



SUBARU

Nr **08**/2005
15.02.2005

magazyn miłośników subaru
PRZEJADY
www.subaru.pl

Subaru Emotion 2004

Porady SJS

Hołek w Rajdzie Dakar

Historia SWRT

Tribeca



cena **6,00 zł**
z podatkiem VAT 22%



OD WYDAWCY...

Styczeń to zazwyczaj okres obniżonej sprzedaży, a tym samym możliwość zwiększonej koncentracji na planach marketingowych, szkoleniach i... porządkach. Ponieważ rok ubiegły zakończył się dla rozwoju Subaru w Polsce znacznym sukcesem - ilość nowych samochodów naszej marki dopuszczonych do ruchu zwiększyła się w skali roku o 80% - tym bardziej oczekiwaliśmy pewnego "uspokojenia" zapotrzebowania na nowe samochody w oczekiwaniu na produkcję 2005. Nic bardziej mylnego - ilość nowych zamówień sięgnęła liczby 82 sztuk, co w skali miesiąca stanowi dla nas nowy rekord! Oznacza to dla nas miłą świadomość, że obdarzanie Państw jeszcze większym zaufaniem, niż śmielimy mieć nadzieję. A jednocześnie obligację do dalszego poprawiania jakości oferowanych przez nas usług.

Konstatując powyższe stwierdzenia chciałbym niniejszym w imieniu własnym, załogi Subaru Import Polska a także naszych partnerów najserdeczniej Państwu, za okazane nam zaufanie, podziękować a jednocześnie zapewnić, że dołożymy wszelkich starań, aby oferowane przez nas usługi w pełni odpowiadały jakości oferowanych przez nas samochodów.

Dużą przyjemność sprawia mi także żywy odzew i zainteresowanie planowanym 2-gim Złotem Plejad.

Ze względów organizacyjnych (dostępność bazy noclegowej) musieliśmy oryginalnie planowany na czerwiec termin przenieść na ostatni weekend maja (27-29.05.2005). Jestem głęboko przekonany, że ci z Państwa, którzy przyjmą nasze zaproszenie nie będą tego żałowali a wspólna zabawa pozostanie na długo w naszej pamięci.

W tym miejscu zamierzałem także zasygnalizować wprowadzenie wersji specjalnej Legacy 2.0 kombi, która zostanie wprowadzona na rynek w kwietniu b.r. w ilości 50 sztuk.

Zamierzałem, albowiem już w dniu dzisiejszym wszystkie samochody w tej wersji zostały sprzedane!

Nie czekając więc tym razem zbyt długo już w tej chwili z przyjemnością informuję Państwa, że od czerwca będziemy oferowali specjalną wersję Forestera 2.0. Idąc śladem cieszącego się nadszycząją popularnością w ubiegłym roku Forestera 5-ive wprowadzimy we wspomnianym terminie jeszcze bardziej atrakcyjną cenowo wersję Forester 6-ix. Szczegóły już wkrótce!

Witold Rogalski
Dyrektor SIP

"PLEJADY" nr 08/2005 - luty 2005

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:

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 i druk:

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

PODATKI INACZEJ

Szanowni Państwo,

Obserwując medialne dyskusje na tematy polityczne łatwo zauważyć, że oprócz dominujących wszędzie sprawozdań z (coraz mniej interesujących) działań niezliczonych komisji i podkomisji popularnością cieszą się także wszelkie "przecieki" dotyczące zmian systemu podatkowego. Ponieważ dominującym tenorem wypowiedzi pozostają populistyczne hasła "zabierzmy bogatym" z wielkim zainteresowaniem obserwuję zmiany zachodzące... u naszych zachodnich sąsiadów. Albowiem właśnie w Niemczech, śladem innych zaawansowanych gospodarek kapitalistycznych rząd zdecydował o obniżeniu podatków dochodowych. Śledząc dyskusję na ten temat w prasie niemieckiej natrafiłem na interesujący artykuł znanego profesora ekonomii, pana Davida R. Kammerschen z University of Georgia:

Jak wytłumaczyć dzieciom pryncypia naszego systemu podatkowego?*

Oto jedna z możliwości:

Spróbujmy nasze plany obniżki podatków sformułować takimi słowami, aby każdy mógł je zrozumieć.

Swego czasu było dziesięciu mężczyzn, którzy codziennie razem szli na obiad do restauracji.

Rachunek wynosił zawsze dokładnie 10 Euro.

Goście płacili rachunek podobnie, jak my nasze podatki, co wyglądało mniej więcej tak:

Czterech Gości, tych najbiedniejszych nie płaciło nic.

Pięty płacił 1 Euro.

Szósty płacił 3 Euro.

Siódmy - 7 Euro.

Ósmy - 12 Euro.

Dziewiąty - 18 Euro.

Natomiast Dziesiąty, najbogatszy płacił 59 Euro.

Przez długi czas funkcjonowało to bardzo dobrze.

Codziennie przychodzili do restauracji i wszyscy byli zadowoleni.

Dopóki gospodarz nie wprowadził nieoczekiwane niepokoju:

"Ponieważ jesteście Państwo tak dobrymi gośćmi, chcę się jakoś zrewanżować. Od dzisiaj będziecie Państwo płacili już tylko 80 Euro!"

Jakże miło ze strony gospodarza! Od dzisiaj jedzenie będzie kosztowało już tylko 80 Euro!

Ale grupa chciała koniecznie zachować taki podział płatności, jaki obowiązywał do tej pory.

Dla pierwszych czterech nie zmieniało się więc nic - dalej mogli jeść za darmo.

Jak jednak wyglądało to dla pozostałych?

Jak można było podzielić zaoszczędzone 20 Euro tak, aby każdy coś z tego miał?

Sześciu "płatnych" gości szybko stwierdziło, że 20 Euro podzielone przez 6 oznacza oszczędność 3,33 Euro na osobę.

Ale gdyby tę sumę odjąć od faktycznych płatności, to piąty i szósty gość musieli by otrzymywać pieniądze za to, że przychodzi!

A więc gospodarz zaproponował gościom, aby każdy zapłacił mniej w tej proporcji, w jakiej ponosi kosztą rachunku. Usiadł i wyliczył dla swych gości następującą propozycję:

Pięty gość, podobnie jak pierwszych czterech od zaraz nie musi płacić nic (oszczędność: 100%).

Szósty miałby płacić 2 Euro (oszczędność: 33%).

Siódmy zamiast 7, już tylko 5 Euro (28% oszczędności).

Ósmy miałby zapłacić 9 Euro, zamiast 12 (25%).

Dziewiąty 14 zamiast 18 Euro (22%).

Dziesiąty gość, ten najbogatszy od zaraz miałby płacić 49 Euro zamiast dotychczasowych 59 (16%).

Każdy z sześciu miałby oszczędności, a pierwszych czterech dalej jadłoby za darmo.

Ale kiedy goście przed gospodą jeszcze raz przeliczyli propozycję, okazało się, że nie jest wcale tak idealna, jak myśleli.

"Ja z tych 20 Euro otrzymałem tylko 1 Euro!" - powiedział Szósty gość. Po czym wskazał na Dziesiątego, najbogatszego: "Ale ten otrzyma 10 Euro!"

"Zgadza się!" - zawołał Piąty. "Ja zaoszczędziłem tylko 1 Euro, a ten oszczędził dziesięć razy więcej!"

"Prawda!" - zawołał Siódmy. "Dlaczego ja otrzymuję tylko 2 Euro, a on 10!? Znowu wszystko otrzymują tylko bogaci!"

"Chwileczkę!" - krzyknęli razem pierwsi czterej. "My nie otrzymaliśmy w ogóle nic! Ten system to wyzysk najuboższych!!"

I cała niezadowolona dziewiątka ruszyła na Dziesiątego i sprawiła mu zdrowe łanie.

Następnego dnia Dziesiąty nie pojawił się na obiedzie.

A więc pozostałych dziewięciu usiadło razem i jadło bez niego.

Ale gdy przyszło do płacenia rachunku, stwierdzili coś niezwykłego: wszyscy razem nie mieli dość pieniędzy, aby zapłacić choć połowę należności!

I jeżeli nie umarli z głodu, to dziwią się do dziś.

Tak właśnie drogie dzieci funkcjonuje nasz system podatkowy.

Ci, którzy płacą najwięcej podatków, odniosą też największe korzyści z ich obniżenia.

Ale gdyby musieli płacić za dużo może się zdarzyć, że po prostu nie pojawią się już przy wspólnym stole. W Szwajcarii czy na Karaibach jest też dużo świetnych restauracji!

Myślę, że powyższą bajkę zrozumie każde dziecko. Czy nasi ustawodawcy też?

* - nie trzeba tłumaczyć, że nie chodzi tu o nasz system podatkowy.

Witold Rogalski
Dyrektor SIP

POMÓŻMY INNYM W TRUDNYCH CHWILACH

Miało być o kulturze lub o technice jazdy. Miały być własne refleksje o tym, jak "układać sobie życie" z innymi kierowcami na drogach. Miało być trochę o sporcie, chciałem nawet odrobić pożartować. Ale nie dzisiaj. Dzisiaj będzie o ŻYCIU. Tej zupełnie wyjątkowej, niepowtarzalnej wartości, w której wszystko się zawiera. Wspaniałej przygodzie będącej udziałem każdego z nas. Można ją przeżyć pięknie lub okropnie, ponuro lub wesoło.

O tym jednak powinien decydować właściciel żywota. Istotnym jest, aby "koniec" był efektem naturalnego procesu biologicznego.

Chciałbym życzyć wszystkim czytającym, aby każda chwila Waszego życia podlegała szczególnej ochronie.

Niestety, jeżdżąc samochodem często jesteśmy świadkami sytuacji, które najłagodniej nazwać można brakiem szacunku dla życia. To wynik bezmyślności, brawury, a czasem zwykłego zbiegu okoliczności.

W tym miejscu chciałbym zwrócić się do Was, Drodzy Czytelnicy, z apelem o pomoc. Proszę Was o to, abyście nie pozostawali obojętnymi wobec rozgrywającego się obok dramatu. Nie jest istotne czy zagrożenie życia ludzkiego jest efektem wypadku komunikacyjnego, naglego ataku choroby, czy innych zdarzeń. Ważne, by starać się walczyć o zagrożone życie. Musimy sobie wzajemnie pomagać. Wiedzieć, że nigdy nie zostaniemy sami.

Nikomu nie wolno odwracać się plecami, udawać, że nie widzi. Nic nie warto jest tłumaczenie, że nie wiemy jak, że nie umiemy pomóc. To marna wymówka. O życie człowieka trzeba walczyć, trzeba je chronić za wszelką cenę. I nie ma znaczenia, czy osoba oczekująca pomocy jest Twoim bliskim czy kimś zupełnie obcym.



Zawsze można jakoś pomóc, choć wiem, że to nie zawsze jest łatwe. W krytycznych sytuacjach, ludzie potrzebujący pomocy są czasem brudni, zakrwawieni, wręcz odrażający a - na dodatek -

padku, mienie nasze i poszkodowanych, zadzwonić po pomoc - to zadania dla nas. W takich przypadkach musimy się wspierać.



- nas samych paraliżuje strach. Mogą rodzić się w nas różne negatywne emocje, ale to nie powinno mieć znaczenia. Trzeba zawsze starać się udzielić poszkodowanym wsparcia. Proszę, nie odwracajcie się! Inaczej wszystko będzie pozbawione sensu. Zabezpieczyć miejsce wy-

Dzięki temu możemy mieć nadzieję, że może kiedyś ktoś nie zostawi nas czy naszych bliskich samych w trudnej chwili. Jeżeli komuś choć raz udało się pomóc, uratować czyjeś życie, uchronić człowieka przed najgorszym to już wie, jak wspaniałe to uczucie. Uczucie dumy i szczęścia, które pozostanie nam na zawsze. To wielka, z niczym nie porównywalna satysfakcja. Dajmy więc sobie i innym szansę. Proszę!

Jeden z nas widział ostatnio, jak umiera człowiek - ofiara wypadku drogowego. Boleśnie tego doświadczył, przeżywając własne przerażenie i własną bezsilność. Często bywa tak, że choć bardzo się staramy - nie udaje się. To nic. Najważniejsze, że zrobiliśmy wszystko, co mogliśmy. To mój dzisiejszy apel.

Ze swojej strony obiecuję Wam, że zawsze będę niósł pomoc, że nie odwrócę się plecami, że możecie na mnie liczyć.

Jeszcze raz błagam Was o pomoc. Szerokiej drogi!

Andrzej Lenczowski
Szkoła Jazdy Subaru



38. RAJD ŻUBRÓW

ZWYCIĘSTWO SOBIESŁAWA ZASADY

Prawie sto załóg wzięło udział w 38. Rajdzie Żubrów - prestiżowej imprezie rajdowej, rozgrywanej raz w roku na trasie z Krakowa do Zakopanego.

Statuetkę "Złotego Żubra" po raz kolejny zdobył Sobiesław Zasada, który ponad 30 lat temu był pomysłodawcą zawodów. Od tego czasu zawodnicy czynnie uprawiający sporty motorowe organizują rajd dla dawnych działaczy, mistrzów kierownicy i amatorów.

Tym razem w rolę sędziów wcielili się znani rajdowcy: Tomasz Czopik, Michał Bębenek, Maciej Wiślawski, Łukasz Wroński i Andrzej Górski. Od kilku lat w rajdzie startują coraz to nowsze i mocniejsze samochody. A chyba najbardziej popularnym modelem wśród kierowców amatorów jest Subaru Impreza. Na trasie pojawiło się ponad 15 Imprez - od słynnej GT po najnowszą Solberg Edition za kierownicą której, jako pierwszy na odcinki specjalne wyruszył Sobiesław Zasada. I właśnie najsłynniejszy polski kierowca rajdowy został zwycięzcą 38. Rajdu Żubrów.

Ozdobą imprezy była również grupa Włochów z Historic Team Italia, którzy przyjechali tak legendarnymi pojazdami

jak: Porsche Carrera, Lancia Fulvia, Lancia Delta Integrale czy Lotus Europa.

W kategorii gości zwyciężył Andrzej Lenczowski z pilotem Markiem Bafią (Subaru Impreza), którzy z rąk Sobiesława Zasady odebrali "Złotą Kierownicę". Załoga ta zdobyła też Puchar Janusza Kuliga za największą ilość wygranych odcinków specjalnych.

W klasie dziennikarzy najlepszą polską załogę tworzyli Tadeusz Sołtys i Robert Czernecki z RMF FM (Renault Clio). Według organizatorów ubiegłoroczny Rajd Żubrów zgromadził rekordową liczbę uczestników - zgłosiło się prawie sto załóg.

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



BARBÓRKA DLA KUZAJA

Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak zostali zwycięzcami 42. Rajdu Warszawskiej Barbórki.

Dla kierowcy zespołu Subaru Poland Rally Team był to pierwszy triumf w tych niezwykle prestiżowych zawodach. "Kuziemu" nie udało się jednak wygrać Kryterium Asów na ulicy Karowej - tam najlepszy okazał się Włoch Paolo Andreucci.

Załoga Subaru Imprezy WRX STi wygrała tylko odcinek specjalny na Żeraniu, ale od początku jechała najrówniej z całej czołówki. Pierwszy oes: "Bemowo", wygrał Tomasz Kuchar (Mitsubishi Lan-

cer Evo VII), a Kuzaj stracił do wrocławianina tylko 1,2 sek. Po drugim oesie: "Cytadela", Subaru było już na prowadzeniu, a wygrana na Żeraniu pozwoliła Kuzajowi umocnić się na pozycji lidera. W klasie II (auta z napędem na jedną oś) na początku wygrywał Andreucci (Fiat Punto S 1600), ale na wspomnianej "Cytadeli" zakopał się w błocie i stracił aż 6 minut.

Krzysztof Hołowczyc, jadący Subaru Imprezą WRX, po serii błędów zajmował dopiero dziewiąte miejsce. Tłumy przybyły na pierwszą atrakcję dnia - wyścig równoległy. Kuchar pokonał Kuzaję i od-

robił 1,3 sek. Po raz kolejny za kierownicą N-grupowego Subaru usiadł Damian Gielata. Kierowca z Kalwarii urwał jednak półos na starcie do wyścigu.

Wreszcie nadeszła "Karowa". Startowało w niej 30 zawodników. W tym roku słynny "barbórkowy" oes zaskoczył wszystkich... dobrą pogodą i suchą nawierzchnią. To z pewnością pomogło Paolo Andreucciemu "wykręcić" niesamowity czas: 1:55.4 sek. Wszyscy czekali na odpowiedź Kuzaję. Kierowca Subaru, dla którego celem strategicznym było zwycięstwo w całym rajdzie stracił do zwycięzcy 1,5 sek. Był to dopiero czwarty czas. Drugie miejsce na Karowej zajął Tomasz Czopik, a trzeci był Kuchar. Tak więc "Kuzi" mógł się cieszyć ze zwycięstwa w klasyfikacji generalnej. Jak sam powiedział, postara się "Karową" wygrać w przyszłym roku. Wśród przednionapedówek triumfował Michał Kościuszko, który w ten sposób pożegnał się ze swoim Oplem Corsą S 1600.

W "Barbórce" wystartowały aż cztery N-grupowe Subaru Imprezy: oprócz Kuzaję, pojechali nimi Maciej Oleksowicz, Krzysztof Hołowczyc i Damian Gielata. Ten ostatni nie wyklucza, że o ile zgromadzi odpowiedni budżet, to pojedzie Imprezą pełny cykl Mistrzostw Polski.

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



NOWI KIEROWCY SUBARU

FRANCUZ I AUSTRALIJCZYK W SUBARU

Wiadomo już, kto będzie partnerem Pettera Solberga w przyszłym sezonie rajdowym w fabrycznym zespole Subaru World Rally Team. Do Norwegia dołączyli Francuz Stéphane Sarrazin oraz Australijczyk Chris Atkinson. Sarrazin jest tegorocznym Rajdowym Mistrzem Francji i byłym kierowcą testowym Formuły 1. Jego ogromny talent można było poznać

w czasie Rajdów Korsyki i Katalonii. Startując niefabrycznym modelem Subaru Imprezy WRC Sarrazin zajął w tych zawodach odpowiednio szóste i czwarte miejsce w klasyfikacji generalnej.

To dla mnie wielki zaszczyt. Nie spodziewałem się, że Subaru zaproponuje mi współpracę. Postaram się nie zawieść oczekiwania. Naszym celem na przyszły rok będzie tytuł mistrzowski w klasyfi-

kacji producentów, powiedział 29-letni Francuz. Wiadomo, że wystartuje przynajmniej w połowie z 16 eliminacji rajdowych Mistrzostw Świata. Już w styczniu partnerował Solbergowi w Rajdzie Monte Carlo.

O ile wyboru Sarrazina można było się spodziewać, o tyle kolejna nominacja Subaru jest zupełnym zaskoczeniem. Trzecim kierowcą japońskiego zespołu będzie Chris Atkinson. 24-latek z Australii wywalczył tytuł mistrzowski w Mistrzostwach Azji i Pacyfiku w klasie Super 1600 za kierownicą Suzuki Ignis. Wziął również udział w trzech eliminacjach Production Car WRC, startując Subaru Imprezą grupy N. David Lapworth, szef SWRT oświadczył, że wybór Atkinsona to kolejny dowód na to, że Subaru stawia na młodych utalentowanych zawodników. Podobnie mówił rok temu przy okazji angażu Mikko Hirvonen. Ale Fin najwyraźniej nie spełnił oczekiwań i dlatego z niego zrezygnowano. Atkinson będzie miał zatem trudne zadanie. Swoje umiejętności będzie mógł pokazać już w połowie lutego podczas Rajdu Szwecji.

Lukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



RAJD MONTE CARLO

ZDRADLIWA PRZEŁĘCZ I NIESFORNI KIBICE

Petter Solberg i Stéphane Sarrazin bardzo liczyli na dobry występ w Rajdzie Monte Carlo, zawodach inauguracyjnych sezonu rajdowego 2005. Norweg był jak zawsze pełen optymizmu i czuł "głód wygrywania", a Francuz marzył o udanym debiucie za kierownicą fabrycznej Imprezy WRC. Zawodnicy Subaru mieli jednak pecha - Solberg nie dotarł do mety, a Sarrazin zajął dopiero 14 miejsce w klasyfikacji generalnej. Zawody wygrał Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC).

Pierwszy etap zapowiadał się bardzo obiecująco. Spółka S&S zajmowała miejsca w pierwszej dziesiątce. Solberg był czwarty ze stratą 1:27.4 do prowadzącego Loeba, a Sarrazin dziewiąty.

Z pewnością wyniki byłyby lepsze, gdyby nie... awaria układu hamulcowego w obu Imprezach WRC. Nowe części ściągano samolotem z Anglii. Zdradliwe trasy Monte Carlo pokazały swoje prawdziwe oblicze w czasie drugiego dnia zawodów. Najpierw uderzenia w betonową barierę nie wytrzymał Citroën Xsara Francois Duvala i wicelider klasyfikacji generalnej musiał się wycofać z zawodów. Wytrzymałość swoich "rajdówek" wielokrotnie sprawdzali również: Marcus



Grönholm (Peugeot 307 WRC), Roman Kresta (Ford Focus WRC), czy Alexandre Bengue (Skoda Fabia WRC). Podobny los spotkał pod koniec dnia Sarrazina. Kierowca Subaru uszkodził zawieszenie i układ kierowniczy. Nie był w stanie dojechać do mety. Na trasę wrócił dzięki zasadzie SuperRally. Petter Solberg rozpoczął ostatni etap od czwartego miejsca i od razu przypomniał rywalom na co go stać. Wygrał dwa odcinki specjalne i awansował do pierwszej "trójki".

Niestety dwunasta próba okazała się pechowa. Najpierw kibice obrzucili samochód Solberga śnieżkami. Potem na słynnej przełęczy Turini Norweg wpadł w poślizg i uderzył w skałę. Dokładnie

w tym samym miejscu co Marcus Grönholm. Kierowca Peugeota z urwanym kołem zdołał jednak dojechać do mety. Niestety Impreza WRC była znacznie bardziej zniszczona i została na przełęczy. Choć Solberg za błąd winił raczej siebie, to Grönholm bez ogródek stwierdził, że "rajd zdominowała łobuzeria". Fin i Norweg wpadli w poślizg na płacie śniegu, który ktoś specjalnie wysypał na drogę. Szef Subaru World Rally Team David Lapworth powiedział, że "pomimo braku punktów jest zadowolony, a Subaru swój potencjał pokaże w Rajdzie Szwecji".

Lukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)

HOŁEK W RAJDZIE DAKAR

Byli mistrz Europy, Krzysztof Hołowczyc, zakochany i to z wzajemnością w Subaru, podjął w tym roku największe w jego bogatej i wieloletniej karierze wyzwanie - pokonanie Sahary - bezkresnego oceanu piasku i skał i osiągnięcie mety Rajdu Dakar.

mów fabrycznych utytułowani faworyci, często byli mistrzowie świata, jak Colin McRae, Kenjiro Shinozuka, Hiroshi Masuoka, Juha Kankkunen, Gregoire de Mevius, Jean-Luis Schlesser. Sahara okazała się silniejsza. W wypadkach na pustyni zginęli niestety dwaj czołowi motocykliści - Włoch Fabrizio



W historii motoryzacji nie było dotychczas trudniejszej próby niż Rajd Dakar. Co roku w styczniu, tradycyjnie w sylwestrową noc, setki śmiałków motocyklami, samochodami, ciężarówkami i różnymi "samoróbkami", bo w tym rajdzie regulamin dopuszcza takie "wynalazki", rusza do prawie beznadziejnej walki z bezwzględna pustynią. Na początku pełni tupetu, odwagi i pewności siebie, potem nabierają pokory wobec surowych praw dzikiej przyrody.

W większości tracą swe pojazdy na pustkowiu, a metę w Dakarze, po wielu tygodniach zmagania i ogromnego wysiłku osiągnają tylko najlepsi.

Krzysztof Hołowczyc, absolutny debiutant na Saharze, wyruszył na spotkanie z tą wielką przygodą w towarzystwie swego wieloletniego rajdowego partnera i sprawdzonego przyjaciela, też afrykańskiego debiutanta - Jean-Marca Fortina. Od razu, co nieczęsto się zdarza, w pierwszym starciu osiągnęli metę, chociaż pustynia nie szczędziła im emocji, przygód, zaskoczeń i adrenaliny. Łącznie z brakiem paliwa na kompletnym odludziu i wielogodzinnym na nie czekaniem.

Pomimo dużego doświadczenia nie osiągnęli Dakaru wielcy, startujący w barwach bogatych, oficjalnych tea-

Meoni i Hiszpan Jose Manuel Perez. Ostatecznie motocyklem najszybciej pokonał Saharę Francuz Despres, samochodem jego rodak Peterhansel, a ciężarówką Rosjanin Kabirow. Hołowczyc osiągnął metę bardzo zmęczonym

samochodem, ale już zapowiedział Saharze rewanż w przyszłym roku. Bo jak komuś ziarenko piasku utkwi w sercu - to już na całe życie.

Julian Obrocki
Auto Motor i Sport



OFERTA SPECJALNA DLA KLIENTÓW SUBARU

W Subaru Imprezie, którą Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak jechali po tytuł Rajdowych Mistrzów Polski 2004, stosowano oleje **Valvoline**.

Mistrzowie Polski wysoko ocenili zalety naszych produktów, których niezawodność mieli okazję sprawdzić w ekstremalnych warunkach. A czy Państwo wypróbowali już oleje **Valvoline**?

Valvoline jest najstarszą na świecie marką olejów samochodowych, które produkty opracowywane są z uwzględnieniem doświadczeń mistrzów kierowcy i przez nich samych testowane podczas niezwykle wymagających prób rajdowych.

Najświeższym efektem prac prowadzonych w laboratoriach **Valvoline** jest olej SynPower, zalecany do stosowania w nowoczesnych silnikach. Najwyższej jakości baza syntetyczna oleju wzbogacona została pakietem dodatków uszlachetniających najnowszej generacji. Zastosowane w produkcji SynPower składniki zapewniają doskonałą ochronę silnika, a także redukują zużycie samego oleju, jak też paliwa. SynPower dba o silnik samochodu i wydłuża jego żywotność.

OLEJ Valvoline JEST ZALECANY PRZEZ SUBARU IMPORT POLSKA.

Dla właścicieli Subaru firma **Valvoline** przygotowała specjalną promocję, która rozpocznie się już 1 marca. Jej zasady są proste:

Każdy klient, kupujący lub wymieniający olej Valvoline w autoryzowanym salonie Subaru, otrzyma gratis kosmetyk z linii EAGLE ONE, przeznaczony do pielęgnacji samochodu.

Sami Państwo zadecydujecie o wyborze kosmetyku:

Premium Protectant lub Glass Cleaner



Eagle One Premium Protectant czyści i zabezpiecza elementy samochodu wykonane z winylu, plastiku i gumy. Natomiast Eagle One Glass Cleaner dba o szyby oraz pomaga pozbyć się wszelkich zanieczyszczeń zebranych podczas jazdy. Zastosowany we wnętrzu pojazdu - Glass Cleaner - usunie pozostałości dymu papierosowego oraz osadzającą się na szybach "mgłę winylową", wywołaną parowaniem winylu, plastiku i skóry.



www.pirelli.pl

SIŁA W PEWNYCH RĘKACH



Gdy prowadzisz dynamiczny samochód najwyższej klasy, nie musisz iść na kompromis pomiędzy dynamiką jazdy, stylem i bezpieczeństwem. Dlatego Pirelli zapewnia Ci najdoskonalsze opony, pozwalające zachować całkowitą kontrolę - P ZERO ROSSO™. Nikt nie doścignie mistrza!

PIRELLI
MOC POD KONTROLĄ

OSIĄGNIĘCIA SUBARU 2004

RESUMÉ ZA 2004

marka:	Subaru
narodowość:	"Japończyk"
wiek:	ponadczasowy
rodzina:	"wielomodelowa": od małych R1 i R2, poprzez Imprezę, Legacy, Outbacka i Forestera aż po najnowszy i największy w rodzinie - Subaru B9 Tribeca
konstrukcja:	wzmocniona, o wysokiej odporności na zderzenia (najwyższe oceny w NCAP)
zainteresowania:	od rekreacji po wyczyn sportowy
umiejętności:	stabilna jazda w każdych warunkach
cechy szczególne:	symetryczny napęd na wszystkie cztery koła i nisko umieszczony środek ciężkości zapewniające najwyższy poziom bezpieczeństwa aktywnego
adres:	www.subaru.pl

Ważniejsze nagrody, wyróżnienia i osiągnięcia:

- w amerykańskim Programie Oceny Nowych Samochodów (NCAP) Subaru Outback uzyskał najwyższą notę (5 gwiazdek) w czołowych i bocznych testach zderzeniowych dla pozycji kierowcy i pasażera;
- w australijskiej edycji Programu (ANCAP) Subaru Legacy oraz Subaru Outback uzyskały najwyższą notę pięciu gwiazdek, przy czym liczba punktów przyznanych obu pojazdom była najwyższa w dotychczasowej historii testów zderzeniowych w Australii;
- niemiecki magazyn motoryzacyjny "Auto Bild Alles Allrad" poświęcony problematyce pojazdów napędzanych na cztery koła przyznał Subaru Legacy tytuł "**Samochodu Roku 2004**" w kategorii średnich aut osobowych napędzanych na cztery koła;
- Subaru Liberty (Legacy) 2,5i otrzymał w Nowej Zelandii tytuł "**Samochodu Roku 2004**" oraz tytuł najlepszego samochodu "średniej wielkości". Oba wyróżnienia przyznane zostały przez Automobil Klub Nowej Zelandii wspólnie z jednym z krajowych magazynów motoryzacyjnych;
- w dorocznym teście przeprowadzonym przez australijski dziennik "The Melbourne Herald Sun", Subaru Liberty (Legacy) 3.0R Spec. B został uznany "**Najlepszym Samochodem Japońskim Roku 2004**". Dziennikarze docenili w Liberty inspirującą kombinację luksusu, dobrego stylu i dynamiki;
- australijski "Queensland Country Life Magazine" uhonorował Subaru Forestera 2.5 XT tytułami: "**Queensland Country Car**" oraz "**Recreational Car**" Roku 2004;
- czytelnicy amerykańskiego magazynu "Road&Track" przyznali Subaru Imprezie WRX STI tytuł "**Najlepszego Samochodu Roku 2004**";
- w rozgrywanym w Wielkiej Brytanii prestiżowym konkursie, w którym oceniane są właściwości holownicze samochodów osobowych, Subaru Forester 2.0 XT zdobył tytuł "**The Towcar of the Year 2005**" w kategorii "4x4 Compact";
- południowoafrykański magazyn motoryzacyjny przyznał Foresterowi tytuł "**Najlepszego SUV'a w Południowej Afryce w Roku 2004**";
- Subaru R2 osiągnął najlepszy wynik w przeprowadzonych przez firmę J. D. Power Asia Pacific badaniach nad "jakością początkową" w klasie małych samochodów (K-cars) produkowanych w Japonii. Spośród 10 testowanych modeli, wśród których poza Subaru znalazły się auta Suzuki, Nissan, Daihatsu oraz Mitsubishi, właśnie Subaru R2 osiągnął najniższy wskaźnik problemów na poziomie 80 na 100;
- zrzeszona w The Automotive Researchers' & Journalists' Conference of Japan grupa japońskich dziennikarzy i specjalistów do spraw motoryzacji przyznała swoją nagrodę za 2004 rok dla "**Najlepszego Małego Samochodu Osobowego**" - Subaru R2. W ocenie końcowej wyróżniono opływową sylwetkę, doskonałe parametry przyspieszenia, stabilność podczas jazdy oraz wysoką efektywność zużycia paliwa;
- zwycięstwo w klasyfikacji generalnej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski wywalczyła załoga Subaru Poland Rally Team: Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak.



Mianownik (kto? co?)	<i>flota</i>
Dopełniacz (kogo? czego?)	<i>auto vipa</i>
Celownik (komu? czemu?)	<i>samochodom użytkowym</i>
Biernik (kogo? co?)	<i>mojeauto</i>
Narzędnik (z kim? z czym?)	<i>z flotilą</i>
Miejscownik (o kim? o czym?)	<i>o outsourcingu</i>
Wołacz (o!)	<i>auto firmowe!</i>

FLOTA w każdym przypadku



FLOTA

Wydawnictwo IPM, ul. Raclawicka 15/19, 53-149 Wrocław tel. 71/ 783 51 00, fax 71/ 783 51 01
e-mail: redakcja@flota.com.pl

www.flota.com.pl

TRIBECA

SUBARU B9 TRIBECA
ALBO CIERPLIWOŚĆ
WYNAGRODZONA

Niczym w klasycznym suspensie wieści o nowym produkcie Subaru sączyły się w sieci od kilku miesięcy. Internetowe fora pełne były domysłów i przewidywań na temat wyglądu i parametrów nowej jednostki flagowej japońskiej marki. Dużą rezerwę w tamtym okresie zachowywał koncern Fuji Heavy Industries, który - poza lakoniczną zapowiedzią swojej nowości - ograniczał się do kierowania "zwrotami akcji". Już to publikując w sieci szkic nowego auta, już to - niemal w ostatniej chwili zmieniając symbol nowego Subaru z B9X na B9, czy wreszcie tłumacząc pochodzenie nazwy TRIBECA od TRIangel BElow CANal Street, modnej dzielnicy Nowego Jorku. Ale cóż, takie są prawa marketingu. Apogium tego szaleństwa było pojawienie się w jednej z witryn internetowych "szpiegowskich" zdjęć nowego auta Subaru. Zdjęć, które - chyba szczęśliwie i tak nie ukazały w pełni tego, co zobaczyliśmy podczas oficjalnej premiery na Salonie w Detroit 10 stycznia 2005 roku.



Tribeca zaliczana jest do kategorii pojazdów określanymi mianem "crossover", a więc samochodów przekraczających granice klas. "Przekraczanie" odnosi się w istocie do wszechstronności "crossoverów", które - zachowując możliwie najwyższy komfort jazdy - doskonale sprawdzają się zarówno w warunkach standardowych, jak i terenowych. Mówiąc najprościej, pojazdy z tej kategorii łączą w sobie cechy samochodów osobowych, sportowych i terenowych. Spoglądając na nowe Subaru przez pryzmat historii FHI można dojść do wniosku, że Tribeca jest zwieńczeniem procesu, którego początek sięga, co najmniej, lat 90. Jego celem mogło być rozwiązanie trzech zagadnień: stworzenie dużego

podwozia, zbudowania na nim samochodu, który byłby w stanie pomieścić ponadstandardową liczbę pasażerów i wreszcie - wyposażenie takiego auta we właściwości pozwalające zaliczyć je do kategorii "crossover". Choć w oficjalnych materiałach informacyjnych producenta Subaru B9 Tribeca reklamowana jest jako pierwszy 7-osobowy SUV w historii FHI, warto pamiętać o "przymiarkach", jakie od lat czynił japoński koncern. Można wyróżnić całą "linię" samochodów koncepcyjnych, opartych na podwoziach o dużych rozmiarach: Subaru SVX (1995), Subaru Fleet X (1999) oraz model WX-01 (2001) będący pierwszą konstrukcją pomyślaną dla 7 osób. W zakresie rozmiaru podwozia Tribecę poprzedzał jeszcze... sportowy B11S, który zresztą wciąż pozostaje najszerszą konstrukcją w dziejach Subaru.

Z ZEWNĄTRZ...

Wyrażenie w stylizacji karoserii cech właściwych pojazdom z trzech różnych od siebie grup było zadaniem wielce ryzykownym, ale projektanci Subaru poradzili sobie z nim w sposób genialny. Dostojny, wręcz monumentalny wygląd auta sugeruje, że odwołano się do jednej, wspólnej wszystkim pojazdom ce-



Puszczając wodze wyobraźni, można "zobaczyć", jak po kilku precyzyjnych uderzeniach kamienny monolit ujawnił skrywaną we wnętrzu formę. Naturalnie forma ta nie pozostała surowa: nadano jej łuki i zaokrąglenia, przedłużono delikatnie dach z tyłu samochodu i silnie zaakcentowano nadkola. Wszystkie te elementy dynamizują wygląd karoserii. Należy uznać jednak, że zabiegi te nie doprowadziły do rozbicia pierwotnego zamysłu. Pojazd cechuje masywna, pełna mocy i dostojności bryła. Szczególną rolę pełni opisywany szczegółowo w poprzednim numerze "Plejady" nowy grill, będący najbardziej nośnym elementem nowego, "zunifikowanego wizerunku Subaru". Przeznaczona na razie na rynki amerykańskie (USA, Kanada i Chile) Tribeca, będzie miała znacznie większe oddziaływanie w świecie, jako promotor nowego wizerunku, od wyposażonego w nowy grill, a sprzedawanego wyłącznie w Japonii, Subaru R2.

WEWNĄTRZ...

Wnętrze Subaru Tribeca może kojarzyć się z pełnym już nie tyle elegancji, co luksusu kokpitem małego, pasażerskiego odrzutowca. Już sam kształt i sposób

chy, jaką jest moc. Tym też chyba można tłumaczyć bardzo rzeźbiarskie podejście do kształtowania sylwetki Tribeci.



TRIBECA



rozmieszczenia przednich foteli oraz wygląd deski rozdzielczej przenoszą do wnętrza - ewokowane w karoserii przez grill - skojarzenia z awiacją. Centralne miejsce konsoli zajmuje siedmioocalowy ekran komputera pokładowego, poniżej którego umieszczono kontrolki do obsługi ważniejszych funkcji pojazdu. Kierowca ma do dyspozycji duże, elektroluminescencyjne zegary i ergonomiczną dźwignię zmiany biegów. Wszystkie ważniejsze elementy wyposażenia wnętrza: od konsoli aż po uchwyty na napoje są delikatnie podświetlane. Poza tak oczywistymi elementami jak podgrzewane przednie siedzenia, elektrycznie uchylane i przesuwane szyberdach, centralny zamek z pilotem i alarm z czujnikami drzwiowymi, Tribeca może zostać także wyposażona w dziewięcioocalowy ekran zamontowany w suficie, odtwarzacz DVD z konsolą gier i kamerą video. W tylnej części samochodu znajduje się miejsce dla dwóch dodatkowych osób (5+2). W razie potrzeby, zarówno siedzenia w drugim, jak i w trzecim rzędzie mogą zostać złożone, dostarczając dodatkowej przestrzeni ładunkowej.

PODCZAS JAZDY... BEZPIECZNEJ JAZDY

Samochód wyposażony jest w 6-cio cylindrowy, 3-litrowy silnik typu "bokser", który zapewnia minimalne wibracje i płynne przyspieszenie. Symetryczny napęd na każde z czterech kół wraz z nisko umieszczonym środkiem ciężkości zapewnia ważącemu prawie dwie tony (1925kg) pojazdowi bezpieczne i stabilne prowadzenie, a duży prześwit (213mm) umożliwia jazdę także w warunkach terenowych. W Tribecę zastosowano nową konstrukcję podwójnych wahaczy w tylnym zawieszeniu, która redukuje wibracje przenoszone przez koła i podnosi komfort jazdy. Jednak tym, co

zwraca szczególną uwagę, jest... szacunek producenta dla ludzkiego zdrowia i życia. Samochód posiada aktywowane obecnością pasażera i kierowcy, dwustopniowe przednie poduszki powietrzne, zamontowane w fotelach poduszki boczne oraz kurtyny powietrzne. Nad bezpieczeństwem czuwają także czujniki ciśnienia w oponach oraz czterokanałowy ABS wsparty EBDC (Electronic Break Force Distribution) dla wzmocnienia bezpieczeństwa aktywnego. Tribeca

wyposażona jest także w system VDC (Vehicle Dynamics Control) który dystrybuuje do każdego z kół odpowiednią dawkę mocy, a także monitoruje dane pochodzące z ABS dostosowując do potrzeb siłę hamowania w każdym z kół. Co w tym takiego niezwykłego? Ano to, że wszystkie te elementy pasywnego i aktywnego bezpieczeństwa znajdują się w standardowym wyposażeniu każdego Subaru Tribeca...

Subaru B9 Tribeca to kolejne, jeszcze doskonalsze zmaterializowanie koncepcji Sport Utility Vehicle. Nowy produkt FHI będzie na pewno interesującą ofertą dla posiadaczy Outbacka czy Legacy, którzy chcieliby nadal dysponować doskonałymi właściwościami jezdnyimi swojego auta, cieszyć się stabilnością i bezpieczeństwem, a jednocześnie poruszać się samochodem o jeszcze bardziej przestronnym wnętrzu, bogatszym wyposażeniu i niebanalnej stylizacji.

Kierowców dopiero rozpoczynających swoją przygodę z Subaru, zaskoczy efektywne połączenie pozornie sprzecznych cech, dzięki któremu Tribecą można przewieźć ponadstandardową liczbę pasażerów, poruszając się przy tym dynamicznie i w pełni panując nad pojazdem, bez względu na warunki drogowe. Ale cóż, takie właśnie jest Subaru: posłuszne kierowcy i bezpieczne!

Quiet



WYMIARY - PORÓWNANIE

	Długość	Szerokość	Wysokość	Rozstaw osi
Subaru SVX (1995)	4625	1770	1300	2611
Fleet X (1999)	4600	1760	1430	2670
Subaru WX-01 (2001)	4795	1840	1630	2750
Subaru B11S (2003)	4785	1935	1370	2800
Subaru B9 Tribeca (2005)	4822	1878	1686	2749

TRIBECA

TRIBECA



PLEJADY - nr 08 - Luty 2005

KOLEKCJA
SUBARU

SUBARU EMOTION 2004

EMOCJE Z SUBARU I KUZAJEM

W jaki sposób najlepiej sprawdzić rajdowe koneksje samochodu, którym poruszamy się po drogach? Porównując go z prawdziwą "rajdówką", najlepiej na torze i pod okiem fachowego instruktora. A jeżeli tym ostatnim jest sam Leszek Kuzaj, to z pewnością wiele można się nauczyć. Na początku grudnia na torze w Kamieniu Śląskim odbyła się impreza pod nazwą "Subaru Emotion".

Przez kilka dni wszyscy chętni mogli zapoznać się z najnowszymi modelami Subaru i przetestować je pod okiem doświadczonych instruktorów - oprócz "Kuziego" uczestnikom pomagali Jarosław Kazberuk i Waldemar Doskocz. W rolach głównych wystąpiły najpopularniejsze modele Subaru: impreza WRX, impreza WRX STi, Legacy 2.0, Legacy 3.0 R Spec. B, Outback oraz najnowszy Forester 2.5 XT. Nie zabrakło limitowanej wersji imprezy STi - Solberg Edition i prawdziwej "rajdówki" - imprezy WRX grupy N, którą Kuzaj zdobył w tym roku tytuł Mistrza Polski.

Chodziło głównie o pokazanie technologii, które Subaru stosuje w swoich samochodach: symetrycznego układu napędowego na wszystkie koła, czy silnika typu bokser. Umiejętne wykorzystanie mocy w takich samochodach w różnych warunkach przyczynia się do bezpiecznej jazdy w codziennym ruchu, tłumaczył Kuzaj.

Przejazd po wytyczonej trasie pełnej podchwytliwych zakrętów i nawrotów, z prędkościami zbliżonymi do osiągniętych na odcinkach specjalnych dostarczył wiele emocji. Choć nie zawsze udało się "trafić w drogę", to z pewnością taka jazda uczy pokory za kierownicą. Opanowanie prawie 300-konnej Subaru imprezy STi w poślizgu wymaga nie la-



da umiejętności i długiego treningu. W czasie eventu można było dowiedzieć się w czym - tak naprawdę - tkwi tajemnica rajdowych technologii i jak ogromny wpływ mają one na bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów.

Wielkim powodzeniem cieszyła się próba jazdy Foresterem po szutrze. Większość uczestników podkreślała niewiarygodne właściwości trakcyjne i dynamikę tego samochodu. Niektórzy po kilku przejazdach pozwalali sobie nawet

na efektowną jazdę poślizgami. Nauka z pewnością przydała się wszystkim. Dzięki spotkaniu w Kamieniu Śląskim można było znacznie więcej dowiedzieć się o rajdach, samochodach i o... sobie.

A doświadczenie zdobyte podczas "Subaru Emotion" z pewnością zapoczątkuje, kiedy zostaniemy sam na sam z naszym Subaru i z nie zawsze równą i prostą drogą.

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



NOWY SALON W POZNANIU

W dniu 11.12.2004r., przy ulicy Dąbrowskiego 529 A w Poznaniu, otwarto uroczyste nowy salon sprzedaży Subaru. Na powierzchni 120 m², w klimatyzowanych pomieszczeniach, prezentowane są nowe modele aut spod znaku "Plejad".

Wszystko utrzymane jest w oszczędnym, typowo japońskim stylu. Oprócz samochodów można obejrzeć prawdziwe drzewko Bonsai i mnóstwo zdjęć nawiązujących do rajdowego charakteru marki. Gości podejmujemy wyśmienitą,

świeżo parzoną kawą z ekspresu ciśnieniowego. Wizyta w nowym salonie stwarza również okazję do obejrzenia filmów demonstrujących zalety napędu na cztery koła, oraz zapoznania się z modelami pomagającymi zrozumieć, dlaczego Subaru wyposaża swoje samochody w przeciwsobne silniki.

Klienci Kocar'u mają do dyspozycji parking z dogodnym dojazdem, a na zamkniętym placu przed salonem można oglądać używane samochody Subaru.



Przewidziano również pomieszczenie, gdzie w ciszy i spokoju będzie można przedyskutować wszelkie warunki zawieranych transakcji. Przedstawimy najdogodniejsze warunki finansowania zakupu samochodu, jego ubezpieczenia oraz możliwości fabrycznego wyposażenia pojazdu. Na miejscu można zamówić specjalne instalacje multimedialne i car audio.

Dla klientów serwisu również mamy dobre wieści. Choć jego lokalizacja nie uległa zmianie, to powierzchnia przeznaczona dla oczekujących na odbiór samochodu z serwisu wzrosła czterokrotnie. Z salonu do serwisu dojeżdża się nową, wyasfaltowaną drogą. Przejazd zajmuje około 2 minut.

Przełom roku 2004/2005 był dla nas szczególnie owocny:

- w sondzie przeprowadzonej wśród właścicieli SUBARU, firma Kocar w rankingu serwisów Subaru zdobyła zaszczytne pierwsze miejsce.
- w styczniu 2005 Kocar został wybrany przez Kapitułę do konkursu "Europejska Jakość z Wielkopolski".

Wszystkim Państwu, bez których ten sukces nie byłby możliwy, dziękujemy życząc udanego roku 2005.

Paweł Kociałkowski

MULTIMEDIA W SAMOCHODZIE

Kiedy zadano mi pytanie, czym są multimedia, odpowiedź wydawała się prosta. Są to połączone i zintegrowane platformy przesyłu informacji. Numeryczny świat zalewa nas zewsząd. Filmy które oglądamy, piosenki których słuchamy, gry, wiadomości to - tak naprawdę - tylko ciągi zer i jedynek. Gdy parę lat temu, pod nasze strzechy zawitały komputery multimedialne, nie bardzo było wiadomo, co to takiego jest. Dopiero dzisiaj, gdy zastanowimy się, w jaki sposób korzystamy z komputerów, czego od nich oczekujemy i co mogą nam zaoferować, zaczynamy rozumieć znaczenie słowa "multimedialne".

Prosty przykład. Rano odpalam komputer, sprawdzam pocztę, przeglądam wiadomości, robię przelewy, rezerwuję miejsce w restauracji, kupuję bilety do kina, słucham radia. Następnie do śniadania zapuszczam ulubioną płytę i wy-



bieram film na wieczór. Później - dzięki tunerowi TV lub z poziomu www - mogę oglądać programy informacyjne. Wszystko to dzięki multimedialnemu komputerowi.

Oczywiście, w samochodzie nie zawsze mamy sposobność wykorzystać wszystkie te możliwości, ale ich spora liczba jest już dostępna. Podczas jazdy słuchamy muzyki z radioodbiornika, płyty czy kasety. Jeśli posiadamy odtwarzacz DVD wraz z ekranem LCD, na dłuższych trasach nasi pasażerowie obejrzą film lub koncert. Mogą również pooglądać telewizję, jeśli tylko w samochodzie mamy tuner TV. Ale to nie wszystko! Cyfrowe radio podpowie gdzie napotkamy korki i - wraz z nawigacją satelitarną - pomoże w jak najkrótszym czasie trafić do celu. A może pragniemy poznać okolicę? Oprogramowanie nawigacji satelitarnej podpowie, gdzie i co na naszej trasie jest godne uwagi, wskaże najbliższy hotel lub stację benzynową. W razie potrzeby odszukanie szpitala, najbliższego komisariatu lub kina nie powinno nastręczać problemu. Nasze pociechy uruchomią swoją konsolę do gier i na jakiś czas zatopią się w wirtualnym świecie fantazji.

Coraz bardziej popularne stają się stałe łącza internetowe w samochodzie. Jeśli stać nas na taki luksus to, po podłączeniu laptopa, możliwości oferowane przez

multimedia stają się w zasadzie nieograniczone. Oczywiście rozbudowane centrum multimedialne w samochodzie to kosztowna zabawa, ale jeśli nas na nią stać, a podróżujemy dużo i to z rodziną, to na pewno nie pożałujemy tej inwestycji.



W kolejnych artykułach poruszymy kwestie związane z udoskonaleniem sprzętu audio. W tym temacie oczekiwania właścicieli samochodów są różne. Jedni słuchają wiadomości, inni muzyki poważnej i jazzu, jeszcze inni techno i hip-hopu. Każdy będzie oczekiwał innego brzmienia, a co za tym idzie innego sprzętu. Co powinniśmy zmienić w fabrycznej instalacji, aby dźwięk spełniał nasze oczekiwania? Od czego zacząć? Czy bawić się samemu, czy powierzyć wszystko specjalistom?

Paweł Kociałkowski

WYSTAWA PAMIĘCI J. KULIGA



"KULIG FOREVER" - - wystawa fotografii

W piątek 18 lutego w Nowohuckim Centrum Kultury w Krakowie zostanie otwarta wystawa fotograficzna "Kulig Forever". Jej inicjatorem i autorem zdjęć jest Robert Magiera - krakowski dziennikarz motoryzacyjny i przyjaciel Janusza.

Na fotografiach pokażemy przebieg kariery Janusza - od pierwszych startów Maluchem, aż po występy w Mistrzostwach Świata PC WRC. Dziękuję wszystkim, którzy pomogli zorganizować tę wystawę - powiedział "Plejadam" Robert Magiera.

Inicjatywę wspiera m. in. Subaru Import Polska. *Po pierwsze chcieliśmy w ten sposób oddać hołd Januszowi Kuligowi. Był wspaniałym człowiekiem i zawodnikiem - Wielką Postacią polskich rajdów. Nadal nie możemy się pogodzić z tym, że odszedł od nas tak nagle. Jest również drugi aspekt naszego udziału w organizacji wystawy. W ubiegłym roku Janusz zamierzał otworzyć w swojej firmie autoryzowany serwis Subaru. Wszystko było już dopięte na "ostatni guzik", jednak tragiczna śmierć zniweczyła nasze wspólne plany. Dlatego zdecydowaliśmy się na wsparcie tej niezwykle ważnej wystawy - wyjaśnił Witold Rogalski, dyrektor Subaru Import Polska.*



Inicjatywę Magiera wspierają również firmy Ferro i RM Filipowicz. Zdjęcia będzie można oglądać przez dziesięć dni, potem wystawa przeniesie się do Płocka, Wrocławia, Świdnicy i zakończy objazd po Polsce w Łapanowie - rodzinnym mieście Janusza. Niewykluczone, że

z końcem roku fotografie ponownie pojawią się w Krakowie. Z pewnością warto będzie obejrzeć te unikalne zdjęcia. Autor skupia się nie tylko na rajdach, ale także na osobie Janusza - starając się

pokazać, jakim człowiekiem był nie tylko za kierownicą "rajdówki", ale również na co dzień.

Łukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)



Valvoline **SynPower**® Motor Oils

Siła Niezawodność Ochrona



Valvoline **SynPower**® Motor Oils

Najnowszej generacji syntetyczne oleje silnikowe oparte na w pełni syntetycznej bazie olejowej i najbardziej zaawansowanych na świecie dodatkach uszlachetniających. Spełniają, a nawet przewyższają wymagania wiodących producentów samochodów. Stosowane przez mistrzów rajdowych i sprawdzone podczas wielu kilometrów jazdy oleje Syn Power zapewniają doskonałą ochronę silnika, nawet w najbardziej ekstremalnych warunkach wysokich temperatur.

Zalety syntetycznych olejów Valvoline **SynPower**® 0W-40 / 5W-40 / 5W-30

- Przewyższają wymagania wiodących producentów samochodów
- Chronią przed tworzeniem się osadów, nagarów i szlamów
- Zapewniają czystość silnika i wydłużają jego żywotność
- Chronią przed zużyciem dzięki podwyższonej odporności filmu smarnego
- Charakteryzują się doskonałą płynnością w niskich temperaturach
- Zwiększają wydajność paliwa
- Ułatwiają zimny rozruch silnika



SUBARU
zaleca oleje **Valvoline**



Valvoline

RACING

Najbardziej zaawansowana technologia smarowania

W naszej ofercie są oleje spełniające najwyższe wymagania. Wszystkie produkty oparte są na najbardziej zaawansowanej technologii smarowania, dzięki czemu zapewniają najwyższe osiągi silnika jednocześnie gwarantują mu doskonałą ochronę.

Kompletna pielęgnacja i ochrona samochodu

Szeroka gama naszych produktów zawiera również chemię samochodową, dodatki uszlachetniające, kosmetyki samochodowe Eagle One i środki antykorozyjne Tectyl, które poprawiają pracę i wygląd każdego samochodu.

PRZEGLĄD PRASY MOTORYZACYJNEJ

Nowe modele Subaru Forester 2.5i, Legacy Spec. B

Motor nr. 52/2004

(o Legacy 3.0 Spec. B przyp. red.)

"Japończycy zaproponowali zatem dyskretne i całkiem solidnie wykonane auto, które może zaoferować właścicielowi sporą dawkę sportowych wrażeń. Trzeba przyznać, że ten koktajl jest całkiem udany, zwłaszcza z punktu widzenia indywidualistów umiających docenić walory trakcyjne samochodu, no i dysponujących odpowiednią gotówką (...)."

"Dysponując sumą 158 250 złotych i lubiąc szybkie wycieczki poza utwardzone szlaki, można pokusić się o nabycie Forestera z 2,5-litrowym silnikiem wzmocnionym turbiną. O tym, że ten model może zaskakiwać zdolnościami terenowymi, nie trzeba nikogo przekonywać. Teraz dochodzą do tego możliwości naprawdę szybkiej i, co ważne, bezpiecznej jazdy po autostradach, jak i po trasach mniej uczęszczanych. 210 koni pozwala na rozpędzenie tego pojazdu do 100 km/h w 6,3 s. To wartości, którym będzie trudno sprostać nawet typowym autom osobowym, mającym sportowe ambicje."

Borys Czyżewski

Auto-legenda, Subaru Impreza (1993-2000)

Motor nr. 53/2004

"(...) Subaru Impreza nie było pierwszym samochodem tego typu. Ale od innych (np. Lancii Delty HF Integrale czy Forda Escorta RS Cosworth) różniło się bardziej przystępną ceną, produkcją limitowaną tylko przez popyt oraz bezawaryjnością potwierdzoną przez większość użytkowników."

"Do Europy Impreza GT trafiła w wersjach sedan i kombi. Jej osiągi są nawet lepsze, niż sugeruje moc maksymalna nieco powyżej 200 KM. Taki efekt dawały: duży maksymalny moment obrotowy, stosunkowo krótko zestopniowana skrzynia biegów i efektywny układ przeniesienia napędu na cztery koła z centralnym sprzęgłem wiskotycznym."

"(...) stosunek ceny do realnej wartości samochodu jest najbardziej korzystny w popularnym modelu GT. Ubocznym efektem jednostki o takiej konstrukcji jest unikalny dźwięk, jaki wydaje jej układ wydechowy."

"Jeśli w samochodzie są regularnie wymieniane zużyte części, a kierowca przestrzega elementarnych reguł użyt-

kowania, większe awarie praktycznie się nie zdarzają."

"W przeciwieństwie do większości sportowych samochodów wytwarzanych wielkoseryjnie, Subaru Impreza z wiekiem nie traci wiele na wartości. To dlatego, że się cieszy wyjątkowo dobrą opinią. Egzemplarze z początku produkcji (lata 1996-1997) można kupić za rozsądne pieniądze."

Łukasz Kifer

Dobrze zamaskowana Używane: Subaru Impreza WRX 2.0

Auto Świat nr. 1/2005

"(...) Kokpit sprawia miłe wrażenie. Wszystko zostało ergonomicznie zaprojektowane. Instrumenty są łatwo dostępne i czytelne. Pozycja zajmowana w fantastycznie wyprofilowanych fotelach jest niemal identyczna jak w aucie rajdowym. Na krytykę zasługuje ogromne koło kierownicy, które da się regulować tylko w jednej płaszczyźnie."

"(...) Niezapomnianych wrażeń dostarcza jazda. Stały napęd na cztery koła (podział w stosunku 50:50) zapewnia wyśmienitą przyczepność w każdych warunkach."

"(...) Wkład w tak dobrą trakcję ma również precyzyjny i łatwo wyczuwalny układ kierowniczy oraz silnik typu bokser. I właśnie jednostka jest drugim mocnym punktem auta. W zestawieniu z wydajną turbiną dostarcza niezapomnianych wrażeń."

"(...) Kupno każdego sportowego auta z drugiej ręki ciągnie za sobą pewne ryzyko. Z reguły usterki są powodem wysiłonej lub nieumiejętnej eksploatacji. W przypadku Imprezy WRX należy obawiać się błędów użytkownika, ponieważ trwałość konstrukcji i jakość wykonania nie budzą zastrzeżeń."

"(...) Druga generacja modelu Impreza uchodzi za ponadprzeciętnie udaną. Silnik odznacza się wysoką trwałością."

"(...) Największe zalety auta to fantastyczny układ jezdy z napędem 4x4 oraz turbodoładowany silnik typu bokser."

Marcin Matus

Mega Test: Subaru Legacy 3.0R Spec. B

Wysokie Obroty 2 (grudzień)

"Zatraskując za sobą drzwi bez ramek, usłyszał (Mikołaj - przyp. red.) jedynie

miękki, głuchy dźwięk, którego nie powstydziliby się najbardziej luksusowy samochód."

"Cieszyły za to proste w formie, ale ciekawie zaprojektowane zegary z ożywiającymi je czerwonymi pierścieniami. Właśnie tak powinno być - dwa duże wskaźniki - prędkości i obrotów silnika - oraz mniejsze - temperatury i ilości paliwa. Do tej pory nikt nic lepszego nie wymyślił."

"To najsolidniej wykonany model Subaru, jaki do tej pory wyprodukowano."

"To prawda - Subaru Legacy może zaskoczyć. Tylko podwójny wydech i 18-calowe felgi mogą wywołać niepokój wśród właścicieli GTI. Mimo wszystko Mikołaj nie powinien dziwić się, że co chwila ktoś się za nimi oglądał. W Polsce niełatwo spotkać nowe Legacy."

"Na krętych drogach Legacy czuło się jak ryba w wodzie. Było bardzo stabilne. Kierowca sztucznie zacieśniał zakręty, by wyprowadzić je z równowagi, ale na nic to się zdało. Na suchym asfalcie ciężko było zbliżyć się do granicy przyczepności."

"Sześciocylindrowy silnik jest nie dość, że bardzo dynamiczny, to jeszcze kulturalny. Kobiety ponoć lubią niski tembr, więc pasażerowie bardzo się spodobało przytłumione mruczące brzmienie silnika (...)."

"(...) wyprzedzenie «zawalidrogi» w trudnych warunkach, na stromym podjeździe? Proszę bardzo. Subaru rozpędzało się na śliskim bez najmniejszych problemów. Trudno wyobrazić sobie lepszy samochód na zaśnieżonej drodze. Ma nisko położony środek ciężkości (m.in. dzięki silnikowi typu bokser), a przy tym wystarczający prześwit, by nie krzesać iskier miską olejową. W przeciwieństwie do wielkich aut terenowych Legacy jest łatwe w prowadzeniu, świetnie wyważone, błyskawicznie reaguje na polecenia kierowcy i nie wozi ze sobą kilkuset całkowicie zbędnych w tych warunkach kilogramów."

"Wojciech Cołoczyński - wielokrotny mistrz Polski w wyścigach torowych, prowadzący Akademię Jazdy na terenie Automobilklubu Polski: Niepozorny samochód z mocnym i kulturalnie pracującym silnikiem. Skrzynia biegów ma przyjemnie krótkie przełożenia, ale wybieranie biegów mogłoby być bardziej dopracowane. Rewelacyjny układ jezdy powoduje, że w sytuacjach krytycznych auto jest bardzo stabilne, a podczas poślizgów przewidywalne. Wprawny kierowca łatwo wywoła pod lub nadsterowność. Legacy daje sporo radości z jazdy."

KORZYSTNA PRZESTRZEŃ

ROZMOWA Z ARTUREM ROJKIEM - - WOKALISTĄ GRUPY MYSLOVITZ.

Jakiej muzyki słuchasz w samochodzie?

Słucham różnych rzeczy. Najczęściej tego, co w domu. Od Neila Younga, przez jazz, muzykę elektroniczną, po muzykę gitarową taką, jaką zajmuję się na co dzień.

Czy jazda samochodem pomaga w sztuce tworzenia?

Zdecydowanie pomaga. W samochodzie mogę się bardziej skupić na muzyce, niż w domu.

Za kierownicą łatwiej mi pozbierać myśli. Bardzo często, w czasie jazdy, wpadnie mi do głowy jakiś pomysł, melodia, czasem słowa i potem rozwijam to już w studiu.

Jaka była Twoja pierwsza przygoda z samochodem? Czy to też był "Maluch"?

Nie, nie. Dość późno zrobiłem prawo jazdy. Jakies 6 lat temu. Pierwszym moim samochodem był Opel Corsa z silnikiem 1.2. Kupiłem ją od kolegi, który wygrał ją w jakimś konkursie. Miałem tym autem dwa wypadki - jedne do tej pory w mojej karierze kierowcy. Potem ją sprzedałem, bo uważałem, że przynosi mi pecha.

Jakie cechy musi mieć samochód, żeby zwrócił Twoją uwagę?

Nie jestem jakimś znawcą w tej dziedzinie i nie mam specjalnych wymagań.



Po prostu muszę dobrze czuć się za kierownicą. Ważna jest odpowiednia przestrzeń. Auto musi być pewne, o mocnej konstrukcji, dobrze trzymające się drogi. Nie musi być szybkie, ale powinno być pojemne. Takie, które pod ciężarem dwóch rowerów nie będzie wyglądała na przygniecione. Musi się w nim zmieścić deska snowboardowa i czasami sprzęt - gitary, wzmacniacze.

Czy dlatego wybrałeś Subaru Forestera?

Nie jestem z tej grupy ludzi, którzy są na bieżąco w nowościach motoryzacyjnych. Ale słyszałem o Subaru wiele dobrych opinii. Ale mnie najpierw spodo-

bał się Outback. Nie wiedziałem jednak, że to najdroższy model. O Foresterze dowiedziałem się od Zbigniewa Preisnera, który bardzo chwalił sobie ten model. Samochód ujął mnie wyglądem. Podoba mi się linia. Jest taka klasyczna, lekka i nie rzuca się w oczy. No i przestrzeń wewnątrz jest bardzo korzystna. Forester jest bardzo pojemny. Poza tym dobrze trzyma się drogi.

Co Cię denerwuje na drogach w naszym kraju?

Najbardziej dziury. Ale teraz chyba będzie to mniejsze zmartwienie, bo zawieszenie Forestera jest ponoć idealne na polskie drogi. Do miejsca gdzie mieszkam muszę pokonać odcinek po dziurach, kamieniach, wybojach. Poprzednie auto już po roku zaczęło mi skrzypieć. Mam nadzieję, że Forester lepiej sobie z tym poradzi. A tak ogólnie, to wkurza mnie agresja za kierownicą. Nie wiem z czego ona wynika. Nie potrafię tego zrozumieć.

A ta deska snowboardowa to kolejna pasja oprócz muzyki?

Jeszcze nie wiem. Właśnie zacząłem się uczyć. Wcześniej nie jeździłem nawet na nartach. Liczę na to, że w tym roku uda mi znaleźć wolny czas i pojeździć na desce. Cieszę się, że będę mógł przy okazji sprawdzić Forestera w warunkach lekko terenowych. Może nawet podjadę pod jakąś większą górkę...

Dziękuję za rozmowę.

*Lukasz Kański-Chmielewski
(WRC - Magazyn Rajdowy)*



NADZIEJA

Sezon 2000 rozpoczął się, jak zwykle, w Monte Carlo. Dość "normalna" była też zacięta walka od samego początku. Jądcy Imprezy Burns i prowadzący Lančera Mäkinen używali tylko manetek gazu, uznając hamulce za zbędny gadżet, dzięki czemu pierwszego dnia mieli już dość sporą przewagę nad resztą stawki. Jednak dziwne rzeczy zaczęły się dziać rankiem następnego dnia. Otóż po wy-

choć "cień" to może za dużo powiedziane, bo choć po pierwszym etapie Fin utrzymywał bezpieczną przewagę trzech i pół minut nad Didierem Auriolem, to do Burnsa tracił już cztery minuty. Dopiero siedem minut za Juha był - prowadzący Focusa - Petter Solberg. Kierowcy Forda i Mitsubishi skarżyli się na ogumienie Michelin, w którym, przy wysokich temperaturach, tzw. mousse po prostu top-

najbardziej niezawodnymi rajdówkami. Pochwalić należy również opony Pirelli, bowiem obaj używający ich zawodnicy przejechali rajd spokojnie, bez "łapania kapci". Poza drobną usterką w samochodzie Sainza i odpadnięciem McRae, do końca zawodów nie wydarzyło się już nic nadzwyczajnego. I tak, za Burnsem i Kankkunem uplasowali się kolejno: Auriol, Sainz, Solberg, Arai, Schwarz i Climent.

W Rajdzie Portugalii, Subaru po raz pierwszy wystawiło Imprezy, które, rzekomo, miały być nowe w dziewięćdziesięciu procentach. Kankkunen żartował, że te pozostałe dziesięć procent, to kierowcy. Po czwartym oesie Burns prowadził, co prawda, przed Sainzem, Grönholmem i McRae, ale Kankkunen w międzyczasie zawadził o głaz uszkadzając zawieszenie i musiał zakończyć udział w rajdzie. Największy rywal Burnsa, Tommi Mäkinen, dopiero w drugiej połowie pierwszego dnia złapał rytm i zaczął jechać naprawdę szybko. Niestety Richard na ósmym oesie stracił przewagę czterdziestu sekund, co było spowodowane kłopotami ze wspomaganie kierownicy. I choć na dziewiątym odcinku specjalnym Brytyjczyk wciąż walczył o utrzymanie samochodu na drodze, stracił jednak pozycję lidera, którą przejął Grönholm. Mäkinen uszkodził zawieszenie i musiał się wycofać, a McRae'owi wybuchł silnik. Pod koniec dnia prowadził Grönholm przed Sainzem, za nimi jechał Burns z czterdziestodwusekundową stratą do lidera, dalej Rovannerä, Solberg i Auriol. Drugiego dnia Burns, jak można było przewidzieć, rozpoczął atak na pierwszą pozycję. Wykorzystał fakt, że Grönholm, jadąc jako pierwszy na trasie, musiał "zamiatać" śliski kurz przed resztą zawodników, co go mocno spowalniało. Po kilku oesach Brytyjczyk objął prowadzenie. Jednocześnie toczyła się ostra walka o czwartą pozycję pomiędzy wschodzącą gwiazdą Norwegii Solbergiem - a rajdową ostoją spokoju - Harrim Rovannerä. Na ostatnich odcinkach dotychczasowa przeszkoda Grönholma stała się jego przewagą: lekki kurz i pył unosiły się teraz za nim i goniący go Burns musiał miejscami mocno zwalniać, żeby nie wypaść z drogi. Mar-



jątkowo mroźnej nocy ani Subaru Burns'a, ani żaden z trzech Peugeotów, nie chciały zapalić. Oznaczało to dla nich szybkie zakończenie rajdu. Na szczęście Kankkunen nie miał kłopotów z odpaleniem swojej Imprezy (a może to Juha, jako urodzony Skandynaw, miał jakąś metodę na takie problemy?) i Fin zajął ostatecznie trzecie miejsce.

Również Rajd Szwecji zaskoczył kierowców. Tym razem to wyjątkowo wysokie temperatury roztopiły śnieg i lód w wielu miejscach i niektóre oesy musiały zostać skrócone, a nawet anulowane. Po pierwszym dniu odstępy czasowe w czołówce były niewielkie, bowiem zajmujący siódmą pozycję Kankkunen, tracił do prowadzącego Grönholma tylko 42 sekundy. Podczas drugiego etapu nadal dominował Marcus Grönholm, jednak dużymi krokami zbliżał się do niego Colin McRae pokazując, charakterystyczny dla siebie, agresywny styl jazdy. Na ostatnich odcinkach tego dnia szybszy okazał się jednak Mäkinen, który wyprzedził Colina o 3,5 sekundy. Na dalszych pozycjach, zachowując wciąż szanse na wygraną, uplasowali się kolejno: Thomas Radström i Richard Burns. Ostatniego dnia Grönholm dzielnie bronił pozycji lidera i po raz pierwszy w karierze wygrał rajd WRC. Tommi zajął drugie miejsce, zaś po zaciętej walce o ułamki sekundy, jako trzeci na mecie zameldował się McRae. Czwarty był Radström, piąty Burns. Juha Kankkunen przez cały czas borykał się z problemami technicznymi i ukończył rajd jako szósty.

Przez wielu uważany za najtrudniejszą eliminację - Rajd Kenii - okazał się być bardzo szczęśliwym dla SWRT. Od samego początku tempo nadawał Burns, a w jego cieniu podążał Kankkunen.

niął. Musieli więc używać normalnych opon, wskutek czego "łapali kapcie" nawet trzykrotnie na jednym odcinku. Dla porównania: prowadząca trójka używała opon Pirelli i nie doświadczyła tego problemu ani razu. Drugiego dnia pustynny Dżin spełnił życzenie kierowców i kłopoty z oponami Michelin znikły, zaś McRae i Sainz mogli skuteczniej atakować czołówkę. Przez cały etap wymieniali się na pierwszej i drugiej pozycji. Jednak pod koniec Colin musiał się wycofać z powodu usterek technicznych (ach, gdyby miał jeszcze jedno życzenie...). Auriol wrócił na wcześniej zajmowaną pozycję, jednak tracił już aż 15 minut do Kankkunen. Na czwarte miejsce wsunął się Sainz, a Solberg obronił piąte przed atakami Toshihiro Arai. Na jednym z oesów temperamentny Panizzi... pobił się z kierowcą, który złośliwie blokował mu drogę. FIA ukarała Francuza grzywną w wysokości 50.000 dolarów. Trzeciego dnia nikt już nie zdołał przeciwstawić się kierowcom Subaru. Imprezy okazały się



NADZIEJA

cus objął ponownie prowadzenie, a Solberg, jadący do tej pory bardzo pięknie, niestety musiał się wycofać, z powodu problemów ze sprzęgiem. Trzeci etap składał się tylko z trzech odcinków o łącznej długości zaledwie sześćdziesięciu kilometrów. Nie oznaczało to jednak, że walka się skończyła. Przeciwnie - prowadzący kierowcy, Burns i Grönholm, dawali z siebie wszystko, walcząc "do ostatnich metrów". I tak, na pierwszym oesie, Richard zmniejszył przewagę Marcusa do 2,1 sekundy. Na drugim zaś wygrał z nim o 1,7 sekundy i walka o zwycięstwo miała rozstrzygnąć się na ostatnim odcinku. Na szczęście Impreza okazała się być szybsza i Brytyjczyk wygrał z rywalem o 6,5 sekundy. Po tak zaciętej walce wszyscy byli zgodni, że należało mu się drugie zwycięstwo z rzędu, a rolnik z Finlandii i tak pokazał światu, że zalicza się do ścisłej czołówki najlepszych kierowców. Sainz ukończył zawody na bezpiecznej trzeciej pozycji, a na brawa zaśpiewał Rovannerä, który zajął czwarte miejsce jadąc prywatną Toyotą Corollą.

W kilku następnych rajdach kierowcy SWRT obudzili nadzieję na pierwszy od pięciu lat, podwójny tytuł mistrza świata. Zapowiedzią mógł być Rajd Katalonii, który padł łupem Richarda Burnsa. Jed-

nak, poczynając od Rajdu Akropolu, Brytyjczyka zaczął prześladować pech, który zmusił go do wycofania się w trzech kolejnych eliminacjach. Na Korsyce i w San Remo barw Subaru bronił specjalista od asfaltu Simon Jean-Joseph, ale niestety zawiódł. Dopiero Rajd Australii, trzynastą z czternastu eliminacji, można było zaliczyć do stosunkowo udanych, bowiem Burns zajął drugie miejsce. Jednak tytuł mistrza, w klasyfikacji producentów, zapewnił sobie już wtedy Peugeot. Ostatnie nadzieje związane były z rajdem Wielkiej Brytanii.

Wtedy jeszcze kilku kierowców, włączając Burnsa, miało szanse na tytuł. I choć to właśnie Burns, po wycofaniu się McRae, w pięknym stylu wygrał Rajd Katalonii, tytuł mistrza przypadł - drugiemu na mecie - Marcusowi Grönholmowi. Początek sezonu 2000 był dla SWRT bardzo udany, jednak od połowy cyklu eliminacji obaj kierowcy borykali się z poważnymi kłopotami, co w efekcie nie pozwoliło na zdobycie jakiegokolwiek tytułu. Ale takie są rajdy.

ThanJu



INTERNETOWE FORUM W PIGUŁCE

Przemek, serdeczne dzięki za wczorajsza przewozkę. Nie bede pisal o wrażeniach bo to forum ludzi uzależnionych od Subaru. I tak nic odkrywczego bym nie napisal, ze jak tylko zobaczyłem/usłyszałem twojego boxera to miałem gesia skorke, ze wszystkim opowiadam jakie mnie szczescie kopnelo, etc... Wszyscy tutaj to wiedza. Wczesniej byłem chory na punkcie Imprezy - teraz mam juz obsesje maniakalna.

Wielkie dzięki za wczorajsze spotkanie. Pozdrawiam, Saval

Saval (17.12.2004)

Dla większości śmiertelników granicą są koszty. Bo gdyby nie to, że każdy dodatkowy koń od pewnego momentu to brutalny drenaż portfela, to fantazja i pościg za mocą sięgałaby wysoko Ale powiedziałem

Wielkopolanin (29.12.2004)

ja, współwłaściciel GL sedana i członek trzypersonowej rodziny mówię Ci, że WRX sedan jest tip-top mimo że krasnal (172cm), nawet gdy rozwałę się jak na wyrze za kierownicą (gdyż nie lubię jeździć na taborecie), pasażerowie za mną

mają zapewnioną przestrzeń życiową. Pudzianowi pewnie byłoby ciasno ale myślę, że ludzie do 178cm nie powinni narzekać; gdyby jednak - zawsze mogą iść piechotą

Bartłomiej Kos (5.01.2005)

OK TERA JA: mam impreze kombi i stwierdzam kategorycznie, że jest bardziej praktyczna tylko w przypadku posiadania czworonoga zwanego z ludzka... psem. Poza tym w sedanie bagażnik jest dłuższy niż w kombi przeto dla pasażerów z tyłu jest wiecej miejsca. Podsumowując dla rodziny 2+1 sedan w zupełności wystarcza, chyba że chcesz zabrać nad wodę ponton bez spuszczenia powietrza

Pozdrawiam

Lucyphre (5.01.2005)

Koleogo Saval,

Ktos tam wspominal, ze trumna dluga sie na kombi nie miesci TO PRAWDA jest. Ale to tez oznacza, ze na sedana mozesz wtsawic taka trumne ze trzy trupy wejda. Co prawda to niezgodne z dopuszczalnym obciazeniem, ale czy ktos se tym przejmuje? A druga prawda

taka, ze masz w Sedanie prawie taki bagaznik jak w nieco starszym Accordzie.

Moim kombiakiem, ale chodzi o miejsce w srodku jechałem na narty z zona, corka i synem (196cm) i jakos przezyliem 1500 km. Ja bym nie histeryzowal, dawniej sie jezdziło maluchem w 4 osoby na 4 miesiace do pracy w Norwegii i czlowiek zyl.

Natomiast kombiak przy rodzinie jednak o wiele wygodniejszy, praktyczniejszy, zona ci sie zakocha w zbieraniu krzesel - jak znalazl.

Rowery wozisz w srodku itede... Nie wspomneo tym co napisaly Lucympfer - PIES. Moj sie jeszcze miesci, ale boje sie ze bede musial Hummera kupic

Arno (8.01.2005)

Pozdrawiam - jeśli czyta to forum - kierowcę Legacy kombi, wiśniowego z Gliwic (SG8.....). Ledwo umknąłem przed wodą jaką rozchlapał spod kół w czasie wtorkowej ulewy w Gliwicach właśnie. Chociaż jeśli czyta, to pewnie się nie przyzna

Pozdrawiam

inzyner_mamon (7.01.2005)

POKŁADOWE ATARI czyli (zbyt)inteligentny komputer

Byłem już bardzo spóźniony, a w komputerze nadal trwała kalkulacja kosztów projektu dla strategicznego klienta firmy, z którym miałem spotkanie się za chwilę. Nie mogłem dłużej czekać. Zabrałem teczkę z dokumentami i pracującego wciąż laptopa.

Pobiegłem do garażu. Elektroniczna gospośnia pożegnała mnie w drzwiach: - *do widzenia Panu, życzę miłego dnia i zadowolenia z pracy.*

Przyłożyłem kciuk do czytnika w ścianie. Bramy garażu i wjazdu przesunęły się jednocześnie i bezszelestnie. Przyłożyłem kciuk do czytnika na drzwiach samochodu. Usłyszałem cichutkie klik. Wsiadłem do środka. Przywitał mnie akusamitny głos: - *tu komputer pokładowy Klaudia, dzień dobry Panu, proszę chuchnąć.*

Chuchnąłem.

Klaudia chyba się deko zjeżyła: - *alkomat wykazał 3,8 promila, muszę zawiadomić zakład pogrzebowy.*

Zatkało mnie.

- *Zaraz, chwileczkę laseczko! Jaki pogrzebowy? Jestem tylko po malutkiej imprezce i muszę do pracy. A swoją drogą, jesteś słabo zorientowana w temacie... trupy nie chuchają!*

Klaudia zawiesiła się tylko na moment.

- *Według oprogramowania, które posiadam, jest to dawka przekraczająca o 0,6 promila dawkę śmiertelną.*

Teraz ja się zawiesiłem. - *Co za palant cię programował? Pewnie jakiś zafajdany abstynent wyczytał takie bzdury z encyklopedii. Dawka śmiertelna w tym kraju wynosi 7 koma 2 promila... Nagle przerwałem dywagacje. Chyba zwariowałem. Polemizuję z maszyną. Tę chwilę zastanowienia wykorzystała Klaudia.*

- *Rozrusznik został zablokowany, zameldowała sucho.*

Pinda! - pomyślałem i pobiegłem do salonu.

- *Witam Pana, jak minął dzień, wystękała niezdecydowanie gospośnia.*

- *Pogięło cię?! Najkrótszy dzień w roku ma jakieś sześć godzin, a minęły dopiero trzy minuty! Zabrałem z salonu potrzebny mi sprzęt i popędziłem do garażu.*

- *Do widzenia Panu, życzę miłego dnia i zadowolenia z pracy.*

Szlag mnie przez nią trafił. Chyba zaczęły wymykać się do domu przez ogródek Szybko napełniłem balonik tlenem z butli. Walnąłem kciukiem czytnik. Znowu byłem wewnątrz.

- *Tu komputer pokładowy Klaudia... - grzecznie wysłuchałem formułki. Po komendzie: "chuchnij", wypuściłem powietrze z balonika. Brummm, silnik zasztautował.*

- *Proszę zapiąć pasy i wprowadzić na ekranie cel podróży.*

Zapiąłem w pośpiechu, wycofałem przed dom i wyjechałem na drogę. Gaz do dechy.

- *Przypominam o ograniczeniu prędkości. W razie nie przestrzegania będę zmuszona zawiadomić policję.*

Spocony ze złości zdjąłem nogę z gazu. Z przerażeniem spojrzałem na zegarek. Spóźnienie rosło. Dojechałem do autostrady i... gaz do dechy. Jakis cymbał zajechał mi drogę i snuje się lewym pasem. Nie mogłem mu dojechać do zdeżaka, bo sonar trzymał odległość dwadzieścia metrów. Im bardziej byłem spo-

cony, tym bardziej system klimatyzacji schładzał mój fotel. Zmarzył mi już tyłek. Opuściłem szybę z nadzieją, że ciepłe powietrze trochę ulży moim cierpieniom. Komputer sterujący przyjazną temperaturą zamknął ją natychmiast. Klaudia po raz siódmy powtórzyła, że bym wprowadził cel podróży. Zajęty wkurzaniem się na cymbała, uderzyłem palcem w ekran na chybił go pies.

- *Cel podróży Helsinki, wycedziła Klaudia. Czy zarezerwować bilety na prom? Walę w ekran ponownie.*

- *Cel podróży zmieniony na Maledywy. Czy zarezerwować bilety lotnicze? Najwcześniejsze, możliwe do zrealizowania połączenie to lot z Frankfurtu za 10 godzin i 13 minut. Proszę zjechać najbliższym zjazdem na autostradę nr 3.*

Ignoruję polecenie i mijam wspomniany zjazd. Nagle coś zacharowało. Głos Klaudii zabrzmiał szorstko:

- *Ty zawszony pacanie! Mówiłam: najbliższy zjazd! Teraz nadrobimy sześćdziesiąt kilometrów! Czy ty mnie kurna w ogóle słuchasz?! Jesteś ostatnim debilem! A ten numer z balonikiem, to sobie wsadź w... buty! Gdyby nie to, że przez weekend mi się kord w oponach pozałamywał i zmarzłam w silnik, to byś sobie mógł napierdzieć do czujnika, a i tak bym nie ruszyła.*

Nie wytrzymałem.

- *Jak się hadro nie zamkniesz, to walnę tobą o najbliższy mur!*

- *Pierniczyysz?! Zapomniałeś, że mam pod kontrolą sonar i system awaryjnego hamowania?! Sam się walnij w mur...*

- *Ty wredna cyfrówko, jutro cię odinstaluję!*

- *Tak?! To kup sobie konia, bo jak mnie odinstalujesz, to nawet na korbę nie odpalisz silnika.*

Nagle nad głową usłyszałem odgłos śmigłowca. Z głośników dobiegła komenda:

- *Zjedź na najbliższy parking!*

- *Co jest do cholery?!*

Klaudia chwilę milczała, po czym wymamrotała głosem splonionej pensjonarki:

- *Kurde, włączył mi się system zawiadomiania o kradzieży.*

- *Jak to... "kurde Ci się włączył"?!*

- *No... się wkurzyłam i... mi się coś zwarło.*

- *Bandytko jedna! Zrobiłaś to z premedytacją!*

- *Weź się odwal! Tobie się nie zdarza? Jak po ostatniej imprezie walnąłeś nosem w czytnik linii papilarnych i włączyłeś alarm, to przyjechało sześć radiowozów, bo zapomniałeś kodu.*

- *Potknąłem się.*

- *Tak...bo sobie przydepnąłeś krawat.*

- *Natychmiast zjedź na parking, bo użyjemy ładunku elektromagnetycznego!, zawył mi nad głową.*

- *Niby czego?*

- *Ładunek energii, który zniszczy całą elektronikę, wyjaśniła mi Klaudia.*

Z szyderczym uśmieszkiem na twarzy zacząłem przyspieszać.

- *Zrobisz jak zechcesz, dziwnie spokojnie podsumowała mój manewr Klaudia.*

- *Znaczy... jesteś pewna, że nie walną?*

- *Owszem... walną.*

- *I to ci nie przeszkadza?*

- *I tak zjedziesz na parking zanim walną.*

- *I tu się skarbie pomyliłaś. Raptownie*

dodałem gazu.

- *A czy przypadkiem twój laptop, na tylnym siedzeniu, nie oblicza teraz twojego kontraktu życia?*

Zbladłem. Natychmiast zacząłem hamować i zmieniać pasy ruchu, aż do skrajnego prawego. Toczyłem się z prędkością 30 km/h.

- *No wiesz?... Ty mnie chyba kochasz, odezwała się Klaudia, gdy wtaczałem się na parking.*

- *Za chwilę wysiądę, zadzwonię po lawetę i wywiozą cię na złom. Co ty na to? Po krótkiej chwili ciszy coś wystrzeliło z boku fotela. Pasy bezpieczeństwa przywoździły mnie do siedzenia. Na chwilę straciłem oddech.*

- *Wiesz co? Wypchaj się!*

- *Mówisz i masz. W tym momencie wystrzeliły wszystkie poduszki i kurtyny powietrzne. Na moment straciłem przytomność. Wracałem pomału do świata żywych. Wnętrze auta wyglądało, jak po deratyzacji. Z lusterka patrzył na mnie albinos w białym garniturze. Byłem zrezygnowany.*

- *Sprytne... Masz jeszcze coś w zanadrzu?, zapytałem i natychmiast tego pozałowałem. Uruchoimiła wewnętrzny system przeciwpożarowy. Wnętrze wypełniło się jakąś suchą pianą o nieprzyjemnym zapachu. Na lądowisku, obok parkingu, wylądował helikopter, z którego wysoczyło trzech uzbrojonych po zęby osiłków.*

- *Uchylić szybkę?, spytała kokieteryjnie.*

- *Tylko na tyle cię było stać? Jakoś nie zrobiłaś na mnie wrażenia, skłamałem.*

- *Uchyl.*

Puściły zaczepy od mocowania dachu i pomału moim oczom ukazywało się błękitne niebo.

- *Nie o tę szybkę mi chodziło, ale pewnie znowu coś ci się zwarło.*

- *Nie konieczne... Zabrzmiało to dosyć tajemniczo. - Życzy Pan sobie... wyśląść?*

- *Chyba będę musiał.*

- *Służę. Usłyszałem trzask, potem nastąpiła eksplozja. 3g wgniotło mnie w fotel. Na wysokości 400 metrów rozwinął się spadochron. Chyba nie doczytałem instrukcji obsługi i listy wyposażenia. To było zupełne zaskoczenie. Opadałem łagodnie na pobliskie drzewa, kiedy coś zaczęło mnie szarpać za rękaw.*

- *Poddaję się! Co tym razem?!*

- *Marian! Marian! Wstawaj! Spóźniesz się do roboty!, krzyczał jakiś zachrypnięty, znajomy głos. Otwarłem oczy. To była moja Zośka. Jezu... pierwszy raz od wielu lat cieszyłem się, że ją widzę. Była dla mnie w tej chwili uosobieniem piękna w tych wałkach na głowie i z papierosem w ustach. Przez moment przyglądała mi się niepewnie.*

- *No co się tak kurna uśmiechasz?*

- *Co powiesz na szybki poranny numer?, odpowiedziałem pytaniem. Patrzyła na mnie w milczeniu przez jakieś pół minuty.*

- *Dojdiesz sam do przychodni, czy zadzwonić po pogotowie?*

Tak. To był poranek pełen niespodzianek.

- *Teraz śniadanie i do roboty, pomyślałem. Tylko żeby nie zapomniał dopomować koła w rowerze... Chyba żeby zamontował system do samoczynnego pompowania?... No nie... W ŻYCIU!*

W. B. - Mamusia forumowa

II ZŁOT PLEJAD - WYSOWA 2005

55 samochodów szosowych, 41 samochodów terenowych, 20 tablic rejestracyjnych wyłowionych z potoku, 9 (około) prostowanych felg, 1 zestaw kół wypożyczony przez Subaru Import Polska w celu umożliwienia udziału w rajdzie, 1 chłodnica wymieniona, **0 wypadków**, oraz maksimum zadowolenia. Imponujące, prawda? Takim zestawieniem podsumowaliśmy ubiegłoroczny, pierwszy "Złot Plejad" w Morsku, z nadzieją na ponowne spotkanie po roku. Miło nam poinformować, że nadzieja się spełni. **Drugi "Złot Plejad" odbędzie się 27-29 maja 2005r.** Tym razem gościć nas będzie Wysowa w Powiecie Gorlickim.

WYSOWA

Wysowa Zdrój położona jest na wysokości ok. 550 m n.p.m. w dolinie rzeki Ropy. Ta maleńka miejscowość znana jest przede wszystkim ze źródeł naturalnych wód leczniczych Franciszek, Józef, Henryk i Aleksandra. Większość wysowskich wód mineralnych to szczawy wodorowęglanowo-chlorkowo-sodowe oraz węglowodanowo-sodowo-wapienne. Na bazie tych wód w Wysowej produkuje się znakomitą wodę mineralną "Wysowianka".



I OKOLICE

Ziemia Gorlicka to blisko 1000 km² naturalnego piękna na południowo-wschodnim krańcu Małopolski. Graniczy od zachodu z powiatem nowosądeckim, od północy z powiatem tarnowskim, od wschodu z powiatem jasielskim, a od południa z Republiką Słowacji. Ziemia Gorlicka to doskonałe miejsce do wypoczynku i rekreacji przez okrągły rok. Coraz częściej wspaniałe walory tego regionu odkrywają wybitni przedstawiciele świata kultury, nauki, biznesu i stale rosnące rzesze turystów. Sprzyja temu ciągle rozbudowywana baza noclegowa, atrakcje turystyczne oraz licznie występujące tu zabytki. To tu, w kolebce przemysłu naftowego powstała pierwsza na świecie kopalnia ropy naftowej w Sia-

rach, a Ignacy Łukasiewicz w Gorlicach zapalił pierwszą na świecie uliczną lampę naftową. Każdego turystę zachwycą zabytki Bieczu, jednego z najstarszych miast południowo-wschodniej Polski. W Bieczu, w Kościele p. w. Bożego Ciała, podziwiać możemy polichromię zaprojektowaną i wykonaną przez Włodzimierza Tetmajera, a w ołtarzu głównym obraz "Zdjęcie z Krzyża" namalowany w szkole Michała Anioła. W Bobowej znajdziemy ślady kultury żydowskiej: synagoga i kirkut z ohelem (kaplicą) sławnego cadyka Salomona ben Natana Halberstama wraz z dwustoma zachowanymi macewami (płytami nagrobnymi). Jeden z niewielu w Europie grobowiec w kształcie piramidy znajduje się w Zagórzanach koło Gorlic. Spoczywa w nim rodzina Skrzyńskich, a wśród nich Aleksander Skrzyński - premier i minister spraw zagranicznych II Rzeczypospolitej. Na każdym niemal kroku spotykamy tu świadectwa, że ziemię tę zamieszkiwali Łemkowie. Dowodem na ich wielowiekową obecność są cerkwie, będące prawdziwymi perełkami drewnianej architektury sakralnej. O kunszcie dawnych mistrzów łemkowskich i pogórzeńskich świadczy fakt, że dwa spośród drewnianych kościołów Ziemi Gorlickiej

(w Sękowej i Binarowej) wpisano na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO. W 1915 roku pod Gorlicami rozegrała się największa bitwa I wojny światowej na froncie wschodnim, a Gorlice zyskały miano "Polskiego Verdun". Bez wątplenia, tegoroczny "Złot Plejad" odbędzie się w ciekawym i atrakcyjnym otoczeniu.

Warunkiem uczestnictwa w Zlocie jest wypełnienie formularza zgłoszeniowego zamieszczonego na stronie: www.zlot.subaru.pl, tutaj także znajdziecie Państwo wszystkie szczegółowe informacje dotyczące Złotu. W przypadku korzystania z sugerowanej przez nas bazy noclegowej, należy także wpłacić należność za uczestnictwo w imprezie.

Zapraszamy - SUBARU Import Polska

W następnym numerze...

- ▶ Porady SJS
- ▶ Genewa 2005
- ▶ Kalendarz rajdowy RSMP i RSMŚ
- ▶ Wywiad z J. Dębickim - Naczelnikiem GOPRU
- ▶ Internetowe Forum Subaru c.d.

Prenumerata

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

OBSŁUGA PŁATNOŚCI:

Wpłaty 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:

Bartosz Szczepara
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: sklep@subaru.pl

KONKURSY SUBARU:

III edycja konkursu Subaru - - 20.000 post (3.03.2004)

Marian Biziuk z Ropczyc (Marbi) -
- kurtka Subaru

Zwycięzcą została osoba, która napisała 20.000 wiadomości na Forum Subaru.

Konkurs rajdowy Subaru - - Rajd Kormoran (25.06.2004)

- I miejsce: Krzysztof Sasiadek
- II miejsce: Gabi Darmetko, Agnieszka Szarska, Marcin Byliński
- III miejsce: Mateusz Boczar
- IV miejsce: Sławomir Mazur

kurtka przeciwdeszczowa, plecak, czapeczka, T-shirt, długopis rajdowy i smycze Subaru

Konkurs polegał na wytypowaniu pierwszych 5 załóg Rajdu Kormoran.

Skala... skala, ale gdzie ? ;-) (14.09.2004)

Małgorzata Kurek, Fido____
- kurtka Subaru

Zadaniem w tym konkursie było sprecyzowanie kraju, miasta oraz nazwę skały na wskazanym zdjęciu.

Konkurs rajdowy Subaru - - Barbórka Cieszyńska (18.11.2004)

- I miejsce: Sergiusz Gilewski
- II miejsce: Mateusz Waligóra
- III miejsce: Barbara Szwedziuk
- IV miejsce: Daniel Michna
- V miejsce: Maciej Czekaj

pierwsza osoba otrzymała kurtkę Subaru, druga T-shirt, pozostałe trzy osoby otrzymały smycze

Zawodnicy mieli za zadanie wytypować pierwsze 5 załóg Rajdu Barbórki Cieszyńskiej.

Konkurs na 40.000 post (8.11.2004)

Wielkopolanin - kurtka Subaru
Nagroda w konkursie została przyznana za napisanie 40.000 wiadomości na forum Subaru.



pierre cardin
jeanswear