NR 2 (21)/2008 ISSN 1897-1989

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOSNIKOW SUBARU

Naoki Fujimaki
Europejski Japończyk

Forester Diesel
już niebawem

V Zlot Plejad
niezapomniana impreza

Nowy Forester
prezentacja w Grecji

Japonia
wyprawa życia

NR 2 (21)/2008
MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU
PLEJADY

V12

ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

Dante Cinque

To coś czego jeszcze nie było

EKSKLUZYWNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY

Odpowiedzialność

Ponieważ muszę się liczyć z tym, że nasze pismo może przypadkiem znaleźć się w rękach jakiegoś polityka, niezbędnym jest na wstępie wyjaśnienie znaczenia tego słowa.

Nie, nie – szukanie w słowniku wyrazów obcych nie ma sensu – to jak najbardziej polskie słowo. Otóż opierając się na Słowniku Języka Polskiego PWN z 1979 roku (tom II) odpowiedzialność to *konieczność, obowiązek moralny lub prawny odpowiadania za swoje czyny i ponoszenia za nie konsekwencji*. Pomijając aspekty prawne, uregulowane przecież odpowiednimi, w większości nieznanymi, a jeżeli już, to i tak często niezrozumiałymi zapisami kodeksów chciałbym się skoncentrować na tej części definicji, która odnosi się do obowiązku moralnego. Ci z Państwa, którzy już w tym miejscu domyślili się, że chętnie czytam literaturę fantastyczną mają oczywiście rację. Niemniej żywię głębokie przekonanie iż także w realnym życiu codziennym przeprowadzenie odpowiedniej ankiety udokumentowało by, że oczekujemy odpowiedzialnego postępowania ze strony rządu, policji, firm a także osób prywatnych. Problem pojawi się, gdy zapytamy o określone, konkretne aspekty postępowania tych właśnie osób. Przypuszczam, że rząd też takie przekonanie żywi – przecież w przeciwieństwie do swych ksenofobicznych poprzedników skoncentrowanych na sianiu społecznego niepokoju… nic takiego złego nie zrobił. To prawda. Gdyby się dokładniej temu przyjrzeć, to być może dojdziemy do wniosku, że w ogóle nic nie zrobił. Powstaje więc dylemat moralny – czy nie robienie niczego może też być niemoralne? Jak odpowiadać za czyny, jeżeli czynów nie było? Pomoc można znaleźć odwołując się do treści przysięgi składanej przez członków rządu: *Obejmując urząd Prezesa Rady Ministrów (wiceprezesa Rady Ministrów, ministra), uroczyście przysięgam, że dochowam wierności postanowieniom Konstytucji i innym prawom Rzeczypospolitej Polskiej, a dobro Ojczyzny oraz pomyślność obywateli będą dla mnie zawsze najwyższym nakazem.*

Istotnie, o podejmowaniu jakichkolwiek działań mowy tu nie ma. Jeżeli rząd nie wierzy, że przez swe działania może korzystnie wpłynąć na pomyślność obywateli… to brak działań jest zrozumiały. W końcu pomyślność przynajmniej części obywateli – tych w rządzie – prawdopodobnie się polepszyła. A to że mamy coraz większą inflację, że wzrost wartości złotówki zagraża istnieniu coraz większej ilości krajowych producentów, że coraz mniej turystów przestraszonych drożyzną odwiedza nasz kraj, że coraz więcej osób ginie na naszych drogach (do czego brak regulacji fiskalnych zawierających preferencje dla nowszych,

bardziej ekologicznych i bezpiecznych generacji samochodów bezpośrednio się przyczynia), że zadłużenie Państwa rośnie a reformy podatkowe zostały najwidoczniej odłożone *ad Kalendas Gaecas*… to wszystko nic – przecież będzie Euro 2012.

Gdyby ktokolwiek słuchał, ośmieliłbym się zadać pytanie – a co z tymi obywatelami, dla których piłka nożna nie jest jedynym celem w życiu?

Za złamanie przysięgi składanej wobec narodu kary nie są przewidziane. Pozostaje tylko „obowiązek moralny". Czyli jednak literatura fantastyczna?

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

spis treści

Aktualności

6 **Nagrody**

Prezentacje

8 **Forester Diesel**

10 **Forester: Japończyk w Helladzie**

Zlot Plejad 2008

16 **Trasa terenowa (część I)**

24 **Gadżety używane na trasach**

Reportaż

26 **Wyprawa życia – Japonia**

32 **Portrety naszych podróży**

Spotkania

34 **Wywiad: Europejski Japończyk**

Technika

38 **Dwa oblicza Imprezy STI**

s. 44

s. 10

s. 38

s. 16

Styl życia

Free Rajdy: Tatrzańskie szczyty 44

Trek Gdynia 48

Subaru na dwóch kołach? 49

Felieton

Jak widzą podróże kobiety? 50

Jak widzą podróże mężczyźni? 53

Dwutlenek węgla 58

Rowery

Ewenement ponadczasowości roweru 60

Informacje

Wawrosz: nowy dealer w Bielsku 62

Z życia Forum Subaru 63

Piszą o nas 64

Ciekawostki 66

Po raz kolejny

Po zwycięstwie w 2006 roku również i w ostatniej edycji 2.5-litrowy SUBARU BOXER zwyciężył w prestiżowym konkursie Engine of the Year. Najlepsi światowi znawcy z branży motoryzacyjnej ponownie docenili drogę technologiczną wybraną przez Subaru.

Silnik przeciwsobny Subaru 2.5l turbo został wybrany najlepszym silnikiem w kategorii od 2.0-l do 2.5-l w międzynarodowym konkursie na Silnik Roku 2008 (International Engine of the Year Awards 2008). Ceremonia wręczenia nagród odbyła się na wystawie silników w Sztuttgardzie w Niemczech.

Komisja złożona z 65 renomowanych dziennikarzy z 32 krajów sędziowała w konkursie przedstawionym przez UKIP Media & Events – Automotive Magazines' Division – największą brytyjską grupę czasopism zajmujących się technologią motoryzacyjną, w której skład wchodzą takie tytuły jak Engine Technology International czy Automotive Testing Technology International. Sędziowie oceniając samochody brali pod uwagę następujące kryteria: osiągi, prowadzenie, trzymanie się nawierzchni, ekonomiczność oraz postęp technologiczny.

Silnik Subaru, w który wyposażone są modele Impreza i Forester (na rynku amerykańskim również Outback), jest pierwszym silnikiem przeciwsobnym, który został uhonorowany tak prestiżowa nagrodą po raz kolejny (pierwszy raz w 2006 roku).

Charakteryzuje się potężnym momentem obrotowym a zarazem dbałością o środowisko.

Poprzez modyfikację silnika, turbosprężarki oraz poprawę programu sterującego silnikiem osiągnięto również spadek emisji spalin.

Lepiej zapobiegać niż leczyć

Za kierownicą naszych samochodów zawsze możemy liczyć na wysokie aktywne bezpieczeństwo. Gdyby pomimo tego jednak doszło do wypadku, będziemy chronieni w najlepszy ze znanych sposobów.

JEDYNA W SWOIM RODZAJU

Impreza otrzymała najlepszą ocenę w testach zderzeniowych JNCAP

Główna nagroda przyznawana jest samochodom osobowym, które uzyskały najlepsze wyniki w testach zderzeniowych w kategorii bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów oraz w kategorii ochrony pieszych. Impreza to jedynym samochód, który uzyskał najwyższą możliwą punktację we wszystkich trzech kategoriach.

NOWY FORESTER OTRZYMAŁ NAJWYŻSZĄ OCENĘ W TESTACH ZDERZENIOWYCH NCAP

W Stanach Zjednoczonych Forester potwierdza swoje bezpieczeństwo

W USA prawa konsumentów są niezwykle mocno chronione, czasem nawet do przesady. Prawa kierowców reprezentowane są przez państwową instytucję National Highway Traffic Safety (NHTSA), a najbardziej znanym testem prowadzonym przez tę oraganizację jest New Car Assessment Program (NCAP). Uzyskanie najwyższej oceny to wielki prestiż, i taki wynik jest dla producenta i danego modelu najlepszą reklamą i to na całym świecie. Nowy Forester w maju tego roku otrzymał pięć gwiazdek, czyli najwyższą ocenę, w teście zderzenia czołowego i bocznego. Taki wynik zawdzięcza specjalnej strukturze nadwozia, która jest zbudowana z zastosowaniem pierścieni wzmacniających całą strukturę nośną. Silnik bokser dzięki swojej wyiątkowej, kompaktowej budowie pozostawia wiele miejsca dla absorbcji uderzenia a dodatkowo, podczas wypadku, przemieszcza się pod podłogę kabiny. Forester wyposażony jest także w całą gamę poduszek powietrznych przednich, bocznych oraz kurtyn powietrznych.

Równie ważnym dla Subaru, co bezpieczeństwo pasywne, jest bezpieczeństwo aktywne, prezentowane poprzez system Symmetrical All-Wheel Drive czyli stały napęd wszystkich kół, bardzo skuteczne hamulce, systemy kontroli trakcji oraz wyrafinowaną konstrukcję zawieszeń. Subaru bardzo poważnietraktuje sprawę bezpieczeństwa. Dzięki temu technologie, które sprawdzają się na rajdowych trasach, a mogą służyć poprawieniu elementów bezpieczeństwa, zostają w bardzo krótkim czasie przenisione do budowy samochodów cywilnich.

Forester i Diesel: idealne połączenie

Silnik BOXER DIESEL, który już świetnie sprawdził się w modelach Legacy i Outback, znajdzie idealne miejsce pod maską najbardziej popularnego Subaru w Europie.

Forester to właśnie ten model naszej gamy, który od lat cieszy się największym powodzeniem wśród nabywców Subaru w Polsce. Przyczyny takiego stanu rzeczy są stosunkowo łatwe do zidentyfikowania.

O ile w wielu państwach Unii zakup samochodów typu SUV jest odzwierciedleniem panującej mody, o tyle w Polsce, ze względu na fatalny stan dróg, zakup właśnie takiego auta ma często podłoże czysto racjonalne.

Zalety Forestera w porównaniu do innych samochodów tej kategorii też są znane:

- niżej położony środek ciężkości (silnik typu bokser) zwiększa stabilność samochodu na drodze niwelując problematykę wynikającą z podwyższonego zawieszenia i karoserii;
- stały napęd wszystkich kół (S-AWD) zapewnia wyższy poziom bezpieczeństwa aktywnego, tak ważnego właśnie na naszych, jakże niebezpiecznych drogach.

Jeżeli do powyższych cech dołączymy wartość prześwitu przekraczający 200 mm, czy też standardowe samopoziomowanie tylnej osi otrzymujemy samochód nie tylko bezpieczny, ale i łatwy w obsłudze, a jednocześnie spełniający oczekiwania wynikające z dynamicznej stylizacji nadwozia.

Ci spośród Państwa, którzy zaszczycili nas swoją obecnością na Zlocie Plejad i uczestniczyli w trasie terenowej wiedzą, że Forester nie tylko sugeruje swą stylizacją określone możliwości trakcyjne poza utwardzonymi szlakami, ale także w przeciwieństwie do wielu samochodów tej kategorii faktycznie je posiada.

Jest jednak coś, czego także nasz samochód do tej pory zrealizować nie był w stanie. Niskie zużycie paliwa. SUV-y z definicji na skutek większego oporu powietrza, a także systemu napędu są niejako skazane na porażkę w tej dyscyplinie w porównaniu z bardziej tradycyjnymi samochodami. Ten właśnie problem doprowadził do niezwykłej wręcz popularności ekonomicznych silników wysokoprężnych wśród nabywców samochodów tej kategorii.

Subaru przez wiele lat nie oferowało w swej gamie takich rozwiązań ograniczając grono potencjalnych nabywców swych samochodów. Wprawdzie prace nad nowym silnikiem BOXER DIESEL trwały bardzo długo, lecz oczekiwanie zostało wynagrodzone jednostką, którą prasa fachowa nie bez kozery najczęściej określa mianem rewolucyjnej.

Nadzwyczaj wysoka kultura pracy połączona ze wzorcową dynamiką i bardzo niskim zużyciem paliwa to główne atrybuty tej jednostki napędowej pozyskujące przychylność tak dziennikarzy, jak i nabywców Legacy i Outback. Nic więc dziwnego, że wprowadzenie tego silnika do nowego Forestera jest oczekiwane z dużą niecierpliwością.

Zanim, na początku października, wersja ta pojawi się w salonach sprzedaży można dla zachęty podać kilka faktów.

I tak nowy Forester BOXER DIESEL w wersji bazowej będzie posiadał średnie zużycie paliwa* na poziomie zaledwie 6,3 l/100km, co stawia go na czele najoszczędniejszych samochodów w swej klasie. Odpowiednio także emisja CO_2 (167 g/km) stanowi dla podobnej wielkości samochodów SUV wzorzec do naśladowania. A dla użytkowników tego modelu bardzo konkretne oszczędności w kosztach eksploatacji.

W połączeniu z nową, 6-biegową skrzynią manualną osiągnięto także bardzo niski poziom hałasu wewnątrz samochodu, co dodatkowo zwiększa komfort podróżowania.

Zanim będziecie Państwo mieli okazję sami zasiąść za fotelu kierowcy nowego Forestera diesla i zweryfikować moje odczucia co do tego modelu mogę tylko powiedzieć, że sam, jako zagorzały zwolennik silników benzynowych po jazdach testowych tym modelem... mocno się waham. No cóż, może przyszedł czas na zmianę zapatrywań? Jeżeli tak, to smutną będzie już tylko niemożność określenia samego siebie jako osoby z „odrobiną benzyny we krwi".

* wg RL 80/1268/EWG

	Active 2.0 TD	Comfort 2.0 TD	Exclusive 2.0 TD	Exclusive Navigation 2.0 TD
16-calowe felgi aluminiowe	x			
17-calowe felgi aluminiowe		x	x	x
Relingi dachowe		x	x	x
Tapicerka skórzana			x	x
System audio (1 CD)	x			
System audio ze zmieniarką CD-6 i sterowaniem w kierownicy		x	x	
Nawigacja (brak map Polski)				x
Przednie reflektory przeciwmgielne	x	x	x	x
Tempomat	x	x	x	x
Przednie reflektory ksenonowe		x	x	x
Spojler dachowy		x	x	x
Okno dachowe		x	x	x
VDCS	x	x	x	x
Elektrycznie sterowane fotele przednie			x	x
Podgrzewane fotele przednie	x	x	x	x
Automatyczna klimatyzacja	x	x	x	x
Podgrzewana szyba przedania w miejscu spoczynku piór wycieraczek	x	x	x	x
Podgrzewane lusterka zewnętrzne	x	x	x	x
Tylne światło przeciwmgielne	x	x	x	x
Boczne poduszki powietrzne / kurtyny powietrzne	x	x	x	x
System klucza elektronicznego Keyless Access z przyciskiem elektronicznego systemu Start/Stop			x	x
Ceny brutto (euro)	30 390	32 440	34 890	36 490

tekst: Dante Cinque

Japończyk w Helladzie

Co jest najprzyjemniejszego w pracy dziennikarza gazety motoryzacyjnej? Zapewniam Was, że dla mnie są to prezentacje. Zaproszenia na pokazy nowych modeli Subaru, zawsze przyjmuję ze szczególną radością, ponieważ z doświadczenia wiem, że filozofia z jaką Subaru tworzy samochody, sprawia, że te spotkania zawsze są ciekawe i niekonwencjonalne. Można by powiedzieć: jaka marka, taka prezentacja.

Ktoś kto nie zna naszej pracy, może ją sobie wyobrażać, jako ślęczenie po nocach nad biurkiem. Owszem, jest to jeden z nieodłącznych jej elementów, ale są wydarzenia, które sprawiają, że z przyjemnością zasiadam do komputera, by z wypiekami na twarzy opisywać je choćby całą noc. To właśnie możliwość pierwszego kontaktu na takich imprezach z nowymi samochodami, sprawia, że kocham tę pracę. To zawsze, poza samą przyjemnością zetknięcia się z nowością motoryzacyjną i możliwością przejechania 200 kilometrów samochodem, który jeszcze nie trafił do sprzedaży, okazja do poznania wspaniałych ludzi, spotkania starych przyjaciół oraz podziwiania nowych, pięknych zakątków naszej Ziemi.

Rok temu Subaru przedstawiło nową Imprezę w starej Pradze. To nie jest niekonsekwencja. To pewne przesłanie wskazujące, że firma szanuje tradycje i na niej opiera swoją filozofię. Imprezę STI pokazano tam, gdzie można najlepiej ocenić jej żywioł, czyli na włoskim torze. Dla zapoznania się z przełomową dla marki nowością, jaką jest pierwszy na świecie silnik BOXER DIESEL, na początek zamontowany do modeli Legacy i Outback zaproszono nas do słonecznej Hiszpanii. O niezapomnianej przygodzie z nowym Foresterem, która odbyła się w kwietniu w kolebce kultury antycznej – Helladzie, możecie państwo przeczytać poniżej, a w połowie września tego roku planowana jest prezentacja Forestera diesla, w Austrii oraz w rzadko wykorzystywanym do tego celu przez producentów zakątku Europy, jakim jest przepiękna i malownicza Słowenia. Uważam, że samochody tej marki, godne są miejsc w których są prezentowane.

Do Grecji, gdzie zostałem zaproszony na pokaz nowego Forestera, cała grupa dziennikarzy wyruszyła z lotniska w Warszawie. Miła atmosfera i towarzystwo Prezesa Subaru Import Polska,

Turystyka ale nie tylko
Bardzo przyjemnie było zwiedzić okolice Salonik, ale zrealizować to za kierownicą nowego Forestera – po prostu BAJKA!

pana Witolda Rogalskiego, sprawiły, że podróż była wyjątkowo krótka, sympatyczna i nie męcząca. Lądowanie na lotnisku w Salonikach, tradycyjne brawa dla pilota po prawie niewyczuwalnym lądowaniu i znowu przyjemna niespodzianka. Przywitały nas, piękna słoneczna pogoda i piękne uśmiechnięte kobiety, pracownice przedstawicielstwa Subaru na Europę. Podtatusiali koledzy wciągali brzuchy, dla nadania sylwetce młodzieńczych kształtów. Z lotniska przewieziono nas do malowniczo położonego hotelu, tuż nad morzem. Tu zagwarantowano nam czas na pełny relaks. Ciepłe kwietniowe słońce zachęcało do spacerów po plaży. Późnym popołudniem odbyła się konferencja prasowa. Padło dużo ważnych pytań, na które udzielali wyczerpujących odpowiedzi japońscy fachowcy z Fuji Heavy Industries, a wszystko w miłej i towarzyskiej atmosferze. Coś, co zawsze wprawia mnie w wyśmienity nastrój, to słuchanie Japończyków mówiących po angielsku. Wieczorny bankiet był połączeniem wystawnej elegancji i wesołej fiesty. Wspaniała zabawa, piękne kobiety i zawsze mili i uśmiechnięci przedstawiciele kraju kwitnącej wiśni. Nazajutrz rano czekała już na nas główna atrakcja imprezy. Japoński producent oddał w nasze ręce swoje nowe cacko. Pierwsza część przewidzianej do pokonania trasy, to asfaltowe, wijące się pośród greckich gór drogi. Początkowo, z uwagi na duży prześwit, podchodziłem nieufnie do ostrych zakrętów. Nic bardziej mylnego. Auto przykleiło się do asfaltu i mowy nie było o żadnych przechyłach czy poślizgach. Oprócz przyjemności prowadzenia, urzekały mnie przepiękne widoki. W porównaniu z jeszcze trochę szarą Polską o tej porze roku, zieleń i słońce Grecji były rajem. Podziwianie widoków,

sprawdzanie możliwości trakcyjnych i dynamiki nowego Forestera, przyprawiało o zawrót głowy. Przerwa na kawę to możliwość wymiany pierwszych wrażeń. Drugi odcinek trasy przewidzianej przez organizatora, to drogi szutrowe. Tu było już trochę mniej czasu, a nawet chęci na podziwianie widoków, wszak Forester, to właśnie Leśnik. Samochód zachowywał się wręcz fenomenalnie, co nie dziwiło, biorąc pod uwagę, że znalazł się w swoim naturalnym środowisku.

Grecja to przede wszystkim słońce i morze, które przyciągają tu miliony turystów. Dzięki tej prezentacji poznałem również, niezwykle malownicze góry i lasy tego pięknego kraju. Wracając ponownie na asfalt, bawiłem się jazdą. Nie miałem już żadnych oporów, przed bardziej agresywnym pokonywaniem ciasnych zakrętów niekończących się serpentyn. I tak aż do samego hotelu. 200 km i żadnego zmęczenia. Wręcz przeciwnie, czułem niedosyt. Byłem rozczarowany, że to już koniec. Potem chwila na refleksję, pakowanie walizki, pożegnanie z organizatorami i droga na lotnisko i znowu wciąganie brzucha podczas pożegnania z uroczymi hostessami. Lot do Warszawy – takie odniosłem wrażenie – trwał nawet krócej niż do Grecji. Obecność Pana Rogalskiego sprowokowała powtórkę z konferencji prasowej i wymianę pierwszych wrażeń na gorąco. Po powrocie do domu, mimo zmęczenia, nawet nie pomyślałem o łóżku. Szybki prysznic i do komputera, żeby jak najszybciej podzielić się z czytelnikami, wrażeniami z tej nie zapomnianej imprezy. Wiem, że gazeta ukaże się później, ale atmosfera przelana na gorąco na papier (czyt. twardy dysk) pozostanie.

Najpiękniejsza w tym zawodzie jest możliwość obcowania ze wspaniałymi ludźmi i fantastycznymi samochodami w najpiękniejszych zakątkach świata. Dziękuję Subaru.

tekst: Waldemar Biela

V Zlot Plejad

część pierwsza

TRASA TERENOWA

czyli

wpuszczeni w ryż

Dyrekcja SIP postanowiła w tym roku zadbać o swoich przyszłych klientów, czyli o latorośl. Trasa terenowa V Zlotu Plejad została zaplanowana w tak wyrafinowany sposób, żeby można ją było pokonać samochodzikiem na pedały (mam nadzieję, że nikogo nie uraziłem). Jednym słowem – ciepło, sucho i bezpiecznie. Wiem – użyłem trzech słów, ale to dla dodania dramaturgii. Ekipy w pocie czoła usunęły z polnych dróg kamienie, drzewa owinięto poduszkami i wykoszono trawę. Dzieciska miały się czuć jak w siódmym niebie. No właśnie a propos nieba. Zamieszkujący tam starszy, siwy pan z brodą wyszedł z psem na spacer. Przystanął zupełnie przypadkiem właśnie gdzieś tak nad Wałbrzychem i zamyślił się nad sensem istnienia wszechświata. Roztrząsał dylemat: rozszerzać czy kurczyć. Zniecierpliwiony pies podniósł nogę. Starszy Pan zgłębiał problem przez czternaście dni nie poruszywszy się ani na krok. Unieruchomiony smyczą Burek przez cały ten czas lał w to samo miejsce. Piętnastego dnia starszy pan spojrzał na pieska i (prawdopodobnie) podjął decyzję w sprawie wszechświata, ponieważ zawołał: kurczę!!! Potem szybko podniósł Burka z kałuży i wytarł mu łapki. W Wałbrzychu zakładano pierwsze plantacje ryżu.

24 maja około godziny 11:00 – czyli mniej więcej wtedy, kiedy Burek kończył sikać – na trasę wyruszyła załoga nr 57, czyli ja i moja pilotka wtulona w swoją chorobę lokomocyjną. Pomny przygód z poprzedniego rajdu, kiedy to moja pilotka nafaszerowana środkami przeciw wymiotnymi zasnęła a próba nadania jej wigoru alkoholem spowodowała wymioty, zabroniłem jej jeść i pić dwa dni przed rajdem. Najprostszym rozwiązaniem było, aby treść żołądka nie zawierała żadnych… treści.

Na pierwszym półtorakilometrowym odcinku organizator postanowił sprawdzić nasze nerwy. Asfaltowe drogi publiczne, czyli dziury, policja, sygnalizacja świetlna, pijani kierowcy, bezpańskie psy i TIR-y, że nie wspomnę o staruszkach poruszających się po przejściach dla pieszych za pomocą balkoników. Przebiegnięcie sześciu metrów z tym wyczynowym sprzętem w rękach, zajmowało im około minuty. Na pierwszy Punkt Kontroli Czasu (PKC) dotarłem kompletnie wyczerpany, roztrzęsiony i z nadszarpniętym nerwem. Ponieważ pani sędzina odnotowała spóźnienie, nadszarpnąłem sobie kolejny. Wyjeżdżając z PKC auto wślizgnęło się w koleiny i jako kierowca poczułem się przez chwilę zbędny. Pilotka podyktowała; za mostkiem prosto przez błoto. To była średnio przydatna wskazówka, ponieważ… błoto było wszędzie. Załoga przed nami poszła widocznie nie w to „prosto", co trzeba i ledwie ją z tego ryżu było widać. Wydłubania ich z miejscowych upraw przypominało wydłubywanie widelcem korka z butelki wina i zajęło nam jakiś czas i to w dwa samochody. Gdyby moim celem – jako uczestnika rajdu - było zajęcie wysokiej lokaty, no to właściwie mogłem się już wrócić do bazy zlotu. Niestety moja pilotka byłaby w takim przypadku zmuszona czytać książę do góry nogami, a wstydziłem jechać przez miasto z pasażerką w tej obscenicznej pozycji. Ruszyłem dalej. Po jakimś czasie błoto znikło… pod wodą. Nawigacja „na

gwiazdy" odpadała. Burek zasłaniał. Prawo na burt podyktowała pilotka i schowała książkę drogową jak mało przydatną. Szliśmy pod wiatr z prędkością około dwóch węzłów. Czym się kierujemy? – rzuciłem pytanie w kierunku prawego fotela. W odpowiedzi pilotka wyciągnęła z torebki… różaniec. Przy siódmej zdrowaśce dobiliśmy do drugiego brzegu. Prosto w PKC. Pilotka wyciągnęło książkę, ale przezornie naszego „GPS-u" nie odłożyła. Słusznie, to była tylko wyspa. Pan wziął naszą kartę drogową i wpisał godzinę 10:40. Spojrzałem na zegarek. Była 11:40. Przekroczyliśmy strefę czasową? Na wszelki wypadek zagadnąłem pana po rosyjsku. Nie łapał. Zaryzykowałem po polsku. Pan przez kilkanaście sekund

wpatrywał się we mnie wybałuszonymi oczami, poczym zaatakował swoją własną otwartą dłonią swoje własne zmarszczone czoło. Do dzisiaj nie wiem czy to pacnięcie to, dlatego że sobie przypomniał, czy w ten sposób regulował chronometr? Z poprawionym wpisem odbiliśmy od brzegu. No to mamy luzik – pomyślałem patrząc na kartę. Na następny PKC zobowiązani byliśmy stawić się… dzisiaj. Do widniejącego w karcie drogowej kleksa mieliśmy dodać sobie 40 minut. Wydostaliśmy się wreszcie na brzeg. Po krótkiej przeprawie przez przybrzeżne bagienko wyjechałem na asfalt. Dodałem gazu. Błoto z kół fruwało wszędzie. Mijany rowerzysta pozdrowił nas przyjaźnie pięścią. Na następny PKC, według opisu w książce, nie miałem prawa trafić, gdyby nie fakt, że znajdował się na parkingu obok stacji benzynowej, na której postanowiłem zatankować. Pani sędzina tradycyjnie… odnotowała spóźnienie. Dla niej, kleks w naszej karcie był definitywną próbą przerobienia 10:40 na 11:40. Trudno się było z Panią nie zgodzić. Usytuowana w pobliżu próba sprawnościowa polegała na zastrzeleniu blaszanych zwierzątek pistoletem na farbę. Początkowo nosiłem się z zamiarem zastrzelenia sędziny, ale okazało się, że za dzika było więcej punktów i nie wiercił się jak Ona. Wynik strzelaniny przerósł moje najśmielsze oczekiwania. Wszystkie udostępnione mi kulki z farbą, przemieniły dzika w żółte truchło. Nie zadrżała mi ręka i nie mrugnęła powieka. Prawdopodobnie to te dwa uszkodzone wcześniej nerwy były za to odpowiedzialne. Kilkaset metrów dalej sędziowie kolejnej konkurencji kazali mi spaść razem z autem z sześciometrowej skarpy do żwirowni. Właściwie żaden problem, gdyby nie fakt, że auto po takim upadku miało się dalej poruszać i to na czas. Dla dodania „adrenalinki" – jak twierdzili sędziowie – należało jeszcze przejechać przez… wodę. Nie wiem czy innym dodało, mnie muliło. Start na kolejny odcinek i kolejny dylemat. W książce pisze 800 m i w prawo. Sędziowie twierdzą, że w książce jest błąd i trzeba jechać w prawo po 80 m. W moim przypadku wiara w sędziów już nieco przygasła. Spojrzałem na pilotkę. Ścisnęła mocniej różaniec. – Wal w prawo. Inne załogi zareagowały różnie. Jedni poszli na książkę inni na… tak jak my. – Prosto do ściany lasu. Zaś dylemat. Droga skręca w prawo. Ściana lasu jest dookoła. Czy „prosto" znaczy prosto drogą, czyli w prawo, czy znaczy bezwzględnie prosto? Jedziemy prosto… znaczy… prosto. To „prosto" okazuje się nie tym „prosto". Błądzimy, ale gorzej mają ci, co poszli na książkę. Wszystko wskazuje, że niechybnie wracają na start. Wreszcie trafiamy w dobre „prosto" i dojeżdżamy prosto na drugą próbę terenową. Dla odmiany to nie jest zalana wodą żwirownia tylko… zalana wodą piaskownia. Pomału zaczynam dostawać morskiej choroby. Pożyczam od pilotki tabletki przeciw wymiotne i zaczynam nucić szanty. Po wydostaniu się z wody „grzeję" między pachołki, które ustawiono na zboczu piaskowni w tak wymyślny sposób, żeby auto kilka metrów pokonało kołami do góry. Bardzo śmieszne. Przez chwilę mózg z żołądkiem zamieniają się miejscami. Potem wszystko wraca na miejsce, tylko, że w międzyczasie dwa razy musiały się minąć w przełyku. Wyjeżdżam z piaskowni i mijam stary dworzec kolejowy. Jadę pomalutku i czekam na dalsze dyspozycje. Po kilkuset metrach rzucam pilotce pytające spojrzenie. Z wyrazu jej twarzy wnioskuje, że u niej powrót narządów jeszcze

nie nastąpił. Nie można śledzić trasy kiszką… a tym bardziej ślepą. Rzut oka w kwity i już wiem, że obok domu nr 40 miało być w prawo. Wjazd na nasyp kolejowy. Na szczęście złomiarze ukradli tory, co wyklucza ewentualne ryzyko zderzenia z pociągiem. Nasyp wlecze się jak flaki. – w prawo!!! – krzyknął… prawy fotel. Albo ślepa kiszka odzyskała wzrok albo nastąpiła upragniona zamiana organów. Wyjeżdżam pionową ścianą na łąkę, na której sędzia testuje trzeźwość załóg na utrzymanie równowagi. Przejeżdżam rowerem górskim (to taki ciupagą pompowany) dwa okrążenia, ponieważ pilotka odmawia testu. Jej organy wróciły, co prawda na miejsce, ale błędnik zahaczył się przy mijance o dwunastnice i utrzymywał równowagę tylko do wysokości miednicy. Reszta dyndała bezwładnie. Wbrew mojemu

samopoczuciu, sędziowie uznali mój stan równowagi za zadowalający, co pozwoliło mi po dokładnym przypięciu na wpół dyndającej pilotki do fotela, zsunąć się ze stromego zbocza powrotem na nasyp kolejowy. Kilkaset metrów dalej utknąłem w korku. Kolejka czekała cierpliwie około pół godzina aż straż pożarna, która utknęła w tym samym korku, zdejmie jednego z uczestników sprawnościowej próby polegającej na zjeździe po linie – z tejże właśnie liny. Dla wyjaśnienia dodam, że lina i straż pożarna byli sprawni w odróżnieniu od uczestnika. Do dzisiaj zastanawiam się czy na tej próbie badano sprawność liny, uczestników czy strażaków. Sędziowie próbę odwołali z litości dla wiszącego uczestnika i kolejka ruszyła dalej w celu dołączenia do kolejki czekającej na czsówkę, która krzyżowała się z kolejką samochodów wyjeżdżających z cateringu. Jak Boga kocham wolałem za komuny stać w kolejce po karpia na wigilią. Po odnotowaniu na PKC-u dwugodzinnego spóźnienia, przebrnięciu czasówki i nerwowym zaliczeniu cateringu (bodajże karkówka) – ustawiłem się w kolejce do wyjazdu która, jak wcześniej już wspomniałem krzyżowała się z kolejką do czasówki. Po kilkuset metrach dotarłem do pionowej ściany hałdy. Pan z obsługi rajdu poinstruował – jedynaczka i ogień. Z uwagi na posiadaną automatyczną skrzynię biegów ograniczyłem się do ogień. Po wdrapaniu się na półkę skalną utknąłem w… kolejce do zjazdu z hałdy, po której następował jakiś trudny do pokonania odcinek, na który należało podjeżdżać pojedynczo. Faktycznie, po mozolnym zsunięciu się z hałdy trzeba było najechać na krótki, ale stromy podjazd, po którym następował troszkę dłuższy stromy podjazd a po nim troszkę dłuższa pionowa ściana, Ja bardzo chciałem. Auto bardzo chciało. Pilotka bardzo chciała a opony powiedziały… wała. Cofaniu z pionowej ściany towarzyszył paniczny wrzask prawego siedzenia. – drzewa!!! Drzewa!!! Na pewno tak nie pisało w książce drogowej. Ponieważ wspomniane drzewa znajdowały się za samochodem, a jak do tej pory, moja pilotka nie ogarniała nawet tego, co działo się przed nim, zignorowałem okrzyki żeby sobie nie nadszarpnąć pozostałych nerwów, ponieważ już dotychczasowe przeżycia spowodowały, że wisiała mi warga i ciekła z niej ślina. Albo cud albo japońska technologia spowodowały, że za drugim podejściem pokonałem

ścianę i to tylko po to żeby znowu trafić na nasyp kolejowy. Kilkanaście samochodów brnęło błotnistymi koleinami, dokąd pan prowadzący stawkę nie postanowił z tych przebrzydłych kolein wyskoczyć. Pół godziny, mocna linka, samochód obsługi i sześciu chłopa naprowadzały pana z powrotem na przebrzydłe koleiny, żeby ogonek mógł ruszyć do przodu. Kolejna próba sprawnościowa polegała na podjechaniu na pochyłą łąkę przodem do przodu pod górę i zjechaniu przodem do przodu w dół. Proste jak etui na gwoździa. Dwa kilometry i kolejne dwie próby na stadionie sportowym. Trzy strzały piłką na pustą bramkę o rozmiarach naczepy do TIR-a i przejazd dwukołowym urządzeniem z żyroskopem. Do pierwszych dwóch strzałów podszedłem jak ostatni amator i zaliczyłem dwa razy samo okienko. Trzeci potraktowałem profesjonalnie. Wziąłem rozbieg jak Krzynówek i w pełni profesjonalny sposób przestrzeliłem o kilkanaście metrów. Pilotka podeszła do próby z urządzeniem mechanicznym. Ponieważ urządzenie reagowało na przechyły operatora a u pilotki błędnik nadal działał tylko do wysokości miednicy, już pierwszy przechył pozwolił jej pobić rekord prędkości. Pól godziny później dokolebałem się do mety. Panowie z serwisu rzucili fachowym okiem czy auto jeszcze dycha i faktycznie stwierdzili na naprawę w zupełności wystarczy… dycha. Później nastąpiła najsympatyczniejsza część imprezy, której to części… nie pamiętam. Wyratowane z opresji załogi tak mi się zrewanżowały, że „Biesiadę do Białego Rana" oglądnę sobie na filmie co mi SIP obiecał przysłać na Boże Narodzenie. Chciałbym dodać na zakończenie, że kupując Forestera wiedziałem, że kupuje naprawdę dobre i wszędobylskie auto, ale żeby… łódź podwodną?

tekst: Waldemar Biela

Gadżety V Zlotu Plejad

Okulary na głębokim rauszu

Organizator tegorocznego Zlotu Plejad przetestował na uczestnikach pewne urządzenie zwane alkogoglami. Redakcja PLEJAD uznawszy mnie za autorytet w tej dziedzinie, zwróciła się do mnie z prośbą o wydanie opinii w sprawie gadżetu. Długo zachodziłem w głowę, o jaką dziedzinę chodziło redakcji, jednak odpowiedź nasunęła mi się sama zaraz po założeniu urządzenia na twarz. Faktycznie, w tej dziedzinie mam wieloletnie doświadczenie… biesiadne.

Otóż – jak twierdzi producent – po założeniu wspomnianego urządzenia na aparat wzroku, ofiara odnosi nieodparte wrażenia jak by była po kilku głębszych. Otóż pozwolę sobie nie zgodzić się z tym stwierdzeniem, ponieważ w naszym kraju określenie kilka głębszych odnosi się do kieliszków, natomiast organizator – jak by nie patrzeć – upiększając mą twarz wspomnianym urządzeniem zaserwował mi przeżycia, które (co do kilku głębszych) nasuwały mi na myśl, raczej naczynia o wyporności wiadra.

Jakiekolwiek próby przemieszczania się z urządzeniem przytwierdzonym do twarzy, bez względu czy pieszo czy mechanicznie, kończyły się w rowie lub na perfidnie podstawionej przez organizatora przeszkodzie a raz nawet na perfidnie podstawionej sędzinie. Jako autorytet, mogę państwa zapewnić, iż, alkogogle, które przekazano mi do testów, oddają obiektywne wrażenia wizualne na poziomie dziewięciu promili, czyli dla Polaka ciężki stan poweselny, dla obcokrajowca zwykły stan pośmiertny a nawet kilkakrotnie pośmiertny… znaczy… nieosiągalny nawet w warunkach laboratoryjnych. Dostrzegam jednak pewne zagrożenie w propagowaniu wyżej wymienionego urządzenia. Podejrzewam mianowicie, że przeciętny Polak po dwutygodniowym treningu w symulatorze samochodowym przy użyciu alkogogli, będzie wstanie zdać egzamin na prawo jazdy, posiadając w organizmie znaczną dawkę środków zwiodczająco – rozweselających. Problemem do rozwiązania pozostanie jedynie specyfika aromatyczności wydechu. Jedyna pozytywna opinia, jaką mogę wydać na podstawie przeprowadzonych testów dotyczy perfidnie podstawionej sędziny.

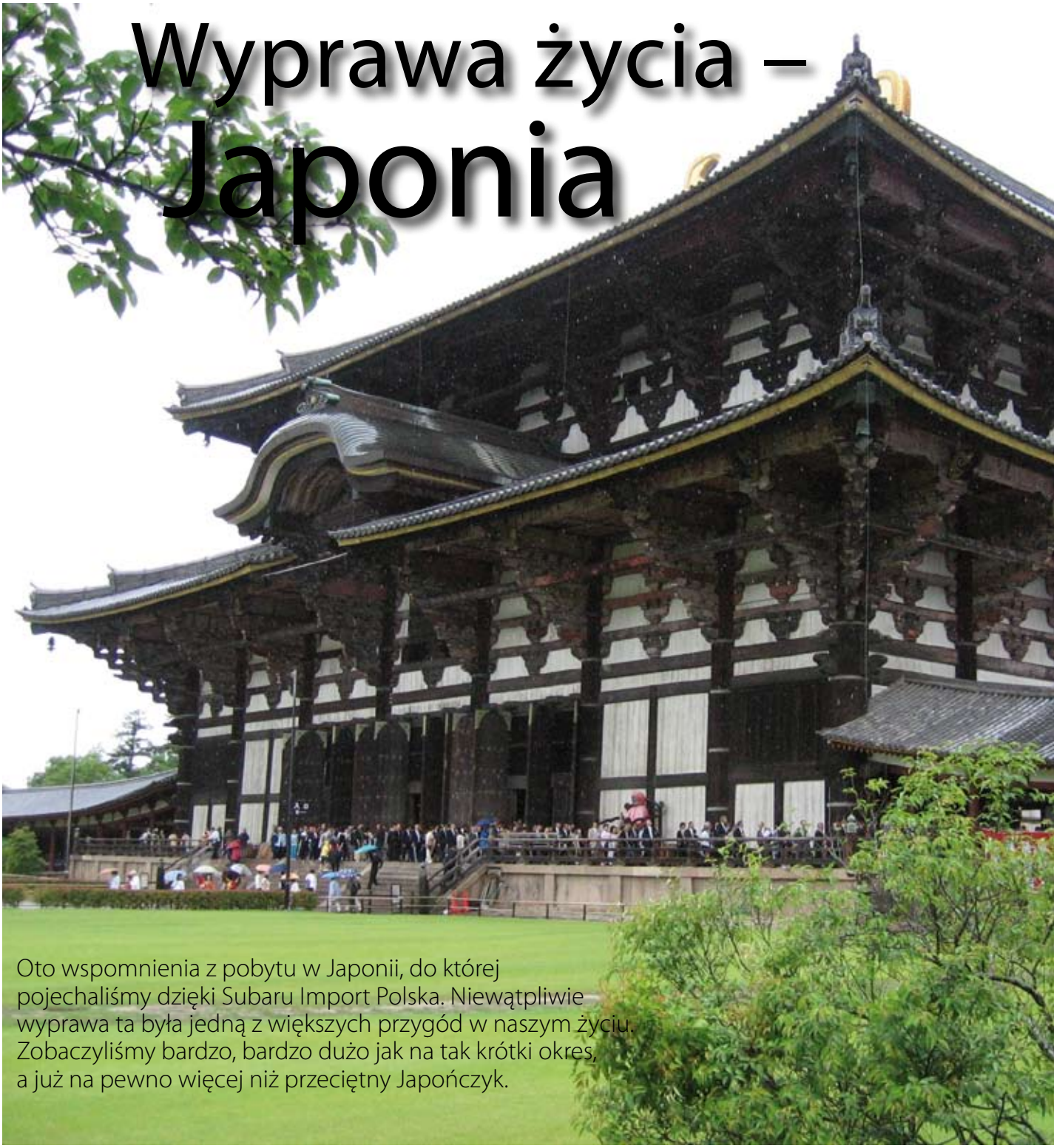
Skike

Prośba redakcji o wydanie opinii na temat urządzenia zwanego skike, została początkowo zdecydowanie odrzucona, ponieważ obraziła mnie, sugerując, że jestem autorytetem w walce o utrzymanie równowagi. Jednakże trzydniowe przeprosiny ze strony redakcji zakończone sprawą karną o zakłócanie spokoju publicznego w dzielnicy, nastroiły mnie zarówno do redakcji, do wydawania opinii, jak i do walki o utrzymywanie równowagi nader pozytywnie.

Urządzenie – mówiąc w największym skrócie – składa się z dwóch zakręconych sztuk obuwia oraz dwóch atrakcyjnych lasek służących do nabierania rozpędu oraz utrzymywania równowagi. Laski, co prawda, nie umywają się do perfidnie podstawionej sędziny z testów alkogogli, ale spełniają należycie swoją rolę i nadają prędkości. Mnie, na przykład, rozpędziły mięsień sercowy do trzystu uderzeń na minutę. Dopiero później okazało się, że to były tylko hostessy, które wręczyły mi konkretny sprzęt, czyli koszmarnie chude, niezgrabne i mało podniecające kijki do odpychania. Do testowanych butów ktoś podstępnie dokręcił po dwa kółka do każdego i to jeszcze, każde z innej strony, co automatycznie wyklucza możliwość stąpania a wymusza ich rozjeżdżanie się – zazwyczaj w skrajnie różnych kierunkach. Przemieszczanie się na powierzonym mi sprzęcie jest praktycznie niewykonalne, co potwierdziły przeprowadzone przeze mnie próby, które z racji najczęściej stosowanych sposobów wyhamowywania nazwałbym… jądrowymi. Dla utrzymania równowagi przy korzystaniu ze skike, konieczne jest przyjęcie wymuszonej pozycji charakteryzującej się maksymalnym wysunięciem do tyłu, dolnego, skrajnego odcinka kręgosłupa dla przeciwwagi wzdłużnej, przy równocześnie szeroko rozstawionych kończynach dolnych dla utrzymania równowagi poprzecznej. Dla zobrazowania mogę dodać, że taką mniej więcej pozycję przyjmujemy zazwyczaj w zaniedbanej toalecie publicznej w celu… poważnym. Urządzenie oceniam zdecydowanie negatywnie i mogę to powtórzyć odrapaną twarzą, bezpośrednio w (początkowo tylko) nieodrapaną twarz producentowi. Przyznaję jeden punkt – zgodnie z tradycją wydawanych przeze mnie opinii – za… hostessy oraz drugi za niezapomnianą sędzinę od alkogogli.

tekst: Beata Łukaszewska

Wyprawa życia – Japonia



Oto wspomnienia z pobytu w Japonii, do której pojechaliśmy dzięki Subaru Import Polska. Niewątpliwie wyprawa ta była jedną z większych przygód w naszym życiu. Zobaczyliśmy bardzo, bardzo dużo jak na tak krótki okres, a już na pewno więcej niż przeciętny Japończyk.

Poznaliśmy nie tylko Japonię nowoczesną, z megapolią jaką jest Tokio na czele, lecz również Japonię tradycyjną, z jej świątyniami, ogrodami oraz pałacami samurajów. Przez kilka dni mieliśmy okazję dotknąć zupełnie innej kultury i rozsmakować się w niej, zarówno dosłownie, jak i w przenośni.
Starałam się w miarę dokładnie opisać, co wydarzyło się podczas naszego pobytu, jednakże ani słowa, ani fotografie nie są w stanie w pełni oddać piękna oraz bogactwa kulturowego Japonii.
Zresztą, oceńcie sami!

Dzień pierwszy
Lot czyli przygoda z British Airways

Wstajemy, a w zasadzie zczołgujemy się z łóżka o 5.00. Jestem blada i ledwo żywa. Mało spałam. Całą noc słucham jak J. przewraca się w łóżku usiłując sobie przypomnieć wszystkie katastrofy lotnicze od zarania lotnictwa, a w szczególności te ostatnie i najbardziej spektakularne. Przez to wszystko mnie też udziela się nerwówa, ale nie chcę rozmawiać na ten temat, zatem noc upływa na wzdychaniu, przewalaniu się, zastanawianiu czego jeszcze nie spakowałam oraz przekonywaniu samej siebie, że wszystko będzie OK.

Przez to wszystko ledwo zdążamy na pociąg. Ale by było głupio, gdybyśmy nie polecieli do Japonii z powodu spóźnienia na pociąg Białystok – Warszawa Centralna przez Małkinię.

W pociągu ucinam sobie komarka, J. ciągle blady i niepewny. Przysięgam, do ostatniej chwili obawiałam się, że on w ostatniej chwili powie „dziękuję, wysiadam" i najnormalniej w świecie zwieje mi z Okęcia.

Jednak nic takiego się nie dzieje. Zastanawiam się czy mój małżonek będzie palił z nerwów na płycie lotniska podczas tankowania samolotu, jak miał to w zwyczaju podczas naszego ostatniego lotu na Kretę.

Wsiadamy, J. nadal blady, ja gnana niedobrymi przeczuciami szukam *er siknes bag*. Nasza 18-osobowa urocza wycieczka również zajmuje swe miejsca. Lecimy.

Najgorsze są starty i lądowania, prawda? Głównie dlatego, że jest się wtedy *sick and vomit*, przynajmniej ja. Ale potem wszystko poniekąd wraca do normy, a ja do swych naturalnych kolorów. Po dwóch herbatach i kanapce z kurą jakoś to idzie.

W Londynie na lotnisku schiz. Nikt nie wie, dokąd iść, podążamy za nieokreśloną masą w upale straszliwym, bo wysiadła klima. Czeka nas wiele niespodzianek. Ściągamy kurteczki, buciki, wysypujemy zawartość plecaczków, brameczki, macanka, te sprawy. Skrajnie wyczerpani lądujemy w końcu na tym co trzeba terminalu, w barze, a jakże. Natychmiast zgadujemy się z barmanem, który po jednym zdaniu okazuje się być Marcinem, rodem z Katowic. Ach, jak swojsko się robi i sympatycznie od razu, ale tak, że ani się oglądamy, a już ostatnie wezwanie do naszej bramki ogłaszają. No to pędzimy, pędzimy, wpadamy do naszej bramki, a tam pokaźna grupa Irlandczyków ciska się tak, że niemal bramkę rozsadza. Patrzę na J., a jemu już oczy błyszczą, „oj, będzie buma" – czytam z jego twarzy. Jednak wyprzedza go inna grupa i nawet kilku za fraki się łapie, a J. już tam się przeciska, żeby na awanturę się załapać, a ja już kwitnę zielona ze strachu, gorąca i wyczerpania. Przez to wszystko do naszego jumbo wsiadamy pół godziny za późno, jednak dobrze, że w ogóle,

znaczy cieszyć się trzeba. W środku jest mniej fajnie. Okazuje się, że człowiek z Okęcia, który nas odprawiał, porozrzucał nas po całym samolocie.

J. już na wstępie próbuje zaprzyjaźnić się z Sumiko, krzywonogą, przesympatyczną stewardesą. I nawet się lubią coraz bardziej, do momentu, kiedy Sumiko odmawia podania drugiego podwójnego dżinu i zrozpaczona znika w czeluściach kabiny pilota.

„W takim Aeroflocie, człowiek ledwo się rozsiada, a już mu wenflon z whisky na ramię zakładają" – dodaje towarzyszący nam sprzedawca Maciek. I chłopcy, zniesmaczeni nieco, zaczynają wędrówkę po samolocie w Boeingu nana nana nana (strasznie ich to bawi, że chichoczą po kątach), no bo przecież spać nie będą, kiedy takie ważne rzeczy obok nich się dzieją. W tej to przemiłej atmosferze umyka nam czas, a ja zapadam w sen starając się nie myśleć o tym jak mój organizm przyjmie lądowanie po wchłonięciu trzech podwójnych dżinów z tonikiem.

Dzień drugi
Konnichiwa Nippon

Lądujemy na międzynarodowym lotnisku Narita, oddalonym nota bene od Tokio o jakieś 100 km. z kawałkiem. Cieszę się jak diabli, bo mam wiele powodów. Po pierwsze nie zwymiotowałam, aczkolwiek było blisko. Po drugie wiem, że zaraz znajdę toaletę i nareszcie opróżnię swój nieśmiały pęcherz, który za nic nie spełni swojej funkcji w żadnym środku lokomocji albo kiedy wie, że ktoś czeka na to, by dostać się do toalety. Ja już tak mam, o czym wiedzą wszyscy moi bliscy i przyjaciele, którzy kiedykolwiek mieli tę wątpliwą przyjemność podróżowania ze mną.

Po wylądowaniu wycieczka, ku rozpaczy naszych przewodników, rozpełza się na wszystkie strony lotniska w poszukiwaniu bankomatów, wody, *smoking area*, obiektów do fotek, bagaży etc. Ja oczywiście, kuśtykając już co nieco, udaję się w poszukiwaniu toalety. Kiedy znajdujemy już tzw. *happy room* J. ze spokojem wyciąga książkę, mówiąc „nie śpiesz się miśku" i rozciąga się na ławce. Ja w tym czasie przeżywam pierwszy szok cywilizacyjny. Wchodzę za drzwi z dziewczynką. Tam z kolei dwoje drzwi z tabliczkami *Western style* i *Japanese style*. W *Japanese style* gwarno i tłoczno. „Huk – myślę sobie – w kiblu rodem z westernu też się przecież załatwię, byle było cicho i spokojnie". Z duszą na ramieniu wchodzę i zamieram. „Jezuuuu, jaka wielka toaleta, aaaaaaa, jak czysto". Kible nieskazitelne, pachnące, relaksująca muzyczka sączy się z ukrytych dyskretnie mikrofonów. Spłuczka na fotokomórkę, PODGRZEWANA deska klozetowa z bidetem, cyrkulacją wody i funkcjami, których do dzisiaj nie potrafię wymienić. Żadnych porozwalanych syfów, brudu, rolek po papierze. Nic z tych rzeczy, za to torebki, ochraniacze na deskę, chusteczki odświeżające, wszystko w zasięgu ręki, czyste i pachnące . A gdy wychodzę, za mną wchodzi dyskretnie uśmiechnięta pani, sprząta po mnie i dezynfekuje. Czuję się trochę jak bezcześciciel

sanktuarium i barbarzyńca z dzikiego lądu. J. mało nie spada z ławki, gdy mnie widzi, pytając: „To już?"

„Już" – mamroczę, nie mogąc jeszcze dojść do siebie.

Mniej więcej po połowie godziny jakoś się wszyscy spotykamy. Czeka na nas już Kawagashi-san, nasz przewodnik po Japonii, uśmiechnięty, bo nieświadomy jeszcze, że w najbliższych dniach przeżyje największą traumę swej egzystencji. Biegniemy do autobusu. Tam przeżywam drugi szok cywilizacyjny. Czeka na nas kierowca, w nieskazitelnie BIAŁYCH rękawiczkach, bynajmniej nie gumowych, w pełnym uniformie i zaprasza nas, mamrocząc coś i śmiejąc gębę, do zajęcia miejsc w autobusie. W środku mało nie osuwam się wewnętrznie, gdyż na siedzeniach widzę BIAŁE koronki, że o wszechobecnej czystości nie wspomnę. Dopiero potem, po kilku dniach, przywykam do tego, że te śnieżnobiałe koronki są niemal wszędzie, w każdym autobusie, taksówce, lobby hotelowym. No cóż, widać taka moda…

Autobus rusza, następują wzajemne prezentacje, dumny pan Kawagashi (w wolnym tłumaczeniu *Smiley*) przedstawia plan naszego pobytu oraz zadaje pytanie odnośnie preferencji kulinarnych członków (znaczy tej, wycieczki). Członki, zmęczone cokolwiek lotem, w okrutnej większości nie bardzo kontaktują, ignorują zaczepki, co potem okaże się największym błędem popełnionym w Japonii. Nie wiem, naprawdę, jakim cudem mój mąż spadł z wyżyn innej świadomości i włączył się do zaistniałej rzeczywistości. Niewykluczone, że podziałał tu fakt, iż Smiley-san mówił po angielsku, co jest niezawodnym sposobem przykucia uwagi mego małża (sama tak czasem robię w domu, gdy wszystko zawodzi). Nieważne, na pytanie czy ktoś wymaga specjalnego traktowania (na szczęście tylko w sensie żywieniowym) mój mąż natychmiast unosi rękę i rzecze: „ME". Smiley-san przynosi karteczkę i prosi o napisanie, jakie produkty należy wyłączyć z diety. J. po chwili zastanowienia skrobie: *FISH, SEA FOODS, V…* Zaglądam mu przez ramię i syczę wściekła: „Jeżeli jeszcze tu napiszesz przysięgam, że cię zabiję, a już na pewno nie będę obok ciebie siedziała w restauracji". Poprzestajemy zatem na rybie i owocach morza. „Jakoś to będzie – myślę sobie. Najwyżej będziemy chodzić na ćwierćfunciaki do Maca". Z tą optymistyczną myślą oglądam sobie Tokio z okien autobusu, aż zapadam w drzemkę z otwartymi ustami, o czym wiem z relacji męża oraz słów dochodzących spoza świadomości, brzmiących mniej więcej tak: „Mysza, proszę cię zamknij dziób".

Jedziemy na lunch do hotelu Inter Continental Blue Veranda w jednym z centrów Tokio. Hotel, jak sama nazwa mówi, dla ekskluzywnych gości. Rzeczywiście, jak wchodzimy, to natykamy się na japońskie wesele, pannę młodą i korowód jej gości, wszyscy w ciuchach od Diora, Chanel etc.

A my, takie łachudry niedomyte, prosto z lotniska, w dżinsach, bluzach, włosach w nieładzie. Jednakowoż, głód robi swoje. Niczym się nie przejmując rzucamy się na bufet. Pierwszego dnia, co by szoku cywilizacyjnego nie potęgować, lecz dawkować w rozsądnych ilościach, do dyspozycji jest *Western + Japanese Buffet*. Ja i małżonek rozpierzchamy się w przeciwnych kierunkach. On po spaghetti i stek, ja po łososia, kalmary i panierowane ośmiorniczki. Jest fajnie, jest fajnie, nareszcie się najem za wszystkie czasy…

A po lunchu jedziemy na największą wieżę widokową świata, Tokyo Tower o wysokości 333 m. Sama wieża bardzo przypomina swój prototyp, wytwór Eiffle'a, tyle że jest większa i pomalowana na pomarańczowo, żeby było kjut, sory, znaczy kawaii.

Tłoczymy się w windach i dokonujemy kolejnej obserwacji cywilizacyjnej. Nic dziwnego, że w Japonii nie ma bezrobocia. Ludzie pracują na PEŁEN ETAT jako rozdawacze ulotek przed wieżą, hostessy windowe, informujące o numerze właśnie mijanego piętra, pilnowacze porządku w kolejce na 30 osób, a mistrzostwem świata są kłaniacze hotelowi bądź restauracyjni. Ich praca na pełen etat polega na kłanianiu się w pas, dziękowaniu, pokazywaniu drogi oraz uśmiechaniu do gości, a wszystko poza wymienionymi czynnościami nie leży już w zakresie ich obowiązków. Nieźle co?

Panorama Tokio widziana z wieży faktycznie zapiera dech w piersi. Trudno to opisać, gdyż nigdzie na świecie nie widziałam takiej masy drapaczy chmur, sięgających po horyzont.

Jest jeszcze jedna atrakcja. W niektórych miejscach na punkcie widokowym podłoga jest przeszklona. Jeżeli się na nią stanie, pod stopami ma się widok na dół, na „maleńkie" domki i samochodziki wielkości *match boxów*. J. na ten widok blednie. Nie poprawia mu humoru stadko szalejących i tupiących na tym szkle japońskich pięciolatków. Siłą zaciągnięty by popatrzeć w dół, natychmiast spływa potem, zaczyna się trząchać i schodzi (niemal dosłownie, nie tylko w przenośni). Wieża widokowa przestaje mu się raptem podobać, zjeżdżamy zatem w dół.

Poza tym, dochodzi do nas zmęczenie i tak naprawdę, chcemy już do hotelu aby odpocząć, a przede wszystkim wykąpać się.

Hotel *Prince Sakura Tower* zwala nas z nóg. Położony jest nieopodal stacji Shinagawa w kompleksie innych ekskluzywnych hoteli, otoczony przepięknym ogrodem w stylu japońskim. Ten oraz inne napotkane przeze mnie ogrody mają wkrótce stać się przekleństwem mego małżonka i przyczynkiem długich dyskusji co do aranżacji ogródka w naszym rodzimym Supraślu.

Mieszkamy na siódmym piętrze, z okien roztacza się widok na rozświetloną panoramę Tokio. Mamy piękny, przestronny apartament, w łazience jacuzzi, a boy hotelowy co chwilę przynosi gazety z różnych stron świata. Aż trochę mi głupio, do momentu gdy sobie uzmysławiam, że pewnie jego praca polega TYLKO na przynoszeniu gazet gościom hotelowym. Po trzech sesjach w jacuzzi z solami miętowymi oraz umyciu włosów czuję, że wracam do życia. Wieczór dopiero się zaczyna. O 17.30 spotykamy się w lobby, aby udać się na kolację do Roppongi, dzielnicy rozrywkowej Tokio, dzielnicy, która nie zasypia nigdy.

Jest już wieczór. Na ulicach pełno ludzi, głównie młodzieży lecącej pobawić się, jest przecież sobota. Wszędzie neony, jaskrawe światła. Idziemy do restauracji, w dali majaczy cudnie oświetlona wieża Tower. Nocą wygląda zdecydowanie lepiej niż za dnia.

Dzisiaj na kolację jest *syabu-syabu* w Shab-Zen Restaurant (według wolnego tłumaczenia autorki). Polega to mniej więcej na tym, że surowe, bardzo cienko pokrajane kawałki mięsa nabiera się pałeczkami, macza w gotującej wodzie z warzywami, grzybami i innymi składnikami, o których wolę nie wiedzieć, po czym zanurza w sosie sojowym lub sezamowym i pożera natychmiast, takie właśnie gorące. Pychota!!! Trzeba przyznać, że nawet J., po kilku minutach lekcji jak operować pałeczkami radzi sobie całkiem nieźle i zasuwa, aż mu się uszy trzęsą.

Na szczęście, lub nie, w zależności od stanu głodu, siedzimy obok Smiley-san, który za punkt honoru bierze sobie usługiwanie nam. Ledwo kawałek mięcha znika z naszej michy, już Smiley-san ładuje tam kawałek tofu, jakiegoś grzyba, tudzież innego wodorosta. Na początku jest fajnie, ale w miarę zapychania powierzchni żołądkowej zastanawiamy się, jakby tu się wymigać, uciec, nie jeść więcej, a jednocześnie nie zostawiać na talerzu, nie robić przykrości, sami wiecie… Uff, na szczęście kelnerki w kimonach wybawiają nas z opresji i zabierają michy. Na koniec podają kieliszeczek wina śliwkowego, w którym natychmiast się zakochuję miłością równie namiętną jak do wina dziadka Henryka, po czym wracamy do hotelu. Noc jednak młoda, to nic, że w organizmie tylko kilka godzin snu, szukamy zatem baru. Okazuje się, że to nie tak hop-siup. Po przelezieniu japońskiego ogródka zen, co okazuje się wcale nie takie proste nocą, gdyż znienacka wyłaniają się tam podstępne stawiki i strumyki pełne żarłocznych harpii, sory karpi, docieramy do sąsiedniego hotelu. Usłużny kłaniacz, w białych rękawiczkach, a jakże, prowadzi nas jakieś trzysta metrów po zakamarkach lobby (nadmieniam, jesteśmy w Tokio, miejscu gdzie ziemia kosztuje więcej niż na wzgórzach Golan), by w końcu dotrzeć do baru. Oh, jak jest miło. Znowu drinki, pani rzępoli na fortepianie jakieś szlagiery jazzowe, skórzane sofy, w których się zapadamy po całym dniu pełnym wrażeń. Za cztery godziny wyruszamy na półwysep Izu… Może zdążę jeszcze na jedną sesję bąbelków?

C.d. artykułu w następnym numerze.

Portrety naszych podróży

Meksyk, Guanajuato, Marzec 2007

Meksyk, Leon, Marzec 2007

Meksyk, Leon, Marzec 2007

Irlandia, Sligo, Listopad 2007

Grecja, Ateny, Kwiecień 2008

Szkocja, Edenburg, Czerwiec 2008

Wielka Brytania, Bristol, Lipiec 2008

Japonia, Tokio, Czerwiec 2006

tekst: Dante Cinque

Europejski Japończyk

Mieszkają kilka tysięcy kilometrów od domu, poznają nowe otoczenie i kulturę. Japończycy z Subaru Europe. Dziś rozmawiamy z Naoki Fujimaki, Dyrektorem Marketingu.

Bardzo często mam przyjemność, spotykać się z szefostwem polskiego przedstawicielstwa Subaru, jednak liczne w ostatnich czasach prezentacje nowych modeli tej marki, pozwoliły mi również poznać wielu przedstawicieli tej firmy z całej Europy oraz sympatycznych Japończyków pracujących w Subaru Europe. Ponieważ, są to bardzo ciekawi ludzie, postanowiłem przez kolejne numery, zaprezentować wam, kilka najbardziej interesujących postaci. Jako pierwszego, pragnę przedstawić szefa marketingu, oddelegowanego przez japońskiego producenta do europejskiej centrali. Jest to fascynująca postać Naoki Fujimaki. Człowiek bardzo otwarty, wesoły i towarzyski. Jego pasją jest poznawanie nowych ludzi i ich kultur. Europa jest dla niego kopalnią takiej wiedzy. Potrafi wspaniale mówić, ale jest również świetnym słuchaczem. Wręcz chłonie przekazywane mu informacje.

Naoki Fujimaki ma 42 lata. Z wykształcenia jest inżynierem i specjalistą w dziedzinie procesów spalania w silnikach spalinowych. Do Fuji Heavy Industries przyszedł w 1989 roku, zaraz po studiach. Pierwsze dwa lata pracował w dziale serwisu na Stany Zjednoczone. W latach 1994 – 1996, współpracował z dealerami w Japonii. Po tym okresie wrócił do zajmowania się rynkiem amerykańskim w dziedzinie marketingu. Teraz przyszedł do Bruxelli .

Z Naoki rozmawiałem w Grecji na plaży w Salonikach w przerwie prezentacji nowego Subaru Forestera. Siedzieliśmy w typowej greckiej tawernie, pijąc mocną, czarną kawę.

Kiedy i dlaczego zostałeś wysłany do przedstawicielstwa Subaru na Europę?
Od 1 marca poprzedniego roku jestem w Brukselskiej centrali Subaru na Europę. 2008 rok jest bardzo ważnym rokiem dla firmy, z powodu

premiery silnika Boxer Diesel. Dotychczas nie istniał dział marketingu w europejskiej siedzibie subaru. Działania takie przeprowadzał indywidualnie każdy dystrybutor na dany kraj, a całość nadzorowana była przez FHI w Japonii. Przygotowania, projekt i wdrożenie do produkcji nowego silnika, pochłonęły ogromne sumy i FHI tworząc ten dział w Subaru Europe, liczy na zwiększenie sprzedaży, co pozwoli pokryć te nakłady. Planujemy w tym roku zaprezentować wszystkie modele z bokserem dieslem, rozpoczynając od Legacy a kończąc na Imprezie. Pomijając sprawę diesla, którego prezentacja jest priorytetem na ten rok, FHI planuje poszerzyć gamę produkowanych modeli. Moim drugim zadaniem, będzie zbadanie rynku europejskiego pod kątem zainteresowania i potrzeb europejskich kierowców i przekazanie do centrali w Japonii informacji o tych oczekiwaniach, co pozwoli stworzyć produkt, który zwiększy nasz udział w tym rynku.

Jaka jest procedura organizowania europejskich prezentacji Test Drive dla dziennikarzy?

Cieszę się, że zadałeś to pytanie, ponieważ jest dla nas bardzo ważne, żeby fachowcy, jakimi są dziennikarze europejscy, mogli przekonać się o przewadze samochodów Subaru nad konkurentami. Dlatego, ze szczególną dbałością przygotowujemy te spotkania. Zanim zajmiemy się jakimikolwiek działaniami związanymi z prezentacją, często wyjeżdżamy do Japonii, gdy auto jest jeszcze w fazie projektu i pierwszych testów, aby najpierw dobrze zrozumieć produkt. Następnie, cztery miesiące przed prezentacją, szukamy najodpowiedniejszego miejsca na spotkanie i zaprezentowanie danego modelu. Biorąc pod uwagę, że prezentacje często odbywają się przed rozpoczęciem produkcji masowej, musimy przygotować flotę kilkudziesięciu samochodów, tzw. Pilot Production Cars. Gdy mamy już ustalone miejsce prezentacji, zaczynamy współpracę z lokalnym przedstawicielem, który będzie się zajmował samochodami dostarczonymi do testu. Auta muszą przejść taką samo procedurę co normalny samochód dla klienta. Zerowy przegląd i pierwsza inspekcja. Równocześnie ustalamy sposób prezentacji z główną siedzibą w Japonii. Dlatego, że Fuji Heavy Industries przygotowuje większość materiałów potrzebnych do prezentacji, takich jak choćby materiały wideo. Podkreślić trzeba, że do tej pory cały materiał marketingowy, który był wykorzystany do pokazów w Europie, przygotowany były przez FHI. Od niedawna my również się tym zajmujemy. Przygotowujemy zdjęcia do

prezentacji, które robione są w miejscu prezentacji, a zdarza się że również prezentacja wideo przygotowywana jest w Europie. Z chwilą gdy wszystko jest przygotowane, zapraszamy dziennikarzy. Zaproszenia są przygotowywane, przez każdego przedstawiciela indywidualnie. Prezentacja trwa z reguły dwa do trzech tygodni, po dwa dni dla dziennikarzy z każdego kraju.

Czy dostrzegasz jakieś różnice pomiędzy dziennikarzami z różnych krajów?

Możliwość kontaktowania się z ludźmi różnego pochodzenia jest jednym z najciekawszych aspektów mojej pracy. Zauważam naturalnie różnicę pomiędzy dziennikarzami polskimi, włoskimi czy niemieckimi, ale trzeba by dużo mówić. Mogę jednak powiedzieć co różni dziennikarzy japońskich i europejskich. Ci ostatni mają większy respekt w stosunku do producenta i to bardzo doceniam.

Czy znasz jakąś anegdotę związaną z prezentacjami?

Owszem, mógłbym opowiadać bez końca, ale może przytoczę jedną o japońskich kolegach. Raz w miejscowości gdzie odbywała się prezentacja, serwowana była lokalna kuchnia w której dominowała dziczyzna, dokładnie sarnina, która dla nas Japończyków jest wyjątkowo niestrawna. W trzeci dzień spotkania 80 procent kolegów zadeklarowało wegetarianizm.

Dante, pozwól mi jednak na zakończenie pozdrowić wszystkich – a wiem że jest ich dużo – miłośników Subaru w Polsce.

Byłem na kilku prezentacjach organizowanych przez Naoki i muszę przyznać że były fantastyczne (patrz relacja z prezentacji Forestera w Grecji), a rozmowy z nim były zawsze niezwykle interesujące i tworzące przyjacielską atmosferę. W trakcie tych spotkań wywiązała się nawet jakaś nić sympatii. Zaproponowałem mu także nasz kraj, do przeprowadzenie którejś z następnych prezentacji, a biorąc też pod uwagę „świetny" stan naszych dróg, które na pewno wyeksponują zalety samochód z Plejadami na maskach, liczę na przyjęcie mojej propozycji.

tekst: Jerzy Dyszy

Dwa oblicza Imprezy STI

Sportowy samochód potrafi być na co dzień uciążliwy. Ale nie dotyczy to Imprezy WRX STI…

Miłośnicy Subaru wiedzą dobrze, że choć firma ta oferuje same doskonałe samochody, to prawdziwie najwyższy poziom osiągają ich odmiany z przydomkiem STI. Firmę Subaru Tecnica International założono w Japonii w roku 1988, po to by zajmowała się opracowywaniem drogowych odpowiedników znanych rajdowych Subaru. Nie chodzi tu tylko o popularny tuning zewnętrzny, czyli o wystrój oraz kolor nadwozia. Od połowy lat 90. zeszłego wieku Imprezy WRX STI mają ambicję być zaawansowanymi autami sportowymi do użytku drogowego, spełniające wszystkie wymogi homologacyjne, poczynając od czystości spalin a kończąc na bezpieczeństwie. Później są one materiałem wyjściowym do przygotowania wyczynowych samochodów grupy N (rajdowych samochodów produkcyjnych). Tak właśnie jest z ostatnim modelem Imprezy, czyli przedstawionym w 2007 roku modelem hatchback.

Przede wszystkim dużo mocy

Stworzenie usportowionej odmiany STI wydaje się proste – wszystkie Imprezy maja napęd S-AWD, więc wystarczy adoptować mocny, turbodoładowany silnik i po kłopocie. W ten sposób przygotowano podstawową Imprezę WRX, która pod wieloma względami – prócz silnika 2.5 turbo 230 KM – nie różni się od najtańszej wersji 1.5.

Jednak poważny samochód sportowy to co innego, użytkownicy takich pojazdów mają bardzo wysokie wymagania nie tylko gdy chodzi o zdolność przyspieszania i prędkość maksymalną. Krytycznie oceniane jest też prowadzenie w ekstremalnych warunkach, kierowalność, hamowanie, stabilność – wszystko to co gra rolę przy naprawdę szybkiej jeździe na różnych nawierzchniach.

Odmiana WRX STI Imprezy ma więc poważne zmiany względem wersji standardowych, bardzo widoczne także z zewnątrz. Składają się na nie znaczne poszerzenia nadkoli błotników, większe wloty i wyloty powietrza do chłodnicy i intercoolera, a także solidny spoiler na tylnej krawędzi dachu. Usprawnienia aerodynamiczne konieczne są w samochodzie, który po pierwsze jest już bardzo szybki, a po drugie wymaga znacznych przepływów powietrza dla schłodzenia trzystukonnego silnika.

Jednostka napędowa to kolejny ważny element. W wersji europejskiej jest to czterocylindrowy silnik 2.5 turbo, dysponujący 300 KM przy 6000 obr/min i 407 Nm przy 4000 obr/min, charakteryzujący się prócz bardzo dobrych osiągów także wyjątkową kulturą pracy i sporą elastycznością.

Jednostka wyposażona jest w turbosprężarkę twin scroll (z dwoma kanałami spalin dopływających z podwójnego kolektora wydechowego), co w połączeniu z rozbudowanym kolektorem pozwala na wyrównanie długości kanałów wylotowych z każdego cylindra, a w efekcie sprawne wykorzystanie zjawisk falowych po stronie wydechu. Silnik ma też układ zmiany czasów rozrządu dla zaworów dolotowych i wylotowych. W efekcie zjawisko „turbodziury" jest w tej wersji praktycznie niezauważalne.

Regulowany układ napędowy

W STI zastosowano nieco inne niż w pozostałych Imprezach funkcje układu napędowego. Największą różnicą, prócz użycia sześciobiegowej manualnej skrzyni biegów, jest użycie odmiennego centralnego mechanizmu różnicowego z ograniczonym tarciem wewnętrznym. Oczywiście ten samochód, tak jak i pozostałe Subaru, wyposażony jest w stały, działający bez najmniejszej zwłoki napęd 4x4. Jednak budowa centralnego mechanizmu różnicowego jest całkiem różna niż w pozostałych modelach i dająca więcej możliwości. Urządzenie to ma postać przekładni planetarnej, z podstawowym nierównym rozdziałem momentu napędowego 41:59 przód/tył. Mechanizm różnicowy uzupełniony jest o sterowane elektromagnetycznie cierne sprzęgło wielopłytkowe zwiększające tarcie wewnętrzne. Nazwa całego mechanizmu brzmi DCCD, czyli „sterowany przez kierowcę centralny mechanizm różnicowy".

W przednim i tylnym moście również znajdują się mechanizmy różnicowe o zwiększonym tarciu. Z przodu zastosowano mechanizm ślimakowy, a z tyłu mechanizm typu Torsen. Oba na zasadzie czysto mechanicznej (a więc bez żadnej zwłoki przy zmianie parametrów obciążenia każdej z osi) wspomagają przenoszenie momentu napędowego z przewagą w kierunku koła mocniej obciążonego, co bardzo pomaga szczególnie podczas sportowej jazdy na nawierzchniach o dużej przyczepności.

W przeniesieniu napędu oraz sterowaniu momentu obrotowego silnika spore zadanie spełnia także elektronika, ściśle powiązana z nowoczesnym układem kontroli toru jazdy ESP, w firmie Subaru nazywanym VDCS.

Opis układów w jakie wyposażona jest Impreza WRX STI zacząć jednak trzeba od SI-Drive, czyli od Subaru Intelligent Drive. Układ ten można traktować jako aktywny i zależny od woli kierowcy chiptuning silnika. Konstruktorzy wyszli z założenia, że pełne 300 koni mechanicznych jakimi dysponować może turbodoładowany silnik nie jest potrzebne przez cały czas, a zatem możliwe jest takie ustawienie parametrów pracy jednostki na żądanie kierowcy, by była bardziej oszczędna (przy spokojnej, codziennej jeździe), lub oferowała większe osiągi (gdy trzeba wykazać się pełnymi możliwościami Imprezy).

Dostępne są, sterowane gałką na tunelu, trzy tryby pracy jednostki napędowej:

- Intelligent (płynny, oszczędny, z mniej nerwową reakcją na naciśnięcie pedału gazu, w tym trybie dodatkowy wskaźnik sugeruje zmiany biegów tak aby jazda była ekonomiczna),
- Sport (można go nazwać trybem standardowym, pozwalającym na płynna jazdę, ale dostarczającym dużą rezerwę mocy gdy jej potrzeba),
- Sport Sharp („ostry", z wykorzystaniem pełnych osiągów i natychmiastowej reakcji na naciśnięcie pedału gazu).

Warto zaznaczyć, że aktywna jazda w Polsce, z wykorzystaniem tam gdzie można trybu Intelligent, pozwala na osiągnięcie zużycia paliwa rzędu 12 l/100 km, co w samochodzie o tych osiągach i sporej przecież masie jest wynikiem bardzo dobrym.

Drugi wyjątkowy, nie stosowany przez innych producentów układ to wspomniane już wyżej DCCD, czyli sterowanie blokady centralnego mechanizmu różnicowego. Dostępne są tu tryby:

STI

- Auto, czyli zalecany w większości przypadków tryb automatyczny,
- Manual, z sześciostopniową regulacją blokady mechanizmu od o do 100%,
- C.Diff[+] zwiększający przeniesienie momentu na oś przednią (poprzez intensywniejsze działanie ciernej blokady mechanizmu różnicowego) w celu poprawienia stabilności jazdy,
- C.Diff[–] zmniejszający przeniesienie momentu na oś przednią, w celu poprawienia zwrotności i sterowności z użyciem momentu napędowego silnika.

Różne tryby pracy blokady mechanizmu różnicowego pozwalają na dobranie charakterystyki prowadzenia samochodu do indywidualnych wymagań kierowcy, oraz do chwilowych warunków, np. podczas jazdy po nawierzchniach śliskich, luźnych, lub przy dobrej przyczepności.

Z pomocą elektroniki

Wreszcie trzeci układ wspomagający prowadzenie Subaru Imprezy WRX STI w sposób zaawansowany korzysta z kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy kolejnej generacji. VDCS (Vehicle Dynamics Control System) umożliwia ustawienie jednego z trzech trybów pracy, podobnie jak w samochodach Porsche i BMW. Domyślny jest tryb normalny, ułatwiający zachowanie założonego toru jazdy i korygujący ewentualne błędy kierowcy. W tym przypadku VDCS w razie potrzeby przyhamowuje odpowiednie koła samochodu stabilizując jego ruch, zaś gdy tracą one przyczepność przy przyspieszaniu, ingeruje w pracę silnika, zmniejszając moment napędowy.

Drugi tryb, nazwany Traction (napęd) odłącza programowe ograniczenie momentu napędowego a zatem zezwala na przyspieszanie z poślizgiem i opóźnia działanie VDCS np. podczas hamowania. W efekcie, pozostawiając ochronę w postaci automatycznej korekty toru jazdy w krytycznej sytuacji, zezwala na częściowe poślizgi kontrolowane.

Wreszcie tryb Off (wyłączony) pozwala na jazdę bez kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy. Przydatny jest on przede wszystkim na nawierzchniach grząskich, ale także w czasie jazdy sportowej. W każdym z trybów aktywna jest funkcja Hill Assist, czyli wspomagania przy ruszania na pochyleniu.

W efekcie Impreza WRX STI ma podwójną duszę – jest z jednej strony bardzo szybkim samochodem o walorach sportowych, ale z drugiej strony, na co dzień, lub gdy kierowca ma właśnie takie usposobienie, może być autem przyjaznym, bezpiecznym i spokojnym, jak wiele innych rodzinnych hatchbacków.

tekst: Marcin Kacperek

Tatrzańskie szczyty

Największym mankamentem naszych pięknych gór jako celu wakacyjnych działań jest pogoda. Latem w Tatrach rzadko zdarzają się długie okresy bez opadów. W tym roku czerwiec i pierwsza połowa lipca wyłamały się z tej zasady i dały nam do dyspozycji kilkadziesiąt wspaniałych dni.

Poza drogami wspinaczkowymi, przecinającymi nieodstępne urwiska i będącymi magnesem dla bardziej zaawansowanych wspinaczy atrakcje Tatr to przede wszystkim słynne szczyty, na które nie prowadzą znakowane szlaki. Trudności wejść na takie góry jak Gerlach, Wysoka, Lodowy, Mięguszowiecki Szczyt, czy Ganek są w miarę podobne i mieszczą się gdzieś pomiędzy ambitną turystyką, a łatwą wspinaczką. Podczas wejść używamy liny do asekuracji i nosimy kaski, znaczna część terenu jest mocno eksponowana, a najtrudniejsze odcinki zmuszają do wspinaczki z użyciem rąk. Wiele miejsc robi mocne wrażenie, a zdjęcia bywają naprawdę efektowne. Wycieczki mogą być długie i w miarę dobra kondycja jest potrzebna, aby naprawdę móc się nimi cieszyć, ale nie wymagają doświadczenia wspinaczkowego ani żadnych szczególnych umiejętności. Oczywiście towarzystwo przewodnika jest konieczne do zapewniania bezpieczeństwa wszystkim, którzy nie są na tyle doświadczonymi wspinaczami, żeby samodzielnie zakładać asekurację i wybierać właściwą drogę w często skomplikowanym terenie skalnym.

W zasadzie wszystkie szczyty Tatr są osiągalne w ciągu jednego dnia ze startem z Zakopanego, czyli bez noclegów w schroniskach. W przypadku niektórych szczytów wymaga to jednak wyruszania bardzo wcześnie. Wyjątkami są góry pod które można się dostawać używając kolejek, jak np. Łomnica. Wtedy można pozwolić sobie na komfort dojechania na pierwszą kolejkę. W przypadku Gerlachu schronisko Śląski Dom w dolinie Wielickiej oferuje przewodnikom z gośćmi dojazd samochodem terenowym do schroniska i wysyła go na dół o umówionych porach oszczędzając nam ponad półtoragodzinnego podejścia.

W rankingu popularności szczytów na które nie prowadzą znakowane szlaki niekwestionowanym zwycięzcą jest Gerlach. Z pewnością jest to cena jaką płaci za bycie szczytem najwyższym. Poza tym, jako że jest najwyższy, to więcej osób o nim słyszało i o wiele łatwiej, aby nasunął się komuś jako cel. W pogodne dni lata, zwłaszcza weekendy trzeba się liczyć z obecnością większej ilości zespołów. Nie warto jednak dać się temu zniechęcić, gdyż tak się jakoś złożyło, iż poza tym że jest najwyższym szczytem w Tatrach, Gerlach jest naprawdę piękną górą. Normalnie używana do wejścia droga, to wejście przez tak zwaną Wielicką Próbę z Doliny Wielickiej i zejście Batyżowieckim Żlebem do Doliny Batyżowieckiej. Wejście i zejście odbywają się różnymi trasami, co pozwala na poznanie większej ilości ciekawego terenu i oszczędza konieczności mijania się przez zespoły schodzące i wchodzące.

Jeśli mówić o moich sympatiach wśród tatrzańskich olbrzymów, to jednym z faworytów jest Ganek. Normalna droga prowadzi ze schroniska przy Popradzkim Stawie przez piękna i dziką, pozbawioną szlaku Dolinę Złomisk. Już samo wyjście w górne partie doliny i powrót stanowią piękna wycieczkę, ale idąc na Ganek tych atrakcji zasmakujemy niejako dodatkowo. Wejście na szczyt to z początku łatwe fragmenty wspinaczkowe przeplatane marszem, a potem wspaniała grań. Przez kilkaset metrów poruszamy się po wąskim, eksponowanym na obie strony ostrzu w naprawdę fantastycznej scenerii. Na północ opada spod nas jedna z największych ścian tatrzańskich – mająca ponad siedemset metrów wysokości północna ściana Ganku i wzrok możemy oprzeć dopiero kilometr niżej o piękny staw w Dolinie Kaczej. W kierunku

południowym, od dna doliny dzieli nas „zaledwie" około dwustu metrów, ale wąską dolinkę zamyka z drugiej strony efektowny skalny grzebień Szarpanych Turni i regularna sylwetka Wysokiej. Wszystko, co wyliczyłem można tam zobaczyć, ale urok grani pod szczytem Ganku polega głównie na tym, że widać tak niewiele – jesteśmy otoczeni głównie przez powietrze.

Od dwudziestego lipca zaczął się okres potężnych opadów i sytuacja wróciła do niekorzystnej normy mokrego tatrzańskiego lata. Na szczęście wrzesień i październik z reguły są suche i pogodne, co da nam znowu szanse na wspaniałe tatrzańskie szczyty. Zapraszamy.

Więcej informacji można znaleźć na stronie www.freerajdy.pl

Trek Gdynia

Gdy grupa kolarzy z osiedla tworzyła dwa lata temu Klub Kolarski Trek Gdynia marzyła, by dostać się do czołowej 10 drużyn maratonowych w kraju. Dziś już są wśród drużyn walczących o podium.

Choć na Wybrzeżu tradycje kolarskie są ogromne, to sytuacja od kilku lat nad morzem nie wygląda ciekawie. Kluby policzyć można na palcach jednej ręki, które i tak swoją uwagę poświęcają najmłodszym. O starszych zawodników nikt nie zabiegał, więc grupa pasjonatów postanowiła to zmienić. Małymi krokami doprowadzono do rejestracji stowarzyszenia o nazwie Klub Kolarski Trek Gdynia. Zebrano lokalnych kolarzy górskich, którzy nie mieli dotychczas wsparcia klubowego. Dzięki pomocy sponsorów: Altacet, Trek, Maxim, a od tego roku Subaru, zaczęli pojawiać się na ogólnopolskich maratonach MTB. Cyklem, na który postawili był obecny Powerade MTB Marathon, bo na jego starcie zawsze pojawiali się najsilniejsi kolarze i drużyny, a trasy są kwintesencją kolarstwa górskiego. W ubiegłym roku zawodnicy Klubu Trek Gdynia zajęli w tym cyklu 4 miejsce. W tym roku po 6 imprezach są na 3 miejscu. O sile Klub Trek Gdynia stanowi dwóch doświadczonych zawodników elity: Przemek Ebertowski i Sławek Wojciechowski. W składzie znajdują się również: elita – Darek Sawicki, Tobiasz Kulikowski, orlicy – Łukasz Derheld, Maciek Siedlecki, Paweł Maszota, Michał Dargacz, kobiety – Ania Świrkowicz, Natalia Wałdowska, mastersi – Mariusz Goliński, Michał Felon i junior młodszy Adam Kozłowski. Całym klubem od strony sportowej i marketingowej zarządza Rafał Czepułkowski – doświadczony menedżer sportu. Więcej informacji o drużynie znad morza przeczytać można na ich stronie klubowej (www.trek.gd.pl).

Zawodnik Klubu Trek Gdynia – Dariusz Sawicki, w swojej kategorii wiekowej, w kanadyjskiej miejscowości Canmore zdobył brazowy medal Mistrzostw Świata Solo 24h. Był to wyścig rowerów górskich trwający 24 godziny non-stop. Pomimo faktu, iż trasa jak na kanadyjski okręg Gór Skalistych była bardzo wymagająca Klub Trek Gdynia zdobywa nagrody również po za granicami kraju, co rokuje dobrze na przyszłość.

Subaru na dwóch kołach?

Marcin Kacperek wyruszył do Azji, ale tym razem nie za kierownicą jego ulubionego samochodu, ale na dwóch kołach. Mimo tego zawsze może liczyc na wsparcie Subaru Import Polska.

To nie prima aprilis – Subaru nie rozpoczęło produkcji motocykli, choć rzut oka na zdjęcie obok sugeruje coś innego. W ostatnich dniach lipca wyruszyła z polski ekipa Variant Adventure, a w jej składzie znany miłośnikom „Plejad" przyjaciel Subaru, Marcin Kacperek, którego start z deszczowego Zakopanego widzimy na załaczonym zdjęciu. W ciągu miesięcznej wyprawy sześć motocykli ma pokonać pętlę liczącą ponad 7000 km po Kazachstanie, Kirgizji, Tadżykistanie i Chinach. Ponad połowa trasy biegnie po drogach szutrowych i szlakach karawan, a około 3000 km powyżej 3000 metrów nad poziomem morza. W wyprawie biorą udział motocykle Honda Africa Twin. To niezwykle udany model, owiany legendą zwycięstw we wczesnych edycjach rajdu Paryż Dakar, bo seryjna kontrukcja powstała na bazie rajdowych doświadczeń.

Motocykle z Krakowa pojechały na przyczepie do Ałmaty w Kazachstanie i stamtąd zaczyna się trasa wyprawy. Transport motocykli był możliwy dzięki drugiej ekipie wyprawowej, planującej przedzieranie się przez bezdroża Azji samochodzami terenowymi.

Informacje o wyprawie można znaleźć pod linkiem www.variant-adventure.pl, a relacja ukaże się w następnym numerze „Plejad".

tekst: Beata i Jacek Łukaszewscy

Jak widzą podróże kobiety?

I co powiecie na to, że już się zbliża lato? Chociaż w zasadzie lato tego roku wcale się nie zbliża, lecz oddala w zastraszającym tempie. Nic w tym specjalnie dziwnego, po Sobótkach już jest i chłodniej, i dni coraz krótsze. Niewykluczone, że wkrótce spadnie śnieg, wszak w naszym klimacie mamy tylko dziesięć miesięcy zimy, a tak „wsjo ljeto i ljeto". Zastanawiające jest tylko to, że komarom, meszkom i innemu latającemu tałatajstwu byle jakie „ljeto" nie przeszkadza. Wcale a wcale. I gdy tak się popatrzy najpierw na kalendarz, a potem na termometr, następnie posłucha obłąkanych i wiecznie z siebie zadowolonych spikerów pogodowych, to przeciera się oczy, puka się w czoło, a następnie chce się wiać, dokądkolwiek bądź, byle słońca trochę było i woda ciepła do moczenia zreumatyzowanych członków. O polskim morzu nie wspominam w ogóle, gdyż rzeczone członki mogą się w nim skurczyć bezpowrotnie. O kieszeniach też nie wspomnę. I pomyśleć, że kiedyś nawet się w tym morzu KĄPAŁAM. I żyję. Ale to było bardzo, bardzo dawno temu. Pozostają więc zgoła inne cele podróży.

W ogóle, podróżowanie nie jest wcale taką prostą sprawą, przynajmniej w moim przypadku. Bo to zawsze jest taki straszny rozgardiasz. Najpierw trzeba wymyślić dokąd. Później przez czas jakiś uprawiać stosowne akcje propagandowe. Akcje się komplikują, gdy na wakacje wybieramy się z przyjaciółmi. Wtedy to zanoszę modły w podzięce, że moja druga połowa nie jest zagorzałym fanem piłki nożnej, ani wędkarstwa, więc genialne pomysły z cyklu „śladami Ronaldinia", tudzież „polowanie na łososia u źródeł Wołgi" zdychają w zaraniu. Z resztą, mój mąż w poprzednim życiu był najprawdopodobniej rozwielitką dryfującą po morzach południowych, stąd właśnie ciągnie go wszędzie tam, gdzie temperatura nie spada poniżej 45 stopni w cieniu, co w przypadku letniej kanikuły nie jest aż takie strasznie głupie.

Po ustaleniu dokąd jedziemy, oraz z kim, czas na przygotowania. A ponieważ jestem zorganizowanym typem i do tego koziorożcem muszę, muszę (inaczej się uduszę) mieć z góry wszystko obmyślone i wcześniej przygotowane. Bo tak. Gotowanie wody w sześciu garnkach nie ma z tym nic wspólnego. Lecę więc do sklepów, z mężem, a jakże. On też leci, aczkolwiek wcześniej wspaniałomyślnie mu proponuję by dał mi swą kartę kredytową i załatwię wszystko sama. On patrzy przeciągle i mówi, że chętnie się przeleci. A w sklepach tylko raz stęka „Czy naprawdę nie możesz obyć się bez piątego bikini?". (Co to w ogóle jest za pytanie do kobiety?). Ale potem nie mówi już nic, ani w sklepie, ani w domu, do momentu, gdy staje się potrzebny w charakterze ciężarka dociskającego walizkę i z jego warg płyną słowa mało okrzesane i cenzuralne. Wówczas pozostaje mi tylko sprawdzenie dokumentów („To do Chorwacji nie wjedziemy na dowód osobisty?"), miejsc noclegowych („Nic się nie martw, w Miszkolcu na pewno są jakieś kempingi" (nie było, o czym przekonaliśmy się sporo po północy po całym dniu jazdy samochodem), no i na końcu drogi (po tym jak jechaliśmy tylko siedem godzin nieistniejącą autostradą Split-Dubrownik). Sprawa się komplikuje, gdy wyjazd wiąże się z lataniem samolotami, do których mój mąż pała chronicznym wręcz wstrętem, twierdząc, iż wcześniej czy później każdy samolot spadnie, wszak jest cięższy od powietrza. Wtedy pozostaje nic innego jak cierpliwe przekonywanie, głaskanie po głowie oraz zapewnianie, że z pewnością pilot, który nas będzie wiózł, nie ma kłopotów osobistych i z pewnością widzi jeszcze głęboki sens w kontynuowaniu swojego życia. Ale gdy lecimy samolotem, to przynajmniej odpadają kłótnie o to, czego będziemy słuchać w czasie podróży. Starym zwyczajem mojego męża, kultywowanym dosyć pieczołowicie jest przygotowywanie składanek „na drogę" w ilości wystarczającej do zapełnienia czasu potrzebnego na objechanie Azji. Wnerwia mnie to strasznie, gdy on pika klawiszami, bo na trzysta piętnastym traku jest taka fajna melodyjka. A nie mogę się wyłączyć ani fizycznie, ani duchowo, gdyż natura poskąpiła mi możliwości czytania w samochodzie (po pierwszej stronie muszę natychmiast przestać, w przeciwnym wypadku mój żołądek straszy wychynięciem na świat wraz z całą swoją zawartością). Oj dobra, nawet gdybym była w stanie czytać, to i tak musiałabym przerywać co chwilę, bo „Oooo, zobacz, widziałaś jaki miał spojler?" „To coś, co nas minęło 240 na godzinę? Owszem, interesujący". I tak w kółko, tyle tylko, że elementami wymiennymi są wszystkie możliwe akcesoria tuningowe. A nie, są jeszcze chmury oraz obiekty latające w stratosferze.

Podróżowanie samochodem, zwłaszcza, gdy wymaga przekraczania granic państw, związane jest z jeszcze jedną uciążliwością. Otóż wielokrotnie w okolicznościach przekraczania granicy zdarzyło się, że ktoś z naszego wesołego autobusu doświadczył dziwnego nawrotu pamięci i przypomniał sobie, że ma nieważne prawo jazdy, albo dowód rejestracyjny, albo w ogóle nie ma dokumentów (w tym paszportu). „A bo to Serbia nie jest w Schengen?". Zgadnijcie, kto musiał zadawać to pytanie? Taaaak, brawo. Właśnie blondwłosa, wydekoltowana autorka tych wynurzeń, siedząca z kierownicą auta w podciągniętej mini i posiadająca wszystkie ważne kwitki i dokumenty.

Jednak nawet najbardziej uciążliwa, wyczerpująca emocjonalnie i fizycznie droga kiedyś się kończy i nareszcie jest się u celu. Czy wtedy można odpocząć? Położyć się, przymknąć oczy? Wypić kieliszek Martini? No ależ. Trzeba zrzucić wory oraz walizy i natychmiast lecieć zobaczyć: port, plażę, stare miasto, widok na góry, morze, jezioro, najbliższy okoliczny drink-bar, wypożyczalnię samochodów, skuterów wodnych, karuzelę, a także, czy może przede wszystkim samochody przy promenadzie (stosowne podkreślić). Gdyby zaś tak, zupełnie przykładowo, ktoś chciał posiedzieć sobie w spokoju i odgarnąwszy łan pszenicznych włosów, skoncentrować się na bardzo ekwilibrystycznej czynności mieszania parasolką w drinku? Pięcioma parasolkami w pięciu drinkach? A potem malowniczo spaść ze stołka i zostać zaciągniętym za piętę do swojego pokoju, to co? „To se jeszcze poczeka", jak to trafnie ujął Shrek. Moim zdaniem, dobrze jest dużo wcześniej określić obszary wakacyjnej aktywności i wypracować sobie w tej sprawie jakiś rozsądny konsensus. Stanowczo odradzam dyskusje o piątej nad ranem, na autostradach wszelakich, przy piosence „Felicitaaaaaa!!!!", granej po raz szesnasty, której wtóruje banda urżniętych napojami wszelakimi przyjaciół. Nie polecam zwłaszcza, gdy to wy prowadzicie.

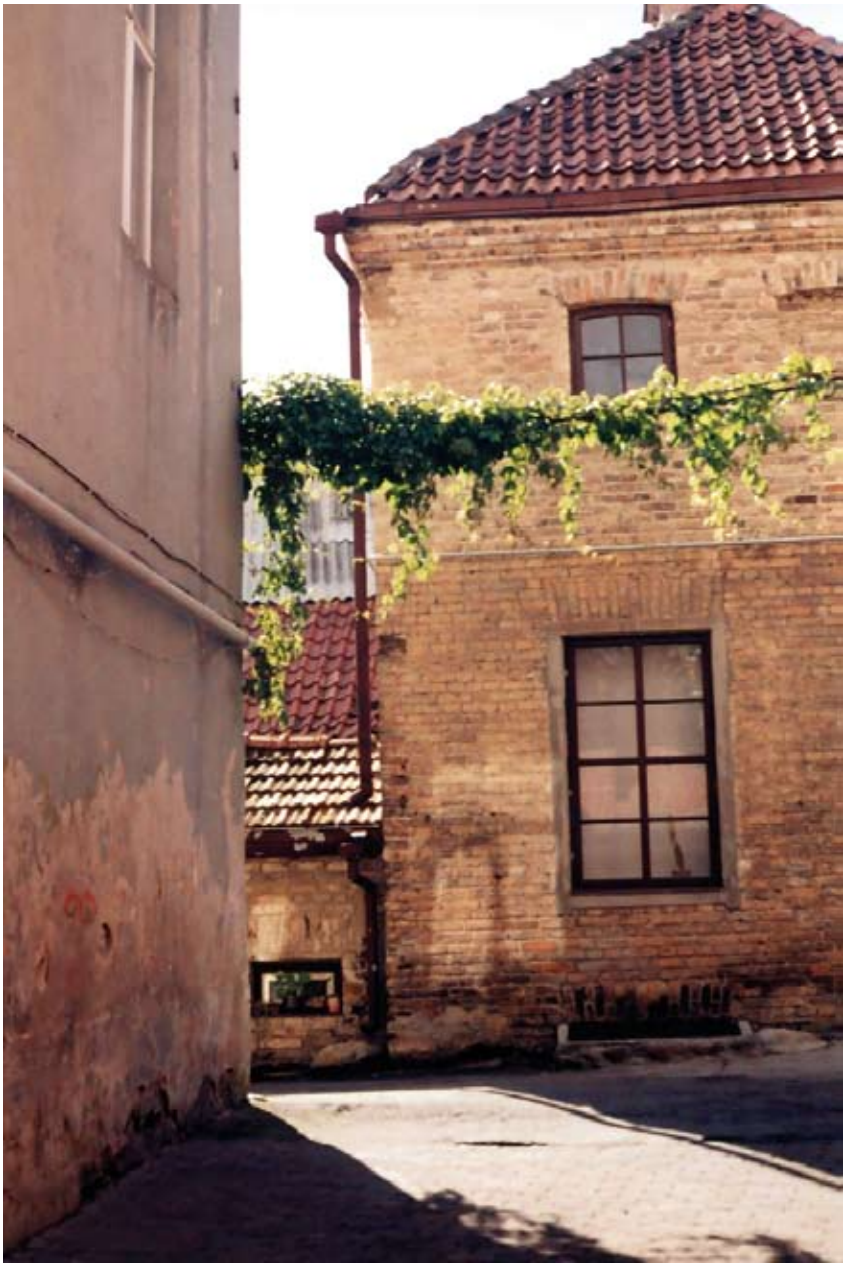
Gdy grubymi nićmi szyty kompromis macie już jako tako utkany, nie pozostaje nic innego jak odpoczywać. I odkrywać. Nie tylko SIĘ odkrywać, lecz również odkrywać nowe horyzonty, zabytki i smaki. Ja wiem, że z niektórymi ciężko jest cokolwiek odkryć, zwłaszcza jeśli o smaki idzie, bo owi niektórzy nawet w Japonii zamówiliby schabowego z kapustą. Tym niemniej próbować trzeba. Może stanie się cud i taki ksenofob kulinarny wychynie w końcu ze swego skostniałego pancerza na szerokie wody smaków? Gorzej, gdy ciągnie was za sobą przez pół miasteczka portowego, nie zważając na jakiekolwiek protesty, bo wyczuł nosem pieczone na ruszcie souvlaki. Polecam próbowanie specjałów regionalnych, zwłaszcza tam, gdzie są okruchy na podłodze, na stołach lniane obrusiki w krateczkę, a „local red wine" leje się strumieniami. Bo przecież, kto tam na urlopie myśli o jakichś indeksach glikemicznych czy kaloriach? „Widziałaś kiedyś kalorie" – spytał mnie kiedyś przyjaciel. „Jak nie widać, znaczy, że nie ma". Toteż faktycznie nigdy nie widzę, nie analizuję, lecz wchłaniam przeogromne ilości różnych specjałów, zwłaszcza kuchni hiszpańskiej i greckiej, przy której francuska, moim skromnym zdaniem, nigdy nie stała. Może jej co najwyżej buciki froterować miękką szmatką.

Wiem, że teraz zatrąci trochę smrodkiem pedagogicznym, bo będzie o opalaniu i smarowaniu się filtrem. Oszczędzę wywodów o szkodliwości promieni ultrafioletowych. Nadmienię tylko, że w wodzie człek też się opala, o czym nie wszyscy może wiedzą. Niech wezmą sobie to do serca zwłaszcza te człeki płci męskiej, które wybierają się na plażę nudystów. Widziałam już, na szczęście nie w najbliższym otoczeniu, poparzone to i owo, moczone wieczorami w kubku ze schłodzoną maślanką naturalną. Pół biedy, jeśli jest się w kraju cywilizowanym i można w supermarkecie nabyć określony produkt. Gorzej, gdy przyjdzie szukać maślanki wśród kubków oznakowanych cyrylicą, pismem arabskim lub szczoteczkami do zębów jeżdżącymi na słoniach. Warto pomyśleć o tym zawczasu, tak sądzę.

Oprócz plażowania można także zwiedzać. Zwiedzajcie co kto lubi, bo od tego właśnie są wakacje. I nie ciągnijcie innych na siłę, żeby też zobaczyli, bo zawał na zboczu góry, czy wieży widokowej wśród ciskających się tłumów naprawdę do najprzyjemniejszych nie należy. Znam to z autopsji, bo na punkcie widokowym w górach Hiszpanii nie wiedziałam, czy cucić małżonka, czy odpędzać hiszpańskie matrony okrzykami „Señoras, por favor!".

Jednak mimo wszystkich czyhających niebezpieczeństw warto jest podróżować. Nie wiem, jak to jest podróżować z dziećmi, gdyż nie próbowałam. Podobno wystarczy sobie coś zaplanować, aby dzieci rozbawić do łez, a zabukowanie biletu lotniczego zawsze powoduje nagłe ataki choroby , drgawki i czterdziestostopniową temperaturę nie otoczenia, lecz dziecka. Może to i prawda, ale w tym roku się nie przekonamy. Jedziemy. Na razie bez dzieci. Czas więc kupić nowy kostium.

Jak widzą podróże mężczyźni?



Kończę robotę. Jadę do domu. Mam wszystkiego powyżej uszu, aktualnie stan moich marzeń nie przekracza poziomu zimnego piwa i wyłączonej komórki. Po drodze odwiedzam znany mi dobrze sklepik w mojej miejscowości, gdzie uśmiechnięta Pani Ewa bez zbędnych komentarzy na sam mój widok wyciąga z lodówki czteropak Tyskiego. Nie dziwię się jej, od 5 lat w piątek po pracy proszę o to samo. Był czas przywyknąć. Resztką percepcji udaje mi się dokupić pieczywo i jakąś wędlinę (nie jestem już w stanie zakonotować jaką, pani Ewa i tak wie co lubię…). Szczęśliwy nadchodzącą chwilą oraz poczuciem dobrze spełnionego obowiązku (tak, tak, nauczyli mnie, że facet ma żywić rodzinę, to rodzinie kupuję jedzenie) wsiadam do auta i jadę do domu. Wchodząc natykam się na moją lepszą połowę (ona serio jest lepsza…), buziaczek na dzień dobry i potem kapciuszki, fotelik i piw…

- Wiesz, wpadłam na fantastyczny pomysł!

- Taa? A jaki?

- Bo wiesz, kupiłam taki przewodnik o Wilnie i tam napisali, że jest... (tu przydługa lista „atrakcji" co to mógłbym je zobaczyć gdybym miał ochotę)… I co o tym myślisz?

Dalszą część mojego postępowania składam na karb drastycznego wyczerpania i weekendowego odmóżdżenia, bo niczego nie podejrzewając odpowiadam:

- Brzmi super, to byłaby fantastyczna wycieczka.

Diabli nadali mój długi język!

- To fajnie, bo już wynajęłam nam mieszkanie na starówce Wilna i wyobraź sobie, że Maciek z Anką też jadą, cieszysz się?

No jak jasna cholera… Przebieram nóżkami z gotowości do drogi… (nie to, że mam coś przeciwko obecności naszych przyjaciół, są kapitalni, ale perspektywa „aktywnego wypoczynku" wywołała u mnie dreszcz obrzydzenia) Heroicznie powstrzymuję nawał przekleństw, jakoś samoistnie cisnących się na usta, i udzielam najlepszej odpowiedzi, na jaką mnie było stać.

- Yyyy…

- Wiedziałam ! To fajnie, jesteśmy już spakowani, mam nadzieję, że zatankowałeś samochód?

(Cholera by wzięła moje kretyńskie zwyczaje! Jako, że nigdy nie wiem co mi odbije na weekendy zawsze tankuję brykę na fula coby się samemu nie zaskoczyć… Ten weekend nie był wyjątkiem, niestety…).

- No tak…- wtedy uświadomiłem sobie, że mój wymarzony, spokojny, piwno-forumowy weekend właśnie szlag trafił– W sumie, jutro z rana możemy wyjechać….-kończę z poczuciem poniesionej klęski.

- Ależ my wyjeżdżamy dziś! Zaraz! Natychmiast! Walizka jest w naszej sypialni.

Entuzjazm Myszy jakoś na mnie nie przeszedł, nie wiedzieć czemu…

- Eeeee… - kolejna z moich inteligentnych odpowiedzi tylko utwierdziła Małolatę, że zrobiła mi extra prezent…

Zanim się obejrzałem targałem walizkę do bagażnika. Desperacko szukałem drogi ucieczki i wpadłem na genialny pomysł!

- Czekaj, a skąd my weźmiemy Lity? Tam Euro nie chcą a za złotówki wiele nie poszalejemy!

- Na przejściu granicznym jest taki bar, piszą o nim w przewodniku, gdzie jest też kantor wymiany walut. Jest czynny cała dobę. Extra, nie?

Taaa…Ide, kurna, alnie. Swoją drogą, znając Małą, mogłem przewidzieć, że takie szczegóły jak pieniądze jej kompletnie nie przeszkadzają. Poddałem się. Nie ma sensu walczyć z huraganem, bolą od tego ręce a i tak jedyne, co wskórasz to zmęczenie…

Jedziemy. Po 10 godzinach pracy czekają mnie kolejne cztery za kółkiem. Po drodze zgarnęliśmy Maćka i Anię więc dziewczynom tematy się nie kończą. Bogu dzięki, że Maciek ma podobne zapatrywania na życie jak ja. Obaj mamy humory w kolorze chmury gradowej i obaj milczymy (co nam zupełnie nie przeszkadza – to jedna z cech tzw. męskiej przyjaźni, można nic nie mówić i też jest OK. Zachowanie kompletnie nieprzyswajalne przez DNA kobiet. Niestety…).

W okolicach Suwałk moje szczęście zawiadamia mnie:

- Jak chcesz, mogę poprowadzić.

No jaaaasne. I co jeszcze? Nie dość, że lecę na pysk, nie dość, że muszę turlać się ponad 300km za kierownicą, nie dość, że ostatnią rzeczą, na jaką mam ochotę jest ruszenie czterech liter z domu to mam jeszcze przeżywać traumę spowodowaną jazdą mojej żony?! (trzeba Wam wiedzieć, że Małolata dobrze jeździ ale nieco za szybko, a że ja mam w zwyczaju poruszanie się autami z napędem na buty cztery i niestandardowymi osiągami, to mieszanka jednego z drugim jest przepisem na zawał). Po moim trupie! Na głos jednak stwierdzam, że czuję się OK i nie ma potrzeby zmiany, i że fajnie mi się jedzie…

Taaa…

Przekraczamy granicę bez zbędnych utrudnień i zaraz za szlabanem stajemy coby w nawigacji ustalić adres, do którego tak dzielnie zmierzamy. Wklepuję Wilno. OK, jest. Potem ulica Basanaviciusa i „przejdź do wybranego punktu". „Kaśka" (tak pieszczotliwe nazywam miłą panią dyktującą marszrutę) rozbrajająco informuje mnie: „Jesteś poza trasą". Piekło i szatani na tę wstrętną makolagwę! Wybrała sobie moment na bunty! Jest późno, ciemno, ja jestem u progu wytrzymałości psycho-motorycznej, a to wredne babsko informuje mnie, że ona też nie ma pojęcia co dalej! Szlag!

No dobra, olewamy „Kaśkę" i walimy po znakach. Tu pełen sukces. Trafiamy na Wilno. Nie jest źle, teraz wystarczy znaleźć ulicę i po kłopotach. Zatrzymuję się przy jakimś przechodniu i najlepszą angielszczyzną na jaką mnie stać pytam:

- Excuse me, do You know how to get to Basanaviscius street?

Facet mierzy mnie dziwnym wzrokiem spoglądając jednocześnie na rejestrację samochodu i pyta:

- Państwo przyjechaliście z Polski, prawda? (oprócz lekkiego zaciągu, który Białostoczanina nie dziwi, mam wrażenie, że nie wyjechałem z kraju)

- Tak. Pan mówi po polsku? – lekko zdziwiony (ale też szczęśliwy, bo poziom intelektualny się mnie obniżył do poziomu parapetu i na „angielskojęzyczność" mogłem liczyć w niewielkim stopniu).

- Owszem, jak ¾ mieszkańców Wilna – facet się lekko nachmurzył, jakbym go zapytał czy w ogóle umie mówić...

- Proszę wybaczyć, nie wiedziałem, ale to bardzo miło, że jest tu tak dużo Polaków. Czy może nam Pan powiedzieć jak mamy się dostać pod ten adres?

Okazuje się, że byliśmy na dobrej drodze i niedaleko od celu. Podziękowaliśmy grzecznie i walimy dalej. Po 15 minutach byliśmy na miejscu.

Facecik, cotośmy od niego wypożyczali mieszkanie, był już na miejscu, miło nas przywitał z informacją, że w lodówce znajdziemy piwo i produkty na śniadanie (swoją drogą, w różnych kwaterach nocowałem ale takiej profeski się nie spodziewałem. Szacuneczek!).

Pomyślałem sobie: finito. Dość na dziś. Teraz zimne piwko, kąpiel i śpimy.

Taa…

Mojej Małolacie zajęło jakieś 10 minut rozpakowanie nas i po chwili już była gotowa do wyjścia. Nie to, że nie próbowałem protestować, nawet użyłem argumentu, że takie wyjście nie sprawi mi żadnej przyjemności bo jestem zmęczony ale, jak to z Małolatami bywa, żadne rozsądne argumenty nie trafiały. Rad niewola musiałem wyleźć na starówkę. W sumie nie było tak źle. Odkryłem fajne piwo i knajpę gdzie podają fajkę wodną (kalian, po ichniemu ;)

Następny dzień przywitał mnie strasznym bólem głowy, podwyższoną temperaturą ciała i nudnościami. Wspólnie z Maćkiem doszliśmy do wniosku, że mam grypę tylko szybko ją zwalczyłem (wszak gentleman nie ma kaca, prawda? Więc to była grypa na 100%, wszystkie objawy się zgadzają). Co do zwalczania ataku chorobowego okazało się, że litewski wyrób browarniczy ma w sobie wiele z aspiryny… tylko działa przyjemniej. Nie wiedzieć czemu moja żona jakoś nie chciała uwierzyć, że ja to tylko tak dla zdrowotności. Dziwna jakaś…

Opisami zabytków zanudzać nie będę (OK, jest co zobaczyć) za to zbytki uwiecznię ;) No bo gdyby ktoś, tak dla przykładu, zapytał mnie co pamiętam z Wilna (a nie miałbym na podorędziu fotografii) to z punktu odpowiadam: Bentleya Continentala GT (funkiel nówkę…), Carrerę GT oraz Cadillaca Fleetwooda z połowy lat pięćdziesiątych. Ale nie to zrobiło na mnie największe wrażenie, bo trzeba Wam wiedzieć, że Wilno jest wspaniałym miejscem na szkolenia (wszak na szkolenia jeździ się służbowo, zazwyczaj bez drugiej, życiowej połowy) a w tym cudownym mieście chodziły takie materiały szkoleniowe, że mnie i Maćkowi łby kręciły się jak kołowrotki. Nieco dziwiło upodobanie do wysokich butów z futerkiem (za to na obcasach) ale to przecież uroki poznawania innych kultur, prawda? Wspomniane kultury musiały mieć jakiś zjazd czy coś, bo ich nagromadzenie w jednym mieście w takiej ilości wskazywało albo na cud albo na to, że mnie i Maćka szlag trafił, jesteśmy w niebie tylkośmy tego nie zauważyli. Muszę Wam powiedzieć, że uwielbiam swoją żonę, nie dość, że nie miała nic przeciwko moim obserwacjom (oczywiście dopóki są to TYLKO obserwacje, niestety) to jeszcze potrafiła rzucić komentarzem w stylu: „Ale nogi!" albo: „Fajna spódniczka, nie sądzisz?" (oczywiście, że sądzę, nawet bardzo sądzę ;)) Stanowiła kompletne zaprzeczenie połowicy mojego przyjaciela. Ania (pieszczotliwe nazywana przez nas Puchatkiem) dostawała białej gorączki i Maciej nie miał lekko. No ale od czego są przyjaciele? Podczas przemiłej kolacji (notabene: jedzenie mają pierwszorzędne) wspomaganej odkrytym z rana „pacaneum", oświadczyłem, że nie ma w naszym zachowaniu niczego złego, bo to, że się jest na diecie nie oznacza, że nie można sobie karty dań pooglądać i że powinna się zacząć martwić jak jej małżonek przestanie się oglądać za pięknymi dziewczynami (zazwyczaj wróży to albo zmianę orientacji albo, co gorsza, już brak możliwości… Tak czy inaczej dla faceta nie dobrze) Moja argumentacja, choć przecież logiczna i rzeczowa, jakoś jej nie przypadła do gustu, ale dnia następnego było o tyle lepiej, że zamiast wymówek Maciek słyszał tylko gniewne posapywania i pomruki. Tak czy inaczej nie baczyliśmy na nie specjalnie i głodni „wiedzy" studiowaliśmy materiały szkoleniowe popijając idealnie schłodzonego Sveturysa.

Coś jednak musi być w tamtejszym klimacie, gdyż dzień następny miał równie opłakany początek jak poprzedni z tą jednak różnicą, że przypadłości grypowe sięgnęły również mojego kompana. Nic to! Znaliśmy sposób na tę biedę i nie omieszkaliśmy go wykorzystać. Pokrzepieni na duchu i ciele rzuciliśmy się na nowy dzień.

Jak się okazało, przewodnik (ten co od niego się to zaczęło) był znakomity, bo pogrubiono w nim informację o „miejscu pamięci komunizmu" w Parku Grutas (droga na Druskienniki). Niewiele myśląc wsiedliśmy do samochodu (tym razem nie miałem wyjścia i Mała prowadziła) i pojechali obejrzeć to „muzeum". Miejsce jest kompletnie kosmiczne. Zgromadzono tam wszystkie pamiątki z epoki komuny na Litwie, ucharakteryzowano chodniki, baraki, alejki i nazwy ulic na wzór wczesnego Gomółki oraz dodano do tego raźnie dudniącą muzykę patriotyczno-robotniczą. Absolutny odjazd! Jeżeli wyobrazicie sobie, że wzdłuż Alei Zasłużonych stoją pomniki (POMNIKI od 5 metrów wzwyż!) Dzierżyńskich, Krupskich i innych Breżniewów to będziecie mieli namiastkę tego cośmy przeżyli. Ubaw jednak się na tym nie skończył, bo trafiliśmy w końcu na komunistyczny plac zabaw. Dech nam zaparło… Przecież mieliśmy takie drabinki na podwórku, a taką piaskownicę miały chłopaki z sąsiedniego podwórka! Szczytem naszej euforii były jednak huśtawki. Mój przyjaciel, nie mógł powstrzymać okrzyku:

- O w mordę! Huśtawki-łódeczki! Normalnie jak żywe! (dla nieco mniej wtajemniczonych, huśtawki-łódeczki były zawsze oblegane i trzeba było sporo się nastać żeby do nich wleźć i się pobujać, a i tak trwało to zazwyczaj za krótko bo przecież była kolejka…). Nie muszę dodawać , że mój entuzjazm był co najmniej równy doznaniom Maćka? Trzeba Wam było to widzieć… Szanowany radca prawny i młody biznesmen na huśtawce wydający okrzyki w stylu: „Panie mecenasie, uważam, że pańskie dążenia do osiągnięcia maksymalnego pułapu urządzenia nie są wystarczające!" i śmiejących się jak małe dzieci, musiał być niecodziennym pejzażem. Nie wiedzieć czemu nasze dziewczyny jakoś nie podzielały naszej radości z powrotu do dzieciństwa i z rumieńcami na twarzach (to też było dziwne, przecież nie było znowu tak ciepło…) rozglądały się i nerwowo przeszukiwały torebki jak tylko ktoś pojawiał się na horyzoncie. No ale to kobiety, a to oznacza, że faceci nigdy nie dojdą

o co im właściwie chodzi. Tak czy inaczej wycieczka trwała w najlepsze, gdy zgromadzone zapasy medyczne zaczynały tracić walor. Odczuliśmy to obaj, jednocześnie, więc zgodnie zakomenderowaliśmy poszukiwania jakiejś restauracji. Nie było trudno. Trafiliśmy na barak zbity z sosnowych desek (oczywiście nie impregnowanych, że o heblowaniu nie wspomnę!) skąd można było wyczuć zapachy czegoś co dałoby się zjeść, a że na Litwie obiad bez piwa jest (chyba) nie do pomyślenia, oznaczało to kres naszych kłopotów zdrowotnych. Wchodzimy i przeżywamy pierwszy szok. Obsługa odziana jest w mundurki pionierów i zwyczajem minionej epoki olewa nas równo. Fajnie – myślę sobie, ale szczęśliwie (a trzeba Wam wiedzieć, że co jak, co ale szczęście mam ;)) trafiła się młoda Pionierka (zacne dziewczę, naprawdę) i z uśmiechem zapytała nas na co mamy ochotę. Przez wzgląd na nasze połowice nie powiedzieliśmy, na co mamy szczególną ochotę i poprzestaliśmy na zamówieniu 2 Sveturysów. Kobietki były nieco głodne więc poprosiły o menu. Zapytano je: Jakie menu? Czy obecne czy może to „z epoki"? Odpowiedź była oczywista – jedno i drugie. Uśmialiśmy się jak norki kiedy przeczytaliśmy nazwy zestawów np.: „Praszczaj malodst" (znaczy: "Żegnaj Młodości!") itp. Żeby nie było: zestawy były podobne do siebie i różniły się tylko tym, że jeden mielony był smażony był na zwykłym, starym oleju a drugi na Castrolu… Summa summarum kobietki wybrały coś współczesnego.

„Pacaneum" ma jedną wadę – należy dość często odwiedzać miejsce, gdzie król nie lubi tłoku. Zapytaliśmy grzecznie gdzie wspomniane miejsce znajdziemy i „nasza" Pionierka wskazała kierunek. Rajusku, nawet nie wiecie cośmy przeżyli! Wchodząc należy pchnąć drzwi takie jak kiedyś montowano w blokach, znaczy z malowanej płyty pilśniowej z kwadratowym okienkiem u górze, potem nie jest lepiej… "Aromat" taki, że w oczy szczypie, mydła brak, ciepłej wody również za to kran cieknie… To jednak jeszcze nic. Przyczyną smrodu była ni mniej ni więcej dziura. No dziura, taka zwykła dziura w podłodze, mieniąca się pysznie być TOALETĄ. Żesz kurna, ja rozumiem przywrócenie klimatu minionych dni, odwzorowanie warunków życiowych itp. ale to już przegięcie! I oburzałbym się dalej, gdyby natura nie szepnęła mi do ucha: teraz albo będzie za późno… Rad niewola skorzystałem z przybytku i pełen obrzydzenia spłukałem ręce w zimnej wodzie za to bez używania mydła… Widać taka tradycja… Wróciliśmy do restauracji.

Po uzupełnieniu płynów w organizmie (wszak należy dbać o równowagę prawda?) postanowiliśmy powrót. W sumie nic specjalnie ciekawego się nie zdarzyło, no może oprócz policjanta, który nas zatrzymał za przekroczenie prędkości (o 10km/h, służbista cholerny…). Litów już nie miałem, więc facecik mówi, że wracamy do miasta tam jest kantor i sobie możemy wymienić. Odparłem, żeby sam sobie wymieniał i… Gość uśmiechnął się i wyciągnął rękę… Pojąłem o co chodzi. On już sobie sam wymieni… Znaczy mogę mu dać złotówki… Perspektywa powrotu sprzed samej granicy jakoś mnie nie bawiła i niechętnie wsadziłem mu stówkę do ręki. Uśmiechnął się po raz drugi i poszedł w swoją stronę radiowozu. Nie wiedzieliśmy co robić dalej, bo facet sobie poszedł, dokumentów nie sprawdził a o paszporty nawet nie zapytał… W końcu mówię Małolacie: Tnij, chcę do domu. I pojechaliśmy.

Zasypiając we własnym łóżku uśmiechnąłem się do siebie: „Hmm, dobrze, że wpadłem na ten pomysł wyjazdu. Fajnie było…" ;)

Dwutlenek węgla

Naukowcy nie zaprzestają sporów na temat zmian klimatycznych, którym podlega ziemia. Jedni twierdzą, że mamy do czynienia z chwilowym ociepleniem w okresie międzylodowcowym, inni zaś, że działalność człowieka, a szczególnie rozwój cywilizacji jest głównym czynnikiem zmian. Jako przyczynę zidentyfikowano emisję CO_2, czyli tytułowego dwutlenku węgla. Ponieważ tych, twierdzących że to człowiek podgrzewa atmosferę jest więcej, a ponadto ich teoria wpływa na kierunki działań politycznych, skoncentrujmy się właśnie na tej wizji.

Jeżeli jej wierzyć, na skutek ocieplenia stopnieją lodowce a poziom wody tak dalece podniesie się w morzach, że już niedługo znikną z powierzchni ziemi liczne kraje położone tuż nad poziomem wody, w tym Holandia.

Niby nie powinno mnie to specjalnie wzruszać – mój domek tamże już dawno sprzedałem.

Niemniej świadomość całego społeczeństwa mieszkającego w domach pływających, lub też emigrującego do innych krajów musi wywoływać emocje. Wprawdzie dla Polski może to oznaczać, że stały od wielu lat trend emigracyjny ulegnie zmianie na rzecz imigracji, lecz pewien problem pozostanie – Holendrzy mówią językiem jeszcze mniej zrozumiałym, niż kaszubski. Pierwsi „zwiadowcy" Niderlandzcy pojawili się już w Polsce zagospodarowując leżące odłogiem pola, opuszczone przez niegdysiejsze PGR-y. Oczywiście na północy Polski, bo tam bardziej płasko, czyli swojsko. Wprawdzie „wydzieranie" ziemi rolnej z gąszczu polskiego prawa jest podobno trudniejsze, niż jej pozyskanie z Morza Północnego, no ale Holendrzy to naród jak wiadomo cierpliwy.

Chyba jednak zboczyłem z tematu.

Rządy wielu państw postanowiły walczyć intensywnie z problemem. Jedną ze zbawczych metod miało być stosowanie biopaliw. Pomysł tak naprawdę nie bardzo nowy. W Brazylii od dawna

stosuje się do napędu samochodów alkohol pozyskiwany z trzciny cukrowej. Temat ten nie jest dla nas również nowy. Także w Polsce biopaliwa takie są w ruchu drogowym dość popularne, nawet jeżeli jak do tej pory kierowcy raczej stosują je raczej do napędu własnego, niż pojazdu. Ponieważ system taki spotyka się z poważnym sprzeciwem znacznej części społeczeństwa – przynajmniej oficjalnie – postanowiono stworzyć zupełnie inną strukturę produkcji i zastosowania tychże paliw. Tak więc, zgodnie z trendem ogólnounijnym a jednocześnie politycznie poprawnie zaczęto dofinansowywać produkcję rzepaku. A z rzepaku można robić dodatek do oleju napędowego bez ryzyka, że użytkownik pomyli wlew do paliwa z własnym gardłem.

Powstały nowe normy unijne i wszyscy byli szczęśliwi. Jadąc przez Polskę można było już w tym roku rozpoznać wiosnę po żółtym kolorze pól. Ucieszyli się też odpowiedzialni za pozbywanie się nadmiaru produkcji rolnej Unii. O ile dotychczas problem polegał na konieczności „ulokowania" gdzieś na świecie nadmiernej ilości wyprodukowanego cukru, mleka, zboża i czego tam jeszcze, to teraz będzie można wszystkie nadwyżki po prostu spalić. W silnikach samochodów, piecach ogrzewczych, czy też w elektrowniach.

Powstał jednak mały problem. Zalewana latami przez dumpingowe produkty Unii (i nie tylko) gospodarka rolna trzeciego świata nie stanęła na wysokości zadania. Zamiast trwać wbrew wszelkim prawom ekonomii, dała się w znacznej części w ciągu minionych lat zniszczyć. I teraz, skonfrontowana z koniecznością nagłego przyrostu produkcji, nie jest w stanie wyżywić obywateli. Efekt jest oczywisty – tym razem w pełni zgodny z zasadami popytu i podaży. Wzrost cen żywności na całym świecie. Według Financial Times efekt ten został spotęgowany poprzez spekulacje opcjami giełdowymi właśnie na żywność, których to wartość w ciągu ostatnich lat miała wzrosnąć ponad 10-krotnie. Czyżby, wobec zwiększonego zapotrzebowania na produkcję rolną, do nowego blasku miało powrócić znane twierdzenie „Chłop potęgą jest i basta"? W Europie – może. We wspomnianych krajach trzeciego świata sprawa wygląda bardziej ambiwalentnie. Aby stać się potęgą, trzeba przeżyć.

A z tym, uwzględniając światowy wzrost cen żywności, może być trudno.

No cóż, człowiek wydziela w ciągu jednej doby ok. 1000 – 2000g CO_2.

Być może rządy państw rozwiniętych istotnie osiągną cel redukcji emisji tego gazu w skali globalnej…

Czego jakoś, przynajmniej w ten sposób, nikomu nie życzę.

PS. Komisja Unijna rozważa możliwość zmiany polityki dotyczącej biopaliw.

tekst: Marcin Golec

Ewenement ponadczasowości roweru

Być może dziwnym wydaje się fakt, że w „Plejadach" piszemy o rowerach Gary'ego Fishera, ale jeśli przyjrzymy się bliżej temu zagadnieniu – wszystko stanie się prostsze.

Aby nieco więcej opowiedzieć o rowerach, należy najpierw przyjrzeć się bliżej samochodom marki Subaru. Od lat uważa się samochody tej marki za wyjątkowe; nie tylko jeśli chodzi o funkcjonalność, ale także o ekstrawagancki wygląd oraz silny sportowy charakter pojazdu. Mówi się, że tymi samochodami można dojechać w zasadzie wszędzie – co potwierdzają ich użytkownicy w corocznych zjazdach miłośników Subaru. Lecz czasami jednak trzeba z samochodu wysiąść, czy to w górach, w lesie czy nad morzem, czasem po prostu jesteśmy zmuszeni zamienić samochód na inny pojazd chcąc nadal efektywnie się poruszać; na przykład na rower…

Jest tylko jeszcze jedna marka poza Subaru, która łączy wszystkie te wyjątkowe cechy w sobie, o których wyżej wspomniałem – jest nią właśnie Gary Fisher. Nazwa ta pochodzi od imienia i nazwiska osoby, która tę markę stworzyła. Gary Fisher jest swego rodzaju ikoną… prekursorem roweru górskiego. To właśnie Gary stworzył jako pierwszy prawdziwy rower górski a później nadał mu nazwę, która funkcjonuje do dziś: mountain bike.

Rowery Garego Fishera odzwierciedlają doskonale ekstrawagancką osobowość konstruktora. Mają w sobie coś ponadczasowego, co przeciwstawia się stagnacji, i nie dopuszcza do zaniku chęci wybiegania naprzód. Tak samo jak Subaru, rowery te swoją oryginalną, zaawansowaną konstrukcją znacznie wybiegają poza wszelkie ogólnie przyjęte standardy, dlatego są takie wyjątkowe. Gary Fisher, który związany jest z rowerami zarówno pasją jak i profesją od ponad 40 lat, mówi tak: „Lecz nie tylko rower jako całość jest niesamowity. Jeśli przyjrzeć się bliżej, możemy dostrzec coś ponadczasowego również w kołach, to one przecież powodują, że rower się porusza. W dodatku koła są dwa, co sprawia, że osiągamy naturalny balans. Dlatego właśnie balans jest tak bardzo ważną kwestią podczas jazdy"… Możemy dodać, że nie tylko rowerem.

Ponadto, rowery Garego Fishera posiadają unikalną geometrię nazwaną „genesis", dzięki której prowadzenie roweru staje się dziecinnie proste nawet w najbardziej wymagającym terenie. Pomimo ponadczasowości roweru jest on nadal tylko formą z metalu i gumy. Dlatego wciąż potrzebuje on pilota, który nim pokieruje. Zadanie to ułatwia użytkownikowi właśnie geometria „genesis", która dodaje pewności siebie podczas jazdy. Mogli się o tym przekonać uczestnicy tegorocznego zlotu miłośników Subaru, którzy brali udział w konkurencji terenowej, gdzie jednym z zadań była jazda rowerami Garego Fishera. Jak się okazuje nie tylko uczestnicy zlotu dostrzegli fenomenalne właściwości jezdne tych rowerów. Od ponad 7 lat dostrzega to także Subaru USA i wspólnie z marką Gary Fisher tworzą z powodzeniem jedną z wiodących, profesjonalnych drużyn rowerowych mtb – Subaru Gary Fisher Mountain Bike Racing Team. Przez cały sezon wyścigowy w każdym miejscu na świecie, towarzyszy zawodnikom niezastąpione Legacy GT, lub Tribeca.

Myślę, że teraz już widać, dlaczego te z pozoru dwie różne marki mają jednak bardzo wiele ze sobą wspólnego i nawzajem się doskonale uzupełniają przy każdym wyzwaniu, jakie stawia nam chęć przeżycia przygody.

P.S. Ja też, kiedy półtora roku temu stałem się szczęśliwym posiadaczem Legacy 3.0R Spec. B, natychmiast zadzwoniłem do producenta rowerów Gary Fisher aby się pochwalić: „ Cześć – ja zrobiłem najważniejszy krok we właściwym kierunku – teraz wasza kolej!"… I zadziałało – nasza firma dostała wyłączność na dystrybucję tej marki w Polsce.

Kiedy w czerwcu tego roku odwiedziłem urokliwą, zabytkową i słoneczną Toskanię, taką samą satysfakcję i przyjemność odczuwałem używając obydwu narzędzi do pokonywania krętych dróg, cudownie i odważnie wkomponowanych w zalesione wzgórza i uprawne pola tej części Włoch. Tak Legacy, jak i w pełni zawieszony Gary Fisher Hi Fi pozwalały mi na pełnię swobody w najtrudniejszym nawet terenie.

Marek Pstrusiński, współwłaściciel S.S.C. Wrocław

Więcej o rowerach Gary Fisher można znaleźć na www.ssc.pl

Wawrosz

Rodzinna firma braci Wawrosz od ponad 13 lat związana jest z rynkiem motoryzacyjnym. W tym okresie zdobyła sobie zaufanie i uznanie wśród klientów.

Jednym z kolejnych etapów rozwoju firmy było wzbogacenie oferty o markę Subaru.

Firma zlokalizowana jest na Podbeskidziu, co stanowi dodatkowy atut, w postaci wyeksponowania możliwości trakcyjnych samochodów Subaru, o czym mogą się Państwo przekonać decydując się na jazdę próbną wybranym modelem demonstracyjnym.

Miła i fachowa obsługa, kompleksowość oraz profesjonalizm. Pomoc w każdej nawet najdrobniejszej sprawie związanej z zakupem, obsługą oraz serwisowaniem samochodów to atuty firmy. Wszelkie informacje na temat wyposażenia i cen poszczególnych modeli, zapoznanie z bogatą ofertą kredytową oraz leasingową i co najważniejsze pomoc w wyborze samochodu odpowiadającego Państwa indywidualnym oczekiwaniom to już standard. W salonie w ciągu kilku minut ubezpieczycie nowy samochód, załatwicie atrakcyjny kredyt lub leasing. Swój dotychczas używany samochód można pozostawić w rozliczeniu.

W salonie znajdują się sklepy z akcesoriami oraz częściami zamiennymi, jak również serwis wyposażony w najnowocześniejsze maszyny i urządzenia.

Serdecznie zapraszamy do odwiedzenia nowo otwartego salonu w Bielsku Białej, przy ul. Warszawskiej 158.

Czemu zdecydowaliście się na zakup Subaru?

Opiszę Wam, dlaczego warto było kupić Subaru…
W mojej agencji co roku robi się badania focusowe marek motoryzacyjnych (pracujemy dla dwóch francuskich wozideł). Niewiele konstruktywnych wniosków wynika z tych badań (jak zwykle przy stosowaniu sieciowych formatów). Ale przy okazji tych badań zauważyliśmy pewną prawidłowość. Tylko właściciele japońskich marek nie tłumaczą się dlaczego mają najlepsze auta (posiadacze francuskich: że takie piękne, niemieckich: takie „niezawodne i prestiżowe", fiata – sami nie widzą, koreańskie – tanie, skody – żałosne opowieści o jakości i osiągach). Ciekawe jest to, że w tym roku, po raz pierwszy w historii właściciele toyot zaczeli zapewniać o jakości swoich aut… :) (jakość toyot jest juz kwestionowana?)
Po tegorocznych badaniu prowadzący wspomniał jednej grupie o tym spostrzeżeniu. Oczywiście wzbudziło to poruszenie i wszyscy uczestnicy zaczli przekonywać (ponad 20 osób), że tak naprawdę nie można nic zarzucić ich markom – poza tym każdy ma wady itp. Obserwowałem te przekonywania z ironicznym uśmiechem, co zauważył kolega z firmy i zadał pytania, co mnie śmieszy. Powiedziałem, że nic i wyjąłem kluczki z logo Plejad…
Westchnienie tłumu i jego wymowna cisza – bezcenne…

Mariuga, 29 czerwca 2008

Wrażenia z jazdy Legacy Diesel

Jeżdżę od wczoraj OTBK, a juz dziś przekonałem się, ze ISR działa :) Pojechałem załatwić kilka spraw, stoję na skrzyżowaniu, a tu podjeżdża radiowóz policyjny i panowie proszą, bym zjechał za nimi. Okazuje się, że dostali zgłoszenie, że wykonałem <gwałtowny manewr> (nie miałem przy sobie telefonu, nie mogłem wiec zareagować na telefon z Securitasu)… Byłem zdziwiony, bo nie miałem gwałtownego zatrzymania – pamiętam, przecież, że ma słabe hamulce i staram się nie hamować ;-) ale po powrocie do domu i telefonie do ochrony wyjaśniło się, ze faktycznie zrobiłem coś co wzbudziło system… Wnioski są takie, ze po pierwsze to działa, po drugie warto porozmawiać z Securitasem lub dealerem by wiedzieć, ze nie tylko gwałtowne zatrzymanie wzbudza system ISR :) Muszę przyznać, że dzisiejsze zdarzenie podniosło moje poczucie bezpieczeństwa, bo wygląda na to, ze auto jest sprytnie zabezpieczone…

Desubaru, 26 lipca 2008

„Korsarz" to jeden z pierwszych aktywnych Forumowiczów Subaru Import Polska. Wprawdzie od dłuższego czasu nie jest aktywny na Forum, lecz ma kontakt z Administratorem Forum. Dzieli się swymi przemyśleniami, które czasem warte są chyba zastanowienia…
Postępowanie człowieka jest moralne, lub niemoralne niezależnie od tego, czy go lubimy, czy nie.
Człowiek z wolą czynu pokonuje przeszkody. Bez niej – mnoży.
Dlaczego ludzie tak wiele poświęcają energii, aby zaszkodzić innym? Bo tak.

Auto Technika Motoryzacyjna *Trzecie podejście* (Forester)

Pomimo dość ograniczonych gabarytów Forstera, obszerność przedziału pasażerskiego jest jedną z jego najmocniejszych stron. Szczególnie odczuwa się to na tylnej kanapie – ilość miejsca na nogi wręcz zaskakuje. Oparcie tylnej kanapy ma możliwość regulacji kąta pochylenia. Za nią starczyło jeszcze miejsca na całkiem spory bagażnik. 450 litrów przy normalnym położeniu foteli, 1660 po złożeniu tylnej kanapy i to wszystko przy pełnowymiarowym kołem zapasowym schowanym pod podłogą. Bardzo wygodne jest zajmowanie miejsc wewnątrz, co jest największa zasługą podniesionego nadwozia i wynikające z tego wyższego położenia siedzisk. (…) Obsługa auta jest zupełnie tradycyjna, położenie i sposób działania wszystkich przyrządów nie będzie niespodzianką dla nikogo, kto ostatnie dwadzieścia parę lat miał okazję jeździć dowolnym autem japońskim. Jedynym nietypowym (ale znanym właścicielom poprzednich generacji modelu) elementem w aucie jest dźwignia reduktora umieszczona między przednimi fotelami. (…) Zastosowany układ 4x4 w połączeniu z solidnym prześwitem wynoszącym 21,5 cm pozwala na swobodne zjeżdżanie z asfaltu na leśne drogi. Forster nie powinien także zakopać się w pierwszej lepszej pułapce. Po lekko kamienistej plaży jeździ bez problemu, nawet z ruszaniem dzięki reduktorowi nie ma problemu. Nie zostanie też unieruchomiony po uniesieniu jednego koła. Na szutrowej drodze nie sposób ruszyć z wyczuwalnym poślizgiem kół, auto „odpycha" się od razu ze wszystkich czterech. Od pojazdu rekreacyjnego trudno wymagać dużo więcej. Pochwały wymaga także komfort jazdy po drogach utwardzonych. Samochód (wzorem innych współczesnych konstrukcji Subaru) ma w pełni niezależne zawieszenie, wykorzystujące kolumny McPersona z przodu i podwójne poprzeczne wahacze z tyłu. Zestrojenie resorowania i amortyzatorów jest bardzo miękkie, auto połyka nawet duże nierówności praktycznie niepostrzeżenie. (…) Wracając na prostą – komfort podróży to także zasługa świetnego wyciszenia kabiny. W zwyczajnej jeździe silnika prawie nie słychać. Ma to ten minus, że bokser ma raczej przyjemny odgłos pracy i można się domyślać iż każdy sympatyk marki owego basowego pomruku chętnie by posłuchał. Do silnika jako takiego trudno mieć więc większe zastrzeżenia.

Autoexpert *Ostatni Bastion* (Legacy)

Po przekroczeniu 2000 obr./min. auto jest bardzo dynamiczne, a według danych fabrycznych sprint do 100 km/h zajmuje mu tylko 9,2 s, i to przy masie 1505 kg! Co ciekawe, jadąc samochodem, nie odczuwa się tak dobrej dynamiki. O tak płynne przyspieszenie zatroszczyli się konstruktorzy, odpowiednio dostrajając komputer sterujący pracą silnika. Urzekająca jest natomiast cisza panująca wewnątrz; nawet przy maksymalnej prędkości wynoszącej 200km/h można swobodnie rozmawiać a z zewnątrz słychać jedynie szum opon i wiatru. Ponadto nie istnieje kombinacja prędkości obrotowej i załączonego biegu, która była by głośna! Redukcja do „trójki" przy 100 km/h także nie robi na Subaru wrażenia. Żadnego szarpania, żadnego wycia, a to rzadkość nawet w dobrych autach benzynowych. (…) Może Subaru z dieslem nie jest najmocniejszym autem w swojej klasie, jednak biorąc pod uwagę, że to debiutant, jego przyszłość wygląda obiecująco.

Top Gear *Ciastka dwa* (Legacy)

Sam silnik równo ciągnie już od 1800 obrotów i nie przestaje, nim wskazówka obrotomierza minie 4000. W dodatku jest zaskakująco cichy w trakcie jazdy i jeśli już słyszymy jakiś dźwięk, to najwyżej charakterystyczne brzmienie… boksera (…) Najważniejsze, że minimalnie większa masa silnika nie wpływa na prowadzenie samochodu. Legacy długo pozostaje neutralne i trzeba dobrze przesadzić, by podrażnić seryjny układ ESP. (…) Do tej pory dwu-litrowym, benzynowym Legacy bez wysiłku można było osiągnąć wynik 8,5l/100km. Turbodiesel zużywa o dobre 2l paliwa mniej. Czyli trasę z Wrocławia do Szczecina i z powrotem można pokonać na jednym tankowaniu. Najlepiej jadąc przez Berlin, bo tam jest świetna autostrada.

Magazyn V12
Kawa czy herbata? (Legacy)

Legacy to samochód dobrze znany, ale mimo tego, że obecna jest na rynku od 5 lat, dalej jest to piękny sedan. Jeżeli wybieramy przepiękny biały kolor, jaki miało auto w naszym teście, możemy być pewni, że do garażu dodamy przepiękny samochód. W Legacy siedzimy zdecydowanie nisko i już od początku czujemy, iż jest to samochód, którym możemy się bawić. W testowanym przez nas egzemplarzu mieliśmy piękne fotele, pokryte wysokiej jakości skórą i znakomicie trzymające w zakrętach. Naturę samochodu widać na konsoli, która pozbawiona jest kilkudziesięciu małych guzików, bardzo prostej do obsługiwania. Godny polecenia jest system nawigacyjny z centralnym ekranem (nawigacja i inne funkcje po polsku!), wzbogacony o ciekawe opcje, jak choćby prędkość mierzona przez system satelitarny. Z tyłu dwie dorosłe osoby mogą podróżować bardzo wygodnie. Muzyka zmienia się całkowicie, gdy zapalimy silnik Subaru. Bokser, rewolucyjny diesel, zapala bez żadnego hałasu i wibracji, nawet, gdy jest zimny. Nie zapominamy o klasycznym napędzie na cztery koła Subaru, Symmetrical All Wheel Drive. Mimo tylko 150 KM przy 3600 obrotach/min., czterocylindrowy diesel zawsze ma rezerwę mocy. Robi to jednak tak progresywnie, że czasami nie odczuwamy prawdziwych osiągów. Turbo lag jest praktycznie niewyczuwalna. Od 1400 do 3600 obrotów zawsze mamy do dyspozycji wysoki moment obrotowy i fakt, że skrzynia biegów ma tylko pięć biegów, co mogłoby się wydawać wadą, zamienia się w mocny punkt, nie trzeba bowiem z niej zbyt często korzystać. Nigdy nie przestanę podkreślać zalet układu kierowniczego Subaru. Zawsze gotowy do reakcji, jest naprawdę precyzyjny i pozwala skierować przednie koła dokładnie tam, gdzie chcemy i panować nad zachowaniem samochodu nawet przy bardzo ostrej jeździe, w czym pomaga napęd na cztery koła. Warto podkreślić, że Subaru dalej wykorzystuje trzy prawdziwe dyferencjały, w tym centralny, dzielący moc 50:50 między osiami Mogłoby to wyglądać paradoksalnie, ale Legacy lepiej się spisuje, gdy warunki drogowe robią się trudniejsze. Jeżeli myślicie, że to świetne zachowanie i sportowa natura odbywa się kosztem komfortu, jesteście w błędzie. Mogę zapewnić, że komfort to wielka zaleta tego samochodu, w tym również akustyczny, bowiem największy hałas dobiegający do środka pochodzi z opon. Dzięki majstersztykowi, jakim jest silnik, też z bardzo małym kosztem. Mimo wysokich osiągów i napędu na wszystkie koła, Legacy potrzebuje niewiele paliwa.

Automoto
Leśny Mieszczuch (Forester)

Jest większy i mocniejszy, ale zmiany te nie są ogromne – przynajmniej na pierwszy rzut oka. (…) Wpłynęło to ogromnie na przestrzeń we wnętrzu, którego długość powiększyła się Az o 20 centymetrów! To ogromna zmiana, i przyznać trzeba, że w porównaniu do poprzednika nowy Forster oferuje niespotykany wręcz w tej klasie komfort podróżowania. Do tego komfortu walnie przyczynia się zawieszenie auta. Subaru poszło za ciosem i zafundowało nowemu Forsterowi zawieszenie podobne do zastosowanego w Imprezie – z przodu udoskonalone kolumny McPhersona, z tyłu nowy układ wielowahaczowy. Osiągnięto dzięki temu fantastycznie sprężynujące zawieszenie o imponującym, jak na auto wciąż bardziej uważane za kombi niż SUV-a prześwicie: co najmniej 21,5 cm! (…) Na asfalcie, samochód w testowanej najsłabszej wersji 150-konnej dobrze sprawuje się przy spokojnej, zrelaksowanej jeździe, a zapędy do „wystawiania" tyłu są tłumione przez system ESP. Za to na luxnych nawierzchniach nowy Forster pokazuje zupełnie inną twarz – to znakomite auto do sportowe, bardzo szybkiej jazdy po szutrze czy piachu!

Plejady – magazyn miłośników Subaru;

Wydawca

Subaru Import Polska sp. z o.o.
Al. 29 Listopada 184,
31-236 Kraków
tel. 012 665 37 71

Redaktor naczelny:
Zbigniew Karcz;
Redakcja:
Zbigniew Karcz i Dante Cinque Wydawnictwo;
Opracowanie graficzne:
Dante Cinque Wydawnictwo;
Reklama:
redakcja@plejady.subaru.pl
Zdjęcia:
archiwum Subaru, Jacek Gdowski, Beata i Jacek Łukaszewscy, Marcin Kacperek, S.S.C.

Magazyn Plejady ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest bezpłatnym czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.
Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Wydawca nie odpowiada za treść reklam i odgłoszeń.

Jan Kowalski, s. Jana
Areszt Śledczy w Kaliszu
ul. Niewolna 10
45-342 Kalisz

Kalisz, 22.07.2008

Do Prezesa
Subaru Import Polska sp. z o.o.

Szanowny Panie Prezesie,
Pisze do Pana nietypową prośbę w której chciałbym pana prosić o przesłanie mi darmowych katalogów samochodowych Subaru oraz innych promocyjnych rzeczy nieodpłatnie. Obecnie niestety przebywam w Areszcie Śledczym za drobne kradzieże i nie mogę w żaden sposób dostać informacji na temat mojego ulubionego auta. Jestem szczęśliwym posiadaczem Subaru [...] w dobrym stanie. Miałem propozycję sprzedaży ale nie sprzedaje się takiego cudeńka obcym ludziom. Bardzo by mi zależało na poznaniu nowych technologii zastosowanych w Subaru.
Będę bardzo wdzięczny panu jeżeli pan mi nieodpłatnie prześle mi jakieś rzeczy związane z Subaru. Bardzo proszę o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby za co z góry bardzo dziękuję.

Z poważaniem,
Jan Kowalski, s. Jana

Drogi Panie Janie,
Przyznam, że przeczytałem Pański list z… mieszanymi uczuciami.
Z jednej strony jest mi naturalnie miło, gdy ktoś, tak jak Pan jest zafascynowany marką Subaru. Jednocześnie Pański aktualny adres zamieszkania wprawia mnie w pewne zakłopotanie – sam nie wiem czy wynikająca z niego pewność, że nie spotkamy się osobiście powinna mnie w kontekście Pańskiego zawodu smucić, czy raczej cieszyć.
Rozumiem natomiast Pańskie, jakże bardzo emocjonalne podejście do posiadanego Subaru – sam też niechętnie sprzedawałbym taki samochód osobie, do której nie można mieć zaufania.
W załączeniu pozwalam sobie, zgodnie z Pańskim życzeniem, przesłać prospekty oferowanych przez nas aktualnie modeli. Nie załączam natomiast informacji o nowych technologiach Subaru – proszę o zrozumienie, że w kontekście uprawianej przez Pana profesji nie byłoby to właściwe.

Pozostaję z życzeniami jak najszybszej zmiany adresu,
Witold Rogalski

BREL 48

Wybierz szybkość działania – BREL 48

Wystarczy, że wybierzesz markę, model i skontaktujesz się z przedstawicielem BRE Leasing.

Kluczyki do wymarzonego auta odbierzesz w ciągu 48 godzin od momentu złożenia dokumentów.

Leasing samochodu nigdy nie był tak prosty.

BRE LEASING
Członek Grupy Commerzbank

www.bre-leasing.com.pl

Rasowe paliwo

dla Twojego Subaru!

Suprema 98

SupraDiesel

najwyższa jakość • lepsze osiągi • większa wydajność

Poczuj różnicę

www.suprema.pl
www.statoil.pl

STATOIL