



SUBARU

Nr 13

14.06.2006

magazyn miłośników subaru

PLEJADY

www.subaru.pl

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%

III Złot Plejad

16-18.06.2006

Baja - test w terenie

Lataj ce boksery

Freerajdy Subaru Heliskiing

Bardzo specjalna Impreza

Nasi Partnerzy w akcji...



Relacje...

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa świata
Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski



OD WYDAWCY...

Szanowni Państwo!

Dziękuję Państwu - naszym klientom, z małej firmy sprzedającej kilkadziesiąt samochodów rocznie staliśmy się silnym i prężnym przedsięwzięciem - przedstawicielem potężnego japońskiego koncernu i jako jedni z niewielu w branży motoryzacyjnej w Polsce, możemy poszczycić się wzrostem sprzedaży w ubiegłym roku. Takie w tym roku nasza pozycja ulega cięglej poprawie, co bardzo cieszy nas wszystkich, a naszego Dyrektora w szczególności.

Niestety, oprócz zadowolenia, powoduje to również zwiększenie ilości obowiązków Szanownego „Ojca Dyrektora”, tak więc po raz pierwszy w historii „Plejady” zaszczepione zadanie napisania tych kilku słów do Państwa przypada mojej skromnej osobie. Pan Dyrektor bawi w Japonii, za naszą załogę stara się jak najlepiej przygotować Złoty Plejad na Kaszubach. Dokładamy wszelkich starań, aby jak co roku wszyscy wietnie sobie bawili i czerwcowy weekend spędzili w ród malowniczych jezior, lasów i pagórków w okolicach Kościerzyny zaliczyli do jednego z najlepszych w czasie nadchodzących wakacji. Wiemy, że wielu z Państwa już zgłosiło swój akces na Złoty, serdecznie zapraszamy tych niezdecydowanych zapewnić, że tegoroczne trasy będą jeszcze ciekawsze niż te zeszłoroczne z okolic Wysowej. Zarówno najdłuższa, prawie 250-kilometrowa dynamiczna trasa sportowa prowadzi cała do Gdańska, jak i spokojna trasa turystyczna wiodąca poprzez najpiękniejsze zakątki Kaszub oraz trasa terenowa poprowadzona w ród urokliwych lasów, poprzez piaszczyste polne drogi, w skie drewniane mostki i łagodne wzgórza zostały tak wytyczone, aby wszystkim zapewnić niezapomniane wrażenia. Zadania, próby sprawnościowe i sportowe rozgrywane na każdej z tras nawiązują do jej charakteru i mają na celu nie tylko sprawdzenie siebie, ale i pilota, lecz także zapewnić wiele dobrej i bezpiecznej zabawy. Po dniu spędzonym w pojeździe zapraszamy na wietne zabaw do białego rana.

Przepraszamy za kolejne opóźnienie w wydaniu „Plejady”. Dołomy staramy się, aby to było już ostatnie.

Andrzej W. Buczek
SIP

„PLEJADY” nr 13
14.06.2006

Wydawca:
Subaru Import Polska sp. z o.o.
Al. 29 Listopada 184
31-236 Kraków
tel.: 012 665 37 71
e-mail: wydawca@plejady.subaru.pl

Zespół redakcyjny:
Magdalena Chojnowska-Wilk - mwilk@subaru.pl
Andrzej W. Buczek - awbuczek@subaru.pl
Michał Grudziński - mgrudzinski@subaru.pl

Marketing/Reklama:
tel.: 012 665 37 71
fax: 012 665 37 72

Skład i druk:
BWC1 - redakcja@plejady.subaru.pl
tel.: 0605 988 003

NASZE SERWISY

Odkąd sprzedajemy samochody Subaru w Polsce osiągnęliśmy bardziej niż przyzwyczajone wyniki i nadal odnotowujemy dynamiczny rozwój, nadszedł czas dla nas, abyśmy podnieśli poziom zadowolenia naszych klientów ze świadczonych przez nas usług.

Porozrzucając po całej Polsce dealerzy mają za zadanie nie tylko sprzedać jak najwięcej pojazdów, lecz także służyć wszystkim użytkownikom Subaru profesjonalnym serwisem i pomocą. Wiosną tego roku postanowiliśmy my sami sprawdzić jako ich usług, a uzyskane wyniki dały nam odpowiedź na pytanie, co poprawi lub zmodyfikować, aby klienci naszej marki byli zawsze zadowoleni.



W tym celu powstał program podwyższenia jakości i sprawności funkcjonowania serwisów Subaru w Polsce. Staramy się wykorzystać obecny rok na usystematyzowanie ich pracy, przypomnienie i standardów obsługi, podniesienie umiejętności technicznych pracowników oraz lepsze zaopatrzenie w części zamienne. Jeśli chodzi o te ostatnie, to magazyn centralny w Łodzi od kilku miesięcy zdecydowanie powiększył swój asortyment. W celu polepszenia dostawności części zamiennych rozszerzyliśmy listę naszych dostawców. W chwili obecnej zaopatrujemy się u trzech ród: w magazynie w Niemczech, centralnym magazynie europejskim w Brukseli oraz bezpośrednio w Japonii. Umożliwiło to skrócenie okresu oczekiwania naszych klientów, a także stopniowe obniżenie cen części zamiennych.

W celu stworzenia profesjonalnej, miłej atmosfery w serwisie uruchomiliśmy

cykl szkoleń pracowników mających na celu podniesienie jakości obsługi. Przyśpieszamy podniesienie i ujednoczenie standardów usług świadczonych przez przedstawicieli Subaru w całej Polsce, tak aby podróżując po kraju wszędzie spotkali się Państwo z takim samym gościem przyjeżdżając, przyjaźnieli atmosferą, a co najważniejsze z profesjonalną obsługą. Równocześnie, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszych klientów, postanowiliśmy pomóc Państwu w przygotowaniu samochodów do letnich wyjazdów. W związku z tym w dniach 19 czerwca – 1 lipca zorganizujemy ogólnopolską akcję serwisową, której celem będzie

dokładne przejrzanie pojazdów i znalezienie ewentualnych usterek, mających wpływ na bezpieczeństwo lub mogących zakłócić spokój wakacyjnych wyjazdów.

Życzę Państwu wspaniałych wояj i bezpiecznych powrotami do domów, pozdrawiam w imieniu całej załogi Subaru Import Polska.

Andrzej W. Buczek
DT SIP



LIMITOWANE LEGACY I FORESTER



Okres wiosenno-letni to w polskiej ofercie Subaru czas wersji limitowanych. W kwietniu do sprzedaży trafiła specjalna odmiana Legacy 2.0 kombi „PREMIUM”, natomiast od maja dostępna jest atrakcyjniejsza wersja Forestera oznaczo-

na symbolem „007”. W obu przypadkach klienci otrzymują bogato wyposażone samochody za przystępną cenę.

Legacy „PREMIUM” może pochwalić się swoim wyposażeniem podstawowym

takimi elementami jak: skórzana tapicerka, elektrycznie otwierany dach, czujniki cofania, elektryczna regulacja fotela kierowcy, czujnik deszczu, dywaniki „high class”, ozdobne listwy progowe i pokrywy bagażnika oraz funkcjonalna nakładka chroniąca próg załadunkowy przestrzeni bagażowej.

W przypadku Forestera 007 zmiany obejmują wyposażenie pojazdu w aluminiowe felgi o specjalnym, limitowanym wzorze, nowe dywaniki oraz chromowaną nakładkę progu bagażnika. Każdy model w specjalnej edycji otrzyma również wyróżniający go emblemat „007” zamocowany na tylnej klapie.



A MOJE SUBARU SI NIE PSUJE ...

Po raz kolejny Subaru „na topie”! Najnowszy raport TÜV sporządzony przez niemiecki magazyn AutoBild wyłonił zwycięzcę wśród najmniej awaryjnych samochodów w kategorii wiekowej do trzech lat. Najniższym współczynnikiem wykrytych usterek, na poziomie zaledwie 3% we wszystkich przebadanych egzemplarzach wykazał się model Forester, którego analitycy TÜV podsumowali w krótki sposób: „Tak wygląda zwycięzca”. A w 78,7% przebadanych Foresterów po trzech latach eksploatacji nie wykryto żadnej, nawet najmniejszej usterki. Bardzo dobrym wynikiem może pochwalić się inny model Subaru – Legacy, które wraz z Mercedesem SLK uplasowało się na siódmym miejscu w tegorocznym raporcie TÜV. Drugie miejsce w tym zestawieniu ex aequo Mazda Demio i Toyota Yaris, a Porsche 911 i Toyota Corolla podzieliły się czwartą pozycją. Ogólne wyniki badania pokazują wciąż pogarszającą się jakością współczesnych pojazdów. W porównaniu do ubiegłego roku średnia usterkowość samochodów wzrosła o 0,2% do poziomu 18,9% we wszystkich przebadanych autach. Subaru na tym tle prezentuje się nadzwyczaj okazale, od lat wiodąc prym wśród najmniej awaryjnych pojazdów. Forester jest już trzecim modelem tej marki, który zdobył najwyższe uznanie w raporcie TÜV. Poprzednimi zwycięzcami były Legacy (w 1999 roku) oraz Justy (w 2001 roku).



RAJD MEKSYKU SOLBERG WRESZCIE NA PODIUM



Petter Solberg wreszcie przełamał pecha i zdobył punkty w tegorocznych Mistrzostwach świata. Kierowca Subaru World Rally Team na początku rajdu objął zdecydowane prowadzenie i gdyby nie pechowy dobór opon i krótka wizyta poza trasę mógłby zostać zwycięzcą.

„To były niezwykle trudne zawody. Po kilku dniach mieliśmy kompletnie zdarte opony. Ale nasza Impreza spisywała się bez zarzutu. Szkoda, że nie udało się wygrać, jednak i tak cieszymy się z pierwszych punktów w Mistrzostwach”, powiedział na mecie Norweg. Zawody wygrał Sébastien Loeb (Citroën Xsara WRC), który uzyskał 48.9 sek. przewagi nad Solbergiem. Po Francuzie i Norwegu była „przepaść”. Trzeci na mecie Manfred Stohl (Peugeot 307 WRC) miał cztery i pół minuty straty. Niezwykle trudne warunki sprawiły, że liczba kierowców „topniała” z ośmiu na sześć. Marcus Grönholm (Ford Focus WRC) dwa razy wypadł z trasy i musiał korzystać z systemu SuperRally. Podobny los spotkał Chrisa Atkinsona i Mikko Hirvonen. Zawody ukończyło tylko 20 załóg!



PC WRC – REWELACYJNY ARAI, SKUTECZNY KUZAJ

Rajd Meksyku był drugim tegorocznym eliminacją PC WRC. Wygrał Toshi Arai (Subaru Impreza WRX). Japończyk zajął dziesiąte miejsce w klasyfikacji generalnej, a przez dwa etapy był nawet siódmy! Swoją pierwszy start w Mistrzostwach zaliczył Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak (Subaru Impreza STI), w barwach japońskiego zespołu SYMS.

Debiut był niezwykle udany. Choć Polacy mieli kilka przygód (zdarte opony, kłopoty z hamulcami, wizyta poza drogę), to pomimo tego pojechali rozważnie i skutecznie. Mistrz Polski a dwa razy popisał się trzecim czasem w PC WRC, tuż za Arai i Nassirem Al-Attiyah'em (obaj Subaru Impreza STI).

Ostatecznie Mistrzowie Polski zajęli czwarte lokaty w Production Car i 13.



miejsce w klasyfikacji generalnej. Na swoje konto w PC WRC zapisali pięć punktów. Po raz kolejny okazało się, że „Kuzi” potrafi wszystkich zaskoczyć!



RAJD MEKSYKU WYNIKI

1. S. Loeb (Citroën Xsara WRC)	3:47:08.8
2. P. Solberg (Subaru Impreza WRC 06)	+48.9
7. C. Atkinson (Subaru Impreza WRC)	+20:39.5
8. M. Grönholm (Ford Focus WRC)	+21:44.2
9. T. Arai (Subaru Impreza WRX)	+22:34.6
13. L. Kuzaj (Subaru Impreza WRX gr. N)	+32:20.8

RAJD KATALONII 2006 NOWE SZEFOSTWO I KOLEJNE „PRZYGDY”

Przed Rajdem Katalonii w zespole Subaru World Rally Team doszło do gruntownych zmian personalnych. Z funkcji szefa zespołu został odsunięty charyzmatyczny Dawid Lapworth, a jego stanowisko objął Paul Howarth.

Z SWRT odszedł także Ed Wood – długoletni główny projektant rajdowych Imprez WRC. Choć przyczyn personalnych roszać nie podano, to mo- na się domy- lać, że spowodowały je kiepskie wyniki zespołu.

Rajd Katalonii miał być pierwszym poważnym sprawdzianem dla nowej ekipy. Niestety wynik znowu był poniżej oczekiwań. Petter Solberg i Stéphane Sarrazin zajęli odpowiednio siódme i ósme miejsca. Chris Atkinson był jedenasty. Wygrał Sébastien Loeb (Citroën Xsara WRC) przed kolegą z zespołu Daniem Sordo. Na trzeciej pozycji uplasował się Marcus Grönholm (Ford Focus WRC).

„Nasza Impreza już dobrze radzi sobie na szutrach. Ale musimy dokonać kilku zmian, aby była tak efektywna na asfaltach. Chodzi głównie o opony”, powiedział na mecie Petter Solberg. Od początku ton rywalizacji nadawali Loeb i Grönholm, a tuż za nimi ostro walczyli Solberg, Hirvonen i Dani Sordo. Kilka razy dobrymi czasami „błysnęli” także Francois Duval w Fabii WRC. Po pierwszym etapie lider SWRT był czwarty. Sarrazin i Atkinson zajmowali siódme



i ósmą pozycję. W czasie drugiego dnia Australijczyk dwa razy obracał się na oesie, a na końcowym trzecim etapie wypadł z drogi i urwał koło. Solberg narzekał, że Impreza nie „ciągnie” na krętych partiach pod górę. Awaria Focusa pozbawiła szans na dobre miejsce Mikko Hirvonen. Duval nie wytrzymał tempa. Błędem na ostatnim oesie kosztował go utratę miejsca na podium.

„Szkoda, ale wyprzedziłem dwa Subaru. Jestem happy”, powiedział młody Belg. Wynikowe rezultaty osiągnęli Alex Bengue (Peugeot 307 WRC – 4. miejsce) i Jan Kopecky (Skoda Fabia WRC – 5. miejsce).

W Junior WRC bardzo dobrze postępowali Michał Kociuszko i Jarosław Baran (Suzuki Ignis). W klasyfikacji generalnej uplasowali się na 24. miejscu.

RAJD KORSYKI NADAL CO „NIE GRA”

Dla Pettera Solberga Rajd Korsyki miał być kolejnym punktem zwrotnym po niezbyt udanym początku sezonu. „Jedziemy po zwycięstwo”, zapowiadał Norweg przed startem. Niestety nadzieje na dobry wynik przysły jak bałka mydlana już na pierwszym oesie. W Subaru Imprezie WRC doszło do awarii układu

wydechowego. Dodatkowo obrót na oesie kosztował lidera SWRT stratę trzech minut i spadek na 14. pozycję.

Podobna awaria przydarzyła się Chrisowi Atkinsonowi. Na dodatek w jego samochodzie zaszkwankowała skrzynia biegów. W ekipie Subaru najszybszy był

Stephane Sarrazin, ale zajmował dopiero 8. pozycję.

Liderem był Sebastian Loeb. Kolejne dwa etapy również nie były szczęśliwe dla zawodników Subaru. Solberg odcierpiał straty, a pod koniec drugiego dnia i w jego „rajdówce” pojawiły się kłopoty ze skrzynią.

Sarrazin nie ustrzegł się błędów, ale zdołał obronić swoją pozycję. W końcówce rajdu niewiele się zmieniło. Najwyżej został sklasyfikowany Sarrazin (8. lokata), a Solberg i Atkinson zajęli odpowiednio 11. i 14. miejsca.

„Rywale zbyt szybko nam odjechali. Po naprawie usterek skupiliśmy się na testowaniu ustawień zawieszenia i nowej skrzyni biegów. Co nie gra w tym roku. Musimy więcej czasu przeznaczyć na testy”, podsumował swój występ Petter Solberg. Zawody wygrał Loeb, przed Marcusem Grönholmem i Danim Sordo.



RAJD KORSYKI WYNIKI

1. Sébastien Loeb (Citroën Xsara)	3:43.05.4
2. Marcus Grönholm (Ford Focus)	+29.0
3. Daniel Sordo (Citroën Xsara)	+1.48.7
4. Mikko Hirvonen (Ford Focus)	+1.59.2
5. Alexandre Bengue (Peugeot 307)	+2.47.7
6. Xevi Pons (Citroën Xsara)	+3.10.2
7. Manfred Stohl (Peugeot 307)	+5.01.3
8. Stéphane Sarrazin (Subaru Impreza)	+5.21.9
9. Gigi Galli (Peugeot 307)	+5.42.5
10. Jan Kopecky (Skoda Fabia)	+6.11.4
11. Petter Solberg (Subaru Impreza)	+6.40.5

RAJD ARGENTYNY KUZAJ WICELIDEREM PC WRC!

Leszek Kuzaj i Maciek Szczepaniak po raz kolejny sprawili ogromną niespodziankę w rajdowych Mistrzostwach świata. Po udanym występie w Rajdzie Meksyku, Mistrzowie Polski zajęli drugie miejsce w PC WRC i 16. w klasyfikacji generalnej Rajdu Argentyny. Polacy zostali wiceliderami klasyfikacji Production Car. To najlepszy wynik polskiego kierowcy w Mistrzostwach świata na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat! Po pechu Toshi Arai liderem PC WRC został Nasser al-Attiyah.

„Jestem szczęśliwy. Mieliśmy trochę przygód: dwa «kapcie», jeden obrót, ale udało się nam obronić drugie miejsce.

ce. Ten awans na pozycję wicelidera PC WRC to coś niesamowitego. Myślę, że rywale będą na nas zwracać większą uwagę w czasie kolejnych rajdów”, stwierdził szczęśliwy „Kuzi”.

Wreszcie udany rajd zaliczył Petter Solberg. Norweg zajął drugie miejsce, tracąc 44 sekundy do zwycięzcy – Sebastiana Loeba. Punktował także Chris Atkinson, który stoczył pasjonującą walkę o szóste miejsce z Danim Sordo (Citroën Xsara WRC).

„Gdyby nie kilka głupich błędów byłoby – my w pierwszej piątce. Ale i tak jest niele”, podsumował Australijczyk. Marcus Grönholm, uszkodził Focusa WRC już na



pierwszej piątce i nie miał szans na odrobienie strat. Trzecie miejsce zajął niespodziewanie Gigi Gialli w Peugeocie 307 WRC.

PUNKTACJA M PO RAJDZIE ARGENTYNY

1. Loeb	56 pkt.
2. Grönholm	35 pkt.
3. Sordo	24 pkt.
4. P. Solberg	18 pkt.

PRODUCENCI:

1. Kronos Citroën	69 pkt.
2. BP Ford	57 pkt.
3. Subaru	51 pkt.

PC WRC:

1. Al-Attiyah	24 pkt.
2. Kuzaj	13 pkt.
3. Baldacci	12 pkt.
4. Arai	11 pkt.

SIŁA W PEWNYCH RĘKACH

NOWY SCORPION - ATR



REWOLUCJA NA RYNKU OPON DO SAMOCHODÓW TERENOWYCH

Gdy prowadzisz samochód 4x4 najwyższej klasy, nie uznajesz żadnych kompromisów. Komfort, precyzja prowadzenia, a nawet... cisza wewnątrz pojazdu - liczy się każdy szczegół. Właśnie dlatego stworzyliśmy opony Pirelli Scorpion ATR, dzięki którym przejmiesz pełną kontrolę nad swoim samochodem.



MOC POD KONTROLĄ

34. RAJD ELMOT KUZAJ TRIUMFUJE!



„Pojechałem jak przystało na wicelidera PC WRC. Nasza Impreza spisała si znakomicie. Po raz pierwszy mieli my okazję przetestowa na asfaltach nowe, tzw. «du e» hamulce i zawieszenie. Myślę, że kolejny tytuł mistrzowski jest w naszym zasięgu”, powiedział Leszek Kuzaj, na mecie 34 Rajdu Elmot.

„Kuzi” i Maciej Szczepaniak wygrali zawody, prowadz c od startu do mety. Drugie miejsce zajął Tomasz Kuchar w bli niaczym Subaru Impreza STI N 12. „Mam najlepszy serwis na świecie”, zachwycał si Tomasz Kuchar po 17-minutowej wymianie skrzyni biegów i kompletnego sprzątku w samochodzie.

Z wrocławianinem do ko ca walczył Tomasz Czopik (Mitsubishi Lancer Evo IX). „Trzecie miejsce te jest dobre. Ale tak łatwo si w tym roku nie poddamy. Marzę przynajmniej o tytule wicemistrzowskim”, stwierdził „Czoper”.

Nieco słabiej pojechali kolejni faworyci: Michał Solowow z Maciejem Baranem (Mitsubishi Lancer Evo IX). Ich kłopoty na trasie były spowodowane kontuzją kierowcy, który kilkana cie godzin



przed startem doznał urazu kręgosłupa. Musieli zadowoli si szóstą lokatą. Walka o miejsca 4-5 rozegrała si na ostat-

nim oesie Jedlina – Ro ciszów. Kilka kilometrów przed ko cem Michał Kociuszko (Suzuki Swift S 1600) uszkodził prawe tylne koło, daj c si wyprzedzi Maciejowi Lubiakowi (Mitsubishi Lancer Evo IX).

Warto odnotowa równie dobre lokaty dwóch innych kierowców, prowadz cych Subaru Imprezy. Maciej Oleksowicz (Impreza N12) był siódmy, a tu za nim na metę wjechali Marcin Turski i Dariusz Burkat (Impreza N11).

„Nie jest le. Zdobyli my punkt. Najbardziej cieszy si z tego, że wreszcie pojedziemy cały sezon”, stwierdził „Turas”.

W zespole Subaru Poland Rally Team debiutował Kajetan Kajetanowicz. Od początku jechał bardzo agresywnie, ale niestety pod koniec pierwszego etapu powa nie uszkodził zawieszenie i musiał si wycofa. „Jeste my potwornie zmęczeni i w tej chwili robi sobie kilka dni

wolnego”, wyznał Kuzi. Lider SPRT wyraził nadzieję, że uda mu si podtrzyma dobrą passę w kolejnych startach.



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 Solowow/Maciej Baran	+2.38,3

PUNKTACJA RSMP: KIEROWCY	
1. Leszek Kuzaj	11 pkt.
2. Tomasz Kuchar	8 pkt.
3. Sebastian Frycz	6 pkt.
4. Michał Solowow	4 pkt.

Nowa Finlandia. Grapefruitowa z natury.

Finlandia® Vodka is a registered trademark of Finlandia Vodka Worldwide, Ltd. Helsinki, Finland.



Finlandia® Grapefruit Fusion jest orzeźwiającą kombinacją czystej i łagodnej Finlandia® Vodka z wytrawnym smakiem grapefruta. Spróbuj jej czystej, z lodem lub skomponuj na jej bazie ekscytującego drinka.

Dostępna w butelkach o pojemnościach 500 ml oraz 700 ml.

Dystrybutor: Brown-Forman Polska Sp. z o.o.; ul. M. Gandhiego 3; 02-645 Warszawa;
NIP: 526-00-13-897; tel. (+48 22) 844 54 11; fax (+48 22) 844 02 93

Zachowaj czystość umysłu. Pił odpowiedzialnie. Keep Your Judgement Pure. Drink Responsibly.

finlandia.com

BAJA AMERYKA SKI PICKUP SUBARU

Firma Fuji Heavy Industries Ltd. produkuje samochody Subaru przedstawiła w sierpniu 1977 roku nowy model nazywany w USA - BRAT od „Bi-drive Recreational All-terrain Transporter”, a w Europie - MV od „Multipurpose Vehicle”. Pojazd miał te inne nazwy - Brumby w Australii, a po prostu Subaru 1600/1800 pickup w Izraelu. Był to przygotowany specjalnie na rynek amerykański mały dwudrzwiowy pickup bazujący na modelu Subaru Station Wagon.

Pierwsze pojazdy napędzane były 4-cylindrowymi „bokserami” o mocy 66 KM (49 kW) i pojemności 1,6 l. Od roku 1982 powiększono silniki do pojemności 1,8 l uzyskując moc 73 KM (54 kW), a w latach 1983-84 były produkowane te pojazdy z turbodoładowanymi silnikami o mocy 94 KM (70 kW). Standardem na tamte czasy stała się manualna skrzynia biegów, a automatyczna występowała głównie przy wersji „turbo”. Pojazdy produkowane do roku 1980 posiadały skrzynię rozdzielczą bez reduktora, a dopiero później otrzymały go wersje GL. Wszystkie posiadały stały napęd na przednie koła, a za pomocą przycisku na dźwigni zmiany biegów „szybko” dołączany był napęd na tył. Przód nadwozia prezentował się identycznie jak w kombi, natomiast za przednimi siedzeniami zbudowano pionową ścianę z oknem, a błotniki tylne przedłużyły uzyskując integralną z nadwoziem skrzynię ładunkową. Była to oczywiście konstrukcja samonośna, a wszystkie koła posiadały niezależne zawieszenie. Na skrzyni ładunkowej (w wersji amerykańskiej) umieszczono dwa siedzenia tyłem do kierunku jazdy, umożliwiający przewóz osób. W roku 1981 BRAT przeszedł restyling, a w 1985 zaprzestano montażu tylnych siedzeń. Zakonieczanie produkcji nastąpiło dopiero w 1990 roku.

Wykorzystując potencjał potężnego rynku pickupów w Stanach Zjednoczonych i korzystając z możliwości, jakie



stworzyła nowa fabryka Subaru w Lafayette w stanie Indiana, na targach motoryzacyjnych w Detroit w 2000 roku po raz pierwszy pokazano prototyp nowego auta pod roboczą nazwą ST-X. Ten studyjny model był czterodrzwiowym pickupem i prezentował system Switchback zamieniający tylny przedział pasażerski w przedział ładunkowy. Wersję produkcyjną zademonstrowano dopiero dwa lata później w Detroit, a w sprzedaży w Baje (bo tak nazwany otrzymał nowy model Subaru) pokazała się w amerykańskich i kanadyjskich salonach we wrześniu 2002. Samochód do dzisiaj jest produkowany tylko w USA.

Baja korzysta z płyty podłogowej Outbacka, jego zawieszenia, silnika i układu przeniesienia napędu. Duży masywny zderzak z wkomponowanymi okrągłymi

wiatłami przeciwmgiłowymi, reflektory, maska i dwukolorowa stylistyka nadwozia nawiązuje do innych modeli Subaru. Pojazd charakteryzuje zwarte czterodrzwiowe nadwozie. Przestrzeń za siedzeniami tylnymi pozostawiono otwartą, tworząc integralną z nadwoziem platformę ładunkową. Konstrukcja tylnej ściany to rozwinięcie Switchback. Ma ona dwa otwory: górny z nich to miejsce dla tylnej szyby, natomiast dolny, zamykany kłap, tworzywa sztucznego, umieszczono na wysokości podłogi skrzyni ładunkowej. Po otwarciu klapy uzyskujemy płaską podłogę umożliwiającą przewóz długich do 1980 mm ładunków, bądź wygodne spanie. Szerokość skrzyni wynosi maksymalnie 1240 mm, a między nadkolemi 1000 mm. Niestety otwór w ścianie tylnej ma niewielkie wymiary - 770 mm na 320 mm, co ogranicza pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej. Na bocznej ścianie skrzyni ładunkowej zostały zamontowane dwa ozdobne, chromowane pałki, a na tylnej krawędzi dachu zamontowano trzecie wiatło STOP i wiatło cofania. To ostatnie lepiej służy do oświetlenia skrzyni ładunkowej niż drogi za pojazdem.

Dzięki mechanizmowi umożliwiającyemu odchylenie tablicy rejestracyjnej może być ona dobrze widoczna również podczas jazdy z otwartą tylną kłapą. Zarówno podłoga jak i boki skrzyni ładunkowej wyposażone są w plastikowe osłony, które chronią boki nadwozia przed uszkodzeniem przez ładunek. Rozwinięcie to umożliwia łatwe utrzymywanie czystości i zabezpieczenie nadwozia przed korozją.

Pojazd przystosowany jest do przewozu czterech osób. Z tyłu na rodku siedziska umieszczony został podwójny uchwyty na kubki i duży zamykany schowek. Wnętrze zachowuje charakterystyczny dla Subaru styl i ergonomię. Wszystkie elementy kontrolne są wprost intuicyjne.



BAJA AMERYKA SKI PICKUP SUBARU (C.D.)



nie odnajdywane. Na konsoli środkowej zamontowano radio z odtwarzaczem CD i sterowanie manualnej klimatyzacji. Deska przyrządów posiada duże, doskonale czytelne zegary. Przynajmniej co prawda w milach, jednak posiada również małe skal kilometrowe i umożliwia łatwą kontrolę prędkości. Na tarczy obrotomierza wyświetlany jest dodatkowo czas i temperatura zewnętrzna.

Subaru słynie z wnętrza wykonanego z dobrej jakości i trwałych materiałów, jednak amerykańskie wykonanie wydaje się nieco odbiegać „in minus” od tego standardu, widać mniej perfekcyjne dopasowanie elementów, a użyte plastiki nie wzbudzą pełnego zaufania. Być może to jednak tylko pozory i brak wiary w „solidne” amerykańskie wykonanie.

Aspirując do miana „all-terrain vehicle”, pojazd musi wykazać się sprawnym na-

pracy na cztery koła i niskopodłogowym przemyśle. Zawdzięczamy temu maksymalnie stabilną jazdę w trakcie pokonywania bezdroży, jak i podczas jazdy po asfalcie. Największym walorem pickupa Subaru jest silnik typu BOXER o 16-zaworowej konstrukcji typu SOHC. Posiada on pojemność 2457 cm³ i moc 165 KM uzyskiwaną przy 5600 obr/min, a także dysponuje maksymalnym momentem obrotowym na poziomie 225 Nm przy 4000 obr/min. Wysokie obroty momentu maksymalnego nie są przeszkodą, gdyż jest on dość płasko poprowadzony i dzięki temu pojazd łatwo przyspiesza, jest elastyczny, nie boi się ostrych podjazdów pod górki czy też wolnej jazdy w terenie. Uroku jazdy dodaje charakterystyczny odgłos pracy „boksera”, który może nie być najcichszy, ale za to ma piękny, basowy wydźwięk.

Doskonały układ napędowy został do-

pracowany w szczegółach i zapewnia świetne właściwości trakcyjne. Z silnika moc rozdzielana jest w sposób stały na cztery koła poprzez standardowy 5-biegowy manualny skrzyni biegów lub stanowi opcję 4-biegowy przekładni automatyczny. W odróżnieniu od Outbacka Baja nie ma 2-biegowego reduktora. Moment obrotowy ze skrzyni biegów przekazywany jest poprzez centralny mechanizm różnicowy na przednie i tylne koła w stosunku 50/50. Układ nie posiada żadnej mechanicznej blokady, a tylko sprężynowe wiskotyczne blokady centralnego mechanizmu różnicowego. W tylnym dyferencjale znajduje się układ LSD.

Baja posiada niezależne zawieszenie. Z przodu stosowane są kolumny McPhersona, a z tyłu układ wielokrękowy. Geometria zawieszenia została tak dobrana, aby zmniejszyć „nurkowanie” przodu i podnoszenie się tyłu przy gwałtownym hamowaniu. Stabilność jazdy zapewniają solidne drążki stabilizatorów z przodu i z tyłu. Jak na samochód przystosowany do przewożenia ładunków przystało, sztywno tylnego zawieszenia jest nieco wyższe od stosowanego w Outbacku, nie wpływa to jednak negatywnie na charakterystykę prowadzenia. Do utrzymania pojazdu w linii w terenie działający system hamulcowy wyposażony w cztery duże tarcze hamulcowe (z przodu wentylowane) i układ ABS.

Użytkowanie Baji może przysporzyć wielu miłych, a czasem zaskakujących chwil. Niektóre z nich wynikają z amerykańskiego rodowodu pojazdu, a niektóre stanowią o jego prawdziwej „subarowości”. Pierwszej niespodzianki doznajemy, próbując wsiąść do samochodu i naciskając na mały niebieski przycisk na pilocie - centralny zamek odblokowuje tylko drzwi kierowcy, dopiero powtórne naciśnięcie przycisku pi-



BAJA AMERYKA SKI PICKUP SUBARU (C.D.)

lota odblokowuje pozostałe drzwi (s to wymagania rynku). Wygodne fotele zachają do dłużej jazdy, a pozycja za kierownicą jest tak komfortowa, jak w kabynie samochodu osobowym. Wkładamy kluczyk do stacyjki, przekręcamy go i... cisza, nic się nie dzieje. To kolejny amerykański sposób wyposażania samochodów – praca rozrusznika molina jest jedynie przy wciśnięciu pedala sprzęgła.

Silnik zaskakuje bez problemów i pracuje, mruzcąc lekko. Naciśnięcie pedału gazu powoduje, że pomruk staje się głośniejszy. Wrzucamy jedynkę i ruszamy. Samochód wawo przyspiesza osiągnięciem 100 km/h już po 9,3 sekundy. Prowadząc go, nie czujemy się jak za kierownicą samochodu dostawczego czy pickupa, lecz tak jakbyśmy prowadzili duży kombi. Ze strony zawieszenia nie dochodzi do nas żadnego niepokojącego odgłosu, a pokonywanie zakrętów pokazuje nam, czym jest Subaru. Pojazd trzyma się doskonale drogi i jest stabilny przy każdym zjazdach, a symetryczny układ napędowy powoduje, że posiada prawie neutralny charakterystykę prowadzenia, niezmienną w dowolnym położeniu pedału gazu. Układ kierowniczy pracuje bez zarzutów, zapewniając właściwe czucie podłoża i



umożliwiając pewną kontrolę pokonywanego zakrętu. Zawieszamy to równie do szerokiego ogumienia o rozmiarze 225/60 R16.

Zjeżdżając z utwardzonych dróg, powinniśmy zdawać sobie sprawę z tego, że chociaż pojazd dobrze sobie radzi w trudniejszym terenie, nie jest typowym pojazdem off-roadowym. Pomimo doświadczeń, wynoszących 210 mm przelotu zwisy, a szczególnie tylnego, na tyle duże, nie mogą utrudniać pokonywania stromych rowów czy głębokich kolein. Zawieszenie ma długie skoki i wykrzyżowanie, zapewniając pewny i stały kontakt z podłożem. Dla tych, którzy to lubią, jazda Subaru Bają zapewnia jeszcze jedną przyjemność – jest się łatwo postrzegającym na ulicy. Wynika to nie



tylko z pięknego ółto-srebrnego koloru pojazdu, który w wiosennym słońcu błyszczy jak rzadki motyl, lecz także z jego niecodziennej, intrygującej sylwetki. Wielu ludzi, nawet tych znających markę Subaru, nie wie, że produkuje ona tak ciekawy pojazd.

Niestety w Europie pickupy traktowane są głównie jako pojazdy robocze i zapotrzebowanie na ten oryginalny pojazd jest stosunkowo niewielkie. Dlatego te Subaru nie przewiduje szerokiego wprowadzenia Baji na europejskie rynki. Niemniej jeszcze w tym roku dotrze do nas inny model Subaru produkowany w amerykańskiej fabryce w stanie Indiana. Będzie to duży SUV – B9 Tribeca.

Słowem Keratronik GPS Lokalizacja, nawigacja, monitoring, logistyka

Systemy lokalizujące GPS zrewolucjonizowały nawigację lądową, morską, lotniczą, a nawet kosmiczną. Rozwój technologii sprawił, że najprostsze odbiorniki mają dziś niewielkie rozmiary, a ich ceny są stosunkowo niskie. Urządzenia i oprogramowanie, do których należą Keratronik GPS wraz z systemem Predator Combo Client, to wynik kolejnego kroku w rozwoju techniki lokalizacji obiektów. Otwierają one ogromne możliwości w zakresie udoskonalania pracy ludzi w wielu obszarach, m.in. w ratownictwie medycznym, górskim i wodnym, w pracy biegłych służb, policji, wojska a także w agencji ochrony i służb specjalnych. Istotnym obszarem działania, w którym wykorzystuje się GPS w rozwiniętych krajach Europy jest zarówno kontrola i zarządzanie flotami pojazdów jak również planowanie bezpiecznych i przepustowych dróg. Terminal GPS wrzucający co minut „paczki” infor-

macji na serwery poprzez GSM ma wszechstronne zalety przydatne w rekonstrukcji przebiegu różnorodnych zdarzeń.

Oferowane na rynku systemy lokalizacji działają na podobnej zasadzie – krążące po sześciu orbitach satelity Navstar wysyłają sygnały odbierane przez elektroniczne moduły GPS/GSM, które po przetworzeniu informacji o pozycji, przemieszczaniu i kursie „ledzonego” obiektu, wysyłają je za pośrednictwem modułów GSM do centrum monitorowania oraz do telefonu lub personalnego komputera właściciela. A gdy obiekt chwilowo wymknie się z zasięgu „paczki” nie ginie, dzięki czemu zapis zdarzenia zawsze jest kompletny.

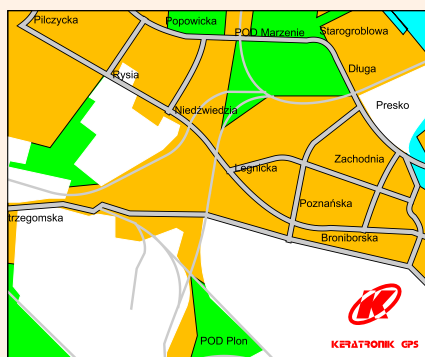
Ponieważ Keratronik GPS to system, który umożliwia lokalizację oraz precyzyjne ustalenie stanu kontrolowanych parametrów pojazdu (np. Alarm w wyniku włamania, napadu lub odpalenia poduszki powietrznej) waży się aby umowa z profesjonalną agencją ochrony, jak jest partnerem firmy Keratronik, Securitas, pozwoliła na całonocną ochronę grup interwencyjnych na terenie całej Polski i Europy. Tak więc lokalizacja, monitoring i profesjonalna interwencja. A na koniec jeszcze... nawigacja!

To prawda, że nie mamy w Polsce zbyt wielkiej ilości map miast w postaci cyfrowej ale te najważniejsze już są, a następnym powstają. Dobrze jest gdy koordynaty systemu nawigacyjnego możemy odczytać na ekranie naszego

rodzajnego telefonu, palmtopa lub palmofonu – te uniwersalne telefony/komputery wyposażone w oprogramowanie pozwalają korzystać zarówno z map wektorowych (blisko 500 miast) jak i wcześniejszych wspomnianych. Na koniec ciekawostka dla fanów sportów samochodowych. Dzięki nadajnikom Keratronik GPS można na leżących pojazdach na trasach rajdowych. Wykorzystanie transmisji w odstępach sekundowych mogłoby sprawić dużo radości kibicom i dać ogromną satysfakcję organizatorom. Natychmiastowe wyłapanie zatrzymanego na trasie samochodu rajdowego daje znaczny popraw warunków bezpieczeństwa, a precyzyjne odtworzenie trasy na zawsze eliminuje przypadki „gwałtownego przemieszczenia pojazdów w czasie i przestrzeni” do jakich, jak głośno legendy dochodziło czasami w przeszłości. Czy będziemy mogli oglądać TAKIE rzeczy na polskich rajdach? Zobaczmy. Wiele zależy od zawodników, a także organizatorów. Jedno możemy obiecać – Leszek Kuzaj i jego Subaru będzie wyposażony w takie urządzenia już od Rajdu Polski, dzięki temu, że... firma Keratronik została partnerem Subaru Import Polska i dostarcza produkty Keratronik GPS do sieci sprzedaży Subaru, a także wspiera działania promocyjne zespołu Leszka Kuzaja Subaru Poland Rally Team.

Również dzięki Keratronik GPS możemy Państwo sprawdzić... gdzie... jest... BAJA – szczegóły na stronie

www.subaru.pl



JEZIORO, ŁĄKA, LAS... I SUBARU! III ZŁOT PLEJAD



Ka dy zna ... Ka dy wie ...

Gdzie przygoda rodzi si

Cały rok licz dni,

A po nocach mi si ni

Subaru, które naprzód mknie

Plejady, co prowadz mnie

Drogi kurz ... Pot i lzy ...

Có wi cej trzeba mi?

Jak co roku w Chatupach ... – piewał Zbigniew Wodecki zauroczony pi knem krajobrazu i polskich kobiet spotykanych na bałtyckiej pla y. Wida Pan Zbigniew lubił wraca ci gle w to samo miejsce. My mamy lepszy pomysł – co roku odwiedzamy zupełnie inny zak tek naszego urokliwego kraju! Wła nie taki cel przy wieca organizowanemu rocznie Złotowi Plejad, który w swojej

trzeciej edycji zaw drował daleko na północ Polski – w przepi kny region kaszubskich jezior, ł k i lasów. Wykorzystujemy okazj długiego weekendu, roczni tego pomi dzy dniem Bo ego Ciała, a niedziel 18 czerwca, aby zaprosi naszych przyjaciół, u ytkowników i miłośników samochodów Subaru do udziału w III Złocie Plejad Anno Domini 2006. Jednego mo ecie Pa stwo by pewni – atrakcji nie zabraknie.

Zacznijmy od przygód wywołuj cych dreszczyk emocji u wszystkich, którym w yłach kr y cho odrobina benzyny, czyli ludzi, o których nie trudno w gronie sympatyków Subaru. Na wszystkich „samochodziarzy” czekaj w tym roku trzy trasy – szosowa, terenowa oraz turystyczna. Ich przygotowaniem oraz zabezpieczeniem zaj ły si trzy specjalistyczne grupy, które na co dzie odpow-

wiadaj za organizacj imprez rajdowych, turystycznych i off-roadowych pod nadzorem Zarz du Okr gowego Polskiego Zwi zku Motorowego w Gda -sku. Tras szosow wytyczył Automobilklub Orski, terenowe trudno ci przygotowała grupa Jeep Club Chojnice, a o atrakcje turystyczne zadbała Sekcja Sportu Automobilklubu Morskiego. W efekcie otrzymali my profesjonalnie przygotowane trasy, które b d równocze nie wyzwaniem, przygod , jak i przyjemno ci dla ka dego uczestnika.

Trasa szosowa

Podczas przejazdu na 9 próbach sportowych trasy szosowej b dzie si działo naprawd wiele. Ten rajd Subaru zorganizowany został w zgodzie z zasadami narzuconymi przez regulamin Polskiego Zwi zku Motorowego i tak te b dzie prowadzony.

Na trasie szosowej przewidziano dwie przerwy. Pierwsza dłu sza czeka zawodników w Sopocie zaraz po próbie sportowej pod Oper Le n , gdzie zorganizowany zostanie catering. Drugi postój to krótka wizyta w Szymbarku w Muzeum Drewna. Trasa została opracowana tak, aby pokaza najatrakcyjniejsze regiony Ziemi Pomorskiej i pi knego Pojezierza Kaszubskiego. Aby umoliwi podziwianie krajobrazów, przeci tna pr dko na trasach dojazdowych ma wynie 30/35 km/h. Atrakcj b dzie równie PKP (punkt kontroli przejazdu) i 10-minutowy postój na Długim Targu gda skiej starówki obok pomnika Neptuna. W tym miejscu



JEZIORO, ŁĄKA, LAS... I SUBARU! III ZŁOT PLEJAD (CD.)



blisko 40 lat wczę niej znajdował si punkt kontrolny zlotu gwiazd zistego Rajdu Monte Carlo, w którym czerwonymi Porsche startowali Sobiesław Zasada i Bjorn Waldegard.

Długo całej trasy to około 250 km. Pokonywana ona będzie w zgodzie z profesjonalnie przygotowanymi księzkami drogowymi, pokazującymi nawigacyjne punkty i odległości między nimi. Stąd konieczność tworzenia minimum dwuosobowych załóg.

Start pierwszej załogi nastąpi w sobotę 17 czerwca o godzinie 9.00 z bazy zlotu zlokalizowanej w Hotelu Gołębki nad jeziorem Wdzydze. Po przejechaniu 15 km na zamkniętym lotnisku w Borsku na uczestników czeka będą trzy próby sportowe o długości od 1 do 5 km. Próby te dadzą możliwość niezwykle szybkiego, lecz bezpiecznego przejazdu na równej betonowo-asfaltowej nawierzchni. Po przejechaniu kolejnych 70 km dotrzemy na próby zlokalizowane pod Pruszczem Gdańskim w Rusocinie, następnie przez



próby na giełdzie samochodowej dotrzemy do PKP w Gdańsku i poprzez próby na nawierzchni szutrowej (ok. 1 km długości) na poligonie dojedziemy do Sopotu, gdzie zlokalizowano odcinek specjalny przy Operze Leśnej, po którym nastąpi 40-minutowa przerwa w rajdzie.

Z Sopotu poprzez próby w Kartuzach załogi przejadą najbardziej atrakcyjną drogą na Kaszubach do Szymbarku na krótką przerwę w Muzeum Drewna, a następnie na specjalnie przygotowane próby niespodzianki w Kościerzynie. Po ostatnim, 22-kilometrowym odcinku „dojazdówki” dotrzemy do mety zlokalizowanej w miejscu startu w Gołębki. Przewidywany czas przejazdu trasy szosowej to około 6 godzin.

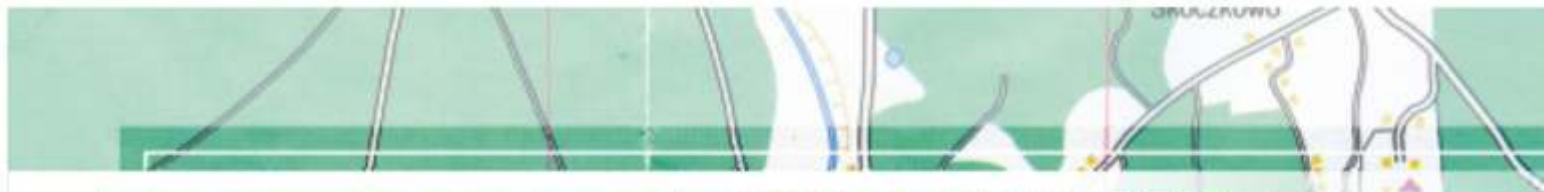
Trasa terenowa

Nie mniej ciekawą będzie trasa terenowa, której organizacją zajęła się profesjonalna grupa off-roadowa z Chojnic. Realizując zalecenia Subaru Import

Polska przejazd wytyczony został po najbardziej atrakcyjnych widokowo drogach, z których ponad 80% przebiega po polnych lub leśnych duktach o nawierzchni nieutwardzonej. Trasa została opracowana specjalnie z myślą o samochodach Subaru, co oznacza, że ryzyko uszkodzenia na niej pojazdu jest minimalne. Jak określili sami organizatorzy, „terenowa” jest ona jedynie z nazwy, co jednak w ustach profesjonalnego „off-roadowca” może być nieco mylące. Dla w tym celu lepiej przywieźć ze sobą w samochodzie niezapomniany saperk, która już niejednemu kierowcy pomogła na bezdrożach.

Główny nacisk na trasie terenowej położony został na doskonałą zabawę wszystkich uczestników, którzy będą mogli zmierzyć się w konkurencjach z innymi kierowcami do pokonania samochodami i nie tylko. Łączna długość trasy wyniesie około 120 km, z czego ponad połowa przypadnie na próby w trudniejszym terenie. W rodki dnia na uczestników czeka posiłek, który zjedzą wraz z uczestnikami trasy turystycznej.





Gopuch Wdzydze



JEZIORO, ŁĄKA, LAS... I SUBARU! III ZŁOT PLEJAD (CD.)



tycznej w Szymbarku w Muzeum Drewna. Organizatorzy zapowiadają te mas dodatkowo atrakcji, które mają na celu urozmaicenie rywalizacji. Nie wykluczone, że najlepsze załogi będą musiały wykazać się nie tylko umiejętnościami w prowadzeniu pojazdu w terenie, ale również dużym sprytem organizacyjnym. Ale nie zdradzajmy niespodzianek, o wszystkim dowiedziecie się Państwo już na miejscu III Złotu Plejad.

Trasa turystyczna

Nie mogliśmy sobie wymarzyć lepszych krajobrazów na zorganizowanie trasy turystycznej. Szwajcaria Kaszubska to rejon tak bogaty w przepiękne widoki i tło historyczne, że na same krajoznawcze przejażdżki moglibyśmy pozwolić ci tam cały tydzień. 170-kilometrowa trasa turystyczna to kwintesencja tego, co czeka na Państwa w rejonie urokliwych kaszubskich jezior, pagórków i gęstych, pachnących lasów. Przejazd podzielono na dwa etapy połączony cateringiem w Szymbarku w tamtejszym Muzeum Drewna. Jest to miejsce niezwykle, stworzone przez człowieka, którego w pełnym tego słowa znaczeniu można nazwać prawdziwym patriotą. W jednym miejscu zebrał on kawał polskiej historii, którą prezentuje na ciekawym przykładzie tradycyjnych stylów architektonicznych (oryginalne budynki przeniesione z różnych rejonów wiat – w tym prawdziwy Dom Sybiraka) oraz eksponatów muzealnych, upamiętniających najważniejsze dla regionu zdarzenia, jak działalność słynnego Gryfa Pomorskiego. Zachęcamy wszystkich Państwa do krótkiego zwiedzenia tego miejsca w czasie przeznaczonym na posiłek, gwarantujemy masę niezapomnianych atrakcji.

Na starcie i mecie każdego etapu znajdują się punkty kontroli czasu, a podczas przejazdu na uczestników czekają liczne zadania sprawnie ciowe, zagadki

sprawdzające ich wiedzę w przeróżnych dziedzinach oraz ciekawe zabawy. Na pokonanie każdego z etapów i wykonanie zadań zawodnicy mają po 150 minut. Na trasę turystyczną zapraszamy szczególnie gorąco te załogi, które nie szukają dużych emocji sportowej rywalizacji, a chcą przede wszystkim spędzić miły czas na łonie przyrody i dowiedzieć się nieco więcej o tym urokliwym zakątku naszej pięknej Polski.

Sobotnia impreza

Impreza na III Złocie Plejad nie zabraknie, ale jedna z pewnościami będzie różniła się od pozostałych. Chodzi oczywiście o sobotnią imprezę plenerową (naturalnie mamy gwarancję przepięknej pogody przez cały długi weekend), na której zostaną wręczone nagrody dla najlepszych załóg, uczestnicy posilą się regionalnymi specjałami kaszubskiej kuchni, a także spędzą czas na zabawie tanecznej do białego rana. Za stronę artystyczną imprezy odpowiada będą zaproszeni goście – Paweł Bączkowski – gwiazda Festiwalu w Mrągowie, w wiatowych przebojach coun-

try i rock'n'roll'a, popularny konferansjer-satyryk Jarek Janiszewski, zespół taneczny Saloon oraz główna atrakcja muzyczna Złotu – zespół Zayazd, który specjalnie na tę imprezę napisał i nagrał piosenkę „SUBARU – MON AMOUR”. W nocy królowa już będzie dyskoteka prowadzona przez zaprzyjany nionego DJ'a, a nad zebranymi uczestnikami pojawią się sztuczne ognie.

Sobotnia impreza zorganizowana zostanie w bazie Złotu – w Hotelu Gołub. Obiekt posiada dwie duże sale restauracyjne, które będą stanowiły zaplecze, na wypadek ewentualnych opadów deszczu. Z pewnością jest jednak tak, że bawić będziemy się w plenerze, a miejsca do tego nie brakuje. Hotel Gołub posiada bowiem duży i równy teren pomiędzy budynkiem głównym a brzegiem jeziora Wdzydze, gdzie postanowiliśmy my ustawić sceny, stoliki i jak przez wszystkich oczekiwane grille, bufety oraz bary. Uczestników zapraszamy również do zlokalizowanego w Hotelu Gołub sklepiku z gadami etami Subaru. Będziecie Państwo mogli na miejscu przeglądnąć nasz bogaty asortyment i zakupić wybrane artykuły.

Baza noclegowa tegorocznego Złotu Plejad przewiduje dla Państwa z trzech ośrodków wypoczynkowych – wspomniany Hotel Gołub, jako baza Złotu wspierany będzie przez pobliskie ośrodki Debrzyna oraz Kormoran. Oba obiekty znajdują się w odległości około 10 km od Hotelu Gołub, dlatego na czas sobotniej imprezy zapewnią Państwu stały transport wynajętymi busami, które w dogodnym czasie dowożą Państwa do uczestników Złotu na imprezę wieczorną, a także po nocnych zabawach z powrotem do pobliskich ośrodków wypoczynkowych. Zachęcamy wszystkich Państwa do pozostawienia samochodów w swoich ośrodkach i skorzystania z naszej oferty transportowej. Będzie to dla wszystkich gwarancją dobrej, niczym nie zagrożonej zabawy wieczornej.

Tutaj jesteście Państwo winni wszystkim Państwu jeszcze jedną ważną informacją – na imprezę sobotnią zaprasza-



JEZIORO, ŁĄKA, LAS... I SUBARU! III ZŁOT PLEJAD (CD.)



my koniecznie z identyfikatorami, które otrzymamy Państwo w wyprawkach pierwszego dnia Złotu. To właśnie identyfikator będzie uprawniał do bezpłatnego korzystania z atrakcji przygotowanych dla Państwa podczas finałowej zabawy III Złotu Plejad.

Może wyda się nieco zabawne, ale piszemy o tym na końcu, ale liczymy, że informacje te zostaną przez Ciebie lepiej zapamiętane. Pierwszego dnia, czyli w piątek 16 czerwca czekamy na Państwa w Biurze Rajdu Hotelu Gołębiewo od godziny 14.00, gdzie potwierdzimy przyjazd całej załogi, wydamy numery startowe do oklejenia na samochody, a także wręczymy uczestnikom torby z wyprawkami, obejmującymi upominek od Subaru Import Polska oraz książki rajdowe, niezbędne podczas kolejnego dnia samochodowych zma-

ga na trasach. O godzinie 19.00 odbędzie się oficjalne powitanie uczestników przy okazji kolacji przygotowanej dla wszystkich w salach restauracyjnych Hotelu Gołębiewo. Z racji ograniczonej liczby miejsc parkingowych w bazie Złotu, która nie jest przystosowana do przyjęcia planowanej grupy 400 osób, bardzo Państwa prosimy o stosowanie się do zaleceń osób kierujących ruchem, dzięki czemu będziemy w stanie zapewnić miejsca parkingowe całej załodze.

Termin Złotu zbliża się wielkimi krokami. Lada chwila spotkamy się nad jeziorem Wdzydze, aby wspólnie przeżywać wspaniałą przygodę pod skrzydłami Subaru. Pełne baki, naładowane telefony komórkowe, zegarki ze stoperem i wietne humory obowiązkowe!

Do zobaczenia ...

Na zakończenie prezentujemy wstępny harmonogram III Złotu Plejad:

Piątek 16 czerwca

- Przyjazd uczestników, zakwaterowanie w wybranych hotelach
- 14.00 otwarcie Biura Rajdu w Hotelu Gołębiewo
- Odbiór numerów startowych, wydanie kart drogowych, identyfikatorów itp.
- 19.00 kolacja (Hotel Gołębiewo) powitanie gości
- Szkolenie dla pilotów (trasy szosowa, terenowa, turystyczna)

Sobota 17 czerwca:

- 9.00 start części sportowej (trzy trasy – szosowa, terenowa i turystyczna)
- Catering na trasie
- Zakończenie części sportowej
- Rozpoczęcie części wieczornej Złotu
- Ogłoszenie wyników prób sportowych, rozdanie nagród
- Koncert zespołu muzycznego
- Nocna biesiada do białego rana

Niedziela 18 czerwca:

- Wykwaterowanie z hoteli
- Zakończenie Złotu

*A kiedy Prezes daje znak
To czuj się jak wolny ptak!
Pryskaj piach, silnik rwie
Rajd Plejad zacznie się!*

Michał Grudziński



FREERAJDY SUBARU HELISKIING RELACJA Z WYJAZDU



« Marcin Kacperk »

Subaru Import Polska patronowało kwietniowemu wyjazdowi heliskiing zorganizowanemu przez Freerajdy sp. z o.o. W wyjeździe wzięło udział pięć osób – czterech uczestników i niżej podpisany jako przewodnik.

Z czwórki uczestników dwóch miało spore doświadczenie pozatrasowe, trzeci mniejsze, a dla czwartego był to chrzest w tego typu działaniach.

Pogoda była doskonała – mimo kiepskich chwilami prognoz, przez cały czas towarzyszyło nam niebieskie niebo i mocne słońce.

Lecieliśmy samolotem do Zurychu i stamtąd jechaliśmy pociągami do Zermatt. W miarę zbliżania się do celu w mijanych wioskach i na drogach przybywało samochodów naszej ulubionej marki - w górskich rejonach Szwajcarii Subaru należą do najpopularniejszych pojazdów użytkowych. Jako że Zermatt jest zamknięte dla ruchu samochodowego, do reprezentowania Subaru na ulicach tej miejscowości ci musieliśmy wystarczyć nasze kurtki i czapki. Szeptowane nam przez Subaru gadanki traktowaliśmy maksymalnie użytkowo i zapewne był to pierwszy raz w historii, kiedy pięciu narciarzy ubranych w kurtki SWRT wysiadło w górach ze migłowca.

Pierwszego dnia jeździliśmy poza trasami, ale stosunkowo niedaleko od wycińców, badając warunki i rozgrzewając się. Obawy Rafała, który nigdy wcześniej nie jeździł poza trasami i z niepokojem oczekiwał jak teren zweryfikuje jego umiejętności, rozwiały się szybko. Upadki zdarzały się kilka razy poza przewodnikiem-mutantem, ale były bezbolesne, bo głębi i miękkość nieg humanitarnie pochłania energię.

Warunki były fantastyczne - stosunkowo małe zagrożenie lawinowe pozwalało na wybór miękkich linii i mimo późnego sezonu w wielu miejscach nieg był wciśnięty lekkim puchem.

Największe atrakcje wyjazdu przypadły na dzień drugi i trzeci, w których skorzystaliśmy z migłowca, aby dostać się naprawdę wysoko i daleko. Pierwszym dowidkiem było nie inne plateau w masywie Monte Rosa położone na wysokości około 4100 metrów nad poziomem morza. Po odejściu z migłowca mieliśmy przed sobą wiele kilometrów jazdy w atrakcyjnym terenie. Kilkakrotnie jeździłem z Monte Rosy różnymi wariantami, ale teraz wypatrzyłem ze migłowca kolejną możliwość. Wielka stroma rynnica spadająca pomiędzy poszarpanymi bryłami lodu z powietrzem prezentowała się super efek-



« Wjazd w Alpy Walijskie - na dworcu w St. Nikolaus wita nas Subaru. »



« Strome przesmyki między skałami i świetnym miejscem do ćwiczenia techniki na użytkownikach powolniejszych zjazdów. »



« Z dołu trasa zjazdu zawsze wygląda na łatwą »

FREERAJDY SUBARU HELI SKI ING RELACJA Z WYJAZDU (CD.)



« L. dowisko Monte Rosa. miglowiec wraca do heliportu, a przed nami zjazd przez prawie trzy kilometry różnicy wzniesie . »

townie, ale wystarczająco bezpiecznie, żeby się na nią porwać. Po przejechaniu kilku łagodniejszych stoków zrobili mi długi poziomy trawers i przyjechali mi nad rynnę. Teren pod nami robił się zdecydowanie bardziej stromy i powierzchnia niegłębokości nam z oczu, a tłem dla krawędzi była powierzchnia lodowca. Leżała ponad dwieście metrów niżej. Takie miejsca wyglądają do niepokojąco – gdyby za krawędzią była stumetrowa ściana skalna, widok byłby identyczny. Moja załoga nie miała zamiaru prezentować się jako kamikadze – „Marcin, jesteś pewny, że chcesz tu jechać?” Byłem pewny.

Wjechałem przodem do miejsca, z którego było widać dno rynnę a do samego dołu zawołałem Roberta, żeby dojechał do mnie. „Chłopaki, jest OK!!” radośnie informował pozostałych. Chciałem zrobić cię z góry, więc umówiłem się z Robertem gdzie ma dojechać i stopniowo wypuszczałem pozostałych. Chyba dla każdego z nich był to najbardziej powietrzny zjazd w życiu – wielki dzwon pod nami naprawdę budził szacunek, cho-

zjazd był zupełnie bezpieczny i wywrotka nie miałaby żadnych złych konsekwencji. Początkowo jechaliśmy skupieni, ale w miarę tracenia wysokości na ich twarzach pojawiało się rozluźnienie.

Jak to zwykle bywa, rynnę z dołu wygląda znacznie mniej efektownie, ale nie było to w stanie zmniejszyć satysfakcji z przejechania takiej fantastycznej formacji.

Kolejne długie stoki prowadziły nas w dół w stronę schroniska Monte Rosa, gdzie chłopakom mogliśmy pomóc w pracy nad techniką jazdy w głębokim śniegu. Z uporem demonstrowałem im podstawowy w takich warunkach krótki skręt, nie baczcie na to, że moje długie, szerokie i twarde narty zbudowano po to, aby przetrwać w śniegu, a nie zmieniały kierunku co kilka metrów. Za mój zapał dydaktyczny przyszło mi zapłacić bólem w przedziwnych miejscach – do wymuszania na nartach nienaturalnej dla nich pracy używa się najwyraźniej innych metod niż po prostu do jazdy.

Po przerwie przy schronisku jechaliśmy dalej między szczelinami i serakami (czyli olbrzymimi bryłami lodu, na które pada jednolity lodowiec). Do Zermatt dotarliśmy koło trzeciej i starczyło nam siły tylko na jeden dodatkowy zjazd.

Kolejny dzień to kolejny lot – tym razem na Alphubeljoch. Trochę mniejsza różnica wzniesień, mniejszy dystans, ale w fantastycznym, urozmaiconym terenie. Otwarty lodowiec na samej górze, potem trochę stromych stoków między skałkami i kamieniami, znowu otwarty lodowiec i wreszcie strome zbocze między kamieniami. Lata spędzone na takich działaniach powodują małą emocjonalność tego opisu – w rozmowach chłopaków w trakcie zjazdu i później słowo adrenalina pojawiało się regularnie.

Ostatniego dnia, mimo złej prognozy, znowu mieliśmy ładną pogodę. Nie latałem już, ale po wyjechaniu do najwyższej stacji wyciągów w rejonie zjechałem my lodowcem Unterer Theodul w niewiarygodnej lodowcowej scenarii otwartych



« Dolna część zjazdu z Monte Rosy. »

FREERAJDY SUBARU HELISKI I NG RELACJA Z WYJAZDU (CD.)



« Zjazd przez górne, łagodne partie lodowca Unterer Theodul. »

szczelin, potrzaskanych seraków i lodowcowych strumieni w dolnej części zjazdu. Mogłem wyraźnie zobaczyć, jak duży postępek zrobili moi podopieczni w ciągu tych kilku dni. Co dla nich było niesamowite, oni widzieli to równie. Oswajanie się ze stromizną i trening techniki spowodował, że spokojnie je zjeżdżali po stokach, które cztery dni wcześniej nie wywoływały zaciskania zębów i poczucia walki albo wręcz odmowy współpracy.

Wróciliśmy do Polski w doskonałych nastrojach, pełni planów na przyszłość i oczekiwania na ostatnią atrakcję związaną z tym wyjazdem, czyli szkolenie w SJS, zapewnione uczestnikom przez Subaru.

Mam nadzieję, że kolejne imprezy pod patronatem Subaru będą również udane i już zapraszam miłośników marki do wspólnego w nich udziału.

Na zakończenie krótka uwaga – ostrzeżenie. Aby wylecieć gdzieś migotawcem, trzeba mieć przewodnika, ale poza tym wszędzie w Alpach wyjeżdżanie poza trasy jest dozwolone i legalne. Opisujemy tu



« Lodowcowa sceneria lodowca Gornier i jazda w ród zaspanych szczelin i seraków. »

działania mogą w wykonaniu osób niedoświadczonych prowadzić do smutnych efektów. Umiejętności narciarskie są nawet mniej istotne, ale właściwy wybór linii na lodowcu i ocena warunków lawinowych są niezbędne dla bezpiecznego działania poza trasami. Podobnie jak w samochodzie, bardzo niewiele dzieli tam całkowite bezpieczeństwo od wielkiego zagrożenia i zdolność właściwej oceny musi nam dyktować, na co możemy sobie pozwolić.

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

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

Marcin Kacperek



« Subaru freeride team na lodowisku Monte Rosa. »



« Puch na stromym stoku. »

BARDZO SPECJALNA IMPREZA

Subaru Impreza od wielu lat odgrywa pierwszoplanową rolę w międzynarodowych rajdach. Kolejne generacje modelu wykorzystywane są do budowy doskonałych maszyn połykających w zawrotnym tempie kilometry tras odcinków specjalnych. „Rajdówki” poddawane są specjalistycznym przeróbkom, w efekcie których w niewielkim stopniu przypominają one modele seryjne.

„Cywilna” Impreza jest jednak doskonałą ofertą dla wszystkich klientów o sportowym zacięciu, którzy oczekują od swojego codziennego auta nieco więcej, aniżeli tylko kierownicy, czterech kół, silnika i hamulców. To sportowy pojazd przeniesiony w realia codziennej eksploatacji. Posiada silnik o zmniejszonej mocy, dostosowany do obowiązujących przepisów toksyczności spalin, charakterystyczny jest także niezawodnością. Zawieszenie nie jest tak sztywne jak w rajdowym bolidzie i sprzyja komfortowej jeździe nawet na naszych dziurawych drogach.

Jednak dla wielu kierowców nazwa Impreza kojarzy się tylko i wyłącznie z rajdami. Ich zdaniem seryjny pojazd nie może być pełnowartościowym spadkobiercą sportowej historii marki Subaru. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom takim klientów, a także w celu promocji swojego zespołu rajdowego Subaru Import Polska (SIP) wspólnie z Subaru Poland Rally Team (SPRT) postanowiło wypuścić serię 15 specjalnie zmodyfikowanych modeli Impreza WRX STI oznaczonych symbolem SPRT1. Samochody te w sprzedaży pojawią się podczas tegorocznych wakacji.

Pojazdy SPRT1 skonstruowano na bazie Imprezy WRX STI, a dokonane w nich modyfikacje zostały opracowane wspólnie przez Prezesa SIP Witolda Rogalskiego oraz kierowcę rajdowego zespołu Subaru Leszka Kuzaję - aktualnego Mistrza Polski w rajdach samochodowych. Dzięki ich zaangażowaniu i do wiadomości powstał samochód o niezwykłym sportowym charakterze.

Podstawą modyfikacji stał się model Impreza WRX STI 06, wyposażony w 2,5-litrowy silnik BOXER, dysponujący mocą 280 KM uzyskiwaną przy 5600 obr./min i maksymalnym momentem obrotowym 392 Nm przy 4000 obr./min. Auto posiada 6-biegową skrzynię biegów i elektronicznie sterowany centralny mechanizm różnicowy systemu DCCD. Od 0-100 km/h przyspiesza w 5,4 sekundy, a wskazówka prędkościomierza potrafi dobiec do liczby 255.

Ponadto pojazd ten został poddany wielu modyfikacjom, mającym na celu podniesienie jego parametrów trakcyjnych i sportowych. Jedną z kluczowych zmian jest zastosowanie zestawu podnoszącego moc angielskiej firmy Prodrive Automotive Technology Ltd. Firma ta od wielu lat zajmuje się przygotowaniem samochodów Subaru do sportu i ma bogate doświadczenie w podnoszeniu osiągnięć przy równoczesnym dbaniu o jakoś i trwałość wszystkich podzespołów pojazdu.



Zestaw Prodrive Performance Package (PPP) oferowany do seryjnych samochodów WRX STI składa się z następujących, wykonanych ze stali nierdzewnej elementów: pompy paliwa, katalizatora i układu wydechowego. Oprócz tych zmian mechanicznych przeprogramowano uległ sterownik silnika. Dzięki temu motor osiąga moc 320 KM przy 6000 obr./min i 450 Nm momentu obrotowego przy 3700 obr./min. Wprowadzenie powyższych innowacji spowodowało odczuwalny wzrost przyspieszenia pojazdu, a osiągnięte czasy uległy następującym zmianom: od 0 do 60 mph (96 km/h) z 5,0 s do 4,8 s, od 0 do 160 km/h z 12,5 s do 12,2 s, a czas przejazdu 1/4 mili ze startu stojącego zmalał z 13,5 do 13,3 s. W celu dodatkowego chłodzenia powietrza przepływającego przez intercooler zastosowany został automatyczny układ natrysku wody. Wyższe ciśnienie wymagało zastosowania wzmocnionego przewodu powietrza. Oprócz tego w układzie chłodzenia i korek chłodnicy zostały zamienione na elementy firmy STI. Cało uzupełnia sportowy filtr powietrza tej samej firmy.

W celu odpowiedniego przeniesienia potężnej mocy na koła oraz zapewnienia jeszcze lepszych osiągnięć zastosowano dwutarczowe sprzęgło japońskiej firmy EXEDY. Sprzęgło to umożliwia pewniejsze przeniesienie większego momentu obrotowego i szybszą reakcję na nacisnięcie pedału gazu. Wadą jest zwiększona masa - „brzęczenie tarcz”, które występuje podczas rozładowania sprzęgła w chwili zmiany biegu. Aby usztywnić zespół napędowy, zmienione zostały wszystkie poduszki mocowania silnika, skrzyni biegów i tylnego mechanizmu różnicowego.

Oprócz zmian w układzie napędowym najważniejszą modyfikacją uległo zawieszenie. Przede wszystkim zostało ono

obniżone i utwardzone dzięki zastosowaniu sportowych sprężyn firmy Prodrive, mocowanych z góry na sportowych poduszkach z firmy STI. Dalsze usztywnienie zawieszenia uzyskano dzięki wymianie tylnych wahaczy na utwardzone elementy produkowane w Japonii przez firmę STI. Oprócz wahaczy wymianie na sztywniejsze uległy stabilizatory, łączniki stabilizatorów z tyłu oraz wszystkie pozostałe metalowo-gumowe tuleje zawieszenia. W celu podwyższenia sztywności nadwozia zastosowano trzy rozprórki: przednich i tylnych mocowania zawieszenia oraz dolne nadwozia. Dzięki tym zmianom charakterystyka prowadzenia pojazdu uległa znacznej poprawie, samochód stał się twardszy oraz precyzyjniej reaguje na ruchy kierownicy. Zostało to okupione zmniejszonym komfortem jazdy i podwyższoną głośnością, ale, jak mawiają miłośnicy rajdowej jazdy, przecie właśnie o to chodzi.

Zmiany nadwozia i wnętrza są stosunkowo niewielkie. Z przodu dodany został dolny spoiler, zmienione zostały nakładki progów na aluminiowe, na spoilerze nad szybą umieszczony został napis SPRT1. We wnętrzu zmieniono tapicerkę foteli przednich z logo SPRT. Wyposażenie uzupełniają aluminiowa gałka zmiany biegów i tabliczka z kolejnym numerem.

Jazda tym specjalnym wariantem Imprezy nie należy do najłatwiejszych czynności, dlatego nowe pojazdy adresowane są do wytrwałych kierowców, mających już wcześniej doświadczenia z Imprezy WRX lub WRX STI. Tym razem jednak emocje towarzyszące prowadzeniu samochodu rosną do poziomu znanego jedynie kierowcom prawdziwych rajdowych bolidów. Na tym poziomie nawet adrenalina ma dreszcze emocji.

LATAJ CE BOKSERY

Od początków powstania wielocylindrowych silników spalinowych konstruktorzy stosują różne układy cylindrów. Dla większości użytkowników samolotów znane są trzy układy: rz dowy, widlasty i bokser. Mało kto jednak wie o tym, że istnieją i są lub były stosowane również inne układy cylindrów. Od lat trzydziestych XX wieku gwałtowny rozwój samolotów wytworzył zapotrzebowanie na nowe wielocylindrowe silniki spalinowe do ich napędu. Dlatego też w latach tych powstały lub zostały rozwinięte inne typy układów cylindrów.

Są to:

- układ dwurzędowy pionowy - bliźniaczy (2-wałowy)
- układ trójrzędowy (lub typu W)
- układ typu H (2-wałowy)
- układ typu X
- układ gwiazdowy (jednorzędowy lub dwurzędowy)

Silniki te posiadały dużą liczbę cylindrów, dzięki której znacznie zmniejsza się ilość drgań przenoszonych na konstrukcję płatowca. W przypadku silników rzędowych liczba cylindrów dochodziła nawet do 32, a w przypadku silników gwiazdowych do 21. Układy te były stosowane w konstrukcjach lotniczych silników spalinowych do połowy lat pięćdziesiątych zeszłego wieku, kiedy to zostały zastąpione przez silniki odrzutowe i turbinowe. Obecnie silniki tłokowe stosowane są do napędu tylko małych, amatorskich samolotów i migłowców. W konstrukcjach tych montuje się zarówno silniki oryginalnie budowane z myślą o lotnictwie, jak te przystosowane do tego celu silniki samochodowe. Ze względu na niski poziom drgań najczęściej stosowane są tu silniki typu bokser.

W czterocylindrowych „bokserach” siła bezwładności pierwszego i drugiego rzędu oraz siła odśrodkowa równoważą się. Dzięki temu silnik ten pracuje bardzo spokojnie w całym zakresie obrotów i obywa się bez stosowania dodatkowych masywnych przeciwcarów czy wałków równowagujących. Dlatego też

często znajduje zastosowanie w małych samolotach. Dodatkowym zaletą w porównaniu do silników gwiazdowych jest stosunkowo prosta konstrukcja i mała powierzchnia czołowa.

Silniki tego typu produkowane są przez kilka firm na świecie. Do najstarszych producentów należą m. in. Continental, Lycoming i Rotax. Wśród silników samochodowych najczęściej wybierane są silniki Volkswagena lub Subaru.

Motory Subaru od lat znane są ze swojej niezwyklej trwałości, niezawodności i dużej mocy przy stosunkowo niskiej masie, którą uzyskano dzięki zastosowaniu stopu aluminium do budowy zarówno głowicy jak i bloku silnika. Dlatego też po niewielkich przeróbkach motory te doskonale nadają się do napędu małych samolotów.

Jednym z takich samolotów jest amerykańska konstrukcja ZODIAC XL. Jest to mały lekki płatowiec dostarczany w postaci KITu do składania. Jednym z możliwych silników jest Subaru EA-81 przygotowany przez firmę Stratus Inc. z Seattle. Jest to stary silnik Subaru 1800 model 1979 o pojemności 1781 ccm, konstrukcja z centralnym wałkiem rozrządu napędzany kołami z batami. Silnik ma zmienione zasilanie w postaci dwóch lotniczych gaźników typu BING, elektroniczny zapłon i pracuje na standardowym paliwie samochodowym o mocy 100 KM przy 5400 obr./min. Montowany jest tyłem do przodu, a napęd migła odbywa się przez przekładnię o przełożeniu 2,2:1. Waga suchego silnika to 84 kg, a gotowego do lotu (olej i płyn chłodniczy) 100 kg. Wykorzystywany on jest też w innych samolotach takich jak Avid Flyers czy Cessna 150s. Również firma RAM Performance Inc. z Ohio modyfikuje silniki EA-81 do użycia w swoich samolotach. Są produkowane różne wersje: od najłagodniejszej gaźnikowej 100 KM, poprzez 115-konną wersję z wtryskiem jednopunktowym, do wersji o mocy 140 KM z wtryskiem



wielopunktowym, kutymi tłokami, specjalnymi zaworami i kolektorami.

Drugim często przerabianym silnikiem Subaru jest EA-82 o pojemności 1781 ccm pochodzący z modelu Leone. Jest to już nowocześniejsza jednostka o dwóch wałkach rozrządu w głowicach napędzanych paskami z batami. Najczęściej montuje się dwa gaźniki BING, a zapłon zostaje zmieniony na elektroniczny.

We wszystkich tego typu modyfikacjach, oprócz zmiany zasilania i zapłonu, przeróbkom poddaje się resztę osprzętu, np. najczęściej usuwa się plastikowe osłony rozrządu jako niepotrzebny balast, zmienia kształt miski olejowej bądź stosuje suchą miskę (w zaawansowanych przeróbkach), często wykorzystuje się silniki w wersji turbo albo dokładane są turbosprężarki innych firm np. Garrett, montowane alternatory czy rozruszniki. W zależności od samolotu mogą być stosowane różne typy reduktorów obrotów i migła. Najczęściej używa się reduktorów pasowych, gdzie szeroki na 60 mm pasek z baty, napędzany przez małe koło pasowe przymocowane do koła zamachowego, napędza większe koło bezpośrednio połączone z migłem. Droższe reduktory to reduktory planetarne, niektóre dostosowane do współpracy z migłem o zmiennym skoku.

Również najnowsze silniki z serii EJ są przystosowywane do pracy w lotnictwie.



LATAJ CE BOKSERY (cd.)

S to zarówno starsze modele dwuwalkowe EJ18 czy EJ20, 22 jak te najnowsze modele czterowalkowe EJ20 czy EJ25. Przerabia się te silniki sześciocylindrowe, zarówno starszego typu EG33 od nieprodukowanego już modelu SVX, jak i nowszego typu EZ30 stosowanego w samochodach Legacy/Outback.

Jedną z firm - Crossflow Aero Corp. przerabia silniki Subaru do napędu migła. W tym wypadku stosowany jest reduktor z baty-planetarny o przełożeniu 2,34:1. Do przeróbki wykorzystywany jest 4-cylindrowy motor EJ20 DOHC oznaczany jako CF4-20. Do tej pory powstawały trzy wersje tego silnika: wolnossący o mocy 180 KM przy 5800 obr/min, doładowany o mocy 200 KM przy 6000 obr/min i doładowany o wyższej mocy 250 KM, przy 6250 obr/min. Stopień sprężania wszystkich wersji to 10,1:1. W konwersji zmieniono kolektory i układ wtryskowy, zaprojektowaniu uległ też układ elektryczny (dostosowano go do lotniczych standardów) oraz komputer sterujący pracą silnika. Motor zasilany może być przez zwykłe paliwo samochodowe typu Premium (Super Plus) lub przez paliwo lotnicze 100LL. Spalanie przy prędkości przelotowej wynosi w zależności od wersji 28 l/h, 33 l/h i 36 l/h dla najmocniejszej wersji. Silnik chłodzony jest

specjalnym lotniczym glikolem produkowanym przez firmę BASF. Stosowany olej to syntetyk 5W50. Masa zalanego płynem silnika określa przez wytwórcę wynosi poniżej 163 kg, natomiast ceny przerobionego kompletnego motoru zaczynają się od 26000 do 32175 dolarów za najmocniejszą wersję.

Firma przerabia również drugi, mocniejszy 6-cylindrowy silnik Subaru do użytku w samolotach. Jest to motor typu EG33, o pojemności 3318 ccm, który przerabiany jest na cztery wersje mocy: jednoosobowy CF6-33 - 250 KM przy 5650 obr/min i trzy turbo: CF6-33T - 300 KM przy 5600 obr/min, CF6-33THO - 320 KM przy 6050, a do CF6-33THOG2 - 350 KM przy 6250 obr/min.

Zużycie paliwa waha się od 38 do 51 l/h w zależności od silnika, a masa wynosi poniżej 209 kg. Jeśli chodzi o wyposażenie, silnik jest analogicznie zbudowany do mniejszej wersji. Ceny za tę konwersję wynoszą od 29900 do 43500 dolarów.

Jak widać w obu przypadkach, ceny przystosowania silnika są porównywalne do cen kompletnych samochodów lub nawet je przewyższają, ale cóż, lotnictwo różni się trochę innymi pracami.

Oprócz tak drogich, profesjonalnych przeróbek w wielu samolotach monto-



wane są inne, mniej kosztowne systemy produkowane przez wyspecjalizowane firmy zarówno w Ameryce, jak i w Australii czy Nowej Zelandii. Często piloci sami przerabiają silniki kupione na złomie z rozbitych aut, poddając je tylko niezbędnemu przeglądowi i modernizacji, zakładając Propeller Speed Reduction Unit (PSRU), czyli przekładnię redukcyjną i montując całość do grodzi czołowej samolotu. Przykręcają migło, zakładają osłony aerodynamiczne i po chwili, kręcąc rozrusznikiem, uruchamiają silnik. Rozlega się charakterystyczny warkot „boksera” i już po krótkim rozbiegu można na rozkoszować się widokiem ziemi z powietrza.

Jak widać, Subaru może Cię spotkać nie tylko na drodze, ale również na niebie. A zatem głowy do góry...

PRZEGLĄD PRASY MOTORYZACYJNEJ

„W salonach”

Wysokie Obroty Nr 3; kwiecień 2006

„(...) Odkąd Szymon Majewski jeździ Outbackiem bardziej lubimy TVN (...).”

„Człowiek za kierownicą”

Wysokie Obroty Nr 1; luty 2006

Co Ty wiesz o samochodach? - rozmowa z Bogusławem Lindem.

„(...) Parę lat przejeżdżałem Jaguarem. Pewnego dnia usiadłem za kierownicę Subaru Forestera i... właśnie odebrałem kolejny model japońskiego wszedł do łask.

Las, teren, wertepy... Ma Pan Forestera, a nie lepsza byłaby jakaś inna, rasowa terenówka?

Nie. Subaru radzi sobie wcale nie gorzej. Myślę, że jaki Japończyk «pomylił się» i zaprojektował auto na polskie drogi - tylko i wyłącznie. Im bardziej droga jest dziurawa, tym lepiej to auto jeździ. Nie wiem, na czym to polega, ale tak jest. Bylem i jestem mile zaskoczony, bo ostatnim autem, którym mi się dobrze jeździło, był Jaguar. Potem przesiadłem się do Subaru Forestera i odkryłem, że do siebie pasujemy. Pierwszego zniszczyłem bardzo szybko, bo dawało się nim gnać po nym drogami nawet 160 km/h. Jeździłem też po zaoranych polach. Najbardziej zdziwiony tym wszystkim był mój kolega, z którym zakładałem się, czy przejeżdża Subaru poleci mi znajomy, mówi ci, że sprzedaje się wtedy, gdy się znudzi, bo praktycznie się nie psuje.

I faktycznie miał rację. Poza tym w przeciwieństwie do innych terenówek na zwykłej drodze zachowuje się jak wóz sportowy. No i wyciąga prawie 220 km/h. A ja lubi szybko. Ma jednak dwie wady - za mały zbiornik paliwa i brak mapy Polski w nawigacji. Mogę sobie za to obejrzeć Austrię z daleka. (...).”

Rozmawiał:

Eryk Melgwi („Sukces”)

„Leśnik z miasta”

Auto wiat Nr 15; 10 kwietnia 2006

„(...) Forester (lata: 1998 - 2002), silnik: 2.0, moc: 177 KM.

Obecnie do wysokiej jakości aut Subaru nie trzeba już przekonywać. Forester nieco zawodzi osoby oczekujące przestronnego bagażnika czy przepastnej kanapy tylnej - po aucie o długości zewnętrznej blisko 4,5 m można oczekiwać nieco więcej. Za to trzeba ocenić jako materiałowy, a już na pewno ich trwałość. Stylistyka typowo japońska z funkcjonalnym desk rozdzielczą (...). Odmian turbo można na całą odpowiedzialność polecić osobom lubiującym dynamiczną jazdę. Auto ma stosunkowo nisko położony środek ciężkości (jak na SUV-a) i doskonale prowadzi się również na asfalcie. Do Subaru przekonują statystyki niezawodności. To rzeczywiście dobre i trwałe auta gwarantujące przejechanie wielu setek tysięcy kilometrów bez większych remontów (...).”

Andrzej Jedynak

„Raport z jazdy”

Auto motor i sport Nr 2; luty 2006

„(...) Z Subaru Imprezy po ostatniej operacji plastycznej stało się to, co wydawało niemożliwe - wygląda atrakcyjnie. Ale widać nieśpieszy od kosmetycznych zabiegów jest przyrost mocy dwulitrowego, wolnossącego boksera ze 125 do 160 KM. (...) Na pokrywie silnika brak charakterystycznego wlotu powietrza do turbiny, a to oznacza, że testowy model wyposażony jest w zwykły dwulitrowy silnik wolnossący. Zwykły? To bokser - wizytówka Subaru - a do tego dysponujemy mocą 160 KM, a to oznacza 35 koni więcej w porównaniu z silnikiem poprzedniego modelu. Jednostką napędową wyróżnia tak samo brzmienie. Zimno mruczy lekkim basem, a po dodaniu gazu zaczyna charakterystycznie „bulgota”. Ale to brzmi! Po rozgrzaniu jej odgłosy nie są już tak agresywne, ale wciąż słychać, że to bokser. Nie wiem, gdzie konstruktorzy Imprezy bierali do wiadomości, ale podejrzewam, że muszę mieć jakiegoś człowieka w Polsce. Jeden z dotychczas testowanych samochodów nie zachowywał się tak neutralnie na naszych dziurach i koleinach. A po „leśnych policjantach” bez problemu przejeżdżał 60 km/h! Impreza to auto dla koneserów - jedynia, a nie dla estetyków rozmilowanych w wystylizowanych detalach. (...).”

Jarosław Maznas

(zebrała: Magdalena Chojnowska-Wilk)

„CYNAMONOWE SLAJDY” W SŁOMCZYNIE

Ka da impreza, maj ca na celu popraw techniki jazdy polskich kierowców, jest przez nas gor co wspierana i yczymy ich sobie jak najwi cej. Dlatego te chcemy zło y szczerze gratulacje naszemu warszawskiemu przedstawicielowi Panu Andrzejowi Koperowi, który wspólnie z u ytkownikami Forum Subaru (www.forum.subaru.pl) wpadł na doskonały pomysł zorganizowania Cynamonowego Slajdu – imprezy, która ma szans na stałe zago ci w kalendarzu

wydarze rallycrossowego toru w Słomczynie niedaleko Warszawy.

I Cynamonowy Slajd odbył si 25 lutego 2006 roku, gromadz c nie tylko u ytkowników, ale i du grup fanów samochodów marki Subaru. Głównym celem spotkania było doskonalenie techniki jazdy w warunkach zimowych, ale tak e dostarczenie jego uczestnikom wietnej zabawy oraz wielu emocji towarzyszy cych sportowej rywalizacji. Organizator

imprezy, firma Subaru A. Koper przy wspó pracy z AK Rzemieólnik wprowadzi a cztery próby jazdy na czas. Adrenalina ros a z okry enia na okry enie.



Obecnych by okilku znanych zawodników rajdowych, którzy dopingowali uczestników zabawy i udzielali im cennych wskazówek, jak najlepiej zapanowa nad samochodem.

W zwi zku z bardzo dobrym przyj ciem i zaang owaniem wszystkich, którzy mieli okazj wzi udział w imprezie, organizator postanowił, e 3 czerwca odb dzie si II Cynamonowy Slajd. Tym razem impreza otrzymała znacznie bardziej rajdowy charakter - na zawodników czekały 4 próby sportowe z dojazdówkami o długo ci 60 km. Oczywiście przewidziane były te dodatkowe atrakcje - ciekawi go cie, grill i masa dobrej zabawy.



LESZEK KUZAJ NA TORZE U LOWYM W RZESZOWIE

Pi kna, słoneczna pogoda, ponad komplet spragnionych emocji kibiców oraz wielkie napi cie do ostatniego biegu. To wszystko, co w u lu najpi kniejsze, towarzyszyło inauguracji Ekstraligi w Rzeszowie. Ku uciesze ponad 12-tysi - cznej publiczno ci, dru yna MARMY Polskie Folie Rzeszów pokonała br zowych medalistów DMP z ubiegłego roku - Złomrex Włókniarza Cz stochow w stosunku 47:43. Bezpo rednio po zako - czeniu spotkania, kibice mogli obejrze popisy Mistrza Polski w Rajdach Samochodowych. Leszek Kuzaj prezentował swe umiej tno ci na u lowym torze w sportowym Subaru Impreza.

W organizacj imprezy walnie wł czył si lokalny dealer Subaru - Sobiesław Zasada Rzeszów Sp. z o.o., na zaproszenie którego stawił si Leszek Kuzaj. Jego jazda wygl dała bardzo efektownie, jednak ju po chwili w wy cigu z Dariuszem ledziem, który startował na swoim motocyklu, kierowca Subaru był bez szans. „Stalowiec” wiedziony doskonał znajomo ci toru na wietnie przygotowanym jedno lądzie szybko uciekał Kuzajowi i pewnie przeci ł lini mety jako zwyci zca. Jednak Leszek miał wytłumaczenie „To jest tylko moje treningowe auto, wi c czekam na mo liwo do rewan u ju w prawdziwej «rajdówce»”. „ledzik” jedynie skomentował „Ten nie-

typowy wy cig był ... bardzo nietypowy”. Na koniec Darek spróbował swych sił w samochodzie rajdowym i trzeba przyzna , e szło mu całkiem nie le, szczególnie ładnie wychodziły mu popularne b czki. Leszek Kuzaj we wrzawie oklasków publiczno ci próbował z kolei swych

sił na motocyklu u lowym. Było nam niezmiernie miło uczestniczy w rzeszowskiej imprezie. Dzi kujemy licznie zebranym kibicom za tak gor ce przyj cie naszego go cia, a dru ynie Marmy yczymy miejsca na "pudle" w tegorocznych rozgrywkach DMP.





**Marka z tradycjami
w sporcie i nie tylko...**

Nam możesz zaufać.



*Produjemy felgi od 1971 roku, testujemy je w sporcie od 1977 roku -
- i tak do dziś, bo zanim trafią do Twojego samochodu my sprawdzimy
je w ekstremalnych warunkach.*

ATS aluStar Polska Sp. z o.o.

ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola, tel.: (015) 877 22 30, fax: (015) 877 22 50
www.ats-company.com / e-mail: alustar@ats-wheels.pl

OBSTRUKCJA OBSŁUGI

Do napisania tego tekstu zainspirował mnie temat podj ty na forum Subaru. Autor postu domagał si wyja nienia, dlaczego nie powinien u ywa samo- chodu z nap dem na cztery koła (nie chodzi tu o Subaru) do jazdy w gł bokim niegu, piachu i błocie. Takie zastrze e nie zawierała, bowiem instrukcja obsługi samochodu - nomen omen - terenowego.

Zawierała również informacj , i spo ywanie kwasu akumulatorowego mo e zaszkodzi spo ywaj cemu. To niech stosuj kwasy spo ywczce. Ka dy producent samochodów przekazuje nam wraz z uciele nieniem a raczej ublacho- wieniem naszych marze , periodyk pełen kluczowych informacji na temat swojego wyrobu, który zazwyczaj zbli- ony jest kubatur (periodyk) do Rocznika Statystycznego i posiada również pasjonuj c fabułę .

Pierwszy rozdział ka dej instrukcji obsługi ka dego samochodu stworzony został na wypadek gdyby szympansy postanowiły prowadzić pojazd mechaniczny z zało eniem naturalnie, e postanowi si również nauczyć czyta .

Dowiadujemy si z niej, e pasy bezpieczeństwa naszego bezpieczeństwa - stwu, pod warunkiem, e przeło ymy je przez siebie i zapniemy po drugiej stronie fotela. Mnie osobi cie ta wiadomo zaskoczyła. Przekonany byłem do tej pory, e pasy zapina si po to, eby bez sensu nie obijały rodkowego słupka. Producent informuje nas uprzejmie, e je eli ich nie zapniemy, to poduszki powietrzne zrobi z nami to, co ka dy rednio utalentowany bokser robi z utalentowanym bokserem Gołot ... czyli obją nam mord . Dobrze samopoczucie podczas jazdy jest surowo zabronione a nawet karalne. Znaczy... nie prowadzimy po gorzale. Ten fragment wzruszył mnie do łez, albowiem autor w mickiewiczowskim stylu opisał mój stan biecycy. Jak ju wytrze wiejemy i łeb nas napiernicza to staramy si za y co dla zdrowotno ci.

Aby nie by wbrew przepisom musimy przekartkować Rejestr Leków zatwierdzony przez Ministra od kłótni z lekarzami, eby sprawdzi czy aby Alkaprim nie jest jakim „koksem”, po którym za nam nie wolno prowadzi .

Dla zachowania gatunku musimy dbać o bezpieczeństwo przewo onych dzieci. Transportowa je w specyficzny sposób, u ywaj c do tego celu odpowiednich akcesoriów. S one drogie (akcesoria naturalnie, bo dzieci to tanioccha), ich montaż m cz cy (akcesoriów naturalnie, bo montaż dzieci to radocha) a zm - czenie powoduje opó nienie naszych reakcji, co zwi ksza ryzyko uczestniczenia w powa nym wypadku. Wniosek: dziecko równa si wypadek. Instrukcja odradza mi wypadki, czyli odradza mi dzieci i w zwi zku z tym jest nam Polakom nieprzyjemna, ponieważ jest mało becikowa.

Dowiadujemy si również, e je eli do naszego cacka zamontujemy sobie, na-

byte okazjnie silniki startowe od waha- dlowca kosmicznego, to mamy po gwa- rancji. Zmodyfikowa mo emy sobie sami co najwy ej popielniczka . Auto, które nabyłem nie jest fabrycznie wyposa one w telefon komórkowy, jednak producent po wi cił kilka stron instrukcji, ucz c mnie jak mam z niezamontowanego telefonu nie korzystać podczas jazdy. Ponieważ dotyczy to nie zamontowanego mi przez producenta telefonu, ze swo- jego gadam podczas jazdy bez stresu.

Przewo enie zwierzę tek to osobny rozdział, a nie potrzebnie, bo mo na było go poć czy z tym o przewo eniu dzieci. Mam pretensje do autora, ponieważ nie napisał jak przewozi rybki i czy akwarium nale y przypasać. W sposób perfidny pomini ta również została przez autora specyfika przewożu kozy, gnojniaka pospolitego, mrówek faraona, flamingów, warana z Komodo, czarnej wdowy oraz szopa pracza.

Informuje mnie natomiast wyczerpuj co gdzie w moim aucie s drzwi i klamki. Informacja o tyle cenna, e niektórzy producenci prze cigaj si w ich ukrywaniu. Jako stary samochodowy wyjadacz, ju dawno ustaliłem, e przy moim wzro cie, klamki znajduj si na wysoko ci rozporoka i tam ich zawsze szukam (na tej wysokości). Cho zdarzaj si czasami samochody, przy których cały rozporok wydaje si TIRem. Co na przykład skłoniło szefostwo Citroëna do produkcji modelu C1? Czy kto sugerował, e C2 jest za du e? Trzy nast pne strony autor po wi cił poinstruowaniu szcz - liwego nabywcy jak si drzwi otwiera i zamyka. Podejrzewam, e troszczył si o to, ebym nie je dził z otwartymi lub nie wsiadał przez zamknięte.

Kolejny rozdział poucza mnie jak w razie wypadku mam przypiętniczy w przeszkod eby poduszki powietrzne prawidłowo zadziały. Ostrzega również, e nieprawidłowe przypiętniczenie pozbawi nas tej ochrony. Informacja ta jest z rodzaju kluczowych, bior c pod uwagę, e niektórzy przypiętniczaj jak popadnie, nachalnie bez sensu i przeszkolenia. Jaki kretyn mógłby pomyśle, e podłokietnik – jak sama nazwa wskazuje - umieszczony w drzwiach bocznych, słu y do trzymania tam łokcia. Otó i owszem... jest to kretyn, ponieważ wybuchaj ca poduszka boczna pozbawi go wspomnianego organu w przeci gu kilku mikrosekund. Je eli zale y nam na łokciach pasa era nale y go wcze niej sku kajdankami, eby nie wpychał łap w niebezpieczne miejsca. Je eli natomiast naszym pasażerem jest nasz szef – morda w kubeł – niech se trzyma gdzie chce.

W samochodach wyposażonych w poduszki powietrzne nie wolno przewozić astmatyków. W razie kolizji, wybuchaj ca poduszka wyrzuci z siebie wystarczaj c ilo gazu eby nam udusił pasażera na mier . No a co, je eli u ytkownik posiada te ciow astmatyczka ? To jest perfidne namawianie do zbrodni doskonałej.

Rozdział dotyczący deski rozdzielczej mógłbym wprowadzić pomini , gdyby nie stwierdzenie, e „Pr dko ciomierz pokazuje pr dko pojazdu”. A ja debil, my lałem, e wiatru. Jest również ostrze enie, aby nie chwycić zapalniczki za rozgrzany element, ponieważ mo e to spowodować uszkodzenie elementu. Rany Boskie!!! A co z moimi palcami?

Pod hasłem UWAGA!!! Autor zamie cił – takie odniosłem wrażenie - cytāt z czerwonej ksi eczki „My li Mao Tse Tungā”: *Po skorzystaniu z popielniczki nale y j zamkn , aby zapobiec przykreemu zapachowi.* Producent muszli klozetowej, któr ostatnio nabyłem nie poruszył tej kwestii wcale.

W nast pnej WA NEJ ramce autor podkre lił, aby na wieszakach nie wieszka rzeczy, które mogłyby utrudnia kierowcy widoczno . Nie chodziło mu zapewne o garnitur tylko o obrazy Szyszkiina lub „panoram raclawick ”. A jak kto sobie ju okleił szyby czarn foli , przez któr wida gołym okiem jedynie wybuchy na sło cu? No to mu te „Niedwiadki” Szyszkiina (6x9m) chyba nie b d zbyt ni przeszkadza ?

Po zakończeniu próby przyswojenia sobie informacji, zawartych w instrukcji obsługi mojego samochodu, zacząłem si nachalnie drapać pod pach i rozgl da za bananem. Poczulem również nieodpart potrzeb wyiskania jakiegoś współplemie ca. Zastanawia mnie, dlaczego producent nie spo ywałnych akumulatorów w ogóle zezwala u ytkownikowi na dost p do niego a nie zamknie go jakim kluczem serwisowym. Dlaczego zezwala na transport swoim produktem zwierzę tek które mu do tego produktu sraj , czaj i rzygaj a nie napisze po prostu: „wszelkie robactwo nale y ci gn za pojazdem na sztywnym holu!”. Dlaczego rozpisuje si na temat „czego nie wolno modyfikować”, zamiast napisać krótko: WON Z ŁAPAMI – WSZYSTKO JEST CACY. Nie po to in ynierowie si certolili z projektem cztery lata, eby im teraz udowodniał byle amator, e ich produkt mo e je dzi szybciej i wygl da ładniej. Mog zrozumie trosk o moje bachory, bo to przecie przyszli klienci, natomiast guzik mu do mojej komórki. Nie b d sobie montował zestawów gło no mówi cych, bo po pierwsze nie lubi gło no mówi a po drugie nie b d przy autostopowiczach a tym bardziej –czkach, prowadził jawnie rozmów z moją łask na temat, któr figur wieczorem przerabiamy i dlaczego akurat t a nie powtarzamy tej z przedwczoraj. No, bo co to, kogo obchodzi, e przy tej poprzedniej mnie skurcz w pachwinie łapie i wypadywuje mi sztuczna szcz ka.

Jednym słowem instrukcja obsługi obra- a mój intelekt, wpiernicza si w moje intymne po ycie i zniecha do posiadania potomstwa. Po zastanowieniu doszedłem do wniosku, e mogliby jedynie nieco rozwin tematykę tego gazu w poduszkach... przeciwko te ciowej.

W.B. - Mamusia forumowa

SKLEPIKOWE NOWO CI

Kolejny numer Plejad i kolejne nowo ci w naszym internetowym sklepie Subaru. Od poprzedniego wydania czasopisma pojawiły si zapowiadane pozycje z kolekcji SPRT (Subaru Poland Rally Team) - czapeczki, polary i smycze, a ju niebawem dost pne b d równie oryginalne T-Shirty. Poszerzy si równie oferta produktów z gamy SWRT.

W kolekcji ogólnej Subaru mamy ciekawe T-Shirty dla dorosłych i dzieci, koszulki polo oraz koszulki damskie. A to jeszcze nie wszystko, co pojawi si przed III Złotem Plejad. W jego trakcie planujemy uruchomienie naszego sklepiku w Hotelu Gołu , gdzie b dziecie Pa stwo mogli bezpo rednio zakuci wybrane przez siebie produkty.



INTERNETOWE FORUM SUBARU

Je d w miar , o ile to w ogóle mo liwe, spokojnie. Pierwszy bak starczył na 250 km - to pewnie z wra enia. Zrobiłem przez weekend ponad 1000 km, kolejne tankowania zapewniły lepsze przebiegi, np. trasa Wawa - Szczytno - Wawa (ok. 350 km) na jednym baku i jeszcze troch zostało. Kiedy opadn pierwsze emocje, to licz na minimalnie mniejsze spalanie, ale czytaj c Wasze posty wiem, e cudów nie ma :)

Blue76

Witam Was forumowicze na yczliwo Wasz licz a em nowy i niezadarny to poeta ze mnie marny Czytam forum co od roku wiele postów mam na oku cał kup przeczytałem zanim auto z gwiazd wybrałem Teraz sta mnie na pisanie bo mam w ko cu własne zdanie

urabus

Mam na imi Przemek, z przyjemno ci wst puj w szeregi subarowej braci. Po ponad półrocznym okresie goszczenia i dokształcania si na forum technicznym (co zaowocowało kupnem jedynej słusznej marki) postanowiłem oficjalnie wzmocni podkarpacki frakcj tej elitarniej społeczno ci (cho zarówno mnie, a szczególnie mojemu subarkowi, do elity daleko ...). Historia mej choroby (jej pocz tek) przedstawia si do nietypowo, mianowicie chłodna kalkulacja i poszukiwania czteronap - dowego, ekonomicznego (!) kombi,

zdatnego na ci kie warunki za nie onej i zawiewanej okolicy. Jestem wi c przedstawicielem mniejszo ci, dla której Subaru to nie sport i ekstremalne wra enia, a wspaniałe narz dzie codziennej eksploatacji, daj ce wszak wiele przyjemno ci i frajdy z jazdy. Co do atmosfery forum - jest tu to "CO ", co ma ka de Subaru, tkwi w ka dym aucie, po czym zniewala kierowc ...

sylvan

Po o miu latach je d enia Civiciem ('92 i '97) przesiadłem si do Imprezy RC. I to był najlepszy wybór! A wstyd si przyzna , jakie inne marki jeszcze brałem pod uwag ...

tps

Witam nowych pacjentów na oddziale. Je li my licie o wyleczeniu si z Subaromanii... zapomnijcie. Wasz stan mo e si tylko pogorszy . Dostaniecie drgawek na sam d wi k subarynek, a wasze oczy zaczn wyłapywa znaczki na samochodach tylko z sze cioma gwiazdkami. Dlatego radz grzecznie przyjmowa kolejne porcje leków w postaci płynów integracyjnych spo ywanych na lokalnych imprezach.

Wasza siostra oddziałów
Moniq

Zebrała
Magdalena Chojnowska-Wilk

W nast pnym numerze...

- ▶ B9 Tribeca w Wenecji
- ▶ Emocje po III Złocie Plejad
- ▶ Subaru i karate
- ▶ Wra enia z Rajdu Subaru Polska
- ▶ Sukcesy Leszka Kuzaja

Prenumerata

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

OBSEŁUGA PŁATNO CI :

Wpłaty mo na dokona na poczcie 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.
Al. 29 Listopada 184
31-236 Kraków
tel.: 012 665 37 71
fax: 012 665 37 72
e-mail: sklep@subaru.pl





pierre cardin
jeanswear