



SUBARU

Nr **12**/2006
28.02.2006

magazyn miłośników subaru
PLEJADY

www.subaru.pl

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%

TRIBECA

Kawowe Subaru

Narty inaczej

Złote Legacy

Subaru Impreza WRC 06

Piątki „u Emila”

Subaru ma tylko paru



Relacje...

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata
Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski



OD WYDAWCY...

Szanowni Państwo!

Na wstępie należą się Państwu z naszej strony przeprosiny za aż tak długi okres oczekiwania na aktualne wydanie Plejad. Wprawdzie wyniki sprzedaży w roku ubiegłym były nadzwyczaj dobre – 946 samochodów zostało przekazanych naszym klientom – lecz z drugiej strony ten przyrost sprzedaży spowodował pilną konieczność zmian struktury firmy, procedur itd. itd.

W efekcie po prostu zabrakło nam, lub bardziej konkretnie - mnie osobiście - czasu. Być może pewną rolę odegrało tu także moje osobiste podejście do tej tematyki: to co lubię pozostawiam na koniec. I w ten sposób, wbrew wszelkim założeniom spowodowałem tak dramatyczne opóźnienie.

Przepraszam raz jeszcze.

W tej sytuacji podsumowanie roku 2005 schodzi nieco na dalszy plan. Jak ogólnie wiadomo przemysł motoryzacyjny rozwijał się w tym roku na „wstępnym biegu”. Sprzedano w Polsce zaledwie 235 000 nowych samochodów, czyli o ponad 82 000 lub 26% mniej, niż w roku 2004. Jest to jednocześnie najgorszy wynik od 12 (!) lat. Przyczyny tego stanu rzeczy są dość oczywiste - nieograniczony niemal import samochodów używanych, dokonywany w większości przypadków na podstawie sfałszowanych dokumentów w celu obniżenia obciążeń fiskalnych oraz zwiększone obciążenia finansowe przy zakupie samochodów do prowadzenia działalności gospodarczej.

W konsekwencji, niestety, bardzo wiele placówek dealerskich różnych marek już dzisiaj znalazło się na skraju bankructwa. Można mieć tylko nadzieję, że planowane przez aktualny Rząd zmiany podatkowe doprowadzą do znormalizowania sytuacji, zanim Polska stanie się rzeczywiście śmietnikiem Europy, a setki, jeżeli nie tysiące ludzi pracujących w motoryzacji straci pracę.

Na zakończenie, w ramach przeprosin za powstałe opóźnienie, chcemy zaoferować Państwu mały prezent. Muzyka, która mimo spotkania się z krytycznym przyjęciem na łamach Forum, jest naprawdę przyjemna do posłuchania.

Witold Rogalski
Dyrektor SIP

JEDZIEMY NA KASZUBY!

Niniejszym mam przyjemność w imieniu Subaru Import Polska Sp. z o.o. oraz Komitetu Organizacyjnego zaprosić Państwa bardzo serdecznie na III Złot Plejad, który po dwuletniej obecności na południu Polski tym razem, zgodnie z zapowiedziami, będzie miał miejsce na Kaszubach.

lity, czy też skorzystania z atrakcji turystycznych zapraszamy już od 14.06.

Jako bazę Złotu Komitet Organizacyjny przewidział Hotel Gołun, położony w bardzo malowniczej okolicy, bezpośrednio nad brzegiem Jeziora Wdzydze. Tutaj też odbędą się zarówno szkolenia,



Założenia pozostają niezmiennie – chcemy wspólnie dobrze się bawić, a przy okazji lepiej wzajemnie poznać, a także zaoferować Państwu (i sobie!) trochę adrenaliny i okazji do poznania kolejnego „zapomnianego” zakątka naszego pięknego kraju.

Zachęcenie bardzo pozytywnym przyjęciem ubiegłorocznego terminu w długi weekend, co umożliwiło wielu uczestnikom wcześniejsze przybycie i spędzenie dodatkowych 2 dni w pięknej okolicy, postanowiliśmy także w tym roku podtrzymać tę tradycję.

III Złot Plejad odbędzie się w dniach 16-18.06.2006. Chętnych do wcześniejszego przyjazdu i wykorzystania dodatkowego czasu na zwiedzanie oko-

jak i impreza finałowa z rozdaniem nagród dla zwycięzców. Dodatkowa baza noclegowa, umożliwiająca także korzystanie z tak bardzo w ubiegłych latach popularnych domków kempingowych ma się znajdować w ośrodku Debrzyno.

Jak zwykle przewidziane są trzy trasy – sportowa, terenowa i turystyczna.

Ze względu na ograniczoną ilość miejsc proszę o możliwie wcześnie przesłanie swoich zgłoszeń – specjalny formularz został już udostępniony na internetowych stronach Subaru.

Liczę na możliwość spotkania się z Państwem nad pięknym jeziorem Wdzydze!

Witold Rogalski
Dyrektor SIP



"PLEJADY" nr 12/2006
28.02.2006

Wydawca:

Emil Frey S. A.
Al. 29-go Listopada 184
31-236 Kraków
tel.: 012 665 37 71
e-mail: wydawca@plejady.subaru.pl

Zespół redakcyjny:

Magdalena Chojnowska-Wilk - mwillk@subaru.pl
Michał Grudziński - mgrudzi@subaru.pl
Zbigniew Karcz - zkarcz@subaru.pl

Marketing/Reklama:

tel.: 012 665 37 71
fax: 012 665 37 72

Skład i druk:

BWCI - redakcja@plejady.subaru.pl
tel.: 0605 988 003

BEZPIECZEŃSTWO - - ZŁOTE LEGACY

Subaru Legacy otrzymało najwyższą ocenę w serii testów zderzeniowych przeprowadzonych przez amerykański instytut bezpieczeństwa drogowego (IIHS). Samochód pomyślnie przeszedł próby zderzenia czołowego, bocznego i tylnego, zapewniając najwyższy – złoty („Top Safety Pick Gold”) standard zabezpieczenia zarówno kierowcy, jak i pasażera. Jest to pierwsza taka nagroda przyznana Subaru, a trzecia w ogóle w klasie samochodów klasy średniej wyższej.

Amerykański instytut bezpieczeństwa drogowego (IIHS) jest odpowiednikiem europejskiej organizacji Euro-NCAP, działając od ponad 30 lat jako niezależna i niedochodowa instytucja, mająca za zadanie zmniejszenie śmiertelności, liczby kontuzji i zniszczeń mienia na drogach Ameryki Północnej.

Przez swoją badawczą i edukacyjną działalność organizacja stara się uświadomić użytkownikom dróg czekające na nich niebezpieczeństwa i w miarę możliwości im zapobiec. W 2004 roku na drogach USA zginęło w wypadkach 42 636 osób, podczas gdy w Europie drogowych ofiar śmiertelnych było o ok. 3 tysiące więcej.

Samochody Subaru od lat szczytą się opinią pojazdów bardzo bezpiecznych. W 2003 roku w teście Euro-NCAP ów-



czesna wersja 2,5-litrowego Subaru Legacy Kombi (w sprzedaży od listopada 1998 roku) otrzymała wysoką notę czterech gwiazdek (na pięć możliwych), tracąc jedynie w kategorii bezpieczeństwa pieszych uczestniczących w wypadku. Wyniki tych badań przełożyły się na zmiany w konstrukcji nowego modelu Legacy. W obecnie dostępnej wersji pokrywa silnika umieszczona została nieco wyżej i dalej od silnika, przez co możliwości absorpcji siły uderzenia pie-

szego w maskę pojazdu są znacznie lepsze.

Podstawą filozofii pojazdów Subaru jest jednak przede wszystkim bezpieczeństwo aktywne. Napęd na wszystkie cztery koła, doskonałe zawieszenie, niski środek ciężkości oraz nowoczesne systemy elektroniczne pozwalają kierowcy na znakomitą kontrolę nad pojazdem, co minimalizuje ryzyko wypadku. Użytkownicy aut Subaru mogą czuć się bezpiecznie...

NAGRÓD NIGDY ZBYT WIELE

Uznanie amerykańskiej organizacji dla bezpieczeństwa Legacy to nie jedyna nagroda, jaka w ostatnim czasie wpadła w nasze ręce. Tym razem gratulacje należą się Subaru Import Polska za reklamę prasową modelu Impreza, którą czytelnicy czasopisma „Auto Moto” i ty-

godnika „Motor” uznali za najlepszą w 2005 roku.

10 lutego w warszawskim hotelu Sheraton odbyła się uroczysta gala wręczenia nagród „Auto Lider 2005”. Zwycięzców w prestiżowym plebiscycie wskazali czytelnicy „Motoru” i „Auto Moto”. Ich



zdaniem najciekawszą, najbardziej dowcipną i zachęcającą do kupna produktu była właśnie reklama prasowa Subaru Imprezy WRX STI. Z przyjemnością prezentujemy zdjęcie z gali wręczenia nagród, a także przypominamy zwycięską reklamę.

SEZON 2006 - - CZY NASTĄPI PRZEŁOM?

Od kilku lat Rajdowe Mistrzostwa Świata pędzą w ślepy zaulek. Gigantyczne koszty startów, przygotowania samochodów sprawiły, że producenci, zespoły fabryczne i sponsorzy zaczęli dostawać finansowej „zadyszki”. Choć FIA od trzech lat próbuje temu zaradzić, to jednak wysiłki te trudno uznać za udane. Bo czy zmniejszenie liczby mechaników, ograniczenia w ilości opon, serwisowaniu samochodów, wymianach silnika, czy stosowaniu aktywnych dyferencjałów doprowadzą do zmniejszenia kosztów udziału w całym cyklu WRC? Chyba nie do końca, czego dowodem była decyzja zespołów fabrycznych Peugeot, Citroëna, Mitsubishi i Škody o wycofaniu się z tegorocznej rywalizacji.

Na dodatek od dwóch lat Mistrzostwa Świata były teatrem jednego aktora – Sébastiena Loeba. Nawet ludzie z tzw. branży przyznawali, że więcej emocji było w klasie PC WRC (samochody gr. N), czy Junior WRC (auta Super 1600) niż wśród zawodników startujących „wurcami”.

Rok 2005 pozostawił wielki niedosyt w zespole Subaru World Rally Team. Choć Petter Solberg obronił tytuł Wicemistrza Świata to z pewnością pomógł mu w tym pech Marcusa Grönholma w Rajdzie Australii.

Wielkie nadzieje szefostwo SWRT wiązało z nowymi kierowcami Chrisem Atkinsonem i Stéphane Sarrazinem. Udało im się jednak zająć odpowiednio 10. i 11. miejsce w klasyfikacji generalnej kierowców. Zabrakło punktów, które dawałyby Subaru miejsce na podium w klasyfikacji producentów, a na to bardzo liczył szef Zespołu Dawid Lapworth. Jak sam przyznał „trzeba zrobić dobrą



minę i próbować dalej, bo na tym polega ten sport”.

W tym roku SWRT rusza do boju z nowymi nadziejami i mocnym przekonaniem, że po nieco „chudszych” latach powinny przyjść te „tłuste”. Do żadnych personalnych zmian nie doszło. Pojawiła się za to nowa Subaru Impreza WRC06 (opisujemy ten samochód w bieżącym numerze Plejad), a Pirelli specjalnie do tego modelu opracowało nowy typ opon.

Solberg, Atkinson i Sarrazin podkreślają, że są w tym roku jeszcze bardziej zmotywowani. Czy to wystarczy? Należy mieć nadzieję, że tak, bo paradoksalnie w obecnej sytuacji, w jakiej znalazły się Mistrzostwa Świata (tylko dwa zespoły fabryczne, zmiany w regu-

laminie) wszyscy zawodnicy mają równe szanse.

O tym jaki potencjał drzemie i w kierowcach SWRT i w nowej Imprezie przekonał się śledząc Rajd Monte Carlo. Debiutujący w Monaco, Chris Atkinson długo zajmował trzecie miejsce w „generalce”. Obaj z Sarrazinem ukończyli zawody w pierwszej „szóstce”, a przecież Impreza WRC 06 jest pozbawiona aktywnych dyferencjałów, w przeciwieństwie do prywatnych: Citroëna Xsary, Manfreda Stohla, czy Peugeotów 307 WRC. Przebieg rajdu pokazał, że trudno będzie wskazać jednego faworyta.

Oczywiście to dopiero początek, ale można mieć nadzieję, że ten sezon w WRC będzie naprawdę ciekawy. A czy będzie także przełomowy? To okaże się pod koniec roku.



74. RAJD MONTE CARLO

ROZPOCZĄŁ SIĘ NOWY SEZON

Przed rozpoczęciem tegorocznego sezonu wiele mówiło się o zmianach. Zastanawiano się jak będzie wyglądał cały cykl Mistrzostw Świata po wycofaniu się aż trzech fabrycznych producentów (Citroën/Peugeot, Mitsubishi, Škoda), zmianach w regulaminie (brak aktywnych dyferencjałów w samochodach WRC, bardziej kompaktowy kalendarz Mistrzostw, odwołanie klasyfikacji producentów), czy wreszcie rezygnacji kilku kierowców (m. in. Markko Martin, Colin McRae). Pesymiści przepowiadali rychły koniec World Rally Championship w obecnej formule. I co? Zawodnicy pozmieniali teamy, fabryczne „wurce” trafiły do prywatnych zespołów i światowa rajdowa karuzela zaczęła się kręcić od nowa. Jak zawsze nie zabrakło nowinek, tym razem w postaci dwóch nowych fabrycznych samochodów: Subaru Imprezy WRC 06 i Forda Focusa WRC 06. W Subaru World Rally Team wszystko zostało „po staremu”: zespół nadal wystawia trzech zawodników: Pettera Solberga, Chrisa Atkinsona i Stéphane Sa-

rrazina. Wszyscy trzej otrzymali nowiutkie Imprezy. W Fordzie doszło zaś do gruntownych zmian. Zespół zasilili Marcus Grönholm i Mikko Hirvonen.

Tradycyjnie sezon rozpoczął Rajd Monte Carlo. Była to już jego 74. edycja. Jak zawsze nie można było narzekać na brak emocji. Po pierwszym etapie czołówka była naprawdę zaskakująca. Prowadził Grönholm, przed debiutem Chrise Atkinsonem i Tonim Gardemeisterem (Peugeot 307 WRC). Do pierwszej piątki „wbil” się nawet Gilles Panizzi w Škodzie Fabii WRC! Stéphane Sarrazin zajmował siódme miejsce. Pecha mieli Petter Solberg i Sebastien Loeb (Citroën Xsara WRC). Lider SWRT musiał się wycofać po tym, jak z silnika Imprezy wyciekł olej. Z kolei Mistrz Świata po świetnym początku, na SS6 uderzył w skałę, nie ukończył etapu i musiał skorzystać z systemu SuperRally. Drugi dzień przyniósł niespodziankę w postaci świetnej jazdy Manfreda Stohla (Citroën Xsara WRC). Austriak

zajmował trzecią lokatę za Grönholmem i Gardemeisterem. A Loeb znowu pokazał, na co go stać. Wygrał wszystkie próby i awansował na 4. miejsce w „generalce”! Piąty był Sarrazin, a szósty Atkinson. Kierowcy Subaru nie trafili z doborem opon i całą jedną pętlę pojechali na slickach po śniegu. Do końca rajdu liderem pozostał Marcus Grönholm, który odniósł w Monaco 19. zwycięstwo w karierze. Sebastien Loeb brawurowo pojechał słynną przełęcz Turini i odebrał drugie miejsce Toniemu Gardemeisterowi. Kierowcom Subaru przypadły piąte i szóste pozycje. Chris Atkinson brał udział w Monte Carlo po raz pierwszy w życiu. Dawid Lapworth, szef Subaru World Rally Team był z występu Austrijczyka bardzo zadowolony.

74. RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO:

1. Marcus Grönholm/Timo Rautainen	(FIN)	4:11.43,9
2. Sebastien Loeb/Daniel Elena	(F/MC)	+1.01,8
3. Toni Gardemeister/Jakke Honkanen	(FIN)	+1.23,1
4. Manfred Stohl/Illka Minor	(A)	+1.42,3
5. Stéphane Sarrazin/Stéphane Prot	(F/B)	+3.20,2
6. Chris Atkinson/Glenn Macneall	(AUS)	+5.02,4

55. RAJD SZWECJI

FIN NAJSZYBSZY W SZWECJI

Marcus Grönholm wygrał Rajd Szwecji – drugą eliminację rajdowych Mistrzostw Świata. Było to czwarte zwycięstwo Fina w tych zawodach. Odniósł je w dniu swoich 38 urodzin. Zespołowi Subaru World Rally Team nie udało się powtórzyć sukcesu z ubiegłego roku, kiedy na szwedzkich trasach triumfował Petter Solberg. Do mety dojechał tylko Chris Atkinson, na odległym 11. miejscu. Dla kibiców w Polsce ważnym wydarzeniem był debiut Michała Sołowowa i Macieja Barana w Subaru Imprezie WRC.

Grönholm objął prowadzenie już na pierwszym odcinku specjalnym. Nie oddał go do samego końca, choć przez cały czas musiał odparować ataki Sebastiena Loeba (Citroën Xsara WRC). Ale Francuz nie miał szczęścia, za każdym razem, kiedy wygrywał jakąś próbę, na kolejnej

szybszy był kierowca Forda. „Marcus jedzie jak natchniony”, stwierdził lekko zrezygnowany Loeb, po drugim etapie, który zakończył ze stratą 24 sekund do Fina. To nie był udany rajd dla zespołu Subaru. Petter Solberg stracił szansę na dobry wynik już na pierwszym oesie. W jego Subaru Imprezie WRC 06 urwała się półoś i Norweg spadł na 21. miejsce. Chris Atkinson uderzył w drzewo na oesie 3. i do mety musiał dotrzeć bez wspomaganie. Po drodze „zaliczył” jeszcze bandę i w efekcie zajął odległą 26. pozycję. „To naprawdę frustrujące. Mamy taką stratę, że do końca rajdu niewiele da się zrobić”, powiedział załamany Solberg. W czasie dwóch kolejnych dni Norweg uzyskał kilka świetnych czasów, ale ogromny pech przydarzył mu się na oesie 18. Silnik Imprezy nie

WYNIKI 55. RAJDU SZWECJI:

1. Marcus Grönholm/Timo Rautainen	(FIN)	3:09.01,9
2. Sebastien Loeb/Daniel Elena	(F/MC)	+30,9
3. Daniel Carlsson/Bo Holmstrand	(S)	+2.56,8
32. Stefan Kamnabai/Bartłomiej Boba		
33. Michał Sołowow/Maciej Baran		
37. Michał Kościuszko/Jarosław Baran		
43. Andrzej Mancin/Ryszard Ciupka		

mógł odpalić, więc załoga SWRT zaczęła pchać samochód w strefie startowej. Niestety przekroczyli regulaminowy limit 20 sekund i zostali wykluczeni. Chris Atkinson ukończył rajd na 11. miejscu. Szwedzcy kibice mieli dużo powodów do zadowolenia. W Junior WRC triumfowali ich człowiek, Per-Gunnar Andersson.

W grupie N wspaniały popis jazdy dał 59-letni Stig Blomqvist (Subaru Impreza STI). Weteran Rajdu Szwecji uzyskał czwarty czas w „N-ce” i miał najbardziej gorący doping na trasie. Całkiem niezłe radzili sobie Polacy. Michał Sołowow i Maciek Baran po raz pierwszy w karierze wsiadli do samochodu WRC. Był to ubiegłoroczny model Subaru Imprezy WRC. Zawodnicy Cersanit Rally Team z każdym kilometrem jechali coraz lepiej i po dwóch etapach zajmowali 23. miejsce w „generalce”. Na oesie 15. uzyskali nawet 19. czas w ogólnej klasyfikacji. Niestety trzeciego dnia wyeliminowała ich awaria silnika. Dzięki systemowi SuperRally ostatecznie zajęli 33. pozycję. Debiutujący w MŚ Michał Kościuszko i Jarosław Baran (Suzuki Ignis S1600) zdobyli jeden punkt w klasie Junior WRC. Zawody ukończyli na 37. miejscu. Dobrze radził sobie Stefan Kamnabai (Mitsubishi Lancer), który poprawił swoje czasy z ubiegłego roku. Obserwując wyniki i jazdę Polaków trzeba przyznać, że pojechali bardzo dobrze. Walka na śniegu z superszybkimi Szwedami naprawdę nie jest łatwa.

Lukasz Kański-Chmielewski
„WRC” Magazyn Rajdowy



« fot. Marek Wicher »

KUZAJ MISTRZEM POLSKI!

Sezon 2005 był dla Subaru Poland Rally Team i Leszka Kuzaja niezwykle udany. Rzadko się zdarza w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, aby jeden zespół i startujący w jego barwach kierowca zdobyli wszystkie możliwe mistrzowskie trofea! Leszek Kuzaj



drugi raz z rzędu wywalczył tytuł Mistrza Polski, a SPRT triumfował w klasyfikacji zespołów sponsorskich i producenckich. Spora w tym zasługa Marcina Turskiego, który choć wystartował tylko w trzech rajdach, zdobył dla zespołu cenne punkty.

Był to sezon pełen niespodzianek i emocji. Trzej faworyci: „Kuzi”, Michał Bębenek i Michał Sołowow, „gubili” punkty na poszczególnych zawodach i wszystko miało rozstrzygnąć się w Krakowie, w czasie 1. Rajdu Wawelskiego.

Po raz pierwszy od trzech lat w „kolebce polskich rajdów” wreszcie zorganizowano zawody w randze Mistrzostw Polski. Wielka w tym zasługa organizatorów z klubu sportowego PROOF oraz strategicznych sponsorów, jakimi byli Subaru Import Polska i GETIN Bank.

Hitem zawodów był widowiskowy Prolog, ze startem pod Galerią Kazimierz. Zawodnicy stworzyli niezwykle sportowe widowisko. Superoes oglądało na żywo ponad 50 tysięcy ludzi! Zawodnicy postarali się, aby miłośnicy rajdów mieli swoje prawdziwe święto. Przez dwa dni zacięta walka trzymała wszystkich w napięciu do ostatniego kilometra.

I choć Rajd Wawelski wygrał Zbigniew Gabrys, to drugie miejsce Kuzaja dało mu upragniony tytuł. Kierowca SPRT

wyprzedził swoich najgroźniejszych konkurentów: Bębenka i Sołowowa.

Tłumy ludzi, które zgromadziły się na ceremonii rozdania nagród pod Galerią Kazimierz były dowodem na to, że kibice z Krakowa i Małopolski byli spragnieni zawodów przez duże „Z”.

Wiele ciepłych słów pod adresem organizatorów i sponsorów pojawiło się na forach internetowych, bardzo pozytywnie zawody oceniły lokalne i ogólnopolskie media. Podsumowując sezon należy zwrócić uwagę na dwie rzeczy.

Po pierwsze - na coraz większą liczbę młodych obiecujących kierowców, którzy są w stanie walczyć z najlepszymi. Wystarczy wspomnieć tu nazwiska takie jak Maciej Oleksowicz (Subaru Impreza WRC), Stefan Karnabal (Mitsubishi), czy Michał Kościuszko (Suzuki Ignis S 1600). W tym roku z pewnością będą się liczyć w walce o najwyższą stawkę.

Po drugie - na coraz wyższy poziom organizacyjny polskich rajdów. W ubiegłym roku pojawili się nowi sponsorzy, powstało wiele profesjonalnych zespołów rajdowych, był dobry dla rajdów „klimat” w mediach i wreszcie na trasach można było zobaczyć znacznie więcej kibiców niż w poprzednich latach.

Ten wzrost profesjonalizmu docenili obserwatorzy FIA obecni na Rajdzie Polski oraz goście z zagranicy. Wszyscy byli pod wielkim wrażeniem chociażby systemu wyników on-line zorganizowanego przez Andrzeja Górskiego przy wsparciu Subaru Import Polska, Pirelli i firmy Intercars. Obecność na „Polskim” tak znanych kierowców jak Simon Jean-Joseph, Giandomenico Basso, czy Renato Travaglia to również znak rosnącego prestiżu naszej eliminacji w europejskim cyklu. Dlatego należy wszystkim życzyć, aby tegoroczny sezon był pod tym względem jeszcze lepszy.

KOŃCOWA PUNKTACJA RSMP: KIEROWCY

1. Leszek Kuzaj	33 pkt.
2. Michał Bębenek	31 pkt.
3. Michał Sołowow	22 pkt.

WIERZYŁEM DO KOŃCA!

Leszek Kuzaj – Mistrz Polski 2005

Zdobyłeś mistrzowski tytuł. Czy nie miałeś chwili zwątpienia po wypadku na Rajdzie Elmot i perypetiach związanych z awariami?

Jak nie ma sukcesu to zostaje wiara. I ja cały czas wierzyłem, że się uda. Podarowaliśmy konkurentom kilka rajdów, ale w końcu to do nas uśmiechnęło się szczęście. Czuję wielką radość. Mam tytuł Mistrza Polski i to jest najważniejsze. Całemu Zespołowi należą się ogromne gratulacje.

Ale jeszcze w końcówce Rajdu Wawelskiego nie mogliście być pewni tytułu.

Tak. Mieliśmy wiele przygód. Po dwóch odcinkach straciłem prowadzenie z powodu awarii skrzyni biegów. Moi mechanicy dokonali cudu i wymienili ją w 18 minut! Potem przydarzył się defekt zawieszania, które musiałem naprawić już sam. Nie jestem w tym dobry, ale udało się. W końcu była jeszcze awaria pompy paliwa. Do zwycięstwa zabrakło niewiele ponad sekundę. Ale nie mogłem ryzykować. Musiałem być przed Michałem Bębenkiem i ten plan udało się zrealizować. Michałowi i innym kolegom dziękuję za wspaniałą, sportową walkę przez cały sezon.

Wiemy już, że będziesz startował w Mistrzostwach Świata Production Car (PC WRC). Czy zobaczymy Cię w Polsce?

Oczywiście. Cały czas jestem kierowcą SPRT. Jestem szczęśliwy, że wreszcie pojadę w Mistrzostwach Świata, ale starty w RSMP są równie ważne. Czekam na naprawdę pracowity sezon. W tej chwili przygotowuję się do Rajdu Magurskiego, a w marcu lecimy do Meksyku, potem kolejny rajd w kraju i znowu MŚ. I tak będzie przez cały rok!

Zatem życzymy sukcesów i na świecie i w Polsce.



SEZON ROZPOCZĘTY!

Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak wygrali Rajd Magurski – pierwszą eliminację RSM. Mistrzowie Polski, jadący nową Subaru Impreza WRX STI N12, wyprzedzili Tomasza Kuchara (Subaru Impreza) oraz Sebastiana Frycza (Mitsubishi Lancer Evo VIII). Po raz pierwszy od czterech lat rajd do Mistrzostw Polski został rozegrany na śniegu.

Na starcie w Gorlicach pojawili się prawie wszyscy kierowcy z polskiej czołówki. Zabrakło jedynie Zbigniewa Gabrysia (brak budżetu) oraz Grzegorza Grzyba (kłopoty z przygotowaniem samochodu). Wielką niespodziankę sprawił Leszek Kuzaj. Mistrz Polski zapowiadał, że nową „n-grupową” Impreza N12 przygotowuje dopiero po Rajdzie Japonii, tymczasem zjawił się w niej już w Gorlicach. „Udało nam się zbudować i przygotować samochód znacznie wcześniej. Będzie doskonała okazja, aby go wypróbować”, stwierdził „Kuzi”. Do N-grupowego Lancera wsiadł Sebastian Frycz. Był to jednak jednorazowy występ. W dalszej części sezonu Frycz ma pojechać Fiatem Punto S 2000. Pierwszy etap wygrał Michał Sołowow (Mitsubishi Lancer Evo VIII), który na „Magurski” przyjechał prosto ze Szwecji. „Kuzi” był drugi. „Jakoś nie mogę się skoncentrować. Obróciło nas na drodze. Straciliśmy pół minuty”, tłumaczył zawodnik Subaru Poland Rally Team. Tuż za nim o trzecie miejsce walczyli Frycz, Tomasz Czopik (Lancer Evo VIII) i Tomasz Kuchar. Różnice czasowe między pierwszą „piątką” były niewielkie. Maciej Oleksowicz (Su-



bez większych problemów „objeżdżał” bardziej doświadczonych zawodników. Skutecznie jechał Tomasz Kuchar, który choć nie wygrywał poszczególnych prób, to cały czas zajmował miejsce w pierwszej „trójce”.

Na drugiej pętli doszło do istotnych zmian w klasyfikacji. Wszystko za sprawą... śnieżnych band. W zaspach lądowali m.in. Sołowow (minuta straty), Czopik (osiem minut i strata drugiej pozycji w generalce), Stefan Karnaból oraz Witas. Rekord pobytu w zaspie śniegu pobił Maciej Oleksowicz. Wbił się tak

gie miejsce awansował Tomasz Kuchar, trzecie wywalczył Sebastian Frycz. W zawodach wystartowało aż osiem N-grupowych Subaru Imprez.

SuperRally i bałagan

Nowością było wprowadzenie, znanego z Mistrzostw Świata, systemu SuperRally. Było z tym wielkie zamieszanie. Okazało się, że działacze PZM nie bardzo się orientują jak ten system powinien działać. W efekcie jedni zawodnicy dostali dodatkowe kary, a inni zostali sklasyfikowani, choć nie powinni. Okazało się także, jak bardzo poziom organizacyjny rajdów w Polsce odbiega od standardów światowych. Nowa Subaru Impreza N12, którą startował Kuzaj uzyskała pełną homologację rajdową 10 lutego – w dzień rozgrywania pierwszego etapu Rajdu Magurskiego. Wcześniej dokonywano w niej wiele zmian i pełna wersja nie była gotowa. W dwóch tegorocznych rajdach do MŚ – w Monte Carlo i Szwecji – samochody te wystartowały warunkowo. Tak zdecydowała FIA. Na każdym z nich był przedstawiciel Prodrive, który tłumaczył założeń homologacji. I nikomu to nie przeszkadzało. Tymczasem polscy działacze „wiedzą swoje”. Nie pomogły pisma z Prodrive, z firmy STI z Japonii i FIA tłumaczące, że homologacja jest poddawana zmianom. Zespół SPRT musiał zapłacić wysoką karę finansową. Kolejna rzecz to totalny bałagan na strefie serwisowej (wpuszczono na nią nawet samochody kibiców!). Zawodnicy utknęli w wielkim korku i nie mogli na czas dojechać na metę do Gorlic. Ubiegłoroczny Rajd Wawelski, podobnie jak „Magurski” również debiutował w randze RSM. Ale organizacja była naprawdę profesjonalna. Pod tym względem działacze rajdu Magurskiego muszą się jeszcze wiele nauczyć. Malownicze okolice i świetne trasy to nie wszystko.



baru Impreza STI) narzekał na złe ustawienie zawieszania.

Pechowe zasy i ofiarni kibice

Na początku drugiego etapu w Lancerze Sołowowa zaszwanowała centralny dyferencjał. Na prowadzenie wyszedł Kuzaj. Pierwszą pętlę pojechał bardzo szybko i „odskoczył” rywalom. „Obudziłem się rano i czuję się jak nowonarodzony. Chcemy wygrać ten rajd”, powiedział kierowca SPRT. Wszystkich zaskoczył Łukasz Witas. Krakowianin debiutował w leciwym Lancerze Evo V, ale

mocno, że dopiero po dwóch godzinach udało się odkopać jego Subaru! Kibice raz po raz wyciągali ze śniegu jakiś samochód. Gdyby nie ich ofiarność, to wielu zawodników nie dojechałoby do mety. W czołówce niewiele się zmieniło. Kuzaj pojechał bezbłędnie i na mecie mógł cieszyć się ze zwycięstwa. Po perypetiach Sołowowa i Czopika, na dru-

2. RAJD MAGURSKI - KLASYFIKACJA GENERALNA

1. Leszek Kuzaj/Maciej Szczepaniak	1:50.45,7
2. Tomasz Kuchar/Jakub Gerber	+2.12,9
3. Sebastian Frycz/Maciej Wodniak	+2.26,1
4. Michał Sołowow/Maciej Baran	+2.38,3

PUNKTACJA RSM:
KIEROWCY

1. Leszek Kuzaj	11 pkt.
2. Tomasz Kuchar	8 pkt.
3. Sebastian Frycz	6 pkt.
4. Michał Sołowow	4 pkt.

AutoVIP

Dla ludzi z pasją
www.autovip.flota.com.pl

FLOTA

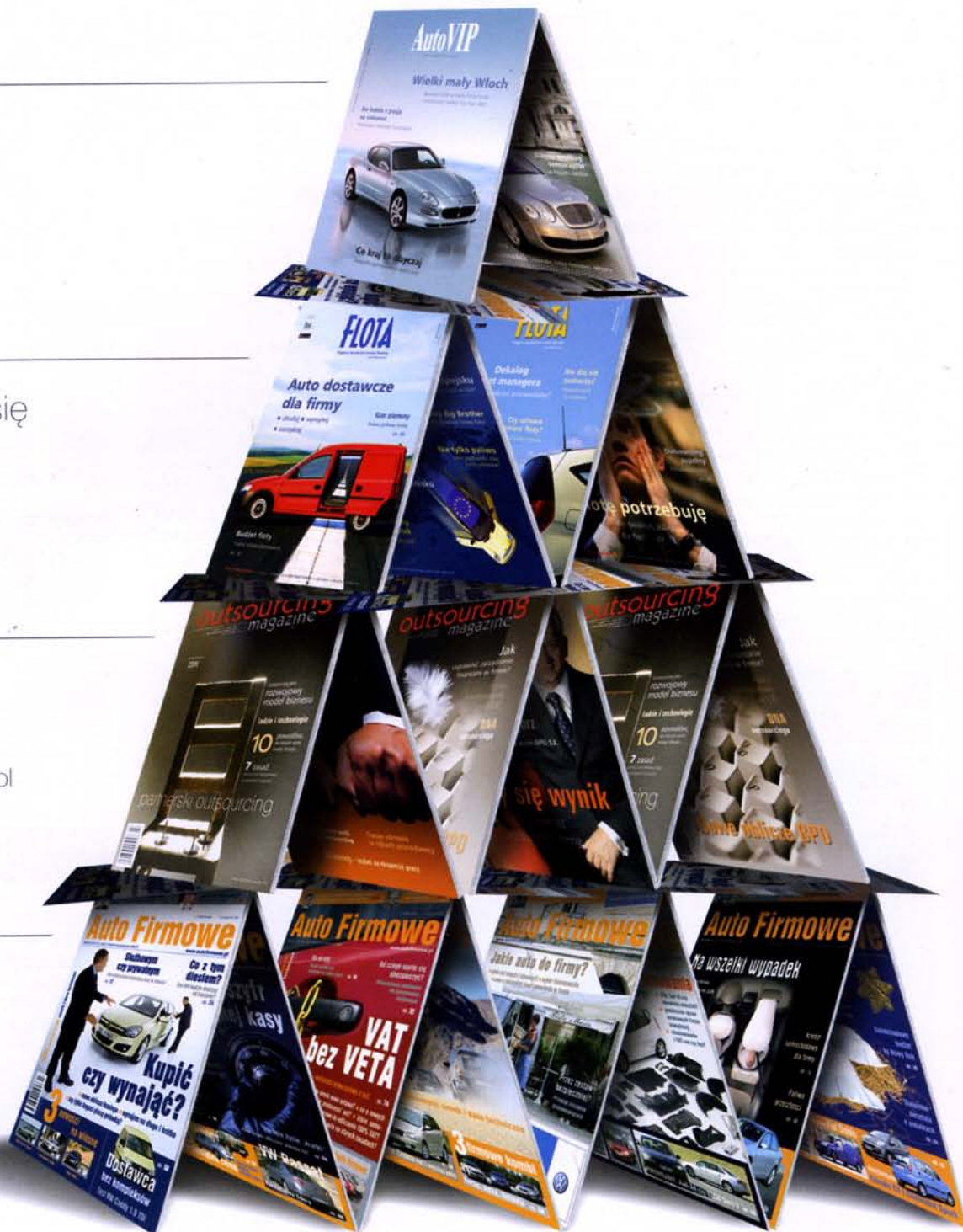
Tu od 4 lat spotyka się
branża flotowa
www.flota.com.pl

outsourcing magazine

Światowe trendy
w biznesie
www.outsourcing-magazine.pl

Auto Firmowe

Ulubiona marka
przedsiębiorców
www.autofirmowe.pl



SUBARU IMPREZA WRC 06

Sezon 2006 zespół Subaru World Rally Team rozpoczął w „starym” składzie, ale z całkowicie nowym samochodem i ogromnymi nadziejami na zwycięstwo w całym cyklu Mistrzostw Świata.

„Nie ukrywam, że naszym celem jest tytuł Mistrzów Świata w klasyfikacji producentów. Mamy ogromny potencjał”, stwierdził szef zespołu Dawid Lapworth. Tym potencjałem jest nowa Subaru Impreza WRC 06.

Zgodnie z przepisami FIA, „wurce” startujące w tym roku w MŚ, muszą być pozbawione aktywnych dyferencjałów z przodu i z tyłu. Impreza WRC 06 ma w tej chwili tylko jeden, centralny aktywny (tzn. sterowany elektronicznie) dyferencjał. Pozostałe są mechaniczne. Pod maską znalazł się zmodyfikowany turbodoładowany silnik typu Boxer, o mocy ok. 300 KM i potężnym momencie obrotowym: 600 Nm osiąganym już przy 4000 obr/min. Zmieniony układ elektroniczny steruje teraz pracą silnika, skrzyni biegów i centralnego „dyfra”. Kierowca ma we wnętrzu aż osiem monitorów LCD, na których może kontrolować działanie wszystkich elementów samochodu.

Ciekawostką jest ceramiczno-aluminiowy układ wydechowy. Napęd na przednie i tylne koła przekazywany jest w stosunku 50:50 przez 6-stopniową skrzynię biegów. Rozdział napędu kierowca nadal może ustawiać specjalnym przyciskiem na głównej konsoli.

Ciekawostką jest tryb automatycznej pracy skrzyni biegów. Jeżeli awarii uleg-

nie manetka obok koła kierownicy, kierowca może uruchomić automatyczne przełożenia. Poprawiono także pracę układu zawieszenia. Wahacze i stabilizatory wykonano ze stopów aluminium i magnezu. Pojawiły się większe hamulce. Z przodu zastosowano tarcze wentylowane o rozmiarze 366 mm i 6-tłoczkowe zaciski. Na tylnych kołach znajdują się 305-milimetrowe tarcze (również wentylowane) z 4-tłoczkowymi zaciskami.

Na nawierzchnie asfaltowej nowa Impreza otrzymała 18-calowe koła. Przez cały sezon zespół SWRT będzie jeździł na całkowicie nowych oponach Pirelli.

Jak nietrudno zauważyć, Impreza zyskała nowy wygląd. Obniżona linia maski i błotników, nowe - bardziej opływowe - światła, ogromny „grill”, specjalne wloty w zderzakach oraz zmniejszona masa elementów silnika, skrzyni biegów i zawieszenia znacznie poprawiają właściwości aerodynamiczne. Dzięki temu w czasie dużych prędkości samochód jest jeszcze lepiej dociskany do podłoża.

Są to najważniejsze zmiany, o jakich Subaru i Prodrive informują oficjalnie. Ale z pewnością nowa Impreza WRC 06 kryje w sobie jeszcze wiele technologicznych tajemnic.



www.pirelli.pl

SIŁA W PEWNYCH RĘKACH

PIRELLI
MOC POD KONTROLĄ

TRIBECA - - KAWOWE SUBARU

Do tej pory nazwa Tribeca rozpoznawana była przede wszystkim przez miłośników kawy, teraz przyszła kolej na znawców motoryzacji. Na marcowym salonie w Genewie Subaru zaprezentuje swój najnowszy 7-osobowy model B9 Tribeca, który dobrze znają już Amerykanie, a który w europejskiej sprzedaży pojawi się na jesieni tego roku. Wersja kierowana na Europę będzie różnić się nieco od swojej amerykańskiej siostry. Wszystko po to, by lepiej sprostać gustom i oczekiwaniom Europejczyków, jak również korzystniej wpasować się w tutejsze warunki jazdy, np. po wąskich oraz zatłoczonych ulicach miast.

fortowy pojazd SUV (Sport Utility Vehicle) o sportowej duszy, doskonałych parametrach jezdnych, spełniający najwyższe standardy bezpieczeństwa, a także nadający się do przewozu siedmiu osób. Jest to pierwszy model w historii marki z sześcioma gwiazdkami w swoim logo, który spełnia powyższe założenia. Zresztą Tribeca ma znacznie więcej zalet, jest elegancka, przestronna, funkcjonalna i bardzo przyjemna w prowadzeniu.

WSIĄDŹ I POCZUJ SUBARU

Mimo zupełnie nowej linii nadwozia Tribeca jest z krwi i kości przedstawicielem rodziny Subaru. Bez względu na to, czy



SZEŚĆ GWIAZDEK, SIEDEM OSÓB

Filozofią, na której oparta została konstrukcja Tribeki jest innowacyjny, kom-

warunkach i zapewniającego nam maksimum bezpieczeństwa i kontroli w czasie jazdy. Nowy model oparty został na tych samych rozwiązaniach, co rajdowa Impreza WRC, co oznacza, że mimo łagodnego wyglądu dysponujemy ponadprzeciętnym samochodem.

SYMETRYCZNIE, NISKO I Z DUŻĄ MOCĄ

Sercem, duszą, mózgiem, czy każdym innym dowolnie wybranym organem, którego istotną rolę chcielibyśmy podkreślić w organizmie Tribeki, jest połączenie symetrycznego napędu AWD (All-Wheel-Drive) z 6-cylindrowym silnikiem typu Boxer. To doskonale znane z innych modeli Subaru rozwiązanie idealnie sprawdza się również w przypadku 7-osobowego pojazdu SUV. Precyzyjny rozkład masy pojazdu i siły napędowej na wszystkie cztery koła podnosi poczucie bezpieczeństwa i kontrolę nad pojazdem w czasie podróży. Nie bez znaczenia jest tutaj również

przyjdzie nam podróżować w mieście, czy poza jego obszarem warunki drogowe mogą nagle nas zaskoczyć. Wtedy potrzebujemy wyrafinowanego pojazdu, mogącego sprawdzić się w każdych



TRIBECA - - KAWOWE SUBARU (cd.)



specyficzna konstrukcja silnika o przeciwnym układzie cylindrów, która pozwala na znaczne obniżenie środka ciężkości całego pojazdu w porównaniu z tradycyjnie stosowanymi silnikami. Jednostka montowana fabrycznie (w późniejszym okresie przewidziane jest wzbogacenie oferty innymi silnikami) w Subaru B9 Tribeca to 3,0-litrowy motor sześciocylindrowy dysponujący mocą 250 KM (184 kW) przy 6600 obr/min i osiągający maksymalny moment obrotowy 298 Nm przy 4200 obr/min. Układ napędowy uzupełnia 5-stopniowa przekładnia automatyczna sterowana elektronicznie, wyposażona w sportowy tryb pracy SPORTSHIFT.



BEZPIECZNIE W TRASIE I DO DOMU

Poza doskonale znanymi w pojazdach Subaru elementami bezpieczeństwa aktywnego nowy model naszpikowany został systemami dbającymi o pasażerów w sferze pasywnej. B9 Tribeca posiada dwustopniowe poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera z układem kontroli położenia fotela kierowcy i o-

becności pasażera (SRS), boczne kurtyny zabezpieczające pierwszy i drugi rząd siedzeń, montowane w siedzeniach poduszki powietrzne chroniące pasażerów siedzących z tyłu, napinacze przednich pasów bezpieczeństwa oraz wzmocnienia boczne w samej konstrukcji nadwozia. Wszystko to przyniosło już pierwsze efekty i cenne wyróżnienie. Amerykański instytut NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) przyznał Subaru B9 Tribeca maksymalną ocenę pięciu gwiazdek za pomyślne przejście serii testów zderzeniowych, w których największą uwagę poświęca się obrażeniom głowy i klatki piersiowej podczas zderzenia czołowe-

go oraz urazom klatki piersiowej na wszystkich siedzeniach, przy uderzeniu bocznym. NHTSA ocenia również procentowe szanse na przewrócenie się auta. Tribeca uzyskała w tym teście doskonały wynik 16%, podczas gdy średnia wartość dla pojazdów SUV w Stanach Zjednoczonych wynosi 30%.

Polski debiut Subaru B9 Tribeca zaplanowany jest na październik tego roku. Szczegóły dotyczące ceny i wyposażenia poznamy w późniejszym czasie i na pewno natychmiast poinformujemy o nich czytelników Plejad. Na razie prezentujemy garść informacji technicznych o nowym modelu Subaru:

SUBARU B9 TRIBECA INFORMACJE TECHNICZNE*

Silnik:	- 6-cylindrowy typu Boxer H6 24v o pojemności 3000 ccm
	- sterowany mikroprocesorem
	- sekwencyjny, elektroniczny wtrysk paliwa
Moc maksymalna:	- 250 KM (184 kW) przy 6600 obr/min
Maksymalny moment obrotowy:	- 298 Nm przy 4200 obr/min
Napęd:	- stały na cztery koła AWD
Wymiary nadwozia:	- długość: 4822 mm
	- szerokość: 1878 mm
	- wysokość: 1686 mm
	- rozstaw osi: 2749 mm
Masa pojazdu:	- 1925 kg
Współczynnik oporu powietrza:	- 0,38 cx
Rozmiar opon:	- aluminiowe obręcze 18" x 8.0"
Pojemność baku:	- 255/55R18
	- 63 litry

* - dane techniczne mogą ulec zmianie do chwili wprowadzenia modelu na rynek



SUBARU W GENEWIE

28 lutego, na pierwszym z trzech dni prasowych otwierających 76. Międzynarodowy Salon Samochodowy w Genewie, Subaru zaprezentuje na swoim stoisku tego-roczone nowości. Najważniejszą z nich będzie z pewnością europejski debiut, opisywanego już przez nas w tym numerze Plejad, Subaru Tribeca, który do salonów sprzedaży trafi na jesieni tego roku.

W Genewie towarzyszyć mu będą inne ciekawe modele z oferty Subaru w tym prototypowy egzemplarz rajdowej Imprezy WRC 2006, będący pierwowzorem pojazdów którymi w tegorocznym cyklu Rajdowych Mistrzostw Świata startowali już Petter Solberg, Stéphane Sarrazin (w Rajdzie Monte Carlo) i Chris Atkinson (w Rajdzie Szwecji).

Genewska lista prezentowanych modeli Subaru obejmie ponadto:

- Outback w dwóch wersjach silnikowych - 3.0 oraz 2.5i
- Legacy - Kombi 3.0R, 2.0R oraz Sedan 3.0R spec.B
- Forester - 2.5XT oraz 2.0X
- Impreza - Kombi WRX, 2.0R oraz Sedan WRX STi
- G3X Justy w specjalnej limitowanej wersji

Bardzo ciekawie zapowiada się też pokaz jedyne go pojazdu koncepcyjnego w tym gronie – modelu B5-TPH. Jest to propozycja Subaru adresowana w głównej mierze do ludzi młodych, kobiet i mężczyzn, pełnych fantazji i ceniących



sobie poczucie wolności. To od ich reakcji i opinii zależeć będzie, czy B5-TPH trafi kiedyś do seryjnej produkcji.

Prototypowy samochód powstał przy założeniu połączenia cech efektywnego coupe, wielofunkcyjnego kombi oraz mocnego pojazdu nadającego się nawet na jazdę po bezdrożach. Bardzo ciekawy efekt tworzy innowacyjna, przeszklona pokrywa bagażnika otwierająca się na wzór muszli małży. Linia nadwozia prezentuje się agresywnie, a tył pojazdu z wyraźnie podkreślonymi, potężnymi wylotami układu wydechowego to kwintesencja mocy i sportowej duszy Subaru.

Siłą napędową koncepcyjnego modelu B5-TPH jest hybrydowe połączenie turbodoładowanego czterocylindrowego silnika spalinowego typu Boxer z motorem elektrycznym. Ten innowacyjny system nazwano TPH (Turbo Parallel Hybrid), stąd nazwa pojazdu. Podział ról pomiędzy jednostkami jest łatwo przewidywalny – silnik elektryczny zapewnia płynne ruszanie i jazdę przy najniższych obrotach, natomiast napęd benzynowy dostarcza moc potrzebną do sportowej jazdy bez ograniczeń. To połączenie ma jeszcze jedną ważną cechę – Subaru B5-TPH jest najbardziej ekologicznym i oszczędnym modelem w historii marki.



SUBARU W GENEWIE (cd.)



76. Salon Samochodowy w Genewie to jednak nie tylko samochody Subaru. Do ciekawszych premier innych producentów zaliczyć należy Skodę Roomster, którą czeska marka chce zszokować odbiorców wkraczając w zupełnie nowe, nietypowe dla siebie obszary stylizacji nadwozia i segmentu rynku. Zobaczmy, czy uda się jej odnieść sukces.

W grupie większych pojazdów warto zwrócić uwagę na Volvo S80, największy i najbardziej reprezentacyjny model tej marki, którego rynkowa premiera planowana jest na okres tegorocznych wakacji. Nie bez echa przejdzie też zapewne pokaz Brery bez dachu, czyli Alfę Spider. Włoska marka zapewne po raz kolejny udowodni, że główny nacisk w swoich pracach kładzie na stronę pro-



jektową, a przyznać trzeba, że i Brera i Spider to auta o ciekawym designie.

Wśród japońskich marek wyraźnie widać sportowe trendy - Toyota i Honda postanowiły zaprezentować odpowiednie modele Yaris T Sport oraz Civic Type R, które z założenia określa się mianem sportowych. Natomiast bardzo ciekawy pojazd koncepcyjny będzie można zobaczyć na stoisku Mazdy. Model Kabura powstał w kalifornijskim centrum projektowym japońskiej marki i jako tylnonapędowy roadster jest prawdopodobnie zapowiedzią przyszłej wersji modelu MX5.

Szerszą relację z genewskich targów postaramy się przedstawić w kolejnym wydaniu Plejad.



Think. Feel. Drive.



SUBARU



Mam przyjemność zaprezentować czytelnikom „Plejad” coś, co jest o tyle narciarstwem, o ile Impreza STI jest samochodem osobowym.

Jest, bo jest, ale długo by opowiadać jakim.



Marcin Kacperek

Od lat jeżdżę na nartach poza trasami i jako przewodnik prowadzę narciarzy w góry, żeby przeżywać przygody w kontakcie z naturą. Chodzimy na wycieczki narciarskie, używamy kolejek i wyciągów, latamy śmigłowcami - robimy wszystko co możliwe, żeby znaleźć się w nowych miejscach, jeździć nietkniętym śniegiem i w urozmaiconym, ciekawym terenie. Żeby przeżyć trochę więcej, niż oferuje najbardziej oczywista norma. Żeby mieć więcej życia w życiu.

Ten sposób myślenia wydaje mi się podobny do tego, który może spowodować zakup samochodu Subaru, a nie auta innej marki. Dedykując egzemplarz mojej książki o unikaniu lawin dyrektorowi SIP, Witoldowi Rogalskiemu napisałem: „ACTIVE SAFETY, ACTIVE RIDING - coś nas łączy”. Ta parafraza sloganu reklamowego Subaru sprzed kilku lat świetnie nadaje się dla opisanego pozatrasowego rzeczywistości.

*

Narciarstwo poza trasami budzi duże zainteresowanie. Bardzo wiele osób pragnie spróbować jazdy w terenie, w różnych rodzajach śniegu i scenerii, którą sami wybierają. Czasem przez potoczne skojarzenie każdy zjazd pozatrasowy utożsamiany jest z wyczynowym freeridem.

Prawda jest inna. W rzeczywistości każdy, kto w miarę pewnie jeździ na nartach, może na nich wyjechać poza przygotowane stoki. Poziom umiejętności pozwalający na względnie swobodny zjazd z Kasprowego wystarcza, żeby

NARTY INACZEJ



« Heli skiing w Szwajcarii i świetne warunki podczas zjazdu z Alphubeljoch. »



« Ten zjazd w Tatrach Zachodnich to już linia dla mocno zaawansowanych. »



« Wiosenne ski-tury w Tatrach czasem oferują więcej niż tylko narciarstwo. »

NARTY INACZEJ (cd.)

zacząć nowy rozdział w narciarskim życiu. Nieosiągalne na trasach poczucie wolności i przygody zupełnie nie zależy od trudności terenu, w którym się poruszamy. Pokonywanie dziewiczych połączy śniegu i przesmyków między skałami lub otwartych przestrzeni w lesie po prostu jest niezapomnianą przygodą. Intensywność tego przeżycia nie daje się porównać z jazdą po najpiękniejszych przygotowanych trasach.

Korekty techniki potrzebne do przestrojenia się na jazdę w różnych gatunkach śniegu nie są bardzo trudne i żeby jeździć poza trasami trzeba przede wszystkim mieć ochotę. Pewna wiedza i trochę inny sprzęt stanowią tylko uzupełnienie. Nasz podstawowy sprzęt to znacznie szersze narty, kask i wyposażenie lawinowe. Bez transponderów, sond i łopat nie ma jazdy - życie jest zbyt fajne, aby być nieżywym.

Poza posługiwaniem się sprzętem lawinowym narciarze pozatrasowi muszą rozpoznawać zagrożenie lawinowe oraz mieć podstawowe górskie umiejętności w zakresie orientacji i nawigacji. Działanie na zasadzie: „Może się uda? Na pewno się uda!”, może prędzej prowadzić do zdobycia nagrody Darwina niż sławy pogromcy śnieżnych bezkresów.

Kilka zdań powyżej mogło zabrzmieć trochę groźnie, ale jeśli się zastanowić, to całe życie jest niebezpieczne. Każdorazowe podjęcie decyzji o wsiąsaniu



« Na dużych otwartych stokach można sobie pojechać trochę szybciej. »

do samochodu również jest związane z oceną i zaakceptowaniem ryzyka, a nie wywołuje u większości z nas odruchów przerażenia. Podobnie jak w przypadku podróży samochodem (czy każdego wyjścia z domu, jeśli się nad tym zastanowić) podejmowanie dowolnej aktywności wymaga znalezienia równowagi między skrajnościami nie do zaakceptowania. Nie można rzucać się w przepaść na podstawie mglistego przekonania, że są tacy, którym udaje się wyjść z tego cało. Z drugiej strony

bezkompromisowa odmowa narażania się w ogóle, doprowadzi do tego, że położymy się i zastygniemy bez ruchu. To nie kojarzy się najlepiej.

*

Kto zdecyduje się na podjęcie pozatrasowych wyzwań może liczyć na nagrody z górnej półki. Od radości i przygody, przez satysfakcję z przełamywania kolejnych barier i przejeżdżania coraz bardziej niedostępnie wyglądających stoków, aż do zdjęć, które naprawdę



« Poza trasą wcale nie musi być trudno. »

NARTY INACZEJ (cd.)

przyjemnie oglądać i pokazywać. Do słownie dwa dni przed napisaniem tego tekstu prowadziłem w Austrii grupę narciarzy i z jednym z nich stoczyłem na krzeselku następującą rozmowę:

„- Spójrz to tamtędy jechaliśmy. Polem śnieżnym pod budynkiem stacji, potem środkowym z tych trzech wąskich żlebów, dalej trawersem nad ściankami i w dół do trasy...”; „- No co Ty?! To przerażająco wygląda!”; „- Właśnie dlatego wcześniej Ci nie pokazałem...”.

Nasza linia była wcale nietrudna i zupełnie bezpieczna, ale mimo tego faktycznie robiła wrażenie. Śnieżno-skalne stoki oglądane z daleka zawsze wydają się prawie pionowe. Zawsze się takie wydają, ale czasem również są, więc niedostępny wygląd niestety nie jest gwarancją łatwego zjazdu.

Oceny trudności konkretnego terenu i realnych zagrożeń to podstawowy wymóg wobec amatorów opisywanych tu przyjemności.

Alternatywą dla uczenia się gór i powolnego zdobywania własnego doświadczenia jest korzystanie z usług przewodników. Kto ma zamiar polegać na ich wiedzy i doświadczeniu powinien wiedzieć o istnieniu międzynarodowego standardu certyfikowania przewodników górskich i narciarskich. Jego nazwa to **UIAGM/IVBV** i według niego szkoleni są moi koledzy od Norwegii, przez kraje alpejskie, aż po Kanadę, Nową Zelandię i Polskę. Liczne wypadki skłaniają do twierdzenia, że lepiej jest polegać na własnym zdrowym rozsądku, niż na przewodniku bez uprawnień. Nie jest tak, że w towarzystwie certyfikowanego przewodnika nie można mieć wypadku, ale jego szanse są zminimalizo-



« W norweskich fiordach można łączyć żeglugę i wycieczki narciarskie w fantastycznej scenarii. »



« Pitztal daje możliwości pięknych zjazdów. »

wane. Fakt, że dobry i doświadczony kierowca może mieć wypadek prowadząc bezpieczny samochód, nie uzasadnia twierdzenia, że jadąc z pijanym słabym kierowcą i niesprawnym samochodem narażamy się tak samo.

Resztę przekazu pozostawiam zdjęciom - w zasadzie pewnie mogłem znacznie bardziej się ograniczyć...

Autor jest przewodnikiem UIAGM, kieruje Komisją Szkolenia Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach narciarskich i górskich można znaleźć na stronie: www.freerajdy.pl

Pytania i komentarze dotyczące tekstu: m.kacperek@freerajdy.pl

Wszystkie zdjęcia umieszczone w artykule pochodzą z archiwum fotografii FREERAJDY.

NIE TYLKO KALENDARZ - - TERAZ TAKŻE FILM!

Pirellifilm to nowy, rewolucyjny projekt, którym firma Pirelli wkracza w świat filmu. Krótkometrażowe produkcje, ze znakomitą obsadą będzie można oglądać na stronie internetowej www.pirellifilm.com.

Pierwszy z cyklu film, *The Call*, to zapierający dech w piersiach dreszczowiec, utrzymany w mrocznym, gotyckim klimacie. W głównych rolach wystąpili **John Malkovich** i **Naomi Campbell**, a reżyserią zajął się **Anto-**

ine Fuqua (reżyser takich produkcji jak „Training day” i nominowanego do Oscara „Króla Artura”). *The Call* opowiada o odwiecznej walce pomiędzy Dobrem a Złem, czyli ascetycznym Johnem Malkovichem i wcielającą się w rolę diabła, światową top modelką. Akcja kilkunastominutowego filmu toczy się w Watykanie.

Pierwszy obraz z cyklu Pirellifilm nakręcono zeszłej jesieni w Rzymie. Za plan zdjęciowy posłużył szpital Santo Spirito i stary opuszczony magazyn. Większość zdjęć, trwających w sumie tydzień, wykonano w nocy, a faza postprodukcyjna, trwająca trzy miesiące, odbyła się już w hollywoodzkim studiu.

Premiera *The Call* została zaplanowana na koniec marca 2006 roku. Zapraszamy na www.pirellifilm.com!

Dodatkowe informacje:

Joanna Łodygowska
Pegasus PR
tel. 022 877 22 18, 0 501 290 111
e-mail: j.lodygowska@pegasus.pl



Premiera pierwszego odcinka pt. „The Call” z Johnem Malkovichem i Naomi Campbell w rolach głównych już pod koniec marca bieżącego roku!

Pirellifilm to kolejny, obok kalendarza, projekt firmy Pirelli, który w oryginalny i niestandardowy sposób ma umacniać budzący emocje wizerunek firmy. Jako główny kanał dystrybucji dla Pirellifilm wybrano Internet – łatwo dostępne, szybkie i coraz popularniejsze narzędzie komunikacji.

Pirellifilm to nowy projekt komunikacyjny włoskiego koncernu, który jest tworzony z myślą o kreowaniu kolejnego obiektu kultu pod marką Pirelli. Podobnie jak z Kalendarzem Pirelli, którego tajemnica sukcesu tkwi w tym co najlepsze (co roku, do jego powstania przyczyniają się najpiękniejsze modelki i najlepsi fotograficy). W przypadku Pirellifilm kolejne filmy będą powstały na bazie scenariuszy najznamienitszych reżyserów. Główne role zagrają największe gwiazdy światowego kina. Projekt został zaplanowany na kilka najbliższych lat, a każdy kolejny rok ma w odmienny sposób interpretować credo/motto Pirelli – „Moc pod kontrolą”.

Pirelli zawsze wyrażało się w sposób zdecydowany, kontrowersyjny i prowokujący. Przed nowym projektem również postawiono poprzeczkę bardzo wysoko. Każdy scenariusz musi spełniać trzy założenia: przede wszystkim ma prezentować ambitną twórczość, ma być ideą międzynarodową, a także ma wstrząsać publiczność swoją kontrowersyjną treścią i silnie oddziaływać na widza.



MILIONOWY FORESTER

9 lat i 3 miesiące – tyle trwało wyprodukowanie miliona egzemplarzy modelu Forester.

17 lutego powstał samochód oznaczony numerem seryjnym 1 000 000, zamykając tym samym piękny rozdział w historii japońskiej marki.

Forester, którego konstrukcja została oparta na pomysśle połączenia najlepszych cech samochodu osobowego i wielofunkcyjnego SUV, rozpoczął swoje „życie” w zakładach Gunma Yajima w grudniu 1996 roku. Od tamtej pory doczekaliśmy się dwóch generacji tego modelu. Pierwsza z nich zasłynęła rekordem świata średniej prędkości (180,082 km/h) uzyskanej przez samochód seryjnej produkcji podczas 24-godzinnego wyścigu na torze Indianapolis Motor Speedway.

Obecna, druga generacja Forestera została zaprezentowana w lutym 2002 roku. Samochód został zmodyfikowany



w czterech kluczowych obszarach: poprawiono sposób prowadzenia się pojazdu i jego zwrotność, podniesiono standardy bezpieczeństwa na najwyższy światowy poziom, zwiększono komfort i użyteczność pojazdu, a także poddano „faceliftingowi” wygląd nadwozia, podkreślając mocny charakter Subaru.

W 2005 roku na całym świecie sprzedano 119 743 egzemplarze Forestera, co oznaczało 6,2-procentowy wzrost w stosunku do roku 2004. Zdecydowaną większość tej liczby (83,2%) stanowiły modele wyeksportowane z Japonii. 2005 rok był również rekordowy pod kątem zainteresowania modelem Forester przez polskich odbiorców. W ubiegłym roku SUV spod szyldu Subaru znalazł 400 nabywców nad Wisłą (mniej więcej tyle samo, co w trzech poprzednich latach w sumie), umacniając swoją pozycję najchętniej kupowanego modelu Subaru w Polsce.



„SUBARU MA TYLKO PARU!”

Wywiad z Szymonem Majewskim

Jak to się stało, że Pana „wkręcili” w zakup samochodu Subaru?

Subaru Outback zobaczyłem pierwszy raz na parkingu TVN. Spodobało mi się to, że jest niepozorny. Kompletnie nie-szpanerski. Stoi sobie na parkingu i wygląda jak wszystkie inne auta. A tymczasem to... Batman.

Ma Pan już za sobą pierwsze kilometry. W jakim stopniu ten samochód spełnia Pana oczekiwania? Co Pan w nim najbardziej ceni?

Podoba mi się napęd na cztery koła. Wnętrze. Kierownica, reflektory. Jest bezpieczny. Lubię jak wchodzi w łuk drogi... Właściwie wszystko mi się podoba.

Legacy to limuzyna, ale z charakterem. Lubi Pan od czasu do czasu „depnąć po gazie”?

Czy ja wiem, raczej nie „szaleję”, choć kiedy są odpowiednie warunki lubię pojechać szybciej. Ale w Polsce trochę mam cykora. Tu krowa, tam dziura, Bułgarka na poboczu, TIR, pięć maluchów, kaczki idą przez jezdnię... To nieustanna zęcznościowa gra komputerowa.

Święta racja! Ale technika jazdy po Warszawie jest łatwa: prosta-gaz-hamulec-światła, korek i tak przez całą drogę. A jak jest trochę przestrzeni i przynajmniej dwa pasy, to wszyscy jadą „na maksa”. Kręta droga byłaby dla Pana wyzwaniem?

To prawda. Ale do tej pory jednak nie miałem okazji poszaleć na krętej drodze, może na Mazurach. Wybieram się tam wkrótce. Tylko, że ja nie lubię ta-



kich polnych szaleńców, którzy rozjeżdżają grzybiarzy i pary na kocach.

Czym różni się „Szymon Majewski - kierowca” od „Szymona Majewskiego - showmana”?

Szymon Majewski kierowca nie robi „szoł” na drodze. Wystarczy mi jazda w studiu telewizyjnym. Czasami owszem robię nietypowe miny do kierowców, którzy zajdą mi na skórę, ale generalnie jestem grzeczny. Trudno mi parodiować styl jazdy innych, bo bym szybko stracił prawo jazdy.

Albo ktoś by przebił Panu opony. Co Pana najbardziej denerwuje na drodze?

Najbardziej te rzeczy, które są groźne dla innych. Wyprzedzanie na trzeciego, podjeżdżanie na pół metra, zajeżdżanie

drogi itp. Lista jest długa. Czasami nie chce mi się nawet myśleć ilu kretynów jest za kółkiem. Samochód ujawnia nasze wszystkie kompleksy i psychiczne problemy. To najlepszy test. Nie wszyscy go zdają, ale i tak jeżdżą.

Czy oddałby Pan swój samochód w ręce kobiety?

Oczywiście, że żonie. Oprócz Niej, nie ma innej kandydatki. Magda jest dobrym kierowcą, sorry „kierowczynią”. Prawda jest taka, że to ona pierwsza zrobiła „prawko” w naszym związku.

Zapewne ma Pan w rękawie swojej kolorowej marynarki jakąś fajną anegdotkę związaną z Panem jako kierowcą, albo Pana wcześniejszymi samochodami...

Któregoś dnia kompletnie rozkojarzony [następnego dnia leciałem samolotem do Peru - a nienawidzę latać], wyjechałem w nocy do miasta. Zapomniałem włączyć światła. Po kilometry zobaczyłem jak ktoś macha na mnie z chodnika. Jechałem niewzruszony dalej. Na następnych światłach zatrzymał mnie patrol policji, a po chwili dobiegli do nas dwaj funkcjonariusze z... patrolu pieszego. Na pytanie, dlaczego zlekceważyłem ich znaki powiedziałem, że nie biorę autostopowiczów jak jeżdżą jeszcze tramwaje. Policjanci się wściekli. Dostałem mandat. Nie pomogły tłumaczenia, że ich nie widziałem gdyż miałem... wyłączone światła.

Na koniec poprosimy o jakiś wierszyk związany z Subaru lub z Legacy.

*Subaru,
ma tylko paru*

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał
Łukasz Kański-Chmielewski



PISZĄ O NAS...

**„Kombi doskonałe” -
- Test Subaru Outback 3.0 H6**
Auto Świat nr 37 (12 września 2005)

„(...) bez wątpienia Outback ma w sobie klasę i prestiż. Podobne wrażenie sprawia wewnątrz. (...)”

„(...) Komfort podróży podnoszą skórzane wykończenie (jak w luksusowej limuzynie), doskonale wyprofilowane fotele oraz wymiennie izolacja wnętrza przed hałasem. (...)”

„(...) 6-cylindrowy bokser w wydaniu Subaru brzmi świetnie. Po wciśnięciu pedału gazu 245-konna jednostka szybko reaguje i wydaje charakterystyczne, chrapliwe brzmienie. (...)”

„(...) od 0 do 100 km/h Outback rozpędza się w 8,5 s - to imponujący wynik jak na wielozadaniowe kombi. (...)”

„(...) Wyższe (...) niż w Legacy kombi zawieszenie zostało sprężyste zestrojone. Wymienienie działa układu 4x4 i systemem VDC (program stabilizacji toru jazdy). Outback łagodnie przemierza ostre zakręty, pewnie jedzie na wprost i dobrze czuje się w lekkim terenie. (...)”

„(...) Prestiż, jakość wykończenia oraz kompletne wyposażenie są jak w segmencie wyższym. (...)”

„(...) Obszyta skórą trzyramienna kierownica świetnie leży w dłoniach. Wysokogatunkowe wykończenie oraz prawie kompletne wyposażenie w serii! (...)”

„(...) Ocena końcowa: 5+ (...)”

„Zmiana warty” - Pojedynek na szosie: Subaru Forester 2,0 X ('04) vs. Subaru Forester 2,0 XL ('06)
Wysokie Obrotory (15 września 2005)

„Na stanowisku leśniczego zmiana. Starego strażnika zastępuje nowy. Subaru przygotowało na ten rok modernizację pocziwego Forestera. (...)”

„(...) przy okazji liftingu wreszcie zmniejszono średnicę steru i teraz prowadzenie Forestera ma więcej wspólnego z jazdą samochodem niż manewrowaniem transatlantyki w hamburskim kanale. (...)”

„(...) Krótka przejażdżka modelem '06 jeszcze nie odkrywa jego wszystkich atutów. Poza wymienionymi drobiazgami wewnątrz jest w zasadzie takie samo, choć do jego wykonania użyto nieco lepszych materiałów. (...)”

„(...) fotele zyskały przyjemniejsze obicie. (...)”

„(...) ze 125 zrobiło się aż 158 KM, i to przy 6400 obrotach - wartości leżące w Foresterze '04 na czerwonym polu. Jego następca bez zadyszki wkręca się do 7500 obrotów. (...)”

„(...) Poprawiono też i tak już dobre zawieszenie z układem samopoziomującym. (...)”

„(...) Ruszam. Wow! Nie wiem, czy to kwestia zmian w samym silniku, czy elektronicznie sterowanej przpuśnicy, ale nowy Forester rozpędza się żwawiej. (...)”

„(...) Na piątce jest ciszej, ale nie szybciej, co nie zmienia faktu, że nowy Forester pozostawia starego w tyle (...)”

„(...) Celująco wypada za to sprawdzian przyczepności. Mimo wysokiego nadwozia środek ciężkości jest dość nisko. Samochód przechyla się w szybkich łukach ale prowadzi się stabilnie. Zbyt agresywne wejście w zakręt kończy się łatwą do opanowania podsterownością. Wystarczy ująć gazu, by Forester zacieśnił skręt. (...)”

„(...) Samo zawieszenie to bodaj najlepsze rozwiązanie na polskie drogi - dość komfortowe i całkiem trwałe, jak do wiodł nasz wóz długodystansowy. Do tego dwudziestocentymetrowy prześwit i spory profil opony - czego więcej trzeba? (...)”

„(...) Zdaniem mistrza - Wojciecha Czołszyńskiego - wielokrotny mistrz Polski w wyścigach torowych: *Największą zaletą Subaru jest układ napędowy i to właśnie za frajdę z jazdy na luźnych nawierzchniach i pewność prowadzenia cenią tą markę właściciele. Jeśli kierowca oswoi się z prowadzeniem samochodu 4x4, auto daje się rewelacyjnie kontrolować* (...)”

„(...) Ocena końcowa: Niezawodny przysiad na długie lata srogie zimy i dalekie eskapady. Komu nie zależy na wyglądzie, będzie zachwycony. Właszcza jego wszechstronnością. Forester jest wystarczająco terenowy by zjechać z utwardzonej drogi i wystarczająco asfaltowy, by nie drażnić topornością w codziennej eksploatacji. To jeden z najbardziej uniwersalnych samochodów, jakimi jeździliśmy.”

Szymon Sołtysik

„Koniec” - Subaru Forester 2.0XG podsumowanie testu długodystansowego 25 tys. km
Wysokie Obrotory (15 września 2005)

„(...) «Stary» Forester w ciągu pięciu miesięcy pokonał z nami 30 000 km, o 5 tys. więcej niż początkowo zakładaliśmy (...)”

„(...) Mimo intensywnej eksploatacji przez cały dystans nie mieliśmy żadnej awarii (...)”

„(...) W starciu z polskimi (i nie tylko) dziurami zwycięsko wyszło zawieszenie. Większość aut po pokonaniu kilkudziesięciu tysięcy kilometrów na naszych drogach wymaga wymiany niektórych elementów gumowych. Ale nie Forester. Po pięciu miesiącach jego zawieszenie pracuje równie cicho i komfortowo, jak na początku. (...)”

„(...) Pomijając spadek wartości, pięciomiesięczna eksploatacja Forestera na dystansie 30 000 km pochłonięła 21 000 złotych, z czego ponad połowa przypadała na paliwo. Doszły myjnię, parkingi, przeglądy i ubezpieczenie. Poza dwoma litrami oleju, żarówką H4 i nową śrubką w kluczyku Forester nie wymagał żadnych dodatkowych nakładów. Jak widać, warto inwestować w jakość (...)”

Szymon Sołtysik

**„Leśny wóz pościgowy” -
- Test Subaru Forester 2.5 XT**
Auto Motor i Sport nr. 10/2005

„Gdy we Frankfurcie trwały przygotowania do europejskiej premiery nowego Subaru Forestera, we Wrocławiu zaczy-

nał się test tego samochodu z 230-konnym silnikiem. We Wrocławiu było ciekawiej. (...)”

„(...) Przednie fotele są szerokie, siedziska wystarczająco długie i dobrze wyprofilowane. (...)”

„(...) podróżujący z tyłu nie mogą narzekać na ciasnotę. Nad głową jest sporo miejsca (...)”

„(...) Forester może pochwalić się znakomitymi osiągnięciami. Od 0 do 100 km/h samochód rozpędza się w 6 sekund. Z kolei czasy uzyskiwane podczas pomiarów elastyczności na czwartym biegu mogą u wielu konkurentów wywołać spore kompleksy. (...)”

„(...) Należy wyraźnie podkreślić, że Subaru oswaja nas z prędkościami w zakrętach niedostępnymi dla większości konkurentów. (...)”

„(...) W zakrętach nadwozie nie wychyla się zbyt głęboko, dając kierowcy poczucie stabilności. (...)”

„(...) pewność z jaką pokonuje on zakręty i osiągi pozwalające na bardzo dynamiczne przyspieszenia stawiają go w czołówce samochodów rywalizujących w kategorii bezpieczeństwa aktywnego (...)”

„(...) Wydech firmy Prodrive otrzymał pięć gwiazdek za brzmienie. Uznanie - także za pełnowymiarowe koło zapasowe. (...)”

„(...) Stały napęd na cztery koła i optymalnie dostrójone zawieszenie to atuty Forestera - samochodu na szosę i w terenie. (...)”

Jarosław Maznas

**Subaru „zamyka szafę” -
- Test Subaru Forester 2.0 XL**
Auto Świat Nr 50 (12 grudnia 2005)

„W tytule nie chodzi o prędkościomierz, lecz o obrotomierz wyskalowany do 8 tys. obrotów na minutę. W tej szalonej terenówce wskazówka dochodzi prawie do końca skali! (...)”

„(...) wrażenie towarzyszące «dokręcaniu» świetnie wyważonego „boksera” (...)”

„(...) do końca skali obrotomierza są naprawdę nietuzinkowe. (...)”

„(...) O tym, że mamy do czynienia z prawdziwą terenówką, a nie pojazdem, który tylko ją udaje, świadczy skrzynia redukcyjna. Po jej przełączeniu na przełożenie terenowe, odpychający się wszystkimi czterema kołami Forester uzyskuje siłę napędową małej lokomotywy. (...)”

„(...) pozwala ruszyć z miejsca nawet w gęstym błocie czy rozkopanej koleinie. (...)”

„(...) Forester to jeden z najsolidniej przygotowanych do jazdy w terenie przedstawicieli segmentu, w którym coraz częściej auta kupuje się ze względu na ich styl, a nie faktyczne możliwości terenowe. Interesujący, choć paliwożerny silnik, solidny układ napędowy z reduktorem, za mocno wspomagany układ kierowniczy i przytulne wnętrze. No i te obroty... (...)”

Michał Krasnodębski

(zebrał: Mateusz Karzyński)

EMIL FREY POLSKA KRAKÓW

Sporo już czasu minęło od ostatniego numeru Plejad, w którym zamieściliśmy wzmiankę o nowym salonie Subaru w Krakowie.

Dlatego dziś chcemy wszystkim raz jeszcze przypomnieć, a równocześnie pochwalić się placówką, z której jesteśmy bardzo dumni. Salon firmowy oraz autoryzowany serwis Emil Frey Polska mieści się w Krakowie przy ul. J. Conrada 45 w miejscu, którego poprzednim

właścicielem i użytkownikiem była firma Bień&Skalski – dealer Renault. Po francuskich samochodach nie ma już tam najmniejszego śladu, a jedynie wizyty użytkowników Renault w naszym serwisie przypominają, że niegdyś ten salon należał do innej marki.

Niemniej od 16 września 2005 roku budynek dealera naprzeciwko sklepu IKEA należy już tylko do Subaru... i Mazdy.



No właśnie, to ważna informacja – w salonie Emil Frey Polska znajdziecie Państwo nie tylko pojazdy Subaru, ale również Mazdę. Ot taki bonus...

Ale od początku – 16 września ubiegłego roku z okazji otwarcia nowego salonu i serwisu Subaru w Krakowie odbyła się specjalna impreza... ale nie ta WRX STI. Był tort, szampan oraz poczęstunek w formie szwedzkiego stołu z restauracji Chimera. Zaproszeni goście byli świadkami oficjalnego przekazania kluczy przez Pana Andrzeja Waligórskiego, Prezesa byłej firmy Renault Bień&Skalski na ręce Pana Witolda Rogalskiego, Prezesa Emil Frey Polska S.A.

Na drugą uroczystość w nowym salonie nie trzeba było długo czekać. Okazję stworzyła prezentacja najnowszej generacji modelu Subaru Impreza w dniach 26-27 listopada 2005 roku. Zaproszeni goście mogli zapoznać się z ofertą odmienionej Imprezy oraz odbyć jazdę próbną tym, lub innym modelem. Swoją obecnością zaszczylił nas również Leszek Kuzaj, który nie tylko odpowiadał na trudne pytania klientów, ale również wozził wybrańców nową Imprezą STI.

Teraz w naszym salonie przy ul. J. Conrada 45 w Krakowie panuje już błogi spokój, a wszystkich zainteresowanych zapraszamy do odwiedzenia tego miejsca, gdzie nasi sprzedawcy służą fachową poradą i... dobrą kawą.

PIĄTKI „U EMILA”

Jak powstaje niepisana tradycja? Oczywiście poprzez słowo mówione. Ale nie tym razem. Mamy takie zdolności i możliwości, że umiemy stworzyć niepisaną tradycję... pismem. Ha! A zatem do dzieła – krok za krokiem powstaje nowy zwyczaj, któremu nie przeszkadzamy, a może nawet troszkę pomagamy.



Z inicjatywy naszych Forumowiczów (forum.subaru.pl) zrodził się pomysł regularnych spotkań, służących jeszcze lepszej integracji posiadaczy i miłośników aut marki Subaru, słowem jej pasjonatów. Okazało się bowiem, że rokroczny Złot Plejad (o tym więcej na pierwszej stronie tego wydania) jest tak rewelacyjną imprezą, że aż zdecydowanie zbyt rzadką.

Forumowicze postanowili zatem spotykać się częściej we własnym, licznym

gronie, a za miejsce swoich spotkań wybrali naszą nową siedzibę w Krakowie przy ul. J. Conrada 45.

Nie ukrywamy, że w wyborze tym mieliśmy też swój udział, ale to tylko dlatego, by stworzyć sobie możliwość pomocy w jak najlepszym zorganizowa-

niu integracyjnych działań Forum. I tak oto w piątek 25 listopada doszło do pierwszego spotkania tego typu w salonie Emil Frey Polska w Krakowie. Jako, że wszystkie kolejne tego typu akcje również odbyły się w piątki postanowiliśmy nadać im trochę nieoficjalną nazwę **Piątków „u Emila”**. Mamy nadzie-



PIĄTKI „U EMILA” (cd.)

ję, że ta nazwa spotka się z uznaniem na łamach Forum Subaru.

Ale po kolei... Pierwsze spotkanie zorganizowane pod koniec listopada było wydarzeniem niezwykłym. Na zaproszenie Prezesa Emil Frey Polska S.A., Pana Witolda Rogalskiego gościem wieczoru zgodził się być Leszek Kuzaj, który odpowiadał na pytania Forumowiczów, dając możliwość do poszerzenia ich wiedzy o rajdach i o tematach z nimi związanych.

Drugie spotkanie „u Emila” zorganizowane zostało w pierwszy piątek stycznia, co z kolei zapoczątkowało następną niepisaną tradycję (którą właśnie opisujemy) regularnych spotkań w każdy pierwszy piątek miesiąca - mamy nadzieję, że ta inicjatywa wejdzie na stałe do kalendarza każdego posiadacza i miłośnika pojazdów Subaru. Oczywiście za każdym razem miejscem spotkań będzie nasz firmowy salon przy ul. J. Conrada 45 w Krakowie, choć istnieje duża



szansa, że po przegrupowaniu uczestników organizatorzy będą starali się przenieść imprezę w inne ciekawe miejsca.

W styczniu, poza regularnym Piątkiem „u Emila”, na którym gośćmi wieczoru byli Leszek Kuzaj i kolejny krakowski kierowca rajdowy, Michał Kościuszko zachęcający Forumowiczów do walki na specjalnie zorganizowanych symulatorach rajdowych Play Station 2, odbyło się jeszcze jedno, specjalnie spotkanie. Z inicjatywy Bartka „OGS” z Forum Subaru doszło do akcji przygotowanej dla Oskara, 17-letniego pasjonata Subaru i rajdów, który uległ wypadkowi na lekcji WF i obecnie porusza się na wózku. Forumowicze zorganizowali w swoim gronie zbiórkę, do której dołączyła się także centrala Subaru, a na styczniowym spotkaniu na Oskara czekała cała masa niezapomnianych atrakcji. Po powitaniu, rozmowach i przekazaniu upominków szczególnemu gościowi nastąpiła chwila, w której Oskar zajął miejsce w samochodzie Subaru, by wraz z kolumną kilkunastu innych aut spod znaku gwiazdozbioru Plejad odbyć ekscytujący przejazd przez Kraków i obwodnicę miasta. Drogę do domu Oskar pokonał jako pasażer Leszka Kuzaja w Imprezie STI MY'06.

Na trzecim Piątku „u Emila” który odbył się 3 lutego w salonie Subaru przy ul. J. Conrada 45 w Krakowie, zostały zorganizowane zawody dla uczestników spotkania zdalnie sterowanymi samochodzikami na specjalnie przygotowanym torze w salonie. Gościem wieczoru był Tomasz Czopik, mistrz Polski w rajdach samochodowych w sezonie 2003, który poza pokonaniem kilku oesów - tym razem samochodzikami zdalnie sterowanym w skali ok. 1:10 - pokazał swoje umiejętności gry w ping-ponga.

PIĄTKI „U EMILA” (cd.)



Podczas spotkania zostały również przywiezione dla wszystkich gości pyszne pierogi z restauracji Chłopskie Jadło, po których nie sposób było nie zauważyć uśmiechów na twarzy naszych Forumowiczów.

Serdecznie zapraszamy na kolejne Piątki „u Emila”. Pamiętajcie, to już tradycja - w każdy pierwszy piątek miesiąca w Krakowie. Szczegóły dotyczące tych imprez znajdziecie na forum.subaru.pl

INTERNETOWE FORUM SUBARU
W PIGUŁCE

Ja kiedyś przetestowałem hamulce na ostatnim pietrze (dach) parkingu... Rozpedziłem się bo wydawał mi się dłuższy - zatrzymałem się 20 cm przed betonikiem... za którym była przepas na ulice ... od tej pory jestem innym człowiekiem

OGS (Lis 25, 2005 10:50 pm)

Byłem dziś ponownie na wystawie i zobaczyłem cudo: Baję, kolorek miodzio! Pozdrawiam miłego Pana praktykanta, który pozwolił mojej żonie i mnie pomacać sobie to piękne auto (...) Przy okazji apel do kupujących nową Baję: kupujcie żółte.

EsEm (Gru 04, 2005 10:40 am)

Nie teges

wczoraj wieczorem jakiś (zły człowiek) rąbnął mi tablice rejestracyjną z auta. już zgłosiłem na Policję, ciekawe ile razy zdążył zatankować na moje konto

PS. Jak dostane nowe to przynituje na stałe i podłączy HV.....

(Gru 29, 2005 11:28 am)

No to ja się pochwalę czymś „cos teges”, bo drogowcy jakoś wczoraj nie zareagowali na atak zimy i do wieczora wszędzie było białe, co pozwoliło mi pozbyć się ciemną nocą prawie całej zawartości zbiornika paliwa, upalając do bólu na podmiejskich drogach!

____: (Gru 29, 2005 6:48 pm)

teges jest to, że w drodze z pracy troszke „poupalałem” Justynkę poraz pierwszy w życiu wyszło mi kręcenie się wokół przedniego koła mimo braku szper. zaiste fajny ślad powstał po tej zabawie. Cykiel jak się patrzy a i średnica całkiem maluśka. Obawiam się jednak, że wiskoza niespecjalnie lubi tego typu zabawy. Po zakończeniu kręcenia się w kółko coś jakby lekko waniało w autku. Po chwili jednak zapach się ulotnił i wszystko wróciło do normy. Nad zachowaniem się Justyny muszę jednak jeszcze troszke popracować aby zawsze była dla mnie przewidywalna bo jak narazie zaskakuje mnie zupełnie jak prawdziwa kobieta

PZwodnik (Sty 08, 2006 12:36 pm)

Każdy z nas miał marzenia, czasami w nie nie wierzył. Teraz z perspektywy czasu widząc, że wierząc i pracując można osiągnąć założone cele - warto poświęcić chwilę, by choć słowem czy drobnym gestem pomóc innym w uwierzeniu we własne marzenia.

nogowski (Sty 08, 2006 11:35 pm)

wcześniej pisałem o atmosferze Forum, która była jednym z ważnych czynników wyboru samochodu z pod znaku Plejad - teraz mogę tylko stwierdzić, że nie pomyliłem się

Przemek (Lis 01, 2005 2:10 pm)

jakbym w najbliższym czasie miał się hajtac (rozważania czysto teoretyczne, wręcz z pogranicza fantastyki, i to nie sci-fi, bo tu brak elementu "sci" :D)

... to bym się sam zawiózł swoją subarynką i dopiero miałbym radochę :D .

DR!

URYNOTERAPIA

Obserwowałem pilnie relacje na temat dwóch huraganów, które zmiotły poparcie społeczne prezydentowi Stanów Zjednoczonych. Pierwszy wiaterek pan Georgie był łaskaw tak szczerze olać, że w Nowym Orleanie poziom pływów podniósł się o kilka metrów. Pozazdrościć prostaty. Przy okazji, społeczeństwo amerykańskie udowodniło ponad wszelką wątpliwość, że Hollywoodskie produkcje, prezentujące patriotyczny heroizm różnych Rambów, Scheartzenegerów i Bruców Willisów, to łzawe pierdoły - a amerykańskie mafie udowodniły, że są lepiej zorganizowane od rządu i przygotowały więcej pływającego sprzętu do transportu wyjumanego towaru, niż gwardia narodowa do ratowania ludzi.

Drugi wiaterek został już potraktowany bardzo poważnie, ponieważ na trasie jego przelotu stała obora pana Prezydenta oraz tatusia. Zarządzono ewakuację setek tysięcy mieszkańców zagrożonych terenów. Setki tysięcy mieszkańców ustawiło się w wielobarwnych, malowniczych korkach na przebiegających autostradach i tak sobie tkwiło na tym upale do odwołania ewakuacji. Konie prezydenta ewakuowano Aires For One... naturalnie w pieluchomajtkach.

Prezydencki bąk, jakim była organizacja ewakuacji ludzi - jeszcze trochę pozlatuje. Dlaczego pan Prezydent puszcza baki i wszystko olewa? Czyżby wierzył w urynoterapię? Niestety, nie ma do tego podstaw. Olane informacje sprzed jedenastego września o planowanych atakach terrorystycznych na USA, zaoocowały wyburzeniami w centrum Nowego Jorku oraz na przedmieściach Waszyngtonu. Suchy, gorący, pusty bąk iracki śmierzdi i śmierzdić będzie jeszcze długo. Ta kupa szybko nie przyschnie.

Olane porozumienie z Kioto, dotyczące ograniczenia emisji do atmosfery gazów cieplarnianych wraca co chwila do Ameryki kwiecistym bakiem poprzez zatokę meksykańską, ponieważ ocieplanie się klimatu powoduje anomalie pogodowe, między innymi coraz silniejsze huragany.

W ilości emitowanych gazów bryluje gospodarka Stanów Zjednoczonych. Pan prezydent, doszedł był jednak do - z założenia trafnych - wniosków, że skoro 50% amerykańskich wyrobów wytwarzanych jest w Azji, to nad Ameryką się ochłodzi. Pała z klimatologii.

Spyta ktoś skąd moje zainteresowanie perystaltyką jelit i stanem prostaty prezydenta obcego mocarstwa? Otóż smród rozniósł się po całej planecie. Wbrew przewidywaniom naszego rządu oraz wbrew pewności kleru, Polska nie przeniosła się wraz z duszą JP II do raju i nadal tkwi na zasmrodzonej Ziemi. Spośród europejskich krajów, jesteśmy bodaj jedynym państwem obok matczynej dla Ameryki - Anglii, które postanowiło mieć ambicje kolonialne i okupuje Irak. Pan prezydent Busch obiecał nam w zamian za koalicyjną, braterską walkę „ramię w ramię”, znieść wizy wjazdowe

i dotrzymał słowa. Miesiąc temu zniósł dla Polaków... loterie wizową. Dla niego to bez różnicy.

Aktualnie w ramach akcji zbrojnych przeciwko terrorystom, nasze wojska wyburzają w Iraku to, co wybudował w tym kraju Budimex przez ostatnie kilkadziesiąt lat, oraz to, co wybudowała cywilizacja ludzka przez ostatnich kilka tysięcy lat.

Jeżeli nasze wojska pójść za ciosem, to już niedługo najstarszymi zabytkami świadczącymi o rozwoju ludzkości, będą świętokrzyskie dymarki. Są to zresztą jedyne urządzenia w Polsce, które - biorąc pod uwagę stan naszej gospodarki - mogą emitować gaz cieplarniany, dlatego zdecydowaliśmy się ratyfikować porozumienie z Kioto. Odnoszę wrażenie, że po przemianie ustrojowej w Polsce, przetargi we wszystkich sprywatyzowanych zakładach przemysłu ciężkiego - wygrał Greenepeas.

Wracając jednak do metanu zawartego w wyziewach prezydenta Bucha, mamy podarowaną arabom demokrację. Demokrację niechcianą, ponieważ niezgodną z kulturą tych krajów. Zarówno w Afganistanie - kraju do niedawna górzystym a po nalotach NATO zaledwie wyżynnym - jak i w Iraku, doktryną władzy była, jest i zostanie religia a nie polityka. Arabskich kobiet nie interesuje równouprawnienie, ponieważ bezpiecznie siedzą w haremach i nie muszą uprawiać siatkówki zakupowej, zajmować się rozwrzeszczanymi bachorami ani cierpieć w pracy katusze z powodu molestowania seksualnego. Ich głównym zajęciem jest leżeć i pachnieć, o co dba ekipa zatrudniana przez męża, w związku z czym mają gdzieś emancypację.

Naturalnie pełnym zbiegiem okoliczności jest, iż kraje arabskie zaczynają ostatnio podnosić ceny ropy. Tak się dziwnie składa, że światowa gospodarka opiera się na handlu, handel na transporcie a transport na ropie. Nasz bogaty w ropę koalicjant jakoś nic nie wspomina o rurociągu przyjaźni przez Atlantyk, w związku z czym - jak wywnioskowałem z tematów najczęściej poruszanych na Forum Subaru - nasze przeżorne społeczeństwo zagazowało się wysokooktanowym propanem butanem na wielosekwencyjnych instalacjach wtryskowych IX generacji (sorry jak coś pokręciłem... nie znam się). Nasz pech polega na tym, iż ropę posiadają arabowie, których okupujemy wbrew naszej woli, Rosjanie, których olejamy wbrew logice i Amerykanie, którzy nas nie lubią, z wyjątkiem Wałęsy.

Przy tak wzorowo prowadzonej dyplomacji i polityce zagranicznej, powinniśmy być już dawno potentatem w produkcji samochodów napędzanych torfem, węglem kamiennym, koksem, baraniną, drewnem olchowym lub rudą miedzi - czyli posiadającymi bogactwami naturalnymi. Czy prosty kowboj z Teksasu jest temu winien? Otóż winne jest amerykańskie społeczeństwo - zafascynowane westernami i rodeo - które so-

bie i niestety także światu zafundowało takiego przywódcę i to trzema perforowanymi dziurkami na Florydzie. To tak jak byśmy mieli pretensję do wybranego przez nas w najbliższych wyborach prezydenta Leppera, że zaorał całą Polskę swoim własnym koniem, nawiózł Ją naturalnym nawozem własnej produkcji, na granicach zainstalował elektrycznego pastucha a potem zablokował furmankami Brukselę i palił opony w proteście przeciwko usunięciu Polski z Unii Europejskiej. Przecież... to obiecuje, tak samo jak Busch obiecywał wojnę z terroryzmem a tylko on wiedział, co to znaczy.

Porównanie tych dwóch panów jest zresztą zupełnie nieprzypadkowe. Obaj są ze wsi, nieokrzesani, z lukami w wychowaniu, nieuznający konwenansów i pierdzący na salonach. No to, który kandydat na prezydenta RP jest najlepszy, aby utrzymać braterskie stosunki z Prezydentem Buschem? Nie obrażając nikogo... każdy jest ideałem. Tylko, co ma zrobić biedne społeczeństwo, jeżeli chce mieć prezydenta inteligentnego, wykształconego i dobrze wychowanego altruistę a musi wybierać spośród wieśniaków, chamów, dorobkiewiczów, kłamców, egocentryków czy też najgorszej szumowiny, czyli zawodowych polityków?

Jest na to rada. W konstytucji każdego kraju, naród powinien mieć zagwarantowane prawo do odstrzału nierokujących nadziei polityków. Proste zasady: referendum, lista, ściepa na Szakała i zawieszenie okresu ochronnego. Przy dzisiejszych politycznych standardach zostało by w Polsce cirk, koma, przecinek... 15 szeregowych członków partii. Gwarantuje, że ze strachu rządząliby dobrze.

Naukowcy twierdzą, że gdyby atmosferę Marsa zatruwać przez kilkadziesiąt lat wyziewami przemysłowymi tak, żeby spowodować efekt cieplarniany, to zaczęłyby tam padać deszcze, klimat się ociepli, stopi się lód na biegunach i zaczęłyby rosnąć rośliny. Ja uważam, że Busch z Lepperem i jeszcze kilkoma polskimi politykami - przy swoich predyspozycjach do puszczenia baków - załatwiliby sprawę w trzy dni, góra tydzień, po czym trzeba by ich natychmiast ewakuować, by nie dopuścić do ekologicznej zagłady planety w ciągu następnego tygodnia.

Pojęcie „Urynoterapia”, o której wspominałem, narodziło się w medycynie ludowej i polega na picciu własnego moczu, oraz na obsikiwaniu chorego organu. Proponuję zatem obsikać sejm i senat, olać wybory prezydenckie i ewakuować się na Marsa. Dla stworzenia zdrowej atmosfery wystarczy podobno rozpaść grilla, wypić flaszkę, zapewnić sobie towarzystwo kobiet i odśpiewać „szła dziewczeczka do laseczka” lub „sto lat”. Ktoś powie: no tak, ale nie każdy jest prostym Polakiem i nie każdy zna słowa. I tu się zgadzam... coraz trudniej o ideał.

W.B. - mamusia forumowa

SKLEP 2006

Dawno nie zaglądaliśmy do naszego Internetowego Sklepu Subaru, a tu dużo zmian od ostatniego wydania Plejad. Zgodnie z zapowiedziami pojawiły się kolekcje Subaru World Rally Team oraz House-Subaru. Znajdziecie tam bardzo atrakcyjne koszulki, czapki, flagi, zegarki i torby w oryginalnych barwach i z logotypami SWRT oraz odzież przygotowaną specjalnie dla nas przez firmę House. Obie kolekcje z czasem będą powiększane o kolejne nowości. W ko-

lekcji Subaru oferujemy nowe, atrakcyjne polary, a już niebawem do oferty dołączą kolejne pozycje przygotowane na wiosnę i lato. W związku z rozpoczęciem nowego sezonu rajdowego Subaru Poland Rally Team również szykuje kolekcję odzieży z ich logo, pojawi się ona zapewne już niebawem.

Zachęcamy do śledzenia zmian na internetowych stronach sklepu, a także życzymy udanych zakupów.



W następnym numerze...

- ▶ Tokyo inaczej
- ▶ Leszek Kuzał w RSMŚ
- ▶ Złot Plejad 2006
- ▶ Nagrody dla Subaru
- ▶ Bardzo Specjalna Impreza

Prenumerata

- ▶ Zamów prenumeratę:
6 kolejnych numerów
 w cenie **30,00** złotych

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:

Subaru Import Polska Sp. z o.o.
 31-236 Kraków, Al. 29-go Listopada 184
 tel.: 012 665 37 71
 fax: 012 665 37 72
 e-mail: sklep@subaru.pl

Drodzy Klubowicze!

Z końcem lutego wkroczyliśmy w drugi rok funkcjonowania Klubu Subaru. To już pełne 12 miesięcy naszej wspólnej integracji pod okiem Subaru Import Polska, wymiany wzajemnych doświadczeń na polu użytkowania aut spod znaku Plejad oraz wzmacniania pasji do marki Subaru i jej sportowych osiągnięć. W związku z tym dla naszych Klubowiczów przygotowaliśmy garść nowości na 2006 rok. Na wstępie, dla wszystkich pasjonatów, którzy wyrażą chęć dalszego uczestnictwa w życiu Klubu mamy nowe, atrakcyjne wizualnie karty członkowskie. Przy przedłużeniu swojej obecności w naszej rodzinie każdy Klubowicz otrzyma gadżet-niespodziankę. Z kolei nowym uczestnikom, jak dotychczas, wręczać będziemy firmowe smycze Subaru. Przypominamy równocześnie, że zgodnie z regulaminem Klubu, osoba chcąc pozostać w gronie Klubowiczów jest zobligowana do uiszczenia składki członkowskiej w wysokości ustalonej przy rejestracji, w terminie nie przekraczającym 14 dni od daty upływu ważności pierwszej składki.

Serdecznie zapraszamy!

Mateusz Karzyński - SIP



pierre cardin
jeanswear