

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Think. Feel. Drive.



SUBARU



**Jagna  
Marczułajtis**

Tribeca na górskich stokach



**Andrzej  
Sikorowski**  
160 koni pod budą

**Forester**  
na drogach już od 10 lat



## The Last Lira - Luigi Einaudi

edycja limitowana do 975 sztuk z zatopioną szczerozłotą kopią ostatniej wybitej monety jedno lirowej.



## Szanowni Państwo!

Mamy nadzieję, że nowa szata graficzna i zmieniony rozmiar magazynu „Plejady” przypadły Państwu do gustu. Dołożymy wszelkich starań, aby każdy z czytelników mógł znaleźć coś specjalnego dla siebie.

W tym numerze pojawią się więc informacje z codziennego życia Subaru, ciekawostki, nowości. Będziemy się też chwalić naszymi ostatnimi sukcesami. Nie zabraknie informacji technicznych i tych związanych z bezpieczeństwem. Tradycyjnie już pojawią się gwiazdy, które podzielą się swoimi spostrzeżeniami z użytkownika samochodów spod znaku plejad. Za nami rów-

nież pierwsze emocje związane z rajdami, w związku z czym zapraszam do przeczytania relacji z walki w zimowych warunkach. A żeby wszystkim zrobiło się bardziej wiosennie, zamieszczamy zapowiedź IV Zlotu Plejad. W tym roku pragniemy zachęcić Państwa do poznania przepięknych okolic Podlasia.

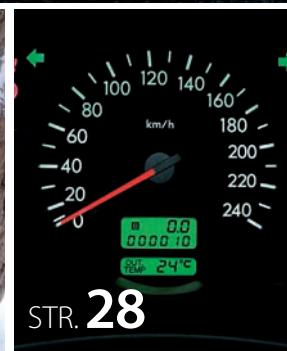
Na koniec jeszcze wyjaśnienie. Zdaję sobie sprawę, że zdążyli się Państwo przyzwyczaić, iż w tym miejscu czekają słowa bezpośrednio od naszego „Ojca Dyrektora”, ale w tej chwili wspiera on eksportową załogę Subaru na Mistrzostwach Świata w Meksyku. Mam nadzieję, że udało mi się go godnie zastąpić.

JOANNA MADEJ  
RZECZNIK PRASOWY SIP





- 4 NEWS
- 6 WYDARZENIA
- 8 WYWIAD  
**z Andrzejem Sikorowskim**
- 12 HISTORIA  
**Modele specjalne**
- 14 WYDARZENIA  
**Samochodowa gala**
- 15 TECHNIKA  
**Podwójne zabezpieczenie**
- 18 PRZYGODA  
**Gwiazdy z gwiazdami**
- 20 TECHNIKA  
**Konkurs techników**
- 21 WYDARZENIA  
**W pasach bezpieczniej**
- 24 SPORT  
**Szkockie klimaty**
- 27 SPORT  
**Rajd magurski**
- 28 TECHNIKA  
**Szybkościomierz anioł stróż**
- 29 TECHNIKA  
**Z nawigacją nie zabłądzisz**
- 30 SZKOLENIA  
**Szkoła jazdy Subaru**
- 32 WYDARZENIA  
**Plejady na start**
- 33 WYDARZENIA  
**Subaru rośnie w siłę**



BOSS SELECTION THE NEW FRAGRANCE



LEAVE A MARK



**BOSS**  
HUGO BOSS

SELECTION



## Nowa obsługa sklepu internetowego

Ze względu na stale rosnącą liczbę zamówień składanych w naszym sklepie internetowym i dbałość o ich realizację wszystkie obowiązki z nim związane od dnia 1 stycznia 2007 roku przejęła firma ATZ Sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi. Biorąc również pod uwagę sugestie klientów oraz zapotrzebowanie uczestników forum internetowego wprowadziliśmy nowe kolekcje odzieży i gadżetów SIP. Mamy nadzieję, że zmiany, dzięki którym znacznie skróci się czas realizacji zamówienia oraz rozbudowanie pozycji w sklepie sprostają Państwa oczekiwaniom.

Subaru Import Polska w czołówce importerów marki Spółka Subaru Import Polska dołączyła do grona najlepszych firm na świecie, które sprzedają samochody tej marki. Jak co roku, właściciel marki Subaru – Fuji Heavy Industries Ltd. – nagroził najlepszych importerów za wybitne osiągnięcia sprzedażowe w 2006 roku. Znaleźliśmy się w gronie takich potęg, jak USA, Australia czy Rosja. W ubiegłym roku do nowych użytkowników w Polsce trafiło ponad 1000 aut marki Subaru.

## Rajdowy memoriał

W ostatni weekend lutego załoga Subaru Poland Rally Team – Leszek Kuzaj i Jarosław Baran – wzięła udział w memoriale poświęconym dwóm wybitnym kierowcom rajdowym: Marianowi Bublewiczowi i Januszowi Kuligowi. Odcinek specjalny rozegrany na ulicach Wieliczki zgromadził wiele załóg znanych z tras rajdowych. Kierowcy mieli do pokonania ciekawie skonfigurowany, prawie trzykilometrowy odcinek. Przejeżdżali go dwukrotnie, co dostarczyło licznie zgromadzonym kibicom wielu emocji. Jak na prawdziwym rajdzie, również tu nie zabrakło drobnych wypadków popularnie zwanych „dzwonami”, ale na szczęście nie miały one większych konsekwencji. „Kuzi” po raz kolejny udowodnił, że zasługuje na miano najlepszego kierowcy w Polsce, i odebrał puchar za zwycięstwo. Druga na mecie załoga, również jadąca Subaru Imprezą – Sebastian Frycz/Jacek Rathe straciła prawie 5 sekund. Zainteresowanie, które towarzyszyło imprezie zarówno ze strony zawodników, mediów, kibiców, jak i miłośników sportu motorowego spowodowało, iż można mieć nadzieję, że Memoriał ten stanie się cyklicznym.



## Tribeca autem „Playboya”

Jak co roku, miesięcznik „Playboy” przyznał tytuł „Samochodu Roku Playboya”. Nagrodzono 14 aut, a główne trofeum przypadło Porsche 911 Turbo. Powód do radości miało także Subaru, model B9 Tribeca otrzymał tytuł „Auto dla rodziny playboya”. Jurorzy konkursu (a w tym szacownym gronie zasiadli: kierowca rajdowy Krzysztof Hołowczy, dziennikarze Andrzej Borowczyk, Włodzimierz Zientarski i Marcin Klimkowski, Rafał Jemielita oraz dawniej rajdowiec, a dziś dealer Subaru – Andrzej Koper) stwierdzili: – Stereotyp każe wierzyć, że rodzina musi poruszać się vanem. Postanowiliśmy zerwać z tym sposobem myślenia i zaproponować rodzinie playboya coś budzącego dużo większe emocje. SUV Subaru ma wszystkie cechy, które posiada van. Jest duży (da się nim przewieźć nawet siedem osób), pakowny i funkcjonalny. Tym autem można zjechać znacznie szybciej i znacznie dalej niż vanem. I dlatego jest lepszą propozycją dla rodziny! Ma jeszcze jedną zaletę: to Subaru. Su-ba-ru. A to oznacza, że jego właścicielowi będą zazdrościć.





### Nie tylko bokser

Uważacie, że Subaru angażuje się w sport tylko z napędzanymi na cztery koła samochodami wyposażonymi w silniki typu bokser? Mylicie się. Japońska firma walczy także na krętych, asfaltowych torach... kartingowych. Subaru produkuje jednocylindrowe silniki do gokartów, które powstały na bazie silników stosowanych m.in. w pompach, generatorach i sprężarkach. Jednostka ma 211 cm<sup>3</sup> pojemności, 9,2 KM mocy przy 5600 obr/min i waży zaledwie 15 kg.

### Sukces w USA

W ubiegłym roku Subaru znalazło ponad 200 tys. nabywców w Stanach Zjednoczonych. Rok 2006 był czwartym kolejnym rokiem wzrostu sprzedaży. Dokładna liczba samochodów, które stały się wtedy własnością klientów, to 200 703 sztuki. Najlepiej sprzedają się Legacy (84 442 auta), Legacy Outback (59 262), Forester (51 258) oraz Impreza (41 148). Całkiem nieźle radzi sobie także Tribeca (18 614 aut – o 26 proc. więcej niż w 2005 r.), a listę zamyka Baja, którą sprzedano w liczbie 5 241 sztuk.



### Subaru Legacy STI

Doczekaliśmy się kolejnego modelu sygnowanego skrótem nazwy Subaru Tecnica International. Po Imprezie przyszła pora na Legacy – taki model w wersji STI zaprezentowano w Japonii. Niestety, powstanie zaledwie 600 takich aut. Nie zapowiada się także, by szybko trafiły na europejskie rynki. Z pewnością jednak zainteresowanych by nie zabrakło – 280 KM z dwóch litrów pojemności robi wrażenie. Co ciekawe, sam silnik nie został poddany modyfikacjom – taka jednostka jest montowana do sprzedawanego w Japonii Legacy

2.0 GT Spec. B. Zmiany widać za to na zewnątrz – pojawiły się sporych rozmiarów spoilery z przodu i z tyłu, wydech ma poczwórną chromowaną końcówkę, 18-calowe koła z lekkich stopów, obniżone zawieszenie z amortyzatorami Bilstein i hamulce Brembo. Legacy STI jest dostępne u japońskich dealerów od lutego. Do wyboru są odmiany sedan i kombi, a nabywca może zdecydować jaka skrzynia biegów bardziej mu odpowiada – sześciostopniowa manualna czy pięciostopniowy automat z manetkami przy kierownicy.

**Pierwszy diesel Subaru**  
Podczas salonu samochodowego w Genewie Subaru zaprezentowało pierwszy w swojej historii silnik wysokoprężny. Oczywiście, w układzie przeciwsobnym. To pierwszy diesel bokser na świecie. Na razie nie zamontowano go w żadnym samochodzie – ma to nastąpić w przyszłym roku. Można się jednak domyślać, że będą to Impreza i Legacy, a być może także Forester. Nie ujawniono żadnych szczegółów dotyczących mocy, pojemności czy momentu obrotowego.





## Subaru Boxer Turbo Diesel



# Plejady błyszczą w Genewie

TRADYCYJNIE NA POZĄTKU MARCA OD-  
BYWA SIĘ PIERWSZY W ROKU europejski  
salon – jedno z najważniejszych wydarzeń  
w kalendarzu imprez motoryzacyjnych. 250  
wystawców, zgromadzonych na 77 tys. me-  
trów kwadratowych, zaprezentowało blisko  
140 światowych i europejskich premier.  
Dwa pierwsze dni wystawy, zarezerwowa-  
ne wyłącznie dla prasy, zgromadziły ponad  
5 tys. dziennikarzy. Natomiast podczas ko-  
lejnych 11 dni, otwartych dla szerokiej pu-  
bliczności, przez hale Palexpo przewinęło  
się ok. 800 tys. zwiedzających z ponad 80  
krajów. Wszyscy z dużym zainteresowaniem

obserwowali to, co działo się w niebieskim  
sektorze targów – w świecie Subaru! To tu  
zadebiutowały dwa modele: diesel w ukła-  
dzie bokser i elektryczny model R1e.

Pierwszy z nich nie jest tylko kolejną ewo-  
lucją silnika wysokoprężnego – to istna re-  
wolucja! Bokser Turbo Diesel o pojemności  
2 litrów – w porównaniu z jednostkami rzę-  
dowymi – jest znacznie bardziej kompakt-  
towy i wpływa na niskie położenie środka  
ciężkości samochodu. Charakteryzuje się  
dużą sztywnością, niewysokim poziomem  
hałasu i wibracji oraz bardzo skromnym  
apetytem na paliwo. Wysokoprężny bokser

to pierwszy silnik diesla w rodzinie Subaru,  
opracowany wyłącznie przez japońskich  
specjalistów. W Europie zadebiutuje w mo-  
delu Legacy w 2008 roku.

Drugą światową premierą było elektrycz-  
ne R1e. Flotę dziesięciu takich pojazdów  
wykorzystuje na co dzień kompania Tokyo  
Electric Power Co. (TEPCO). Wciąż trwa-  
ją jednak próby drogowe, których sukces  
może spowodować, że w niedalekiej przy-  
szłości auto trafi do sprzedaży. Jego prze-  
znaczenie? Będzie służył głównie jako śro-  
dek transportu na krótkich trasach, np. dla  
osób regularnie dojeżdżających do dużych



a także wyposażony w elektryczny silnik model R1e były głównymi atrakcjami na stoisku Subaru podczas 77. Międzynarodowej Wystawy Samochodowej w Genewie. Dodatkowe atrakcje to pełna gama modeli Subaru oraz sklepik, w którym fani mogli nabyć gadzety sygnowane marką plejad.



**Bokser Turbo Diesel o pojemności 2 litrów – w porównaniu z jednostkami rzędownymi – jest znacznie bardziej kompaktowy i wpływa na niskie położenie środka ciężkości samochodu.**



aglomeracji. TEPCO opracowało już nawet ładowarkę o dużej szybkości, która jest zdolna naładować baterie do 80 proc. w niespełna 15 minut.

W najbliższej przyszłości w stajni Subaru pojawi się nowy Forester (rok 2008), kolejne wcielenie Legacy (rok 2009) i Justy, które bazuje na modelu Passo, oferowanym przez Toyotę w Japonii. Specjaliści Subaru pracują również nad dostosowaniem systemu hybrydowego z modelu Lexus GS 450h, w którym napęd płynie na tylną oś. Prace zostaną ukończone jednak nie wcześniej niż pod koniec bieżącej dekady. ■







# 160 koni pod budą

**MJ:** Minęło trochę czasu od naszej ostatniej rozmowy, też w „Plejadach”. Jak do tej pory spisuje się Forester?

**AS:** Bardzo dobrze. To fantastyczny samochód. Marką Subaru zaraził mnie Zbyszek Preisner, a właściwie jego małżonka, która w swoim egzemplarzu bardzo sobie chwaliła napęd na cztery koła. Kiedy nabyłem pierwszego Forestera, to stałem się fanem tego auta. Potem kupiłem drugiego z automatyczną skrzynią biegów, który był w zamierzeniu przeznaczony dla mojej małżonki. Teraz trochę się o niego „bijemy”. Po prostu każde z nas ma ogromną frajdę z jazdy automatem, szczególnie w mieście, kiedy trzeba stać w korkach.

**MJ:** Czy takie zalety, jak bardziej sportowe zawieszenie, nisko położony środek ciężkości i napęd 4x4, sprawdzają się w codziennych warunkach?

**AS:** O tak. Od razu przypomina mi się sytuacja sprzed kilkunastu lat, kiedy jeździłem Suzuki Grand Vitara. Miałem dość poważny wypadek. Rozbiłem się gdy musiałem gwałtownie ominąć przeszkodę. Facet wyjechał mi nagle z prawej strony i zatarasował drogę. Dzisiaj wiem, że gdybym wówczas jechał



ponieważ dzięki temu może pojechać szybciej w miejscach, w których inni zdejmują nogę z gazu. Dla Andrzeja Sikorowskiego, lidera grupy „Pod Budą”, Forester jest po prostu narzędziem pracy.





Foresterem, to udałoby mi się go ominąć. Forester zareagowałby lepiej niż Vitara. Mam dużą frajdę, kiedy wjeżdżam na Zakopiance na strome podjazdy pod Obidową. Tam z reguły nie zdejmuję nogi z gazu. Te wszystkie zakręty pokonuję prawie jednakową prędkością. Auto fantastycznie się prowadzi.

**MJ: Czy jednak nie przeszkadza Panu nieco wolniejsze działanie skrzyni automatycznej? Zawsze jest tak, że automat działa wolniej niż skrzynia manualna.**

**AS:** Różnica oczywiście jest, ale dla mnie nie ma ona większego znaczenia. Oczywiście przy skrzyni manualnej nie ma tego „zastanowienia”, które cechuje skrzynię automatyczną. Ale przy moim 160-konnym silniku nie jest to aż tak bardzo odczuwalne. Za to świetnie się sprawuje w mieście – to niesamowity komfort. Żyjemy w czasach, kiedy podzielność uwagi jest niesamowicie pożądana, bo albo komórka, albo obsługiwane nawigacji czy radia. Przyznam, że zachowuję się pod tym względem karygodnie. Jadąc od siebie z domu do centrum Krakowa potrafię przeczytać całą gazetę! Mam ją na kolanach i czytam, kiedy stanę na światłach. W takim przypadku skrzynia automatyczna sprawdza się znakomicie (śmiech).

**MJ: A nie uważa Pan, że samochód staje się drugim domem? Ludzie lubią robić coś w aucie zamiast w domu...**

**AS:** O tak... Można zadzwonić, przesłuchać płytę, nauczyć się słówek z angielskiego, przeczytać scenariusz. Podobno nawet przystępna do dziewczyn jest zupełnie inna w samochodzie niż w warunkach „stacjonarnych” (śmiech). Rzeczywiście coś w tym jest. To chyba wynika z naszego ciągłego braku czasu i pośpiechu.

**MJ: Jakiej muzyki słucha Pan na co dzień?**

**AS:** Słucham tego, co nie jest muzyką, którą sam wykonuję, czyli np. jazzu. Kiedy chce ukoić nerwy, najczęściej włączam Jana Garbarkę. Jeśli chodzi o nowoczesny pop, również zdarza mi się go słuchać. Mam jednak pewną zasadę – nigdy nie słucham polskiego popu.

**MJ: Jak sprzedaje się najnowsza płyta – „Kraków – Saloniki”, którą nagrał Pan ze swoją córką Mają?**

**AS:** Bardzo dobrze, pomimo tego, że muzyka, którą wykonuję – a nazwałbym ją muzyką literacką – nie jest obecna w stacjach radiowych, z wyjątkiem programu III Polskiego Radia. Cieszy mnie fakt, że płyta spotkała się ze sporym zainteresowaniem i uznaniem, zarówno ze strony starszych słuchaczy, jak i młodego pokolenia. Dowodem na to jest fakt, że dużo koncertujemy. W sumie dajemy około siedemdziesięciu koncertów rocznie. Zatem okazuje się, że są odbiorcy takiej muzyki, bo sale zawsze są pełne. I mimo że naszej muzyki nie grają w dużych stacjach radiowych, ona jednak istnieje.

**MJ: Przy okazji promocji płyty duży nacisk położyliście na internet. Czy ta forma się sprawdziła?**

**AS:** Tak. Uważam, że internet jest dzisiaj jednym z ważniejszych mediów. Wystarczy zajrzeć na różne fora internetowe, żeby zobaczyć jego potęgę. Jeśli internauci chwają daną płytę, szybko zyskuje ona popularność. Na świecie już teraz internet jest bardzo ważnym i opiniotwórczym medium, jednak u nas dopiero się to rozwija.



**MJ: Szymon Majewski – posiadacz Subaru Legacy – ułożył kiedyś do „Plejad” taki wierszyk: „Subaru ma tylko paru”. Czuje się Pan wyróżniony jeżdżąc autem tej marki?**

**AS:** W jakiś sposób tak. Ale to nie jest żadnym snobizmem. Kupując Forestera, nie miałem pojęcia, że Subaru jeździ Bogusław Linda czy jakaś inna znana postać. Niedawno się dowiedziałem, że również Grzesio Mieciugow jeździ Subaru. Nie chciałem się zapisywać do klubu znanych sylwetek, tylko mieć auto, które pokocham. I spośród wielu samochodów, jakie miałem w życiu, największą sympatią darzę Subaru. Nie jestem człowiekiem, który przywiązuje się do przedmiotów, nie głaszczę swojego auta rano przed domem. Ale kiedy do niego wsiadam, to czuję się tak jakoś fajnie. On jest taki „mój”. Forester to nie jest auto, w którym można się jakoś szczególnie wyróżnić, ale ma w sobie „dyskretny urok burżuazji”. I to właśnie mi się w nim podoba.

**MJ: A jak z niezawodnością i kosztami eksploatacji?**

**AS:** Jestem pod wrażeniem. Wiadomo, że z autem jest tak,





W aucie można zadzwonić, przesłuchać płytę, nauczyć się słówek z angielskiego, przeczytać scenariusz. Podobno nawet przygoda z dziewczyną jest zupełnie inna w samochodzie niż w warunkach „stacjonarnych”.

że im starsze, tym bardziej może się coś w nim „posypać”. Ale w „foryściu” wszystko działa bez zarzutu. Jasne, że w utrzymaniu nie jest to auto tanie, ale trzeba się z tym liczyć. Aczkolwiek informacja, że Subaru ma zamiar wypuścić na rynek pierwszego diesla, jest bardzo interesująca.

**MJ: Coraz więcej producentów stara się mieć takie auto w swojej ofercie. Jak Pan myśli z czego to wynika?**

**AS:** Myślę, że to przede wszystkim moda. Proszę popatrzeć, jak dużo pojawiło się na naszych drogach tzw. pick-upów. One wyglądają tak „po amerykańsku”. Jak z Dzikiego Zachodu. Moim zdaniem, w motoryzacji dochodzi do głosu prawdziwa natura mężczyzn. My dalej traktujemy samochody jak zabawki. Auto wiele o nas mówi, o naszym charakterze.

**MJ: Czy są Pana zdaniem auta „męskie” i „damskie”?**

**AS:** Chyba tak. Mnie źle się ogląda faceta za kierownicą trzydrzwiowej Toyoty RAV4. Kobieta wygląda w tym aucie jak w bombonierce. A mężczyzna, no... powiedziałbym nieco śmiesznie i „niemęsko” (śmiech). Na tej samej zasadzie dziw-

ne wrażenie robi kobieta za kierownicą jakiegoś ogromnego kanciastego pick-upa. Chociaż to czasem nie ma nic wspólnego z gabarytami. Chodzi tu raczej o charakter samochodu. W tym przypadku bardzo działa podświadomość. W miarę jak pozwala nam na to zasobność portfela, wybieramy auta, które są jakimś zwierciadłem naszego charakteru. Ja świetnie poznaję, kiedy gość stojący obok mnie na światłach ruszy z piśkiem opon. To widać w jego spojrzeniu.

**MJ: Wiele osób mówi, że przesiadając się z innego samochodu do Subaru trzeba inaczej spojrzeć na swoje umiejętności i styl jazdy. Zgadza się Pan z tym?**

**AS:** Tak. Potrzeba więcej pokory. Szczególnie, jeżeli chodzi o przyspieszanie i hamowanie. Trzeba się owoić z tym, że ten Forester wyrwa się do przodu. I to rozpędzone auto trzeba zatrzymać. Nie można też zawierzyć, że napęd na cztery koła czy świetna trakcja zawsze wybawią nas z opresji. Sam kilka razy się poślizgnąłem i wtedy się kapnąłem, że przesadziłem. Z drugiej strony, kiedy się już przyzwyczaimy i pocujemy to auto, to czekają nas niesamowite wrażenia z jazdy. Ja mam już za sobą moment wciskania gazu do dechy. To mnie już nie kręci. Wolę sobie dynamicznie jechać po zakrętach niż wyprzedzić długą kolumnę samochodów.

**MJ: Jest Pan krakusem z „krwi i kości”. Mówi się, że w Krakowie fajnie się żyje, ale tragicznie jeździ. Znacznie gorzej niż w Warszawie.**

**AS:** Rzeczywiście. Powiedziałbym, że warszawiacy są bystrzejszymi kierowcami. Tam ogromnie szanuje się miejsce na drodze, bo samochodów i – co za tym idzie – korków jest znacznie więcej. Wykorzystuje się każdą przestrzeń, aby się gdzieś wcisnąć lub zmieścić. Po tym względem w Krakowie ludzie jeżdżą bardziej zachowawczo, nawet bardziej egoistycznie. W Warszawie pomimo korków ruch jest bardziej płynny, dlatego że tam jest więcej szerokich ulic. Krakusy są jednak sprytniejsi. My mamy swoje patenty. Znamy dobrze swoje miasto i wiemy, jak poruszać się w labiryncie wąskich zatłoczonych uliczek. Ale i tu, i tu jest ciężko. Trzeba się czasem bardzo namęczyć, aby cało dojechać do celu.

**MJ: Dziękujemy za rozmowę i życzymy powodzenia.** ■



## Ekskluzywne modele Subaru

KAŻDY MODEL SUBARU JEST UNIWER-SALNY, ALE W PRZYPADKU FORESTERA to stwierdzenie nabiera szczególnego znaczenia. Można powiedzieć, że ikoną Subaru jest Impreza, flagowym modelem – Legacy, najbardziej praktycznym – skromny Forester.

Pozory jednak mogą mylić. Pod nadwoziem średniego rozmiarów kombi kryje się podwozie prosto z kultowej Imprezy. Jeśli dodać do tego prześwit porównywalny z samochodami SUV i silnik typu

bokser, uzyskamy kombinację samochodu sportowego i terenowego. Niektórzy uważają, że te cechy są jak ogień i woda – nie do połączenia. Tacy ludzie chyba nigdy nie jechali Foresterem 2.5 XT. Pod maską tej wersji kryje się silnik znany z Imprezy WRX i WRX STi o pojemności 2,5 l. Dzięki turbosprężarce osiąga moc 230 KM oraz imponujący moment obrotowy 320 Nm. Takie parametry pozwalają na rozpędzenie się od 0 do 100 km/h w równe 6 sekund. W dodatku praca zawieszenia dorównuje

poziomowi wyznaczonemu przez jednostkę napędową. Mimo wysokiego prześwitu Forester ma stosunkowo nisko położony środek ciężkości. Osiągnięto to dzięki użyciu silnika o przeciwsobnym układzie tłoków i zastosowaniu elementów nadwozia wykonanych z aluminium. Zawieszenie o zaawansowanej konstrukcji, dużym skoku i niezbędnej sztywności oraz idealny rozkład mas powodują, że Subaru Forester przemyka przez zakręty zwinnie i jest zawsze posłuszny kierowcy.



polskiego importera Subaru całej gamy aut okolicznościowych upamiętniających ten jubileusz. Teraz każdy może sobie wybrać wyjątkowy samochód.

## Forester dzięki swojej uniwersalności jest lubiany na wszystkich kontynentach. Sprawdza się w każdych warunkach drogowych.



### Legacy 2.0 RA

Następnym oferowanym w ograniczonej liczbie egzemplarzy modelem jest Legacy 2.0 RA Kombi Celebration, które dodatkowo wyposażono (w porównaniu ze standardowym Legacy 2.0 RA Kombi) w 17-calowe obręcze kół z lekkich stopów, sportową kierownicę Momo z przyciskami do obsługi zestawu audio, skórzaną tapicerkę, komplet dywaników „high class” oraz elektrycznie regulowany fotel kierowcy. W przypadku wersji z automatyczną skrzynią biegów w wyposażeniu standardowym znalazły się również manetki do ręcznego wymuszania zmiany przełożeń.



### Outback 2.5 RA

W ofercie Subaru Import Polska można znaleźć także Outbacka 2.5 RA Celebration. Wyposażenie seryjne tego samochodu o nadwoziu kombi, przeznaczonego do jazdy w lekkim terenie, jest identyczne jak w przypadku Legacy Celebration.



### Forester 2.0 XC

Forester to nie jedyny samochód okolicznościowy. Subaru Import Polska wprowadziło

okolicznościowe wersje większości modeli Subaru, które znajdują się w jej ofercie. Warto zwrócić uwagę zwłaszcza na nowego Forstera 2.0 XC Celebration. Samochód jest dostępny z wolnossącym silnikiem o pojemności 2 l i ekskluzywnym wyposażeniem. Znalazły się w nim na przykład ksenonowe reflektory ze spryskiwaczami i czarna tapicerka z naturalnej skóry wysokiej jakości. Z zewnątrz okolicznościowy model Forstera wyróżnia się chromowaną atrapą chłodnicy i listwą ochronną tylnego zderzaka, którą wykonano ze stali. Wnętrze elegancji dodaje zestaw ekskluzywnych dywaników. Dopłaty nie wymaga również lakier metaliczny. Oprócz eleganckiego Forstera 2.0 XC Celebration do oferty trafił model 2.0 XA Plus, który przeznaczony jest do poruszania się poza miastem. Wyposażono go jednak seryjnie w takie dodatki, jak obręcze kół ze stopu aluminium, spoiler dachowy w kolorze nadwozia i lakier metaliczny bez dopłaty. Powierzchnia bagażnika tej wersji Forstera została zabezpieczona tworzywem sztucznym, a zderzaków celowo nie polakierowano. Dzięki temu samochód będzie mniej narażony na zużycie wynikające z intensywnej eksploatacji.



### Impreza 2.0 RS

Kolejnym unikatowym modelem jest Impreza 2.0 RS Celebration. W porównaniu ze standardową Imprezą 2.0 RA ten model jest dodatkowo wyposażony w ksenonowe reflektory ze spryskiwaczami, atrapę chłodnicy pochodzącą z modelu WRX, przedni zderzak wykończony

podobnie jak w modelu STI oraz płaski tylny spoiler w wersji sedan. Kierowców i pasażerów przednich siedzeń ucieszą seryjnie oferowane kubelkowe przednie fotele, które są bardzo wygodne i znakomicie trzymają na zakrętach. W sportowe fotele zaopatrzone są obie wersje Imprezy – sedan i kombi.



### Impreza 2.5 STI

Ostatni wyprodukowany w niewielkiej serii model to prawdziwa gratka dla wielbicieli sportowych samochodów. Na bazie najmocniejszej wersji Imprezy 2.5 STI zbudowano model 2.5 STI Limited. W jego wyposażeniu seryjnym oprócz wielu elementów znanych z STI można znaleźć oryginalne obręcze kół z lekkich stopów, skórzaną tapicerkę, zaciski hamulcowe w kolorze czarnym, dyskretny tylny spoiler i halogenowe światła przeciwmgielne. Tablica przyrządów Imprezy STI Limited jest wykończona w kolorze antracytowym, a tłumik wyposażono w specjalny rezonator obniżający poziom hałasu. Tak powstała wersja Imprezy STI najbardziej elegancka ze wszystkich oferowanych do tej pory. Specjalne modele Subaru różnią się wyposażeniem i ceną, ale łączą je dwie cechy – ekskluzywność i oryginalność, które są jeszcze bardziej widoczne niż w pozostałych modelach. Warto wybrać auto o takich właściwościach i jeśli planujemy zakup Subaru – wybrać jeden z opisanych modeli, ponieważ na następną podobną okoliczność trzeba będzie czekać kolejne 10 lat. ■

Plebiscyty motoryzacyjne z roku na rok cieszą się coraz większym zainteresowaniem czytelników. Nie inaczej było w organizowanym przez magazyn „Auto Moto” i tygodnik „Motor” plebiscycie Auto Lider 2006.



## Samochodowa gala

„SAMOCHODY MUSZĄ BYĆ PRZEDE WSZYSTKIM BEZPIECZNE i dlatego cieszę się, że główna nagroda w plebiscycie Auto Lider to właśnie Subaru Legacy” – powiedział Witold Rogalski, prezes Subaru Import Polska. Główna nagroda konkursu przypadła Michałowi Rybickiemu z Sopotu. – W młodości jeździłem w rajdach i stąd moja słabość do sportowych aut. A właśnie Subaru Legacy łączy elegancję ze sportowym pazurem i napędem na cztery koła. Nie mam wątpliwości co zrobię z Mercedesem,

którym obecnie jeżdżę. Sprzedam! – powiedział po odebraniu nagrody Michał Rybicki.

Czytelnicy obu tytułów oddali ponad 94 tys. głosów na 218 kandydatów rywalizujących w następujących 11 kategoriach: premiera motoryzacyjna, auto rodzinne, miejskie, sportowe i kabriolet, auto na bezdroża, dostawcze, innowacja techniczna, najatrakcyjniejsza reklama, wydarzenie sportowe roku oraz mistrz designu. W kategorii Premiera Motoryzacyjna Roku triumfowała Honda Civic,

w kategorii Auto Rodzinne – Citroën C4 Picasso, a w kategorii Auto miejskie – Opel Corsa.

Wśród kilkuset gości na gali nie zabrakło zarówno przedstawicieli producentów oraz importerów aut, jak i gwiazd – na imprezie pojawili się Tomasz Stockinger, Marian Glinka z żoną, Jan Wieczorkowski, Tomasz Jacyków i Laura Łącz. Gospodarzami wieczoru byli Klaudia Carlos i dziennikarz sportowy Andrzej Borowczyk, a publiczność bawił zespół taneczny X-Rey. ■





## Podwójna rekomendacja

SĄ PRODUCENCI AUT, KTÓRZY WYNIKI TESTÓW ZDERZENIOWYCH przeprowadzanych przez rozmaite instytucje, w tym Euro NCAP (europejską organizację afiliowaną przez FIA), traktują jak gwarancję wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Subaru do nich nie należy. Japoński producent znany jest z wszechstronnego podejścia do tego tematu i równorzędnego traktowania aktywnego oraz biernego bezpieczeństwa. Ochrona zdrowia i życia ludzi jest dla Subaru rzeczą najważniejszą, dlatego cieszą dobre wyniki uzyskane przez modele Legacy i Outback w najnowszych testach rządowej organizacji NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration). W lutym 2007 r. ogłoszono wyniki testów zderzeniowych modeli Legacy oraz Outback. W opinii NHTSA oba wypadły znakomicie – zarówno w przednim, jak i bocznym crash teście uzyskały najwyższą możliwą oce-

nę (pięć gwiazdek) oraz bardzo wysoką w przypadku dachowania (cztery na pięć gwiazdek). Warto podkreślić, że to już druga amerykańska instytucja, która tak wysoko oceniła poziom bezpieczeństwa biernego nowych modeli Subaru. Niedawno uzyskały one opinię czołowych modeli w swoich klasach w ocenie instytutu IIHS (Insurance Institute for Highway Safety). Nie trzeba dodawać, że taki werdykt nie zdziwił inżynierów Subaru, szczególnie że również poprzednia generacja Outbacka została bardzo pozytywnie oceniona przez trzy niezależne organizacje z różnych kontynentów: Euro NCAP, NHTSA oraz australijską ANCAP. Testy zderzeniowe to jednak badanie poziomu bezpieczeństwa w czasie zderzenia, a tego za wszelką cenę należy unikać. Samochody Subaru konstruowane są według innej filozofii – aktywnego bezpieczeństwa osiąganego podczas

jazdy. Dzięki przemyślanej od podstaw konstrukcji układu jezdnego i przeniesienia napędu (symetryczny system napędu na cztery koła z silnikiem typu bokser) kierowca Subaru ma do dyspozycji samochód o wyśmienitych właściwościach jezdnych i w większości niebezpiecznych sytuacji uniknie zderzenia. Częścią takiej filozofii jest również montowanie jednostek napędowych o wysokiej mocy. Dopóki samochód jest prowadzony przez rozsądnego kierowcę, wyższa moc maksymalna podnosi bezpieczeństwo jazdy. Jeśli dodać do tego efektywny układ hamulcowy, można mówić o podstawach konstrukcji samochodu, które mają największy wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Nie można jednak zapominać, że samochód jest prowadzony przez człowieka. Kierowca ponosi odpowiedzialność za efekty swoich działań i to jego rozsądek jest kluczem do bezpiecznej jazdy. ■

**FORESTER**





# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU





## Gwiazdy z gwiazdami

AŻ TRZYKROTNIE UCZESTNICZYŁA W IGRZYSKACH OLIMPIJSKICH. Jest mistrzynią świata i Europy, wielokrotną medalistką mistrzostw Polski. Swoje życie związała ze snowboardem i – ostatnio – z Subaru. W „Szkole Jagny” lekcję szusowania na „desce” pobierają gwiazdy, a nasza snowboardzistka czerpie przyjemność z jazdy samochodem Subaru Tribeca, który w logo ma plejadę gwiazd. – To auto dla ludzi lekko zakręconych – przyznaje zakopianka pytana o powody, dla których wybrała właśnie Subaru.

**MW:** Czy snowboardzistce potrzebny jest samochód z napędem na cztery koła?

**JM:** Zdecydowanie tak. I nie jest to kwestia wygody, ale również bezpieczeństwa. Napęd na cztery koła w terenie górskim bardzo się przydaje. Zwłaszcza tam, gdzie inni muszą już zakładać łańcuchy na koła. Tribeca radzi sobie doskonale prawie w każdych warunkach, choć nie jest to auto terenowe. Zastosowany napęd daje duże możliwości.

**MW:** Jakież bardziej ekstremalne wycieczki z Tribecą?

**JM:** Próbowaliśmy wjechać na stok w Witowie...

**MW:** Dała radę?

**JM:** O tak!

**MW:** Gwiazdy z gwiazdami? Skąd pomysł na takie połączenie?

**JM:** To wydaje mi się naturalne. Subaru to samochody przeznaczone dla tych, którzy cenią komfort jazdy autem napędzanym na cztery koła, a także wygodę, jakość i ten niepowtarzalny, piękny styl. Poza tym szukaliśmy auta z górnej półki – stąd nasz wybór.



chwilach nawet lek na całe zło. Najważniejsze, aby był właściwie dobrany. Subaru Tribeca na górskich stokach radzi sobie doskonale, a napęd na cztery koła ułatwia podróżowanie po tamtejszych szlakach. Jagna Marczułajtis, nasza czołowa snowboardzistka, opanowała prowadzenie Tribeki, tak samo jak jazdę na desce.



## Napęd na cztery koła w terenie górzystym bardzo się przydaje, a Tribecą radzi sobie doskonale w każdych warunkach.

**MW:** Czy dla sportowca nie lepsza byłaby Impreza STI?

**JM:** Marzenie... W tym przypadku zwyciężyłyby bardziej użyteczne walory Tribeki. Niestety, jeszcze nie mogę sobie pozwolić na dwa samochody tej klasy.

**MW:** Ale w Pani życiorysie jako kierowcy nie jest to pierwszy kontakt z autami Subaru?

**JM:** Przed wieloma laty kolega z teamu jeździł Imprezą. Ponieważ interesuję się sportem samochodowym, zdarzyło mi się kilkakrotnie jeździć na różne zawody. Raz wystartowałam nawet w KJS-ie. Przyznam, że wszystkie moje samochody miały lekkie „skrzywienie” sportowe. Idąc za radą znajomych, niektóre nawet tuningowałam.

**MW:** Czy jadąc samochodem rozwija Pani równie dużą prędkość jak na stoku?

**JM:** Na naszych drogach nie można sobie pozwolić na szybką jazdę. One są po prostu w złym stanie, czasami źle zaprojektowane. Na co dzień staram się jeździć z wyobraźnią, rozważnie, chociaż jak jest możliwość, to lubię również pofantazjować.

**MW:** Jak wygląda CV Jagny Marczułajtis jako kierowcy?

**JM:** Rocznie przejeżdżam około 100 tysięcy kilometrów. I tak już przez 12 lat.

**MW:** Marzenie kierowcy?

**JM:** Trzystukonna Impreza STI.

**MW:** A sportowca?

**JM:** Oczywiście medal na olimpiadzie. Podczas igrzysk w Salt Lake City w 2002 roku byłam bliska podium: zajęłam czwarte miejsce. Liczę, że uda mi się to osiągnąć na Zimowych Igrzyskach Olimpijskich w Vancouver w 2010 roku.

**MW:** Które gwiazdy w prowadzonej przez Panią szkole snowboardu wzbudzają większe zainteresowanie: show-biznesu czy Subaru?

**JM:** Jedne i drugie. W czasie naszych zajęć Tribeca jest dobrze wyeksponowana. Zdarzyło się, że przypadkowe osoby pytają mnie o ten model. On po prostu wzbudza ludzką ciekawość. ■

W styczniu w Brukseli odbyły się pierwsze europejskie zawody techniczne marki Subaru. Nasz reprezentant – Łukasz Cieszko – zajął w nich drugie miejsce. Wkrótce pojedzie do Tokio na światowy konkurs mechaników.



## Konkurs techników

PO RAZ KOLEJNY OKAZAŁO SIĘ, ŻE POLACY NALEŻĄ DO ŚWIATOWEJ CZOŁÓWKI. Tym razem – technicznej. 18 stycznia br. w Brukseli odbyły się pierwsze europejskie zawody techniczne marki Subaru. Do rywalizacji w czterech kategoriach stanęło ośmiu najlepszych techników. Mieli do wykonania zadania związane z wykrywaniem i naprawianiem błędów mechanicznych, działaniem systemów elektronicznych i komputerowych oraz składaniem elementów w funkcjonującą całość. Poziom wiedzy i doświadczenia był bardzo wysoki. Tym większy

jest więc sukces naszego reprezentanta – Łukasza Cieszko, pracownika Emil Frey Polska przy ul. J. Conrada w Krakowie, zwycięzcy konkursu na najlepszego technika Subaru w Polsce. Zajął on drugie miejsce, tuż za Włochem Marco Matteinim i okazał się lepszy od Szweda Patrika Lyrena. Po zawodach Łukasz Cieszko nie ukrywał radości: Jestem bardzo zadowolony z końcowego rezultatu, gdyż rywalizacja była bardzo zacięta. Wszyscy byli świetnie przygotowani, a stres nie ułatwiał sprawy. Trzeba było połączyć precyzję z szybkością i niejednokrotnie wykazać się intuicją.

Bardzo się cieszę, że mogłem sprawdzić swoje umiejętności w tak doborowym towarzystwie – powiedział nasz nagrodzony reprezentant. Dzięki zajęciu drugiego miejsca w trakcie europejskiej edycji zawodów Łukasz Cieszko będzie miał okazję rywalizować z najlepszymi mechanikami świata. Został bowiem zaproszony do Tokio na światowe zawody techniczne marki Subaru. Odbędą się one w listopadzie bieżącego roku. Biorąc pod uwagę doskonale wyniki polskiego reprezentanta w europejskich zawodach jesteśmy przekonani, że również w Tokio zostaniemy godnie zaprezentowani. ■





## W pasach bezpieczniej

MARKA SUBARU POWSZECHNIE ZNAJĄCA JEST Z TEGO, ŻE PROMUJE szeroko pojętą kwestię bezpieczeństwa. Nie było więc dla nikogo zaskoczeniem, że wzięliśmy udział w organizowanym przez TVP evencie „Jedź bezpiecznie. Zapnij pasy”.

Poza bezpośrednim dotarciem do przyszłych lub aktualnych kierowców celem było stworzenie ciekawego materiału telewizyjnego, który jest wielokrotnie emitowany na antenie w okresie zwiększonego ruchu na drogach.

Na miejsce eventu nie przez przypadek zostało wybrane Zakopane. Droga dojazdowa do zimowej stolicy Polski stanowi nie lada wyzwanie, a termin

w czasie ferii gwarantował wielu zainteresowanych.

W bezpośrednim sąsiedztwie Krupówek zaroilo się od samochodów. Radiowozy policyjne, wozy strażackie, auta TOPR i liczne modele Subaru. Zainscenizowano pokazy działania Straży Pożarnej i udzielania pierwszej pomocy. Na specjalnie ustawionym torze instruktorzy Szkoły Jazdy Subaru uczyli jak należy wyprowadzać auto z poślizgu, hamować na lodzie, omijać przeszkody pojawiające się na drogach. Wszystkie pokazy miały na celu zwrócenie uwagi na kwestie związane z bezpieczeństwem, a w szczególności na zachowanie jej podstawowych elementów takich, jak nawyk zapinania pasów. ■



# TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

W 1860 roku w malowniczo  
położonej miejscowości  
Saint-Imier w sercu Jury  
Szwajcarskiej dwudziestoletni

## SIŁA, AWANGARDA, PIĘKNO

# TAG Heuer

W 1860 ROKU W MALOWNICZO POŁOŻONEJ MIEJSCOWOŚCI SAINT-IMIER w sercu Jury Szwajcarskiej dwudziestoletni pasjonat precyzji i dokładności otworzył zakład zegarmistrzowski. Nie przypuszczał wówczas, że 147 lat później zegarki i chronografy TAG Heuer postrzegane będą na całym świecie jako ikony szwajcarskiego zegarmistrzostwa.

Dzięki innowacyjnym rozwiązaniom i ponadprzeciętnej precyzji niemalże od początku swego istnienia Heuer związany był ze światem sportów samochodowych. W 1911 roku firma prezentuje swój pierwszy chronograf samochodowy 'Time of Trip'. W 1933 roku wprowadza na rynek model Autavia, pierwszy pokładowy stoper montowany w samochodach rajdowych i samolotach.

W 1916 roku Eduard Heuer opatentował Micrograph, pierwszy stoper umożliwiający dokonywanie pomiarów czasu z dokładnością do 1/100 sekundy. Urządzenie to zapoczątkowało epokę pomiarów czasu o najwyższym stopniu dokładności. Dzięki Micrograph'owi TAG Heuer zyskał status dostawcy urządzeń do oficjalnych pomiarów czasu podczas Igrzysk Olimpijskich w Antwerpii (1920), w Paryżu (1924), w Amsterdamie (1928). W 1982 roku Heuer'owi jako członkowi „Swiss Timing Organisation” zlecono oficjalny pomiar czasu podczas igrzysk olimpijskich w Lake Placid i Moskwie.

Od 1985 roku TAG Heuer zostaje Oficjalnym Chronometrażystą zespołu McLaren Mercedes (z którym

pracuje do chwili obecnej). W tym czasie ambasadorem marki jest legendarny, trzykrotny mistrz świata Formuły 1 - Ayrton Senna. W 2003 roku tworzy majstersztyk miniaturyzacji, pierwszy naręczny szwajcarski chronograf odmierzający czas z dokładnością do 1/1000 sekundy – Microtimer. Zegar oparty na niezwykle skomplikowanych układach elektronicznych, pozwalający na bezpośredni pomiar czasu w trakcie wyścigu Formuły 1. Pomiar z dokładnością do 1/10 000 sekundy stał się kolejnym celem dla firmy TAG Heuer. Okazją do zmierzenia się z tym wyzwaniem były wyścigi Indy Racine League i Indy 500 organizowane w Ameryce Północnej.

TAG Heuer, stale poszukuje nowszych, lepszych i bardziej prestiżowych rozwiązań, w dalszym ciągu stawia sobie coraz wyższe cele, czego wyrazem jest współpraca z zespołem Vodafone McLaren Mercedes w wyścigach Formuły 1 i jego dwoma asami: Fernandem Alonso, najmłodszym i już dwukrotnym mistrzem świata i Lewisem Hamiltonem, mistrzem świata wyścigów serii GP2. Firma TAG Heuer, którą reklamują najlepszy na świecie golfista Tiger Woods, tenisistka Maria Sharapowa – nr 1 w rankingu WTA, gwiazda wyścigów serii Nascar Jeff Gordon, trzykrotny mistrz świata wyścigów Champcar Sébastien Bourdais, supergwiazdy Hollywood Brad Pitt i Uma Thurman, stała się bardziej niż kiedykolwiek wcześniej symbolem sportu i splendoru.

Monaco



Przykładem ponadprzeciętnych możliwości inżynierskich firmy TAG Heuer jest zaprezentowany w 2004 roku Monaco V4 Concept Watch. Chronograf Monaco V4 kryje w sobie rozwiązania zainspirowane silnikami samochodowymi, zaprzeczające obowiązującym w zegarmistrzostwie dogmatom. W mechanizmie tego zegarka po raz pierwszy wykorzystano pasy napędowe do przenoszenia ruchu oraz balans poruszający się ruchem liniowym. Rewolucyjny zegarek zawdzięcza swoją nazwę czterem bębnom sprężyn napędu połączonych mostkiem w kształcie litery V na podobieństwo cylindrów silnika samochodu wyścigowego. Model ten zamyka słynną serię, która swój początek miała w 1969 roku. Model Monaco był pierwszym na świecie chronografem automatycznym, który miał prostokątną i jednocześnie wodoszczelną kopertę. Z modelem tym nie rozstawał się słynny kierowca rajdowy Jo Siffert. W 1970 roku powstał film o Jo Siffertie pod tytułem „Le Mans”, w którego rolę wcielił się Steve McQueen. Nośił on model Monaco podczas kręcenia zdjęć do tej produkcji. Kultowe Monaco to Monaco



pasjonat precyzji i dokładności otworzył zakład zegarmistrzowski. Nie przypuszczał wówczas, że 147 lat później zegarki i chronografy TAG Heuer postrzegane będą na całym świecie jako ikony szwajcarskiego zegarmistrzostwa i stylu. Dziś zegarki Tag Hauer noszą sławy aktorskie takiej klasy, jak Uma Thurman czy Brad Pitt.

promocja

McQueena – pierwszy na świecie automatyczny chronograf o przepięknym wzornictwie. Osoby ceniące klasykę znajdą w kolekcji chronograf o czarnej tarczy na czarnym krokodylim pasku. W 2007 roku firma TAG Heuer wprowadziła serię zegarków Monaco dla kobiet. Modele wysadzone brylantami – zarówno na tarczy, jak i na kopercie z oryginalnymi paskami (brązowym, czarnym ze skóry pytona, białym ze skóry krokodyla) – będą znakomitą uzupełnieniem bądź jedynym elementem damskiej biżuterii. Nowością z 2007 roku jest Monaco Vintage, które nawiązuje do legendarnego auta Porsche 917-Gulf K. Ta limitowana edycja (4 tysiące sztuk) stanie się kolejną ikoną serii Monaco.

#### Najnowszy model – Carrera Tachymeter Racing



Firma TAG Heuer wprowadziła ostatnio na rynek kilka nowych modeli tego ponadczasowego zegarka. Każdy z nich zachował szyk, sportowy wygląd oraz duszę pierwowzoru z 1964 roku. Dwa nowe modele Carrera trafiły do sprzedaży pod koniec 2005 roku. Nowy model Carrera Tachymeter Racing został zaprojektowany z myślą o miłośnikach silnych wrażeń. Wyposażony w tachymetr zamontowany na nieruchomej ob-

ręczy, umożliwiający obliczenie prędkości, jest ukłonem w stronę legendarnych kierowców wyścigowych oraz „dżentelmenów na torach”.

#### Calibre 360



9 listopada 2006 roku niezależne, międzynarodowe jury, w którym zasiadali eksperci, dziennikarze, firmy zajmujące się sprzedażą detaliczną i historycy z branży, przyznało podczas szóstego dorocznego konkursu Geneva Watchmaking Grand Prix chronografowi Carrera Calibre 360 TAG Heuer tytuł „2006 Sports Watch of the Year” (Sportowego Zegarka Roku 2006). Dzięki tej czwartej już nagrodzie przyznanej firmie TAG Heuer w ciągu minionych sześciu lat marka TAG Heuer wzmocniła swoją pozycję wśród najbardziej innowacyjnych, profesjonalnych, uniwersalnych i pożądaných marek luksusowych zegarków szwajcarskich.

#### Model Carrera Calibre 360 Steel Limited Edition

Zegarek ten posiada błyszczącą stalową kopertę oraz elegancką czarną tarczę ze wzorem giloszowym. Licznik pokazuje czas z dokładnością do 1/100 sekundy i otoczony jest srebrnym pierścieniem. Zegarek posiada ręcznie szyty pasek

ze skóry aligatora. Przez tylną część koperty z szafirowego kryształu widoczny jest grawerowany wahnik oscylacyjny ozdobiony falami Côte de Genève. Subtelne szczegóły i funkcjonalne części inspirowane są klasycznymi stoperami firmy TAG Heuer.

#### Link – słynna seria zegarków TAG Heuer



Po wielkim sukcesie limitowanych modeli Link Tiger Woods 2003 i 2004 TAG Heuer przygotował specjalną edycję zupełnie nowej, ekskluzywnej wersji – LINK Calibre 6 Tiger Woods Limited Edition 2006. Model ten będzie sensacją dla miłośników ekskluzywnych zegarków i golfa na całym świecie.

#### Link Calibre 7 GMT

Jest to stylowy, wąski zegarek (39 mm) o sportowym wyglądzie z wszystkimi funkcjami 24-godzinnymi. Ten elegancki i łatwy w użytkowaniu wysokiej klasy zegarek biznesowy ucieleśnia najważniejsze wartości marki TAG Heuer.

Prawdziwych pasjonatów zegarków TAG Heuer zapraszamy na stronę internetową: [www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com). ■



Autor jest przewodnikiem górskim i narciarskim o międzynarodowych uprawnieniach, prezesem Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie [www.freerajdy.pl](http://www.freerajdy.pl). Pytania i komentarze dotyczące tekstu prosimy kierować na adres: [m.kacperek@freerajdy.pl](mailto:m.kacperek@freerajdy.pl)

## Szkockie klimaty

KILKU WIELOLETNICH GOŚCI NASZEGO SERWISU WSPINACZKOWEGO z doświadczeniem wyniesionym ze wspinaczek na tatrzańskich i alpejskich lodospadach zapragnęło zobaczyć, jak to się robi w Szkocji. Czwórka wspinaczy potrzebowała pomocy dwóch przewodników, więc w sumie skład był sześciuosobowy.

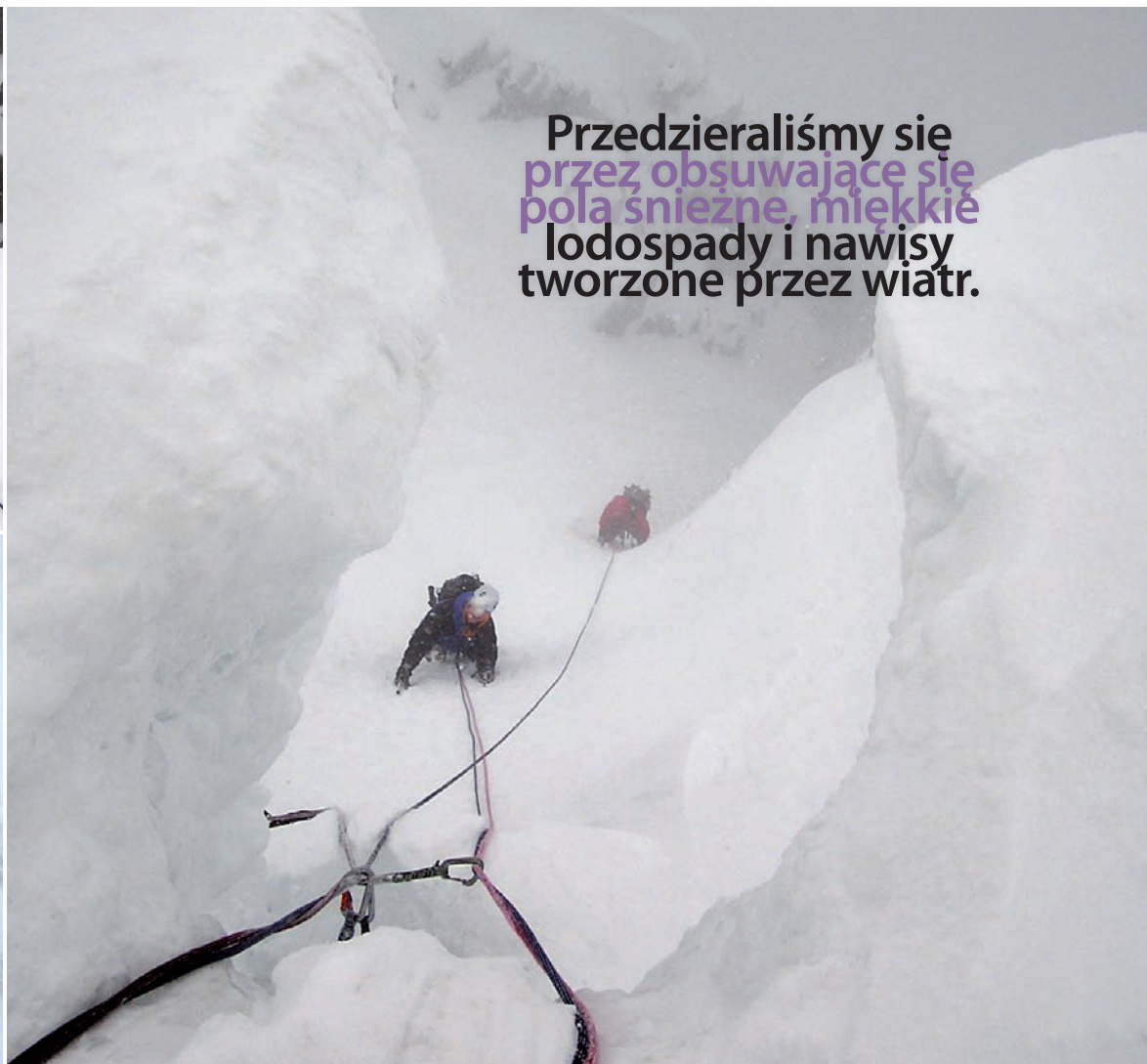
Trudności zaczęły się już w Glasgow – bezpośrednio po zajęciu miejsca za kierownicą wypożyczonego samochodu.

Kierownica z prawej strony, biegi zmienia się z lewej, w naszym przypadku dopiero po odruchowym uderzeniu prawą ręką w drzwi samochodu. Energooszczędne żarówki o jasności porównywalnej z wyświetlaczem telefonu komórkowego, przepływowe podgrzewacze wody, grzejniki w pokojach samoczynnie wyłączające się po bardzo krótkim czasie i fakt, że suszarnia nie była włączona, wyjaśniono nam krótko: „we are very eco-friendly here”. Akurat.

Po całym wstępie, który – mimo, że ciężki – wprowadził nas w doskonale nastroje, samo wspinanie okazało się bardzo przyjemne. Pogodę mieliśmy szkocką, choć warto dodać, że była to najcieplejsza zima od kilkudziesięciu lat. Dodatkowo temperatury powodowały, że słaby z zasady szkocki lód rozmakał i mieliśmy do czynienia ze Szkocją do kwadratu. Nie dało się wspiąć po bardzo trudnych drogach, ale przedzieraliśmy się przez obsuwające się pola śnieżne, miękkie lodospady



że panują tam warunki nie spotykane nigdzie indziej. Strome ściany gór pokrywają się warstwą szadzi przypominającej coś pomiędzy twardym śniegiem a miękkim lodem. Drogi słyną z trudnej asekuracji. Żeby dopełnić tego obrazu, trzeba dodać, że pogoda nie rozpieszcza – mgły, opady i zamiecie są normą.



Przedzieraliśmy się przez obsuwające się pola śnieżne, miękkie lodospady i nawisy tworzone przez wiatr.

i nawisy tworzone przez wiatr hulający po olbrzymich wierzchołkach. Asekuracja nie była wcale tragiczna – niby wszystko jest względne, ale udawało nam się tak dobrać drogi, że działaliśmy bez poczucia narażania się na niebezpieczeństwo. W dwa dni pojawiły się nawet przebliski słońca pozwalające zobaczyć okolicę, co wielu udaje się dopiero po latach bywania w regionie. Niżej położone ściany były nie do użytku, bo nie było na nich cienia lodu, za to bujnie rozwijała się zimnolubna

roślinność. Ograniczeni od dołu wspinaliśmy się na wysoko położonych ścianach Aonach Mor i słynnym Ben Nevis, czyli najwyższym szczycie Zjednoczonego Królestwa. Krótko mówiąc – robiliśmy to, o co chodziło. Jedliśmy też wyśmienity, świeżo łowiony sea food i prowadziliśmy testy nie spotykanych nigdzie indziej gatunków szkockiej whisky, o tyle bezproduktywne, że nazwy były niemożliwe do wymówienia i zapamiętania. W niczym nam to jednak nie przeszkadzało. ■





# Rajd Magurski

NA RYNKU W GORLICACH, MIEJSCU STARTU PIERWSZEJ RUNDY tegorocznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski stały się 44 załogi. Faworytem rajdu był trzykrotny mistrz Polski, ubiegłoroczny zwycięzca Rajdu Magurskiego – Leszek Kuzaj. Drugi dzień rajdu należał całkowicie do niego. Niebieskie Subaru było najszybsze na pięć z sześciu odcinków specjalnych. Na prawym fotelu mistrzowskiej imprezy na estońskich tablicach usiadł Jarosław Baran, który zastąpił Macieja Szczepaniaka. Z nowym pilotem jechał też Sebastian Frycz – w Subaru z numerem 7 zobaczyliśmy doświadczonego Jacka Rathe. Po raz pierwszy w mistrzostwach Polski do walki ruszały dwa auta klasy Super2000:

Fiat Punto Macieja Lubiaka i Sebastiana Rozwadowskiego oraz VW Polo załogi Tomasz Czopik – Gleb Zagorii.

## Kiepski początek faworytów

Krakowski duet w samochodzie z numerem 1 na pierwszych dwóch odcinkach narzekał na problemy z przyczepnością – pierwsze auto na drodze czyściło trasę i czasy były dalekie od oczekiwań. Jeszcze gorzej zaczęli marzący o pokonaniu Kuzaja – Michał Sołowow i Maciej Baran, których bliskie spotkanie z zaspą kosztowało półtorej minuty. Otwierające rajd dwa odcinki najszybciej pokonało granatowe Subaru Tomasza Kuchara i Jakuba Gerbera, jednak na trzecim, już po zapadnięciu ciemności, wrocławianie

– i reszta stawki – musieli uznać absolutną wyższość Mistrza Polski. Załoga Subaru Poland Rally Teamu znokautowała rywali i objęła prowadzenie w rajdzie. Jak się okazało – nie na długo.

## Kuzaj w rowie

Piąty odcinek, szybki lewy zakręt i... auto z jedyneką na drzwiach wpada do głębokiego rowu. Spędziło tam ponad dwanaście minut. Na tym samym odcinku pierwsze oesowe zwycięstwo w historii polskich rajdów odniósł samochód klasy Super2000. Tomasz Czopik jechał rewelacyjnie, awansując na koniec dnia na drugie miejsce, przy okazji wpędzając w spore kompleksy Macieja Lubiaka, który zamykał pierwszą dziesiątkę. Na fotel lidera wrócił

## Klasyfikacja Mistrzostw Polski

1. Tomasz Kuchar – 10 pkt.
2. Paweł Dytko – 8 pkt.
3. Sebastian Frycz – 6 pkt.
4. Michał Bębenek – 5 pkt.
5. Michał Sołowow – 4 pkt.
6. Zbigniew Staniszewski – 3 pkt.
7. Tomasz Czopik – 2 pkt.
8. Jakub Wysocki – 1 pkt.  
Leszek Kuzaj – 1 pkt.



W związku z niesprzyjającymi temperaturami dyrekcja zawodów zastanawiała się nad przeniesieniem parku serwisowego z Klimkówki do Gorlic. Ostatecznie pomysł upadł, zaś cały rajd „wrócił” do Uścia Gorlickiego, ze strefą rozproszoną. Wyniki końcowe zaskoczyły na pewno niejednego kibica rajdowego.



Kuchar; podium uzupełniali Paweł i Tomasz Dytkowie. Kuzyni z Nysy świetnie rozpoczęli pierwszy od pięciu lat pełny sezon startów.

### Show mistrza, atak Frycza

Drugi dzień rajdu był natomiast popisem Leszka Kuzaja. Niebieskie Subaru było najszybsze na pięciu z sześciu odcinków specjalnych. – Powalczyliśmy, ocomogliśmy – punkt do klasyfikacji mistrzostw Polski za największą liczbę wygranych oesów – powiedział na mecie nieco zagrypiony Kuzaj. Z objawami choroby, bardziej niż z konkurentami, zmagał się przez prawie cały rajd Sebastian Frycz. Gdy wreszcie poczuł się lepiej – zaatakował i rzutem na taśmę znalazł się na najniższym stopniu podium. Pomogli mu w tym trochę kierowcy ze Szczyrku, bracia Bębenkowie: Michał i Grzegorz, którzy na przedostatnim oesie sporo stracili – przebita przednia opona spowodowała, że bardziej niż na szybkiej jeździe musieli skupić się na walce o utrzymanie się na drodze. Brązowi medalści poprzedniego sezonu spadli na czwarte

miejsce. Niemiła przygoda nie ominęła Tomasza Czopika. Polo stało w rowie ponad dwie minuty. Doskonała druga lokata zmieniła się w siódmą. Przed Czopikiem znaleźli się – Zbigniew Staniszewski i odrabiający straty z pierwszego dnia Michał Sołowow. Kielezani liczył na więcej, ale piąte miejsce jest nienajgorszym początkiem sezonu, zwłaszcza że od Elmotu wicemistrz Polski przesiada się do Punto Super2000, a to zaostrzy rywalizację.

### Spokój Kuchara

Tomasz Kuchar i Jakub Gerber skrupulatnie wykorzystali błędy przeciwników. Jechali może mało efektywnie, ale piekielnie szybko i – co najważniejsze – nie dali się ponieść emocjom. Dzięki temu Kuchar zaliczył drugie w karierze zwycięstwo w RSMP – w 2001 roku wygrał Rajd Karkonoski. Tylko osiem sekund straty do wrocławskiego Subaru mieli na mecie Paweł i Tomasz Dytkowie, na następny rajd zapowiadający Lancera Evo IX, zamiast „ósemki”, używanej na Magurskim. Elmot zapowiada się pasjonująco...

Sezon 2007 zapowiada się dla załogi Subaru Polska Rally Team bardzo pracowicie. Leszek Kuzaj i Jarosław Baran wystartują bowiem w pełnym cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski oraz wybranych rajdach Mistrzostw Świata Samochodów Produkcyjnych. W obu edycjach ich bronią będzie Subaru Impreza N12. Dodatkowo w barwach SPRT na polskich trasach zobaczymy Szymona Rutę z Dariuszem Burkatem.

### Kalendarz startów załogi Kuzaj/Baran:

Mistrzostwa Polski  
 26–28 kwiecień – Rajd Elmot-Remy  
 08–10 czerwiec – Rajd Polski  
 12–14 lipiec – Rajd Subaru  
 27–29 lipiec – Rajd Kaszub  
 09–11 sierpień – Rajd Rzeszowski  
 06–08 wrzesień – Rajd Nikon  
 21–23 wrzesień – Rajd Warszawski

Mistrzostwa Świata  
 03–06 maj – Argentyna  
 31 maj–03 czerwiec – Akropol  
 25–28 październik – Japonia  
 15–18 listopad – Irlandia  
 29 listopad–02 grudzień – Walia



## Szybkościomierz anioł stróż

SZYBKOCIOMIERZ POKAZUJE NIEZWYKLE ISTOTNY DLA BEZPIECZEŃSTWA pojazdu i podróży parametr – szybkość poruszania się pojazdu po drodze. Mamy kilka typów tych urządzeń. Ze względu na sposób przedstawiania informacji dzielimy je na cyfrowe i analogowe. Te pierwsze pokazują szybkość za pomocą odpowiedniej liczby ukazującej się na wyświetlaczu, natomiast analogowe za pomocą wskazówki poruszającej się po tarczy.

Istnieje też podział na szybkościomierze mechaniczne i elektroniczne. Pierwsze były do niedawna stosowane w większości pojazdów, a ich działanie oparte jest na zjawisku odchylenia metalowej igły w polu magnetycznym. Taki szybkościomierz napędzany jest przez linkę idącą od specjalnego napędu ze skrzyni biegów. Na jej końcu znajduje się magnes, którego wirowanie wytwarza pole

magnetyczne odchylające strzałkę przytrzymaną przez włosowatą sprężynę. Obecnie w nowoczesnych pojazdach stosowane są szybkościomierze elektroniczne. Czujnik umieszczony na skrzyni biegów wysyła sygnały do układu elektronicznego, który przelicza je i w odpowiedni sposób wychyla strzałkę lub wyświetla cyfry pokazujące szybkość.

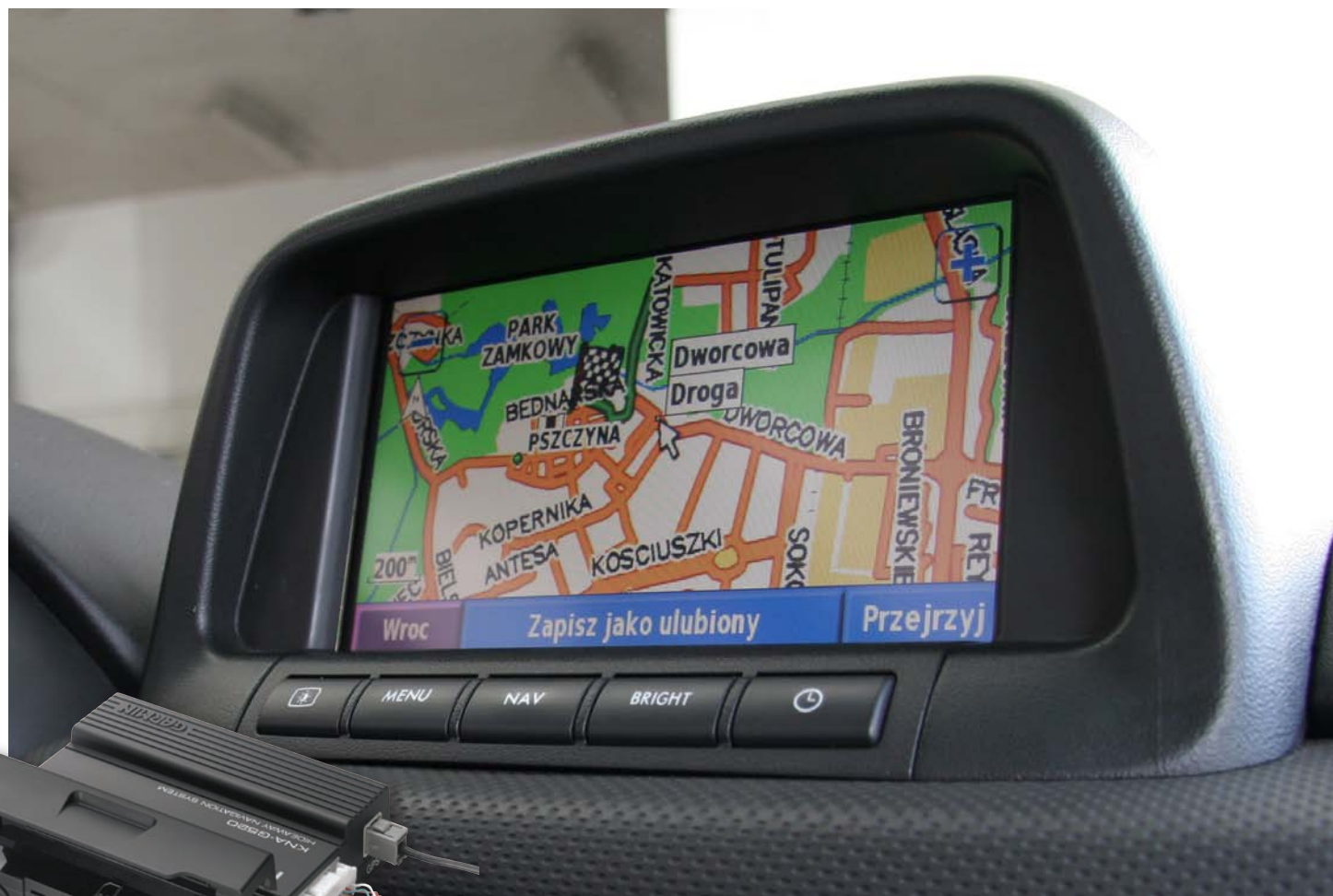
Wskazania nawet najdokładniejszych szybkościomierzy obciążone są większym lub mniejszym błędem. Ze względu na obowiązujące przepisy oraz bezpieczeństwo kierującego każdy z nich z definicji zawyża swoje wskazania. Ponieważ konstrukcja i obliczenia szybkościomierza wykonywane są w oparciu o założony promień toczny opony, jego błąd jest więc zależny nie tylko od jakości i dokładności wykonania. Zmiany producenta, rozmiaru, a także ciśnienia wewnątrz opony mają bezpośredni

wpływ na promień, po jakim toczy się koło, a więc na praktyczną długość jego obwodu. Jest on jednym z parametrów obliczeń towarzyszących projektowaniu szybkościomierza i ma decydujący wpływ na prawidłowe działanie jego samego oraz licznika kilometrów.

Procentowy błąd wskazań nie jest jednak stały w całym zakresie prędkości jazdy i zmienia się zależnie od jej wzrostu. Na ogół jednak nie jest on zbyt duży i nie ma większego znaczenia, jeżeli nie zależy nam na dokładnym pomiarze. Zdecydowanie może go powiększyć zastosowanie opon o rozmiarze bardzo odbiegającym od standardowego i wtedy jego dokładność może przekroczyć dopuszczalne granice. Jeżeli chcemy poznać rzeczywistą szybkość naszego samochodu, najprostszym sposobem jest zamontowanie nawigacji satelitarnej. ■



Ile razy zdarzyło się wam zabłądzić w dużym mieście? Ile czasu zmarnowaliście na szukaniu właściwej drogi? Teraz nie będzie już z tym problemów. Dzięki nawigacji Kenwood w Subaru uda się wam dotrzeć do celu.



## Z nawigacją nie zabłądzisz

ABY SYSTEM NAWIGACYJNY DZIAŁAŁ CORAZ SPRAWNIEJ, opracowywane są aktualizacje urządzenia, które można pobrać ze strony [www.garmin.com/support](http://www.garmin.com/support) z zakładki Additional Software. Aktualizacji urządzenia można dokonać samemu lub udać się w tym celu do ASO Subaru (operacja ta jest bezpłatna). Mapą bazową urządzenia jest City Navigator 9.0. Informacje dotyczące tego

produktu przedstawione zostały w poprzednim numerze „Plejad”. Urządzenie może pracować także z innymi mapami, a nie tylko z bazową. Na przykład klienci, którym nie odpowiada dokładność City Navigатора w Polsce i jego stosunkowo uboga baza adresowa, mogą zakupić program GPmapa 5.0, który według danych producenta zawiera 1260 szczegółowych adresowych

planów miast i miejscowości. Oprócz tego dokładną mapę drogową Polski oraz bazę ponad 72 tysięcy obiektów użyteczności publicznej (POI), takich jak stacje benzynowe, restauracje i hotele, warsztaty samochodowe, parkingi, banki oraz bankomaty, centra handlowe oraz wiele innych. Co ważne, cztery kolejne aktualizacje programu nawigacyjnego są bezpłatne. ■



## Szkoła Jazdy Subaru

NA POTRZEBY SZKOŁY JAZDY SUBARU OPRACOWANO SPECJALNY PROGRAM szkoleń. Organizowane cyklicznie kursy dla kierowców samochodów Subaru Impreza WRX oraz STI stały się wizytówką SJS, a charakter bardzo widowiskowego, wręcz medialnego spotkania zawdzięczały w dużej mierze szacownym gościom. Szkolenia dla właścicieli najnowszych modeli Subaru to flagowy produkt SJS, który ze względu na swój prestiżowy charakter realizowany jest jednak tylko kilka razy w roku. Podstawę działalności Szkoły Jazdy Subaru

stanowią kursy z doskonalenia techniki jazdy zarówno dla firm, jak i klientów indywidualnych. Rosnąca świadomość kierowców dotycząca korzyści jakie może przynieść takie szkolenie, podejście do idei bezpieczeństwa oraz infrastruktura ośrodków sprawiły, że SJS jest dziś wiodącą na polskim rynku szkołą doskonalenia techniki jazdy.

### **Bezpieczeństwo przede wszystkim**

Gdyby zapytać Polaków jak jeżdżą, 90 procent z nich odpowiedziałoby, że świetnie. I właśnie dlatego największym

problemem jest to, jak zmusić do nauki i podnoszenia kwalifikacji kogoś, kto jest absolutnie przekonany, że takich nauk nie potrzebuje? Idea wszystkich programów oferowanych przez SJS jest podobna: nauczyć ludzi, którzy mają już prawo jazdy trudniejszych elementów podnoszących bezpieczeństwo jazdy. Wszystkie szkolenia składają się z dwóch etapów: części teoretycznej, realizowanej w małych kameralnych grupach oraz zajęć praktycznych na torze, które odbywają się na samochodach klientów lub autach podstawianych przez Szkołę



importera samochodów Subaru. Celem tego działania było nie tyle osiągnięcie określonego efektu marketingowego, ile chęć poprawienia świadomości bezpieczeństwa wśród młodych kierowców jeżdżących po naszych drogach. Tak powstała Szkoła Jazdy Subaru – SJS Sp. z o.o.



## SJS w Krakowie, jako jedna z niewielu tego typu inicjatyw, proponuje kurs ratownictwa drogowego i zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.



Jazdy Subaru. SJS w Krakowie, jako jedna z niewielu tego typu inicjatyw, proponuje również kurs ratownictwa drogowego i zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Jej pracownicy uważają bowiem, że absolwenci SJS to „elita na drodze”, która powinna umieć zachować się w każdej sytuacji. Jednak wbrew powszechnej opinii świadomość kierowców w tej dziedzinie jest bardzo mała, a właściwie żadna. Dlatego z możliwości uczestnictwa w takim szkoleniu powinien skorzystać każdy przyszedłszy kierowca.

### Experience

Rok 2006 przyniósł wiele nowego dla SJS. Najbardziej znaczące było jasne nakreślenie linii oddzielającej szkolenia z doskonalenia techniki jazdy od wszystkiego, co wiąże się ze sportem, szybką jazdą, emocjami. SJS Experience, jako dział Szkoły Jazdy Subaru, powstało, aby zaspokajać najbardziej wyszukane motoryzacyjne oczekiwania klientów i spełniać marzenia, dając przy tym przyjemność, jakiej nie można porównać z niczym innym. To coś więcej niż tylko spotkanie integracyjne – to możliwość

zakosztowania adrenaliny w najczystszej formie, w niespotykanej gdzie indziej atmosferze. SJS w swoim rozwoju postawiła na jakość zarówno przy doborze sprzętu, jak i przy realizacji samych eventów. Jeśli ktoś z SJS mówi: „samochód sportowy”, to ma na myśli kultowy bolid o ponadprzeciętnych osiągnięciach z prawdziwym stadem drzemiących pod maską koni mechanicznych i nie zadowala się popularną jego namiastką. Prawdziwe legendy, jak Subaru Impreza STI czy Porsche Carrera wyróżniają SJS Experience. ■



## Plejady na start

TRADYCYJNIE JUŻ, PEŁNIA WIOSNY TO MOMENT, gdy Subaru Import Polska pragnie zachęcić wszystkich użytkowników i miłośników marki do udziału w corocznym Zlocie Plejad. Na IV edycję naszej imprezy wybraliśmy przepiękny region Podlasia, który słynie ze zróżnicowanego terenu – rozległych kompleksów leśnych (parków narodowych i krajobrazowych), bogactwa flory i fauny, rozbudowanej sieci wodnej. Podlasie wyróżnia również wielobarwność etniczna i religijna jej mieszkańców, która ukształtowała się w wyniku wielowiekowego sąsiedztwa Polaków, Żydów, Tatarów, Litwinów, Białorusinów i Ukraińców.

IV Zlot Plejad odbędzie się w dniach 15-17 czerwca 2007 roku, tuż po

weekendzie pełnym emocji związanych z Rajdem Polski. Na bazę zlotu wybraliśmy kompleks konferencyjno-wypoczynkowy „Bobrowa Dolina” znajdujący się w królestwie przesmypatycznych bobrów. Tutaj odbędą się szkolenia przedstartowe oraz impreza finałowa. Dodatkowe bazy noclegowe czekać będą w pobliskim Supraślu, który dzięki wyjątkowemu mikroklimatowi i bogatym złożom borowin sprzyjającym leczeniu wielu schorzeń uzyskał w 1999 roku status uzdrowiska. Jest to również teren Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej.

Jak co roku będą do wyboru trzy, zróżnicowane trasy – sportowa, turystyczna i terenowa. Nie zabraknie elementów rywalizacji, sprawdzianów

sportowych i zadań związanych z okolicą, przez którą będą przebiegać trasy. Postaramy się przybliżyć wszystkim uczestnikom historię regionu (Białystok jest największym skupiskiem wyznawców prawosławia w Polsce), rozsmakować w specjach kuchni tatarskiej (warto spróbować kołdunów tatarskich, pieremiaczy i czebureków), zaprzyjaźnić ze zwierzętami żyjącymi w okolicznych puszczach (dostojne żubry, ciekawskie bobry, unikatowe gatunki ptaków), a przede wszystkim zapewnić rodzinną atmosferę i niezapomniane wrażenia.

Wszelkie szczegółowe informacje oraz formularze zgłoszeniowe będą dostępne na stronie [www.zlot.subaru.pl](http://www.zlot.subaru.pl) w pierwszym tygodniu kwietnia. ■



Mimo nie najlepszej koniunktury na rynku samochodowym Subaru pnie się w górę. Pokazują to nie tylko wyniki sprzedaży, ale również wzrost liczby partnerów oferujących produkty sygnowane znakiem plejad.



P.U.H. „Auto Complex”  
Wielogłowy 188  
33-311 Wielogłowy



Styl Subaru Dukiewicz S.J.  
ul. Jubilerska 6  
04-190 Warszawa



## Subaru rośnie w siłę

OTWARCIE SALONU SAMOCHODOWEGO TO OGROMNE WYDARZENIE dla jego właściciela. Dlatego powody do radości ma kolejnych dwóch nowych importerów samochodów Subaru: P.U.H. „Auto Complex” oraz Styl Subaru Dukiewicz S.J. Pierwszy z nich znajduje się na trasie do Krynicy, w miejscowości Wielogłowy, 5 kilometrów od Nowego Sącza. Górzysty teren to dodatkowa argumentacja dla potencjalnych klientów przy wyborze samochodu Subaru – auto z napędem na cztery koła idealnie nadaje się na takie drogi. Powierzchnia salonu to 300 metrów kwadratowych. Na otwarciu nie zabrakło ważnych gości. Wśród nich

byli Dyrektor Marketingu i Sprzedaży General Motors Poland David Flanagan, Leszek Kuzaj z Jarkiem Baranem i Dyrektor SIP Witold Rogalski.

W drugim obiekcie Subaru Import Polska zlokalizowanym w Warszawie odbyła się impreza zatytułowana „Wieczór z Japonią”. Była to okazja do zaprezentowania modelu B9 Tribeca. Wydarzenie uświetnili swoją obecnością Maciej Ślesicki, Reni Jusis oraz Ryszard Rynkowski. Obiekt znajdujący się przy ulicy Jubilerskiej w Warszawie spełnia standardy europejskie Subaru, a powierzchnia 300 metrów kwadratowych doskonale nadaje się do wyeksponowania wszystkich modeli spod znaku plejad. ■



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*®