

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Subaru w Tokio

Nowe koncepty i Impreza WRX STI gwiazdami Tokyo Motor Show

Diesel, ale bokser

Rewolucja, czy ewolucja

Grzegorz Turnau

Artysta w drodze

Cień wulkanu

Trasą Fuji Subaru Line

Impreza WRX

STI

Pierwsze wrażenia z jazdy na torze Fuji Speedway





a world leader
in Security

Europa w 15 sekund!



Obawa o bezpieczeństwo auta to poważny problem. Podobno złodziej otwiera każdy samochód w 60 sekund...
Dzięki europejskiej sieci stacji monitorowania Track & Trace, my zlokalizujemy Twoje auto w **15 sekund** od otrzymania sygnału alarmowego. I nie spuścimy go z oka, aż do chwili, gdy znów w nim wygodnie usiądziesz.

Pozycjonowanie i monitorowanie pojazdów na terenie Europy zapewnia Securitas Alert Services.

Infolinia: 0-801 800 082

www.securitas.pl

Szanowni Państwo,

jak zwykle o tej porze roku zaczynamy się zastanawiać nad tym, co minęło, nad oczekującymi nas Świętami, nad prezentami dla bliskich. Myślmy o tym, co przydarzyło się dobrego, a co złego. Dobrze, gdy w odchodzącym roku nie przeżyliśmy żadnej tragedii. Dla wielu z nas jednak mijający rok może też symbolizować pasmo niepowodzeń, czy wręcz osobistych, niepowetowanych strat. Strat, z którymi nie sposób, a jednak trzeba się pogodzić. Dopiero w ich obliczu zdajemy sobie sprawę z przemijania, z nieuchronności przeznaczenia, ze znikomego znaczenia absorbujących nas na co dzień działań i problemów. W czasie Świąt nie powinien nam towarzyszyć smutek. Wystarczy chwila zadumy. Zastanowienia się nad tym, że życie każdego człowieka jest naj-

wyższą wartością samą w sobie. Także tych ludzi, których nie darzymy sympatią, do których mamy uzasadnione pretensje. Chciałbym Państwu życzyć, aby takie krótkie chwile zadumy towarzyszyły nam wszystkim w nadchodzącym roku. Abyśmy w kieracie codziennych zadań i obowiązków nie zapominali o uśmiechu. Także dla obcych. Aby pomimo pełnego zaangażowania w spełnianie codziennych obowiązków zawodowych, pomimo stresu i czasem gorszego humoru nie zapominać o tradycjach i wartościach humanistycznych. Abyśmy także, sami dla siebie nie zapominali, że nasz własny czas nie jest nieograniczony. Tak, abyśmy jak najpełniej mogli korzystać z piękna życia, ale nie korzystali z niego kosztem innych. Aby osiągnięcie celów zawodowych nie



odbywało się kosztem naszych bliskich, naszych rodzin. Życzę Państwu w pełni świadomego przeżywania przemijających chwil, których kształtowanie w tak znacznym stopniu zależy od nas samych...

Witold Rogalski
DYREKTOR SUBARU IMPORT POLSKA

spis treści

WYDARZENIA

- 6 **Cynamonowy Slajd**
- 8 **Puchar Świata w karate dla Polki**
- 10 **Tokio Motor Show**
- 14 **RAPORT Z JAZDY**
Impresje z jazd Imprezą WRX STI
- 24 **ROZMOWA**
Grzegorz Turnau
- 28 **JAZDA PRÓBNA**
Subaru Legacy – Złoty środek
- 36 **TECHNIKA**
Nowy diesel Subaru
- 38 **PREMIERA**
Subaru Justy – Bezpiecznie i zielono
- 44 **PASJE**
DOJO – Świątynia sztuk walki
- 48 **PODRÓŻE**
Fuji Subaru Line - Na Świętą Górę



„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: Robert Szczerbaniak;

Zespół redakcyjny i współpracownicy: Piotr Migas, Marcin Skrzyński, Joanna Madej, Mikołaj Madej – TVP, Jerzy Dyszy, Monika Włodarek;
fotografie: Jacek Gdowski, Kamil Koza, Marcin Kaliszka, Moto Target, Advercity, archiwum Subaru, archiwum SWRT, archiwum Freerajdy;

WYDAWCA: Moto Target Agencja Informacyjna, ul. Kozielskiego 21, 94-012 Łódź, tel. 042 688 75 21, redakcja@mototarget.pl

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych, wydawca nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.



54 REKREACJA

Na stok

58 REPORTAŻ

Cel Qonglai

62 KOMIKS

Wieczorna Impreza

68 GADŻETY

Zabawki Jamesa Bonda

70 SPORT

Nowa N-ka Subaru

72 SPORT

Podsumowanie sezonu RSMP

76 SPORT

Rok 2007 w WRC

78 NASZ SKLEP

Świąteczne prezenty

81 FELIETON

Okiem blondynki

82 PISZĄ O NAS

Najlepszy Partner w Biznesie

Home&Market od 12 lat przygląda się sytuacji na polskim rynku, starając się określić jakość usług i produktów, a także umiejętność odpowiadania na potrzeby klientów.

Co roku wydawnictwo nagradza najlepszych na rynku, przyznając im Nagrodę Najlepszego Partnera w Biznesie. W tym roku ten zaszczytny tytuł trafił do Subaru.

Uczestników plebiscytu wybrano na podstawie sondażu przeprowadzonego na przełomie lipca i sierpnia wśród 1000 największych firm działających w Polsce. Proszono je o wskazanie najlepszych ich zdaniem partnerów biznesowych w podanych kategoriach. Polski przedstawiciel Subaru, został doceniony za charakter usług i zaangażowanie we współpracy z klientem.



„Top Safety Car” dla Imprezy

W tym samym czasie, kiedy w pałacu w Zakrzewie pod Gnieznem odbywała się polska premiera modelu Subaru Impreza 2008, amerykański instytut IIHS ogłosił, że jest ona pierwszym i jedynym autem w grupie „Small Car”, które zdobyło najwyższe noty w aktualnych testach zderzeniowych. Amerykanie od niedawna przyznają również punkty za boczną ochronę głowy pasażera oraz system elektronicznej stabilizacji toru jazdy.



Forester 2009!



Subaru przedstawiło na japońskiej stronie internetowej w pierwszych dniach grudnia oficjalne zdjęcie modelu Forester 2009. Samochód podobnie jak poprzednie generacje powstaje na płycie podłogowej modelu Impreza. Będzie miał większy rozstaw osi oraz kół, dzięki czemu zyska jeszcze lepsze właściwości jezdne, i obszerniejszy, bardziej komfortowy przedział pasażerski. Ujawnienie pełnego fotograficznego portfolio Forestera firma zaplanowała na 25 grudnia, zaś oficjalna premiera będzie miała miejsce w styczniu na salonie w Detroit.



Cynamonowy Slajd

Subaru to marka, która jednoznacznie kojarzy się ze sportem. Nic więc dziwnego, że jej właściciele często chcieliby na drodze sprawdzić własne umiejętności i możliwości samochodów. Potrzebę tę doskonale rozumie Andrzej Koper, właściciel warszawskiego salonu Subaru Koper, czterokrotny mistrz Polski w rajdach samochodowych.

Z jego inicjatywy zrodził się Cynamonowy Slajd – impreza dla miłośników Subaru, wspomagana w tym roku przez Automobilklub Rzemieślnik. 10 listopada odbyła się już piąta edycja sportowej fety właścicieli aut ze znakiem plejad na masce. Ponad 60 uczestników stanę-

ło na starcie trzech prób sportowych. Gości podzielono na trzy klasy. Pierwszą stanowili posiadacze wolnossących „subaryn”, w drugiej znaleźli się właściciele turbodoładowanych pojazdów, a w trzeciej wszyscy ci, którzy (jeszcze?) Subaru nie mają.

W klasyfikacji generalnej zwyciężył duet Krzysztof i Agnieszka Kłusek. Ta sama para rozdawała również karty w klasyfikacji turbodoładowanych jednostek. W pierwszej klasie zwyciężyła para Krzysztof Madej i Michał Nowakowski, a wśród kierowców, którzy nie przyjechali samochodem Subaru, pierwsze miejsce zajęli Grzegorz Ryczyński i Paweł Ineksiak.



Puchar świata dla Polki!



Po raz kolejny polscy karatecy udowodnili światową klasę. Podczas rozegranego na warszawskim Torwarze IV Pucharu Świata w Karate Tradycyjnym, Polka Ilona Sakowicz zajęła pierwsze miejsce, wygrywając w finale z Michelle Critch z Kanady.

Trofeum po raz kolejny powędrowało w ręce polskiej zawodniczki z Zamościa. Wśród mężczyzn doskonale spisał się trzykrotny zdobywca Pucharu Świata Krzysztof Neugebauer. Ten doświadczony i utalentowany zawodnik, mimo doskonałego przygotowania kondycyjnego i świetnej techniki, w finale musiał uznać wyższość Argentyńczyka Justo Gomeza, zajmując ostatecznie drugie miejsce. Gomez marzył o tym trofeum od 2001 roku, trzykrotnie zdobywając drugą lokatę i trzykrotnie ustępując Neugebauerowi. W ścisłej czołówce znalazł się także Piotr Kulczyński, któremu do wejścia do ścisłego finału zabrakło zaledwie 0,1 punktu! W walce o trzecie miejsce, po zaciętym pojedynku, wygrał z Reuvenem Sharfem z Izraela.

Polskich kibiców nie zawiodła także druga Polka Małgorzata Baranowska, która znalazła się w gronie trzech najlepszych na świecie zawodniczek. W walce o trzecie miejsce pokonała Kristinę Kaceviciute z Litwy. Sukcesy Polaków są wyjątkowo cenne, bowiem Puchar Świata w Karate Tradycyjnym to największe wydarzenie tej sztuki walki na świecie i jedno z największych wydarzeń sportowych w tym roku w Polsce. Zawodników do Pucharu Świata z grona najlepszych typuje Międzynarodowy





dowa Federacja Karate Tradycyjnego (ITKF) mająca swoją siedzibę w Los Angeles. Prezes Polskiego Związku Karate Tradycyjnego Włodzimierz Kwieciński, który jest pionierem tej sztuki walki w Polsce, nie krył zadowolenia z sukcesów naszych reprezentantów. – W hali na Torwarze pokazaliśmy ponownie, że Polska należy do światowej czołówki karate. Cieszę się, że zarówno doświadczeni, jak i młodzi zawodnicy ten trudny egzamin zdali bardzo dobrze. Obecność prezydenta ITKF Hidetaki Nishiyamy, ambasadora Japonii Ryuichi Tanabe oraz przedstawicieli innych ambasad, a także kilku tysięcy naszych sympatyków na trybunach jest dowodem, że to, co robimy, dobrze służy karate i polskiej społeczności – podkreślił prezes Włodzimierz Kwieciński.

Gośćmi zawodów byli także: Vladimir Yorga – prezydent Europejskiej Federacji Karate Tradycyjnego, Chiyomaro Shimoda – buddyjski kapłan, aktor, poeta i pierwszy instruktor karate w Polsce oraz Steve Shuji Nakada – główny doradca senseia Nishiyamy.





Fantastyczne chwile z Subaru

Tematem przewodnim stoiska Subaru podczas tegorocznego Salonu Samochodowego w Tokio były „fantastyczne chwile”, które zapewnią przyszłym właścicielom najnowsze auta japońskiej marki.

IMPREZA WRX STI

Dużo frajdy z jazdy dostarczy niewątpliwie model Subaru, który miał swoją premierę w Tokio. Specjalnie dla kierowców ceniących doskonale osiągi oraz czerpiących radość z prowadzenia samochodu stworzono trzecią generację kultowego modelu Impreza WRX STI.

Zwarta i dynamiczna sylwetka pięciordzwiowej Imprezy WRX STI odznacza się krótszym zwisem z przodu i z tyłu, powiększonym rozstawem osi oraz poszerzonym nadwoziem.

Wszystkie te zmiany powodują, iż duża moc wydobywana z 4-cylindrowe-





go, turbodoładowanego silnika 2.0 może zostać w całości przeniesiona na wszystkie cztery koła bez obawy o utratę przyczepności nawet w ekstremalnych warunkach. Za przeniesienie napędu odpowiedzialna jest 6-biegowa przekładnia manualna o krótkich i pre-

cyzyjnych drogach prowadzenia drążka, a dodatkowe poczucie całkowitego panowania nad samochodem zapewni system dynamicznej kontroli zawieszenia „Subaru Dynamic Chassis Control Concept”. Szerzej o modelu piszemy na stronach 14-21.

G4e Concept

Dynamiczne i kreślone agresywną linią nadwozia nie są jednak zarezerwowane wyłącznie dla samochodów typowo sportowych. Doskonałym tego przykładem jest G4e Concept, ekologiczny pojazd elektryczny następnej generacji



o zerowej emisji szkodliwych substancji do atmosfery. Futurystyczna sylwetka w kształcie klina z funkcjonalnymi reflektorami umieszczonymi w ładnie zaprojektowanym pasie przednim świadczy o rozwoju koncernu i otwarciu na nowe trendy. Co więcej, opływowy kształt pozwala na obniżenie oporów powietrza, a co za tym idzie, ograniczenie strat energii. Jak przystało na pojazd przyszłości, zewnętrzne lusterka wsteczne zastąpiono kamerami, a zamiast tradycyjnego wlewu paliwa, w przednim zderzaku umieszczono gniazdo ładowania baterii.



Nie mniejsze emocjonuje budzi czerwono-białe wnętrze G4e Concept zaprojektowane dla czterech osób, które z pewnością w otoczeniu futurystycznych elementów obsługi poczują się jak w filmie science-fiction. Źródłem napędu pojazdu jest opracowana przez Subaru bateria litowo-jonowa nowej generacji, którą umieszczono pod płaską podłogą przedziału pasażerskiego. Duża pojemność baterii w połączeniu z niską masą kompaktowego pojazdu pozwala na przejechanie 200 kilometrów bez potrzeby ładowania.

Exiga

Ciekawą propozycją dla osób szukającego przestronnego samochodu rodzinnego jest koncepcyjny model Exiga, oferujący 7 komfortowych miejsc w obszernej kabinie pasażerskiej, którą opakowano w nowoczesne nadwozie

typu kombi. Niespotykane w klasie połączenie doskonałych właściwości jezdnych z pakownym wnętrzem osiągnięto głównie dzięki zastosowaniu sprawdzonej technologii symetrycznego napędu na cztery koła Symmetrical AWD oraz przeciwsobnego, turbodoładowanego silnika o pojemności 2 litrów.

Wyjątkową cechą Exiga Concept jest panoramiczne okno, które zajmuje niemal całą powierzchnię dachu. Duża ilość światła, jaka dostaje się do przedziału pasażerskiego potęguje wrażenie przestronności i pozytywnie rozświetla wnętrze pojazdu. Ponadto, sytuacja na zewnątrz pojazdu jest stale monitorowana przez system kamer, które przenoszą obraz na osiem monitorów umieszczonych w desce rozdzielczej, dzięki czemu manewrowanie w zatłoczonych miastach jest niezwykle proste i przyjemne.



premiera

TEKST: MACIEJ PERTYŃSKI - AUTO MOTO,
MICHAŁ ŁUCZYŃSKI
FOT.: SUBARU

Ten samochód jest jak dziki indiański mustang z młodzieńczych lektur. Udomowiony, posłuszny, – ale wciąż dziki i zdolny do niesamowitych wyczynów!

Subaru Impreza WRX STI

Impresje z jazdy Imprezą

Podczas tegorocznego Salonu Samochodowego w Tokio, Subaru zaprezentowało długo oczekiwaną wersję modelu Impreza oznaczoną magicznymi literami WRX STI rozpoznawanymi przez fanów marki na całym świecie i powodującymi szybsze bicie serca.

Trzecia generacja modelu zadebiutowała jako zupełnie nowa konstrukcja, opracowana od podstaw zarówno stylistycznie, jak i mechanicznie. Zachowała cechy typowe dla sportowego Subaru, zaawansowany, symetryczny napęd na cztery koła oraz turbodoładowany silnik typu bokser o pojemności 2 litrów.

Ten ostatni to prawdziwe dzieło technologicznej sztuki, dopracowane w najdrobniejszych szczegółach. Elektronicznie kontrolowana przepustnica zapewnia bardzo płynne i liniowe przyspieszenie, które kierowca może precyzyjnie kontrolować za pomocą pedału gazu. Dzięki systemowi Dual AVCS, hydraulicznie kontrolującemu zawory wlotowe i wylotowe, możliwe jest zwiększenie momentu obrotowego w dolnym zakresie obrotomierza oraz osiągnięcie większego przyrostu mocy w jego górnych partiach, co pozwala na korzystanie z zalet elastycznego silnika w każdych warunkach. Dodatkowym atutem zastosowania systemu Dual AVCS jest też obniżenie poziomu spalania i emisji szkodliwych substancji.

Duża moc 308 KM i wysoki moment obrotowy 422 Nm są przenoszone na wszystkie cztery koła za pośrednictwem 6-stopniowej, manualnej skrzyni biegów o zmniejszonym tarciu wewnętrznym. Znaczącą rolę w odpowiednim napędzaniu poszczególnych kół odgrywa także dyferencjał o ograniczonym poślizgu LSD z przodu oraz mechanizm Torsen LSD z tyłu. Całość jest kontrolowana za pomocą systemu SUBARU Intelligent Drive, który pozwala na wybór jed-



nego z trzech trybów pracy: Intelligent, Sport oraz Sport Sharp. W połączeniu z systemem kontroli centralnego dyferencjału DCCD oraz układem dynamicznej kontroli trakcji VDC działającym w trzech trybach, kierowca może dostosować charakterystykę prowadzenia samochodu do indywidualnych upodobań i cieszyć się jazdą w sportowym stylu.

Zwiększony rozstaw osi i poszerzony rozstaw kół zapewniają znakomitą trakcję podczas szybkiej jazdy, a specjalny pakiet ospoilerowania przyczynia się do zwiększenia siły docisku do jezdni. Wszystko to, łącznie z obniżonym i usztywnionym systemem zawieszenia, pozwala na bezpieczne i szybkie po-

konanie najbardziej ostrych zakrętów. Mogliśmy się o tym przekonać podczas jazd testowych najnowszym Subaru Impreza WRX STI, które odbyły się w Japonii.

MACIEJ PERTYŃSKI:

Praw fizyki pan nie zmienisz...

Może i nie da się ich zmienić, ale trochę porozciągać – czemu nie? W końcu Impreza WRX STI zawsze właśnie do tego służyła, a jej najnowsze wcielenie to kolejny krok w stronę relatywizacji fizyki niutonowskiej.



Fuji Speedway. To tu – zamiast toru Suzuka – w ostatnim sezonie odbył się wyścig F1 o GP Japonii. I właśnie tu, u podnóża Fuji-san (słynnego japońskiego wulkanu), miałem sprawdzić, co potrafi Impreza WRX STI. A dokładnie: czym się różni od swego poprzednika. Poza oczywiście formą nadwozia, której zmianę od początku uważałem za krok w zdecydowanie dobrym kierunku. W końcu hatchback to naprawdę wszechstronna karoseria, a przecież Impreza to nie tylko wersja WRX STI. Zaproszenie akurat mnie na tę pierwszą jazdę ma wszelkie znamiona przewrotności – powszechnym zwyczajem jest

bowiem przywożenie na takie imprezy ludzi, którzy są już od dawna znani ze swego entuzjazmu wobec danego modelu, a przynajmniej marki. A ja... Ja nigdy nie byłem fanem Subaru Imprezy WRX STI. Owszem, darzyłem ten samochód ogromnym szacunkiem za jego dokonania sportowe, za możliwości, jakie otwierał przed wyczynowymi kierowcami. Ale jeździć nim? Nie, za tym nigdy nie przepadałem. Kiedy już się znalazłem za jego kierownicą, jak każdy maniak motoryzacji szybko dawałem się uwieść niesamowitemu potencjałowi potwora pod maską, jego osiągom i dzikiej spontanicz-

ności, drapieżności reakcji na ruchy pedału gazu. Jeśli akurat trafiła się jakaś pusta szutrowa dróżka, również ja dostawałem „małpiego rozumu”, wykorzystując niespotykane w innych autach skłonności tego samochodu do ulegania woli kierowcy niemal bez pośrednictwa układu kierowniczego – czyli tak zwanemu kierowaniu gazem. Ale te oszołomienia trwały krótko. Przecież na co dzień nie jeździ się bokami po szutrowych dróżkach – gdzież ich zresztą tyle (pustych!!!), by móc się wyzywać? Na co dzień człowiek przemieszcza się przez miasto w korku – nie tyle dostojnie, co raczej bezradnie.



A w takich warunkach ani straszliwa moc silnika, ani umiejętność driftu na nic się nie przydają, o symetrycznym układzie przeniesienia napędu na cztery koła nie wspominając.

Pewnie, kiedy droga jest pusta, można pojechać ostrzej. Ale rozmiary i zestrojony układ doładowania mają swe narowy – brutalność kopniaka w plecy po długim okresie „dziury turbinowej” tak naprawdę niewielu ma zwolenników wśród normalnych ludzi. Podobnie jak zaprogramowana podsterowność (bardzo silna) – efekt uboczny nastawów zawieszenia pozwalających na owe słynne „boki”. No i jeszcze to zawieszenie twarde jak decha

– oczywiście, jeśli się jedzie sportowo, takie zawieszenie to mus. W codziennym użytkowaniu to jednak męka.

Jak widać, mój stosunek do poprzedniej Imprezy WRX STI był dość daleki od entuzjazmu. Nie jechałem więc na Fuji Speedway w nastroju tęsknego wyczekiwania, a raczej po prostu jak do pracy. Ot, żeby odwalić dziennikarską pańszczyznę. Dzień zaczął się od briefingu wskazującego niektóre cechy nowej Imprezy WRX STI, które mogą mieć znaczenie podczas ostrej jazdy po torze. Mowa była więc o nowym układzie zarządzania silnikiem (znanym już z modelu Legacy SI-DRIVE wyborze pomiędzy





jazdą spokojną, sportową i wyczynową), o sterowaniu charakterystyką centralnego mechanizmu różnicowego (DCCD) i trybach pracy sportowych układów ABS i ESP (tu ten ostatni nazywa się VDC, Vehicle Dynamics Control). Uprzedzono nas również, że auto jest wyraźnie różne od poprzednika. Tu zapewne nie tylko ja popełniłem błąd, odnosząc to stwierdzenie li tylko do formy nadwozia i kierownicy po prawej stronie...

Potem nadszedł czas na krótką odprawę na temat zasad bezpieczeństwa na torze. Dla tych, którzy takiej pogadanki nigdy nie przeżyli, wyjaśnienie: wbrew pozorom nie chodzi o gładzenie dotyczące dżentelmeństwa, wyprzedzania itp. Nie, to są twarde konkrety: jak wrócić na tor, jeśli się wysypiesz w krajobraz, ale pozostałeś na kołach. Albo że jeśli doszło do tzw. dzwonu, masz sprawdzić, czy zdrowotnie jesteś w porządku. Jeśli tak, siedz w aucie i przez radio (w każdej Imprezie było



walkie-talkie) podaj pozycję i ewentualne straty – czyli czy wysłać kompletną ekipę ratunkową oraz safety-car na tor, czy wystarczy holownik.

Potem do głosu doszedł drobnutki instruktor jazdy sportowej Subaru. Niezłą angielszczyzną, spokojnie i niezwykle sugestywnie opisał tor, podając charakterystykę każdego zakrętu, optymalne sposoby pokonywania łuków, hamowania itp. A potem... Potem kaski na głowy i za kierownicę!

Pierwsze okrążenie, pokonywane za safety-carem, służyło oczywiście wjeździe do auta i trasę. A więc: spokojne ruszanie, płynna jazda, możliwość zastanowienia się nad wyborem nastawów w systemach opisywanych na briefingu. I zaraz szokujące odkrycie: nowe Subaru WRX STI jest niezwykle cywilizowanym samochodem! Miękkie sprzęgło, układ przełączania biegów bardzo precyzyjny, ale niczego nie wymuszający. No i zawieszenie – nie ma mowy o nawet śladowym wykładaniu się w zakrę-

cie, ale mimo 18-calowych felg jest tu właściwie komfortowo! Natychmiast zapominałem o obawach, że z zębów wypadną plomby, co mogło zdarzyć się za kierownicą poprzedniej WRX STI... Mimo informacji od instruktora, popełniam błąd w pierwszym zakręcie na końcu prostej startowej. Zapamiętawszy z briefingu, że ten silnik kręci się powyżej 8000 obr./min, odruchowo wpinam dwójkę (koszmar: lewą ręką!), by niemal natychmiast pojąć, że choć prędkość wynosi 45 km/h, nie ma to najmniejszego sensu. Że owszem, silnik bezproblemowo wskoczy na wysokie obroty i pociągnie, ale że wystarczyłaby trójka, bo elastyczność jest tu po prostu niebywała! Praktycznie od 2500 obr./min mam pełen ciąg, a po horrendalnej w poprzedniku dziurze turbinowej nie ma śladu! I nie chodzi o to, że samochód po prostu ciągnie, pozwalając na tzw. leniwą jazdę. Nie! Jest 40-50 km/h, jest trójka, jest gaz w podłodze –

to Impreza skacze w przód jak bulterier za piłeczką. Leciutko, ale niepowstrzymanie. Fantazja!

W pamięci kołocze się świadomość, że na tym torze w pole lecieli najwięksi kierowcy Formuły 1, ostrożność musi być więc najwyższym przykazaniem. Ale kolejne łuki sprawiają, że zaczynam się rozluźniać. Auto z niewyobrażalną precyzją słuca poleceń kierownicy, o podsterowności nie ma mowy, za to systemem VDC ingeruje bardzo często i bardzo wyraźnie w zachowania Imprezy. Stwierdziwszy ten fakt, przełączam go w tryb „Traction”. Teraz elektronika będzie mnie tylko wspierać w zachowaniu maksymalnej przyczepności wzdłużnej, ale powinna pozwolić na nawet poważne poślizgi boczne. Teraz i ABS przechodzi w tryb wyczynowy; będzie ingerować późno, za to z szybkością kobry i skutecznością kotwicy.

Kolejne dwa zakręty przechodzę czterokołowym driftem, ale takim o zaled-

wie 30-40 cm z toru jazdy. Niesamowita precyzja, nieopisany spokój auta, i wciąż wrażenie pełnej kontroli – oraz znakomitej trakcji z obu osi. Jadę już bez wygłupiania się w jakieś redukcje dokręcające silnik do 7000, stale pozostaję w zakresie 3000-6500 obr./min, przy czym na te wysokie wpadam tylko na moment pod koniec dłuższych odcinków umożliwiających jazdę do niemal końca piątego biegu. Na szóstkę i tak nie ma szans – auto ma w Japonii elektroniczny ogranicznik prędkości do 180 km/h, więc długa prosta startowa jest raczej chwilą odpoczynku, refleksji nad sobą, nastawami auta, przeglądem błędów... Korzystam z tej okazji i decyduję się na pogrzebanie w charakterystyce centralnego mechanizmu różnicowego. Włączam „AUTO” i niemal natychmiast, gdy tylko ponownie wchodzę w agrałkę na końcu prostej startowej (tym razem na trzecim biegu!), czuję, że auto zachowuje się inaczej. Poślizg zmienia się

Zwiększone rozstawy osi i kół zapewniają znakomitą trakcję podczas szybkiej jazdy, a specjalny pakiet ospoilerowania przyczynia się do zwiększenia siły docisku do jezdni.



w usług, po prostu czuję, że opony odrobinię przesuwają się bokiem, ale jest to takie maleńkie przesunięcie, że od razu przypomina mi się teoria dynamiki ruchu samochodu, która doprowadziła do skonstruowania ABS-u: największa skuteczność jest na granicy przyczepności. I właśnie w ustawieniu „AUTO-” mam na asfalcie gwarancję jazdy na granicy przyczepności. Niemal fizycznie czuję, że guma opon zaczyna się rozmazywać, ale chytra elektronika pozwala jej tylko na tyle: zerwanie przyczepności nie wchodzi w grę. Super!

Choć nas przed tym ostrzegano, dla ciekawości badacza odłączam teraz zupeł-

nie VDC – i od razu przekonuję się, że instruktorzy mieli rację: wcale nie jadę szybciej, auto zmienia się w dzikusa, którego tylko z najwyższym wysiłkiem jestem w stanie utrzymać na torze, za to przy wtórze przeraźliwego pisku opon i w kłębach dymu. Włączam z powrotem tryb „Traction” – i jeszcze mocniej wdeptuję gaz.

Nagle do mnie dociera: nowa Impreza WRX STI mnie „bierze”. I to potężnie. Zaczynam piąte okrążenie – już wiem, co na którym zakręcie najlepiej zrobić, który bieg najlepiej się nadaje na który fragment toru. Teraz naprawdę mogę się skupić na delektowaniu się samo-

chodem. Choć odwalamy tu razem – Impreza i ja – ciężką pracę, nie mam najmniejszych problemów z kręgosłupem czy rękami: możliwości dopasowania pozycji za kierownicą są znakomite, na najwyższym europejskim poziomie.

Dziką frajdę sprawia mi coraz późniejsze hamowanie przed zakrętami. Bo opracowane wraz z Brembo hamulce są niesamowicie skuteczne, a przy tym nie dostrzegam choćby śladowych skłonności do fadingu. (Potem dowiedziałem się, że jeden z samochodów zjechał do boksu z zaciskami, spod których wydobywały się płomienie – a wciąż skuteczność ha-



Leszek Kuzaj – kierowca rajdowy, mistrz Polski klasyfikacji generalnej RSMP w sezonach 2002, 2004, 2005 i 2006



– Od pewnego czasu fani sportów kojarzą pana ze startami za kierownicą N-grupowej Imprezy.

– Owszem, jeżdżę N-Grupową Subaru Imprezą już czwarty sezon.

– Czy miał pan okazję jeździć najnowszą generacją Imprezy WRX STI?

– Oczywiście, byłem na prezentacji w Japonii i miałem okazję sprawdzenia samochodu. Były to auta w specyfikacji japońskiej, z dwulitrowymi silnikami, z kierownicą po prawej stronie, ale mimo to jestem pod dużym wrażeniem. To potężny skok

technologiczny. Model STI rozwiewa też kontrowersje, jakie budziła linia nowej pięciodrzwiowej Imprezy 2008. Nie podzielałem tych wątpliwości. W mojej opinii STI jest ładny, bardzo szeroki, prezentuje się agresywnie, zwłaszcza na osiemnastocalowych kołach. Prowadzenie nie pozostawia wiele do życzenia. Zwłaszcza w zakrętach odczuwalna jest rewolucyjna zmiana jakości panowania nad pojazdem w stosunku do poprzedniej generacji STI. Samochód jest o wiele łatwiejszy w prowadzeniu i przez to szybszy.

– Pozostanie pan wierny modelowi i będzie zamawiał auto w specyfikacji N-Grupowej w następnych sezonach?

– Tak, w połowie stycznia będzie dla nas dostępna nowa Impreza STI w wersji N-Grupowej z Tommi Mäkinen Racing, która zadebiutuje w Polsce na Rajdzie Zimowym.

mowania była bez zarzutu!).

Wspaniale się czuję z układem kierowniczym, który dosłownie do mnie mówi – wiem w każdej chwili, co się dzieje z przednimi kołami. Ale wielowahaczowe tylne zawieszenie ma dokładnie taki sam talent komunikacyjny – siedzeniem wyczuwam najdrobniejsze ruchy tylnych kół. Pokonałem w sumie 24 okrążenia – do boks zjechałem w chwilę potem, jak na ostatniej nawrotce przed prostą startową dosłownie skończyły mi się opony. Nigdy czegoś takiego nie przerabiałem – to było jakby samochód trzymał się do końca, samymi palcami, potem paznokciami, a potem... Potem po prostu uległ fizyce. Ale uległ w taki sposób, że nawet gdyby to nie był tor z wszelkimi zabezpieczeniami i szerokimi poboczami (takimi jak to, na które mnie wyniosło), nie doszłoby do żadnego niebezpieczeństwa. To niesłychane, że można granice przyczepności odsunąć aż tak daleko!

Ten samochód jest jak dziki indiański mustang z młodzieńczych lektur. Udomowiony, posłuszny, pomocny – ale wciąż dziki i zdolny do niesamowitych wyczynów! Wychodzi na to, że stałem się konwertytą, przechrztał zwyczajnie. Jechałem na Fuji Speedway jako chłodno nastawiony do marki i modelu technokrata, wróciłem jako histeryczny niemal wyznawca tej religii, której na imię Impreza WRX STI.

Maciej Pertyński jest dziennikarzem motoryzacyjnym od kilkunastu lat. Obecnie jest związany z tytułami „Auto-Moto” i „Motor”. Jest jednym z dwóch polskich przedstawicieli międzynarodowego dziennikarskiego jury konkursu World Car Of The Year.



rozmowy

ROZMAWIAŁ: PIOTR MIGAS

FOT.: MOTOTARGET, MW MEDIA

Nie budzę się w nocy i nie zapisuję sobie na kartce myśli. Żeby komponować i tworzyć teksty, potrzebuję spokoju, odosobnienia i skupienia.



O muzyce i motoryzacji opowiada na Brackiej Grzegorz Turnau

Nie nucę pod prysznicem

– Pierwszą płytę „Naprawdę nie dzieje się nic” nagrał pan w 1991 roku za pożyczone pieniądze i sam zanosił do księgarni. Czy teraz artyści śpiewający poezję mają łatwiej?

– Casy się zmieniły. Duże koncerty fonograficzne przeżywają obecnie kryzys. Przede wszystkim nośniki trwale wypiera Internet, gdzie można przecież znaleźć każdy utwór, czy płytę. Wieloletni kontrakt, który podpisałem najpierw z Pomatonem, a potem EMI, gwarantował mi komfort, że przez kolejne lata będę miał wydawcę i dofinansowanie moich przedsięwzięć płytowych. Jak wiemy, niektóre zespoły sprzedają się wyłącznie w Internecie. Ostatnio Radioheads dokonało prawdziwej rewolucji. Do kupienia w sieci jest ich cała płyta za „co łaska”! Ciekaw jestem do czego to doprowadzi. Myślę jednak, że zawsze znajdą się słuchacze, którzy docenią, że mają w ręku coś, co zostało wymyślone od początku do końca przez artystę. Jest odpowiednio zapakowane, ma grafikę, okładkę. Jest fragmentem czegoś, co chciał osobiście przekazać, a nie tylko towarem na sprzedaż przez kilka kliknięć myszką.

– Czy według pana na rynku muzycznym jest dziś jeszcze miejsce dla ambitnej muzyki, takich artystów jak pan?

– Jak widać na razie jest miejsce. Staram się utrzymać pewien poziom mojej twórczości. Moje płyty wciąż znajdują nabywców. Gramy mnóstwo koncertów i staram się utrzymywać kontakt z fanami. Tego według mnie nie da się niczym zastąpić. Bez względu na format artysty. Występ, czy koncert

na żywo zawsze będzie wydarzeniem wyjątkowym i dla wykonawcy i dla publiczności. Przynajmniej taki być powinien.

– A może odbiorcy stali się ostatnio mniej ambitni?

– Mniej ambitni? Nie sądzę. To formatowanie przez prasę i telewizję poczynań artystów powoduje pewne wypaczenia. Nie pytamy co artyści, poeci, malarze chcą nam przekazać, tylko o to, co ty widzku chciałbyś usłyszeć lub zobaczyć. I tu jest problem. Jeśli ktoś temu ulegnie, sprzeniewierza się pewnym regułom gry na rynku. Myślę, że ci, którzy mają naprawdę coś do przekazania, przetrwają bo... bo tak było zawsze. Ja jestem typem muzyka intensywnie szukającego słuchacza. Przy tym tworzę, nie rezygnując jednocześnie ze swoich przekonaniań i gustów muzycznych.

– Kto słucha pana muzyki?

– Ja myślę, że jest skierowana do ludzi, którzy oczekują nie tyle biernego odbioru, co pewnej aktywności w odbiorze. Dlatego na koncertach często prowokuję rozmowę z publicznością, interakcję, rodzaj wspólnej terapii.

– Powiedział pan, że występy na żywo są esencją pana sztuki. Czy dużo wkłada pan w nie siły? Uważa się pan za showmana?

– Ile wkładam to się okaże, bo właśnie idę na badania okresowe. Samochód przeglądają bardzo regularnie, siebie mniej. No, ale czterdziestka na karku zobowiązuje do pewnej dbałości.

– Wspaniały jubileusz?

– Czy wspaniały? Zawsze to pretekst do paru bankietów i postanowień (śmiech).

– W Inowrocławiu, na lipcowym koncercie z tej okazji, publiczność zgotowała panu gromkie brawa. To chyba dowód, że Turnau się jeszcze nie znudził?

– To jest taka symboliczna połowa jak u Dantego: „W życia wędrówce, na połowie czasu, straciwszy z oczu szlak niemyślnej drogi, w głębi ciemnego znalazłem się lasu. Co jest przede mną? Co za mną zostało? Kim byłem? Będę? Gdzie mnie niosą nogi?”. To jest taki moment w życiu, kiedy człowiek zadaje sobie pewne pytania – to naturalne. Mam wrażenie, że jestem w dość dobrej kondycji estradowej. Staram się temu czasowi w jakiś sposób dać jak najwięcej siebie, swojej energii. I to być może jest docenione przez ludzi i mam wrażenie, że wychodzą z moich koncertów zadowoleni.

– Siedzimy w kawiarni pana żony na Brackiej. Śpiewa pan o tej ulicy. Czy Bracka w Krakowie to rzeczywiście magiczne miejsce?

– Ja się już boję mówić o tej magii. Wszyscy o niej mówią „magiczna”, „liryczna”, „cudowna”, „poetycka”. Dla mnie ta ulica ma w sobie coś, czego brakuje w innych miastach. Poczucie ciągłości i trwania od zabudowań po pewnego rodzaju relację między ludźmi. W Krakowie są one inne, bliższe, niż w bardziej rozproszonych miastach. To robi wrażenie na odwiedzających miasto rzadko, lub po raz pierwszy. Bracka jest specyficzną ulicą. Biegnie lekko w dół, opada ku Franciszkanom i w dalszej

części sprowadza na stronę Wawelu. To taka „rynna” odprowadzająca z rynku rozbawione towarzystwo nocą i Księdza Kardynała idącego w stronę kurii i dzieci idące zwiedzać Wawel. Bracka poza Szlakiem Królewskim, czy Grodzką jest ładnym kawałkiem starego Krakowa. Siedzimy w jednej z najstarszych, albo najstarszej kamienicy w obrębie Starego Miasta, datowanej na XIII wiek.

– *A skąd pomysł na otwarcie tu lokalu?*

– Mamy przyjaciół, którzy obok prowadzą kawiarnię „Nowa Prowincja” i restaurację na tej ulicy. Przychodząc tam, sami zaczęliśmy myśleć o własnym miejscu. Kiedy okazało się, że kamienica, w której wcześniej było fotatelier, a potem zakład stolarski stoi pusta, a właściciel chce ją wynająć, spojrzeliśmy głęboko do portfeli. Okazało się, że ledwie wiążąc koniec z końcem uda nam się zrobić remont i powstanie coś, co będzie takim eksperymentem towarzysko-gastronomicznym. I to już trwa czwarty rok. Przez ten czas udało się stworzyć miejsce, które pełni funkcje podobne do ulicy. Przychodzą tu studenci spotkać się i pouczyć, artyści, muzycy, nasi bliscy przyjaciele. Ma swój stolik poetycki Leszek Aleksander Moczulski. Nie jest to źródło oszałamiających dochodów, ale dla nas jest przedmiotem ogromnej satysfakcji. Bardzo się cieszę, że „Stara Prowincja” została tak odebrana przez środowisko twórców i znalazła się na mapie Krakowa.

– *Czy tu odbędzie się premiera nowej płyty?*

– Tego jeszcze nie wiem. Nowy album ukaże się prawdopodobnie za rok. Sam chciałbym wiedzieć, co na nim będzie. Myślę o tym dużo, mam teksty do niektórych piosenek, ale jest za wcześnie, aby o tym mówić. Obecnie pracuję nad dwoma filmami. W styczniu spektakl w Teatrze Polskim z muzyką mojego autorstwa. Mam bardzo dużo pracy, gram dużo koncertów. Myślę że dopiero wiosną będę mógł realnie zająć się nową płytą.

– *Jak przystało na nietuzinkowego muzyka, wybrał pan nietuzinkowe auto.*

– Subaru Outback jest moim 18. samochodem. Zaczynałem od używanego malucha, potem mieszkając pod Krakowem musieliśmy mieć dwa auta, żeby nie utknąć. Po dłuższym użyt-



kowaniu Chryslera Voyagera stwierdziłem, że skoro mój zespół i tak się nie mieści do niego podczas wyjazdów na koncerty, kupię auto niekoniecznie tak pojemne, ale wygodne, szybkie i z napędem na „cztery łapy”. Za dużo jeździmy po Polsce w różnych porach roku. Sam mieszkam w miejscu z dość trudnym dojazdem. Zacząłem szukać czegoś, co byłoby połączeniem wygodnego kombi ze znakomitymi właściwościami jezdny, mocnym silnikiem i automatyczną skrzynią biegów. Bo automat ma sens, jeśli mamy wystarczająco dużo mocy i duży moment. Słabe auta z taką skrzynią to koszmar.

– *Ktoś kto miał 18 samochodów nie jest chyba wobec nich obojętny?*

– Bardzo lubię moje samochody. Moje Subaru jest jak Dr Jekyll i Mr Hyde. Jeśli jedziemy spokojnie i nie wykonujemy żadnych gwałtownych ruchów, auto jest ciche jak Melex. W razie potrzeby możemy zbudzić w nim prawdziwe zwierzę, które daje o sobie znać interesującym, acz wcale nieprzykrym dźwiękiem. Nie jest to może typowy bulgot amerykańskiego silnika 5,7 V8, jaki miał pewien mój Van. Tamten przypominał rozwścieczonego słonia. W Subaru dźwięk kojarzy mi się raczej z mruczącym tygrysem. Chciałbym też rozwiązać mity o dużym apetycie na paliwo. Od lutego przejechałem Outbackiem ponad 50 000 km. Nigdy zużycie nie przekroczyło 12 litrów. Kiedy jechałem bardzo grzecznie do Wiednia, komputer wskazał 9 litrów. Uważam, że średnia wypadła bardzo korzystnie, jeśli weźmiemy pod uwagę, co to auto potrafi i jaką ma moc. Wiele lat temu spytałem Jana Nowickiego, ile pali jego nowy Mercedes, na co obruszony odparł: „No wiesz! Pytanie ile pali, to jak miałbyś pytać, ile je kobieta, którą kochasz?”. Więc ja nie pytam.

– *Ma więc jakieś wady?*

– Zawsze jakieś znajduję. Mam nadzieję, że mogę je zdradzić Czytelnikom „Plejad”. Pierwsza jest drobna, choć bardzo irytująca. Kompletnie nie mogę pojąć, czemu lampki przy lusterku wstecznym nie mo-

gą gasić się i zapalać wraz z drzwiami. Kierowca wsiada do auta w zupełnych ciemnościach. Zapewne jest to kwestia jednego kabelka. Druga wada to wymagający dopracowania system Subaru Intelligent Drive. Ma trzy tryby pracy. Ustawienie „Sport” jest najkorzystniejsze dla tego silnika. Odpowiednio dobrana reakcja na gaz, dostępność momentu i przełożenia. Bardzo przyjemne, choć paliwożerne jest „Sport Sharp”. Mamy wtedy do dyspozycji „wszystko, co dała fabryka”. Rzadko z niego korzystam. Natomiast „Intelligent” z założenia ma zapewnić jak największą ekonomię jazdy. Skrzynia bardzo szybko zmienia przełożenia, bardzo niechętnie je redukuje. Przecież czasem

**Moje Subaru jest jak
Dr Jekyll i Mr Hyde.
Jeśli jedziemy
spokojnie, auto jest
ciche jak Melex. W razie
potrzeby możemy
zbudzić w nim
prawdziwe zwierzę.**

w mieście potrzebujemy nagle przyspieszyć na krótkim dystansie. Podobno przy ustawieniu „Intelligent” auto ma 20% mniej mocy, czyli około 50 koni. Używam go w zasadzie tylko w czasie jazdy po ośnieżonych i oblodzonych drogach, gdzie nadmiar mocy i momentu nie jest mi potrzebny, a tryb wraz z napędem na cztery koła zapewnia pełną kontrolę nad autem. Subaru mogłoby trochę popracować nad „inteligencją” przełożenia „Intelligent” (śmiech). Kiedy kupiłem auto w lutym nie było już zimy, teraz mam okazję zobaczyć, jak sprawuje się w zimowych warunkach. Imponuje mi łatwość, z jaką radzi sobie np. z ośnieżonymi podjazdami, lub zakrętami pokonywanymi z większą prędkością.

– *Czego słucha pan w samochodzie?*

– Bardzo różnej muzyki. Ostatnio najnowszej płyty mojego wielkiego idola Paula McCartneya, który jest wciąż w świetnej formie muzycznej. Lubię muzykę na pograniczu jazzu i popu. Ponadto często słucham Jana Garbarka, szczególnie lubię album „Świat widzialny”. Idealna muzyka, jeśli jedziemy zrelaksowani np. na wakacje. Generalnie jednak dla mnie samochód służy do jeżdżenia, tak jak telefon do dzwonięcia, a nie robienia zdjęć.

– *Czy podczas podróży rodzą się inspiracje i pomysły do nowych utworów?*

– Nie jestem typem, który nuci pod prysznicem. Nie budzę się w nocy i nie zapisuję sobie na kartce myśli. Żeby komponować i tworzyć teksty, potrzebuję spokoju, odosobnienia i skupienia. Wolę wtedy być w pracowni przy fortepianie, niż w samochodzie. Zresztą samo prowadzenie sprawia mi wielką radość i nie potrzebuję wtedy innych bodźców. Rzadko włączam radio podczas jazdy, jestem też uczulony na dźwięki dochodzące z auta. Nasłuchuję różnych świstów i szmerów.

– *Kim byłby pan, gdyby nie został muzykiem?*

– Pewnie coś bym robił. Na pewno nie na szeroko rozumianym etacie. Kiedyś myślałem o aktorstwie, ale to ciężki zawód. W efekcie zostałem kimś w rodzaju śpiewaka, zajmującego się estradowym wygłupianiem, który ma swój warsztat. Ale czuję się z tym spełniony. Nie wiem, może mógłbym być kierowcą, szoferem. Pod warunkiem, że kogoś bardzo sławnego (śmiech). Miałbym wtedy kontakt i ze sztuką i samochodem. Zbyszek Wódecki pytany o zawód, mówi: „Jestem kierowcą, w wolnym czasie śpiewam”

– *Czego możemy życzyć z okazji zbliżających się świąt?*

– Po raz pierwszy od 15 lat będziemy z rodziną spędzać Wigilię poza domem w nowym domu brata i bratowej. Proszę nam życzyć, by była to niezapomniana noc.

– *Na pewno taka będzie. Dziękujemy za rozmowę.*

ZŁOTY ŚRODEK

Wśród coraz bardziej podobnych do siebie aut klasy średniej zaledwie kilka wyróżnia się wyglądem zewnętrznym i unikatowymi rozwiązaniami technicznymi. Do tej elitarnej grupy należy Subaru Legacy.

W nowej szacie

Subaru Legacy to stały element w ofercie japońskiej marki. Pierwszy model z tym oznaczeniem zaprezentowano w lutym 1989, jako następcę Subaru Leone. Legacy jako pierwszy w swojej klasie oferował stały napęd na cztery koła. Wyróżniał go też silnik typu bokser z przeciwsobnym układem cylindrów. Zresztą do dziś żaden producent w tym segmencie nie oferuje – jak Subaru – stałego napędu na obie osie, za który nie trzeba dopłacać. Obecna, czwartą już generację modelu Legacy zaprezentowano w zeszłym roku podczas salonu samochodowego w Paryżu. Wygląd zewnętrzny oferowanego w Polsce od początku tego roku modelu zyskał na urodzie dzięki drobnym zabiegom kosmetycznym, które objęły nowy grill, reflektory, obudowy lusterek, także 17-calowe obręcze kół. W modelach z silnikami 6-cylindrowymi montowany jest system SI-DRIVE.

Umożliwia on wybór spośród trzech różnych trybów pracy silnika, co ułatwia prowadzenie auta w różnych warunkach drogowych. Tryb miejski ułatwia jazdę w ruchu ulicznym przy niskich prędkościach, pozwalając znacznie zmniejszyć zużycie paliwa. Tryby Sport oraz Sport Sharp będą bardziej odpowiednie do szybkiej i dynamicznej jazdy.

Konserwatysta

Może sylwetka Legacy nie budzi tak spolaryzowanych opinii, jak linia nowej Imprezy, czy SUV-a Tribeca, ale absolutnie nie jest to jego wada. Wręcz przeciwnie! Klienci kupujący auta segmentu D nie są zwolennikami frywolnych eksperymentów stylistycznych i najnowszych trendów samochodowej mody. Nie oznacza to wcale, że Subaru Legacy jest nijakie. Dynamiczny przód z ostro zarysowanymi kłozami reflektorów współgra z łagodnie opadającą ku tyłowi



Po tygodniu morderczych testów finałowych, przeprowadzanych na najgorszych drogach stanu Ohio, amerykański magazyn „Automobile” wskazał bezspornego zwycięzcę wśród aut rodzinnych – Subaru Legacy Sedan GT.

linią okien bocznych i oryginalnie zaprojektowaną tylną częścią nadwozia, z dwiema końcówkami układu wydechowego po obu stronach zderzaka. W aucie z logo Subaru nie mogło zabraknąć elementów typowych dla tej marki. Mamy więc szyby w drzwiach pozbawione ramek, silnik o przeciwnym ustawieniu tłoków typu bokser i oczywiście stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD.

Wizytówka Subaru

Subaru od dziesięcioleci kojarzone jest z samochodami napędzanymi na obie osie. Japońska marka na długo przed Audi, bo już w 1971 roku, wprowadziła ten rodzaj napędu jako wyposażenie standardowe w modelu Leone. Od tej pory napęd 4x4 stał się wizytówką Subaru i wyposażeniem obowiązkowym niemal wszystkich aut produkowanych pod znakiem plejad przez koncern Fuji Heavy Industries.

O zaletach i wyższości napędu na cztery koła nad autami napędzanymi tylko na przednią lub tylną oś napisano już niemal wszystko. Aby się o tym przekonać, wystarczy przejechać za kierownicą Legacy zaledwie parę kilometrów krętej drogi. Najlepiej zaśnieżonej lub mokrej. W takich warunkach pogodowych kierowcy znacznie droższych kilkusetkowych limuzyn napędzanych na jedną oś, muszą przed każdym zakrętem zwalniać w obawie przed zbytnią nad- lub podsterownością. Prowadząc Subaru Legacy czujemy się odprężeni i zrelaksowani, a co najważniejsze mamy poczucie pełnej kontroli nad samochodem niemal w każdej sytuacji.





Zegarmistrzowska precyzja

Nawet prowadząc Legacy w podstawowej wersji silnikowej, wyposażone w dwulitrową 150-konną jednostkę typu bokser, mamy wrażenie, że w wyjątkowy sposób połączono ze sobą najbardziej istotne elementy mające wpływ na doznania z jazdy.

Począwszy od napędu AWD, poprzez doskonale działający układ kierowniczy, aż po sprężyste i równocześnie komfortowo dostrojone zwieszenie. Wszystko to razem działa jak w szwajcarskim zegarku. Swoją drogą, to chyba nie przypadek. Szwajcaria ze swoimi krętymi alpejskimi drogami i bogatymi obywatelami, jest jednym z największych odbiorców Subaru w Europie, a Legacy bardzo częstym widokiem na alpejskich drogach.

Aż chce się jechać!

Nie lada uczta dla uszu jest gang silnika, typowy dla napędów z przeciwsośnie ułożonymi tłokami, słyszalny w całym zakresie użytecznych obrotów. Od 3200 obr./min, mamy do dyspozycji maksymalny moment obrotowy, wynoszący 196 Nm, aż do 7500 obr./min. Tylko od nas zależy, czy dźwięk 4-cylindrowego boksera będzie ledwo słyszalnym pomrukiem dochodzącym spod maski, czy chrapliwym przesywającym powietrze warkotem, kojarzącym się z myśliwcami z czasów II wojny światowej.

Warto dodać, że obecnie jedynie Subaru i Porsche są wierne przeciwsobnemu układowi cylindrów w jednostkach napędowych. Stosunkowo niska masa własna wynosząca 1360 kg i nisko położony środek ciężkości w połączeniu z napędem na cztery koła, czynią z Subaru prawdziwego pogromcę zakrętów. Aby uzyskać dobrą dynamikę, należy często korzystać z wysokich obrotów. Ale to sama przyjemność, bo zarówno silnik, jak i doskonale zestopniowana skrzynia biegów o krótkim skoku lewarka, chętne są do współpracy z kierowcą. Wyśmienicie dobrano długości przełożeń. Na dwójce osiągamy setkę, trzeci bieg spokojnie pozwala na bezstresowe wyprzedzenie kolumn ciężarówek. Elastyczność dwulitrowego wydaje się wystarczająca, za to łatwość wspinania się po skali obrotów zyskuje uznanie zwłaszcza w mieście pomiędzy skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. Wskazówka obrotomierza chętnie wędruje do czerwonego pola, czyli do 7,500 obr./min. Dynamiczna jazda ma swoją cenę, za którą przyjdzie nam zapłacić na stacji benzynowej. W mieście musimy liczyć się ze zużyciem 12-13 litów na każde 100 kilometrów jazdy. Na trasie będzie to około dwóch litrów mniej.





Przytulnemu wnętrzu
Legacy japońscy
projektanci nadali
klasyczny, stonowany
wygląd.



Wygodnie i schludnie

Przytulnemu wnętrzu Legacy projektanci nadali klasyczny, stonowany wygląd. Trudno mieć jakiegokolwiek zastrzeżenia, do ergonomii, pozycji za kierownicą, czy jakości i spasowania poszczególnych elementów kabiny pasażerskiej i kokpitu. Po ostatnim liftingu konsola środkowa nie jest już w całości wyłożona srebrnym połyskującym plastikiem, dzięki czemu zyskała na elegancji. Legacy dysponuje sporym rozstawem osi wynoszącym 2670 mm. Na wygodnych przednich fotelach i tylnej kanapie miejsca nie zabraknie nawet dla wysokich pasażerów, a każdy kierowca bez trudu znajdzie dla siebie optymalną pozycję, dzięki wszechstronnym ustawie-

niom fotela i dwupłaszczyznowej regulacji kolumny kierownicy, a niska pozycja za kierownicą, idealny dostęp do urządzeń obsługi i duże lusterka wsteczne poprawiające widoczność, zapewniają kierowcy Legacy doskonałe warunki do pracy. W bagażniku o pojemności 433 litrów zmieści się wakacyjny ekwipunek sporej rodziny. W oparciu tylnej kanapy przewidziano otwór w podłokietniku, służący do transportu długich przedmiotów, np. nart, czy deski snowboardowej.

Dużo za niewiele

Wyposażenie standardowe jest bardzo bogate i zawiera w testowanej wersji RA HID automatyczną klimatyzację, reflektory bixenonowe, elektryczne

sterowanie szyb i lusterek, komplet poduszek powietrznych, system audio z CD i MP3, 17-calowe aluminiowe obręcze kół i wiele innych elementów. Tak sownie wyposażone auto kosztuje 27480 euro. Nie należy zapominać, że w zamian otrzymujemy doskonale wykonaną limuzynę klasy średniej ze stałym napędem na cztery koła, wyprodukowaną w Japonii i objętą trzyletnią gwarancją. Wystarczy spojrzeć na cenniki i ofertę konkurencji, by zauważyć o ile więcej musielibyśmy zapłacić za podobnie wyposażone auto europejskie. Klienci zamawiający auta teraz mogą liczyć na komplet opon zimowych. Od przyszłego roku oferowane będą też modele z rocznika 2007 z kilkuprocentowym rabatem.



Andrzej Borowczyk – dziennikarz motoryzacyjny, komentator telewizyjny wyścigów Formuły 1 oraz rajdów WRC.



Jeżdżę modelem Legacy z dwulitrowym silnikiem o mocy 165 KM. To wystarczające do bezpiecznego poruszania się po polskich drogach. Subaru sprawdziło się doskonale podczas moich bardzo częstych podróży między Łodzią a Warszawą, ale również na dłuższych trasach poza Polską. To auto, do którego mam duże zaufanie. Po przejechaniu ponad 60 tys. km mogę potwierdzić doskonałe właściwości jezdne, charakteryzujące zresztą również inne modele Subaru. Auto

prowadzi się pewnie, nie tylko ze względu na symetryczny napęd na wszystkie koła. Legacy napędza silnik typu bokser i między innymi dzięki temu środek ciężkości znajduje się niżej niż w autach z jednostkami rzędowymi lub widlastymi. Ma to niemały wpływ na poprawienie przyczepności w zakrętach. Subaru to pojazdy mało awaryjne, bardzo solidnie wykonane. W nowym samochodzie trudno to ocenić, jednak zwykle po przejechaniu 30-40 tys. kilometrów każdy słyszy już pierwsze skrzypienia i stuki w kabynie. W Legacy nie mam tej dodatkowej, denerwującej „muzyki”.

Silniki z przeciwsobnym układem tłoków są bardziej kompaktowe od jednostek rzędowych, zapewniają dużo niższy środek ciężkości i wysokie bezpieczeństwo podczas kolizji czołowych.

Subaru lubi diesla

Pierwszy na świecie silnik wysokoprężny z przeciwsobnym układem tłoków

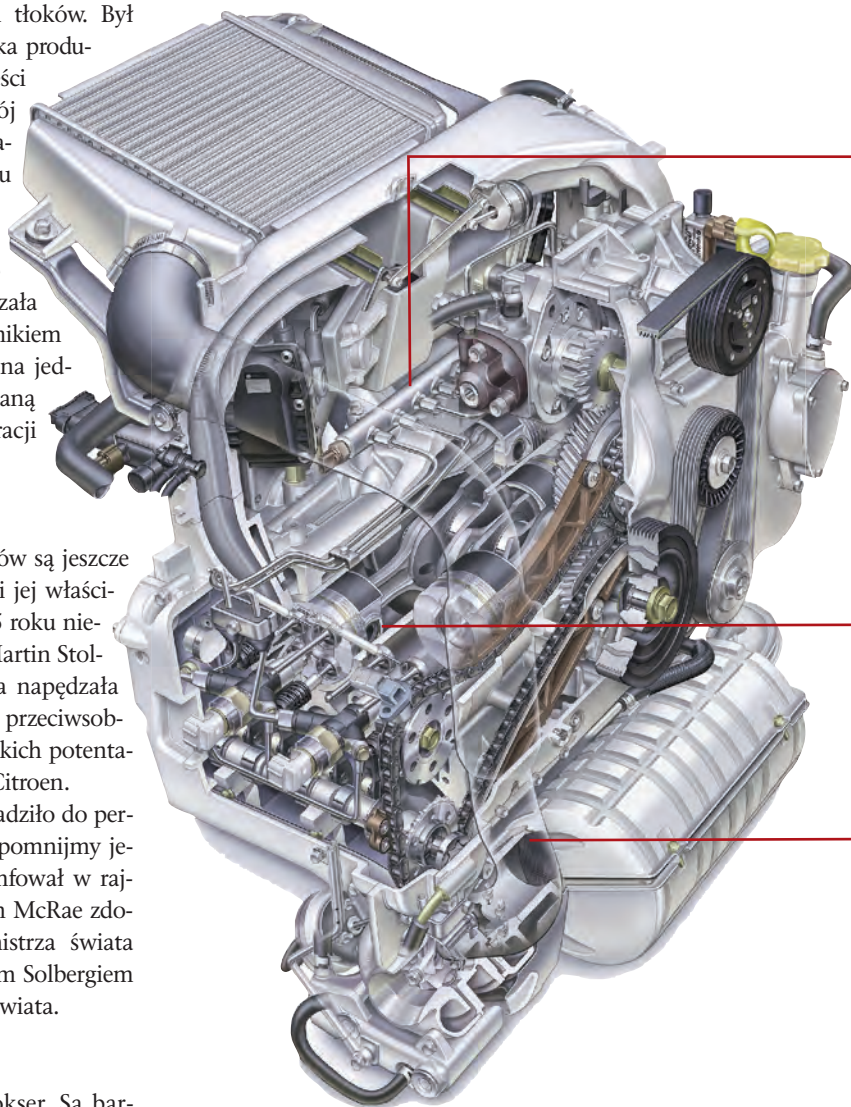
Niedawno Subaru obchodziło mały jubileusz – 40 lat historii produkcji silników z przeciwsobnym układem tłoków. Był rok 1966 kiedy Fuji Heavy Industries Ltd. (spółka produkująca samochody z logo sześciu gwiazd oraz części do Boeinga) wprowadziła do sprzedaży swój pierwszy motor typu bokser napędzający Subaru 1000. I praktycznie do marcowego salonu w Genewie (77 Geneva International Motor Show) królowały jednostki benzynowe. Tymczasem już na IAA we Frankfurtu i niedawno zakończonym salonie w Tokio firma z Ōta pokazała pracujące modele, z pierwszym na świecie silnikiem wysokoprężnym, z leżącym tłokiem. Innowacyjna jednostka zadziwia wysoką sprawnością, niespotykaną dotąd kulturą pracy, niskim poziomem wibracji i małym zużyciem ON.

Trochę historii

Początki silnika z przeciwsobnym układem tłoków są jeszcze odleglejsze, aniżeli wynika to z historii Subaru i jej właściciela Fuji Heavy Industries Ltd. Otóż już w 1905 roku niemiecka firma BMW i jej genialny konstruktor Martin Stolle skonstruowała 2-cylindrową jednostkę, która napędzała motocykl Victoria K1. Znacznie później silniki z przeciwsobnym układem tłoków były oczkiem w głowie takich potentatów jak Porsche, Volkswagen, Alfa Romeo czy Citroen. Wydaje się jednak, iż to właśnie Subaru doprowadziło do perfekcji i największych sukcesów ten system. Przypomnijmy jedynie, że Team Subaru WRC wielokrotnie triumfował w rajdach samochodowych, a tragicznie zmarły Colin McRae zdobywał z japońską marką tytuł rajdowego mistrza świata w 1995 roku. Do dziś Impreza WRC pod Peterem Solbergiem budzi podziw na oesach rajdowych mistrzostw świata.

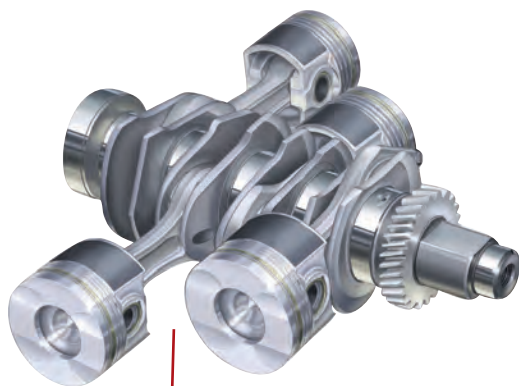
Nowa jednostka Diesla

Subaru od zawsze stawiało na silniki typu bokser. Są bardziej kompaktowe od jednostek rzędowych, zapewniają dużo niższy środek ciężkości i wysokie bezpieczeństwo podczas kolizji czołowych (motor i układ przeniesienia napędu składa się jak harmonijka). To z kolei redukuje przechyły

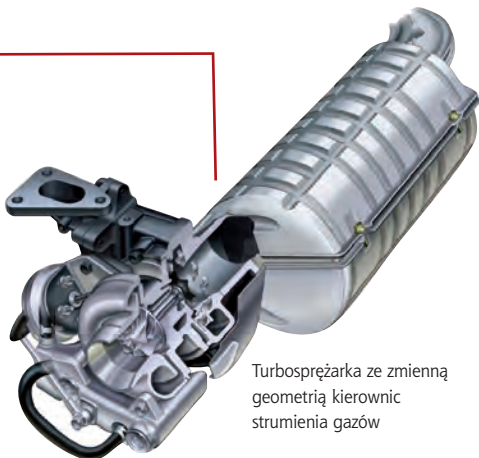




Common Rail II generacji



Przeciwny układ tłoków



Turbosprężarka ze zmienną geometrią kierownic strumienia gazów

nadwozia w skomplikowanych zakrętach, ciętych z dużą prędkością oraz zwiększa stabilność i precyzję prowadzenia w trakcie nagłych zmian pasa ruchu przy dużych prędkościach.

Motor Diesla z leżącym tłokiem jest niezwykle sztywną jednostką, charakteryzującą się niskim współczynnikiem drgań i równie niskim poziomem hałasu, dzięki czemu nie ma potrzeby stosowania wałka wyrównowazającego czy skomplikowanych i drogich układów tłumiących. Nie wiemy tylko, jakie układy katalityczne zastosowali inżynierowie Subaru, aby spełnić restrykcyjne normy SULEV w Ameryce Północnej. Zresztą szczegóły konstrukcyjne są nadal skrzętnie skrywane.

– *Skonstruowaliśmy silnik, którego nie można porównać z żadnym innym, bo to pierwszy pracujący model na świecie. Jesteśmy z tego dumni i pokładamy w najnowszej jednostce spore nadzieje* – powiedział podczas premiery nowego napędu Hiroyuki Ikeda, prezydent Subaru Europe.

Pierwsze informacje techniczne

Niestety nie ma ich wiele. Na stronie producenta i właściciela Subaru – Fuji Heavy Industries znajduje się kilka istotnych szczegółów. Podstawowa jednostka Subaru 2.0 16V jest bardzo lekka i jak powiedzieliśmy kompaktowa, co w połączeniu z wysokim momentem obrotowym 340 Nm, przy bardzo niskich obrotach oraz wysoką mocą 150 KM, tworzy najciekawszy w tej chwili system napędu.

Jeśli dodamy system zasilania i wtrysk oparty na technice common rail II generacji (trzecia, oparta na wtryskiwaczach piezoelektrycznych – w przygotowaniu), wydajną turbosprężarkę ze zmienną geometrią łopatek i intercoolerem, to najnowsza konstrukcja może być śmiało nazwana majstersztykiem techniki motoryzacyjnej ostatnich lat.

Motor o nieco zwiększonej pojemności pojawi się wkrótce pod maską Subaru Legacy 2.2 16V, jak również Forester 2.2 16V. Najprawdopodobniej pod koniec 2008 roku z dieslem pod maską zjedzie z linii produkcyjnych Impreza. Firma myśli poważnie o dalszym zwiększeniu pojemności w celu zastosowania tej jednostki pod maską Subaru Tribeca. Tym sposobem, modele zasilane najciekawszym i rewolucyjnym dieslem z leżącym tłokiem dostaną zielone światło na rynku amerykańskim i kanadyjskim. Amerykanie lubią nowinki techniczne i japońskie marki, jeśli spełniają ortodoksyjne normy spalin.

Wierzmy, iż podobnie jak kiedyś Mazda, z ciągle intrygującym motorem Wankla, Subaru pokona barierę nieufności amerykańskich klientów do jednostek wysokoprężnych nowej generacji. Nowy rozdział pisze także sport (Le Mans, NASCAR), gdzie silniki Diesla nowej generacji z sukcesami atakują, niezagrożone dotąd pozycje skostniałych modeli zasilanych benzyną.

premiera

TEKST: WOJCIECH JAKÓBCZYK – AUTO MOTO
FOT.: MOTO TARGET

Justy zbudowane jest według koncepcji – jak największej przestrzeni wewnątrz auta, przy zachowaniu jak najmniejszych wymiarów zewnętrznych.

Bezpiecznie i zielono

Na polskie drogi wjechało nowe Subaru Justy, miejski maluch spod znaku Plejad.

Justy nazywaliśmy „młodszym bratem” Imprez i Legacy. Najmniejsze auto produkcji FHI było sympatycznym dodatkiem do tych większych, prawdziwych, męskich maszyn. Ale Justy od dawna nie zasługuje na protekcyjne traktowanie...

Istnieje pewna liczba, która jest kluczowa dla nowego Justy. Tą liczbą jest 118. Tylko tyle gramów dwutlenku węgla wydziela japoński miejski maluch, przejeżdżając kilometr. Dzięki temu jest modelem Subaru obciążającym środowisko naturalne w najmniejszym stopniu.





Proekologiczne Justy sprawi, że nie tylko jego właściciele, ale wszyscy inni uczestnicy ruchu poczują się lepiej.

Jeśli wziąć pod uwagę, że Justy to prawdziwy, rasowy samochód miejski, tak wysoki poziom przyjaźni dla środowiska staje się tym bardziej istotny. Przecież to właśnie w miastach poruszamy się nierzadko w gęstym smogu spalinowego dymu. Nowy Justy sprawi, że nie tylko jego właściciele, ale wszyscy inni uczestnicy ruchu poczują się lepiej.

Właściciele są jednak uprzywilejowani. Justy pozwala bowiem śmigać po mieście sprawnie, wygodnie, bezpiecznie i... tanio. Model ma wszystkie cechy, które są konieczne do spełnienia takich życzeń.

Duże małe auto

Przede wszystkim małe Subaru zbudowane jest według koncepcji umożliwiającej stworzenie jak największej przestrzeni wewnątrz auta, przy zachowaniu jak najmniejszych wymiarów zewnętrznych. Oznacza to umieszczenie kół auta niemal na samych jego narożnikach. Dlatego w środku jest miejsca naprawdę sporo i nawet osoby o wzroście przekraczającym 185 cm mogą się w Subaru czuć komfortowo. Nie tylko z przodu! Udało się bowiem osiągnąć doskonały kompromis między pojemnością bagażnika a przestrzenią na tylnej kanapie. To niezbyt częste w autach miejskich – bowiem przedział bagażowy ma pojemność 225 litrów.

Takie rozwiązanie stylistyki karoserii, narzucone przez wizję inżynierów tworzących przestronnego malucha, pociągnęło za sobą optymalne wykorzystania charakterystyki zawieszenia i układu kierowniczego. Justy to mistrz w ruchu miejskim, wyjątkowo sprawnie ruszający na skrzyżowaniach i zgrabnie pokonujący ciasne łuki. Krótkie zwisy powodują dodatkowo, że równoległe parkowanie w ciasnych zatokach jest bardzo





łatwe. Po prostu tam, gdzie z pozycji kierowcy widzimy i wyczuwamy koniec auta, tam rzeczywiście się ono kończy.

Wielkie serce

Pod maską malucha odnajdziemy trzycylindrowy silnik o pojemności jednego litra i mocy 70 KM. Takie wartości mogą wzbudzać uśmiech na twarzach posiadaczy mocniejszych modeli Subaru, ale Justy waży raptem 890 kg i nawet tak mały silnik zapewnia mu zadowalającą dynamikę. Silnik zużywa

w testach unijnych 5 litrów benzyny na 100 kilometrów. Dynamika Justy zachęca jednak do mniej oszczędnego operowania gazem. Kierowca odnosi wrażenie prowadzenia auta o wiele większego, więc często litrowy silnik ma okazję rozwinąć swoje walory i wprowadzany jest w wyższe obroty. Najmilsze jest jednak to, że dźwiękiem do złudzenia przypomina czterocylindrowego boksera. Nie ma wprawdzie w sobie tyle basowej nuty, ale od razu po pierwszym przekręceniu kluczyka można polubić ten dźwięk.

Dużo za niewiele

Wsiadając do Justy, czujemy się wyróżnieni. To z pewnością najlepiej seryjnie wyposażone auto miejskie dostępne na polskim rynku. Klimatyzacja, radio CD, elektrycznie regulowane lusterka, komplet elektrycznie otwieranych szyb – żadne auto tej klasy nie oferuje tak bogatego wyposażenia. Większość nie dorówna Justy nawet po dokupieniu wszystkich możliwych pakietów. Do bogatej listy wyposażenia modelu „Trend”, wersja „Active” dopisuje jesz-



Justy to mistrz w ruchu miejskim, wyjątkowo sprawnie ruszający na skrzyżowaniach i zgrabnie pokonujący ciasne łuki.



cze gniazdo dla odtwarzacza MP3 (to prawdziwie miejski gadżet), dodatkowe dwa głośniki radia, chromowane klamki, szersze opony i – miły akcent – gałkę skrzyni biegów z aluminium.

Dobrze zestrojone zawieszenie, duży rozstaw kół i osi, sprawny silnik – taki zestaw pozwala Justy nadzwyczaj sprawnie przemieszczać się po mieście. Układ ABS z EBD, działający na hamulce tarczowe z przodu i bębnowe z tyłu, to w tej klasie sprawdzona i powszechnie wykorzystywana kombinacja. Wyposażenie w elementy odpowiedzialne za aktywne bezpieczeństwo stanowi wzorzec obowiązujący w najdroższych samochodach miejskich, natomiast wyposażenie w elementy z dziedziny bezpieczeństwa biernego wykracza znacznie poza znane w tym segmencie standardy. W wersji „Trend” dostępne są 4 poduszki powietrzne. Wersja „Active” to nawet seryjne kurtyny powietrzne!

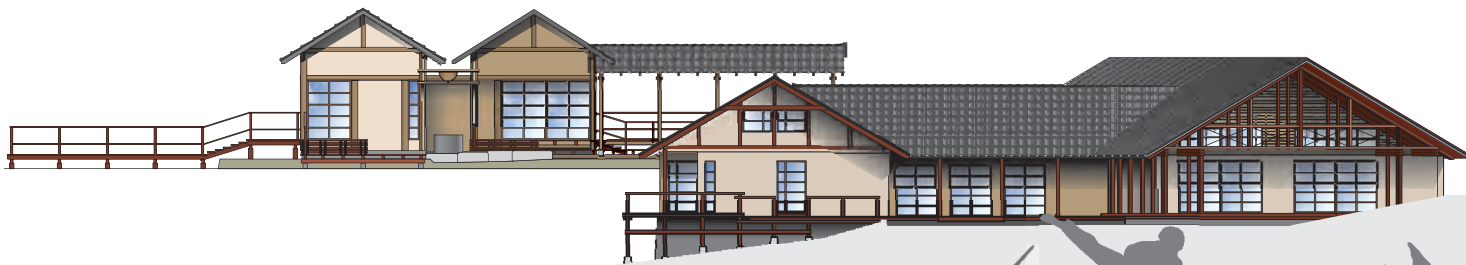


Podsumowanie

Stworzenie nowego Justy jest wynikiem rozsądnego planowania FHI. Zamiast podejmować prace nad autorskim autem miejskim, Subaru koncentrowało wysiłki na większych autach. Justy już od dwóch generacji korzysta z istniejących platform, do których Subaru ma dostęp dzięki strategicznym aliansom firmy Fuji Heavy Industries. Nowy model Justy to rozwinięcie projektu stworzonego przez Daihatsu. Przede wszystkim Justy jest suwerenną interpretacją auta miejskiego – takiego, jakie chce widzieć Subaru – bezpiecznego, oszczędnego, po królewsku wyposażonego i przyjaznego dla środowiska.



Japońskie domki z okalającymi je ogrodami, dwie ogromne hale do ćwiczeń, gabinety odnowy biologicznej i stajnia z końmi stworzą ogromny ośrodek sportowy w sercu Polski.



Dojo



świątynia sztuk walki

Na terenach Przedborskiego Parku Krajobrazowego, w miejscowości Stara Wieś w województwie łódzkim, powstaje jedyny w swoim rodzaju Ośrodek Japońskich Sztuk Walki „Dojo – Stara Wieś”.

Ośrodek został zaprojektowany według kanonów filozofii Budo. Ma być miejscem wyjątkowym, czymś na kształt świątyni według pierwotnego znaczenia słowa „dojo”. Miejscem dającym nie tylko wszechstronne możliwości treningu, ale także obcowania z duchem, klimatem i filozofią wschodnich sztuk walki. Kiedy w 1988 roku powstał Przedborski Park Krajobrazowy (niektóre rezerwy leśne powstawały dużo wcześniej: np. „Bukowa Góra” – 1959, „Oleszno” – 1970) w zasadzie uniemożliwione zostało karczowanie kolejnych połąci lasu. Ze względu na wyjątkowe

wartości krajobrazowe i niewielki koszt ziemi, terenem w okolicach Starej Wsi zainteresował się Polski Związek Karate Tradycyjnego.

W obecności prawdziwego guru karate, pana Hidetake Nishiyamy – prezydenta Międzynarodowej Federacji Karate Tradycyjnego, 23 maja 2003 roku odbyła się uroczystość podpisania aktu erekcyjnego i rozpoczęcia prac budowlanych. Rok potem pan Nishiyama ponownie odwiedził obiekt. Zawarto wtedy umowę o przekazaniu środków finansowych z funduszu bezzwrotnej pomocy rządu Japonii na realizację tej wielomilionowej

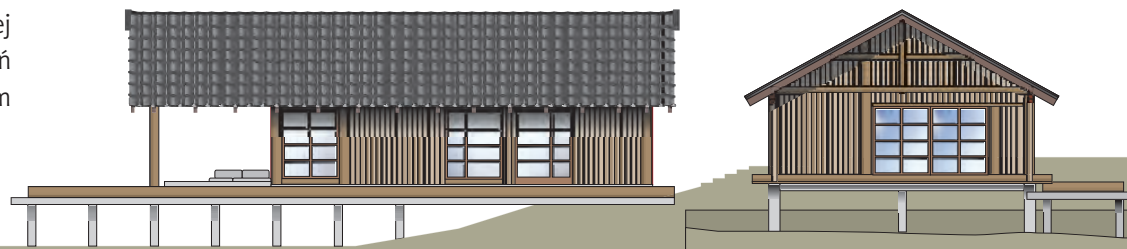
inwestycji w sercu Polski. Ośrodek „Dojo – Stara Wieś” będzie jedynym w Europie interdyscyplinarnym obiektem sportowym wybudowanym wspólnie z rządem Japonii, przy współudziale finansowym Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Celem tego przedsięwzięcia jest stworzenie wyjątkowego w skali europejskiej ośrodka do szkolenia japońskich sportowców i sztuk walki oraz propagowanie kultury japońskiej. „Dojo – Stara Wieś” będzie stanowić optymalne logistyczne i organizacyjne zaplecze dla całego szeregu stałych, a rozproszonych dotychczas w całej Polsce, imprez ogólnokrajowych i międzynarodowych, szkoleń oraz seminariów z udziałem największych japońskich mistrzów karate tradycyjnego.

Oprócz tego ośrodek będzie spełniał funkcję kompleksu sportowo-noclegowego wzorowanego na architekturze japońskiej, z wyraźnym podziałem na część



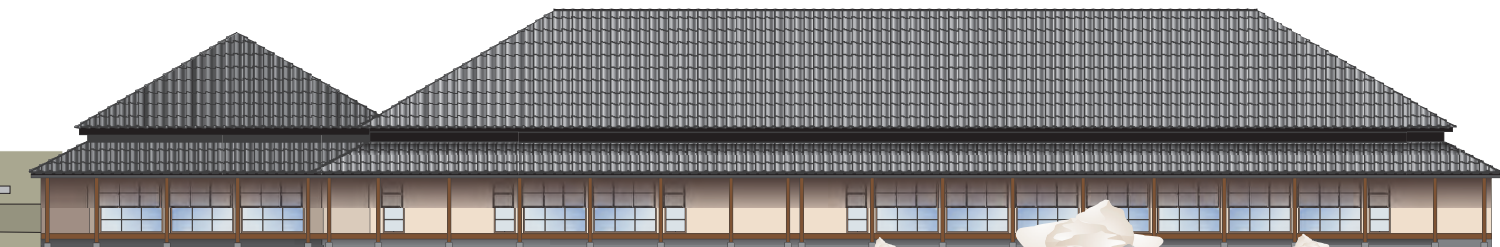
Dom odnowy biologicznej
i budynki hali ćwiczeń
w stylu japońskim



noclegową, gastronomiczną i treningową. Jednak swoją formułą i charakterem „Stara Wieś” odbiegać ma od utartych standardów dużych ośrodków sportowych. Pozwoli to na organizowanie szeregu zajęć i imprez towarzyszących niezwiązanych stricte z treningami sportowymi. Jak choćby przybliżanie różnych form kultury japońskiej jak: kaligrafia, sztuka składania papieru origami, czy układania kompozycji kwiatowych ikebana. Już teraz na terenach ośrodka planowane są liczne imprezy wysta-

wiennicze związane z kulturą Kraju Kwitnącej Wiśni. Gorącym zwolennikiem pomysłu budowy wielofunkcyjnego ośrodka jest wybitny japoński twórca Ojin Tsutomu Yoshida, który będzie w tym miejscu realizował swoje artystyczne zamierzenia, w formie wystaw instalacji i art-performance. Architektura i ergonomia budynków „Dojo – Stara Wieś” będzie dostosowana do zwyczajów panujących w kulturze japońskiej, stworzy warunki do skupienia się i koncentracji,





a nawet umożliwi przestrzeganie etykiety japońskiej. Obiekt wpisze się w przepiękny i dziki krajobraz wzgórz Przedborskiego Parku Krajobrazowego, zachowując wyjątkowe walory tego miejsca. Ukształtowanie terenu ośrodka pozwoli na wytyczenie ścieżek rowerowych i wydzielenie części przeznaczony do uprawiania jazdy konnej oraz japońskiej sztuki łucznictwa konnego yabusame.

Powierzchnia około 60 ha obejmuje wzniesienie oraz stok z zaprojektowanym sztucznym zbiornikiem wodnym.

Obiekty:

- budynek treningowy z trzema salami treningowymi i zapleczem sanitarnym o łącznej powierzchni 2000 m. kw.,
- budynek recepcji z zapleczem gastronomicznym na 100 osób,
- budynki odnowy biologicznej,
- szesnastcie domków mieszkalnych na 7 miejsc każdy, otoczonych ogrodem japońskim,
- boisko do gier zespołowych,
- osada polska: karczma, chata, wozownia, stajnia.

„Dojo – Stara Wieś” będzie wyjątkowym miejscem dającym możliwość wszechstronnego treningu i obcowania z duchem, klimatem i filozofią japońskich sztuk walki. Marzeniem karateków jest, aby otwarcie Dojo nastąpiło w 2009 roku i właśnie tam rozegrany został kolejny Puchar Świata. Trzymamy kciuki!

Swój udział w przedsięwzięciu ma również Urząd Miasta i Gminy Przedbórz, który zobowiązał się pokryć koszty doprowadzenia drogi dojazdowej i wodociągu.

Wśród oficjeli, którzy odwiedzili ośrodek „Dojo – Stara Wieś” nie mogło zabraknąć Hidetaki Nishiyamy – prezydenta Międzynarodowej Federacji Karate Tradycyjnego, oraz Mirosława Drzewieckiego – obecnie ministra sportu



podróże

TEKST: GRZEGORZ CYSEWSKI

FOT.: MOTO TARGET, SHUTTERSTOCK

Ruszamy na górę Fuji trasą Fuji Subaru Line. Słynna trzydziestokilometrowa droga zakrętów i pięknych panoram biegnie między wzgórzami Parku Narodowego Fuji – Hakone – Izu.



Fuji Subaru Line **W drodze na Świętą Górę**

Fuji-san, Fuji-yama, to święta góra Japonii, uwieczniona w powieściach, poematach i niezliczonych dziełach sztuki. Dziś odwiedzana przez pielgrzymów i turystów nie tylko z Japonii, ale z całego świata, stanowi żywy symbol tego kraju.

Fuji wzbudza wiele doznań natury duchowej i estetycznej, ale także, o czym nie należy zapominać, jest nadal czynnym wulkanem. Ostatni wybuch nastąpił w 1707 roku, dokonując ogromnych zniszczeń.

Park Narodowy Fuji – Hakone – Izu

Stożkowaty masyw jest jednym z elementów Parku Narodowego Fuji – Hakone – Izu (o powierzchni 12,3 tys. km kwadratowych) założonego już w 1936 roku i składającego się z trzech odrębnych części. Sama góra jest niewątpliwie największą (również dosłownie 3776 m n.p.m.) atrakcją, ale będąc już w tamtym rejonie nie należy pomijać innych wyjątkowych widoków i zjawisk przyrody. Równie godny uwagi jest wulkan Hakone wysokości 1438 m n.p.m. Warto zwiedzić półwysep Izu z niewielkim archipelagiem, oraz wyspę Oshima. Wybierzmy się na Jogasaki Coast – atrakcję wyspy Izu. Droga długości niemal 10 kilometrów biegnąca skalistymi klifami dostarczy niezapomnianych wrażeń. Na brak emocji nie będziemy też narzekać spacerując spinającym klify wiszącym mostem Kadowakizaki, zawieszonym 50 metrów nad powierzchnią wody.

W parku narodowym Hakone możemy skorzystać z kolei linowej, którą dotrzemy do źródeł geotermalnych o dużym nasyceniu siarki. Wprawdzie kąpiel nie jest zalecana z powodu wysokiej temperatury, ale możemy zaspokoić zmysł pod-

niebienia, jedząc ugotowane w nich jajka. Podobno taki rarytas przedłuża życie aż o 7 lat. Z kąpeli w gorących źródłach będzie można skorzystać później w hotelowych kompleksach rekreacyjnych. Miłośnicy flory odnajdą się wśród kompleksów lasów liściastych z przewagą drzew bukowych, nie brakuje też lasów iglastych, świerkowo-jodłowych, a także muraw wysokogórskich i zarośli różanecznikowych. Prawdziwym koneserom polecamy spacer szlakiem Tokaido wśród starych cedrów, przemierzanych niegdyś przez samurajów.

Na uwagę zasługuje zespół pięciu jezior położony na północnych zboczach Fuji. Są to tzw. jeziora zaporowe, powstałe w wyniku przegrodzenia rzecznych dolin potokami lawy – rejon wysp japońskich z 40 czynnymi wulkanami jest nadal aktywny sejsmicznie. Po akwenach kursują stateczki pasażerskie, często stylizowane na pirackie okręty.

Wreszcie czas na Fuji, leżącej tylko 100 km od aglomeracji Tokio. Wynurzający się z chmur wierzchołek góry przez większą część roku pokrywa śnieg. Bez względu na różnorodne opinie dotyczące zasad zwiedzania i wędrowek po samej górze z pewnością jest to miejsce warte zobaczenia. W sezonie należy się liczyć jednak z ogromnym napływem turystów, z przepełnionymi do granic możliwości schroniskami, hałasem, straganami i „folklorem” towarzyszącym atrakcjom turystycznym na całym świecie. I nie ma znaczenia, czy są to piramidy egipskie, czy krakowski rynek.





Widok z rejonu jeziora Hakone



Warto się wspiąć dla takich widoków



Pirackie galeony czekają na gości

Fuji Subaru Line, szlaki i schroniska

Do wyboru mamy kilka tras prowadzących na szczyt, na którym napływający z różnych stron góry turyści spotkają się przy kraterze o średnicy 600 i głębokości około 200 metrów. Obejście dookoła tego potężnego zagłębienia zajmuje około godziny. Prawdziwa przygoda rozpoczyna się od tajemniczo brzmiących 5th Station.

Są cztery „piąte stacje” rozmieszczone z różnych stron wulkanicznego masywu, wiodą do nich różne trasy dojazdowe

i każda z nich położona jest na innej wysokości, co decyduje o długości i czasie wspinaczki.

Najpopularniejsza z nich to Kawaguchiko 5th Station, do której prowadzi droga Fuji Subaru Line o długości 30 kilometrów. Trasa powstała w 1964 roku, jej budowa trwała 30 miesięcy. Czynna przez cały rok, zamykana jest jedynie w przypadku prac konserwacyjnych lub bardzo złej pogody. Warto też pamiętać o czasowych wyłączeniach transportu prywatnego (koszt przejazdu ok. 2300 jenów). Subaru Line

Z gondoli kolejki linowej można podziwiać mozaikę mineralnych osadów wyptukiwanych przez geotermalne źródła bijące w zboczach wulkanu Fuji



najlepiej dostępna jest z malowniczego rejonu pięciu jezior. Położenie na wysokości 2300 metrów determinuje czas wspinaczki od 5 do 7 godzin, czas zejścia od 3 do 5 godzin. Dodatkową atrakcją stanowi wschód słońca widziany właśnie z tej strony masywu. Zamiast wędrówki na szczyt można oczywiście wybrać wjazd kolejką.

Innym rozwiązaniem jest rozpoczęcie od Subashiri 5th Station – położonej na poziomie 2000 metrów. Czas wejścia szacowany jest na 5 do 8 godzin, zejście zajmie od 3 do 5 godzin.

Zwolennikom długich wędrówek spodoba się Gotemba 5th Station – położona na wysokości 1400 metrów, czyli najniżej ze wszystkich 5th Station, przez co droga do szczytu jest najdłuższa. Wejście szacowane jest na 7 do 10 godzin, zaś wędrówka w dół od 3 do 6 godzin.


Fujinomiya 5th Station – położona na południowej ścianie masywu na wysokości 2400 metrów, dla odmiany przeznaczona jest dla amatorów krótszych wędrówek, z racji najkrótszej drogi do szczytu. Czas wejścia szacowany

na 4 do 7 godzin, powrót zajmuje ok. 2 do 4 godzin – najłatwiej do niej dotrzeć z trasy kolei Shinkansen, pomiędzy Tokio a Osaką. Na trasie wspinaczki znajduje się około pół tuzina schronisk.

Warto pamiętać:

W szczycie sezonu trzeba liczyć się z drastycznym przepełnieniem schronisk. Lipiec i sierpień to najlepsze miesiące do wspinaczki, przez te dwa miesiące góra jest praktycznie wolna od śniegu, a opady deszczu umiarkowane, wszystkie schroniska są czynne.

Z Tokio w pogodne dni doskonale widać masyw świętej góry Japończyków



Poza oficjalnym sezonem, niektóre z górskich baz pozostają otwarte jeszcze we wrześniu czy październiku, lecz panują wtedy znacznie utrudnione warunki pogodowe i temperatura spada poniżej zera. Trzeba również liczyć się z możliwością występowania lawin. Dla miłośników polskich Tatr to nie będzie trudna wyprawa – łagodnym szlakiem, bez nagłych uskoków i zmian charakteru podłoża. Na większych wysokościach mogą jednak u niektórych osób wystąpić zaburzenia w funkcjonowaniu organi-

zmu, a powietrze jest znacznie rozrzedzone. Dlatego część poradników zaleca, by przed wejściem na szczyt przenocować na poziomie 7 - 8 stacji. Skorzystanie z noclegu to koszt ok. 5000 jenów od osoby, z posiłkami ok. 7000 jenów.

Wybierając się na pieszą wędrówkę, należy poczynić odpowiednie przygotowania. Ważne by: zabrać buty przeznaczone do górskich wędrówek, o wyraźnym protektorze, osłaniające kostki. Ubiór bez względu na porę roku powinien być wygodny i ciepły, chroniący

przed wiatrem, przydatne będą również rękawiczki. Warunki w górach mogą zmieniać się radykalnie w bardzo krótkim czasie. Zalecane przez organizatorów jest też posiadanie latarek, chociażby po to, by być widocznym dla innych uczestników wyprawy i móc łatwiej się odnaleźć. O latarkach wspominamy, gdyż są różne szkoły pokonywania wzniesienia, niektóre zalecają wyruszenie o świcie, inne nocą – tak by wschód słońca powitać na samym szczycie. Przydatne mogą się okazać zapasy żywności i wody do picia.

STYL ŻYCIA

TEKST: MARCIN KACPEREK

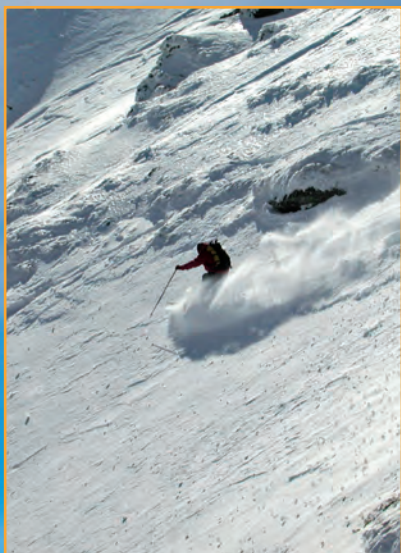
FOT.: FREERAJDY, SHUTTERSTOCK

Poprzedni sezon nie zachwycił miłośników jazdy po zaśnieżonych drogach. Wiele wskazuje na to, że zaczynająca się zima pozwoli zapomnieć o ciężkich czasach.



NA STOK

Jeśli chodzi o jazdę bokiem po zakrętach, to robię co mogę, ale z pewnością na tych łamach jako mizerny amator snowboardu nie powinienem zabierać głosu. O nartach mogę mówić z pozycji eksperta i proponować przegląd atrakcji sezonu.



Trudno uwierzyć, że to Tatry, nie Alaska.

Freerajdy Subaru heliskiing.

Aby nie wyjść na kogoś kto chwali cudze, nie znając swego, zaczynam od Tatr. Dzięki powolnemu, ale zauważalnemu postępowi prac nad zakopianką nasze góry mają szansę stać się niemal tak łatwo dostępne jak większość rejonów Austrii czy Szwajcarii. Przed poprzednim sezonem rozpoczęliśmy akcję adresowaną do narciarzy pragnących jeździć poza trasami. „Powder days” to system powiadamiania

chętnych i organizowania dni jazdy poza trasami z bardzo małym wyprzedzeniem, ale za to w optymalnych warunkach. Na stronie głównej naszego serwisu www.freerajdy.pl jest formularz pozwalający zapisać się na listę powiadamiania.

Krippenstein, czyli jeden z naszych ulubionych rejonów zagranicznych, z reguły pozwala jeździć w puchu przez większą część stycznia i lutego.

Planujemy tam dwa turnusy obozu freeride w drugiej połowie stycznia. Z reguły bawimy się tam świetnie, bo teren jest wolny od wielu zagrożeń występujących w większych górach i sprzyja czystej radości z jazdy. Jeżeli w uczestnikach drzemie chęć przygody bardziej dzikiej niż sama jazda w puchu, to porywamy się tam na żleby, których fragmety trzeba pokonywać zjazdami na linach. Przewodnicy



Freerajdy Subaru heliskiing.



Czy to jeszcze narciarstwo? Zjazd na linie, czyli coś dla odważnych.



„Powder days” w Niskich Tatrach.

opuszczają gości i zjeżdżają sami, a zdjęcia naprawdę robią wrażenie.

W marcu, tradycyjnie już pod patronatem Subaru, organizujemy wyjazdy heliskiing – do Zermatt i na daleką północ Szwecji, za koło polarne. Latamy, zjeżdżamy i robimy zdjęcia, a wieczorami oglądamy je przy winie. Trudno o większą koncentrację górsko-narciarskiej przyjemności. Dla jej powiększenia mogą tylko dodać, że właściciele Subaru kupionych jako nowe w polskiej sieci dilerskiej będą mogli uzyskać 7% zniżki na każdą z tych imprez. Oczywiście do tej oferty odnosi się dość oczywiste zastrzeżenie – muszą być jeszcze wolne miejsca. Na razie są. Kwiecień i maj to czas na ski-tury. Od jednodniowych wycieczek w Tatrach, po wielodniowe alpejskie trawersy, jak np. Haute Route z Chamonix do Zermatt, czy trawers Alp Berneńskich. Ski-tury wymagają włożenia większego wysiłku, ale pozwalają przebywać i zjeżdżać na nartach w miejscach niedostępnych w żaden inny sposób. Puchu już nie ma, ale wiosenny śnieg z reguły nie grozi lawinami i pozwala śmiało zapuszczać się w miejsca, których w szczycie zimy wolelibyśmy nie odwiedzać.

Krótko mówiąc — jeśli klimat nie fiknie koziołka — czeka nas prawie pół roku jazdy na nartach.

Zapraszam na nasze wyjazdy i życzę wszystkim bezpiecznego sezonu – za kierownicą i na nartach.

Marcin Kacperk

m.kacperk@freerajdy.pl

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



wyprawy

TEKST: MARCIN KACPEREK,

FOT.: FREERAJDY, SHUTTERSTOCK

Oto pełna relacja ze wspomnianej w poprzednim numerze „Plejady” wyprawy wspinaczkowej do Chin, którą sponsorowało Subaru Import Polska.

FREERAJDY SUBARU

Cel **Qonglai**

Naszym celem były: niezdoyty szczyt Seerdengpu i najwyższa góra regionu Siguniang, gdzie również chcieliśmy zrobić nowa drogę.

Już miasto Chengdu dało nam poznać, co będzie największym wyzwaniem w Chinach. Dogadanie się po angielsku okazało się niemożliwe już na lotnisku. Załatwianie zezwoleń na wejście na szczyty przebiegło sprawnie, o ile uznać za normę zmianę warunków w trakcie zawierania transakcji. Okazało się, że trzeba zapłacić dużo więcej niż wcześniej ustaliliśmy. Udało nam się z tego wymigać, ale negocjacje były chwilami dość napięte. Zakup jedzenia opisanego wyłącznie po chińsku wydawał się zabawną przygodą, kiedy byliśmy w sklepie, ale podczas posiłków w górach czasem nie było nam tak wesoło.

Droga do Rilong, czyli naszej bazy wypadowej w góry, była w przebudowie i w związku z tym musieliśmy skorzystać z bardzo długiej trasy okrężnej.

Dwa dni później założyliśmy bazę. Już w trakcie podejścia w to miejsce zdaliśmy sobie sprawę, że wspinaczka zgodnie z pierwotnym planem okaże się niemożliwa. Ścianami Seerdengpu, skierowanymi w stronę naszej doliny, wciąż spadały lawiny kamienne, niektóre wcale poważnych rozmiarów. To bardzo duże rozczarowanie, bo na nielicznych zdjęciach, które mieliśmy do dyspozycji w Polsce, ściany prezentowały się bardzo atrakcyjnie. To tak, jakbyś poznał śliczną dziewczynę, która otwierając usta pokazuje czarne spróchniałe pieńki zamiast zębów. A miało być tak pięknie...

Jako cel zastępczy wybraliśmy liczącą około 900 metrów wysokości północną ścianę niezdoytego Seerdengpu East. Kolejne dwa tygodnie minęły nam w pełnym stresu oczekiwaniu na pogodę. Pada-

ło codziennie, a najdłuższe przerwy w opadach nie przekraczały ośmiu godzin. Żeby się wspiąć, potrzebowaliśmy pogody i suchej ściany, więc nastroje mieliśmy dość ponure. W międzyczasie w ścianach pojawił się śnieg.

Potrzebowaliśmy innego celu, bo w naszej ścianie leżał śnieg uniemożliwiający trudną skalną wspinaczkę. Uznaliśmy, że Niu-xim Shan, mający 4942 m może stwarzać lepsze warunki, bo jest niższy i dostaje więcej słońca. Pamiętaliśmy z grubsza, że filar, w którym zbiegały się ściany południowa i zachodnia miał około kilometra wysokości i wyglądał ciekawie. Rano pod niskimi chmurami nie było nic widać i znalezienie naszego filara było możliwe tylko dzięki temu, że podstawa ściany wyraźnie zmieniała tam kierunek. O 8.40 weszliśmy w ścianę.



Początek trudnego odcinka w górnej części ściany.

Chmury trochę się rozeszły i wspinaliśmy się nie całkiem dowierzając, że po trzech tygodniach wyczekiwania wreszcie to robimy. Około szóstej po południu zdecydowaliśmy się na biwak w małym zagłębieniu między kamieniami tuż przy ostrzu grani. Początkowo wydaje się, że za nic się tam nie zmieścimy, ale nie ma innej szansy na jakąś ochronę przed wiatrem i ewentualnym opadem. Przy większym deszczu na pewno grotka zostanie zalana, ale i tak jest lepsza niż siedzenie na całkiem odkrytej półce. Nasz sprzęt biwakowy to dwuosobowa płachta, do której bez śpiworów byliśmy w stanie wbić się w trójkę oraz lekkie kurtki puchowe. Układamy na kamieniach liny, plecaki i jakieś drobiazgi, po czym wspólnym wysiłkiem naciągamy na siebie płachtę.

Rozmiar grotki wymusza podkurczenie nóg i ogólne zwiniecie się w kłębek, a dodatkowo płachta zmusza do siedzenia bardzo ciasno razem i ogranicza możliwości układania się wygodniej. Krótkie chwile drzemki przerywa każda próba zmiany pozycji przez kogokolwiek. Nie możemy się doczekać świtu i zgodnie twierdzimy, że to był najgorszy biwak, jaki przeżyliśmy. Ta opinia nie utrzymała się długo. Rano zaczynamy się wspinać i szybko dochodzimy do szczytowego spiętrzenia. Zgodnie z oczekiwaniami, okazuje się bardzo trudne. Kolejne wyciągi wymagają użycia wszystkich naszych umiejętności, ale wspinaczka jest wspaniała. Angażujemy się całkowicie – po zejściu na dół trudno nam nawet ustalić, jaki był poziom zachmurzenia i musimy ucie-

kać się do pomocy zdjęć. Dopiero o trzeciej jesteśmy w łatwym terenie i zastanawiamy się, czy iść na szczyt, od którego dzieli nas potężny kawał łatwej grani. Jeśli szczyt był już zdobyty, to zupełnie bez sensu i lepiej zacząć zjeżdżać, bo jakoś niefajnie się chmurzy. Jeśli nie był... Po półtoej godzinie marszu i łatwej wspinaczki napotykamy ślady ludzi –stary młotek wspinaczkowy, nowy przyrząd do asekuracji i stanowiska z nitów. Wyraźnie dochodzą tu jakieś drogi prowadzące przez krótką zachodnią ścianę. Szczyt jest najpewniej zdobyty, a od głównego wierzchołka dzieli nas pewnie następna godzina łatwego marszu. Wchodzimy na kolejny szczyłek w grani i zwracamy. W podjęciu decyzji pomagają nam pierwsze płatki spadającego śniegu.



Niuxim Shan i nasz zespół



W górnej części ściany było na tyle trudno, że drugi i trzeci, zamiast wspinać się, podchodzili na linach

Przy pogarszającej się pogodzie zjeżdżamy przez stromą ścianę. Zostawiamy dużo sprzętu, ale mamy jeszcze za dużo planów, żeby pozwolić sobie na spadnięcie ze słabym stanowiskiem. Do naszej grotki docieramy o zmierzchu. Zastanawiamy się chwilę, czy kontynuować zjazdy nocą, czy biwakować drugi raz. Schodzenie łatwym terenem niżej grotki po ciemku, przy opadzie i zmęczeniu byłoby bardzo niebezpieczne. Z drugiej strony, padający śnieg na razie topi się na ciepłym podłożu, ale jeśli do rana nasybie go więcej, zrobi się rodeo, na które niespecjalnie mamy ochotę. Wspomnienie: „noc, której nigdy nie zapomnę” – powinno wiązać się z czymś fajniejszym, ale na razie mamy jedno skojarzenie. Gęsty śnieg topi się na płachcie i na kamieniach nad naszymi głowami, zapewniając nam stały dopływ świeżej wody o temperaturze zera stopni. Trzępią nami potężne dreszcze. Łapią nas skurcze. Poprzednia noc wydaje się szczytem komfortu.

Rano przychodzi po mniej więcej stu latach. Całą noc padało i na skale i półkach z trawą leży śnieg, czyli jest rodeo, którego się obawialiśmy. Schodzimy i zjeżdżamy w pełnej koncentracji. Wreszcie o wpół do drugiej lądujemy na dole. Wciąż nie dowierzamy, że nam się udało – okno względnej pogody trwało tak krótko, że wpasowanie się w nie graniczyło z cudem.

Leżymy w namiocie, pijemy herbatę i jemy coś wreszcie. Trzy dni wysiłku z ograniczonym snem, o litrze picia, dwóch batonikach i garści rodzynek na głowę dają o sobie znać. Straciliśmy po kilka kilogramów, głównie z odwodnienia. Stopy i dłonie mamy lekko poprzemrażane. Wciąż pada.

Po zrobieniu drogi zesliśmy na dwie noce do Rilong i wybraliśmy się z powrotem, aby zwinąć bazę. Gdy do niej dotarliśmy, okazało się, że ktoś pod naszą

nieobecność ukradł nasze śpiwory i trochę innych rzeczy. Byliśmy zdumieni, bo nie widywaliśmy wcześniej ludzi tak wysoko, a poza tym lokalna ludność robiła raczej pozytywne wrażenie. Tak czy inaczej, ktoś wytropił nasze schowane wysoko w lesie namioty, wyczekał aż zjedziemy w dół i ukradł co się dało. W rewanżu nasze poparcie dla idei wolnego Tybetu osłabło – niech najpierw oddadzą śpiwory...

Powrotna jazda z Rilong do Chengdu była przygodą samą w sobie. Transport wymagał użycia dwóch samochodów i sporej dozy lekceważenia przepisów, ale co tam. Wraży system niech szczerze razem ze swoimi zakazami. Mam tylko nadzieję, że nie groził nam obóz pracy. Aby oszczędzić paliwa, nasi kierowcy postanowili przedrzeć się z nami przez zamkniętą, remontowaną drogę. Wjazd na drogę strzeże szlaban i policjanci, którzy nim zawiadują. Pojechaliśmy przodem w aucie z przyciemnionymi szybami i przepustką dla wjazdu na teren robót. Za pierwszym zakrętem kierowca stanął i zaczekaliśmy na drugie auto – wiozące nasze wory i mające zabrać nas do Chengdu. Jego kierowca powiedział policjantom, że jedzie szukać zabłąkanego jaka i musi wjechać w stronę przełęczy. Ta operacja poszła gładko i przez chwilę myślałem, że trudności mamy za sobą. Nie było tak wesoło – 90 km przez przełęcz zajęło nam trzy i pół godziny przedzierania się wśród ciężarówek i koparek, w koleinach, błocie na drodze krętej i eksponowanej bardziej niż najdłuższe jezdnie w Dolomitach. Potem było w miarę normalnie, tzn. w ramach norm panujących na chińskich drogach, na których nie tylko ograniczenia prędkości traktowane są jako niezobowiązujące sugestie. Dwukrotnie widzieliśmy autobus jadący pod prąd autostradą – mniejszych pojazdów oczywiście dużo więcej.

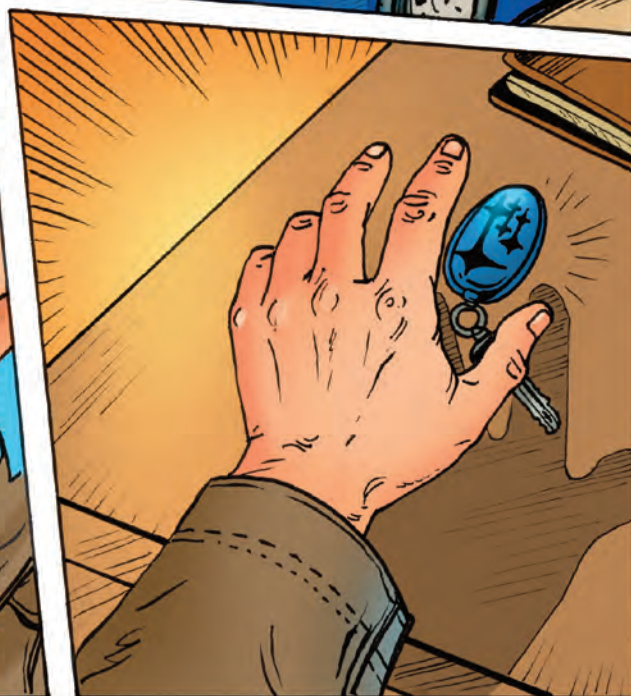
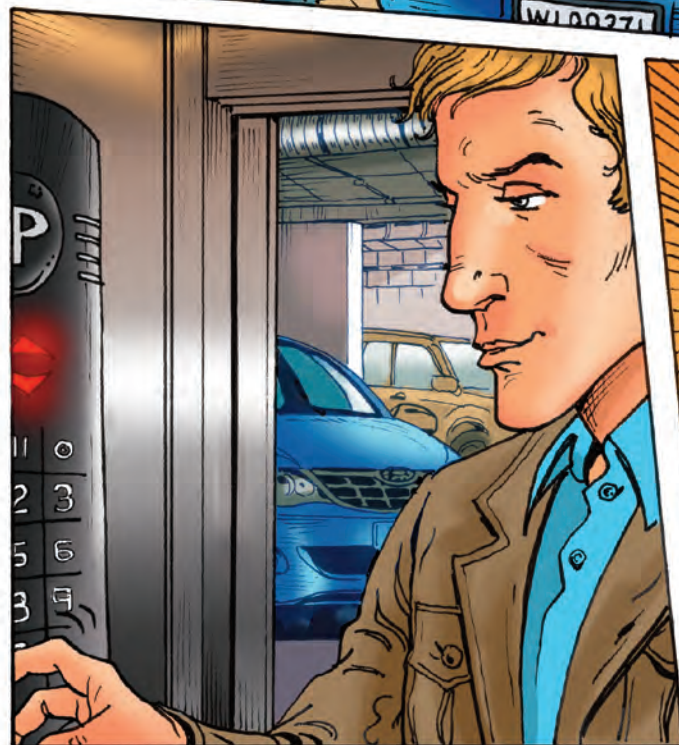
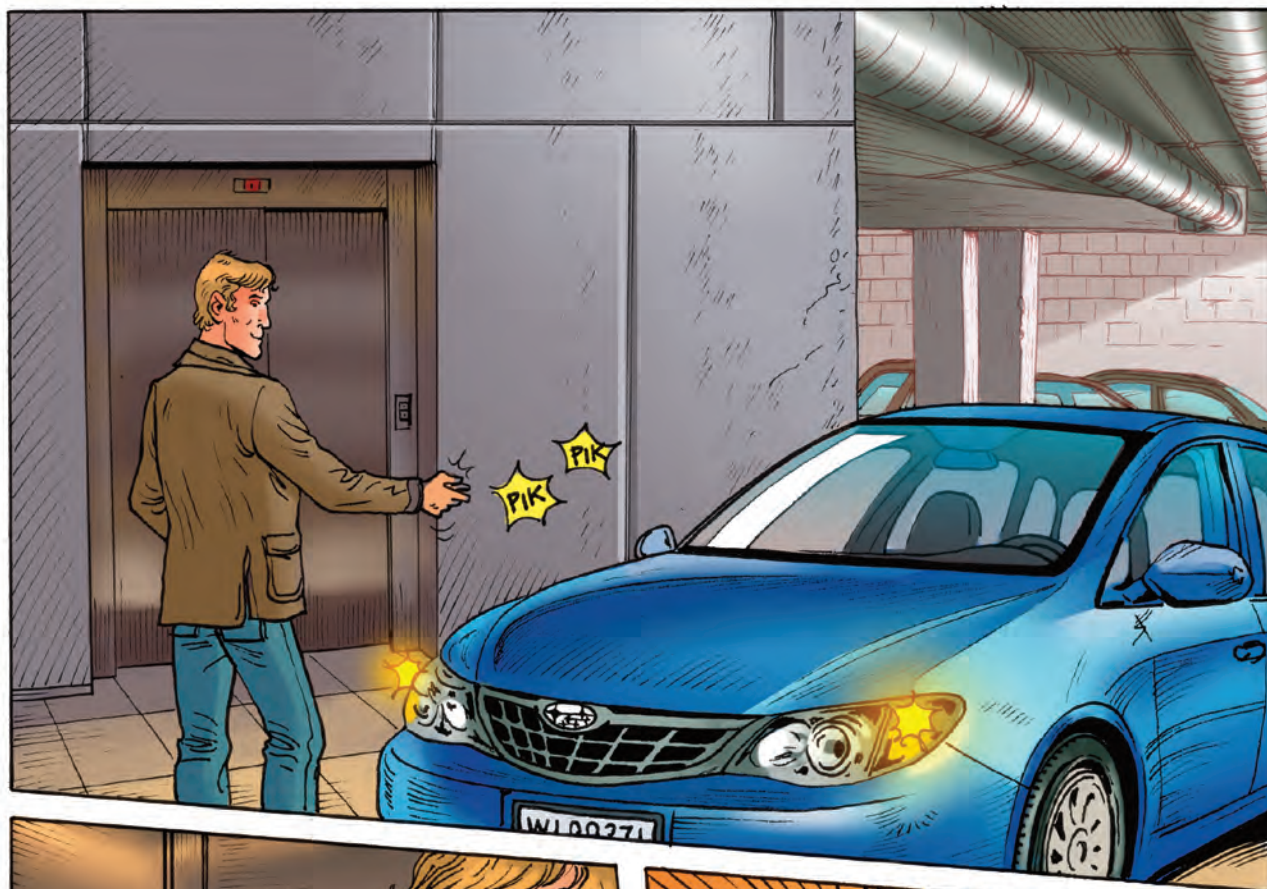


Sens naszego pobytu w Chinach ostatecznie nie rozplynął się w deszczu, mimo że zanosiło się na miesiąc wycięty z życiorysu. Plany mieliśmy bardziej rozbudowane, ale zrobiliśmy nową, poważną drogę. Cała ta historia nie byłaby możliwa bez naszych sponsorów. Byli to:

- SUBARU IMPORT POLSKA z pasją przygody i podejmowania wyzwań
- FREERAJDY, które po to są
- POLSKI ZWIĄZEK ALPINIZMU
- Krzysztof Boroń i REGAMET z gotowością wspierania śmiałych pomysłów
- TRANGO – rewelacyjny sprzęt wspinaczkowy
- DIRECT ALPINE – ubrania, które naprawdę sprawdziły się w boju

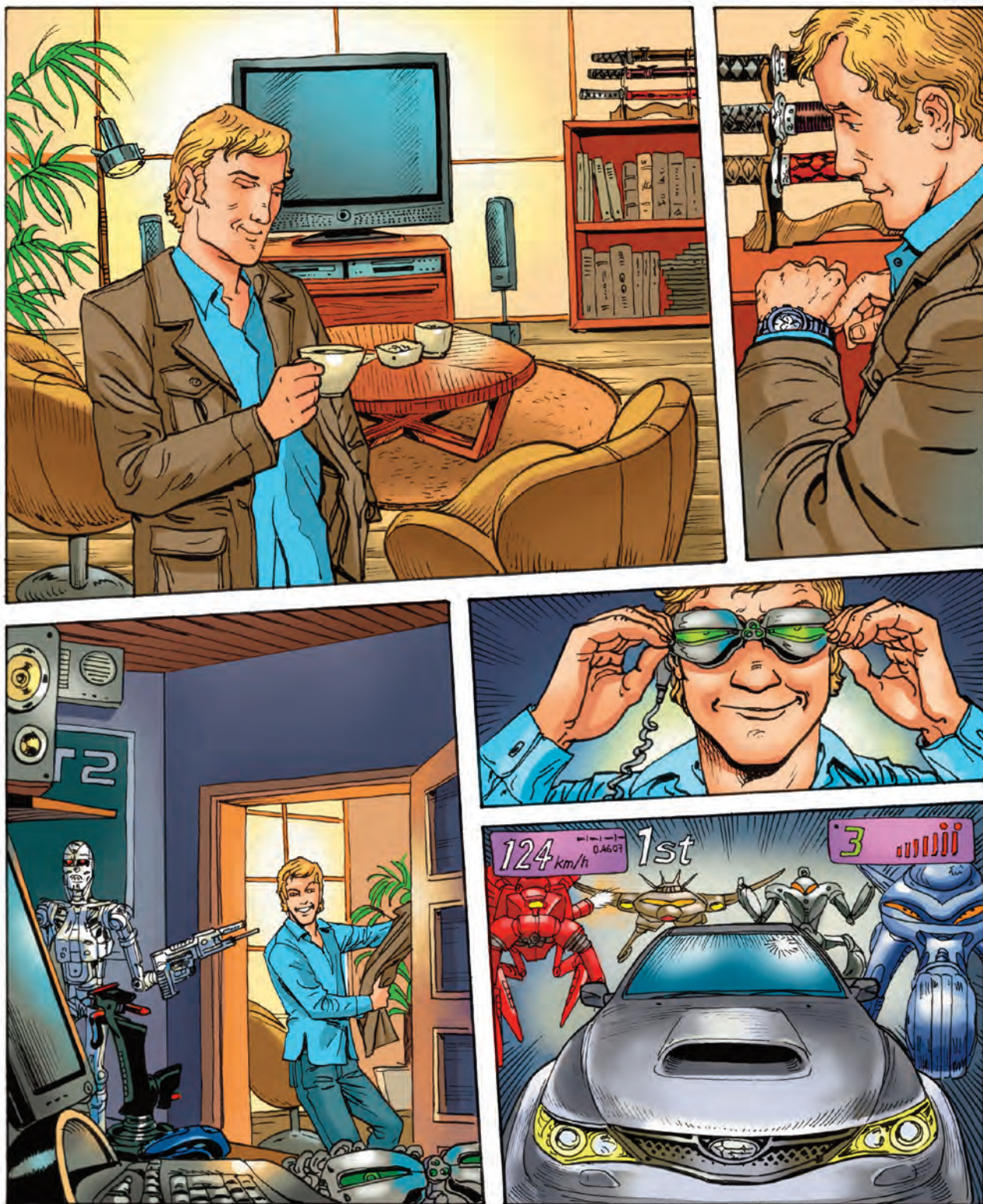
NA SOBOTNIĄ IMPREZĘ

Samochody towarzyszą nam w pracy, przypominają o sobie w chwilach relaksu. Trudno wyobrazić sobie świat gier komputerowych pozbawiony słynnego „Colina”. A jeśli już wyruszamy na wirtualne oesy, to koniecznie Subaru Imprezą. Bohaterowie naszego komiksu jeżdżą już najnowszą wersją 2008. Krótka rysunkowa historia z Subaru kończy się oczywiście happy endem.



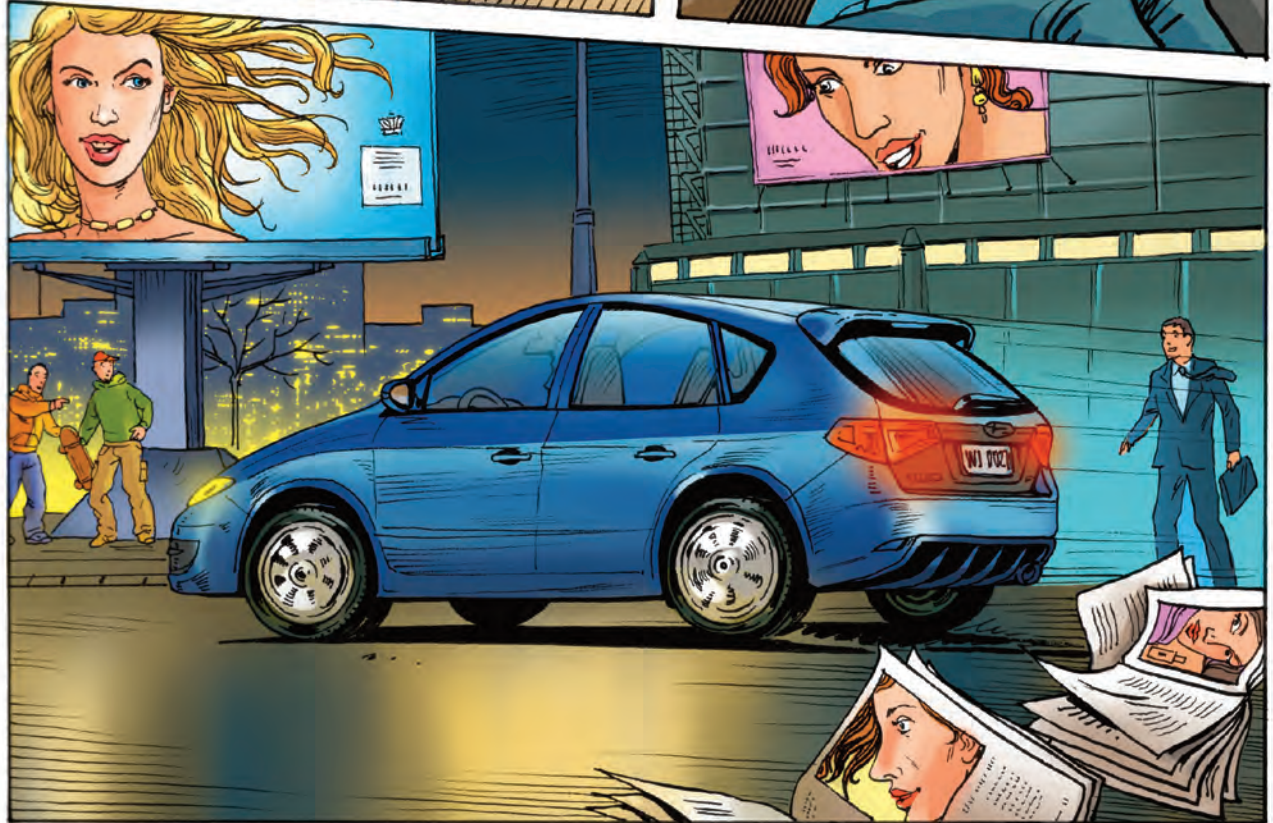
komiks

AUTORZY: TOMASZ TOMASZEWSKI, RAFAŁ SZŁAPA











Zabawki Jamesa Bonda

Opisywane dziś urządzenia jeszcze kilka lat temu wchodziły w skład podstawowego ekwipunku Jamesa Bonda. Dziś znajdują się w większości domów i nie są niczym niezwykłym.



Multimedialny kombajn

Design nowoczesnych urządzeń elektronicznych jest często głównym czynnikiem decydującym o zakupie konkretnego modelu. Z tego założenia wyszli twórcy najnowszej Nokii N95, jednak nie poprzestali tylko na stworzeniu użytkowego dzieła sztuki, ale również wyposażyli go w szereg przydatnych funkcji. Niewielki telefon komórkowy (99x53x21 mm) waży zaledwie 128 gramów, a przednią jego stronę praktycznie w całości zajmuje duży ekran TFT, 2,8" QVGA o rozdzielczości 320x240 pikseli, zdolny do wyświetlenia wysokiej jakości obrazu w 16 milionach kolorów. Zalety wyświetlacza można łatwo docenić po wykonaniu pierwszego zdjęcia wbudowanym aparatem fotograficznym z matrycą 5 megapikseli, optyką Carl Zeiss. Jakość fotografii wykonanych za pomocą Nokii N95 jest na tyle wysoka, że z pewnością nie skończy się tylko na jednym zdjęciu, a na całej serii, do czego zresztą zachęca aż 8 GB pamięci typu flash na materiały multimedialne, takie jak muzyka, zdjęcia, dzwonki czy dane map. Wszystko to, w połączeniu z rozbudowanym oprogramowaniem multimedialnym, pozwalającym przekształcić telefon na przykład w odtwarzacz MP3, czyni z Nokii N95 8GB prawdziwego „potwora multimedialnego”.

Rozmiar ma znaczenie – Apple MacBook

Firma Apple od lat skutecznie opiera się konkurencji Microsoft, przekonując użytkowników do produktów sygnowanych logo nadgryzionego jabłuszka. Najnowszym dziełem koncernu jest 13-calowy notebook MacBook, który zastępuje poprzednie produkty z serii iBook i PowerBook G4. Jak przystało na oryginalny i nowoczesny wytwór XXI wieku, MacBook dostępny jest w białym kolorze, doskonale podkreślającym kompaktowe rozmiary eleganckiej obudowy. Najważniejszą cechą nowego MacBooka jest jego wyposażenie. 13-calowa błyszcząca matryca na pierwszym rzut oka wydaje się nieco za mała, jednak doskonale sprawdza się

w codziennej pracy z programami biurowymi, podczas odtwarzania filmów czy przeglądania zdjęć. Za płynność odtwarzanej grafiki odpowiada wydajny procesor Intel Core 2 Duo taktowany zegarem 2 lub 2,16 GHz. Stabilną pracę zapewnia zmodernizowany system operacyjny Mac OS X 10.4, do którego dołączono znakomite oprogramowanie multimedialne iLife'06, dające praktycznie nieograniczone możliwości tworzenia albumów zdjęciowych, płyt muzycznych, filmów DVD, a nawet stron internetowych. Gdyby tego było mało, Mac OS X pozwala na dodatkowe zainstalowanie systemu operacyjnego Windows, co wiąże się z możliwością uruchomienia wszystkich programów dedykowanych dla obydwu systemów.



Zamiast zakazu – Palm Phone Jammer

Wesołe dzwonki telefonów komórkowych rozbrzmiewające w szkołach, kościołach, a nawet na pokładzie samolotu stały się nieodłączną częścią naszego życia. Żadne zakazy nie są w stanie zniechęcić nadgorliwych użytkowników do ciągłych rozmów w publicznych miejscach, w których beztraska pogawędka ze znajomym nie zawsze jest mile widziana.

Teraz wszyscy przeciwnicy telefonów komórkowych otrzymali do walki potężną broń. Na rynku pojawiło się bowiem urządzenie bez problemu blokujące działanie sieci GSM 850, 900, 1800 i 1900 MHz w promieniu do dziesięciu metrów. Ten niewielki gadżet zasilany baterią litowo-jonową staje się prawdziwym bestsellerem. Może zamiast tabliczki z przekreślonym na czerwono telefonem, warto zainwestować w Phone Jammer. W niektórych krajach, m.in. w Stanach Zjednoczonych, używanie tego typu urządzeń jest zabronione.

Stoliczku nakryj się – Microsoft Surface

Microsoft Surface jest eleganckim stolikiem na kawę, w który wbudowano 30-calowy wyświetlacz. Zaawansowana technologia, żywcem przeniesiona z filmów fantastyczno-naukowych, pozwala na obsługę ekranu i zarządzanie jego zawartością za pomocą naturalnych ruchów dłoni i prostych gestów, co jeszcze niedawno przedstawiane było przez twórców przeboju kinowego „Raport mniejszości” jako daleka przyszłość. Tymczasem, urządzenie wkrótce pojawi się w hotelach, kasynach i restauracjach na całym świecie, a za trzy do pięciu lat w prywatnych domach. Funkcje Microsoft Surface nie ograniczają się jedynie do przetwarzania zawartych w nim plików. Kolejne wersje rozwojowe systemu pozwolą na swobodną wymianę danych pomiędzy cyfrowymi aparatami fotograficznymi czy telefonami komórkowymi. Położenie np. aparatu cyfrowego na stoliku da szereg możliwości kopiowania, przeniesienia czy edytowania zdjęć na wyświetlaczu stolika. Cena Microsoft Surface jest adekwatna do jego możliwości i wynosi ok. 10 000 dolarów.



NOWA N-KA SUBARU

W październiku do brytyjskiego Banbury dotarł pierwszy egzemplarz bazowy Imprezy 08MY.

Prace nad skonstruowaniem kompletnie nowego auta rajdowego trwały już wtedy od paru miesięcy. Nowa karoseria wymagała zaprojektowania od zera klatki bezpieczeństwa. Prodrive poszedł jednak dalej – całkowitą nowością jest też tylne zawieszenie, podobnie jak przednie wyposażone w najnowszej generacji amortyzatory Ohlinisa. Od listopada skupiono się nad silnikiem – wtedy bowiem w Japonii przyjechała obecna tylko na tamtejszym rynku dwulitrowa jednostka z turbosprężarką. Jej pracą w N14 sterować

będzie całkowicie nowy komputer Pectela. Z tej samej firmy pochodzi wyświetlacz danych dla kierowcy. Ciekawostką jest pionowa dźwignia hamulca ręcznego – w stylu aut WRC. Impreza będzie też lżejsza od poprzedniczki – FIA planuje bowiem obniżenie limitu wagi do 1350 kilogramów.

Nowe Subaru Impreza N14 będzie homologowane 1 stycznia 2008. Prodrive oszacował jego cenę na 105 tysięcy funtów. Na początek wystarczy 20 tysięcy zaliczki.

Są chętni...?





Co to takiego Grupa N

Grupa N samochodów rajdowych bywa też nazywana grupą samochodów seryjnych lub produkcyjnych.

Aby pojazd został dopuszczony do startów w tej grupie musi spełniać narzucone przez FIA rygorystyczne ograniczenia przeróbek dostosowujących auto do rywalizacji na rajdowych oesach. Egzemplarzem wyjściowym do tworzenia rajdówek tej grupy musi być zawsze samochód sprzedawany seryjnie.

W wypadku **Subaru Imprezy N14** jest to najnowszy model Subaru Impreza WRX STI 2008.

Przepisy nie przewidują ograniczeń modyfikacji zawieszenia, natomiast ingerencje w układ dolotowy i wylotowy mogą być minimalne.

Można stosować sportowe wkładki filtra powietrza z tkaniny, obniżające opór przepływu powietrza, zaś w układzie wydechowym w miejsce seryjnego katalizatora zwykle montuje się sportowy końcowy tłumik.

Obowiązkowym wyposażeniem aut Grupy N jest klatka bezpieczeństwa i szelkowe pasy bezpieczeństwa. Fotele i kierownica sportowa zastępują miejsce seryjnych. Auto jest odciążane poprzez wymontowanie zbędnych elementów tapicerki i tylnej kanapy, która kiedyś stanowiła niezbędny element dopuszczenia auta Grupy N do startów i musiała znajdować się w kabinie, choć obecność klatki bezpieczeństwa wymuszała jej złożenie.

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski

Brillant Bryan



„Brillant” po francusku znaczy „wspaniały, błyskotliwy, świetny, genialny”. Słowo to wymawia się niemal identycznie, jak imię Bouffiera, francuskiego mistrza Polski – u nas jednak z angielska zwanego Brajanem. Jak go zwał, tak go zwał. 28-latek spod Grenoble porozstawiał po kątach polskich asów rajdowych.

Podczas rajdu Lotosu węgierscy mechanicy obsługujący Peugeota 207 Super 2000 zmuszeni byli do wymiany tylnego zderzaka, który nie wytrzymał ciągłego haczenia o brzegi wysokich kolein. Nowy pojechał na kolejne oesy, ten ze śladami walki trafił zaś w ręce pewnego pięciolatka, bardzo dumnie taszczonego niezbyt wygodnie do noszenia, ale jakże efektowne trofeum. Przy następnej wizycie w serwisie Bryan Bouffier

i Xavier Panseri zostali poproszeni o podpisy na owym zderzaku. Nieco się krygowali, a dodatkowo rozbawił ich argument, że młody kibic chce mieć autografy mistrzów Polski. Skromność francuskiego duetu była zrozumiała – w końcu było to ich dopiero trzeci start w naszym kraju w tym sezonie, na koncie mieli dopiero jedno zwycięstwo, i akurat na Kaszubach nie szło im najlepiej. Trzy następne rajdy wygrali...

RAJDOWY THRILLER

Mistrz filmowego suspense Alfred Hitchcock mówił, że dobry thriller powinien zacząć się trzęsieniem ziemi, a potem napięcie powinno stopniowo wzrastać. Trzęsieniem ziemi sezonu 2007 był Rajd Magurski – wygrany przez mało na śniegu efektownego, ale zabójczo (dla konkurencji) efektywnego Tomasza Kuchara. Nieznany scenarzysta postanowił jeszcze podnieść poziom adrenaliny kibiców i uraczył nas Elmotem. Krajowy klasyk rozpoczął się zaskakującym prowadzeniem Grzegorza Grzyba, rozwinął się kamieniem, na którym dwa żółte Swifty Super1600 – jego i Marcina Muchy – postradały prawe przednie koła, wreszcie zakończył spowodowaną kopciami grą w „muzyczne krzesła” na paru ostatnich oesach. Na fotelu zwycięzcy zasiadł ostatecznie Kajetan Kajetanowicz. W Rajdzie Polski tylko Szwed Svedlund był w stanie zrobić krzywdę Krzysztofowi Hołowcy-cowi, ale właśnie tam po raz pierwszy błysnął Bouffier, wygrywając wszystkie oesy ostatniej pętli i niejako zapowiadając to, czego wkrótce miał dokonać pod Krakowem, w cuglach wygrywając „kolczasty” rajd Subaru. Kaszuby nie były jednak tak szczęśliwe dla Francuza. Choć najszybszy na większości odcinków, w generalce był dopiero trzeci, za Michałem Bębenkiem i promieniejącym ze szczęścia Zbigniewem Gabrysiem, który w mistrzowskim rajdzie zwyciężył dopiero po raz drugi w karierze. Pięciu triumfatorów w pięciu pierwszych imprezach. Konia z rzędem temu, kto potrafiłby wtedy wytypować ostateczną pierwszą trójkę RSMP.

GDZIE ONI SĄ?

Tak najczęściej pytano, poszukując w wynikach żelaznych faworytów. Mistrz Polski – siedem punktów; wicemistrz – dwanaście. A przecież w pięciu rajdach można było zdobyć maksymalnie 55 oczek! Przed sezonem Michał Sołowow otwarcie mówił, że spróbuje przełamać hegemonię Leszka Kuzaja. Miał mu w tym pomóc Fiat Punto Super2000. Od początku mogły też mu pomóc gigantyczne problemy krakowianina, który tylko jeden z tych rajdów ukończył w miarę bezprzygodowo. A jednak próżno byłoby szukać któregośkolwiek z tej dwójki w czołówce punktacji mistrzostw. Zapowiadała się więc prawdziwa rewolucja w polskiej hierarchii rajdowej.

BRYAN I RESZTA

Rolę dnia Aurory odegrał wydech dwieścieśódmki. Rzeszowski, Nikon i Orlen rozwiały wszelkie wątpliwości. W każdym z ostatnich trzech rajdów sezonu polscy kierowcy mogli walczyć tylko o drugie miejsce. Bouffier nie pozostawił złudzeń – komplet punktów oznaczał, że mamy





pierwszego w historii zagranicznego mistrza Polski. Natychmiast pojawiły się głosy o niewyobrażalnej przewadze sprzętowej Francuza i jego doświadczeniu za kierownicą rajdówki, w której konstruowaniu przecież uczestniczył. Chwalący Bryana podkreślali, że rozgromił naszych asów na doskonale znanych im oesach. Prawda, jak zwykle, leży pośrodku. Jedno jest pewne – Polacy powinni raczej w sobie szukać przyczyn tej spektakularnej klęski.

EPPUR SI MUOVE

Opinię Galileusza na temat Ziemi można, mimo wszystko, odnieść i do polskiego rajdowania w sezonie 2007. A to dzięki niesamowitej walce dwóch kierowców Subaru o tytuł wicemistrza kraju. Awaryjne auto Tomasza Kuchara na Rzeszow-



skim i Nikonie otworzyły wielką szansę przed Sebastianem Fryczem. Wystarczyło dopilnować przewagi punktowej na Orlenie – i otwierać szampany. Tymczasem wiekopomna myśl Alfreda H. okazała się być aktualna do samego końca. Przebita opona i wielka strata czasowa sprawiły, że Frycz mógł tylko bezradnie przyglądać się ułańskiej szarzy rywała na ostatnim oesie rajdu. Szarzy skutecznej, bo promującej wrocławianina na piąte miejsce. Zdobyte w ten sposób punkty zrównały obu w klasyfikacji sezonu. O wicemistrzostwie Kuchara zdecydował... wygrany przez niego Rajd Magurski.

Cóż, w oczekiwaniu na rok 2008 pozostaje chyba uważne oglądanie dzieł pana Hitchcocka. Wbrew pozorom nie są one tak dalekie od wydarzeń na naszych rajdowych trasach.



Mistrzem WRC został w sezonie 2007 Sebastian Loeb. Może jednak podbudowane trzecim miejscem w gronie zespołów fabrycznych Subaru będzie miało mniej frustrujący sezon 2008 w hatchbacku S14.

World Rally Championships

LOEB X 4!!!



„Kiedy dziesięć lat temu zaczynaliśmy od zera nawet nie śniłem o tytule mistrza świata. Teraz mam ich cztery.” – mówi Sebastian Loeb, kiedy już zszedł z dachu Citroena C4 WRC na mecie ostatniego odcinka Wales Rally GB.

Genialny Francuz przyznał jednocześnie, że był to najtrudniejszy do zdobycia tytuł w jego karierze. Zaiste, po wypadku Seba na Sardynii wydawało się, że Marcus Groenholm poczuł szansę – i ją wykorzystał. Zdawały się to potwierdzać trzy z rzędu wygrane przez Fina rajdy oraz trzynastopunktowa przewaga w klasyfikacji.

WET ZA WET

Tymczasem już po Rajdzie Niemiec dystans zmniejszył się do punktów ośmiu, a to dzięki świetnemu pociągnięciu taktycznemu francuskiego zespołu. Guy Frequelin posadził do drugiego C4 Francois Duvala, który finiszował tuż za kolegą z zespołu, spychając Marcusa na trzecie miejsce.

Groenholm odgryzł się w Nowej Zelandii. Ten rajd kibice zapamiętają na długo. Na mecie różnica pomiędzy kandydatami do tytułu wyniosła... trzy dziesiąte sekundy!!! Katalonia i Korsyka to znów triumfy Loeba. W Japonii obaj opuścili drogę. O mistrzostwie świata miały więc zdecydować dwa ostatnie starty sezonu.

FINISZ NA WYPACH

Rajd Irlandii był dramatem kierowcy Forda. Zbyt szybkie wejście w prawy zakręt zakończyło się potężnym uderzeniem lewą stroną Focusa. Marcus po badaniach szybko wyszedł ze szpitala, ale o dalszej jeździe nie było mowy – skorzystanie z SupeRally uniemożliwiły uszkodzenia klatki bez-



pieczeństwa. I tak na większą z Wysp Brytyjskich Sebastian Loeb przyjechał jako lider mistrzostw. Na walijskim błocie Citroen był wprawdzie wolniejszy od obu Fordów, lecz trzecie miejsce, tuż za Groenholmem, w zupełności wystarczyło. Fin zakończył więc rajdową karierę wicemistrzostwem świata. „W skali rozczarowania od jednego do dziesięciu to było dziesięć” – powiedział w wywiadzie dla Crash Radio. „Sebastian był jednak znakomitym rywalem. Nie sądzę, by w przyszłym sezonie ktoś zdołał mu zagrozić – przy całym szacunku dla talentu Miko Hirvonena.”



KTO PO LOEBIE?

Chyba Loeb. Chłopak ma coś, czym odróżnia się od reszty stawki. Przecież mógł zostać mistrzem już w swoim pierwszym sezonie w WRC. Wtedy kazano mu jednak dowieźć dla Citroena tytuł w klasyfikacji producentów, dlatego właściwie nie walczył w ostatnim rajdzie z Petterem Solbergiem. Może jednak podbudowane trzecim miejscem w gronie zespołów fabrycznych Subaru będzie miało mniej frustrujący sezon w hatchbacku S14. Ciekawie byłoby, gdyby do walki o mistrzostwo włączyli się ci, których zdecydowanie na to stać



sklep subaru

FOT.: ADVERCITY, MODELKA: KAROLINA



Polar SPRT

Polar Teamu
Subaru SPRT.

CENA: 280 ZŁ

PARASOL SUBARU

Elegancki parasol
z pokrowcem.
Drewniana rączka,
modny kolor.

CENA: 50 ZŁ

Zapraszamy do naszych dealerów
oraz do sklepu w internecie
<http://www.subaru.pl/>



Pluszowy miś w niebieskiej koszulce.
Miękki i miły w dotyku. Doskonały pomysł
na prezent. Wysokość 19 cm.

CENA: 39 ZŁ



Zegarek SWRT Sportowy zegarek
zaprojektowany specjalnie dla SWRT przez
popularną markę Ekunda. Bransoleta
i koperta wykonane ze stali nierdzewnej.
Wodoodporny do głębokości 50 m.

CENA: 399 ZŁ



Kubek
SUBARU Impreza 2008

na uchu nadruk:
www.subaru.pl

CENA: 19 ZŁ



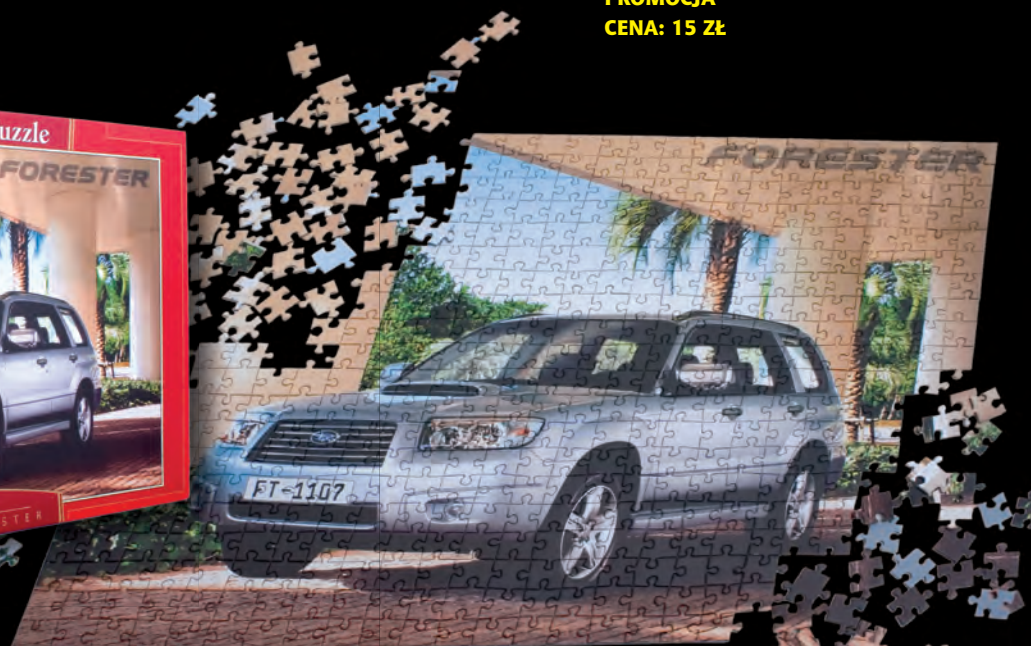
Portfel SWRT Tkany portfel z nylonu
posiada wiele praktycznych przegródek
oraz wyhaftowane logo SWRT.

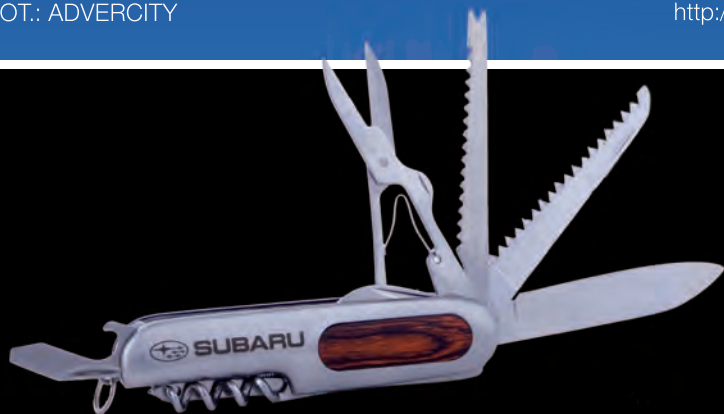
CENA: 59 ZŁ

Puzzle
Subaru Forester

500 elementów
47 x 33 cm

PROMOCJA
CENA: 15 ZŁ





Scyzoryk SUBARU

Składany nóż z pokrowcem.
Znakowanie: dwa grawery
laserowe na stalowej powierzchni.
10 składanych ostrzy, między
innymi: nożyczki, piła, korkociąg,
otwieracz itp.

CENA: 29 ZŁ



Wizytownik SUBARU

Lekka aluminiowa konstrukcja,
elegancki i dyskretny grawer.

CENA: 20 ZŁ



Miś SWRT

Śliczny niebieski miś w worku

CENA: 75 ZŁ

Nie wiązałabym złych skłonności z przynależnością do płci pięknej. Bo wtedy wszyscy mężczyźni byłiby kierowcami idealnymi. A nie są.

Kultura blondynki

Ciekawa jestem ilu kierowców usłyszało od innego uczestnika nuchu drogowego, w formie nagany rzecz jasna, uwagę „jeździsz jak facet!”? Gotowa jestem się założyć, że jeśli w ogóle ktoś taki komentarz zastosował, to raczej jako pochwałę. No dobrze, a ilu kierowców spotkało się z zarzutem „jeździsz jak baba!”? Chyba nie można nikogo za kółkiem bardziej obrazić. A ile w tej uwadze pogardy i braku wiary w umiejętności prowadzenia pojazdów mechanicznych przez niewiasty! Cóż za paskudny stereotyp. Oczywiście, zdarzają się panie, które używają lusterka wstecznego wyłącznie do poprawiania makijażu (a swoją drogą, lusterko wsteczne doskonale się w tej roli sprawdza). Miałam też przyjemność podróży jako pasażer w samochodzie prowadzonym przez kobietę, której tipsy wyraźnie przeszkadzały w trzymaniu kierownicy. A inna moja znajoma wprowadza tak nerwową atmosferę i używa za kierownicą tylu nieparlamentarnych słów, że wolałabym jeszcze raz zdać maturę, niż wybrać się z nią w kolejną przejażdżkę. Przyznaję, że sama miewam pewne predyspozycje do stłuczek i nieuwagi. Ale nie wiązałabym tych złych skłonności z przynależnością do płci pięknej. Bo wtedy wszyscy mężczyźni byłiby kierowcami idealnymi. A nie są.

Weźmy choćby typ pierwszy – „pana w kapeluszu” – postrach na drogach, szczególnie w niedziele i święta, bo wtedy najłatwiej go spotkać. To mężczyzna w słusznym wieku, często właśnie we wspomnianym nakryciu głowy. Ten typ rozpoznaję na pierwszy rzut oka: siedzi sztywno, kurczowo zaciska obie dłonie na kierownicy, zapatrzyony w drogę. Najlepiej go wyminąć, ale to trudne, bo ma denerwujący zwyczaj zajmowania lewego pasa i nie cierpi przekraczać 50 km/h. Z takim nie sposób się komunikować, bo tak jest przejęty prowadzeniem samochodu, że innych uczestników nuchu drogowego zwrócić nie zauważa. Nie pomagają subtelne gesty ani trąbienie. „Pan w kapeluszu” z lewego pasa nie zjedzie i nikogo nie przepuści.

Typ drugi to „nerwusek”. Tak się jakoś składa, że „nerwuski” to najczęściej panowie około trzydziestki, którzy siedzą za kierownicą samochodu z charakterystyczną kratką i napisami firmowymi na masce, co wyraźnie wskazuje na związki z zawodem przedstawiciela handlowego. Wyglądają na bardzo zapracowanych i mocno poirytowanych. Ale, niestety, zamiast kubka z melisą trzymają w dłoni telefon komórkowy (w bardziej zaawansowanej wersji są zaopatrzeni w zestaw głośnomówiący, a wolną rękę wykorzystują do bogatej gestykulacji). „Nerwuski” zawsze mnie stresują, bo wyglądają jakby miały za złe światu, że muszą prowadzić samochód. Wyładują więc swoją agresję na wiele sposobów: ruszając ze skrzyżowania z piskiem opon, zajeżdżając drogę bliźnim, ignorując linie ciągłe.



I jeszcze jeden typ – „zimny łokieć”. Tu obowiązkowo reprezentacyjny samochód, im droższy, tym lepszy, z dobrym sprzętem grającym w środku (co słyhać z daleka). Uchyłona szyba, nawet jeśli na dworze nieco chłodno, z okna wystaje nonszalancko oparty lewy łokieć kierowcy. Rzeczony kierowca – zazwyczaj młody, opalony, z dużą ilością żelu we włosach. Cecha charakterystyczna: obserwuje innych za kółkiem. Udaje, że tego nie robi, ale co nusz zerka na bliźnich, żeby sprawdzić, jakie robi na nich wrażenie. Nic dziwnego, że raczej nie skupia się na prowadzeniu samochodu, więc do perfekcji opanował tylko jedno – naciskanie na pedał gazu z pełną mocą.

Przedstawiciele wszystkich trzech typów trochę mnie śmieszają, trochę przerażają, bo nie da się ich uniknąć, a konfrontacja może być niebezpieczna. Jedno ich łączy – to typy zdecydowanie męskie. Nie znam kobiety, której styl prowadzenia samochodu przypominałby metodę na „zimnego łokcia” albo „nerwuska” przedstawiciela handlowego. Więc kiedy znajomy zarzucił mi, że jeżdżę jak baba (ciekawe, ciekawe), tylko się uśmiechnęłam. I tak wiem swoje. Za kierownicą przypomina mi „pana w kapeluszu”.

napisali o subaru



„kmh”

10/2007

„Pierwsza jazda – Subaru Impreza 2.0R Sport”

„Subaru Impreza nowej generacji nie ma nic wspólnego z poprzednikiem. To zupełnie inne auto. Jest typowym kompaktem i z takimi trzeba go porównywać. Niestety, trzeba pogodzić się z tym, że głównym konkurentem Imprezy jest Auris i tym podobne bezpieczne samochody. Całe szczęście, że pod kontrowersyjną powłoką drzemią sprawdzone i bardzo dobre rozwiązania charakterystyczne dla Subaru. Śmiem nawet twierdzić, że nowa Impreza ma szansę stać się większym sukcesem handlowym niż model poprzedni. Jest lepiej ukierunkowana i ucywilizowana.”

„Auto Motor i Sport”

10/2007

„Kocham Subaru”



„Subaru Impreza ma jedną cechę absolutnie wyjątkową i zupełnie niespotykaną, nie tylko

w tej klasie, ale na całym rynku motoryzacyjnym. To leżący poziomo, bardzo nisko umiejscowiony silnik typu bokser. Nie dość, że ma wspaniałe parametry eksploatacyjne to jego położenie bardzo obniża środek ciężkości całego samochodu. To zaś oznacza świetne trzymanie się drogi, mniejsze przechyły nadwozia, i w efekcie – szybszą jazdę na zakrętach.”

„Więcej i lepiej”

„Wreszcie Imprezę 2.0R można zamówić w wersji Sport, która – oprócz najbogatszego zestawu wyposażenia – ma specjalny pakiet stylizacyjny. Z innymi zderzakami, obręczami kół, nakładkami na progi, końcówką wydechu Impreza 2.0R Sport wygląda dokładnie jak WRX, tylko że bez wlotu powietrza na masce. Dodatkowym elementem wyposażenia, są kubkowe fotele.”

„Auto Świat” nr 42

15.10/2007

„Porównanie trzech kompaktów”



„Kto oczekuje od samochodu bezpiecznego prowadzenia i zadowalającego komfortu jazdy, ten powinien wybrać najnowszą odmianę Imprezy. (...) Kierowca siedzi w znakomicie wyprofilowanym fotelu, mając przed sobą ciekawie zaprojektowaną deskę rozdzielczą. (...) Najnowszy model Subaru został seryjnie wyposażony w reduktor.

Kierowca przy użyciu dźwigni może skrócić przełożenie. Rozwiązanie to pomocne jest np. w górskich warunkach lub podczas holowania przyczep.”

„Auto Moto” nr 10

10/2007

„Dobry Kumpel”



„Przewrotnie można stwierdzić, że Subaru opracowuje swoje modele specjalnie z myślą o polskim rynku. Outback jest tego najlepszym przykładem. Ten samochód łączy w sobie najlepsze cechy Legacy kombi (na którym bazuje) z podniesionym o 5 cm zawieszeniem i elementami odróżniającymi go wizualnie. (...) Duże koła nie wpadają w każdą dziurę, a samopoziomujące się zawieszenie tylnej osi utrzymuje stały prześwit 20 cm od podłoża bez względu na obciążenie pojazdu.”

„Na każdą okazję”

„Jeśli w motoryzacji istnieje odpowiednik szwajcarskiego scyzoryka, to jest nim Subaru Forester. (...) Niewzruszenie pokonuje tak miejskie krawężniki, jak i wyboiste leśne dukty. Jednocześnie jednak zapewnia zaskakująco dobre właściwości jezdne na równym asfalcie, wykorzystując zalety stałego napędu wszystkich kół. W parze z własnościami trakcyjnymi idą także osiągi Forester. W wersji z dwuipółlitrowym, turbodołowanym bokserem samochód

imponuje dynamiką, zostawiając w tyle większość kompaktowych GTI, a nawet mocniejsze konstrukcje.”

„Rzucona rękawica”

„Patrząc na Forester, można by się spodziewać, że na asfalcie zostanie za Skodą w tyle. Ale tak się nie dzieje. Ma niemal równie precyzyjny układ kierowniczy, a i zakręty, mimo większych przechyłów nadwozia, pokonuje ze stoickim spokojem. Przewagę wypracowuje dlatego, że jednak stały napęd wszystkich kół daje większą pewność jazdy w najtrudniejszych warunkach drogowych.”

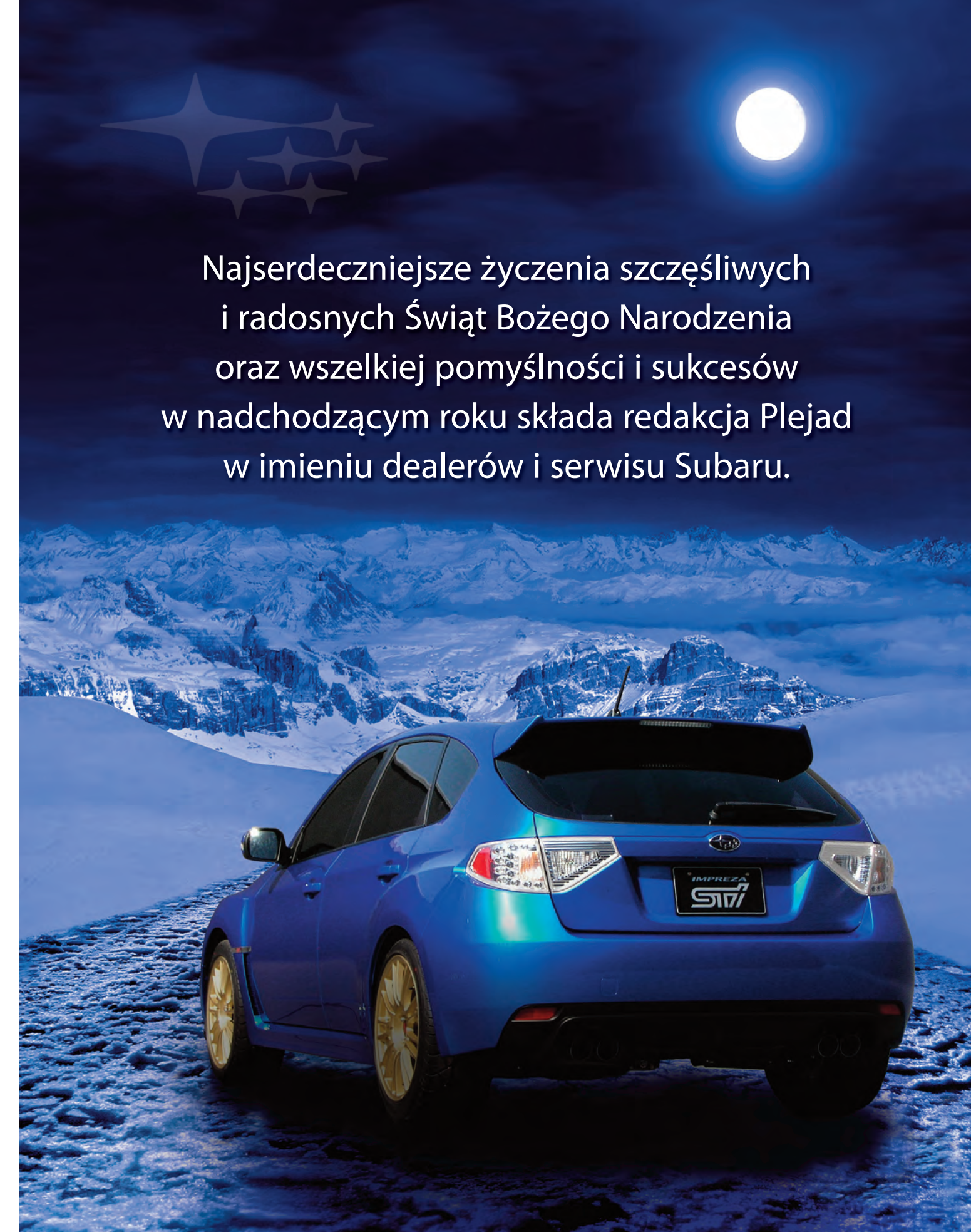
„AutoVIP”

10/2007

„LLL, czyli Impreza w Pradze”



„Wspaniały układ kierowniczy i napęd na cztery koła z centralnym dyferencjałem, świetna kontrola trakcji. Kiedy pokonywaliśmy fragment szutrowej drogi, nie mogliśmy się nadziwić, jak pewnie prowadzi się ten samochód, choć silnik miał tylko 150 KM. (...) Słowa uznania należą się natomiast projektantom, którzy stworzyli funkcjonalne i komfortowe wnętrze, przy zachowaniu niezbędnego minimalizmu. (...) Ta surowość ma być atutem marki. Kierowca ma czuć się panem samochodu i wiedzieć, że to on dowodzi, a nie wyręcza go elektronika.”

A blue Subaru Impreza STI is shown from a rear three-quarter view, driving on a snowy mountain road at night. The car is illuminated by a bright full moon in the dark sky. The background features snow-covered mountain peaks and a clear night sky with a few stars. The car's license plate area displays 'IMPREZA STI'.

Najserdeczniejsze życzenia szczęśliwych
i radosnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz wszelkiej pomyślności i sukcesów
w nadchodzącym roku składa redakcja Plejad
w imieniu dealerów i serwisu Subaru.

KERATRONIK GPS



Kocham swoje auta
i zawsze lubię
wiedzieć gdzie się
znajdują.

Teraz to proste!

KERATRONIK

ul. Współczesna 3, 03-289 Warszawa
tel.: +48 22 675 99 07, fax: +48 22 814 19 45
e-mail: keratronik@keratronik.com.pl
www.keratronik.com.pl, www.monitoring.pl