Grecji, wykształconego w Stanach, pracującego wcześniej dla Fiata i BMW, pojawiła się obawa o to, aby japońskie samochody nie zostały zupełnie pozbawione japońskiego stylu. Postawa Zapatinasa, a raczej wyobrażenie o niej budowane w oparciu o przekazy medialne, nie jest jednoznaczna. Projektant zastrzega się, że choć nie chce być autorem kontro-

wersyjnych pomysłów, to właśnie innowacyjność, odwaga oraz daleko posunięta indywidualizacja będą cechowały stylizację Subaru w przyszłości. Jednocześnie, aby dać nam wyobrażenie o swoich inspiracjach przywołuje obraz stołu nakrytego *"...do japońskiej kolacji: porcelana, talerze czy tace. To doskonały przykład optymalnych składników - proporcji, faktur, ciężaru i wysublimowanej kompozycji właściwej Japończykom..."*. Czy to tylko uk-



łon w stronę pracodawców? Najbardziej efektywnym i czytelnym zarazem elementem nowego stylu zastosowanym w samochodach koncepcyjnych, jest rysunek grilla stylizowanego na przekrój dzioba jumbo-jeta i flankujących go skrzydeł, będący zarazem wy-



autor "zwycięskiej" koncepcji kieruje jej realizacją.

Jak mówią projektanci Subaru, wykreowanie marki o najwyższej jakości, rozpoznawalnej na całym świecie, wymaga efektywnego zespolenia wielu działań związanych z produkcją samochodu. Niezbędna jest synergia pomiędzy marketingiem, estetyką, techniką, bezpieczeństwem i stosowanymi materiałami.

Zwiększenie nacisku na styl nowych samochodów wprowadza równowagę pomiędzy wysokiej jakości rozwiązaniami technicznymi Subaru, a estetyką, która najsilniej pobudza emocje potencjalnych klientów.

BEZPIECZNA JAZDA ZIMĄ

Zima to szczególny okres dla kierowców - zwłaszcza w naszych warunkach. Zmienna pogoda, słaba widoczność, niezbyt dobrze i nie zawsze w porę odśnieżane drogi, dziury, zmęczenie, utrata koncentracji. Nie jest łatwo o bezpieczną jazdę w takich warunkach. A pomimo to są kierowcy, którzy wykazują się niezrozumiałą niefrasobliwością. Choć posiadacze Subaru zapewne do tej grupy nie należą, to jednak warto zwrócić uwagę na niektóre sprawy, które mogą nam pomóc bezpiecznie podróżować w zimie.

Dobre opony - bezpieczna jazda

Po pierwsze nie należy zapominać o kwestii elementarnej, a więc o dobrych oponach zimowych. W naszym kraju można zauważyć tendencję do kupowania, nawet przez użytkowników drogowych, luksusowych aut, tańszych lub używanych opon oraz tak zwanych opon całorocznych. Oszczędność jest zaletą godną pochwały, ale w tym przypadku nie bardzo na miejscu. Eksperti od opon podkreślają, że coś takiego jak guma z napisem "all weather" ma się tak do prawdziwej "zimówki", jak próba ulepiania bałwana w czerwcu. Inną pułapką mogą stać się wyjątkowo okazjnie kupowane opony w supermarketach. Widząc markowy produkt, potencjalny nabywca myśli najczęściej o korzystnej cenie. Tymczasem te "super oferty" wynikają często tylko z tego, że oferowane ogumienie przeleżało już w magazynach 2 albo nawet i trzy lata. A tymczasem zachowanie wytrzymałości i właściwości trakcyjnych opon jest gwarantowane, ze względu na starzenie się gumy, tylko przez 4 lata od daty produkcji (wyłoczonej na boku opony). Tak więc może się okazać, że pozornie tańsze opony, będą nam służyły bezpiecznie tylko przez jeden se-

zon. Jak w wielu innych przypadkach stara i znana zasada "nie stać mnie na to, aby kupować tanio" może i tutaj okazać się słuszną.

Czasem warto zajrzeć pod maskę

Kolejne elementy podnoszące bezpieczeństwo jazdy to sprawne światła, akumulator, odpowiedni olej - to wiedzą wszyscy. Ale są wśród nas zapominalscy. Nie ma bardziej bolesnego widoku, niż właściciel luksusowych czterech kółek próbujący bezskutecznie



"odpalić" swoją bryczkę. Nasz samochód, nawet ten niezawodny i nowoczesny, potrzebuje od czasu do czasu "czulszego" potraktowania. Kto, wbrew zaleceniom w instrukcji obsługi, dawno nie sprawdzał stanu płynu chłodzącego i hamulcowego, najpóźniej teraz powinien upewnić się, że wszystko jest w porządku. W tym przypadku bezpieczeństwo zależy od nas samych. Na szczęście maska to niezbyt skomplikowane urządzenie, można ją łatwo podnieść i samemu sprawdzić co i jak. Chy-

ba wszyscy wiedzą, gdzie znajduje się bagnet od oleju.

Nie mniej ważne jest uzupełnienie płynem zimowym zbiorniczka spryskiwaczy. Mokra nawierzchnia i niskie temperatury powodują, że szyba przednia bardzo szybko ulega zabrudzeniu. A jak wszyscy wiemy, zła widoczność może być bezpośrednią przyczyną wypadku. Dlatego też przy okazji sprawdzamy pióra wycieraczek - jeśli wskazują ślady zużycia lub też pozostawiają smugi na szybie, to znak, że już najwyższy czas wymienić je na nowe.

Bezpieczna jazda

Zima wymaga też innego stylu jazdy. Nie tylko bardziej ostrożnego używania pedałów gazu i hamulca, ale i większej czujności. "Kierowcy w zimie wielokrotnie popełniają grzech zbytelnego zaufania do czarnej nawierzchni. Nie obserwują tego, co jest po kołami. Jadą dość szybko po odśnieżonej drodze, i kiedy są zmuszeni do hamowania okazuje się, że na asfalcie jest «czarny lód» - piekielnie zdradliwy. W takich sytuacjach najczęściej dochodzi do wypadków, bo na odpowiednią reakcję jest już za późno", tłumaczy Leszek Kuźaj. Wzorem kierowców rajdowych warto zatem pilnie śledzić po czym jedziemy. Z kolei komisarz Krzysztof Dymura z małopolskiej "drogówki" poleca wcześniejsze sygnalizowanie takich manewrów jak skręcanie, czy wyprzedzanie. "W zimie najczęściej dochodzi do kolizji spowodowanych najechaniem na tył poprzedzającego pojazdu", podkreśla Dymura.

Na dziurawe drogi i stale zaskoczonych drogowców niewiele poradzimy. Tym ostatnim można tylko radzić, aby w zimie częściej śledzili prognozę pogody. A posiadaczom czterech kółek życzymy, aby zima była krótka. No i bezpieczna za kierownicą rzecz jasna!

Łukasz Kański-Chmielewski



AGRYKOLEX

Subaru w Szczecinie

Firma "Agrykolex" Sp. z o. o. rozpoczęła działalność w kwietniu 2003r. Jest więc stosunkowo młodą firmą, choć zatrudnia doświadczoną i wykwalifikowaną kadrę. Od listopada 2003r. "Agrykolex" jest oficjalnym dealerem i serwisantem samochodów marki Subaru. Można powiedzieć, że historia Subaru w Zachodniopomorskiem, a ściślej w Szczecinie, zaczęła się od "Agrykolexu", wcześniej bowiem na tym terenie nie było sprzedaży ani serwisu samochodów tej marki. Co nie znaczy oczywiście, że Subaru nie było reprezentowane na ulicach i drogach Zachodniego Pomorza. A także, że miało i ma zdeklarowanych miłośników i fanów. "Agrykolexowi" więc przyszło w pierwszym etapie przede wszystkim nawiązać kontakt i współpracę z tymi klientami, którzy na Subaru w Szczecinie od dawna czekali. A są wśród nich



liderzy życia gospodarczego i społecznego Zachodniego Pomorza.

Pierwszy rok swojej działalności firma zalicza do bardzo udanych, a mamy nadzieję, że lata następne będą jeszcze lepsze.

Salon i serwis Subaru w Szczecinie łatwo znaleźć - przy głównej trasie wjazdowej do Szczecina od strony południowej - to jest na ulicy Andrzeja Struga, przy której znajdują się zresztą i inne salony samochodowe renomo-

wanych marek. Nie bez kozery więc Szczecinianie zwą ulicę A. Struga ulicą dealerską...

Subaru Szczecin

ul. A. Struga 78
70-777 Szczecin
tel. +48 (91) 812 78 81
+48 (91) 812 12 32
e-mail: szczecin@subaru.pl
www.szczecin.subaru.pl



www.pirelli.pl

PEŁNA KONTROLA NAD ZIMĄ



Zimowe opony Pirelli. Pełna kontrola na śniegu, lodzie i deszczu. Stworzone by zwyciężać we wspaniałym stylu, nawet w ekstremalnie trudnych warunkach.

PIRELLI
MOC POD KONTROLĄ

PRZEGLĄD PRASY MOTORYZACYJNEJ

"Niewidzialne pieniądze"**AutoSukces (czerwiec 2004)**

"(...) Najnowsza technika pozwala tworzyć takie dzieła sztuki jak zegary w Subaru."



"(...) Teraz mamy do czynienia z eleganckim autem o niezwykle stonowanej elegancji..."

"Wnętrze pasuje do ceny - jest wykonane z pietyzmem wręcz i z materiałów o najwyższej jakości. Także przestrzeń kabiny nie budzi zastrzeżeń, i z przodu, i z tyłu miejsca jest jak przystało na klasę wyższą."

"(...) fotele o znakomitych kształtach raczej ciasno trzymają w talii."

Marek Malinowski

Autoryzowane Serwisy - Katalog 2004**Dodatek do "Gazety Wyborczej"**

Porównanie Mitsubishi Outlandera 2.0 z Subaru Foresterem 2.0 XL

"W Foresterze napęd przenoszony jest stale na obie osie (a nie tylko dołączany na drugą, jak np. w Hondzie CRV). Ile to trzeba cenić ten tylko się dowie, kto jechał Foresterem po śniegu lub po lodzie. Forestera bardzo trudno jest wprowadzić w poślizg - na oblodzonej górskiej serpentynie będziesz się czuł,



jakbyś jechał prostą drogą po czarnym asfalcie. W ogóle nie trzeba pracować nad wyprowadzaniem go z poślizgu - koła błyskawicznie same dogadują się ze sobą, jak rozłożyć moment napędowy, żeby pojazd odzyskał sterowność i po prostu nie zwracają tym głowy kierowcy."

"Na prostej i gładkiej drodze Forester ze zwykłym silnikiem 2.0 sprawuje się jak przeciętny samochód klasy średniej (pomińmy model XT ze 170-konnym silnikiem turbo, bo to inna para kaloszy). Wystarczy jednak by droga stała się kręta i wyboista, a od razu pogratulujesz sobie, że jeździsz Foresterem."

"(...) Reduktor, niski środek ciężkości i stały napęd na obie osie to idealne rozwiązanie problemu - Forester to samochód stworzony właśnie na takie drogi jak «Zakopianka» (zwłaszcza gdy jeszcze dojdzie oblodzenie i ostry atak śnieżyca)".

Wojciech Orliński

"Mocne Brzmienie"**Wysokie Obroty (nr 40/52)**

Test porównawczy: Mitsubishi Lancer Evo VIII / Subaru Impreza STI Petter Solberg Edition



"Dwa dni później pełen respektu oswojam się z najmocniejszą i najbardziej wyrafinowaną z dostępnych u nas Imprez. Powstała, by uczcić tytuł rajdowego Mistrza Świata zdobyty w 2003 r. przez Pettera Solberga. Takie auto można kupić tylko w... Polsce. W Anglii występuje pod inną nazwą. Najciekawszą w niej innowacją jest regulowany centralny mechanizm różnicowy (DCCD - Driver Central Control Differential). Po zapaleniu silnika wyświetla się kontrolka z napisem «auto», wtedy napęd rozdzielany jest według uznania komputera. Za pomocą przycisku na tunelu środkowym możemy wybrać stały napęd na cztery koła i pokrętelem zmieniać proporcje przeniesienia napędu. Do chwili, aż na tył trafi 65% momentu obrotowego. Oczywiście Solberg Edition różni się od zwykłego STI również osiąganiami. Swoje 305 KM i 405 Nm zawdzięcza zestawowi PPP (Prodrive Performance Package), w skład którego wchodzi nowe oprogramowanie silnika oraz układ

wydechowy. Z zewnątrz można go rozpoznać po chromowanych siatkach osłaniających chłodnicę, a w środku po aluminiowej gałce dźwigni biegów, czarnych fotelach oraz oczywiście grawerowanym emblemacie z autografem Pettera Solberga i numerem samochodu. Mój egzemplarz to dziesiątka. Seria jest mocno limitowana, bo liczy tylko 14 sztuk."

"Snuję się ulicami, by przywyknąć do samochodu. Trudno mi się skoncentrować. Przede mną sterczy wielka budka intercoolera, a za mną jeździ coś niebieskiego. Co chwilę muszę powtarzać sobie, że to tylko spoiler."

"(...) EVO i Impreza nie są autami na każdą okazję, choć świetnie radzą sobie na każdej drodze i w każdych warunkach. Dlatego też mogą upokorzyć niemal wszystko, co napotkają na trasie. Od młodych ścigantów w GTI, ze spoilerami szurającymi po ziemi niczym jamnik brzuchem, po krawaciarzy w limuzynach za 100 tys. euro. Ich przewaga jest tym większa, im gorsze warunki. Mokro, ślisko? Wtedy są w swoim żywiole. Poczynając od pokazowego sprintu spod świateł. A kiedy się rozpędzają, masz wrażenie, jakby zjadali drogę kęsami."

Subaru Impreza STI: "Niepowtarzalny dźwięk boxera z wydechem Prodrive'u, regulowany centralny układ różnicowy (Solberg Edition), niespotykana radość z jazdy, stosunkowo komfortowe zawieszenie, znakomite osiągi, rewelacyjna elastyczność, dobrze trzymające fotele, kultowy charakter, przyjemnie pracująca skrzynia biegów, niskie obroty silnika na szóstym biegu, przyczepność na śliskich nawierzchniach."

Szczepan Mroczek

Wybrane elementy (skala 0-8)	Subaru	Mitsubishi
Brzmienie silnika	7,7	6,0
Skrzynia biegów	6,8	6,6
Komfort/ergonomia	4,8	4,0
Hamulce	7,5	7,2
Przyjemność z jazdy	7,7	7,4
Ocena końcowa	6,9	6,8

"Błękitny narkotyk"**Motor (nr 48)**

Test: Subaru Impreza

"Kontakt z Subaru Imprezą STI SE powinien być opatrzone odpowiednim ostrzeżeniem ministerstwa zdrowia. Po pierwsze, powoduje nieodwracalne zmiany w psychice, a po drugie, silnie uzależnia. (...) Mając doświadczenie i umiejętności w jeździe oraz szacunek do tego auta, można z nim zrobić niemal wszystko. Brutalna siła turbodoładowanego boksera jest cały czas pod kontrolą, a perfekcyjnie pracujące zawieszenie zapewnia doskonały kontakt z podłożem. Nieważne czy z asfaltem, szutrem, czy śniegiem."

Borys Czyżewski

PRZEBUDZENIE



Sezon 1999 w Rajdowych Mi-strzostwach Świata był jed-ny-m z najlepszych dla SWRT.

Co prawda nie zrealizowano wszystkich planów, ale udało się w niezwykle efektowny sposób pokazać, jak szybkie mogą być Subaru.

Tym razem zespół Subaru tworzyli: dobrze zapowiadający się wówczas Richard Burns, weteran Juha Kann-kunen i specjalista od asfaltowych nawierzchni - Bruno Thiry. Podczas tradycyjnie otwierającego cykl elimi-nacji Rajdu Monte Carlo, walkę o zwy-cięstwo toczyli Tommi Mäkinen (Mitsu-bishi) i Gilles Panizzi, jadący prywatną Subaru Imprezą. Jako trzeci podążał za nimi Kannkunnen. Po wielu różnora-kich kłopotach Gilles odpadł, oddając zwycięstwo Tommiemu. W ten sposób Juha ukończył Monte Carlo na drugim miejscu. Po zakończeniu rajdu, Kann-kunen gorąco komplementował swoją Imprezę, mówiąc: *"Subaru Impreza to Rolls-Royce wśród samochodów raj-dowych. Brakuje jej tylko systemu stereo do słuchania muzyki na oesach"*.

Kolejne rajdy na pewno nie należały do szczęśliwych dla Subaru. Po szóstej eliminacji sezonu - Rajdzie Korsyki - team zajmował czwartą pozycję, tra-cąc do prowadzących Toyot aż 41 punktów. Wtedy nastąpił przełom.

Rajd Argentyny, który niewątpliwie należy do imprez przyciągających naj-większą liczbę kibiców (sam super-oes oglądany był na żywo przez 70 tys. ludzi!), okazał się dla "naszych" kie-

rowców pierwszą naprawdę udaną eliminacją sezonu. Efekty prac prowa-dzonych nad Imprezami przez pier-wszą połowę roku przerosły wszelkie oczekiwania. Już od drugiego oesu pierwszego etapu "Subaryny" zaczęły uciekać konkurencji. Burns i Kannku-nen na zmianę przewodzili stawce i pod koniec pierwszego dnia rajdu byli od siebie oddaleni o zaledwie 1,1 se-kundy. Dorównywał im jedynie Didier Auriol w Toyocie - po pierwszym etapie miał 3,5-sekundową stratę do prowa-dzącego Kannkunena - a daleko za nimi pozostawał Carlos Sainz, z 45 sekundami straty.

Walka o pierwsze miejsce toczyła się przez cały następny dzień. Auriol, co prawda, zdołał objąć prowadzenie na

pierwszych oesach, ale cały czas dep-tali mu po piętach kierowcy Subaru. Byli tak zawzięci, że nawet kiedy Burns musiał wymienić skrzynię po oesie 12-tym i dostał 10 sekund kary, zdołał jeszcze na kolejnym odcinku odebrać prowadzenie Francuzowi. Pomimo usilnych starań, po dwóch pierwszych etapach Auriol był już "es-kortowany" przez kierowców Subaru: do Burnsa tracił 14,8 sekundy, a Kannkunena wyprzedzał zaledwie o 2 sekundy.

Trzeciego dnia Auriol mógł już tylko patrzeć na Subaru znikające za hory-zontem. Przed ostatnim oesem pro-wadził Juha - 2,4 sekundy przed Burnsem - i wszyscy obawiali się "team-orders", czyli nakazu szefa te-amu żeby "przepuścić" Brytyjczyka ze względu na większe szanse na tytuł mistrza. Tak się jednak nie stało - Fin wygrał swój pierwszy od pięciu lat rajd.

Kolejne eliminacje RSMŚ 1999 wy-głądały podobnie (z paroma wyjątka-mi). Inni kierowcy mogli tylko z za-zdrością spoglądać na "latające Suba-raki". Jeszcze dwukrotnie pierwsze dwa miejsca na podium zajęli kie-rowcy SWRT. W rezultacie pięć z ośmiu rajdów padło ich łupem. Niestety, zły początek sezonu spowodował, że mistrzostwo w klasyfikacji producen-tów przypadło Toyocie, a tytuł mistrza wśród kierowców zdobył Tommi Mäkinen.

ThanJu

Klasyfikacja kierowców	MC	S	EAK	P	E	F	RA	GR	NZ	FIN	CN	I	AUS	GB	TOTAL
1 Tommi Mäkinen	10	10	0	2	4	1+2	3	4	10	0+2	0	10	4	0	62
2 Richard Burns	0	2	0	3	2	0	6	10	0	6	6	0	10	10	55
3 Didier Auriol	4	3	6	4	6	2+3	4	0	3	0+3	10	4	0	0	52
4 Juha Kankkunen	6	1	0	0	1		10	0	6	10	3	1	0	6	44
5 Carlos Sainz	0	6	4	6	0	4+1	2	6	1	4	4	0	6	0	44
6 Colin McRae	0	0	10	10	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	24
7 Philippe Bugalski	0				10	10						0			20
8 Freddy Loix	0	0	0		3	0	0	3	0	0	0	3	3	2	14
9 Harri Rovanpera	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	4	10
10 Gilles Panizzi	0				0					0		6			6
11 Jesus Puras	0				0	6				0	0	0			6
12 Toni Gardemeister	0	0		0					4	1+1		0	0	0	6
13 Thomas Radstrom	4						1	0	0	0	0	0	1	0	6
14 Bruno Thiry	2	0	0	1	0	0								3	6
15 Marcus Grönholm				0				0		3		0	2	0	5
16 Francois Delecour	3					0		0	0	0	0	0	0	0	3
17 Ian Duncan			3												3
18 Markko Märtin								2		0		0	0	0	2
19 Petter Solberg		0	2	0						0		0	0	0	2
20 Andrea Aghini											2				2
20 Possum Bourne									2				0		2
20 Volkan Isik				0	0	0				0	1	0			1
20 Piero Liatti	1		0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	1
20 Leonidas Kirkos								1							1

Klasyfikacja producentów	MC	S	EAK	P	E	F	RA	GR	NZ	FIN	CN	I	AUS	GB	TOTAL
1 Toyota	4	9	10	10	10	14+4	6	6	5	4+3	14	4	6	0	109
2 SUBARU	7	3	0	3	5	2	16	10	6	16	9	2	10	16	105
3 Mitsubishi	10	10	0	3	10	4+2	3	7	11	0+2	0	13	7	2	84
4 Ford	0	4	13	11	0	6	1	0	0	0	0	1	0	1	37
5 Seat	5	0	2	0	1	0	0	0	4	3+1	2	0	1	4	23
6 Peugeot						0				3		6	2	0	11
7 Skoda	0			0	0			3		0		0		3	6

IDŹ I ZOBACZ

Na prestiżowej liście przebojów "Trójki" Marka Niedźwiedzkiego, piosenka "Ocean wolnego czasu - Kraków", promująca płytę "Znaki szczególne" zespołu "Maanam", dotarła do pierwszego miejsca. Drugi utwór z tego albumu: "Do kogo biegłam" znalazł się na trzecim miejscu, a kolejny, promujący ten sam album singiel: "To mi się śni", na początku października awansował z szóstego na drugie miejsce listy.

Plejady: Panie Marku, na czym polega fenomen "Maanamu"?

Marek Jackowski: Kiedy przymierzamy się do wydania nowej płyty, menadżerowie proszą zwykle: Tylko zróbcie to tak, jakby zostało nagrane trzy lata temu i nie brzmiało jak muzyka, która zaistnieje dopiero za 3 lata (*śmiech*). Oczywiście, powodem takiego myślenia są względy marketingowe, ale... Weźmy na przykład płytę "Hotel Nirvana". Słychać na niej dużo elementów z obszaru hip-hopu, sporo sampli... słychać dzisiejszą muzykę. I co? Tuż po wydaniu "Hotel" nie znalazł uznania naszej publiczności. Za to dzisiaj, kiedy czytam wypowiedzi na internetowym forum okazuje się, że po trzech latach fani "odkryli" tę płytę i zaliczyli ją do najlepszych osiągnięć "Maanamu". Wygląda na to, że przyzwyczaili się już trochę do hip-hopu polskiego, do hip-hopu światowego... Muzyka z "Hotelu Nirvana" stała się ich muzyką. Dzisiaj, jeśli ludzie wydają pieniądze na płyty, to kupują muzykę, która im się naprawdę podoba, a niekoniecznie to co do upadłego lansują media...

A Pan też kupuje to, co się Panu naprawdę podoba?

Chce Pan wiedzieć dlaczego Jackowski przesiadł się do Subaru? (*śmiech*) Cóż, wszystko bierze się z jakiejś konkretnej potrzeby. W przypadku mojej osoby te potrzeby określa w dużym stopniu praca. Wymagania wobec aut, jakimi członkowie "Maanamu" jeżdżą na koncerty, są dosyć precyzyjne: muszą być bezawaryjne, szybsze - a przez to bezpieczniejsze - niż auta średniej klasy, no i niedrogie w eksploatacji. Dotychczas, właśnie ze względu na bezawaryjność, często korzystaliśmy z samochodów marki Toyota... Jednak myśląc o zakupie nowego auta, za namową mojego menadżera, zwróciłem uwagę na Subaru. Ta marka zawsze kojarzyła mi się raczej z autami sportowymi, jak chociażby rajdowa Subaru Impreza. Outback natomiast, nie wiedzieć czemu, bardziej pasował mi do australijskich wertepów, australijskiego buszu, a już na pewno do terenów na które limuzyny nie wjeżdżają... Kiedy zastanawiałem się, co to właściwie za samochód, mój menadżer zasugerował: idź i zobacz...

No tak, ale zobaczyć to jedno, a poczuć to jeszcze coś innego...

Na pierwszą jazdę próbną wiozł nas sam pan dyrektor. Pamiętam, jechaliśmy gdzieś nad Wisłą, po bezdrożach i wtedy okazało się, że Outback daje wrażenie auta jakby "skrojonego na miarę", bardzo "zwartego". Kiedy do-

wiedziałem się, jaki może być kąt nachylenia terenu, przy którym Subaru Outback jest się w stanie poruszać - miałem wątpliwości. A jednak wspiealiśmy się nim na spore wzniesienie, i to razem z dziećmi (!), przy bardzo dużym przechyle, po czym bezpiecznie zjechaliśmy. Po prostu niewiarygodnie...



Najserdeczniejsze życzenia Noworoczne wspaniałej pogody na wszystkich drogach, spokoju i opanowania za kierownicą, samych miłych kierowców i policjantów na trasach oraz umiejętności zachowania prędkości bezpiecznej zawsze i wszędzie, a także wszystkiego najlepszego w życiu osobistym i zawodowym składa czytelnikom "Plejad" Marek Jackowski.

Wcześniej nie testował Pan w terenie samochodów innych marek?

Nie w specjalnie trudnych warunkach? (*śmiech*)... zawsze było szkoda auta... Ale oczywiście, przekonaliśmy się na podkrakowskich drózkach, że Outback świetnie sprawdza się w terenie, a to bardzo ważne przy mojej pracy.

Subaru Outback samochodem koncertowym...?

W pewnym sensie tak. Co roku od maja do września jeździmy po całej Polsce koncertując w parkach, różnego rodzaju obiektach specjalnych i specyficznych miejscach, jak "Skałki" w Kielcach czy podnóża ruin zamku w Częstochowie. Zazwyczaj musimy opuścić teren imprezy bardzo szybko i sprawnie, zanim jeszcze tysiące ludzi wyruszą spod sceny pieszo lub samochodami. Pakujemy się i odjeżdżamy, często w bajkowej scenerii pokazującej fajerwerków. Wtedy szczególnie ważne jest, aby auto o nic nie zahaczyło, nie zawadziło. A takie "przygody", niestety, zdarzają się dosyć często...

Skoro jesteście przy koncertach - jakie macie plany na najbliższą przyszłość?

Nasz jesienny "rozkład jazdy" obejmuje wyjazdy za granicę. W październiku jedziemy na Festiwal Kultury Polskiej do Wuppertalu w Niemczech. W planach jest także kolejny wyjazd do Stanów, który ze względu na znaną wszystkim sytuację specjalnie nas nie

cieszy, ale wśród Polonii wciąż jest zapotrzebowanie na naszą muzykę... No, a poza tym, czeka nas jeszcze sporo koncertów w kraju.

Czyli ten nowiutki Outback ma szansę być od razu mocno eksploatowany i testowany...?

Na pewno tak. Praktycznie każdy wyjazd na trasę koncertową łączy się dla mnie z koniecznością pokonania "Zakopianki". Po dwóch czy trzech przejazdach Outbackiem zdałem sobie sprawę, że to auto zdaje się spełniać oczekiwania jakie w nim pokładam. Nie chciałbym zapeszyć, ale jak na razie uważam, że ten samochód godny jest zainteresowania.

A czym "Maanam" zamierza zainteresować swoich nowych i starych fanów w najbliższym czasie?

Przy współpracy z radiową "Trójką" planujemy nagranie kilku koncertów "na żywo" z udziałem publiczności, w studio im. Agnieszki Osieckiej. Nagraliśmy tam ostatnią płytę "Znaki Szczególne", wielokrotnie tam występowaliśmy. To znakomite studio, znakomita atmosfera i - co ważne zwłaszcza przy tym projekcie - żywiołowo reagująca, koncertowa publiczność. Teraz chcemy wydać porządny album "live", ze wszystkimi największymi przebojami "Maanamu" w nowych aranżacjach. Realizację tego projektu przewidujemy na przełomie marca i kwietnia przyszłego roku.

Kończąc, chciałbym zapytać, jak, Pana zdaniem, "Maanam" odnajduje się w nowej rzeczywistości?

Czasem wydaje mi się, że dla młodej publiczności jesteśmy niemal jakimś nowym zespołem. Nie zdziwiłbym się, gdyby najmłodszy słuchacz powiedział: "W «Trójce» pojawiła się nowa kapela o nazwie «Maanam» i do tego z nową płytą". Z drugiej strony najnowszy album tej dla niektórych "nowej, nieznannej kapeli" był na pierwszym miejscu najlepiej sprzedawanych płyt w Polsce, już trzy piosenki są w pierwszej trójce listy przebojów Marka Niedźwiedzkiego. Oczywiście, jesteśmy ogromnie zaskoczeni i bardzo się cieszymy. Tym bardziej, że przecież skład się zmienił. Skład bardzo dobry, który "kręci" publiczność i "kręci" nas, a trzeba pamiętać, że mamy swoje lata. Z piosenkarami to jest tak, że wiek w niektórych przypadkach nie ma większego znaczenia. Jesteśmy zespołem bardzo oryginalnym, z dobrą wokalistką... Kora wymyka się kategoryzacji wiekowej... Podobnie ma się rzecz, na przykład, z Krzysztofem Krawczykiem, pieśniarzem i legendą sceny, a nie gwiazdą jednego sezonu. To, że Krawczyk nagrywa z Edytą Bartosiewicz piosenkę, która grana i słuchana jest przez wszystkich, świadczy o tym, że jeśli coś jest dobre, jeżeli "kręci" ludzi, to nic innego nie ma znaczenia... Tak naprawdę, liczy się jakość...

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: R. Kardzis

A MOŻE TO..?

Zanim nadejdą Święta, a wraz z nimi czas rodzinnych spotkań, radości i... prezentów, wszystkich nas opadnie jeden z podstawowych "dylematów świątecznych": co sprawi radość naszym bliskim? A może to... a może tamto... a może jeszcze coś innego..? "Dylemat" rozwiązać trzeba, a czasu nie pozostało zbyt wiele. Będzie nam miło, jeśli inspiracji do udanych zakupów dostarczy Państwu świąteczna oferta Sklepu Internetowego Subaru. Zapraszamy do czerpania naszych pomysłów "pełną garścią"!

A zatem, może będzie to... komplet: czapka i szalik z grubego, miłego w dotyku polaru z haftowanym logo Subaru.

A może... ciepłe polarowe rękawiczki, przydatne w samochodzie, na nartach czy na spacerze...

No to może... opaska zimowa? Prezent i dla niego, i dla niej. Niezależnie od wieku.

A może jakiś drobiazg? Na przykład brelok z logo Subaru?

A może coś ekstra: eleganckie okulary dla kierowcy z filtrem UV?

A może... Zestaw Zimowy, składający się z przeciwdeszczowej, wiatroodpornej kurtki oraz podpinki polarowej - świetna propozycja dla ludzi aktywnych i lubiących podróżować.

PREZENTY OD SUBARU

My również mamy dla Państwa PREZENTY: przy zakupie o wartości powyżej 50 zł otrzymacie Państwo naszą słynną smycz SUBARU, natomiast do zakupu na kwotę min. 350 zł dołączymy T-shirt Subaru. ZAPRASZAMY



BRUTALNA TARYFA

Niebieski sedan wtacza się na postój. Typowa taryfa. Zdyszany podbiegam, wrzucam walizkę do bagażnika, wsiadam w pośpiechu i trzaskam drzwiczkami. "Błagam pana, mam pół godziny do odlotu!". Szofer przekręca kluczyk w stacyjce. Do moich uszu dobiega dziwny pomruk. Kierowca wrzuca jedynkę i wciska pedał gazu w podłogę. W tym samym momencie żołądek owija mi się wokół kręgosłupa. Naciągająca się skóra na twarzy, natrafiając na uszy, fałduje się. Oczy zapadają się głęboko w mózg. Przy pierwszym ostrym hamowaniu, skóra twarzy zawiązuje się o zagłówek przedniego fotela, oczy, wracając na swoje miejsce, mijają przystanek oczodół i mkną w kierunku przedniej szyby. Żołądek walczy, aby nie oddać treści. Ostry zakręt w lewo. Przybieram pozycję glonojada przyszanego do ściany akwarium. Tylko dłonie rozpląszone po obu stronach pyska świadczą, że należę do rodziny mackowatych. Następny zakręt, tym razem w prawo, układa mnie w pozycję "do przewinięcia". Żołądek uderza brutalnie o podniebienie. Taksówka wpada na rondo. Zostaję posadzony twarzą do drzwi. Ślepemu trafowi zawdzięczam, że łokciem opieram się o przełącznik otwierania szyby i dzięki sile odródkowej, opróżniam żołądek z treści. Dwunastnica z impetem uderza w latarnię. Długa prosta prowokuje kierowcę do raptownego przyspieszenia. Przywieram do oparcia, słodziutko składając głowę na tylnej półce. Zakręt w prawo i hamowanie rzucają mną gdzieś w przód. Otwieram przekrwione oczy i spod fotela, widzę... buty kierowcy. Podrywam się i próbuję przejąć kontrolę nad swoim ciałem. Rozglądam się za "cykor rączką", jednak powala mnie następny zakręt i przechodzę do kobiecej pozycji "po bożemu" z tą różnicą, że jestem bezwstydnie rozkraczony. Następny zakręt pomaga mi usiąść, a raczej mnie do tego zmusza. W przybliżeniu świadomości chwytam pas i próbuję przypiąć się do fotela. Gdy trafiam w zapięcie, taksówka właśnie hamuje na parkingu przy lotnisku. Patrę na zegarek. Dwie minuty. Kierowca zauważa w lusterku mój wzrok: "Sorry, dopiero go docieram". Wypełzam z auta i czolgam się w kierunku bagażnika. Tam już stoi kierowca z moją walizką. "Dwie i pół dychy za kurs i pięć za... paliwo. Faktura będzie?". Rzucam mu stówę i odczołguję się na bok. Taksówka odjeżdża. Na tylnej klapie czytam napis: SUBARU IMPREZA WRX STi. W kieszeni mam bilet na lot do Damaszku. Przez głowę przemyka mi myśl, że może tą taryfą byłoby szybciej.

Czy to krótkie opowiadanie jest fikcją literacką? Tak, ale jedynie o tyle, o ile Impreza STi może pełnić rolę TAXI. Żaden "złotowa" nie kupi auta za 200 tys., które pije więcej od niego, nawet jeżeli wygląda jak rasowy... Hyundai. Pod każdym innym względem opowiadanie jest prawdopodobne. Jeżeli ktoś ma zamiar wozić pasa-

żerów, niech raczej kupi Fiata Multiplę lub jakiegoś innego, równie pięknego vana. Nawiasem mówiąc, biorąc przykład z naszych dziennikarzy, którzy byliby skłonni porównać nawet kajak z lotniskowcem, ostatnio porównywałem Multiplę z Mitsubishi Evo VIII pod kątem designu i znalazłem wiele podobieństw. Wracając do Imprezy STi pragnę wyjaśnić, dlaczego zdecydowałem się "postawić" ją na postój taksówek. Otóż gdyby ją "odchudzić" o wlot powietrza na masce i potężny spojler na tylnej klapie, to właściwie Daewoo Nubira... naturalnie nie obrażając koreańskiego koncernu. Jeżeli wewnątrz nazwałbym spartańskim, to z pewnością dostałbym po gębie od co bardziej wrażliwego mieszkańca Sparty. No to kto, do cholery, kupuje Imprezę STi?

Po pierwsze, indywidualista, który chce sobie przewieźć truchło świni od rodziny ze wsi, z prędkością ponad 200 km/h, bo... się takie truchło mieści do bagażnika. Posiadacz Porsche musi się ograniczyć do porcji golonki, pod warunkiem, że wywali z bagażnika instrukcję obsługi i klucz do kół. Druga grupa nabywców, to fani wyścigów "spod świateł". Na twarzy kierowcy Lanosa 1.6 który zatrzymał się na skrzyżowaniu obok niepozornej Imprezy, maluje się nadzieja na zwycięstwo... do momentu startu. Potem już tylko poniżenie, tydzień depresji i skopane błotniki. Trzecia grupa to fani rajdów samochodowych, czyli kluczowi klienci ASO, tuning speców i zakładów blacharskich. Między sobą porozumiewają się żargonem nie zrozumiałym dla nikogo... bez wyjątku. Ostatnia grupa nabywców to VIP-y. Ludzie z klasą, którzy poruszają się z klasą, jeżdżą wolno, jak harlejowcy, a spod świateł startują jak taksówka, bo są... ekstrawaganci. Sama świadomość posiadania mocy 265 KM pod maską w zupełności im wystarcza, natomiast "gniecenie" pedału gazu powoduje u nich urazy stawu skokowego. Wszystko, co do tej pory napisałem krytycznego o STi, wzięło się z bezinteresownej, niczym nie powodowanej zazdrości. Ponieważ nie stać mnie na taką furę, moje skapcanie nadnercza produkują adrenalinę tylko w czasie mycia okien w mieszkaniu na trzecim piętrze (lęk wysokości). Podobno po półgodzinnej przejażdżce Imprezą STi kobietom wyrastają wąsy i męskie genitalia. To skutek nadprodukcji testosteronu, porównywalnej z "klęską urodzaju" ogórków w 1974 roku. Pod względem traktacji jedyną konkurencją dla Subaru Imprezy są francuskie koleje TGV. Dla właściciela STi dźwięk silnika brzmi jak IX Symfonia Beethovena, podczas gdy dla zazdrosnego subarofila to gardłowy gulgot rotweilera. Po ugryzieniu, zapada się na nieuleczalną chorobę. Z doświadczenia wiem, że szczepionki można sobie wsadzić w... buty. Zresztą z podobnym skutkiem, co wkładki odchudzające.

Waldemar Biela - Mamusia forumowa

W następnym numerze...

- ▶ Konkursy Subaru - podsumowanie
- ▶ Osiągnięcia Subaru w roku 2004
- ▶ Zmiany w regulaminie RSMŚ
- ▶ Hołek w Rajdzie Dakar
- ▶ Car audio
- ▶ Internetowe Forum Subaru

Prenumerata

- ▶ Roczną prenumeratę (**6 kolejnych numerów**) w cenie **30,00** złotych można zamówić w dowolnym miesiącu.

OBSŁUGA PŁATNOŚCI:

Wpłaty można dokonać na pocztie 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) 266 28 00

Bartosz Szczepara
Subaru Import Polska Sp. z o.o.
30-302 Kraków, ul. M. Konopnickiej 28
fax: +48 (12) 266 93 08
e-mail: sklep@subaru.pl

Termin Złotu Plejad ustalony!

"Największą przyjemnością jest oczekiwanie na przyjemność".

Wychodząc z powyższego założenia postanowiliśmy już teraz poinformować Państwa o terminie kolejnego Złotu Plejad. Nauczeni doświadczeniem zrezygnowaliśmy z organizowania imprezy w maju. Przyczyną podstawową jest wspomnienie pogody, która niskimi temperaturami skutecznie odstraszała od dłuższego przebywania na wolnym powietrzu podczas wieczornej zabawy. Ponadto maj, to tradycyjnie okres komunii i matur.

Przyznam, że nie doceniliśmy tego faktu podczas organizowania tegorocznego spotkania - wiele osób zainteresowanych nie mogło przybyć.

Dlatego też, po uwzględnieniu aktualnego kalendarza rajdowego zdecydowaliśmy, że następny Złot Plejad odbędzie się 3-5 czerwca 2005.

Serdecznie zapraszamy!



pierre cardin
jeanswear