1(14)/2007

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Think. Feel. Drive.

SUBARU

Grzegorz Miecugow

o swoim Outbacku

SI-DRIVE

Czym jest nowy system wspomagania

Freeride

Białe szaleństwo w wersji max

Legacy

Test najnowszego modelu

BOSS SELECTION THE NEW FRAGRANCE

BOSS
HUGO BOSS

SELECTION

Drodzy Państwo!

Zamiast życzeń świątecznych – na te jest już po prostu za późno – chciałbym wszystkim Państwu w roku 2007 życzyć zdrowia, szczęścia w życiu osobistym i zadowolenia z pracy zawodowej, a także zawsze bezpiecznego docierania do celu.

Z tym wydaniem „Plejad" także my dotarliśmy do pewnego celu. Co prawda z opóźnieniem, ale jednak. W szpagacie pomiędzy koniecznością dokonania zmian a upływającym czasem wybór padł na jakość. Przyznaję – po części sam też zawiniłem. Po raz pierwszy od dłuższego czasu postanowiłem spędzić cały okres świąteczny nie pracując (prawie). I tak, z opóźnieniem, oddajemy w Państwa ręce pierwszy numer „Plejad" w nowej szacie graficznej i nowym formacie. I oczywiście z niepokojem oczekujemy na komentarze, zarówno te pozytywne, jak i te mniej przychylne.

Zmiana formatu symbolizuje też pewną zmianę jakościową dotyczącą wielkości naszej działalności. Po raz pierwszy w historii Subaru w Polsce w ciągu jednego roku liczba sprzedanych samochodów przekroczyła 1000 sztuk. Również po raz pierwszy roczne obroty Subaru Import Polska przekroczyły sumę 100 mln złotych. Można zatem powiedzieć, że nasza firma weszła w „dorosłe życie". W związku z tym podjęła też działania, które w ciągu bieżącego roku mają doprowadzić przede wszystkim do dalszej poprawy jakości usług świadczonych przez naszą autoryzowaną sieć. Zwiększy się także liczba partnerów Subaru. Działalność rozpoczęły już placówki w Częstochowie i Lublinie. W tym roku będą Państwo mogli liczyć także na fachową obsługę w Bydgoszczy i Nowym Sączu.

W bieżącym roku zintensyfikujemy również działania dotyczące funkcjonowania Klubu Subaru. To zadanie będzie jednym z naszych głównych celów marketingowych. W dalszym ciągu

będziemy prowadzili współpracę ze Szkołą Jazdy Subaru. Ponieważ bezpieczeństwo na polskich drogach pozostaje na bardzo niskim poziomie, traktujemy szkolenia jak część naszej odpowiedzialności wobec Państwa. Będziemy także kontynuować niezwykle owocną współpracę z Subaru Poland Rally Team. Nadchodzący sezon, w którym po raz pierwszy w Polsce wystartują najnowsze samochody kategorii Super 2000, jest obietnicą nadzwyczaj ciekawego współzawodnictwa czołowych kierowców i teamów. Mam nadzieję, że także wielu z Państwa zaszczyci nas swoją obecnością na rajdowych trasach.

Licząc na okazję do osobistych spotkań na tych właśnie trasach oraz na Zlocie Plejad, życzę Państwu wszystkiego, czego i Państwo sobie życzycie.

Witold Rogalski
DYREKTOR SUBARU IMPORT POLSKA

Cafardini to ekskluzywny świat szycia na miarę zarezerwowany dla najbardziej wymagających Mężczyzn. Precyzja szycia oraz wykończenie naszych smokingów, garniturów, marynarek oraz koszul stały się wzorem dla innych. Właśnie dlatego nasi Klienci w najważniejszych momentach swojego życia prywatnego oraz zawodowego mogą czuć się pewnie.

Cafardini to indywidualnie dopasowane miejsce spotkania, wsparcie osobistego Doradcy, szybki czas realizacji oraz nieograniczone możliwości wykończeń. To również ponad 5000 szlachetnych tkanin, w tym dostępne wyłącznie w Cafardini światowej sławy tkaniny HOLLAND & SHERRY.

Nasze doświadczenie oraz czas są do Państwa dyspozycji.

Cafardini®

www.cafardini.com

styczeń 2007

4 NEWS

6 WYWIAD
z Grzegorzem Miecugowem

10 TEST
Legacy

14 TECHNIKA
Keratronik

18 AKCESORIA

20 NOWOŚĆ
SI-DRIVE

22 TECHNOLOGIA
DNA

24 SPORT
Freeride

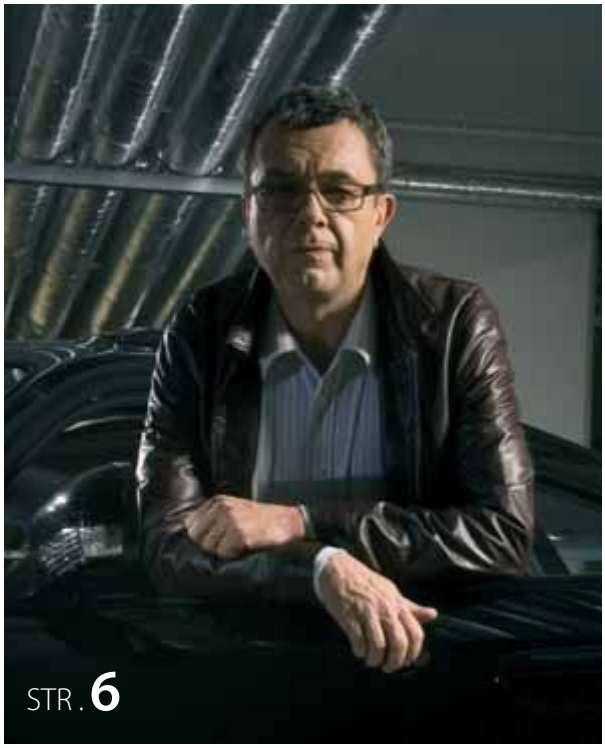
26 SPORT
Rozmowa z Leszkiem Kuzajem

28 SYLWETKA
Richard Burns

30 WIADOMOŚCI
Premiera Legacy

32 WYDARZENIA
Zlot Plejad

STR. 18



STR. 6

STR. 10

STR. 20

STR. 24

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY, ARCHIWUM WWW.FREERAJDY.PL, MICHAŁ ZAGÓRNY

„PLEJADY – magazyn miłośników Subaru"; Właściciel: Subaru Import Polska sp. z o.o., Al. 29 Listopada 184, 31-236 Kraków, tel. 012 665 37 71, faks: 012 665 37 72
Redaktor Naczelny: Sławek Herman; Zespół Redakcyjny: Grzegorz Nadgrodkiewicz, Łukasz Cielemęcki, Łukasz Kifer, Marek Wicher; Koordynacja: Maciej Ners; Sekretarz Redakcji: Monika Filipczuk;
Dyrektor Artystyczny: Mateusz Jankowski DTP: Piotr Żak; Fotoedycja: Urszula Trzaskowska;
Wydawca: Concept Publishing Polska Sp. z o.o., ul. Czapli 27, 02-781 Warszawa, tel. 022 848 60 40, faks: 022 848 61 12; Zarząd: Rafał Plewiński, Łukasz Skalski;
Dyrektor Wydawnicza: Anna Kajda, a.kajda@cppolska.com.pl; Dyrektor Biura Reklamy: Karolina Kowalczyk, 0 601 853 404, k.kowalczyk@cppolska.com.pl
Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Za treść reklam i ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

ConceptPublishing

W SKRÓCIE

Legacy ekonomiczne
Niemiecki automobilklub ADAC opublikował listę samochodów, które charakteryzują się niskim zużyciem paliwa. W klasie wyższej w czołowej dziesiątce znalazło się Subaru Legacy 2.0 z automatyczną skrzynią biegów. Cechujące się spalaniem na poziomie 8,5 l/100 km, Legacy znalazło się na dziewiątym miejscu, wyprzedzając m.in. BMW 523i. Poza spalaniem w analizie uwzględniano także cenę auta, szacowaną utratę wartości, koszty ubezpieczeń, serwisu, opon i wydatki na paliwo przy założeniu, że auto pokonuje rocznie 15 tys. km, a eksploatacja trwa cztery lata.

Subaru przed Mercedesem
W badaniu satysfakcji klientów z obsługi w salonach dealerskich, które przeprowadzono w Japonii, Subaru zajęło ósme miejsce, wyprzedzając m.in. Mercedesa. Oceniano zachowanie i jakość obsługi pracowników salonu, wygląd obiektu, formalności związane z finansowaniem i ubezpieczeniem samochodu oraz przebieg dostawy.

Klienci Subaru zadowoleni
Według prestiżowego zestawienia AutoMarxX, przeprowadzonego przez automobilklub ADAC u naszych zachodnich sąsiadów, Subaru zajęło pierwsze miejsce w kategorii „najwyższy poziom zadowolenia klientów". Marka spod znaku Plejad pokonała tu japońskich rywali – Toyotę, Hondę, Daihatsu, Mazdę i niemiecką markę Porsche. W tym samym badaniu Subaru zwyciężyło także w innej kategorii – „najbardziej niezawodne modele". Wśród pokonanych znalazły się Mini, Mazda, Toyota, Honda i Mitsubishi.

Subaru docenione w RPA
JD Power, jedna z najbardziej uznanych firm analitycznych na świecie, przeprowadziła badania wśród właścicieli aut w RPA. Pytano ich o problemy, jakie mieli z samochodami w okresie do 7 miesięcy po kupnie. Przepytano ponad 9600 osób, które kupiły nowe auta między grudniem 2005 a kwietniem 2006 roku. Subaru znalazło się na czwartym miejscu zestawienia z liczbą 166 usterek na 100 aut. Warto dodać, że średnia ocena dla branży to 239 usterek na 100 samochodów.

Subaru lepsze od Porsche!
Przynajmniej tak wynika z rankingu zadowolenia niemieckich klientów, który przygotowały ADAC i firma analityczna CAR. Wśród 55 tysięcy ankietowanych najwyższe notowania ma Subaru, które zasłużyło na średnią notę 1,19 (oceny dokonywano według szkolnej skali w Niemczech, gdzie 1 to najwyższa ocena, a 5 – najniższa). Czołówkę rankingu zdominowali producenci z Japonii, a najwyżej sklasyfikowany niemiecki producent, Porsche, znalazł się na szóstym miejscu z oceną 1,4.

Pastrana nadal w Subaru
Najlepszy zawodnik motocyklowego freestyle'u – Travis Pastrana – zmienił pojazd i z jednośladu przesiadł się na... rajdówkę Subaru. Po zdobyciu tytułu rajdowego mistrza USA za kierownicą Imprezy WRX STI zgodził się na przedłużenie kontraktu o trzy lata.

W hołdzie Mistrzowi
By uczcić pamięć Richarda Burnsa – zmarłego rok temu mistrza świata w rajdach samochodowych – Subaru wypuściło limitowaną serię Imprezy (takim autem Burns zdobył tytuł) oznaczonej kodem RB320. Samochód o mocy 320 KM z pakietem Prodrive Performance Pack kosztuje w Wielkiej Brytanii 29 995 funtów. RB320 będzie oferowana tylko w jednym kolorze – czarnym.
Maksymalną moc silnik RB320 osiąga przy 6000 obrotów na minutę. Auto przyspiesza od 0 do 100 km/h w czasie poniżej 5 sekund, a do osiągnięcia 160 km/h potrzebuje 12,2 sekundy. Pierwszy egzemplarz Imprezy RB320 został przekazany przez Subaru tygodnikowi „Autosport", który zorganizował specjalną loterię. Dochód z niej przeznaczono dla Fundacji Richarda Burnsa, która pomaga ofiarom wypadków i chorym.

Jeszcze szybszy Forester
Podczas salonu samochodowego SEMA w Las Vegas Subaru zaprezentowało koncepcyjny na razie model Forester Sports. W tym aucie, pod znanym, choć wyraźnie zmodyfikowanym spojlerami nadwoziem, ukryto przed wzrokiem ciekawskich... mechanizmy znane z rajdowej Imprezy. W planach jest także podobna operacja w modelu Legacy. Według nieoficjalnych informacji fabryka jest gotowa do uruchomienia produkcji tych aut. Czeka tylko na sygnał „z góry".
Pod maską Forestera Sports znajdzie się dwuipółlitrowy bokser o mocy 224 KM, ale dzięki zmodyfikowaniu intercoolera oraz układów dolotowego i wydechowego moc jest wyższa o ok. 30 KM. Można być spokojnym, że przyspieszenie od 0 do 100 km/h będzie trwało poniżej 6 sekund, a prędkość maksymalna przekroczy – i to wyraźnie – 200 km/h. W Japonii można już kupić Legacy STI. Auto jest w tym kraju dostępne w serii limitowanej. O planach eksportu tego auta na razie nie słychać. A szkoda.

Bez turbo, a szybki

W ofercie Subaru Import Polska pojawiła się nowa wersja Imprezy. Auto ma dwulitrowy silnik bez doładowania, ale na szczęście nie oznacza to rezygnacji z dobrych osiągów. Moc Imprezy w wersji RS to 160 KM – można więc oczekiwać całkiem niezłych osiągów. Ci, którzy zdecydują się na zakup auta (a powinni się pospieszyć, ponieważ jest ono produkowane w ograniczonej serii), z pewnością nie będą rozczarowani. Prędkość maksymalna to 210 km/h, a przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwa 8,8 sekundy. Oczywiście napęd jest przekazywany na cztery koła. A wszystko przy dającym się zaakceptować poziomie zużycia paliwa – w trasie ma to być średnio około 7 l/100 km, w cyklu mieszanym około 9 l/100 km. Auto jest pozbawione charakterystycznego dla doładowanych Imprez wlotu powietrza na masce, ale już przedni zderzak i listwy progowe pochodzą z wersji STI, natomiast tylny spojler z odmiany WRX. Przednie fotele są głęboko wyprofilowane, a kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów zostały pokryte skórą. Impreza RS nie ma się czego wstydzić również jeśli chodzi o wyposażenie – w standardzie są m.in. automatyczna klimatyzacja, cztery poduszki powietrzne, reflektory ksenonowe, ABS, elektrycznie sterowane szyby we wszystkich drzwiach, elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne, podgrzewane fotele i system audio z odtwarzaczem CD. Cena tak bogato wyposażonego auta wynosi 22 450 euro. Impreza RS jest dostępna w czterech kolorach – srebrnym, szarym, czarnym i najbardziej chyba lubianym – niebieskim. Oczywiście na auto obowiązuje trzyletnia gwarancja.

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

Żubry na starcie

Jak każdego roku, aby wspólnie spędzić czas z daleka od cyferek i tabelek, ekipa „Results on-line" – przygotowująca wyniki z Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski – zorganizowała Odcinek Specjalny podczas Jubileuszowego 40. Rajdu Żubrów. Podobnie jak w Mistrzostwach Polski pracowali w Zachełmnej pod szyldem, który jest im najbliższy, czyli Subaru. Namioty Subaru Poland Rally Team pod Górą Chełm prezentowały się pięknie. To pod nimi załogi załatwiały formalności związane ze startem i przybyciem na metę. Uczestnicy zawodów podkreślali jednogłośnie, że odcinek ten przeprowadzony był perfekcyjnie. A później… Zakopane i bal w Hotelu Kasprowy.

PKC – Justyna Bielik, Zbyszek Lipski
Start – Nina Jabłońska, Jan Wieczorek
Meta Lotna – Łukasz Walter, Krzysztof Kocyba
Meta Stop – Jarek Dragon, Rafał Czarnik

Tribeca w salonach

W Polsce trwa sprzedaż najnowszego modelu Subaru – SUV-a Tribeca. To pierwsze auto spod znaku Plejad, które oferuje miejsca dla siedmiu pasażerów. Zgodnie z tradycją firmy, źródłem napędu jest silnik typu bokser. Tym razem jest to jednostka o sześciu cylindrach, pojemności 3 litrów i mocy 245 KM. Napęd na wszystkie – jakżeby inaczej – koła jest przekazywany za pośrednictwem pięciostopniowej, automatycznej skrzyni biegów z możliwością ręcznej zmiany przełożeń. W standardowym wyposażeniu znalazły się m.in. ESP, sześć poduszek powietrznych, system audio, nawigacja satelitarna z dotykowym ekranem i automatyczna klimatyzacja. Do wyboru są wersje pięcio- i siedmioosobowa. Pierwsza kosztuje 48 000 euro, druga (m.in. z kamerą cofania, odtwarzaczem DVD i skórzaną tapicerką) – 56 000 euro.

Ambitny cel

Plany Subaru, aby do końca 2006 roku sprzedać w Polsce około 1200 nowych samochodów, były bardzo ambitne, ale całkowicie realne. Od stycznia do października nasi rodacy kupili 1008 aut z Plejadami w logo. To o ponad 1/3 więcej niż w takim samym okresie 2005 roku. Jak widać po tych liczbach, kryzys na polskim rynku motoryzacyjnym nie dotyczy Subaru. Witold Rogalski, prezes Subaru Import Polska, twierdzi, że najchętniej kupowanym modelem od dłuższego czasu jest Forester, ale do popularności marki najbardziej przyczynia się Impreza. Rośnie też zainteresowanie zmodernizowanym modelem Legacy, a sprzedawany w Polsce od niedawna SUV Tribeca powinien zainteresować kolejnych klientów. Między innymi ze względu na rosnące zainteresowanie samochodami Subaru i coraz wyższą sprzedaż, Subaru Import Polska zamierza w najbliższym czasie powiększyć liczbę salonów sprzedaży.

ROZMAWIA: FIOLKA NAJDENOWICZ
ZDJĘCIA: MICHAŁ ZAGÓRNY

Grzegorz Miecugow jest prawdziwym i wiernym wielbicielem Subaru. Był jednym z pierwszych,

Outback Grzegorza Miecugowa

FN: Czy miałeś kiedyś „malucha"? Pytam, bo kiedyś wszyscy je mieli i od nich zaczynali.

GM: Tak, chociaż moim pierwszym samochodem była Łada teścia, który miał kłopoty ze wzrokiem i sam nie mógł prowadzić. Ale moim pierwszym własnym, zarejestrowanym na mnie samochodem był sześcioletni maluch.

FN: Jak się w nim mieściłeś? Z tego, co pamiętam, to nawet dwumetrowy Przemek Saleta też jeździł maluchem…

GM: Robiło się różne sztuki, np. usuwanie przedniego fotela – tak zrobił pewien koszykarz w Krakowie. Jakoś się człowiek mieścił. A zaraz potem miałem Subaru Justy. Też niezbyt duże auto. Kiedyś, wracając z wakacji, pomieściłem w nim nie tylko całą swoją rodzinę, ale jeszcze Grześka Wasowskiego

a może nawet pierwszym w Polsce użytkownikiem samochodu tej marki. Przedstawiamy Państwu historię jego fascynacji tymi wyjątkowymi samochodami i zasady, którymi kieruje się jako ich wieloletni właściciel. Jakim kierowcą jest Grzegorz Miecugow?

i jego bagaże. Nie wiem, jak to zrobiliśmy. Może mieliśmy mniej rzeczy? A jeśli chodzi o malucha, to ludzie potrafili nim pojechać z całą rodziną do Hiszpanii. Ja za granicę nie odważyłem się nim wybrać, natomiast pamiętam wyjazd do Gołdapi. Było zalecenie, aby dla bezpieczeństwa mieć włączone światła. Tak też zrobiłem i na miejscu okazało się, że straciłem prąd i już mi nie zapalił. Zresztą, gdziekolwiek dalej nim pojechałem, finał był taki, że samochód leżał na boku i był reperowany. Maluch kosztował wtedy jakieś 600 dolarów, a chwilę później, po reformie Balcerowicza, te 600 dolarów mogłem sobie wsadzić…

FN: Do portfela…

GM: Sprzedałem go za 1200 złotych.

FN: No to prawie nie straciłeś. A twoje pierwsze Subaru?

GM: Subaru kupiłem od kumpla, który zaczął robić interesy, handlował z Rosjanami. Były to dość pionierskie czasy i chwilami handlowało się za pieniądze, a innym razem za towar. I ten kumpel dostał od tychże Rosjan, w ramach jakiegoś rozliczenia, Subaru Justy. Miał pięcioro drzwi, silniczek trzycylindrowy, ale i napęd na cztery koła. To było takie ładne, zgrabne, czerwone autko, ślicznie wykończone. Aż świeciło. Fajne autko. Wszyscy pytali, czy to koreańskie dzieło, bo wtedy w ogóle ta marka nie była u nas znana. To był rok 1991 i byłem chyba jednym z pierwszych użytkowników Subaru. Jakimś dziwnym trafem znalazł się warsztat, który pomógł mi je serwisować. Psuła się w nim pompa paliwowa. Pamiętam, że Andrzej Koper przysłał mi mechanika, pod radiową Trójkę. I ten mechanik na parkingu pod radiem mi tę pompę naprawił. Zrobiło to na mnie ogromne wrażenie – że tak łatwo go zreperować. Już wtedy zacząłem myśleć o kupnie większego samochodu. Stałem na ulicy Marszałkowskiej i podszedł do mnie aktor, który obecnie prowadzi agencję aktorską. Jak on się nazywał? Już wiem: Gudejko! I pan Gudejko spytał, czy nie sprzedałbym mu tego samochodu. Odparłem, że pewnie bym i sprzedał, gdybym znalazł większe auto tej samej marki. Trzy dni później pan Gudejko zadzwonił do mnie i powiedział, że widział na giełdzie duże

FOT.: MICHAŁ ZAGÓRNY, STYLIZACJA: JOANNA BIELEC/MAKE'UPownia

Legacy, kombi, niebieskie, przywiezione z Kanady, i dał mi namiary na właściciela. Jakoś pechowo się złożyło i nie mogłem się z nim spotkać. W międzyczasie z ogłoszenia znalazłem zwykłe Legacy, pojechałem z nim do Andrzeja Kopera, który kopnął ze dwa razy w oponkę i spytał: „Gdzieś pan trzymał to auto? W jeziorze?". Wtedy zrozumiałem, że moja przygoda z tym sedanem się raczej nie rozwinie. Udało mi się w końcu dodzwonić do właściciela niebieskiego Subaru. Kupiłem go za równowartość dzisiejszych 17 tysięcy złotych. Oczywiście natychmiast zawiozłem go do Andrzeja Kopera. Okazało się, że te części, które nie były chromowane, są dość przerdzewiałe. Musiał stać ponad rok na jakimś nabrzeżu.

FN: Nad jeziorem, a nie w samym jeziorze. To duży postęp.

GM: Przejechałem nim w latach 1992-1995 jakieś 70 tysięcy kilometrów. Lubiłem go bardzo. Sprzedałem go jednak, bo Andrzej Koper znalazł dla mnie szare Legacy, dwójkę, w bardzo dobrym stanie, serwisowane przez niego od nowości. Kupiłem go za 34 tysiące złotych, a sprzedałem (z żalem) dopiero, gdy przyszedłem do TVN i dostałem służbowe auto. Zadbałem, aby trafił w dobre ręce. Znalazłem kupca, który kocha Subaru. Potem rozstałem się z Subaru na długie lata, bo nie było mnie już stać. Jednak gdy kupowałem nowy samochód – zawsze sprawdzałem, czy Subaru jest w zasięgu cenowym. Stało się to dopiero rok temu, gdy skończyłem pięćdziesiąt lat. Uznałem, że to dobry moment, żeby sprawić sobie taki prezent! Polubiłem drania do tego stopnia, że nie wypaliłem w nim ani jednego papierosa!

FN: Czy starasz się dbać o samochód?

GM: Sprzątam, choć gromadzą mi się w nim różne dokumenty, papiery. Ale żadnych kubeczków ani pudełek po pizzy! Tak jak powiedziałem – to jest mój pierwszy samochód, w którym nie palę. Regularnie go myję. Niestety, zdarzyło mi się dwa razy zrobić lekką „zacierkę". Raz o betonowy kosz, kiedy wyjeżdżałem tyłem, a drugi, kiedy parkując, przytarłem lekko nadkole. Jeszcze tego samego dnia nie było śladu. Bardzo o niego dbam.

FN: Najbardziej stresująca sytuacja na drodze?

GM: Moim poprzednim autem miałem dwie stłuczki – w obydwu wypadkach wjechano mi w bagażnik. Ale z Subaru nie miałem stresujących sytuacji. Chociaż ostatnio podjechałem pod bank i oczywiście nie miałem gdzie zaparkować. Stanąłem w desperacji w zatoczce autobusowej. Gdy wyszedłem po dziesięciu minutach, stał za mną zepsuty autobus, który zatrzymał się dosłownie o włos od auta. Przede mną była natomiast dość wysoka trawiasta skarpa. Wprost wymarzona, żeby się po niej sturlać. Strach było zdjąć nogę z hamulca. Ja wiem, że nie powinno się parkować na przystanku, ale kierowca autobusu zaparkował wyjątkowo złośliwie. Lał deszcz, było strasznie ślisko. Pomyślałem: w końcu to jest Subaru. Mam reduktor. O co chodzi? Włączyłem reduktor i wszystko poszło jak po maśle!

FN: Co robisz, kiedy stoisz w korku?

GM: Obserwuję spalanie. Lubię wiedzieć, ile on pali.

FN: Jakieś wykroczenia? Mandaty?

GM: Mandaty mam tylko za szybkość. W miejscowości Kosztowo zrobili mi zdjęcie – niezbyt kosztowne, za stówę. Złapali mnie też w tunelu – jechałem po 23.00, po programie, było zupełnie pusto i nie stanowiłem żadnego zagrożenia. Powiedziałem policjantom: „Panowie, możecie sprawdzić, że nigdy nie spowodowałem żadnego wypadku. Jeżdżę 26 lat. Nie stwarzam zagrożenia. Łapcie wariatów".

FN: Jak reagujesz na chamstwo na drodze?

GM: Staram się nikogo nie pouczać, podchodzę do tego spokojnie. Już jestem na takim etapie, że wyczuwam, co zrobi kierowca przede mną. Zresztą, coraz mniej jest tych wariatów. Coraz trudniej bowiem się jeździ. Jeśli prawdą jest to, że w samej Warszawie przybyło ponad 100 tysięcy samochodów w ciągu ostatniego roku…

Wszyscy pytali, czy to koreańskie dzieło, bo wtedy w ogóle ta marka nie była u nas znana. To był rok 1991 i byłem chyba jednym z pierwszych użytkowników Subaru.

FN: A stan naszych dróg?

GM: Właśnie dlatego lubię Subaru, bo on nie zauważa dziur! Ma fantastyczne zawieszenie.

FN: A co sądzisz o osobach, które siadają za kierownicą „po kielichu"? Po każdym weekendzie media podają, że policja złapała 100 albo 1500 pijanych kierowców…

GM: Kupiłem sobie alkomat! Czasami po jakiejś imprezie człowiek rano nie wie, czy powinien wsiadać za kierownicę. A ja wiem. I przeważnie mogę. A jeśli policja złapała 1500 pijanych kierowców, to znaczy, że ich było 15 tysięcy. Zastanawiają mnie dziwne przepisy w różnych krajach – w Czechach w ogóle nie można mieć alkoholu we krwi, w Polsce można mieć 0,2 promila, a w Szkocji – 0,6. Co to znaczy? Że Szkot ma mocniejszą głowę? Poza tym, kiedyś wypiłem syrop na kaszel i alkomat wykazał 0,5 promila. Podobno po zjedzeniu jabłka też wykazuje. Ciekawe, jak sobie radzą Czesi.

FN: Co to znaczy być dobrym kierowcą?

GM: Dobry kierowca musi być inteligentny. Ludzie inteligentni mają lepszą intuicję. Ja w 2000 roku zrobiłem zawodowe prawo jazdy. Przechodzi się mnóstwo testów, na przykład dotyczących tego, jak nasz wzrok reaguje, gdy zostaniemy oślepieni, jak szybko zaczynamy normalnie widzieć. Miałem bardzo dobre wyniki, więc myślę, że jest to cecha osobnicza. Dobry kierowca nigdy nie powie, że jest świetny. Nigdy nie zdarzyło mi się wieźć kogoś, kto by powiedział: „Wiesz co, nie jedź tak szybko!". Policja mówi, że należy dostosować prędkość do warunków jazdy. I to jest najważniejsze. ■

TEKST: ŁUKASZ KIFER

Nowa wersja Subaru wprowadza zupełnie nową jakość do klasy sportowych sedanów – najlepsze w klasie

Sportowe zacięcie
Legacy

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

własności jezdne i niespotykany poziom komfortu. Legacy, pomimo że jest niepozorne, potrafi bardzo dużo, o czym mogą się przekonać kierowcy zasiadający za jego sterami. Wystarczy tylko raz spróbować.

Przy konstruowaniu każdego samochodu marki Subaru twórcom przyświeca ta sama idea: stworzyć auto, które będzie dawało radość z jazdy każdemu kierowcy, niezależnie od jego stylu prowadzenia i poziomu umiejętności. Druga ważna cecha to aktywne bezpieczeństwo osiągnięte przez kompleksowe działania już na etapie wstępnych projektów oraz dzięki wykorzystaniu doświadczeń zebranych podczas udziału w rajdach samochodowych. Najnowsze Legacy, przygotowane na 2007 rok, jest najlepszym przykładem tego, jak dużą wagę Subaru przykłada do tych wartości.

Udział w rajdach, szczególnie samochodem WRC, jest dla firmy najlepszym poligonem doświadczalnym. W Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Świata startują pojazdy oparte na autach produkowanych seryjnie, a poszczególne rajdy są organizowane na zamkniętych dla ruchu drogach publicznych. Dlatego zbieżność sukcesów, które od wielu lat odnoszą kierowcy Subaru, i znakomitych osiągów aut tej marki produkowanych seryjnie jest nieprzypadkowa. Koncern testuje najlepiej

rokujące rozwiązania, a te, które sprawdzą się w sporcie samochodowym, wprowadzane są do produkcji seryjnej. Najnowsza odmiana Legacy została skonstruowana według tej samej recepty co pozostałe modele Subaru. Dzięki temu wyróżnia się ona spośród wszystkich aut tej klasy na świecie. Legacy ma sztywne, samonośne nadwozie, niezależne zawieszenie wszystkich kół i w pełni symetryczny układ napędowy ze stałym napędem wszystkich kół S-AWD. Niezależnie od pojemności jednostki napędowej (od 2.0 do 3.0 l) i liczby cylindrów, silniki Legacy mają taki sam, charakterystyczny przeciwsobny układ cylindrów. Takie rozwiązanie gwarantuje nisko położony środek ciężkości oraz idealny rozkład mas, czego efektem jest znakomite prowadzenie. Stały napęd na cztery koła z centralnym mechanizmem różnicowym o ograniczonym poślizgu dba o to, żeby moment obrotowy był przekazywany zawsze na koła o największej przyczepności. Dzięki tym cechom Legacy, mimo że jest pełnowymiarową limuzyną lub kombi średniej klasy, prowadzi się jak sportowy sedan. Do kombinacji osiągów bezpieczeństwa i przyjemności z jazdy dodano w modelu na rok 2007 kilka nowych cech. Przede wszystkim bardziej zdecydowany wygląd. Od pewnego czasu kolejne modele Subaru poddawane są zmianom stylistycznym tak, by ich wizerunek był adekwatny do osiągów. Tak się stało również w przypadku Legacy – sportowy charakter oraz

W Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Świata startują pojazdy oparte na autach produkowanych seryjnie.

japoński rodowód tego samochodu są widoczne już na pierwszy rzut oka, niezależnie od wersji nadwozia. Zmianom uległo również wnętrze. Wyposażono je w nowe akcenty świadczące o sportowym charakterze oraz wykończono materiałami wysokiej jakości. Poziom komfortu podwyższył się nie tylko dzięki materiałom lepszej jakości, ale również w efekcie zainstalowania bogatszego wyposażenia. W najnowszym Legacy, w zależności od wersji, dodano m.in. biksenonowe reflektory, automatyczną dwustrefową klimatyzację, układ osobnej wentylacji dla tylnej części samochodu, sterowane elektrycznie fotele kierowcy i pasażera z pamięcią ustawień, wysokiej klasy system audio (z odtwarzaczem plików MP3 i systemem dźwięku przestrzennego) oraz system nawigacyjny. To tylko najważniejsze z nowych elementów wyposażenia podwyższających komfort podróżowania. Oprócz nich pojawiły się również nowe rozwiązania zwiększające przyjemność prowadzenia. Dwa najważniejsze to system SI-DRIVE oraz SPORTSHIFT* (dostępne w wersjach z trzylitrową jednostką napędową). SI-DRIVE to kompleksowy system kontrolujący oprogramowanie, które steruje silnikiem, przepustnicą i skrzynią biegów. Za pomocą pokrętła umieszczonego pomiędzy przednimi fotelami można błyskawicznie ustawić jeden z trzech trybów pracy: Intelligent, Sport lub Sport Sharp. Każdy z nich sprawia, że silnik inaczej reaguje na dodanie gazu, a charakterystyka układu napędowego dostosowuje się do różnych warunków drogowych, a nawet nastroju kierowcy. Elementami SI-DRIVE

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

są wskaźniki na tablicy przyrządów, które informują m.in. o chwilowym zużyciu paliwa i aktualnie działającym programie. System SI-DRIVE to kolejny krok pogłębiający integrację samochodu z kierowcą. Drugi układ – SPORTSHIFT – jest oferowany w połączeniu z automatyczną pięciostopniową przekładnią i umożliwia ręczne sterowanie przełożeniami za pomocą manetek umieszczonych przy kolumnie kierownicy. Ponadto automatyczna skrzynia biegów została wyposażona w funkcję międzygazu przy zmianie biegów w dół. Dzięki temu redukcja następuje bardziej płynnie i przy rasowym akompaniamencie silnika. Kolejną zmianą techniczną jest poprawienie charakterystyki momentu obrotowego silnika 3.0 H6. Zadbano również o wysoki poziom bezpieczeństwa biernego – nowe Legacy jest zaopatrzone w systemy ABS, VDCS (Vehicle Dynamics Control System), BA (Brake Assist), zestaw poduszek powietrznych – przednich i bocznych – oraz kurtyn powietrznych.

Legacy w nowej wersji jest bardzo dojrzałym samochodem, znakomitym dla kogoś, kto szuka przestronnego i wygodnego auta, ale nie chce rezygnować ze sportowego charakteru. Innymi słowy, jeśli czujesz, że „wyrastasz" z Imprezy, Legacy będzie doskonałym wyborem. Jego osiągi nie rozczarują nawet najbardziej wymagającego kierowcy. W typowo sportowej wersji 3.0R Spec B. mamy do dyspozycji silnik o mocy 245 KM, który w połączeniu z manualną sześciostopniową skrzynią („pożyczoną" od Imprezy WRX STI) rozpędza się od 0 do 100 km/h w 6,9 sekundy oraz osiąga prędkość maksymalną 243 km/h. W dodatku sześciocylindrowy wolnossący silnik 3.0 H6 wyjątkowo płynnie rozwija moc. Dla tych, którym te zalety nie wystarczą, pozostaje ostatni argument mogący przeważyć szalę na korzyść Legacy (nawet jeśli chodzi o wyjątkowo niezdecydowanych): oprócz sportowego sedana dostępne jest równie atrakcyjnie wyglądające kombi, które poza wszystkimi wymienionymi zaletami cechuje się również wyjątkowo praktycznym nadwoziem. ■

* SPORTSHIFT jest zarejestrowanym znakiem towarowym firmy Prodrive Ltd.

TEKST: CEZARY WINDAK (KERATRONIK)

Aby przekonać się o zaletach systemu, wyposażyliśmy 11 pojazdów służbowych w system KERATRONIK GPS. Jak się okazało, pracownicy biorący udział w teście nie mieli łatwego życia. Przez 24 godziny byli pod kontrolą.

Subaru pod kontrolą

Samochód jak na dłoni

Dzięki możliwościom systemu znamy pozycję pojazdu z dokładnością do 5 metrów oraz jego prędkość. Możliwości systemu pozwalają na sprawdzanie i przesyłanie informacji o alarmach, paliwie, możliwa jest identyfikacja kierowcy (za pomocą czytnika) oraz tryb jazdy (prywatna lub służbowa). Wszystkie te informacje (dane otrzymane z pojazdu) można odczytać za pomocą oprogramowania dostarczonego przez firmę KERATRONIK i wyposażonego w bardzo dokładną cyfrową mapę Europy zawierającą równie dokładną mapę Polski. Na stronie www.monitoring.pl możemy otrzymać informacje o pojazdach, tak jak przy korzystaniu z aplikacji firmy KERATRONIK. W każdym momencie można pobrać dane historyczne za dowolny okres dla każdego z posiadanych pojazdów – to wygodne dla zapracowanych szefów.

Prędkość pod kontrolą i nie tylko

Za pośrednictwem systemu KERATRONIK GPS można kontrolować powierzone samochody i dodatkowo przy każdym przekroczeniu prędkości otrzymywać informację SMS na wybrany numer telefonu komórkowego. Wbrew utartym opiniom urządzenie GPS nie jest smyczą stosowaną do wyłapywania drogowych wykroczeń pracowników. Pozwala on też monitorować poziom paliwa, dokładnie identyfikować kierowcę, który prowadzi pojazd, jak również informować o tym, w jakim trybie jazdy się właśnie znajduje. Czasem zdarza się, że chcemy naszego pracownika nagrodzić i udostępniamy mu służbowy samochód na wakacje lub na powroty do domu. Wtedy przy rozliczeniu możemy stwierdzić, ile przejechał w tym czasie kilometrów i jakie były koszty paliwa. Wszystkie zgromadzone na wykresach i w tabelach dane pozwalają zweryfikować przedstawione faktury zakupowe. Istnieje także możliwość montażu przełącznika wyboru jazdy służbowej lub prywatnej, kiedy to urządzenie może nie nadawać właśnie w trosce o ochronę naszej prywatności. Jeśli na przykład służbowy samochód osobowy jest przeznaczony również do użytku prywatnego, to poruszający się nim pracownik może nie wyrazić zgody na śledzenie wtedy, kiedy nie jest w pracy. Dlatego właśnie prostym rozwiązaniem jest uruchomienie opcji wyłączającej. Dotyczy to oczywiście pakietu LOGISTYKA GPS. Z oczywistych względów nie może być mowy o takiej opcji w pakiecie OCHRONA GPS.

Oferta systemów w Subaru Import Polska

W sieci Subaru od początku lipca 2006 roku dostępne są dwa pakiety usług związanych z systemami KERATRONIK GPS – OCHRONA GPS oraz LOGISTYKA GPS.

1. Pakiet OCHRONA KERATRONIK GPS

Centralna Stacja Monitorowania Securitas jest obecnie jednym z największych i najnowocześniejszych centrów monitorowania w Polsce. Jej głównym zadaniem jest zaspokajanie potrzeb klientów w zakresie bezpieczeństwa w ramach szeroko rozumianej ochrony. Składają się na nią przede wszystkim działania zapobiegawcze.
Decydując się na pakiet OCHRONA GPS, otrzymujemy urządzenie (montaż wliczony jest w cenę) oraz zapewnienie ochrony przez firmę SECURITAS Polska, w tym również całodobowego monitoringu na terenie kraju oraz interwencji w przypadku włamania lub kradzieży.
Cena: urządzenie wraz z montażem – 1990 zł brutto;
abonament – 110 zł netto miesięcznie

2. Pakiet LOGISTYKA KERATRONIK GPS

Pakiet logistyczny obejmuje monitorowanie w czasie rzeczywistym oraz podgląd historii pojazdu za pomocą oprogramowania ComboClient i zabezpieczonego dostępu za pośrednictwem strony www.monitoring.pl (w obydwu przypadkach konieczny jest dostęp do Internetu). Do dyspozycji klienta są raporty obrazujące czas pracy, przebiegi, trasy przejazdów, zużycie paliwa (opcjonalnie), miejsca i czasy postojów, tankowań oraz prędkości itp.
Cena: urządzenie wraz z montażem – 1890 zł brutto;
abonament – 69 zł netto miesięcznie

Dostęp do wersji demonstracyjnej na www.monitoring.pl, która obrazuje sposób funkcjonowania systemu z przykładowymi pojazdami, umożliwiają następujące dane:
firma: combo
użytkownik: combo
hasło: combo. ■

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

SUBARU

Kocham...
Swoje auta
i zawsze lubię
wiedzieć gdzie się
znajdują. Teraz to proste!

Szanowni Państwo!

Wierzymy, że nie przypadkowo staliście się czytelnikami właśnie tej ulotki. Tak jak zapewne nie przypadkiem zostaliście entuzjastami wyjątkowej marki jaką jest Subaru. Prawie każdy wie, że to właśnie Subaru wprowadziło napęd na cztery koła i od dawna produkuje kilka modeli samochodów o nieprawdopodobnych możliwościach. Próbując i "konsumując" owoce tych możliwości, zorientujecie się Państwo jak bardzo, w miarę "jedzenia", będzie rósł Wasz apetyt. W końcu, tak bardzo pokochacie... samochód spod znaku "gwiazdek", że nigdy nie będziecie mieli ochoty się z nim rozstawać na dłużej. Naszym zadaniem jest dopilnować aby, bez Waszej woli, nie dochodziło do takich sytuacji.

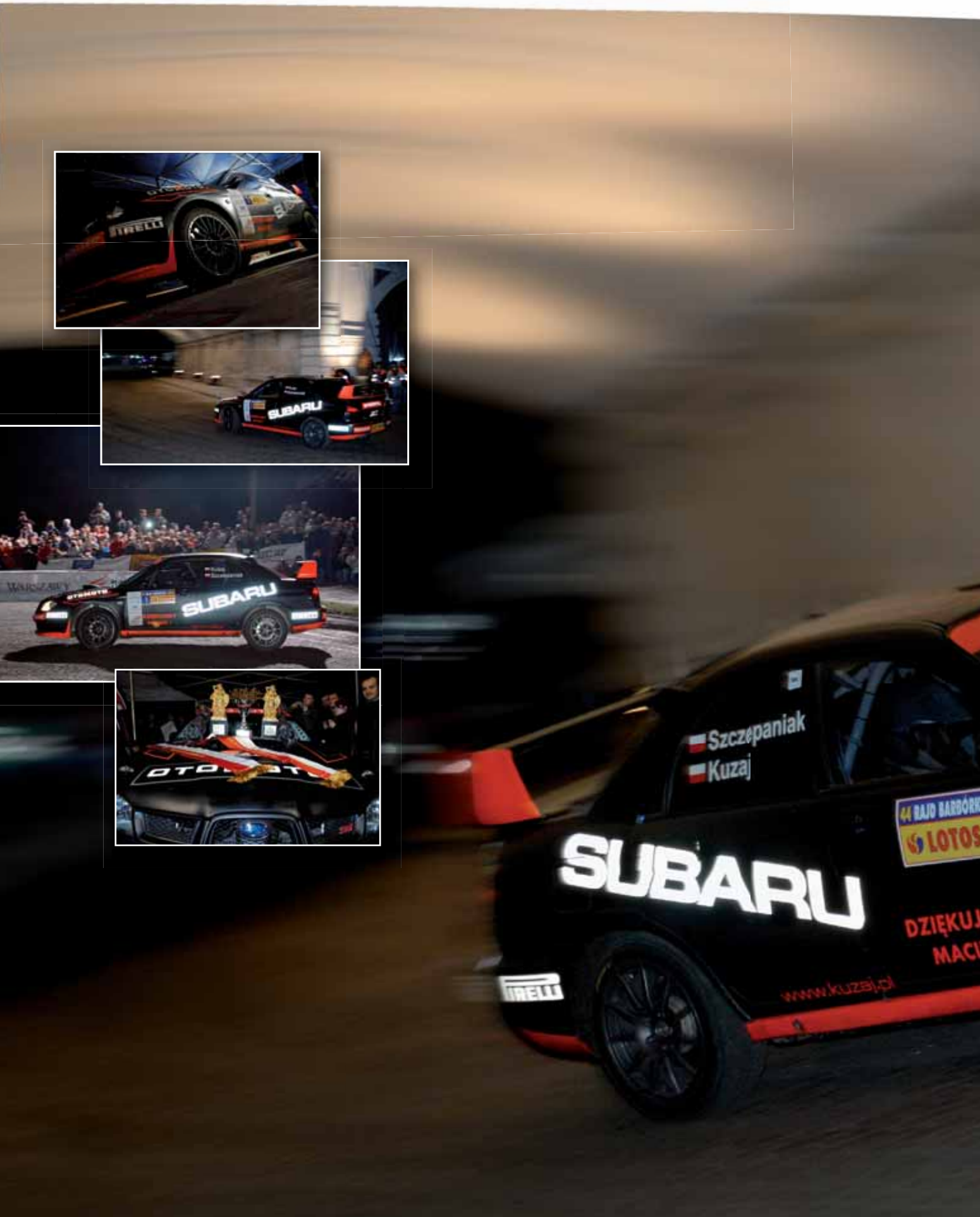
Keratronik

Dzięki systemowi Keratronik GPS możemy Państwu zapewnić:

- Stały kontakt z samochodem - pozycja i stan kontrolowanych podzespołów
- Wysyłanie informacji o zmianie pozycji lub stanu kontrolowanych parametrów
- Wysyłanie informacji o naruszeniu stref alarmowych
- Wysyłanie sygnału o potrzebie interwencji grup szybkiego reagowania

"Jestem pewny...
swoich rezultatów,
ponieważ GPS
to potwierdza."
L.Kuzaj

KERATRONIK GPS


Szczepaniak
Kuzaj
SUBARU
www.kuzaj.pl

1(14)/2007

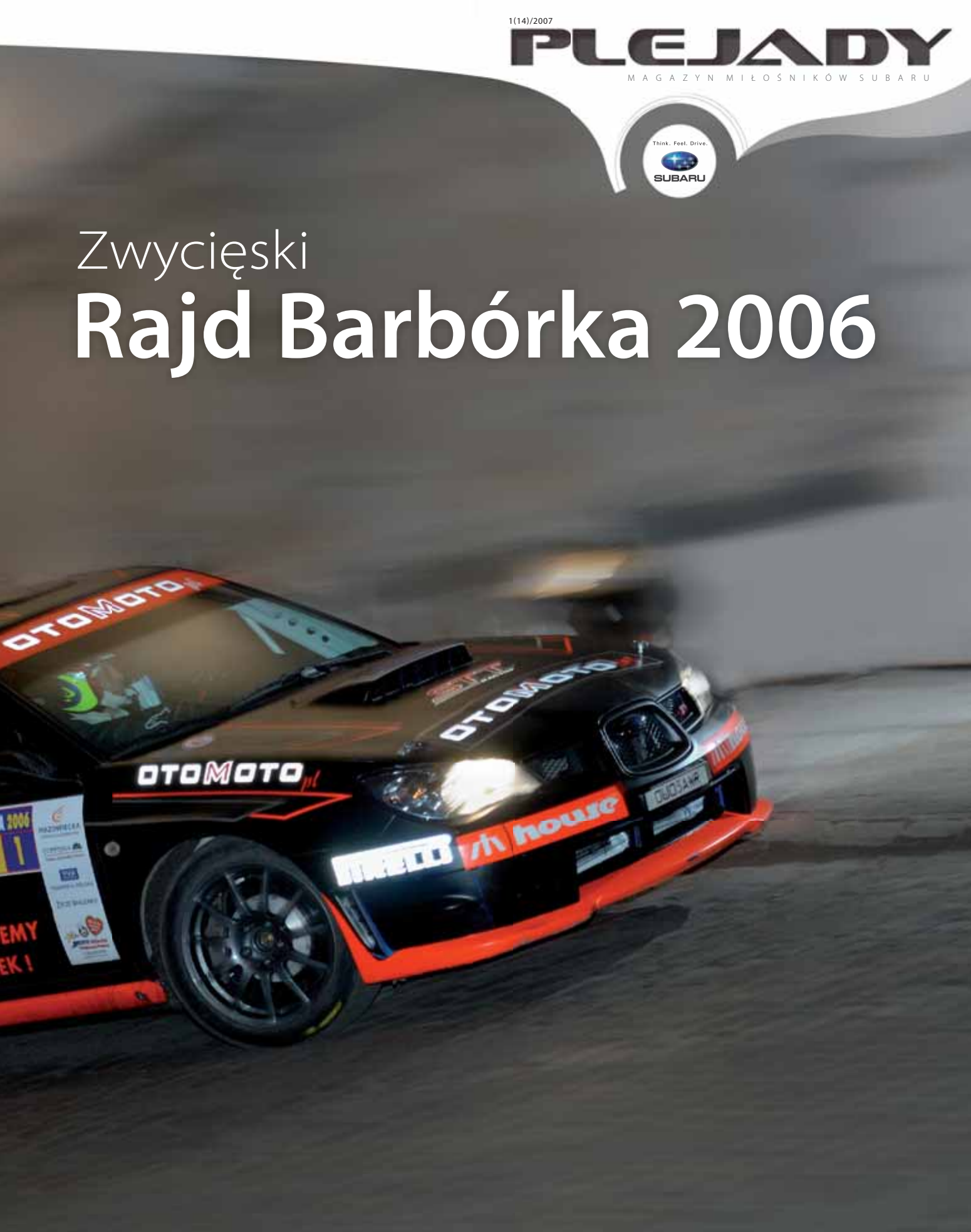
PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Think. Feel. Drive.

SUBARU

Zwycięski
Rajd Barbórka 2006



akcesoria

OPRACOWAŁ: ANDRZEJ MAJCHRZAK

W XXI wieku otaczający nas świat często potrafi szokować. Taka będzie ta kolumna: szokująca, zaskakująca, pełna nowinek technicznych, które potrafią ułatwić życie, ale często też wprawiają nas w osłupienie i zakłopotanie.

Najcieńszy na świecie

Firma BenQ wyprodukowała najcieńszy cyfrowy aparat fotograficzny o rozdzielczości 7 megapikseli. Model o oznaczeniu X720 ma zaledwie 12,5 mm grubości, czyli mniej więcej tyle, co palec. Dzięki temu zmieści się nawet w najmniejszej damskiej torebce, a także w kieszeni koszuli czy marynarki. W razie potrzeby zawsze mamy go pod ręką. Może się przydać także w razie kolizji czy wypadku, a także wtedy, gdy wpadniemy w dziurę w jezdni – przy walce o odszkodowanie będzie jak znalazł. Aparat ma obiektyw Pentaxa z trzykrotnym zoomem optycznym i dwuipółcalowy ekran LCD. Obudowę wykonano z nierdzewnej stali, a wyrafinowane wzornictwo aparatu nagrodzono w konkursie iF China Design Award i G-mark Design Award. Aparat kosztuje 929 zł i ma dwuletnią gwarancję.

Olimpijski zegarek

Z okazji azjatyckich igrzysk w Doha Tissot wypuścił serię pięciu zegarków. Jednym z nich jest Tissot T-Touch Asian Games. Wyróżnia się on czerwonym paskiem (to oficjalny kolor imprezy), a tarcza ma kolor srebrny. Na kopercie wygrawerowano logo Doha 2006. Tyle też będzie numerowanych zegarków tej serii. T-Touch Asian Games jest więc gratką dla kolekcjonerów. Sugerowana cena w naszym kraju to 2600 zł. Zegarek jest wodoszczelny do 30 m, ma mechanizm kwarcowy, szafirowe szkiełko, tytanową kopertę i mnóstwo przydatnych funkcji – wysokościomierz, chronograf, kompas, alarm, termometr, barometr i datownik.

Niezniszczalny laptop

Firma Passus wprowadziła na rynek superwytrzymały notebook do zadań specjalnych. Itronix GoBook XR-1 to idealne urządzenie, gdy wybieramy się w teren czy do lasu. Niestraszne mu upadki, wstrząsy, uderzenia, zalanie i wibracje. Nowy laptop ma dotykowy ekran o przekątnej 12,1 cala i rozdzielczości XGA, a także antyrefleksyjną powłokę umożliwiającą pracę nawet przy dużym nasłonecznieniu. Fosforyzujące klawisze i podświetlona klawiatura pozwalają na używanie komputera w ciemności. Notebook posiada specjalną rączkę ułatwiającą przenoszenie (waży zaledwie 3,1 kg) i zasilacz, który można podłączyć do gniazdka zapalniczki w samochodzie. Wyposażono go w procesor Intel Core Duo 1,83 GHz, pamięć RAM (może mieć od 512 MB do 2 GB), dysk twardy o pojemności 40 GB (opcjonalnie 80 GB) i litowo-jonową baterię 7200 mAh. Z urządzeniami zewnętrznymi i Internetem może się łączyć przez GPRS, WLAN, EDGE i Bluetooth. W podstawowej wersji kosztuje 4900 dolarów netto.

Od samochodu do... komputera

Firma wzornicza Pininfarina jest znana z projektów pięknych samochodów, ale – jak się okazuje – sygnowane jej logo produkty można znaleźć... w sklepie ze sprzętem komputerowym. Obudowa Spire Pininfarina, bo o niej mowa, zdecydowanie różni się kształtem od znanych, kanciastych obudów. Przede wszystkim ukryte są napędy dysków, porty USB oraz gniazda głośników i słuchawek. Jedyne przyciski, które są widoczne, to włącznik komputera, przycisk resetowania i kontrolki pracy komputera oraz dysków twardych. Obudowa Pininfariny jest bardzo masywna, a to za sprawą konstrukcji – przednią część wykonano z płyt aluminiowych o grubości 6 mm! Spire jest dostępna w wielu kolorach, od dyskretnej czerni po jaskrawy żółty.

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

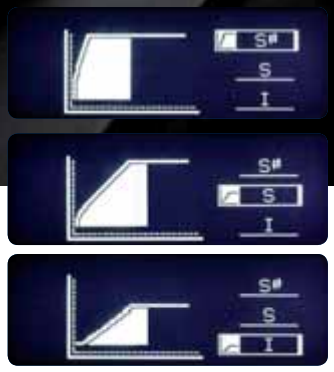
Mówimy po polsku

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów, po przetestowaniu różnych możliwych rozwiązań, Subaru Import Polska opracowało system nawigacji. Od stycznia 2007 roku możliwe jest zamontowanie systemu KNA-G520, produkowanego przez firmę Kenwood, w pojazdach wyposażonych w fabryczną nawigację. Nie wyklucza to jednak możliwości korzystania z pozostałych funkcji wyświetlacza. System pracuje z mapą City Navigator 9.0 opracowaną przez światowej klasy specjalistów w dziedzinie nawigacji z firmy Garmin. Pokrycie dróg na terenie Europy jest imponujące. Sama Polska to 648 310 km dróg i 9 520 punktów charakterystycznych. Urządzenie jest programowalne, więc aktualizacja jest tylko kwestią podłączenia kabla USB. Ponadto każdy użytkownik może osobiście zbudować i wprowadzić własną bazę punktów zainteresowania (POI) lub ściągnąć z Internetu bazy POI innych użytkowników i wprowadzić je do swojego urządzenia. Jest ono obsługiwane przez ekran dotykowy, czyli możliwie najbardziej intuicyjnie z dostępnych metod sterowania. Dostępne jest menu w języku polskim oraz polski lektor. Wszystkie możliwości urządzenia mają zadowolić nawet najbardziej wybrednych klientów. Szczegóły u naszych dealerów.

Łukasz Cieszko (Emil Frey Polska)

TEKST: ŁUKASZ KIFER
ZDJĘCIA: MICHAŁ ZAGÓRNY

Komputery niezauważalnie wkraczają do naszego życia. I całe szczęście! Najlepszym na to dowodem jest nowy



Sztuczna inteligencja

Tak naprawdę SI-DRIVE (Subaru Intelligent Drive) jest w większym stopniu dziełem informatyków niż inżynierów koncernu Fuji Heavy Industries. SI-DRIVE to innowacyjny układ sterowania elektronicznego kilkoma podzespołami w samochodzie. System SI-DRIVE został wprowadzony jednocześnie zarówno w Legacy, jak i Outbacku. Po co powstał SI-DRIVE? Aby jazda samochodem sprawiała jeszcze więcej przyjemności i jednocześnie była bezpieczniejsza, bardziej komfortowa oraz ekonomiczna. SI-DRIVE pozwala w prosty sposób przełączyć silnik, skrzynię biegów oraz przepustnicę w jeden z trzech trybów pracy tak, aby jak najlepiej dopasować charakterystykę napędu do panujących warunków i potrzeb kierowcy. Regulacja odbywa się w intuicyjny sposób – przy użyciu pokrętła umieszczonego na tunelu środkowym, pomiędzy przednimi fotelami. Dzięki temu momentalnie można uzyskać żądane ustawienia. Do wyboru są trzy tryby – Intelligent, Sport i Sport Sharp. Pierwszy sprawdza się idealnie podczas jazdy po autostradzie albo w mieście, kiedy ponad maksymalne osiągi przedkładamy komfort i ekonomię. Powoduje on zmniejszenia zużycia paliwa o około 10 proc., nie zabierając nic z przyjemności prowadzenia auta ze stałym napędem na wszystkie koła S-AWD. Program „inteligentny" pozwala na bardzo płynne dozowanie momentu obrotowego i niewyczuwalną zmianę przełożeń automatycznej skrzyni biegów – oferuje maksymalny komfort jazdy, ale kierowca przez cały czas ma odpowiedni zapas mocy. W każdej chwili można efektywnie przyspieszyć. Po włączeniu trybu sportowego kierowca może mieć wrażenie, że pod maską znalazł się zupełnie inny silnik. Nawet muśnięcie pedału gazu powoduje natychmiastowy przyrost momentu obrotowego, pozwalając na bardzo precyzyjne jego dawkowanie. Skrzynia biegów pracuje błyskawicznie

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY, MICHAŁ ZAGÓRNY

układ opracowany przez inżynierów Subaru – SI-DRIVE. I wcale nie chodzi o to, by dołożyć nam kolejny gadżet, ale o to, by poprawić właściwości jezdne samochodu i komfort podróżowania pasażerów.

SI-DRIVE to nie kolejny elektroniczny gadżet, ale układ pozwalający na lepszą integrację samochodu z potrzebami kierowcy.

i bez najmniejszej zwłoki, umożliwiając codzienną, dynamiczną jazdę. To najbardziej uniwersalny program. Ostatni tryb Sport Sharp, chociaż wydaje się to niemożliwe, przesuwa granicę sportowych wrażeń jeszcze dalej. Zapewnia błyskawiczną reakcję na naciśnięcie pedału gazu i brutalne przyspieszenie, kiedy tego oczekujemy. Program Sport Sharp „wyciska" maksimum możliwości z silnika oraz układu przeniesienia napędu i jest idealny, kiedy prowadzimy samochód w wymagających warunkach, na przykład na krętej górskiej drodze.

Ustawienie każdego trybu jest intuicyjne i bardzo proste. Między Sport i Sport Sharp przełączamy się przez obrócenie wspomnianego pokrętła. Program Intelligent można włączyć w każdej chwili przez jego wciśnięcie. SI-DRIVE to nie kolejny elektroniczny gadżet, ale układ pozwalający na lepszą integrację samochodu z potrzebami kierowcy. Po pierwsze, dopasowuje się do stylu jazdy. Po drugie, dzięki sporej liczbie informacji przekazywanych kierowcy ułatwia efektywną jazdę w każdych warunkach. Prowadzący ma do dyspozycji specjalne wskaźniki umieszczone na tablicy przyrządów: analogowy – chwilowego zużycia paliwa (tzw. ECO, pozwalający na obniżenie jego zużycia) oraz wielofunkcyjny wyświetlacz pokazujący aktualny tryb pracy i charakterystykę momentu obrotowego. Dodatkowym elementem jest wskaźnik optymalnej zmiany biegów (w przypadku skrzyni manualnej) – w zależności od trybu jazdy określa, kiedy powinna nastąpić zmiana przełożenia, aby jazda była maksymalnie ekonomiczna lub najbardziej efektywna. Dopiero kompletny system pozwala na optymalną kontrolę nad samochodem, która jest kluczem do przyjemnej i bezpiecznej jazdy.

SI-DRIVE na początku będzie oferowany w modelu Legacy w wersji z silnikiem benzynowym 3.0 H6 oraz w modelu Outback z tym samym silnikiem. Opracowując SI-DRIVE, Subaru postawiło kolejny krok na drodze do samochodu idealnego. ■

ROZMAWIA: MARIANNA WINOWSKA (EDR SP. Z O.O.)

Subaru Import Polska jest pierwszym importerem w Polsce, który wdrożył system DNA PROGRAM

Subaru walczy ze złodziejami

MW: Co to jest DNA PROGRAM®?

KH: Moim zdaniem mikrocząsteczki DNA to najnowocześniejsza obecnie technologia identyfikacji i zabezpieczania samochodów. Każda z 10 tysięcy poliestrowych mikrocząsteczek o średnicy 1 mm zawiera niepowtarzalny numer identyfikacyjny VIN pojazdu. Mikrocząsteczki są aplikowane na pojazd przy użyciu odpornej na usuwanie substancji klejącej widocznej w świetle UV, co sprawia, że numer VIN znajduje się praktycznie na każdym skrawku samochodu, więc zmiana jego identyfikacji jest praktycznie niemożliwa.

MW: Jak działa DNA PROGRAM®?

KH: Technologia DNA PROGRAM® to prosty i efektywny system umożliwiający bezsporną identyfikację samochodu i jego części. Wiele tysięcy mikrocząsteczek DNA naniesionych przy użyciu opatentowanego systemu aplikacji na wszystkie części w pojeździe sprawia, że dla złodzieja sprzedaż tak zabezpieczonego pojazdu (jego części) okazuje się niezwykle trudnym zadaniem, natomiast próba usunięcia mikrocząsteczek jest nieopłacalna

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

jako standardowe zabezpieczenie swoich wszystkich samochodów. Tym samym dołączył do grupy tych importerów na świecie, których samochody spełniają najwyższe i najnowocześniejsze standardy zabezpieczenia. Na ten temat rozmawiamy z kierowcą rajdowym Krzysztofem Hołowczycem.

i niezwykle czasochłonna. Złodziej nigdy nie będzie miał pewności, że zdołał usunąć wszystkie kropki DNA. Zdecydowanie wzrasta ryzyko zatrzymania, a następnie skazania na podstawie dowodów w postaci mikrocząsteczek DNA. Doświadczenia innych krajów pokazują, że zabezpieczenie samochodu mikrocząsteczkami DNA PROGRAM® skutecznie zniechęca złodzieja do dokonania kradzieży. Powiem tylko, że np. w Australii kradzieże tak oznakowanych samochodów Subaru spadły o 95 proc., a BMW – o 64 proc.

MW: Dlaczego identyfikacja samochodu jest kluczem do ograniczenia liczby kradzieży samochodów?

KH: Głównym celem kradzieży dokonywanych przez złodziei samochodów jest sprzedaż części ze skradzionego pojazdu lub odsprzedaż samochodu po zmianie jego tożsamości. W przypadku kradzieży auta zabezpieczonego tradycyjnymi metodami usunięcie tabliczek z numerami identyfikacyjnymi pojazdu pozwala na nadanie mu nowych numerów i nowej tożsamości, a tym samym na jego niemal legalną i zwykle bezkarną odsprzedaż. Opracowanie systemu mikrocząsteczek DNA przez amerykańskich i australijskich naukowców (na świecie znany jako DataDotDNA, Mighty Dot) ustanowiło nowy światowy standard w dziedzinie identyfikacji pojazdów, który uniemożliwia zmianę numerów identyfikacyjnych VIN pojazdu i równocześnie dostarcza policji niepodważalnych dowodów jego prawdziwej tożsamości i pochodzenia.

MW: Jak zidentyfikować Subaru zabezpieczone przez DNA PROGRAM®?

KH: Mikrocząsteczki są tak małe, że prawie niewidoczne gołym okiem. Jednak substancja klejąca używana do ich nanoszenia jest widoczna w świetle UV, dlatego identyfikacja pojazdu z DNA PROGRAM®, nawet z pewnej odległości, jest niezwykle prosta. Numer VIN umieszczony na mikrocząsteczce można natomiast odczytać za pomocą mikroskopu (lupy) z trzydziestokrotnym powiększeniem. Policja, bez potrzeby posługiwania się specjalistycznym sprzętem, jest w stanie pozytywnie

Opracowanie systemu mikrocząsteczek DNA przez amerykańskich i australijskich naukowców wyznaczyło nowy światowy standard w dziedzinie identyfikacji pojazdów.

zidentyfikować samochód i określić, czy pochodzi on z kradzieży. Ponadto naklejki prewencyjno-informacyjne „Protected by DNA PROGRAM®", które umieszczane są na bocznych szybach pojazdu, informują i jednocześnie ostrzegają złodzieja przed kradzieżą auta i jej konsekwencjami.

Brak możliwości zmiany tożsamości skradzionego pojazdu oraz jego części sprawia, że tak zabezpieczony pojazd nie jest atrakcyjnym łupem dla złodzieja. System DNA PROGRAM® jest uznawany przez polską oraz międzynarodową policję (m.in. przez Interpol, Scotland Yard, Centralne Laboratorium Kryminalistyki Komendy Głównej Policji) i honorowany przez wiodące towarzystwa ubezpieczeniowe. Rada Unii Europejskiej rekomenduje wdrożenie systemu mikrocząsteczek do wszystkich produkowanych i sprzedawanych samochodów w Europie. System ten posiada również certyfikat jakości Q Instytutu Thatcham z Wielkiej Brytanii oraz Pozytywną Ocenę Laboratorium Politechniki Świętokrzyskiej z Kielc. Zdobył wiele nagród, m.in. Security Award 2005 i 2006 w Wielkiej Brytanii, Złoty Medal Targów MTP w Poznaniu i tytuł Autozabezpieczenie Roku 2005.

Więcej informacji o systemie DNA PROGRAM® można uzyskać na stronie www.dnaprogram.pl oraz u lokalnego dealera Subaru. ■

Podwozie samochodu w świetle dziennym

Podwozie samochodu w świetle UV

DNA PROGRAM® to liczba 10 tysięcy mikrocząsteczek DNA z numerami identyfikacyjnymi VIN danego pojazdu, które skutecznie zabezpieczają cały samochód oraz wszystkie jego części.

System DNA PROGRAM® umożliwia identyfikację pojazdu i poszczególnych jego części, a tym samym zniechęca większość złodziei do kradzieży aut marki Subaru.

TEKST: MARCIN KACPEREK (FREERAJDY)

Zima zaczyna się powoli i bez rozpędu, ale na szczęście w górach stopniowo przybywa śniegu. To dobrze,

Autor jest przewodnikiem górskim i narciarskim z międzynarodowymi uprawnieniami oraz Prezesem Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie www.freerajdy.pl

Freeride Camp Krippenstein

Freeride to obóz służący nauce jazdy poza trasami i doskonaleniu tej umiejętności. Mimo poważnie brzmiącego szkoleniowego opisu, równocześnie jest to impreza nastawiona na maksymalną radość z jazdy w cudownym śniegu i fantastycznym terenie. Jej lokalizacja nie jest przypadkowa. Krippenstein to idealne miejsce zarówno do nauki, jak i do jazdy poza trasami praktycznie na każdym poziomie zaawansowania. Ten masyw położony kilkadziesiąt kilometrów na południowy wschód od Salzburga zbudowany jest z łatwo erodującego wapienia, co powoduje wielkie zróżnicowanie form terenu. Małe ścianki, żlebki i mniej strome fragmenty przeplatają się bez końca, tworząc niemal nieskończoną liczbę wariantów tras. Dzięki szczególnej konfiguracji terenu północne stoki w tej okolicy z reguły pokryte są grubą warstwą lekkiego puchu, a na szczycie średnia grubość pokrywy przekracza cztery metry! Dopełnieniem tego sielankowego obrazu jest zakwaterowanie w pensjonacie, który jakością serwowanych posiłków mógłby wpędzić w kompleksy niejedną dobrą restaurację.

Jazda w głębokim śniegu, w nieprzygotowanym terenie jest fantastyczna. Poczucie przygody towarzyszy nam poza trasami przez cały czas. Ilość radości jest nie do porównania z regularną jazdą przy wyciągach. Doświadczenie wyraźnie pokazuje, że zdecydowana większość tych, którzy spróbują, zaraża się na dobre.

FOT. ARCHIWUM WWW.FREERAJDY.PL

bo nadchodzi czas zimowych wypraw. W tym numerze „Plejad" chcemy utrzymać odpowiednią dawkę adrenaliny. Temu celowi służą imprezy freeride. Biały puch i poczucie wolności towarzyszą nam na każdym centymetrze dzikiej trasy, którą pokonujemy. Pierwsza dawka emocji już na przełomie stycznia i lutego.

Jazda w głębokim śniegu, w nieprzygotowanym terenie jest fantastyczna. Poczucie uczestniczenia w przygodzie towarzyszy nam poza trasami przez cały czas.

Wersja podstawowa obozu przeznaczona jest dla osób, które jeżdżą w miarę sprawnie po przygotowanych stokach, ale nie jeździły poza trasami w ogóle lub jeździły bardzo niewiele. Pierwsze zjazdy w głębokim śniegu często wiążą się z upadkami, ale są one amortyzowane przez śnieżny puch. Bywa, że największym kłopotem po upadku jest wpięcie nart z powrotem, gdyż w niektórych miejscach śnieg jest tak lekki, że nawet wysokie osoby zapadają się znacznie powyżej pasa.

Poziom zaawansowany to propozycja dla doświadczonych narciarzy, którzy szukają radości ze zjazdów w bardzo ciekawym terenie i możliwości doskonalenia swoich umiejętności w zakresie techniki jazdy i skoków.

Grupy początkujące oraz zaawansowane jeżdżą oczywiście oddzielnie, a ich wielkość nie przekracza pięciu osób. Pozwala to na personalne porady dotyczące techniki jazdy oraz na rejestrowanie uczestników na zdjęciach oraz kamerach.

Podczas wieczornych spotkań oglądamy i omawiamy z zainteresowanymi nagrany materiał, co jest wielką pomocą w korygowaniu błędów. Elementy szkoleniowe nie dominują miłej atmosfery wieczorów, a mimo to ich efekty często widać już następnego dnia.

Do udziału w imprezie zapraszamy również deskarzy, wśród których jest wielka grupa miłośników jazdy w puchu. Resztę, jak zwykle, najlepiej pokazują zdjęcia... ■

ROZMAWIA: MAREK WICHER

Leszek Kuzaj, rajdowy mistrz Polski, obronił w 2006 roku tytuł nad Wisłą i zaczął przygodę z PCWRC. Przedsezonowe

Kuzaj ciągle **wygrywa**

MW: Pamiętam lata, kiedy deklarowałeś chęć startowania w Mistrzostwach Europy i na tych chęciach się kończyło. W tym roku plan, czyli udział w PCWRC, został zrealizowany…

LK: Zawdzięczam to przede wszystkim gronu wspaniałych sponsorów. Mam nadzieję, że zostaną ze mną również w następnym sezonie, bo chciałbym kontynuować to, co zacząłem w tym roku, czyli cykl PCWRC.

MW: Pierwszy rok w PCWRC nie przyniósł spektakularnych sukcesów, ale na pewno nie można powiedzieć, że był to rok stracony.

LK: Wręcz przeciwnie – był to sezon bardzo owocny, bo zdobyliśmy mnóstwo tak potrzebnego na odcinkach doświadczenia. Mistrzostwa Świata rządzą się dość specyficznymi prawami. Możesz sobie powiedzieć: „OK, ja wam dołożę na tym rajdzie", ale to przechodzi już podczas zapoznania się z trasą. Ja przyjąłem takie założenie, że nie będę się z rywalami ścigał na śmierć i życie. Co z tego, że błyśniesz na trzech odcinkach, skoro na czwartym już cię nie ma? Tam nie ma przypadkowych osób. Jeśli spojrzysz na listę, zobaczysz, że w większości są to goście, którzy mają za sobą drugi, trzeci czy kolejny już sezon w PCWRC.

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

zapowiedzi nareszcie się spełniły: znany rajdowiec, pilotowany przez Maćka Szczepaniaka, wystartował w pełnym cyklu Production Cars rozgrywanym w ramach Rajdowych Mistrzostw Świata. W rozmowie z nami Leszek Kuzaj zdradza swoje plany na ten rok.

MW: Czy coś zaskoczyło cię w trakcie poszczególnych rund?

LK: Oczywiście, że tak. Tam zdarzają się sytuacje, których nie doświadczysz w Polsce. Na przykład jedzie przed tobą kilkanaście aut WRC, które wyciągają na drogę wielkie kamienie. Kiedy wjedziesz w zakręt, masz ułamek sekundy na podjęcie decyzji – albo uderzysz w kamień, albo spadniesz w przepaść. W Argentynie na pierwszym odcinku wszyscy uderzyli w kamień na tym samym zakręcie.

MW: Mówiłeś, że był to rok zbierania doświadczeń. Jakie one są?

LK: Wręcz nieocenione. Dam ci przykład: w Nowej Zelandii jadące przed nami auta odsłoniły czerwoną skałę. Okazało się, że po deszczu nie było na niej żadnej przyczepności. Jechało się praktycznie jak po lodzie i w tym miejscu właśnie wypadliśmy. Wcześniej tego nie wiedziałem, a teraz mogę się nazywać cwaniakiem, bo zdobyłem tę wiedzę, którą chciałem zdobyć. Dlatego chciałbym kontynuować PCWRC.

MW: W tym roku ciężko pracowałeś nad rozwojem zawieszeń Teina? Czy widać już pierwsze efekty?

LK: Układy japońskiego producenta są już dostępne dla innych kierowców, a wiele rzeczy zostało poprawionych właśnie w wyniku moich długotrwałych i żmudnych testów. Pracowaliśmy nad wersją asfaltową, a także nad szutrową, i muszę powiedzieć, że dzisiaj jest to naprawdę konkurencyjne zawieszenie w stosunku do rozwiązań obecnych na rynku od wielu lat.

MW: Takie prace rozwojowe to chyba męczące zajęcie?

LK: Oczywiście. A do tego kosztowne. Wbrew pozorom testy zawieszenia to bardzo żmudna praca. Musisz cały czas utrzymywać stałą prędkość na odcinku, jednocześnie koncentrując się na pracy zawieszenia. Za każdym przejazdem trzeba wyłapywać te drobne różnice i sprawdzać, czy wprowadzone zmiany wpływają na pracę układu. Czasami jeden odcinek przejeżdżasz nawet 50 razy.

MW: Jakie będą nowości w Subaru w sezonie 2007?

LK: Nie jest tajemnicą, że Mitsubishi ma mocniejszy silnik, natomiast Subaru jest lepiej zawieszone. Wiem, że w Subaru trwają prace nad wzmocnieniem jednostki napędowej. O zmianach, jakie zostały w niej wprowadzone, dowiemy się w momencie uzyskania homologacji. Uważam, że samochodem z takim właśnie silnikiem wystartujemy dopiero od drugiej eliminacji Mistrzostw Polski, bo silniki będą dostępne dopiero od połowy lutego.

MW: W jakim kierunku idzie rozwój aut grupy N?

LK: Według mnie chyba w złym. One ewoluują bardzo szybko, ale nie widać tego we wszystkich elementach. Wahacze i układ kierowniczy są seryjne i można powiedzieć, że w tej chwili to najsłabsze ogniwa „enek". One odpowiadają za bezpieczeństwo, a z drugiej strony najłatwiej je uszkodzić. Tak było w moim przypadku podczas Rajdu Grecji. Skrzywiliśmy drążek kierowniczy, który później po prostu pękł. Straciłem kontrolę nad autem i stąd nasz wypadek. Czy komuś zaszkodziłoby wprowadzenie sportowych wahaczy i drążków? One nie wpływają na wynik, a dzięki nim bylibyśmy bardziej bezpieczni. Przyznam, że również nie rozumiem, dlaczego w autach grupy N tak długo trwało dohomologowanie mocniejszych hamulców. Przecież to ma wpływ na bezpieczeństwo, a przy poprzednim układzie często się zdarzało, że w połowie odcinka nie było już hamulca. Polityka FIA w tym zakresie jest trochę zagmatwana.

MW: Auta Super 2000 będą klasyfikowane razem z „enkami". To dobry pomysł?

LK: Dobry, pod warunkiem że zostanie obniżony limit wagi aut seryjnych albo auta S2000 zostaną doważone. Tak naprawdę są to pojazdy tylko nieco mniej zaawansowane technologicznie niż WRC, a biją „enki" skuteczniejszymi hamulcami i mniejszą masą.

MW: Jak skomentujesz to, że podczas Rajdu Nikon w Twoim aucie stwierdzono brak katalizatora?

LK: To był ewidentny błąd zespołu. Mogę tylko posypać głowę popiołem i przeprosić kibiców za całą sytuację. Sportowe katalizatory w ogóle nie wpływają na pracę silnika. Szczerze mówiąc, ich stosowanie to bardziej sztuka dla sztuki, bo polskie i zagraniczne przepisy zobowiązują do ich używania. Takie błędy zdarzają się wszędzie, nawet podczas Mistrzostw Świata. W Grecji wyrzucono z rajdu wszystkie Lancery EVO 9 zbudowane na bazie modeli EVO 8 i EVO 8 MR. Okazało się bowiem, że w konstrukcji nadwozia są istotne różnice – jak choćby kopuły tylnych amortyzatorów rozsunięte o 2 mm. Ale to wyszło na jaw dopiero w połowie sezonu, bo ktoś w FIA doczytał homologację. Nie wiem, ile aut startujących w Polsce zostało tak zbudowanych, ale my nie robiliśmy z tego problemu. Każdy ma prawo popełniać błędy i właśnie taki zdarzył się nam w Dzierżoniowie.

MW: Przyznasz, że z „enką" różnie w Polsce bywało...

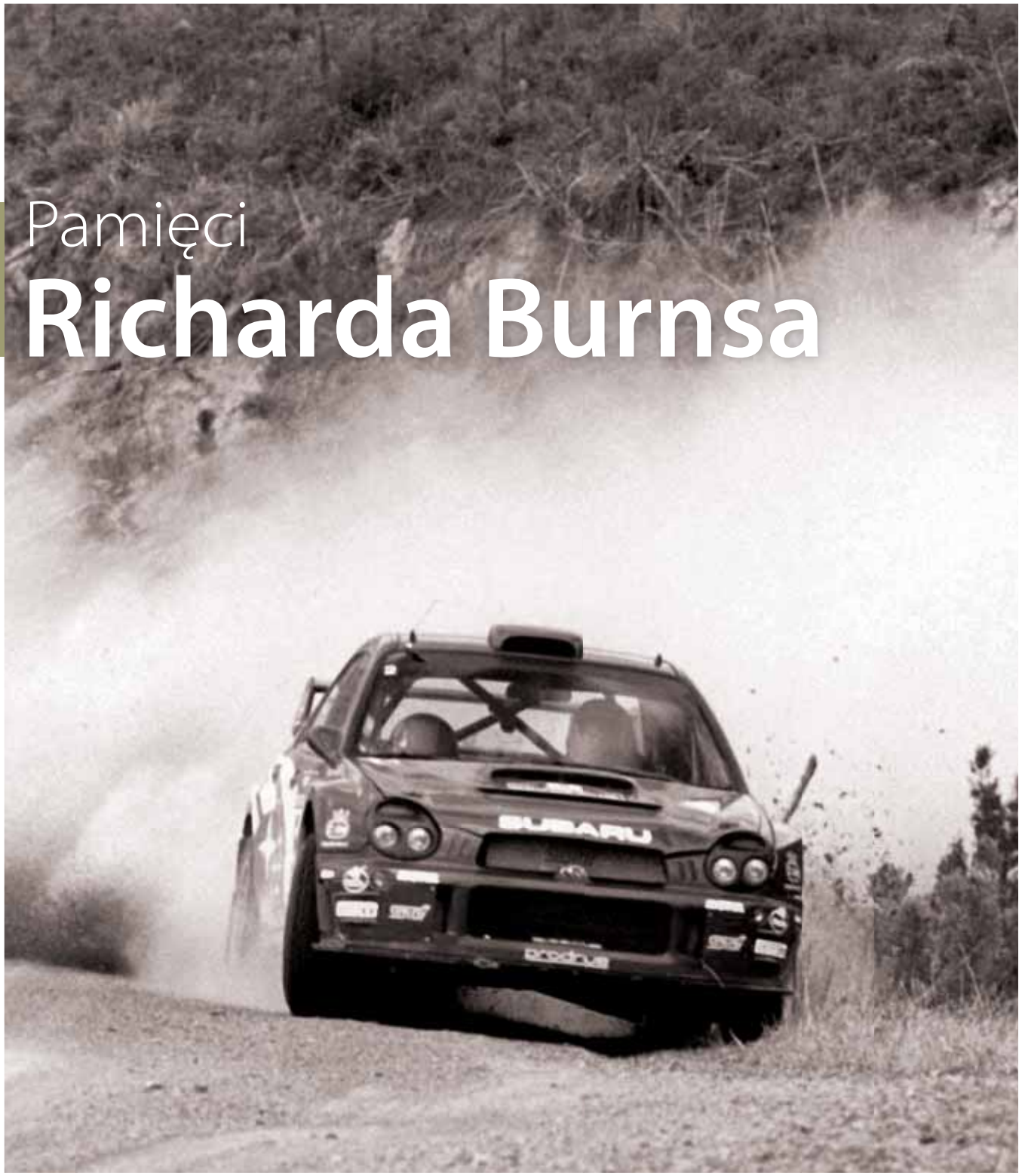
LK: Jestem za czystością w grupie N i pierwszy podstawię auto do badania, pod warunkiem że rozbierzecie też auta innych kierowców. Jakaż byłaby przyjemność, gdyby okazało się, że wszystko jest OK. Wiele razy postulowaliśmy, aby komisja techniczna dokonała głębszej kontroli aut grupy N w Polsce. Na razie nasz apel pozostał bez echa. ■

Pierwszy sezon w rozgrywkach najwyższej rangi nie przyniósł sukcesu, ale taki był plan. – Chciałem zdobyć jak najwięcej doświadczenia i to się udało – wyjaśnia „Kuzi", który już podczas Rajdu Nikon obronił tytuł mistrza.

TEKST: SŁAWEK HERMAN

Od dziecka wiedział, co chce robić w życiu. Kochał sporty motorowe. Prędkość była dla niego wszystkim.

Pamięci Richarda Burnsa



FOT.: EAST NEWS/AFP, EAST NEWS/GETTY IMAGES, EAST NEWS/REX FEATURES, REUTERS/FORUM

W samochodzie spędzał prawie cały rok, pokonując kolejne kilometry na odcinkach specjalnych. Niespodziewana, nagła choroba przerwała jego karierę. Do dzisiaj świat nie chce pogodzić się z jego stratą. Odszedł od nas, mając zaledwie 34 lata…

Rajd Wielkiej Brytanii Network Q Rally w 2001 roku kończył się w cieniu wypadku, do jakiego doszło drugiego dnia zmagań. Na 11. odcinku specjalnym, w lesie Brechfa, Ford Focus Carlosa Sainza wypadł z trasy i wjechał w grupę kibiców. 13 osób zostało rannych. Pozostałe odcinki tego dnia odwołano. Na szczęście wypadek nie miał tragicznych następstw, a rajd przeszedł do historii z powodu sukcesu Richarda Burnsa. 25 listopada tego roku po zajęciu trzeciego miejsca w Network Q Rally, ostatniej rundy cyklu WRC, został on pierwszym w historii Brytyjczykiem, który zdobył tytuł rajdowego mistrza świata. „Burnsie" miał wówczas trzydzieści lat. Cztery lata później ten sam dzień był ostatnim, który spędził z nami.

Richard Burns urodził się 17 stycznia 1971 r. w Reading. Od zawsze interesował się samochodami – do tego stopnia, że już w wieku 8 lat zasiadł za kierownicą Triumpha 2000, należącego do jego ojca Alexa, i odbył swą pierwszą przejażdżkę po polu za domem. Jako 11-latek zapisał się do klubu miłośników motoryzacji, a w wieku 15 lat był już w pełni przekonany do drogi, jaką miała pójść jego kariera. Dwie godziny w szkole jazdy, do której ojciec zapisał swojego syna, wystarczyły, by Richard wiedział, kim zostanie.

W 1989 r. jego dokonania w imprezach sportowych przyciągnęły wzrok Davida Williamsa, walijskiego rajdowca, który stał się przyjacielem Burnsa i jego mentorem. Wkrótce potem obaj kupili Peugeota 205, którym adept sztuki rajdowej wystartował w brytyjskim 205 GTi Challenge. Te zawody miały potwierdzić jego klasę i upewnić co do obranej drogi. Richard je wygrał. W 1990 r. do swego konta dopisał jeszcze zwycięstwo w prestiżowym Mintex National Series, a trzy lata później został najmłodszym mistrzem Wielkiej Brytanii w Subaru Imprezie Prodrive'u. Richard Burns był znany ze swej systematyczności i szybkości. To były jego atuty, które umiał odpowiednio wykorzystać. Doskonale radził sobie zarówno w brytyjskich rajdach, jak i w światowym czempionacie. W 1998 r. został zespołowym partnerem Tommiego Makinena w pełnym sezonie mistrzostw świata. Kolejny rok oznaczał jego przesiadkę do Subaru, w którym rozpoczął swoją walkę o tytuł mistrzowski. Mimo wygranych rund, punktów wystarczyło na tytuł wicemistrzowski.

Richard naturalnie nie poddał się i kolejne sezony musiały stanowić arenę jego rywalizacji o tytuł najlepszego. Wyznaczył sobie cel i konsekwentnie do niego zmierzał. Oczywiście z powodzeniem.

W listopadzie 2003 r. rozpoczął najważniejszą batalię w swym życiu – walkę z chorobą. Wcześniej, podróżując ze swym kolegą Markko Märtinem, stracił przytomność za kierownicą swego auta. Martin uratował sytuację, a Burns trafił na badania. Stwierdzono guza mózgu. Tej walki jednak nie udało się „Bursiemu" wygrać. Świat sportu stracił wielkiego zawodnika i człowieka, którego wszyscy zapamiętają jako skromnego i uśmiechniętego chłopaka z Reading. ■

Dwie godziny w szkole jazdy, do której ojciec zapisał swojego syna, wystarczyły, by Richard wiedział, kim zostanie.

TEKST: FIOLKA NAJDENOWICZ

Premiery nowych samochodów przyciągają nie tylko miłośników motoryzacji. Uroczysta inauguracja nowego

Premiera Legacy

21 listopada w monumentalnym gmachu Centrum Olimpijskiego odbyła się prezentacja nowego modelu Legacy. Ozdobą wieczoru była Reni Jusis, która zaprezentowała swój najnowszy teledysk „Niemy krzyk" autorstwa Jacka Podgórskiego i Jędrka Dąbrowskiego. Tego wieczoru odbyła się także uroczysta inauguracja nowego wydawnictwa muzycznego Pink Pong Records, które wystartowało z limitowaną edycją płyty Reni Jusis „Magnes – Special Edition Box". Mimo że impreza odbyła się w środku tygodnia, na zaproszenie Subaru Polska przybyło wielu gości. Pojawiło się także wiele gwiazd, m.in. Ilona Felicjańska z mężem, Gosia Baczyńska, Aleksandra Kwaśniewska, Aneta Kręglicka, Urszula Dudziak, Jagna Marczułajtis, Bartek Świderski, Michał Koterski i Monika Smolicz. Większość z nich nie mogła oprzeć się urodzie Legacy i chętnie pozowała fotografom na tle przepięknej limuzyny. Kulminacyjnym punktem wieczoru był koncert Reni Jusis, który został nagłośniony w systemie kwadrofonicznym. Piosenkarka jak zwykle rozgrzała publiczność do czerwoności. Organizatorzy oprócz fantastycznego bankietu i wyśmienitych trunków, ufundowanych przez marki Perrier, Ballantines, Wyborowa i Pepsi, nie poskąpili gościom również wielu atrakcyjnych nagród, które rozlosował prowadzący imprezę Marcin Prokop. ■

1

2

3

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY, AKPA

1. Centrum Olimpijskie **2.** Reni Jusis i Legacy
3. Urszula Dudziak w towarzystwie córki **4.** Marcin Prokop wita gości
5. Aleksandra Kwaśniewska pozuje fotoreporterom

4

5

Legacy zgromadziła warszawską śmietankę towarzyską, wielu artystów, tłumy reporterów i miłośników dobrej zabawy. Od strony muzycznej zapewniła ją rewelacyjna Reni Jusis, która porwała do tańca niemal wszystkich gości. A nowe Subaru wzbudziło u przybyłych prawdziwy zachwyt i chęć posiadania.

6

9

7

8

6. Reni Jusis na scenie **7**. Suto zastawiony napojami stół **8**. Ilona Felicjańska i jej promienny uśmiech **9**. Marcin Prokop i organizatorzy konkursu **10**. Goście podczas bankietu **11**. DJ w akcji **12**. Jagna Marczułajtis na tle limuzyny

10

11

12

TEKST: PRZEMEK MAZIARZ

Tym razem na wspólne biesiadowanie Subaru wybrało tereny Pojezierza Kaszubskiego. Nie zabrakło

Zlot Plejad na Kaszubach

Po dwóch edycjach na południu Polski przyszła pora na zmianę klimatu. III Zlot Plejad, który zgromadził miłośników Subaru w ponad setce samochodów, odbył się w długi czerwcowy weekend na Kaszubach. Bazą był Hotel Gołuń, położony nad samym jeziorem Wdzydze.

Do wyboru, zależnie od upodobań i posiadanego samochodu, były trzy trasy – szosowa, licząca ok. 220 km, terenowa i turystyczna. W ramach tej pierwszej odbyło się kilka prób sportowych, m.in. popularna w KJS-ach trasa przy Operze Leśnej w Sopocie, a także w Borsku, Kościerzynie i pod Pruszczem Gdańskim.

Druga trasa, terenowa, prowadziła przez leśne dukty powiatów kartuskiego i kościerskiego, a każdy z uczestników mógł wybrać stopień trudności odcinka sprawnościowego (były dwa), a także spróbować sił za kierownicą quada. Pierwsza część trasy turystycznej, licząca 90 km, wiodła malowniczymi trasami Kociewia, przez tereny Wolnego Miasta Gdańsk, aż po Kaszubski Park Krajobrazowy. Drugi etap, liczący ok. 80 km, prowadził uczestników przez Szwajcarię Kaszubską aż do Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego. Wielką atrakcją dla miłośników zlotu był przejazd przez Długi Targ, tuż obok Neptuna. Niemal 40 lat temu w tym samym miejscu znajdował się jeden z punktów kontrolnych Rajdu Monte Carlo.

Emocji jak zwykle nie zabrakło, a humory dopisywały mimo wielkiej ulewy w sobotę. Wszyscy uczestnicy z niecierpliwością czekają na kolejny zlot. ■

FOT.: ARCHIWUM PLEJADY

emocji, zabawy oraz odrobiny rywalizacji. Ta została nagrodzona pamiątkowymi pucharami, dyplomami i akcesoriami samochodowymi. Podczas zlotu samochody spisały się doskonale, podobnie jak goście, którzy stawili się na wieczornym koncercie. Było rodzinnie i wesoło, a zabawa trwała do białego rana.

pierre cardin
jeanswear