

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

## Subaru w Paryżu

gościnne stoisko

## Free Rajdy

wczasy w siodle

## V Złot Plejad

trasa szosowa

## McRae Gathering

Colin dalej z nami

## Japonia

wyprawa życia (część II)



# OPRACOWANY WSPÓLNIE Z WIODĄCYMI PRODUCENTAMI SAMOCHODÓW.



Castrol SLX Professional to ekskluzywna linia produktów skierowana wyłącznie do profesjonalnych serwisów samochodowych, opracowana przy współpracy z wiodącymi producentami samochodów osobowych. Oleje Castrol SLX Professional powstają w oparciu o najnowocześniejsze technologie, spełniając najwyższe standardy jakości, co gwarantuje bezawaryjną pracę silnika Twojego samochodu oraz uzyskanie maksymalnie zalecanych przebiegów międzywymianowych. Przez cały okres eksploatacji oleje Castrol SLX Professional zapewniają zwiększenie oszczędności zużycia paliwa i pełne osiągi silnika.

TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ. TO PŁYNNA TECHNOLOGIA.

  
**Castrol**  
Professional



## Na szaro

### Czy praca na czarno jest czymś złym?

- Tak, to okradanie państwa 7%.
- Tak, to nie fair wobec innych 16%.
- Nie, zarabiamy zbyt mało 27%.
- Nie, dla wielu to jedyne źródło dochodu 49%.
- Łączna liczba głosów 15 348.

Powyższa ankieta została opublikowana na stronach WP.PL i stanowiła refleksję wynikającą z opracowania (wykonanego na zlecenie Ministerstwa Pracy) dotyczącego pracy niezarejestrowanej.

Wyniki podkreślające powszechną akceptację społeczną dla takiego rodzaju pracy, nazywanej powszechnie pracą „na czarno”, są naturalnie odzwierciedlone w opracowaniu ww. ministerstwa: ok. 22% PKB jest wypracowywane właśnie w „szarej strefie”.

Tak więc znaczna część społeczeństwa „robi na szaro” państwo. Twór bezosobowy, nie budzący specjalnie pozytywnych asocjacji. Spuścizna historyczna? Po tylu latach? Mniej niż ¼ Polaków uważa, że taki rodzaj zatrudnienia nie jest w porządku.

Ciekawe, że osoby płacące wyższe, niż niezbędnie potrzebne, podatki w dominującej większości akceptują taki stan rzeczy. Gdy ktoś pracuje na

czarno, mamy tendencję do akceptacji tego zjawiska, ponieważ „jest taki biedny”. Czy zaakceptujemy kradzież czegoś, co należy do nas, na podstawie tej samej motywacji?

Nie wiem, jak Państwo – dla mnie bieda złodzieja nie usprawiedliwia czynu kradzieży. Również wtedy, gdy obiektem tejże nie jest mienie należące do mnie osobiście.

Państwowa Inspekcja Pracy jest praktycznie bezradna. Obowiązujące przepisy stanowią bowiem, że pracownik może być zarejestrowany już po podjęciu pracy. Tak więc każda kontrola jest niejako z góry skazana na niepowodzenie – *przecież wszyscy zaczęli pracę właśnie od dziś!*

Wprawdzie matematyka przestała być przedmiotem obowiązkowym na maturze, lecz jej zasady się nie zmieniły:  $2 + 2$  równa się 4. Jeżeli ktoś nie płaci podatków, to płaci je ktoś inny. Jeżeli ktoś nie wpłaca składek na ubezpieczenia społeczne, to zapłaci je ktoś inny. Znana z fizyki zasada naczyń połączonych ma w gospodarce pełne zastosowanie. Tak więc naprawdę to nie państwo jest robione na szaro. Na szaro są robieni wszyscy ci, którzy wykonują normalną, legalną pracę, lecz... otrzymują za nią nieco mniej pieniędzy, niż byłoby to możliwe.



Na szaro robieni są także ci... którzy pracują na szaro. O czym przekonają się najpóźniej wtedy, gdy ze względu na wiek, czy też stan zdrowia, nie będą już w stanie pracować.

Oraz nasze dzieci, które w przyszłości będą musiały płacić na ich utrzymanie, opiekę zdrowotną.

Gdy przyjdzie czas, aby odejść, nie chciałbym pozostawić po sobie długów. Czy jako społeczeństwo myślimy inaczej?

**Witold Rogalski**  
Dyrektor Subaru Import Polska

- 6 Aktualności
- 10 McRae Gathering
- 16 Złot Plejad 2008  
Trasa szosowa (część II)
- 24 Salon w Paryżu: Serdeczna gościnność
- 30 Wyprawa życia – Japonia (część II)
- 36 Portrety
- 38 Tworzenie nowego
- 42 Free Rajdy: Wczasy w siodle



s. 7



s. 10



s. 16



s. 30



s. 36



s. 38



s. 42



s. 48

**Prezentacja nowego Foreстера Diesel: Przyjemna niespodzianka** 48

**Subaru bliżej gwiazd** 54

**Sexy Subaru Sumo** 56

**Sklepik Subaru** 58

**Solix (Olsztyn)** 60

**Ligęza (Jelenia Góra)** 61

**Dzień bez... litości** 62

**Piszą o nas** 65



do startu, znalazł jeszcze chwilę, aby odpisać zagorzałym kibicom:

„Dziękuję za wsparcie... duchowe. Wystartować chciałem gdzieś od mniej więcej roku, no i wszystko wskazuje, że to będzie Dolnośląski. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że niewiele zdziałam (jak to mówią – za wolny samochód ;-)) bo po 10 latach siedzenia w domu samo dojechanie do mety będzie sukcesem... ale chcę spróbować... może sobie coś przypomnieć? [...] Być może to N14 będzie nawet trochę za szybkie... dla mnie na początek :-)

Jak mówi Andrzej Koper, życie trzeba czasami traktować z przymrużeniem oka, ale wierzymy, że z taką ilością benzyny we krwi – będzie walczył do końca, czego z całego serca życzymy!

## Życie nie zawsze na serio

Jest nam niezmiernie miło poinformować Państwa, iż nasz przyjaciel, dealer Subaru, 4-krotny Mistrz Polski w klasyfikacji generalnej, sklasyfikowany na szóstym miejscu w Mistrzostwach Europy (1987 r.), pierwszy Polak sklasyfikowany w Rajdzie Dakar – Andrzej Koper przyszykował nam come back w wielkim stylu biorąc udział w 18. Rajdzie Dolnośląskim odbywającym się w dniach 9-11 października 2008 r. w okolicach Kłodzka.

Wspólnie z Jakubem Mroczkowskim na odcinku Rajdu pojechali nową Imprezą N14 przygotowaną przez Tommi Mäkinen Racing. W barwach Subaru Poland Senior Team będą walczyć z czołówką krajowych zawodników.

Być może powrót do przygody z rajdami nie skończy się na tym jednym starcie. Dzisiaj wiemy natomiast, iż Pan Andrzej może liczyć na wsparcie

naszych Forumowiczów, którzy bardzo gorąco przyjęli informację o starcie w rajdzie.

Po wielu pozytywnych wypowiedziach, życzeniach powodzenia i obietnicach kibicowania na odcinach, Pan Andrzej, pomimo przygotowań





# STI na gali Playboy'a



2 czerwca, w upalny wieczór, w urokliwych ogrodach i wnętrzach Pałacyku Zamoyskich zebrała się crème de la crème świata motoryzacji i mediów. Goście na wejściu mogli przyrzeć się z bliska laureatom gali „Samochód Roku”. Pomiędzy rządami zwycięskich pojazdów i korowodem stworzonym z najpiękniejszych króliczków „Playboya”, po czerwonym dywanie

przechadzali się zaproszeni goście oraz tłum gwiazd, w tym m.in.: Joanna Liszowska, Paweł Dełag, Katarzyna Figura, Edyta Herbuś, Tomasz Kammel, Przemysław Saleta, Mariusz Czerkawski, Misiek Koterski i inni.

Na głównej scenie, nagrody wręczała zwycięzcom dwójka prowadzących – Agnieszka Cegielska i Marcin Prokop.

Jury pod przewodnictwem Władzi-

mierza Zientarskiego, w składzie: Krzysztof Hołowczyc, Andrzej Koper, Rafał Jemielita, Andrzej Borowczyk oraz Marcin Klimkowski, wyróżniło w dwunastu kategoriach dwanaście wyjątkowych samochodów. Miło nam w tych okolicznościach powiadomić Państwa, iż w kategorii „AUTO SPORTOWE” po raz kolejny główną nagrodę zdobyła Impreza WRX STI.





fot.: Paweł Soczewski

# Prawie jak Subaru

O starcie w Rajdzie Orlen już nie myśleliśmy, ale pewnego dnia otrzymaliśmy informację z firmy Subaru Import Polska, że będziemy sponsorowani w Mistrzostwach Polski. Ta wiadomość bardzo nas ucieszyła i od razu zaczęliśmy przygotowania.

Całą pracę nad samochodem skończyliśmy w środę przed startem. Zrobiliśmy małe testy i samochód był w pełni gotowy do jazdy. Spakowaliśmy wszystko i w czwartek o 4:00 rano ruszyliśmy do Płocka.

Rajd Orlen rozpoczął się od zapoznania z trasą. Następnie przyszedł czas na badanie kontrolne, gdzie stawiliśmy się punktualnie o 10:32, wpychając nasz „bolid” do hali. Na twarzach kibiców pojawiły się uśmiechy i pozytywne komentarze.

17:20 – honorowy start – wybiła „godzina zero”. Wkładamy kombinezony

i kierujemy się na płytę Starego Miasta w Płocku, gdzie odbyła się ceremonia startu. Po przejechaniu rampy udajemy się na pierwszy odcinek.

Jesteśmy mocno zaskoczeni wyglądem trasy, a właściwie tego, co zrobiły z nią samochody z napędem na 4 koła. Kolejiny w niektórych miejscach sięgały metra głębokości, ale jakimś cudem udało nam się szczęśliwie dojechać do mety.

Drugi odcinek okazał się dla nas

koszmarem. Co chwilę zatrzymywaliśmy się, „zakopani” w piasku – było naprawdę ciężko. Na tym etapie „padło” nam ładowanie, ale udało się dojechać do trzeciego, który pokonujemy „pełnym ogniem”.

Dzień drugi – niedziela. Wstajemy i udajemy się do parku serwisowego, gdzie stała nasza maszyna. Odcinki 6. i 7. pokonujemy bez większych przygód, jednak ósmy okazał się dla nas pechowy. Jeden z zakrętów „przycięliśmy” trochę za mocno, wskutek czego przednie zawieszenie uległo poważnemu uszkodzeniu. Jedziemy jednak dalej. Po naprawie zawieszenia startujemy do odcinka 9., gdzie na 10-tym kilometrze trafiamy w dziurę, po czym koła w naszym samochodzie kierują się każde w inną stronę.

Mimo tych przygód, udaje nam się kontynuować jazdę. Gdy zbliżyliśmy się do odcinka 10., połączenie zacieśniającego zakrętu oraz piaszczystej nawierzchni nie dało nam już szans uniknąć dachowania. Dzięki kibicom, po postawieniu naszego bolidu na koła, ruszamy dalej. Tym razem tylko na 5 km, po których samochód odmówił współpracy i zostaliśmy zmuszeni do wycofania się z rajdu.

Tę przygodę mogliśmy przeżyć dzięki uprzejmości oraz wsparciu Prezesa Subaru Import Polska Pana Witolda Rogalskiego, któremu w tym miejscu chcielibyśmy serdecznie podziękować za zaufanie, jakim nas obdarzył.

Wojciech Grondal



fot.: Maciej Niechwiadowicz





*fot. w całym art.: Witold Kwieciński*



## III Turniej PLKT

6 września 2008 r. na Rynku Manufaktury w Łodzi rozegrany został finałowy III Turniej Polskiej Ligi Karate Tradycyjnego 2008. W zawodach zmierzyli się znakomici zawodnicy karate tradycyjnego – oryginalnego japońskiego karate.

W finale kobiet spotkały się Marta Niewczas i Małgorzata Baranowska, w finale mężczyzn – Łukasz Wójcik i Paweł Janusz. Walkę wygrał Daniel Iwanek i to on, wraz z Łukaszem Wójcikiem, będzie reprezentować Polskę podczas Pucharu Europy.

Włodzimierz Kwieciński, prezes Polskiego Związku Karate Tradycyjnego, powiedział, iż zawodnicy, którzy wygrali tegoroczne rozgrywki, pokazali, że zasłużyli na start w Pucharze Europy. Sam system rozgrywek wyłonił dwójkę najlepszych.

Celem rozgrywek w ramach Polskiej Ligi Karate Tradycyjnego jest propagowanie karate tradycyjnego na najwyższym poziomie technicznym. Podczas turnieju wyłoniona została reprezentacja Polski na III Puchar Europy w Karate Tradycyjnym, który odbędzie się 7 grudnia br. w Warszawie.

Polskę reprezentować będą zawodnicy, którzy zajęli dwa pierwsze miejsca w PLKT 2008: Marta Niewczas, Iłona Sakowicz, Łukasz Wójcik i Daniel Iwanek.

Zawodom towarzyszyły pokazy karate tradycyjnego w wykonaniu zawodników kadry narodowej Polskiego Związku Karate Tradycyjnego: pokaz drużyny kata kobiet, drużyny kata mężczyzn, en-bu oraz pokaz w wykonaniu Krzysztofa Neugebauera – legendarnego zawodnika, trzykrotnego zdobywcy Pucharu Świata w karate tradycyjnym.

Podczas zawodów można było również zapoznać się z ofertą Subaru, prezentowaną przez naszego Partnera (firmę „Point” z Łodzi) na Rynku Manufaktury w ramach współpracy między Subaru Import Polska a Polskim Związkiem Karate Tradycyjnego.

# McRae Gathering



## 30.08.2008, godzina 7.00

Sobota, lewy pas, bulgot boksera i pusto na autostradzie. Zbliżamy się do Forth Road Bridge. Tuż przed słynnym szkockim mostem mijamy parking, na którym w szpalerze stoi co najmniej 5 GT-ków. Trąbimy, mrugamy. Panowie ze stacjonarnych Imprez odmachiwują jowialnie. Dzisiaj prawie każdy kierowca Subaru w Wielkiej Brytanii wie, o co chodzi.

McRae Gathering. Największa tego typu impreza na świecie. Niecały rok temu, tuż po tragicznej śmierci rajdowej legendy, Colina McRae, trzej zapaleńcy postanowili zorganizować zlot upamiętniający postać wielokrotnego mistrza świata. Zaczęło się

niezwykle skromnie, bez większych ambicji. Powstała nazwa projektu – McRae Gathering (zlot McRae) i strona internetowa. Z tygodnia na tydzień, inicjatywa zyskiwała na popularności. Wyłącznie pocztą pantoflową, bez żadnego zorganizowanego PR, coraz więcej właścicieli Subaru rejestrowało się na stronie i deklarowało chęć udziału w zjeździe. Mały projekt trzech fanów Colina i Subaru nabierał rozpędu w tempie lawinowym. Andy, Grant i Imy rozpoczęli rozmowy z szefostwem firmy Prodrive (między innymi przygotowującej auta WRC dla Subaru i współodpowiedzialnej za sukcesy Colina) oraz rodziną McRae. Pojawiło się logo zlotu,

projekt okolicznościowych koszulek oraz idea zbiórki pieniędzy na rzecz 3 organizacji charytatywnych wybranych przez rodzinę McRae.

Wraz z zaangażowaniem firmy Prodrive, pojawiły się nowe możliwości PR i McRae Gathering zyskał międzynarodowy rozgłos. Na stronie zlotu zaczęły pojawiać się loga klubów nie tylko szkockich, walijskich, irlandzkich i angielskich, ale także kontynentalnych. I tak akces zgłosiły kluby z Francji, Luksemburga i... Polski!

Zasprawą użytkownika o forumowej ksywce herrkam, znane Czytelnikom „Plejady” oficjalne forum.subaru.pl stało się katalizatorem dla polskiego kontyngentu, wyrażającego chęć



wzięcia udziału w McRae Gathering. Inicjatywę błyskawicznie podchwyciła brytyjska frakcja forumowiczów. Grupa mieszkających w Wielkiej Brytanii Polaków-subaromaniaków już od dłuższego czasu organizuje zloty dla posiadaczy i miłośników marki. Nieoficjalnym „ojcem chrzestnym” spotkań jest Janek Drop z Nottingham, który przy udziale Forum SIP stara się regularnie przypominać wszystkim o ważnych rajdowych bądź quasi-rajdowych imprezach dotyczących Subaru na Wyspach. Zadanie niełatwe o tyle, że zrzeszonych przez Forum znajomych dzielą niejednokrotnie setki mil.

### **30.08.2008, godzina 8.00**

Edynburg. Po zatankowaniu Imprezy jedynym słusznym paliwem czekamy na resztę ekipy. Po chwili pojawiają się kogii i herrkam, który wraz z kolegą Mario przyjechał z Polski, specjalnie, by wziąć udział w McRae Gathering. Przyklejamy na maskę zlotu, które przez nadchodzący

weekend będzie naszym identyfikatorem. Spokojnie i powoli, żeby nie budzić zaspanej stolicy Szkocji modyfikowanymi końcówkami wydechów, ruszamy w kierunku Lanark – miejsca urodzenia Colina i jednocześnie startu największego na świecie konwoju jednej marki.

Na przeważnie pustym o tej porze placu giełdy w Lanark bulgocze około trzystu egzemplarzy Subaru. Zdecydowanie przeważają Imprezy, jest kilka Legacy i dosłownie jeden czy dwa Forestery. Widok i dźwięk jest niesamowity. Większość jest oklejona albo na podobieństwo rajdówek WRC, albo napisami upamiętniającymi Colina, z jego słynnymi cytatami. Albo i tak, i tak. Przed budynkiem giełdy prezentują się dumnie pierwsze rajdowe Legacy – wtedy właściwie debiutanta McRae i sławna Impreza 555BAT. Do tego niezwykle unikatowe dwie Imprezy 22B z numerami „000” oraz prywatna Impreza Colina, granatowa Series McRae.

Ozdabiamy nasze auta biało-

czerwonymi flagami, prawie każdy z rozentuzjanzmowanego niebiesko-żółtego tłumu robi fotkę herrkamowej Imprezie na polskich tablicach. Błyskają flesze. Przeważają kierowcy wraz z „załogami” 300 zaparkowanych Subaru, ale nie brakuje też postronnych obserwatorów. Dla mieszkańców Lanark i okolicznych miejscowości Colin był kimś więcej niż tylko legendą rajdów. Atmosfera jest niesamowita – wszyscy jesteśmy tu w jednym celu.

### **30.08.2008, godzina 10.15**

Z lekkim poślizgiem opuszczamy parking w Lanark. W asyście policyjnej eskorty, stawce przewodzi Jimmy McRae – ojciec Colina, w jego cywilnej granatowej Imprezie. Nie interesują nas czerwone światła, aż do autostrady jedziemy w konwoju 300 Subaru. Wrażenie samo w sobie niesamowite, potęgowane jeszcze przez machających do nas ludzi. W dosłownie każdej zatoczce, bramie, wjeździe stoją ludzie z flagami,





machają, robią zdjęcia. Fakt, że oni wszyscy – podobnie jak ludzie w kilkuset autach przede mną i za mną – są tu dla Colina, łapie za gardło i wyciska łyzy wzruszenia.

Przez ponad 8 godzin jazdy z 300 Subaru konwój urósł do ponad 1000 samochodów. Na prawie każdej większej stacji benzynowej czekały dziesiątki aut, by do nas dołączyć. Na wszystkich (z wyjątkiem dosłownie trzech!) wiaduktach i kładkach nad autostradą, stali i machali ludzie. Nie-samowite i niepowtarzalne przeżycie. Jeszcze nigdy wcześniej nie przeżywałem takich emocji w Subaru jadąc jedynie 60 mil na godzinę.

### **30.08.2008; z wrażenia nie pamiętam, która to była godzina**

Przed wjazdem na teren Prodrive w Banbury wiwatują na nasz widok Polacy z frakcji brytyjskiej, którzy dołączyli do konwoju przed nami i zdążyli już zaparkować Imprezy. Jesteśmy trochę zmęczeni i po zbiorowej fotce rozjeżdżamy się najpierw w poszukiwaniu wysokooktanowego paliwa, później do motelu.

### **31.08.2008, 11.00**

Siedziba Prodrive, Banbury. Korzystamy z uprzejmości pobliskich firm i zatrzymujemy się na jednym z wielu parkingów, który po kilkunastu

minutach kompletnie zapełnia się autami Subaru. Jak okiem sięgnąć, morze Imprez. Gdzieś tam jakiś rodzynek w postaci Legacy. Nigdy wcześniej po tych asfaltach nie przetoczyło się tyle złotych felg. Wrażenie z Lanark można spokojnie podnieść do potęgi.

Pada motywujące hasło: „Nie spać! Zwiedzać!“. Zamykamy auta i podążając za tłumem udajemy się na wycieczkę po rozległych terenach Prodrive. To znaczy kto zamyka, ten zamyka. Z wrażenia zostawiam kluczyk w drzwiach (sic!). Wewnątrz laptop, portfele, aparat, nawet nie wiadomo po co paszport (Szkoci z Anglikami się nie kochają, ale bez przesady) – słowem



raj dla spostrzegawczego-nieuczciwego. Przez najbliższą godzinę jestem nieświadomy swojego roztargnienia. Zwiedzamy. A jest co!

Muzeum, czyli zwycięskie puchary oraz eksponaty wszystkiego, w czym mechanicy i inżynierowie Prodrive'u maczali swoje utalentowane palce. Jest Ford Mondeo (zwycięzca wyścigów samochodów turystycznych), Formuła 3, dakarowa 911 w barwach Rothmans i oczywiście niejedno WRC Subaru oraz – prawdziwa perełka – prototyp P2. Poza hangarem Heritage Centre, na każdym wolnym skrawku asfaltu, a niejednokrotnie i na trawie: Subaru.

Gdziekolwiek spojrzeć: kurnik przy kurniku, spojler w spojler. Jako ciekawostka: policyjna Impreza WRX „by Prodrive” w barwach brygady Interceptor z Essex (jeden z bohaterów popularnego brytyjskiego cyklu dokumentalnego „Police Interceptors”). Dalej hangary, kryjące warsztaty z rajdówkami grupy N i autami WRC.

Wszystko elegancko wysprzątane na przyjęcie kilkudziesięczonego tłumu gapiów, ale mrużąc oczy nietrudno sobie wyobrazić krzątających się wokół tych maszyn mechaników w utyłanych kombinezonach. Na zapleczu tabor ciężarówek w niebieskich barwach Subaru, kilka zmęczonych i zdekompletowanych treningówek, coś z logo Plejad, po ciężkim dachowaniu, częściowo skryte pod plandeką, stopy powyginanych felg i unosząca się w powietrzu aura prędkości, precyzji, motosportu na najwyższym światowym poziomie. Magia WRC na zwolnionych obrotach, podglądana w weekend, od kuchni.

Niedługo wyjazd do Warwick, wracamy do samochodów. Właśnie sobie uświadamiam, że nie mam kluczy do auta – świetnie. Podchodzę chyba do swojej Imprezy (trochę ich tu jest) – zamknięta. Sprawdzam numery – moja. Cały zestaw RTV-AGD na





szczęście jest, tak jak go zostawiłem, wraz z paszportami, fotelami i portfelami. Po litanii kilkunastu niecenzuralnych i mało wyszukanych słów idę po rozum do głowy (tego dnia mam wyjątkowo daleko) i zwracam się z kolegą kogiim do jednego z marchali obsługujących (pełen wolontariat) zlot. Kluczyki oczywiście się znajdują.

Jakaś starsza para koło 60. – notabene przyjechali potężnie modyfikowaną 400-konną Imprezą – zainteresowała się naszymi autami ze względu na polskie flagi (rodzinne korzenie), zauważyli kluczyki, zamknęli i oddali organizatorom. Ufff!

### **31.08.2008, około 14.00**

Stoimy w wielkim korku Subaru, całkowicie blokując skrajny lewy pas autostrady, chyba od wyjazdu z Banbury, aż do zjazdu na Warwick. Na wiadukach znów machający ludzie z flagami, tyle że właśnie zaczęło nieprzyjemnie padać. W końcu, po kilku nawrotach na wąskich polnych drogach, docieramy do toru testowego Prodrive w Warwick. 1086 Subaru uczestniczy w układaniu napisu COLIN MCRAE – z samochodów i szkockiej flagi (biało-niebieski krzyż św. Andrzeja) – rekord Guinnessa pobity.

Zdjęcia z helikoptera pojawiają się następnego dnia w większości brytyjskich gazet i nie tylko. Pomimo nieustającej mżawki i gigantycznej kolejki po wielce mizerne tzw. hotdogi, atmosfera jest iskrząca. Herrkam poddaje się chwili i bierze udział w aukcji na VIP-owski weekend za





kulisami Teamu Subaru podczas najbliższego rajdu. Licytacja osiąga astronomiczne kwoty (wszystkie zyski będą przeznaczone dla organizacji charytatywnych wspieranych jeszcze przez Colina). Napięcie rośnie, kilkutyśniczny tłum dosłownie wstrzymuje oddech. Ostatecznie herrkam „o włos” przegrywa aukcję, ale ludzie kibicują Polakowi i biją brawo „najlepszeemu z przegranych”.

Po tych emocjach rozjeżdżamy się z napisu. Jest plan pobicia kolejnego rekordu Guinnessa – najdłuższej parady aut tej samej marki. Ze względu na za krótki tor nie dochodzi do skutku, ale nie ma to dla nikogo najmniejszego znaczenia. Ponownie stoimy w gigantycznym korku Subaru, ludzie przegazowują auta, świszczą zawory, trąbią klaksony. Ziemia drży od 1300 w większości nieseryjnych wydechów.

Elektryzująca atmosfera nie opuszcza nas jeszcze długo. Po wyjeździe z toru Warwick wiemy, że tego dnia nie zapomnimy nigdy, podobnie jak nigdy nie zginie pamięć po Colinie McRae. Na kilkanaście dni przed pierwszą rocznicą śmierci Colin otrzymał od swoich fanów bezprecedensowe pożegnanie.

Dzięki wszystkim forumowiczom i fanom Subaru, niski ukłon dla frakcji brytyjskiej w składzie: Jan Drop, nobby, anglik, stanst666, bastek333, Robo, emgieo1, kogii wraz z lepszymi połówkami, oraz szczerze gratulacje dla herrkama i Mario za wycieczkę z Polski!



# V Złot Plejad

część druga

## TRASA SZOSOWA

czyli  
wyścigi lawet







Dla posiadacza Subaru Imprezy trasa szosowa Złotu Plejad jest tym, czym walki kogutów dla hodowcy jurnego egzemplarza. Stali bywalcy tych zło- tów przygotowują swoje „ptaki” na długo przed imprezą. Aerodynamiczne „grzebienie”, podpiłowane pazurki, dodatkowe szpony, zastrzone dzioby i dieta bogata w testosteron. Reasu- mując, podnieca ich głuchy łomot ciężkich uderzeń, trzask łamanych kości i szum płynącej krwi. Można by to przedstawić w formie równania: Gwałt plus siła równa się zwycięstwo, gdyby nie fakt, że z tego równania wy- nika, iż odejmując siłę od zwycięstwa stajemy się podatni na gwałt, a odej- mując z kolei gwałt od zwycięstwa staniemy się silniejsi... Hm... jeżeli komuś się wydaje, że matematyka ma sens, to ma rację... że mu się wydaje.

### **Kastracje regulaminowe**

Jedyna obecna na imprezie kura nioska (Dyrekcja SIP rozdająca na- grody), w obawie przed zbiorowym gwałtem ze strony tyłu „nakręconych kogutów”, postanowiła przeprowadzić im zawody w osobnej klatce. Nie wiem, czy to był dobry pomysł. Z jednej strony Dyrekcja udowodni- ła, że nie jest kurą lekkich obyczajów, ale z drugiej, taka właśnie decyzja mogła zainspirować koguty do gwał- tu. Jakkolwiek by patrzeć, w kurniku zawrzało. Sekserki (pracownicy ser- wisu) obmacaly kogutom podwozia i posegregowały według wielkości pisanek. Utworzono trzy areny walk. Pierwszą dla leniwych kogutów po manicure, drugą dla tych jurnych z fabrycznymi pazurkami oraz trze- cią dla tych genetycznie modyfikowa- nych z tipsami, które – jak twierdził organizator – jednym grzebnięciem zrywały asfalt. I tu pozwolę sobie nie zgodzić się z argumentacją organi- zatora, ponieważ to był NASZ asfalt,



czyli wymieszane w odpowiednich proporcjach liście, błoto i słoma, sklejone ze sobą lepiszczem, którego skład jest tajemnicą (dla producenta zresztą... też), a co za tym idzie, każda zdechła kura może to rozgrzebać wyliniałym kuprem.

Nie była to jedyna niespodzianka tegorocznego zlotu. Rozdanie książek drogowych nastąpiło na starcie, co spowodowało ogromne rozczarowanie wśród uczestników, ponieważ załogi, zamiast kilkakrotnie w ciągu nocy poprzedzającej start przejechać trasę dla wstępnego zapoznania i żeby nazajutrz była bardziej przyjazna, perfidnie zostały zmuszone przez organizatora do całonocnego picia wódki i zakłócania ciszy nocnej. W większości przypadków organizowano festiwale piosenki biesiadnej, jednak nie brakło artystów, którzy zaprezentowali repertuar bardziej zaangażowany. W zaparkowanym trzy dni przed startem, na terenie bazy zlotu, kamperze, odbywał się recital piosenki autorskiej, a byli tacy, którzy upierali się przy określeniu „aktorskiej”. Recital wzbudził wielkie zainteresowanie recepcjonisty oraz gości z hotelu vis-a-vis, którzy kilkakrotnie próbowali wtargnąć na występ, mimo że nie dysponowano już wolnymi miejscówkami. Zmusiło to organizatorów recitalu do przygotowania sali koncertowej poza zasięg słuchu recepcjonisty oraz gości hotelowych w celu ochrony praw autorskich i częściowo w ramach ustawy o tantiemach.

Zarówno późne rozdanie książek drogowych, jak i (a może przede wszystkim) wspomniane kulturalne imprezy towarzyszące, sprawiły, iż trasa szosowa tegorocznego zlotu była raczej rajdem na orientację, choć z twarzy niektórych uczestników zionęło raczej dezorientacją.



## Technika

Z rozmów przeprowadzonych z załogami dzień przed startem wynikało, że planowane są jeszcze ostatnie testy drogowe sprzętu, w celu dobrania odpowiednich „nastawów”. Cokolwiek by to słowo oznaczało, brzmiało profesjonalnie. Jednak wygląd samochodów po powrocie z testów nieco mnie zaskoczył. Jeden był o połowę węższy niż przed testami, co by sugerowało, że był przygotowywany do slalomów, a drugi, ze skróconą przekątną, jak mniemam, dla uzyskania bardziej skośnego współczynnika oporu powietrza, dla lepszego docisku przy prawych „cięciach”, lub chodziło o wykorzystanie częściowego braku oporu powietrza, uzyskanego za pomocą braku części samochodu, która by ten opór stawiała. Lewe koło było mocno pochylone w prawo, zapewne





w celu przewalczania siły odśrodkowej w trakcie pokonywania prawych ciasnych łuków. Przypuszczam, iż dla niewprawnego obserwatora lub laika, niezaznajomionego z tematem „nastawów”, wyglądało to, jakby ktoś po prostu przyrąbał centralnie w mur, a ten drugi zaliczył rów.

A jednak „nastawy” okazały się nietrafione. Żadna z tych załóg nie stawiała się nazajutrz na starcie. Podejrzewam, że przyczyną były bardzo zmienne warunki nawierzchni oraz aury. Dzięki Bogu kilku uczestników postanowiło przetransportować swoje bolidy na rajd na lawetach, w obawie przed uciapnieniem opon, dzięki czemu mogli wrócić ze złotu z nietuzinkowo utrwalonymi „nastawami”. Jednak im bardziej przyglądałem się tym profesjonalnym, tym bardziej byłem kontent ze swoich stricte



amatorskich. W moim przeświadczeniu upewniły mnie przejazdy pierwszych „tipsów” na „czasówce”, gdzie „nastawy” zostawały na krawężnikach razem z całym przednim zawieszeniem. W tym miejscu jestem Czytelnikom winien wyjaśnienie. „Czasówka” to próba przejechania odcinka trasy, na której załoga musi wybrać jedną z dwóch opcji przejazdu: „może wygram, ale auto wróci na lawecie” lub „na pewno wygram albo wrócę w foliowym worku”. O dziwo, ci, którzy „szli na „worek”, wracali na lawecie, a wygrywali ci, którzy pojechali „na lawetę”. Zaskoczyło mnie również zaopatrzenie w sprzęt. Załogi, oprócz – tradycyjnie już – kontenerów alkoholu, przywiozły ze sobą zapasowe komplety kół. Były opony na asfalt, na dziurawy asfalt, asfalt z koleinami, szutry, luźne szutry, zwarte szutry, i to we wszystkich konfiguracjach pogodowych: od katastrofalnych susz po gradobicia z piorunami i śnieżyce, a ktoś nawet wspominał o oponach na jesienne mgły i migrujące żaby.

### **Punktacja oraz wrażenia ogólne... co do punktacji**

Ten fragment potraktuję po macosze, czyli tak jak sędziowie punktację. Była ona sprawą absolutnie drugorzędną, podobnie jak na trasie terenowej. W kilku newralgicznych punktach trasy sędziowie się nie zameldowali, gdzieś z niewielkim opóźnieniem, a gdzie indziej na pierwszy rzut nosa widać było, że prosto z któregoś nocnego festiwalu albo recitalu. I ja to rozumiem, bo sam jestem „zagorzałym” melomanem.

### **Wrażenia ogólne... co do wrażeń**

Rywalizacji na trasie szosowej towarzyszyła rodzinna atmosfera z założeniem – naturalnie – że chodzi o rodzinę patologiczną. Czyli normalnie...







przemoc, znęcanie się psychiczne i fizyczne, wyzwiska i rękoczyni. Patologia nie przekraczała średniej krajowej. Brylowała ambicja i chęć zbierania punktów po trupach, z naciskiem na punkty dodatnie. Kilka załóg zdobyło ich więcej, niż to było w ogóle możliwe, co potwierdza moją teorię o „zagorzałości” sędziowania.

Niespotykaną ambicją wykazała się załoga, której gdzieś zawieruszył się olej silnikowy. Wersję kradzieży uznano za mało prawdopodobną, ponieważ zawieruszenie nastąpiło bezpośrednio z misy olejowej w trakcie jazdy, co sprawiałoby pewną trudność dla włamywacza. W celu dotarcia do serwisu wykorzystano jedną z kursujących wahadłowo lawet. Jakimś niesamowitym zbiegiem okoliczności akurat miała pusty kurs. Po uzupełnieniu uszczerbków załoga wróciła do walki. Całe zajście nie byłoby warte wspomnienia, gdyby nie fakt, że podczas wizyty w serwisie załatwiono zaległy od roku przegląd rejestracyjny.

Najbardziej nietrafioną konkurencją był konkurs jazdy w alkoholach. Po wieczornych festiwalach niektórzy uczestnicy pokonali już trzy czwarte trasy, w stanie dużo cięższym, niż wrażenia, jakie niosło ze sobą zastosowanie tego urządzenia. Dodatkowo, zsumowanie się u takiego

zawodnika wrażeń własnych i wirtualnych mogło spowodować wymioty, paraliż lub stany lękowe. Uważam, że zamiast tej konkurencji powinien być zostać przedłużony zjazd na linii, i to spokojnie o parę kilometrów, ponieważ w tym stanie każdy powiew świeżego powietrza przynosi dużą ulgę, przy zjeździe z otwartymi ustami odświeża oddech, a doświadczeni pieśniarze i wokaliści potrafią sobie w tych warunkach wentylować przeponę.

Po dotarciu na metę załogi, pod okiem wprawnych serwisantów, przeprowadzały remonty kapitalne, naprawy blacharskie, wymiany karoserii oraz inne drobne poprawki, lub dobierały się parami według rejonu zamieszkania i składały jedno auto z dwóch wraków, żeby się jakoś dokołębać do domu.

Nagrody rozdano jak zwykle, czyli według nikomu nie znanego klucza.

Prawdopodobnie chodzi o to, że wręcza się je tym trzeźwym, którzy stoją bliżej sceny, bo ci drudzy mogliby upuścić i rozbić albo zgubić. Jedną klasę całkowicie pominięto, nie sklasyfikowano i nie przyznano nawet głupiej wycieczki na Karaiby. Jestem tym faktem niezwykle zbulwersowany, ponieważ uważam, że nie doceniono uczestników, którzy najbardziej się naharowali. Byli wręcz kwintesencją tego zlotu. Nie oceniono mianowicie niezwykle pasjonującej i chyba najbardziej widowiskowej na tym zlocie konkurencji przejazdu... lawet.

Po zakończeniu części oficjalnej nastąpiła najprzyjemniejsza chwila każdego zlotu, czyli rękoczyni, lincze zbiorowe, wrywanie sobie nagród lub odsprzedawanie ich z zyskiem, a to wszystko przy akompaniamencie koncertu rockowego do białego rana, ewentualnie... pierwszej krwi.





# Serdeczna gościnność

Salony samochodowe to nie tylko imprezy, podczas których producenci prezentują nowe modele, ale jest to także wydarzenie, gromadzące dziennikarzy z całego świata. A więc oprócz rywalizacji, który samochód jest najlepszy, odbywa się też „konkurs” na najbardziej gościnne stoisko. Subaru także na tym polu staje na wysokości zadania, przygotowując stoisko godne najlepszej japońskiej tradycji.

Rok 2008 był bardzo ważny dla Subaru. Poza wypuszczeniem nowych modeli, przyniósł najbardziej znaczącą nowość techniczną na rynku samochodowym w ostatnim dziesięcioleciu: pierwszy silnik BOXER DIESEL. W Paryżu producent Plejad zadebiutował z tym

nadzwyczajnym silnikiem także w Imprezie. A żeby ugościć wszystkich zajmujących się profesjonalnie samochodami podczas Salonu w Paryżu, nasi japońscy znajomi przygotowali w pawilonie numer 5 wzbudzające powszechny zachwyt stoisko.

O ile w Genewie ekspozycja Subaru rozciąga się tradycyjnie na szerokość, o tyle pod wieżą Eiffla ma ona kształt półokręgu, wewnątrz którego, prawie jak w rzymskim amfiteatrze, ustawione zostały wszystkie samochody, które przyczyniły się





do tegorocznego sukcesu, oraz dodatkowo przepiękna Impreza WRC i dwa pojazdy elektryczne. Przychodzę na stoisko o godz. 9.00 pierwszego dnia. Panuje tu jeszcze względny spokój, więc korzystam z okazji, by przywitać się z przyjaciółmi z Subaru Europe. Uwielbiam myśleć, że przy okazji takich publicznych spotkań można naprawdę poznać charakter danego producenta samochodów. Często powtarzam: jakie stoisko, taka marka. A stoisko Subaru w pełni odzwierciedla filozofię producenta z Hiroszimy.

Technologia i elegancja to główne zalety Subaru, które widać na każdym kroku w tym ogromnym pawilonie. Ale zdradzę wam sekret. My, dziennikarze jesteśmy tu służbowo i wiercie mi, że czas Salonu to dwa



naprawdę wykańczające dni. W ciągu niewielu godzin musimy zdążyć odwiedzić ponad czterdzieści stoisk, zrobić zdjęcia, przeanalizować nowe modele, przeprowadzić wywiady z dziesiątkami osób.

Tak dla przykładu powiem wam, że podczas Salonu w Paryżu, który zajmuje trzy pawilony, przeszedłem pieszo przynajmniej dziesięć kilometrów. Przy całej tej bieganiu stoiska stają się swoistymi oazami, gdzie można odpocząć i nabrać sił. A bez cienia wahania mogę stwierdzić, że ekspozycja Subaru jest jednym z najchętniej odwiedzanych przez nas, dziennikarzy, miejsc. Znajdujemy na niej obszerną przestrzeń z miejscami siedzącymi, dostępem do internetu i niezwykle uprzejmą obsługą osób odpowiedzialnych za poszczególne kraje.

Stoisko Subaru słynie także ze wspańskiego bufetu. Serwowanego tu sushi nie powstydzilyby się najlepsze restauracje. Jeśli dodamy do tego obecność miłych i eleganckich hostess, to całość prezentuje się naprawdę zachęcająco. Liczną reprezentacją Polski zajmuje się jak zwykle Prezes Subaru Import Polska, pan Witold Rogalski.

Nie można też zapomnieć, że zawsze można liczyć na wiele nowości. Wszystko to tłumaczy, dlaczego, chociaż konferencja prasowa prezesa







Subaru Europe była zaplanowana dopiero na 17, to przez cały dzień na stoisku był ciągle ruch dziennikarzy. Dla mnie wielką przyjemnością jest zawsze zamienienie dwóch słów z przyjaciółmi z Subaru Europe, których zazwyczaj spotykam podczas międzynarodowych prezentacji nowych modeli.

Wspomniałem o konferencji prasowej. Każdego producenta reprezentuje prezes. Nieczęsto zdarza się usłyszeć czy przeprowadzić wywiad z osobistościami takimi jak Marchionne czy Carlos Ghosn. A liczba obecnych na konferencji dziennikarzy i fotografów jest najlepszym podkreśleniem sukcesu marki. Najbardziej obleganą konferencją prasową jest tradycyjnie spotkanie w Ferrari. Prawdziwy happening. Ale nie myślcie, że spotkanie z dziennikarzami organizowane przez Subaru jest mniej uczęszczane. Pełniący przed ponad 300 dziennikarzami honory domu prezes Subaru France Thierry Gillard oddał głos Matowi Nagato, wiceprezesowi Fuji Heavy Industries Ltd., który natomiast, nie kryjąc satysfakcji, przedstawił tegoroczne



świetne wyniki oraz mówił o dumie Subaru, jakim jest technologiczna perełka BOXER DIESEL. Na koniec zaprosił nas na Salon w Genewie,

gdzie najprawdopodobniej zobaczymy nowe Legacy i wspaniałe coupé, o którym już bardzo dobrze się mówi.





(część II)

### Dzień trzeci Półwysep IZU, czyli dzikie harce gajdzin-sana

Niektórzy z nas od wylotu z Polski w ogóle nie spali. Oni właśnie wybuchają gromkim śmiechem, na komunikat Smileya o tym, że spotykamy się rano w lobby o 8:45.25, a spóźnienie jest niewskazane, nie tylko w kontekście kultury osobistej, lecz także z uwagi na fakt, iż jedziemy superszybkim pociągiem do Atami. Punktualność Japończyków wprawiała nas w najwyższe zdumienie – podawanie czasu co do minuty to za mało. Tam planuje się wszystko co do sekundy. No i jak teraz przekonać gajdzina,

że trzeba być na czas, bo shinkansen, czyli ten właśnie pociąg, nie czeka i po planowanym przyjeździe o 9:32.54, równo po piętnastu sekundach po prostu odjedzie. Biedny Smiley-san zaczyna powoli rozumieć, że wpadł jak śliwka w... aha, właśnie, w wino śliwkowe.

Spóźnieni, bo jakżeby inaczej, powoli wyruszamy w stronę stacji Shinagawa. Smiley-san już się nie uśmiecha. Na szczęście, jest po godzinach porannego szczytu, więc nie ma takiego ścisłu. Ludzi co prawda jest trochę, ale podobno i tak relatywnie niewiele, jak na stację, która obsługuje DZIENNIE ok. trzech milionów pasażerów.

Shinkansen rzeczywiście robi wrażenie. Na peronie umundurowany pracownik (w obowiązkowych białych rękawiczkach) dyskretnie upycha ludzi do pociągu. Wesoła gromadka wepchnięta do wagonu od razu intonuje „Wars wita was” i zamierza rozpełznąć się na wszystkie strony, za nic mając prośby Smileya, że jedziemy tylko 40 minut i za dwadzieścia minut już musimy być przygotowani do wysiadania. Smiley już drugiego dnia zrozumiał, że musi robić poczwórne rezerwy czasowe.

Docieramy do Atami. Otwiera się przed nami Japonia jakże różna od tej, którą widzieliśmy do tej pory. Półwysep Izu słynie z malowniczych krajobrazów,



plaż, onsenów (czyli gorących źródeł powulkanicznych), w których co wytrwali mogą się kąpać oraz zupełnie swobodnie parzyć krewetki. Po drodze mijamy duże połacie ziemi ze stojącą wodą, w której uprawia się ryż. W rzece co kilka metrów widać wędkarzy; wędkarstwo jest podobno sportem narodowym Japończyków, chociaż ja uważam, że tak naprawdę świetną okazją, aby uciec na weekend z domu.

Dojeżdżamy do Shuzenji, małego miasteczka z piękną świątynią szintoistyczną. Miasteczka nie oblegają turyści, pozbawione jest zatem wdzierającego się wszędzie kiczu. Krążymy po wąskich uliczkach, zaglądając w normalne, japońskie domostwa, takie z przydomowymi ogródkami, ceramicznymi stojakami na parasole oraz suszącą się na tzw. pająkach bielizną.

Największym zabytkiem Shuzenji jest wspomniana wcześniej świątynia, a ponieważ jest ona pierwszą, którą widzimy w Japonii, zachwyтом i fotografiom nie ma końca. Na samym początku wszyscy obiecaliśmy sobie, że zrobimy więcej zdjęć, niż wszyscy Japończycy, którzy kiedykolwiek przyjechali do Polski, nie wypadało się zatem wycofywać z tych postanowień. Bardziej jednak niż świątynia podoba mi się otaczający ją las bambusowy, toteż tam właśnie się udaję.

J. postanawia nabyć wróżbę na dobry początek naszego pobytu. Wróżba oczywiście napisana jest w krzakach i tylko dzięki Ewie dowiadujemy się, że czeka nas „średnie szczęście”, ale do domu samolotem na pewno wrócimy. Cóż, dobre i to. Kiedy nadchodzi czas powrotu do autobusu, ja znikam w sklepie z japońskim rękodziełem i natychmiast zostaję zaczarowana przez zielonego kota z ceramiki za 978 jenów. „Muszę go mieć” – mówię. „E tam, misiek, znajdziemy jeszcze dużo takich sklepów, kupię ci ładniejszego. Chodź, bo o 12:37.42 musimy być w autobusie” – odpowiada małżonek.

W ten oto sposób J. popełnia jeden z większych, o ile nie największy błąd tej wyprawy. Nienabyty kot z Shuzenji kładzie się cieniem na cały wyjazd, bo OCZYWIŚCIE później okazało się, że to był sklep z najładniejszą, najtańszą, najbardziej oryginalną, robioną ręcznie w Japonii, a nie „made in China” ceramiką. Kobietom nie trzeba tłumaczyć, jak to dalej wyglądało i że przy byle okazji wychodziły ze mnie słowa następującej treści: „Już mnie nie kochasz, żałujesz mi najmniejszej przyjemności, ten kotek tam na mnie czekał od zawsze, a teraz siedzi w tej witrynie, taki smutny i samotny, nie zapomnę ci tego do emerytury”. Nie wiem ile razy w kolejnych dniach, ale

myślę, że wiele, J. zastanawiał się, po ile chodzą przesyłki kurierskie Masterlink Express z Shuzenji do Białegostoku.

Jeszcze przed lunchem nieco poprawia mi się humor. Podchodzi do mnie znieca riksarz i wręcza mi przepiękną, ręcznie robioną, papierową parasolkę. Od razu robi mi się lepiej. Koszt stosunkowo niewielki – jeden obrażony mąż.

Po lunchu oglądaliśmy wodospady Joren oraz Kozu Nanataru. Faktycznie, robią wrażenie, jednak ja i J., cokolwiek rozpuszczeni widokami wodospadów z Jezior Plitwickich w Chorwacji, szybko się nudzimy.

Znajduję jednak coś interesującego. Mój wzrok zatrzymuje się na plantacji roślin tkwiących w wodzie, jak sadzonki ryżu, nieopodal wodospadu. Początkowo myślę, że to jakiś specyficzny gatunek lilii wodnych. Roślina okazuje się bardzo cenionym, mającym wysokie wymagania uprawowe chwastem, z którego robi się wasabi, niezwykle ostrą, zieloną pastę, dodawaną do sosu sojowego.

Moje sokoło oko dostrzeżę również rachityczne grzyby na zwalonych pniach sosen. „No proszę, psianki, zupełnie jak u nas” – mówię do Ewy, naszej przewodniczki. „Nooo, niezupełnie, wczoraj jadłaś właśnie takie w syabu-syabu” – słyszę w odpowiedzi. Chyba naprawdę



muszę albo bardziej uważać, albo ograniczyć białe wino do posiłków.

Po oglądnięciu wodospadów jedziemy do hotelu. Smiley-san uprzedza nas, że nie to jest taki typowy hotel, z którymi dotychczas mieliśmy do czynienia, będziemy dzisiaj bowiem nocowali „a là japonaise”. Faktycznie, o ile „Wellness Forest Ito” na pierwszy rzut oka nie różni się od hotelu, to przy bliższym poznaniu, jak mawia Smiley-san: „things will not work as Tokyo”. Okazuje się, że goście hotelowi, bez względu na wiek i status, chodzą tam w yukatach, czyli takiej odmianie kimona, oraz w klapkach japońskich (celowo nie piszę „chodzą w japońskich”). Banda wesołych gajdzinów wpada do hotelu, budząc konsternację wśród obsługi. Zmartwiona recepcjonistka biegnie na zaplecze w poszukiwaniu yukata w wersji dla godzilli, albowiem średnia wzrostu naszej wycieczki waha się w okolicach 1,90 m. Umawiamy się, że do restauracji wychodzimy za godzinę, wszyscy w yukatach: nie ma żadnych wyłamów i „western clothes”.

Idziemy z J. do naszego apartamentu. Obsmiewając się jak norki robimy sobie zdjęcia w tych yukatach w uroczym plenerze typowego japońskiego dojo.

Tłumaczę J., że w takim dojo chodzi się w specjalnych klapkach. Inne klapki

służą do wychodzenia na zewnątrz, inne na balkon, a jeszcze inne do w.c. Przestrzegam klapkowego rytuału, mówiąc, że nie ma większego świętokradztwa niż wejść w klapkach przeznaczonych do w.c. na święte maty tatami, którymi wyłożone jest dojo. Pomyliły mu się oczywiście, ale na szczęście mam na to oko.

Po godzinie schodzimy do lobby. Naszym oczom ukazuje się gromada gajdzinów w jednakowych yukatach. Szkopuł w tym, że są one do kolan i widać było stopy w... no, właśnie. Okazuje się, że niektórzy w ogóle nie wiedzieli, o co chodzi z tymi klapkami i wyszli do restauracji w klapkach do w.c., „bo one takie fajne są, skórzane, znaczą wyjściowe”. Szybko informuję, jak to powinno być i pół wycieczki znika w windzie: jadą po klapki.

Nareszcie kolacja i orgia żarcia: łosoś, tempura, krewetki królewskie, małże, ośmiornice, ślimaki serwowane w olbrzymich muszlach, wszystko to suto podlane białym, schłodzonym winkiem. Na danie główne – sukiyaki. Mniam, mniam. Zjadam połowę i już czuję się jak odtwórca głównej roli w „Wielkim żarciu”. Jejku, jak to dobrze, że dzisiaj mam miejsce z dala od Smileya, w przeciwnym razie pękłabym niechybnie. Powiem tak: nawet J. ulega

pokusie i własnoręcznie obiera, a następnie spożywa jedną krewetkę, starając się jednakowoż nie nawiązywać z nią kontaktu wzrokowego. Biesiada trwa, jest miło i przyjemnie.

Nikt nie jest zdziwiony, gdy słyszy pierwsze akordy „kto się urodził w styczniu”, później „a teraz idziemy na jednego”, następnie „hej, sokoły”, na „balladzie o Wiśniewskiej” kończąc. Niewrażliwy na sztukę personel restauracji ogłasza „last order”. Dobrze, że przynajmniej daje na wynos i wino, i piwo. Myślicie, że wieczór się kończy? Nic z tych rzeczy. Towarzystwo przenosi się na basen i gorące źródła. J. korzysta z wymyślnej kapsuły z sauną, z której wystaje mu tylko głowa, co absolutnie nie jest żadną przeszkodą w spożywaniu piwa. Jest i jacuzzi, i bicze, brakuje tylko miłych pań do masażu.

A potem... A potem dzieją się takie rzeczy, o których nie śniło się nawet najstarszym góralom, nawet tym sprzed wojny rosyjsko-japońskiej. Wszędobylska gawiedź odkrywa Yamagę. Jest i akompaniator – Maciek, sprzedawca Subaru, prywatnie absolwent szkoły muzycznej w klasie klarnetu. Nie wiem, czy jest jakaś polska piosenka, której nie śpiewamy. Nawiasem mówiąc, to smutne, że my, Polacy, znamy tylko





refren i co najwyżej pół zwrotki każdej piosenki. Jednakże chęci są, więc jakoś to idzie dalej. Przemykający chyłkiem pod ścianą Japończycy nie mogą wyjść ze zdziwienia na widok bandy gajdzinów w rozpiętych yukatach, bosy (pal licho te klapki), z rozpalonymi licami, wydzierających się wniebogłosy: „daj mi swe usta, weź mię w ramiona, niech się przekonam, ile słodczy jest w słowie Iloonaaaaaa”. Były też i tańce.

Była również przyjaźń polsko-japońska między moim mężem a przypadkowo napotkaną Japonką. Do dzisiaj nie wiem, jak ją przekonał do picia brudzia z whisky i śladowej ilości coli.

Wracamy o świcie. Panowie z obsługi hotelowej w uniformach dyskretnie wskazują dłońmi (w białych rękawiczkach) drogę damie (czyli mnie), ciągnącej za sobą bosego towarzysza.

Rano, około czwartej wszyscy zgodnie stwierdzają, że nieuchronnie nadciągające złe samopoczucie jest niechybnie winą zbyt dużej ilości uprzednio spożytych krewetek.

### **Dzień czwarty „Kac, Kioto i... żadnych świętych skarpetek”**

Rano frekwencja na śniadaniu nie zwala z nóg. Co więcej, z uwagi na

połączenie bufetu zachodniego z japońskim, w powietrzu cały czas unosi się zapach świeżo smażonych ryb, co przyprawia niektórych o dziwne zachowanie, na przykład gwałtowne wybieganie z jadalni z obłędem w oczach.

Japończycy nie mogą zrozumieć, dlaczego toalety w lobby hotelowym są ciągle zajęte. A ponadto, ileż to razy w ciągu kwadransa można chodzić do toalety, no ileż?

Wiele, bardzo wiele, wiem to, bom sama widziała. Nie mogę powiedzieć, że czuję się dobrze. Powodem mojego złego samopoczucia nie jest jednakowoż surowa krewetka, lecz brak snu wywołany instynktem opiekuńczym, połączonym z zasadną troską o nasz apartament.

Fakt faktem, rano woda cytrynowa jest bardzo chodliwym towarem, jak również papierosy mentolowe i odświeżające chusteczki. Jakoś dziwnie, nikt nie chce patrzeć na wesolutkich Japończyków, ze smakiem pałaszujących wijące się między pałeczkami – żywe jeszcze – rybki.

Kiedy w końcu, spóźnieni 36 minut i 27 sekund wsiadamy do autokaru, moim oczom ukazuje się precudny widok. Ktoś chrapie, ktoś jęczy „ale

co to za życie”, „mamusiu, już będę grzeczny”.

W tym radosnym nastroju jedziemy serpentyną (tak, tak, serpentyną) na wybrzeże Jo-gasaki, słynące z przepięknych widoków na morze ze skalistego, klifowego brzegu.

Na miejscu Smiley-san ogłasza, że trzeba kawałek przejść pod górkę, nie-dużo, jakiś kilometr.

Faktycznie, widoki są bardzo ładne. Duże wrażenie robi zawieszony na linach most, rozpięty między dwiema skałami. Jest pochmurno, wieje silny wiatr, morze jest sinoniebieskie, co podkreśla jeszcze barwa klifów. Wygląda to tak, jak w „Wyznaniach gejszy”, kiedy bohaterka staje na skale i myśli o utraconej miłości Pana Prezesa. Ja również tkwię melancholijnie na skale, włosy też mam rozwiane.

Po powrocie Pan Dyrektor w autobusie robi zdjęcia swoim pracownikom i partnerom handlowym w zupełnie zaskakujących (dla obu stron) pozach oraz okolicznościach. Nawet lunch w przepięknej restauracji w Atami (18. piętro, całkowicie przeszklona, widok na morze) nie wnosi wiele nowego do sytuacji. Najczęściej słyszonym podczas posiłku zwrotem jest „just water please”. Smiley-san, pod



plaszczykiem nikłego uśmiechu, maskuje drobne oznaki zdenerwowania. Widzi, co się dzieje, a czeka nas jeszcze podróż shinkansenem z Atami do Kioto. Nerwy w zasadzie okazują się niepotrzebne. Większość wycieczki niemalże natychmiast zapada w sen. Z wózełka, popychanego przez Japonczkę – kelnerczkę znikają woda cytrynowa, tudzież inne „soft drinki”. Jest tak miło, że ani się człowiek obejrzy, a dojeżdżamy do Kioto. Już pół godziny przed stacją docelową Smiley-san objaśnia, że pociąg stoi na stacji tylko piętnaście sekund i jak ktoś nie zdąży wysiąść, to koniec, bo następna stacja jest w Nagoi, dlatego należy się zbierać już na kwadrans przed Kioto. Swoją drogą, dziwne jest to przeświadczenie Japończyków, że jak cudzoziemiec się zgubi w Japonii, to przepada raz na zawsze i już się nigdy nie odnajduje, choćby go szukać z policją i psami. Na szczęście dźwięk kołatki pana Kawagashi robi swoje – jak psy Pawłowa wszyscy podnoszą się i zbierają do wyjścia. Jesteśmy w Kioto.

Łądujemy w hotelu, bagaże są już w naszych pokojach. Gorąca kąpiel, wygodna yukata, słowem – relaks. Wieczorem

spotykamy się w lobby, jedziemy na kolację do lokalu, gdzie będą nas bawiły meiko, czyli kandydatki na gejsze. Aha, no i żadnych świętych skarpetek!

Dzień wcześniej Smiley-san rozdaje nam ulotki, na których mam napisane jak wół (nawiasem mówiąc, słodkie są te jego karteczki):

„Dinner: 6:30.00 pm Minokichi Shijo Karasuma rstr” „You must take off your shoes. No holy socks please”. Wszystko jasne!

I faktycznie. Restauracja jest bardzo elegancka. Zatem jak na gości w eleganckiej, japońskiej restauracji przystało, zdejmujemy buty. W trakcie przepychanki z butami proszę J., aby nie ruszał cudzych japońek (butów) i jak musi do toalety, to niech biegnie boso, jakoś to będzie. Biedakowi zrobiło się wprawdzie lepiej, ale nie całkiem.

Na kolacji jest strasznie fajnie. Smiley-san plecie jakieś straszne bzdury po angielsku o gejszach, ich zwyczajach, strojach, manierach, umiejętnościach, życiu. Białe wino bardzo dobrze wchodzi pod przekąski z wodorostów. J. przezornie nic nie je, ale jest postępowy, zamawia piwo, choć dwaście godzin temu jęczał, że alkohol

może dla niego nie istnieć. Atmosfera się rozluźnia. Smiley-san rozkosznie twierdzi, że gejsze to „takie żony, tylko na jedną noc”. Wchodzą takie dwie pseudożony. Średnio mają po 30 lat. Młodsza tańczy, starsza gra na instrumencie strunowym (zapomniałam jego nazwę) oraz śpiewa. Bardziej, niż to, co robi meiko, interesuje mnie jak ona wygląda. Jej kimono, przepasane obi, jest faktycznie imponujące, przepiękne, w istocie dużo piękniejsze niż ona sama. Potem przychodzi druga meiko, w zielonym kimonie, a w tej z miejsca zakochuje się Maciek. Tak bywa na obczyźnie!

Następuje seria wspólnych zabaw, podczas których autorka tego pamiętnika bawi się w „tańczącą z gejszami”, „grającą z gejszami w papier, nożyce, kamień” itp., a wszystko to w przerwach między wyśmienicie zrobioną i podaną tempurą.

Ja naprawdę mogłabym być gejszą. Zero kłopotów, zmartwień (chyba że takie, które kimono mam włożyć). Nie ma stresu z robotą, spanie do południa. Przychodzi pani, czesze mnie i ubiera. Poczytam sobie, pogram, rzucę wachlarzykiem, nonszalancko wypiję





herbatkę, zjem kawałek melona. Wieczorem przyjdzie mój pan, opowiem mu historyjkę. Żyć, nie umierać. Ale czas wrócić na ziemię.

Fajnie jest na tej kolacji. Gejsze chodzą przy stole, nalewają panom piwo do szklanek. Jedna z nich podchodzi do mnie bardzo blisko, patrzy przenikliwie i po chwili wypowiada autorytatywnie: „Szrim”. Kurde, jaki „szrim”? O co chodzi?. „Szrim, you, szrim”. Jak to dobrze, że istnieje coś takiego jak mowa ciała. Dedukuję, że chodzi o mnie, że jestem „szrim”, ano tak „slim”. Uśmiecham się. Na tej waższej japońskiej kuchni spadło mi jakieś 4 kilo, ale co gejsza może o tym wiedzieć, przecież jej to nie interesuje.

Przezornie nie wdajemy się w dalsze gadki. Do końca naszego pobytu

w restauracji pochłania mnie jedzenie, a jedzenie pochłaniam JA. Jest mi szkoda, gdy musimy już wychodzić. Co zrobić z tak pięknie rozpoczętym wieczorem? No cóż, „w miasto idziemy”! Godzina dwunasta z minutami, płaczymy się po Kioto, szukamy McDonald’sa. Trzy kilometry od naszego hotelu oraz dwie godziny później oczom naszym ukazuje się napis „McDonald`s 24 h open”. Dominik jest przeszczeniwy. Jeszcze zanim przechodzimy przez światła, obiecuje, że z tego szczęścia wszystkim stawia ćwierćfunciaka. Ekstra! Dopadamy do drzwi. Zamknięte. W środku ludzie siedzą, widzimy to wyraźnie i nie chcą nam otworzyć. Ledwo odwodzę J. od chęci rozbicia witryny kamieniem. „Może – tłumaczę – dzisiaj jest dwudziesta rocznica cudownego ozdrowienia cesarzowej z depresji, i jest to dzień z chwilą wytchnienia w pracy”? Tłuczemy się z powrotem do hotelu. J. burczy z niezadowolenia. Już był w ogródku, już witał się z gąską...

Na szczęście w Lawsonie dają ciepłe hot-dogi na wynos. Dopycha jeszcze snickersem i jakoś to leci. Z piosenką na ustach wracamy do domu. Nie wiem jakie licho i nie wiem kogo podkusiło, żeby wracać opłótkami. Psy wyją, parasole spadają, rowery się przewracają, a my idziemy do hotelu – na azymut. Przewracam po drodze jakąś doniczkę, ktoś daje mi różę, zatykam ją sobie za ucho. „Ja chcę do łóżka!”. Nie wydaje mi się to do końca możliwe, a jednak wychodzimy niemalże na nasz hotel.

Zadowolona biegnę do ruchomych schodów. Za mną leci Grzesiek z wielkim papierowym parasolem i się wydurnia. „Zostaw ten parasol” – mówię. I powtarzam to w kółko może z dziesięć razy. A on dalej to samo, za nic mając moje słowa. „Zostaw go, on kosztuje cztery many” – dodaje. Od razu działa. Odkłada parasol grzeczniutko, szoruje do windy, potem do pokoju. Idziemy w jego ślady. Nie pamiętam kiedy uderzam głową o poduszkę.

*Cd. artykułu w następnym numerze*

# Portrety



Walia, Cardiff, czerwiec 2008



Wielka Brytania, Bristol, lipiec 2008

Anglia, Londyn, czerwiec 2008





Anglia, Londyn, czerwiec 2008



Walia, Cardiff, czerwiec 2008

Walia, Cardiff, czerwiec 2008; na dole: Meksyk, Ganajuato, marzec 2007

Anglia, Londyn, czerwiec 2008



# Tworzenie nowego



Nie każda firma i nie każdy inżynier mają okazję pracować nad całkowicie nową konstrukcją. Silnikowcy Subaru mieli ogromną satysfakcję, wprowadzając do produkcji poważne, pionierskie rozwiązanie.

Nowoczesna motoryzacja ma już ponadstuletnią tradycję i trudno dziś dopatrzeć się rzeczy naprawdę pionierskich. Postęp trwa nieustannie, ale ten prawdziwy „pierwszy raz”, jeżeli nie liczyć elektroniki, następował zwykle dziesiątki lat temu. Trzeba więc docenić prawdziwą światową premierę. Odbyła się ona rok temu, gdy Subaru przedstawiło swego pierwszego turbodiesla, najpierw w modelach Legacy i Outback. Niedawno silnik ten trafił pod maskę Foreстера, wkrótce zawita do nowej Imprezy.

Zapyta ktoś: czterocylindrowy dwulitrowy turbodiesel? Przecież wszędzie wokół ich pełno! Jednak z technicznego punktu widzenia silnik wysokoprężny Subaru to przełom, a także dowód niezwykłej ambicji firmy.

Pierwsze decyzje w tej sprawie zapadły osiem lat temu: choć można kupić jednostkę wysokoprężną od zewnętrznego dostawcy, to jednak Subaru nie powinno iść tą drogą. Jeżeli diesel, to tylko własny, gdyż tradycyjne cechy aut tej firmy – nisko położony środek ciężkości, względnie niewielka

masa silnika obciążająca przednią oś i wreszcie symetryczne rozplanowanie zespołu napędowego, muszą pozostać niezmiennie. A tylko silnik w układzie bokser pozwala na pełną realizację tych założeń. Pozostał jeden problem – nikt wcześniej nie skonstruował takiego silnika wysokoprężnego do auta osobowego, a inżynierowie Subaru mieli doświadczenie tylko z jednostkami z zapłonem iskrowym.

W roku 1999 pierwsze prace badawcze rozpoczęła skromna grupa czterech inżynierów. Ich pierwsze



działania polegały przede wszystkim na przyglądaniu się gwałtownemu rozwojowi techniki silników z zapłonem samoczynnym, jaki miał miejsce właśnie w tamtym okresie. Rozwijały się wysokociśnieniowe systemy wtryskowe, coraz lepsza stawała się kontrola nad procesem spalania, powszechne było turbodoładowanie, a w rezultacie wzrost osiągow i sprawności silników połączony ze zmniejszeniem zanieczyszczenia środowiska. Diesel rokował już bardzo dobrze jako jednostka napędowa o olbrzymim potencjale, jednak

specjaliści Subaru musieli zmierzyć się z zagadnieniami, których nikt wcześniej nie rozwiązywał.

Silnik wysokoprężny charakteryzuje się między innymi tym, że komora spalania w każdym cylindrze musi być bardzo zwarta i mieć, ze względu na wysoki stopień sprężania, niewielką pojemność. W efekcie jednostki wysokoprężne mają (dla danej pojemności skokowej) duży skok tłoka i odpowiednio niewielką średnicę cylindra. Jest to całkiem odwrotna zależność niż w prawidłowo skonstruowanym benzynowym

silniku bokser, gdzie najlepsze efekty osiąga się, gdy cylinder ma dużą średnicę, a skok tłoka jest niewielki.

Wbrew pozorom przyjęcie naturalnej dla samochodowego diesla proporcji skoku tłoka do jego średnicy niesie w układzie bokser poważne konsekwencje – jednostka staje się szeroka i może nie zmieścić się pomiędzy podłużnicami samochodu. A zatem powstaje zależność, którą trzeba rozwiązać jak najbardziej optymalnie. Ograniczeniem jest maksymalna dopuszczalna szerokość silnika, która



rzutuje na skok tłoków. Przyjmując natomiast maksymalny skok należy określić, jaka jest największa dopuszczalna średnica tłoka, która nie spowoduje spadku sprawności spalania.

Pierwsze badania prowadzono na jednostce o pojemności zaledwie 1,3 l. Potem pojemność zwiększono do 1,7 l, jednak zawsze celem inżynierów Subaru było zbudowanie silnika czterocylindrowego o pojemności 2 l. Takie jednostki wysokoprężne są najpopularniejsze w Europie i w wielu krajach właśnie na tym poziomie przebiega istotna granica podatkowa.

Początkowe trudności pokonano zmieniając konstrukcję kadłuba i w nowatorski sposób podchodząc do kwestii montażu silnika. W tradycyjnych jednostkach Subaru wał korbowy montowany jest wraz z korbowodami, a tłoki łączone są z nimi później, już

w kadłubie, przez odpowiednie otwory serwisowe. W dieslu tłoki, połączone już z bardzo skróconymi korbowodami, umieszczone są w otworach cylindrów, zaś pokrywy korbowodów montuje się na czopach korbowych w ostatniej kolejności. Rozwiązanie to pozwoliło wyeliminować niewygodne otwory serwisowe, ale co najważniejsze, skok tłoka wzrósł do 86 mm. Stopy korbowodów podzielono pod kątem, co ułatwiło montaż, a co więcej, nieznacznie zmniejszyło ilość miejsca wewnątrz kadłuba, potrzebnego, by mógł się obrócić wał z korbowodami. Nie był to jednak jedyny problem do pokonania.

W całkowitej szerokości silnika bokser istotną rolę odgrywa wysokość obu głowic. Co prawda głowica silnika wysokoprężnego z wtryskiem bezpośrednim zasadniczo nie zawiera komory spalania (ta mieści się w tłoku), jednak

jej wysokość determinuje budowa układu rozrządu i – co okazało się bardzo istotne – wtryskiwacz systemu common rail. W rezultacie postanowiono, wbrew większości wcześniejszych rozwiązań, nieznacznie rozchylić płaszczyzny zaworów dolotowych i wylotowych, zaś krótsze o ok. 50 mm wtryskiwacze podające paliwo pod ciśnieniem 1800 barów zostały opracowane specjalnie dla tego silnika przez firmę Nippon Denso. Cała pojedyncza głowica jest w dieslu ok. 17 mm niższa niż jej odpowiednik w silniku benzynowym, jednak jej sztywność pozostaje co najmniej taka sama. Układ rozrządu ma budowę typową dla większości jednostek tego typu: w każdej głowicy znajdują się po dwa wałki rozrządu napędzane łańcuchem, które oddziałują na rolkowe dźwigienki, współpracujące z zaworami. W rezultacie szerokość silnika wysokoprężnego jest praktycznie identyczna jak dwulitrowej jednostki benzynowej, nawet mimo tego, że skok tłoka jest 19 mm większy.

Na tym etapie pozostało dobranie średnicy tłoka. W Subaru zdecydowano się na nieco większą niż w jednostkach rzędowych wartość 86 mm. Powstał silnik o „kwadratowych” proporcjach, 86 x 86 mm, czyli o pojemności dokładnie 2 litrów. Stosunkowo duża średnica tłoka skutkuje jednak dużymi naciskami na jego koronę i może powodować mocne nagrzewanie, zatem ze względów wytrzymałościowych trzeba było zastosować wyjątkowo mocne tłoki ze sworzniami o bardzo dużej średnicy i z chłodzącymi kanałami olejowymi w rejonie górnych pierścieni tłokowych. Kolejne problemy mogły powstać w budowie kadłuba silnika. Oczywiście jest, że Subaru wybrało jako podstawowy materiał aluminium – niska masa jednostki napędowej była najważniejsza. Ponieważ jednak naciski w układzie korbowym diesla są z założenia dwukrotnie większe niż w jednostce



benzynowej, konieczne było użycie wzmacniających stalowych wkładek w obudowach łożysk głównych wału korbowego. Budowa kadłuba pozostała podobna do tej z wysoko obciążonych benzynowych silników turbodoładowanych, zastosowano jednak dodatkowe kanały chłodzące.

Sam wał korbowy, dzięki zmniejszeniu średnicy tłoków i zwiększeniu średnic czopów łożysk, stał się niezwykle zwarty i krótki, a zatem sztywny. Może on współpracować z dwumasowym kołem zamachowym o niewielkiej jak na diesla masie, co z kolei powoduje natychmiastową reakcję na dodanie gazu ze średnich obrotów.

Całkowita długość silnika względem dwulitrowej jednostki benzynowej zmniejszyła się o 61,3 mm, co jest wyjątkowo korzystne ze względu na rozłożenie mas w samochodzie. Natomiast ciężar silnika wzrósł raptem o ok. 10 kg, co jest wartością pomijalną. Warto też wspomnieć o typowym problemie czterocylindrowych jednostek wysokoprężnych, który w bokserze praktycznie nie występuje – o drganiach. Mimo ciągle dość twardej pracy jednostki wysokoprężnej, charakterystyczna cecha silnika przeciwsobnego – naturalne wyrównowanie sił bezwładności II rzędu – powoduje, że nie trzeba stosować oddzielnego, ciężkiego i niewygodnego układu wyrównowazającego, a mimo to praca silnika jest pozbawiona drgań i przypomina kulturą działanie jednostki benzynowej.

Kolejnym problemem konstruującej nowy silnik ekipy Subaru było dopracowanie procesów pobierania ładunku, zasilania i wtrysku oraz wydechu. Innymi słowy – trwały silnik pracujący bez drgań to jedno, a odpowiednie osiągi, ekonomia pracy oraz ekologia to drugie. A przecież na tym obszarze nowa jednostka musiała zmierzyć się z konkurencją.

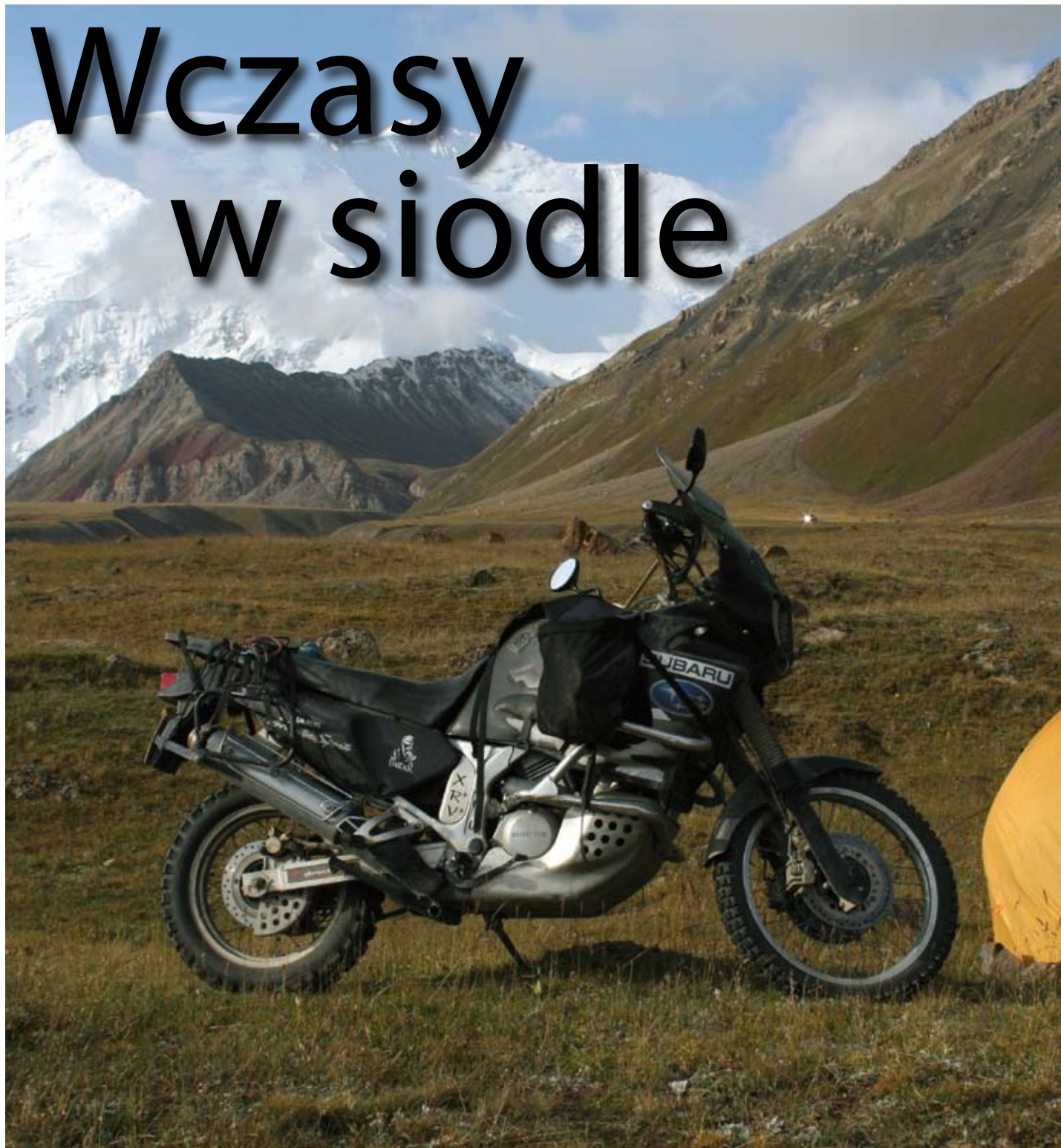
Od początku przyjęto, iż silnik będzie turbodoładowany, turbosprężarka będzie miała zmienną geometrię kierownic gazów wylotowych, aby utrzymać dobre parametry pracy w szerokim zakresie obrotów, a wreszcie zasilanie wykorzysta układ common rail o dużym ciśnieniu wtrysku. Osiągnięcie dużej mocy maksymalnej i wysokiego momentu obrotowego okazało się zupełnie łatwe, jednak pierwsze wersje dwulitrowej jednostki – jak przyznaje firma – okazały się cokolwiek „wyczynowe” – miały dużą moc, ale mało momentu przy niskich obrotach wału. Czyli w zasadzie odwrotnie niż silniki konkurencji.

Tutaj musiało pomóc wieloletnie doświadczenie w budowie turbodoładowanych jednostek benzynowych, w tym o charakterze wyczynowym. Przeprowadzono kolejną serię testów, aby dopracować takie parametry jak: średnice zaworów, kształt i długość kanałów dolotowych i wylotowych, parametry wtrysku i specyfikację turbosprężarki. Na koniec osiągnięto pełen sukces – jednostka charakteryzuje się jednymi z najlepszych parametrów w swojej klasie. Typowe zjawisko „turbodziury”, czyli zwłoki w narastaniu momentu po gwałtownym wciśnięciu gazu w zasadzie nie istnieje, a układ katalityczny z filtrem cząstek stałych bez trudu pozwala na spełnienie obowiązujących norm czystości spalin.

No i wreszcie na koniec wygłuszenie silnika, tak ważne w nowoczesnym samochodzie z jednostką wysokoprężną. Tutaj było najmniej pracy. Niewielkie „pogrubienie” wykładzin komory silnikowej potrzebne było tylko do zmniejszenia hałasu w zakresie do 1000 do 1400 obr./min. Konstrukcyjne własności silnika bokser powodują, że przy większych prędkościach hałas z komory silnikowej jest nieistotny wobec innych źródeł niechcianych dźwięków.



# Wczasy w siodle





Miesiąc w siodle motocykla brzmi jak dobry pomysł na wakacje. Kiedy tylko otworzyła się przede mną możliwość wzięcia udziału w sponsorowanej przez firmę motoryzacyjną Variant wyprawie do Azji Środkowej, nie wałęsam się ani chwili. Bez zastanowienia przyjąłem takie drobiazgi jak konieczność kupienia odpowiedniego motocykla i przygotowania go, czy wykreślenia z kalendarza przewodniczącego sporej części lata. Moje zasady zawsze stawiały spełnianie marzeń przed kwestiami finansowymi. Nie trudno się domyślić, że mój materialny dorobek nie przedstawia się równie bogato, jak lista samochodów, których byłem właścicielem.

Moje offroadowe doświadczenie na motocyklu sprowadzało się do najwyższej dwustu przejechanych poza asfaltem kilometrów, czyli było praktycznie żadne. Wszyscy pozostali mieli już na koncie długie wyjazdy do Azji i Afryki. Ja jechałem z mocnym nastawieniem, żeby nauczyć się jak najwięcej, ale doznać przy tym jak najmniejszego uszczerbku na zdrowiu.

W wyprawie wzięło udział 5 motocykli, a w równoległe działającej ekipie samochodowej cztery terenówki.

Jechaliśmy na Hondach Africa Twin – legendarnie niezawodnych ciężkich enduro z genami z okresu triumfów Hondy w rajdach Paryż – Dakar w latach osiemdziesiątych. Maszyny obecnych mistrzów mają dużo bardziej wyśrubowane osiągi, ale niezbyt nadają się na wypadki w prawdziwą dziczą bez wsparcia ciężarówki serwisowej. Nasze pozbawione elektroniki motocykle bez oporu przyjmowały benzynę o nominalnej liczbie oktanów 80, może z dodatkiem wody, bo laną z plastikowych butelek na wysokogórskich rubieżach Kirgistanu, i wyjeżdżały na tym ledwo palnym paliwie na ponad 4500 metrów. Nie całkiem z nami, ale niejako

w okolicach naszej trasy jechał Max – Amerykanin podróżujący na nowoczesnym KTM 990. Jego motocykl był znacznie mocniejszy, szybszy i lepiej zawieszony, ale Max nie mógł sobie pozwolić na korzystanie z tak złego paliwa jak my. Mimo akcesoryjnego zbiornika o gigantycznej jak na motocykl pojemności 45 l niektóre z naszych tras były dla niego niedostępne.

Dolecieliśmy do Ałma Aty w Kazachstanie, a motocykle dotarły tam na przyczepie, ciągniętej przez jedną z terenówek. Z motocyklistów jedynie Max jechał na kołach – po odebraniu tadżyckiej wizy w Berlinie musiał przejechać przez całą Polskę, Ukrainę, Rosję i Kazachstan w sześć dni. Nie trzeba chyba dodawać, że jak na Amerykanina z Idaho przystało, nie mówił słowa w żadnym języku przydatnym na wschód od Odry.

Dzień przed naszym wylotem Sambor, lider ekipy, odebrał od Maxa telefon, przez który po rosyjsku przedstawił mu się ukraiński policjant.

*– Proszę powiedzieć panu Vertowi, że to się skończy w sądzie. Rozstanie się z prawem jazdy i może nawet trafić za kratki. Jechał 130 na 60, wyprzedzał na podwójnej ciągłej i nie zatrzymał się na wezwanie, dopiero po pościgu.*

Sambor był liderem nie bez powodu.

*– Ja nie raz byłem na Ukrainie i wiem, że jak policjant tak mówi, to znaczy, że chce więcej.*

*– No właśnie, a on ma tylko 50 euro!*

*– Proszę mi go dać do telefonu. Max! Sam ci radziłem, żebyś miał dwa portfele i w tym na wierzchu tylko pięć dych, ale teraz przegiąłeś. Wyjmij ten drugi i rozlicz się z panem. Na razie.*

Jak się później dowiedzieliśmy, 100 euro pozwoliło Maxowi kontynuować podróż bez przeszkód.

Przedarcie się przez przejście graniczne z Kazachstanu do Kirgizji było najcięższym elementem wyjazdu.



Około dziesiątej wieczorem dojechaliśmy na przełęcz złą szutrową drogą, w padającym dość gęsto deszczu. To był pierwszy dzień i nie mogliśmy wtedy wiedzieć, że jedyny deszczowy. Temperatura spadła poniżej 10 stopni, a kazachscy pogranicznicy poszli na kolację. Staliśmy w deszczu przy motocyklach, coraz bardziej kostniejąc, i nie bardzo nam pomogło nawet opróżnienie dwóch piersiówek. Na wszystkich granicach, które przekraczaliśmy w tamtym regionie, scenariusz był taki sam – po każdej stronie granicy co najmniej trzy osoby niezależnie spisywały wszystkie dane osób i pojazdów do rejestrów. Na pierwszej nie było inaczej i wjechaliśmy do Kirgizji znacznie po północy, zdecydowani jak najszybciej rozbić obóz.

Czterdzieści minut później leżeliśmy już w namiotach, w pięknym, jak zobaczyliśmy rano, miejscu. Od tego poranka zaczęło się wszystko, co było najfajniejsze. Dni były do siebie dość podobne, a równocześnie wspaniałe. Oczywiście zmieniały się widoki, cały czas były piękne, ale dla mnie stanowiły tylko tło dla radości z jazdy.

Przejechaliśmy prawie pięć tysięcy kilometrów, z czego cztery po drogach i szlakach pozbawionych asfaltu. Niektóre były wręcz idealne, jak ta na przełęcz Barskun, prowadząca do kopalni złota eksploatowanej przez kanadyjską firmę. Ponad trzydzieści kilometrów szutrowej drogi prowadzącej na cztery tysiące metrów i bardziej równej niż asfalt na większości polskich dróg. Były serpentyny i długie odcinki

z lekkimi łukami – wręcz stworzone do jazdy Imprezą.

Reszta dróg była gorsza, zła i najgorsza – z brodami przez rzeki, wielkimi kamieniami i dziurami. Zdecydowaną większość naszej trasy dałoby się przejechać Foresterem, ale my mieliśmy po dwa koła, a nie po cztery, i czuliśmy się chwilami jak na Dakarze.

Nad jeziorem Ssong Kul spędziliśmy dwie noce w jurtach u pasterzy. Pierwszego wieczoru Sambor rzucił propozycję: – *Zamówmy sobie barana na jutrzejszy wieczór.* – Od kilku dni nie jadaliliśmy szczególnie wystawnie, więc oczywiście wszyscy byli za. Ja sam widziałem już w duchu pięknie zrumienioną owieczkę i prawie czułem zapach pieczonej jagnięciny. Nie pociągnąłem tych wyobrażeń aż do punktu,





w którym zdałbym sobie sprawę, że jesteśmy na prawie czterech tysiącach, jest niby zielono, ale do najbliższych drzew mamy z czterdzieści kilometrów. Jako opału nasi gospodarze używali łajna jaków. Na szczęście, nie piekli barana w płomieniu, ale nie pomogło mu to jakoś szczególnie. W wieczornym półmroku jurty pojawiły się przed nami kolejne dania. W ramach przystawki – taca z paseczkami wątroby i tłuszczu. Pierwsze danie – w aluminiowej miednicy pełnej czegoś w rodzaju makaronu z kawałeczkami mięsa – według instrukcji gospodyni należało jeść rękami. Wszystko było gotowane, bez przypraw i niedosolone. Rumiane pieczone jagnię z mojej wyobraźni robiło się coraz mniejsze i mniejsze... I widziałem wyraźnie – płakało.

Daniem głównym były kawałki mięsa podane na osobnej misce dla każdego. Mrok nie bardzo pozwalał rozróżnić, jaka część komu przypadła, ale w przypadku Jacka nie było wątpliwości – leżała przed nim kompletna głowa barana. Nie był zbyt zadowolony i dość pokrętnie starał się wyłgać. Sambor i Przemek, jako doświadczeni podróżnicy, wytłumaczyli mu, że dostał najbardziej zaszczytną część, należną głowie rodziny, czy przywódcy grupy. Najbardziej godnym jego osoby przysmakiem miały być oczy. Jacek przyjął tłumaczenia, ale za oczy i resztę głowy podziękował. Generalnie jedzenia było po dostatkiem, ale głowa leżała przed nami jak wyrzut sumienia, że jesteśmy tacy nieelastyczni i nie doceniamy lokalnych smakotyków. Ostatecznie zajął

się nią Przemek, wspierany przez Joję, wspomagając się kirgiskim calvadosem. Obaj degustatorzy byli zachwyceni, ale jako obserwator widoku jedzonych oczu nie polecam wrażliwym.

Baetowo było jedną z kilku większych miejscowości, które odwiedziliśmy. Byliśmy w kafejce internetowej, motocykle stały na zewnątrz. Sambor z Przemkiem mieli problem z wysyłaniem relacji na stronę wyprawy i w końcu właściciel zaproponował im skorzystanie ze swojej skrzynki mailowej o wdzięcznej nazwie użytkownika – kirgizmacho. Gdy wysyłali zdjęcia, Kirgizmacho podszedł do okna i wyjrzał na nasze motocykle. Pierwszy stał mój – z wielkimi naklejkami SUBARU.

– *Taaak* – westchnął. – *Subaru, najlepsze motocykle na świecie.*





Z powodu zamachów w regionie Chińczycy nie pozwolili nam wjechać do swojego kraju, mimo pozyskanych wcześniej z wielkim trudem permitów i zniszczyli gwóźdź programu wyprawy, czyli przejazd przez pustynię Takla Makan. Większość ekipy zgodziła się na zadołowanie naszych sprzętów w składzie celnym i kilkudniową wycieczkę busem jako program zastępczy. Jedyny fakt, który stamtąd przytoczę, to hotelowa historia Jacka i Przemka. Dzielili pokój w Kaszgarze, gdzie spaliśmy kilka nocy. Jacek wrócił wieczorem z miasta, otworzył drzwi i ujrzał... Chińczyka. Cofnął się szybko i w drodze do recepcji zaszedł do nas. – *Zakwaterowali mi jakiegoś Chińczyka. Ależ tu mają bajzel...* – Faktycznie, bajzel mieli, i to na tyle duży, że rewelacja Jacka wcale nie wydała nam się niewiarygodna. Dokwaterowali, to dokwaterowali. W poprzednim hotelu komuś kazali dopłacić, bo uznali, że trzeba będzie po nim wyprać prześcieradło... Tym razem było inaczej – okazało się po prostu, że uwielbiający wnikliwe poznawanie lokalnego kolorytu Przemek z braku baranich oczu zafundował sobie chiński masaż.

Po wyjeździe z Chin z powrotem do Kirgizji pojechaliśmy do bazy pod Pikiem Lenina. Mimo oficjalnej zmiany nazwy, wszyscy w regionie posługują się tą przywołującą wodza rewolucji nazwą. Pod względem krajobrazów był to chyba najładniejszy fragment wyjazdu, choć trudno to powiedzieć na pewno, jako że nie udało nam się przez miesiąc trafić w miejsce, które nie byłoby ładne. Dojazd do bazy prowadzi przez zieloną równinę i pagórki, za którymi wznoszą się lodowe ściany siedmiotysięczników. Ten kontrast naprawdę robił wrażenie i rekompensował konieczność zmożenia nóg na kilku głębokich brodach.

Po powrocie spod Piku Lenina za-tankowaliśmy znowu z butelek w Sary



Tash, przekroczyliśmy granicę tadżycką i pojechaliśmy w sam róg Tadżykistanu. W miejscu odalonym o 15 km od Afganistanu i 15 km od Chin, zatrzymał nas żołnierz przy posterunku o rozmiarach małego fortu. – *Do Indii to tędy?* – zapytał niewinnie Sambor. Żołnierz zdębiał. – *Kakije Indie?* – *Tu Tadżykistan, tu Afganistan!* – wyjaśniał nam wzburzony. – *Tagda, nam nada z kamandirrom gawarit* – Sambor szedł na całość. Na szczęście dowódca okazał się bardzo sympatyczny i żeby zrekompensować nam, że nie puścił nas bliżej granicy, zaproponował kąpiel w gorącym źródle. Nie kąpaliśmy się od trzech dni, więc nie musiał nas zapraszać dwa razy.

Dowódca dosiadł się do Sambora i pojechaliśmy w stronę pobliskiej rzeki. Na stosunkowo wąskiej wyspie w środku rwącej lodowcowej rzeki stał mały budynek i jadący z przodu Sambor bez zwalniania napał w jego stronę. Efekt

był łatwy do przewidzenia, biorąc pod uwagę mętną wodę, dno z dużych kamieni i mocny prąd przy głębokości rosnącej stopniowo aż do metra. Wyłożył się na kamieniach razem z dowódcą, zanim jeszcze zrobiło się naprawdę głęboko. Kamandir pomógł mu wypchać motocykl i kiedy znaleźli się na brzegu, wyjaśniająco powiedział: – *Mówiłem ci, żebyś jechał, bo my tu Krazem wjeżdżamy bez problemu...* Jasne.

Grzecznie przeszliśmy na wysepkę po wątej kładce z blach. Jeden basenik był w budynku, a drugi na zewnątrz. Naprawdę gorący, a oddzielony od lodowatej rzeki tylko metrowej szerokości murkiem z kamieni i darni. Przeskakiwaliśmy z zimnej wody do gorącej – dookoła były ośnieżone szczyty o wysokości ok. sześciu tysięcy metrów. Przeskakiwaliśmy z gorącej wody do zimnej – byliśmy na końcu świata, o którym wielu nawet nie słyszało. Było wspaniale.

Wracaliśmy do Ałma Aty przez Biskek, żeby przejechać słynny kanion Narynia. W wąskiej dolinie między skalnymi ścianami stoją kolejno trzy zapory, a zboczem nad nimi wije się droga. Dla odmiany asfaltowa i z tak fantastyczną nawierzchnią, że zateknęłam za stojącym w garażu sportowym motocyklem. Jakość asfaltu i profile zakrętów były naprawdę jak w Szwajcarii – u nas takich nie ma, ale i tak od wjechania na asfalt czuliśmy, że wracamy do domu.

To były na pewno moje najfajniejsze wakacje na przestrzeni wielu, wielu lat. Spokojne, odprężone i nastawione na radość z chwili, a nie osiągnięcie zaplanowanych celów.

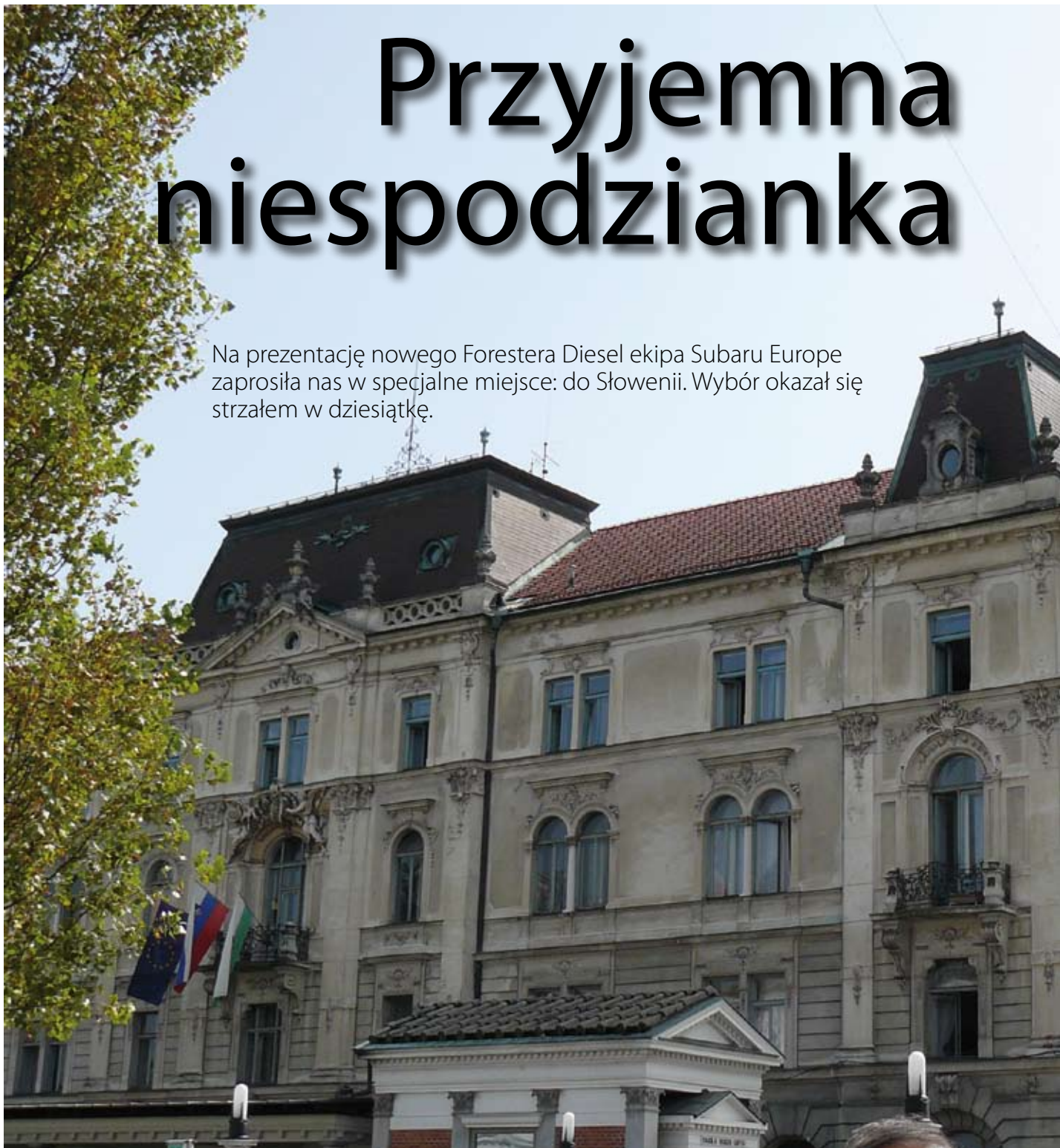
Jadąc – jechaliśmy, robiąc kawę – robiliśmy kawę, a pijąc calvados – piliśmy. Ta koncentracja na tu i teraz, na przeżyciu chwili była świetnym uczuciem.

Tylko kawa mogłaby być lepsza...



# Przyjemna niespodzianka

Na prezentację nowego Foreстера Diesel ekipa Subaru Europe zaprosiła nas w specjalne miejsce: do Słowenii. Wybór okazał się strzałem w dziesiątkę.









Zaproszenie na test nowego Forestera, napędzanego takim klejnotem jak silnik BOXER DIESEL, bardzo rozbudziło moją ciekawość. A miejsce testu było jednocześnie znajome i nieznanym. Program zakładał wizytę w dwóch miastach – Velden i Lublanie. Velden – małe, ale urokliwe miasteczko nad brzegiem jeziora o tej samej nazwie, na południu Austrii, od 16 lat umiła moje podróże do domu. Jest niczym latarnia, która mnie informuje: jeszcze trochę kilometrów i będziesz we Włoszech. Słowenia natomiast pozostaje prawdziwą zagadką. Choć jest oddalona zaledwie kilka minut jazdy, nigdy nie przyszło mi do głowy, żeby zjechać z trasy. Ale wróćmy do dnia wyjazdu. Warszawa. Mimo że to dopiero siódma rano, Okęcie pęcznieje od podróżnych. Jeden po drugim przybywają moi koledzy po fachu. Całkiem spora grupa. Tym razem jest także sympatyczna przedstawicielka płci pięknej, a nawet ekipa z „Playboya”.

Widać Forester również jest trendy. A takiej okazji nie można przepuścić. Nowy BOXER DIESEL w końcu znalazł miejsce pod maską modelu Subaru, które odniosło już ogromny sukces w Polsce. Miejsce docelowe: Lublana, stolica Słowenii. Część z nas – ci, którzy musieli wcześniej zerwać się z łóżek, żeby dotrzeć do Warszawy – wykorzystuje okazję na drzemkę. Wkrótce lądujemy na małym lotnisku. Tracimy trochę czasu, ponieważ gdzieś zawieszyla się walizka dyrektora Rogalskiego, ale towarzystwa dotrzymują nam wspinała dziewczyny z Subaru Europe.

Program jest bogato wypełniony. Spacer po historycznym centrum Lublany, obiad, no i testowanie nowego Forestera z silnikiem wysokoprężnym. W autokarze, który wiezie nas do miasta, bardzo sympatyczna przewodniczka zasypuje nas informacjami o swoim kraju. Trudno nie zauważyć w jej słowach pewnej dumy. Często powtarza: „Słowenia to mały kraj, który kochamy i o którego

niepodległość walczyliśmy, a nawet braliśmy udział w wojnie. Krótkiej, ale jednak wojnie. W Słowenii mieszkają zaledwie 2 miliony osób, a powierzchnia wynosi 20 000 km<sup>2</sup>. Wciśnięta pomiędzy Włochy, Austrię, Węgry i Chorwację, oferuje wprost niezwykle bogactwo najróżniejszych krajobrazów. Od zielonych równin aż po góry, gdzie Słowenci uprawiają swój ulubiony sport: narciarstwo. Nie brakuje również morza: 50 km przepięknego wybrzeża, które jest metą dla wielu turystów. Od 1 maja 2004 państwo członkowskie Unii Europejskiej, a od 1 stycznia 2007 również państwo z monetą euro”.

Historia tego małego kraju widoczna jest na uliczkach starego centrum Lublany. Urokliwe miasto z zaledwie 265 000 mieszkańców, przesiąknięte atmosferą przeszłości. Prawie nierealne. Spacer po wąskich uliczkach, wizyta na targu czy po prostu odpoczynek na jednej z ławeczek na brzegu przecinającej miasto rzeki, będą z pewnością niezwykle miłymi



wspomnieniami. Spacer zaostrizył nam apetyt, ale ludzie z Subaru Europe zorganizowali dla nas obiad w urokliwej restauracji. Siadamy w cieniu wiekowych drzew i delektujemy się tą pełną włoskich i austriackich wpływów kuchnią.

Zostalibyśmy trochę dłużej, ale czeka na nas Forester. Wracamy więc na lotnisko, gdzie po ciekawej konferencji prasowej dostajemy kluczyki do samochodów. Kierujemy się na północ, prowadzeni przez znany nam już i funkcjonalny nawigator satelitarny. Naszą metą jest Velden w Austrii. Prawie całą trasę po stronie słoweńskiej pokonujemy autostradą. I to jaką! Godną graniczącej Austrii. Krajobraz wokół jest przepiękny, a ja cały czas się zastanawiam, dlaczego nigdy nie przyszło mi do głowy, żeby odwiedzić ten piękny kraj. Wjeżdżamy

do ośmiokilometrowego korytarza Karavanke-tunnel, i jesteśmy w Austrii.

W trasie miałem okazję na nowo docenić wszystko, co dobre w wysokopreżnym Subaru. Całkowity brak wibracji, niski poziom hałasu oraz silne, ale płynne przyspieszenie. W przeciwieństwie do Legacy, tutaj znajdziemy nową manualną skrzynię z 6 biegami, o precyzyjnym przełożeniu oraz właściwie zwymiarowanym biegu drażka. Jeśli chodzi o resztę, żadnych niespodzianek. Jestem przecieź w Foresterze. A zatem przyczepność i napęd na najwyższym poziomie. Przewrotność i ergonomia wnętrza sprawiają, że każdy ruch ciała to przyjemność. Mi najbardziej spodobał się ogromny, panoramiczny dach, dochodzący praktycznie do tylnego słupka, dzięki czemu światło dosłownie zalewało wnętrze.

Korzystając z okazji, że nie muszę prowadzić, robię zdjęcia i oddaję się pełnemu relaksowi. Zjeżdżamy z autostrady, gdy tylko ukazuje się nam jezioro Velden. Zmęczenie zaczyna dawać o sobie znać i wszyscy marzymy o odpoczynku. I znów ekipa Subaru mile nas zaskoczyła. Zostajemy zakwaterowani w fantastycznym hotelu nad brzegiem jeziora. Jest już prawie szósta wieczorem, słońce zaczyna wędrowkę za horyzont, a ja mimo zmęczenia decyduję się na mały spacer wokół jeziora.

Velden jest jednym z najbardziej eleganckich wakacyjnych miejsc w Austrii. Wzdłuż brzegu kołyszą się zakotwiczone łodzie. W nadbrzeżnych barach sporo – ale niezbyt dużo – klientów, którzy zza stolików delektują się bajecznym krajobrazem. Wracam do hotelu







z jednym tylko żalem: moja towarzyszka podróży nie chciała nawet słyszeć o tym, że mógłbym się za kierownicą, kiedy nadeszła moja kolej na jazdę. Ale gdy kobieta czegoś bardzo chce, lepiej się jej nie przeciwstawiać. Jutro będę miał czas, żeby się odegrać.

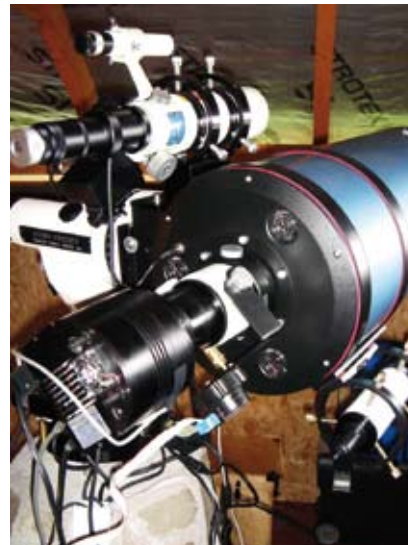
Wnętrze Foreстера było bardzo wygodne, ale pokój w hotelu przeszedł wszelkie moje oczekiwania. David Dello Stritto (mój brat, dla tych, którzy czytali reportaży z Grecji w poprzednim numerze, PR Manager dla innych) znów trafił w dziesiątkę. Nie mam zbyt dużo czasu, ale nie mogę oprzeć się pokusie gorącej kąpieli w wannie wypełnionej po brzegi pianą. Tak się zrelaksowałem, że powieki same zaczęły mi opadać. Całe szczęście, że nie usnąłem, ponieważ straciłbym okazję zjedzenia przepysznej kolacji u boku Hiroki Matsueda'y, General Managera w Subaru Europe. Być w towarzystwie tego menedżera, uważnie próbującego zrozumieć europejską kulturę oraz racje swoich interlokutorów, to

prawdziwy zaszczyt. A jako uwieńczenie wieczoru spektakularna gra świateł i strumieni wody nad jeziorem. Zrobiło się późno, zmęczenie opanowuje całe ciało i wypcha mnie prosto do pokoju, gdzie czeka iście królewskie łóżko. Rano śniadanie nad brzegiem jeziora. Bajecznie. Gdybym nie był tu w sprawach zawodowych, musieliby mnie stąd ścigać dżwigiem. Ale jako że przyjechałem do pracy, szybko pakujemy walizki i z powrotem do Lublany.

Dzisiaj zamiast autostrad wybierzemy drogi drugorzędne. I to właśnie z dala od asfaltu autostrad mam okazję tak naprawdę docenić świetne zachowanie Foreстера oraz podziwiać miejsca absolutnie wyjątkowe. Wiejskie drogi, które wpadają do lasów – tak gęstych, że nie przedziera się przez nie nawet promień słońca. Droga wznosi się i opada, dzięki czemu mogę wypróbować napęd na cztery koła oraz silnik, który moim zdaniem zachowuje się zdecydowanie lepiej niż dwulitrowa wersja benzynowa.

Dzisiaj jednak nie przesadzam z pewnością, ze względu na moją towarzyszkę podróży oraz kodeks drogowy. Dopiero kiedy zjeżdżam na długi odcinek terenowy, nie mogę się powstrzymać i przyspieszam. Zero ruchu miejskiego, czuję się prawie jak na odcinku specjalnym. Niestety, obrywa mi się od paru rowerzystów, którzy, oczywiście mimowolnie, znaleźli się w tumanie kurzu wzniesionego przez rozpędzonego Foreстера. Jest też czas na kawę w XIX-wiecznym zamku nad małym jeziorem.

Nie ma wątpliwości, że Subaru Europe stanęło na wysokości zadania, wybierając na test miejsca piękne i jednocześnie odpowiednie, żeby docenić jakość Foreстера z silnikiem Diesel. Po obiedzie, który również się odbył w interesującym miejscu, oddajemy kluczyki do samochodów i wracamy na lotnisko. Zostało jeszcze trochę czasu, więc popijając kawę, przyrzekam sobie: wrócę do tego gościnnego i urokliwego kraju przy pierwszej okazji. Dziękuję, David.



# Subaru bliżej gwiazd

Czy zastanawiali się Państwo, co oznacza nazwa Subaru? Albo co symbolizują gwiazdki na niebieskim tle logo Państwa samochodu? Otóż japońska nazwa Subaru to Plejady.

To najbardziej znana gromada otwarta na niebie! Plejady (w katalogu Messiera to M45 nazywane również: Baby, Kurczęta, Kokoszki, Siedem Sióstr, Subaru). Swoją popularność zawdzięczają głównie temu, że można je swobodnie podziwiać nawet nieuzbrojonym okiem. Gromada ta znajduje się w gwiazdozbiórze Byka i jest odległa od nas o około 400 lat świetlnych. Ta młoda gromada – mająca około 100 mln lat – jest otoczona piękną, niebieską mgławicą refleksyjną, pozostałością po „gwiazdnym żłobku”, który wyprodukował te gwiazdy. Mgławicę tę najlepiej widać na zdjęciach wykonanych techniką długiego naświetlania.

Mimo że Plejady widać gołym okiem, lepszy efekt wizualny osiągniemy używając zwykłej lornetki. Plejady mają charakterystyczny kształt, który

przypomina znacznie pomniejszoną Małą Niedźwiedzicę, czyli Wielki Wóz. Zawiera ona kilkaset gwiazd, spośród których 10 najjaśniejszych ma indywidualne nazwy. Są to: Taygeta, Maja, Asterope, Sterope II, Merope, Plejone, Alcyone, Atlas, Calaneo i Electra. Większość spośród nich to błękitne olbrzymy typu widmowego B. Ich jasność wynosi od 3,0 do 5,9 m.

Logo i nazwę przyjęła od tej gromady znana i ceniona japońska firma samochodowa SUBARU – po japońsku oznacza to właśnie Plejady.

Powodem nawiązania do tego tematu jest moje hobby, jakie uprawiam już od paru lat. Jest to astrofotografia. Fotografowanie nieba nie należy jednak do łatwych i tanich zadań. Opanowanie tej trudnej sztuki zajęło mi kilka lat. Ciężka praca – wiele nieprzespanych nocy i wypracowanie indywidualnych

metod obróbki – odwdzięczyła mi się w postaci zdjęć odległych o miliony lat świetlnych obiektów, takich jak: mgławice, galaktyki, gromady kuliste i otwarte, w których znalazły się między innymi słynne Plejady.

Kilka lat temu rozpocząłem przygodę z teleskopem. Na początku obserwowałem planety i poznawałem niebo. Bardzo szybko zrezygnowałem z obserwacji Układu Słonecznego oraz obiektów głębokiego kosmosu i zaopatrzywszy się w montaż paralaktyczny, refraktor oraz aparat cyfrowy rozpocząłem przygodę z astrofotografią. Pierwsze próby fotografii mgławicowej wykonywałem tanim i masowym sprzętem astronomicznym.

Kolejno zmieniałem i udoskonalałem sprzęt do fotografowania nieba. Najważniejszą jednak rzeczą dla każdego astrofotografa, który chce poważnie



traktować swoje hobby, jest solidny montaż. To fundament, na którym bezpiecznie spoczywa cała bardzo skomplikowana sztuka fotografowania nieba. Dlatego zdecydowałem się na taki właśnie sprzęt.

Wybór padł na misternie i perfekcyjnie wykonywany amerykański montaż firmy Astro-Physics model AP1200GOTO. Praca z tym montażem to prawdziwa przyjemność, a zegarmi-strzowska precyzja jego wykonania pozwala nawet na wielogodzinne ekspozycje nieba.

Nie można jednak poważnie myśleć o robieniu dobrych zdjęć bez porządnego teleskopu. Tutaj również testowałem i używałem wielu różnych teleskopów. Większość swoich fotografii wykonałem refraktorem japońskiej firmy Takahashi. Jest to fluorytowy refraktor o średnicy soczewki 128 mm.

Drugim refraktorem w mojej kolekcji jest Takahashi FS60C. Ten zaledwie sześciocentymetrowy teleskop pozwala na znaczne zwiększenie pola fotografowanych obiektów z wykorzystaniem tej samej kamery CCD.

Jednak, jak to mówią, apetyt rośnie w miarę jedzenia. Po pewnym czasie fotografowania refraktorami przyszedł czas na teleskop o dłuższej ogniskowej i znacznie większej średnicy. Teleskop ten to 10" Ritchey-Chretien firmy AstroTech. Pozwala on na fotografowanie odległych i małych obiektów głębokiego kosmosu.

W swoich zdjęciach dążę do ukazania naturalnego wyglądu fotografowanych obiektów. Oczywiście dopiero zaczynam swoją przygodę z astrofotografią i mam na tym polu jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Cały czas doskonalę swój warsztat astrofotograficzny zarówno w zakresie obsługi sprzętu, jak i pozyskiwania coraz doskonalszych zdjęć.

W związku z moim hobby nie mogłem kupić innego samochodu niż Subaru, i to nie tylko ze względu na nazwę. Od ponad roku jestem użytkownikiem Subaru Forestera. Kupiłem go w salonie Emil Frey w Krakowie. Przez ostatnich pięć lat jeździłem Citroënem Xsarą Picasso. Wreszcie jednak dojrzałem do zakupu samochodu z prawdziwego zdarzenia. Wcześniej

dużo słyszałem o cechach, jakie charakteryzują tę markę.

Choć jeżdżę Foresterem od roku, to już wiem, że jestem posiadaczem samochodu jednej z najbezpieczniejszych i najbardziej niezawodnych marek na świecie. Jazda nim to prawdziwa frajda, nie mówiąc o tym, że ma same zalety: wspaniale spisuje się w terenie, a po wyjechaniu na szosę staje się cichutką i dynamiczną limuzyną. W tej klasie cenowej Subaru Forester nie ma równych sobie konkurentów.

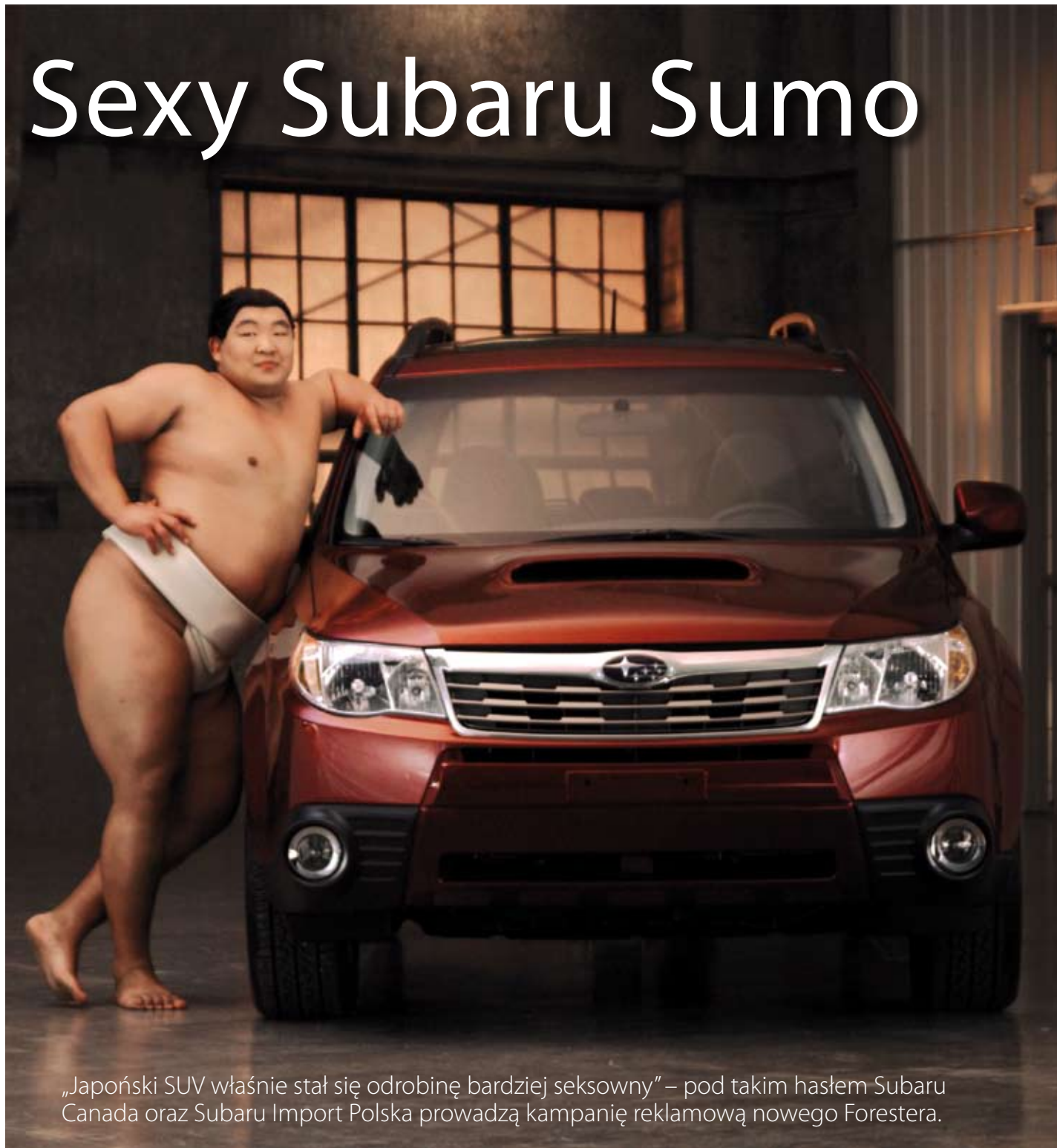
Moje obserwatorium astronomiczne znajduje się w górach, tak więc nawet po obfitych opadach śniegu mogę dotrzeć na miejsce, aby robić zdjęcia zimą. Samochód wspaniale spisuje się sunąc pod górę nawet po półmetrowym świeżym puchu.

Mam nadzieję, że z zainteresowaniem przeczytali Państwo ten artykuł. Zachęcam Państwa do zaczerpnienia wiedzy o niebie oraz do zakupu teleskopu. Astronomia to naprawdę wspaniała pasja i wielka przygoda.

Wszystkim użytkownikom aut marki Subaru życzę szerokiej drogi.



# Sexy Subaru Sumo



„Japoński SUV właśnie stał się odrobinę bardziej seksowny” – pod takim hasłem Subaru Canada oraz Subaru Import Polska prowadzą kampanię reklamową nowego Foreстера.





Dlaczego „sexy”? Badania wykazały, że głównym powodem, dla którego nie kupowano „starego” Foreстера, był jego design, kojarzony z kwadratowymi, bryłowatymi samochodami z nadwoziem kombi. Wraz z wprowadzeniem nowego modelu Foreстера chcieliśmy jasno zakomunikować, że takie postrzeganie jest już nieaktualne – że nasz samochód zmienił się wizualnie tak, by mieć zupełnie świeżą i atrakcyjną stylizację nadwozia.

Dlaczego „sumo”? Pragnęliśmy stworzyć przekaz marketingowy, który jasno i przejrzyście komunikowałby klientom: „Jestem samochodem pochodzącym z Japonii”. Stąd wybór sportu kojarzonego właśnie z Japonią – sumo.



# Nadchodzi zima

Nadszedł okres chłódów i niepogody. Z myślą o tej porze prezentujemy Państwu kolekcję jesienno-zimową na sezon 2008. Motywem przewodnim, oprócz charakterystycznego koloru, jest zgodny z wytycznymi nowy znak Subaru 3D. Ze względu na złożoność projektu nowego znaku prace nad wykonaniem haftów trwały już od początku lata. Dzięki ciężkiej pracy możemy zaprezentować zupełnie nowe pozycje, które mamy nadzieję przypadną Państwu do gustu.



## Zestaw zimowy

Zestaw składający się z czapki, szalika i rękawiczek. Wykonane z dzianiny – 100% akrylu. Znak Subaru naniesiony metodą haftu bezpośredniego na czapce. Kolor granatowy.



## Czapka zimowa

Czapka zimowa niebieska z dwoma paskami. Wykonana z dzianiny – 100% akrylu. Znak Subaru naniesiony metodą haftu bezpośredniego.



## Torba podręczna

Ciekawy design, który zadziwi mnogością kieszeni, kieszonek oraz przegródek. Torba wyłożona jest gąbką, aby maksymalnie chronić jej zawartość. Można dzięki temu bezpiecznie transportować w niej np. laptop. Całość wykonana jest z tkaniny typu Oxford 420, która jest bardzo łatwa do utrzymania w czystości. Format torby pozwala na umieszczenie w niej swobodnie dokumentów formatu A4.



### **Kurtka zimowa**

Ocieplana kurtka zimowa na polarowej podszwewce zapewni ciepło i komfort nawet w najbardziej mroźne dni. Dodatkowo wyposażyliśmy ją w kieszenie wentylacyjne oraz płaszcz przeciwniegowy, dzięki czemu może być używana przez narciarzy oraz snowboardzistów.

### **Sklepik on-line**

Od stycznia 2007 roku na forum internetowym Subaru istnieje dział poświęcony działalności sklepu internetowego Subaru. Do chwili obecnej liczy on 1266 wiadomości.

Otrzymujemy mnóstwo pytań dotyczących zamówień, nowych propozycji oraz opinii na temat już istniejących produktów. Dzięki temu jesteśmy w stanie jeszcze precyzyjniej zrealizować Państwa zapotrzebowania.

Od wstępnych projektów, poprzez modyfikacje aż do wersji finalnej na Forum SIP można prześledzić każdy etap powstawania nowych artykułów. Dzięki temu działaniu mamy nadzieję przedstawiać ofertę spełniającą Państwa oczekiwania.

### **Kurtka polarowa**

Lekka bluza polarowa, doskonała jako odzież wierzchnia lub jako warstwa pośrednia stroju termoaktywnego.

Polary uszyte są z oryginalnych dzianin, gwarantujących wysoką jakość produktu, które mają za zadanie magazynować ciepło i równocześnie umożliwiać odprowadzanie pary wodnej z naszej skóry. Posiadają doskonałe właściwości termoizolacyjne, są szybkoschnące oraz odporne na mechacenie.

Doposażyliśmy je w liczne kieszenie oraz wewnętrzną siatkę ułatwiającą zakładanie.



### **UWAGA, KONKURS!!!**

#### **JAK GO NAZWIEMY?**

Wybierz imię dla misia Subaru. Imię musi kojarzyć się z marką Subaru. Zgłoszenia prosimy wysłać na e-mail: [sklep@subaru.pl](mailto:sklep@subaru.pl)

Wyniki opublikujemy w kolejnym wydaniu Magazynu Plejady.

Dla zwycięzcy nagroda: pierwszy miś Subaru z nowej, limitowanej serii.



# Solix (Olsztyn)

W listopadzie 2007 roku Subaru zaangażowało się w rajdową stolicę Polski. To właśnie na mazurskich szutrach od lat rozgrywane są najbardziej zaciekle batalie rajdowe. Od 2005 roku Mazury są gospodarzem Rajdu Polski, który został uwzględniony w kalendarzu rajdowym jako runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Świata na rok 2009. Oznacza to, że po 36 latach przerwy na polskich odcinkach specjalnych będziemy mogli podziwiać najlepszych rajdowych kierowców świata.

Celowo wspominałem o rajdowej historii Mazur. Miejsce, w którym znajduje się siedziba spółki Solix oraz

salon Subaru, jest ściśle związane z historią Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Właśnie w tym miejscu miał swój początek pierwszy profesjonalny team rajdowy. Na przełomie lat 80. i 90. Marian Bublewicz stworzył „Marlboro Rally Team Poland”. Z Olsztyna pochodzi również wielokrotny Mistrz Polski, zdobywca tytułu Mistrza Europy Krzysztof Hołowczyc.

W naszym salonie, oprócz miłej i fachowej obsługi, zapewniamy pomoc w każdej sprawie związanej z zakupem oraz użytkowaniem samochodu Subaru. Naszymi działaniami zawsze kieruje motoryzacyjna i sportowa pasja.



## Ligęza (Jelenia Góra)

Ponieważ wychodzimy z założenia, że aby zasadnie świętować jubileusze trzeba mieć czym się pochwalić, zatem śpieszymy poinformować Państwa, że wraz z 12. rocznicą działalności Firmy Motoryzacyjnej „Ligęza” zostaliśmy również autoryzowanym dystrybutorem marki Subaru.

Jesteśmy firmą, która trwale wiąże swe losy z otaczającą nas społecznością, dlatego zawsze priorytetem pozostawało dla nas pełne zadowolenie klienta. Ponieważ 12 lat to okres na tyle

długi, iż coraz więcej naszych klientów ponownie poszukuje dla siebie nowego samochodu, tym bardziej cieszy nas możliwość zaoferowania naszym Klientom kultowych samochodów Subaru, które znakomicie sprawdzą się na krętych i górskich drogach Karkonoszy i nie tylko.

Do Państwa dyspozycji jest salon z samochodami demonstracyjnymi, serwis wraz z najnowocześniejszymi urządzeniami i ścieżką diagnostyczną, sklep z częściami i akcesoriami oraz nasi pracownicy, którzy chętnie pomogą w każdej sytuacji. Na miejscu otrzymają Państwo pełną obsługę ubezpieczeniową swoich pojazdów, kredytową i leasingową. Istnieje również możliwość pozostawienia swojego starego samochodu w rozliczeniu.

Szczególną uwagę chcielibyśmy zwrócić na przebieg rynku finansowego ostatnich miesięcy, a mianowicie na

leasing pojazdu połączony z wszystkimi kosztami serwisowymi w cenie raty leasingowej. Usługa obejmuje przeglądy, naprawy bieżące, wymianę opon, samochód zastępczy, likwidację szkody komunikacyjnej oraz gwarancję przez cały okres leasingu (od 2 do 5 lat). Klientowi pozostaje tylko tankować swoje Subaru.

Nowy produkt wyróżnia fakt, iż jest on w pełni dostępny zarówno dla osób prowadzących działalność gospodarczą, jak i zatrudnionych na umowę o pracę, czy wolnych zawodów.

Mijające 12 lat działania Firmy Motoryzacyjnej „Ligęza” w różnych warunkach rynkowych dało nam doświadczenie konieczne w sprawnej i rzetelnej obsłudze naszych klientów. Mamy nadzieję, iż to będzie wystarczającym argumentem żeby odwiedzić nasz salon. Serdecznie zapraszamy do Jeleniej Góry.





# „Dzień bez... litości”

Wredna komuna albo nie mogła, albo nie chciała dać mi chleba, ale za to karmiła mnie igrzyskami. Co dzień był jakiś „dzień”. A to „dzień komornika”, a to „święto kontrolera biletów”, poniedziałek celebrowali kierowcy szambiarzek, a we wtorek był „dzień suwnicy”. Tak mnie to mierzilo, że zacząłem rzucać kamieniami do zomowców. Niestety... celnie.

Gdyby ktoś mnie dzisiaj zapytał, czy jest mi lepiej, odpowiedziałbym, że

– jest mi inaczej. Wysoki procent tych kamieni poszybował w intencji wolnych sobót. No i sobie wywalczyłem, że teraz zapierniczam nawet w niedzielę – o ile oczywiście - mam pracę. Wtedy te wszystkie święta mnie wkurzały, ale były to chociaż „dni czegoś” albo „kogoś”, czyli jakby nie patrzeć – pozytywne. Ktoś, gdzieś i każdego dnia przyjmował kwiaty, życzenia i miał okazję do spożycia. Kapitalizm obdarta mnie permanentnie „dniami bez

czegoś”, najczęściej „bez pracy” albo „bez pieniędzy”, „bez celu” i „bez sensu”. Po dniu „bez papierosa” do dzisiaj nie zrównoważyły mi się elektrolity.

„Dzień bez alkoholu w pracy” – no ludzie!!! Wytrzymałem czterdzieści minut i wziąłem wolne, żeby mnie nie obowiązywało. Wkrótce ogłoszono „Dzień trzeźwości”, takiej ogólnej. W południe zaczęły mi latać mroczki przed oczami, około piętnastej przestałem poznawać żonę, a wieczorem



szczałę” i... zamówiłem taksówkę, żeby się jakoś tam dostać.

Odbywała się tam prawdopodobnie jakaś ceremonia święcenia nowego przystanku – tak na oko ze stu pięćdziesięciu wiernych. No to mówię do taryfiarza – wal pan na następny. Na następnym to samo. Taksówkarz mnie oświecił, że tak będzie wszędzie, bo jest „dzień bez samochodu”. Autobus przyjechał po dziesięciu minutach, wsiadłem po... czterdziestu minutach do... piątego z kolei. Obok mnie stanęła – powiedziałbym, na pierwszy rzut nosa – lekkopółśrednio zadbana starsza pani, która prawdopodobnie celebrowała „dzień... co ja mówię «dzień»... miesiąc bez mydła”. Potem na chwilę zrobił się straszny tłok, a jak już się przeluźniło, to właśnie zacząłem obchodzić „dzień bez... zegarka”. Na następnym przystanku wsiadł elegancki pan i wbił mi parasol w kolano... co oznaczało „dzień bez łekotki”. Kiedy przepchnął się pan z neserem – zawyłem z bólu. No nie! - „bez jaj”?!

przyjechało pogotowie, bo mi się odnowiły wrzody żołądka, co je sobie od kilkunastu lat systematycznie zasuszałem. Lekarz mnie „zjechał” za to, że tak gwałtownie odstawiłem „preparat”. Przegięcie nastąpiło pod koniec września, kiedy ogłoszono europejski „dzień bez samochodu”. I żeby to wymyślały kobiety, to chociaż bym wiedział, że w grę nie wchodzi żadne intencje, tylko zwykłe, wrodzone okrucieństwo, ale ten „dzień” wymyślił jakiś Francuz. No to – żeby tak człowiek człowiekowi?! Ja też czasem oddaję auto do warsztatu, ale nie dręcę tym całej Europy.

Postanowiłem się zemścić i ogłosiłem u siebie w domu „dzień bez żab i ślimaków”... znaczy... do tej pory też tego nie jadłem, ale nie ze względów ideologicznych, tylko tak normalnie... z obrzydzenia. Obchody „dnia bez samochodu” rozpocząłem od odwiedzin u sąsiada, żeby mi z grubsza opisał, jak wygląda autobus od wewnątrz i jakie tam obowiązują standardy zachowania, żeby nie wyjść na

wieśniaka. Sąsiad co nieco się orientował, bo czasem korzystał, jak mu się zerwał łańcuch albo mu wykręcili wentylki. Najbliższy przystanek był oddalony o sześćset metrów. Obcałowałem na parkingu moją „srebrną



Pokonanie trasy z Jaworzna do Krakowa kosztowało mnie jakieś półtorej godziny, operację kolana, bliżej nieokreślony okres celibatu, że o zegarku nie wspomnę. Autobus opustoszał na Nowym Kleparzu. Kierowca posłał mi pytające spojrzenie. Ja do Zielonek – poinformowałem kierowcę. - No to się pan musisz przesiąść. Jak to przesiąść? To co? To ja wsiadłem do złego autobusu? Poczuję się bezradny jak niemowlę. Miałem ochotę położyć się na ławce, podkulić obolałe kolana i ssać kciuk. Dwóch gości na przystanku wymieniało informacje na temat dzisiejszego święta. – Jak pan masz przy sobie dowód rejestracyjny od auta, to pan jeździsz za friko. Wsiadłem do busa i dumnie pokazałem kierowcy dowód od mojej „szczyły”. Spojrzał na dokument, na mnie, a potem na klucz do kół. Natychmiast wyciągnął pieniądze. Wszystkie dziewięć miejsc siedzących było zajęte, a bus był troszkę za niski. Próbowałem przykucnąć. O w mordę!!! – krzyknęła operowana laparoskopowo parasolem łąkotka. Natychmiast wyprostowałem kolana, automatycznie



zginając kark. Po trzech minutach cierpień związanych z bólem kręgosłupa odruchowo ugiąłem kolana, po czym ból natychmiast mi je wyprostował i przywaliłem głową w dach.

Kierowca obserwował mnie przez chwilę w lusterku. Po plecach płynęła mi strużka potu. Pół biedy, dopóki płynęła po kręgosłupie, ale kręgosłup się skończył, a ona dalej płynęła i mnie łąkotka. Rozglądnąłem się

nerwowo. Ludzie patrzyli na mnie. Oparłem się „tym” miejscem o boczną metalową konstrukcję fotela. Ulga trwała jakieś trzy sekundy dopóki bus nie wjechał w dziurę. Tępy ból kości ogonowej natychmiast mnie wyprostował. W dachu zostało lekkie wgniecenie. Pot z czoła kapał mi na zaparowane okulary. Wsiadłem na następnym przystanku i zadzwoniłem po taksówkę. Na parking pod redakcją jak zwykle nie dało się wjechać – full.

Byłem wstrząśnięty... własnym frajerstwem. Do domu wracałem cztery godziny, po czym przewróciłem się na łóżko i zasnąłem w opakowaniu. Nazajutrz rano wystosowałem postulat do Sejmu o ogłoszenie jednego dnia w roku „dniem bez dnia bez czegokolwiek”. Aha – i korzystając z okazji, chciałbym jeszcze serdecznie przeprosić wszystkich ZOMO-wców, niechący trafionych rzucaną przeze mnie kostką granitową, wydobytą z przejazdu tramwajowego w okolicy domu towarowego „WANDA” w Nowej Hucie. Wybaczcie, byłem młody, głupi i wszyscy naokoło obrzydzali mi ocet.







**MAGAZYN KMH  
(Lipiec – Sierpień 2008)  
„Oszukać marzenia”  
(Lamborghini Gallardo vs.  
Subaru Impreza WRX STI)**

(...) Na początku zasiadam za sterami STI. Kilka rundek rozgrzewających. W tym czasie regulujemy sobie ustawienia kontroli trakcji. Ponieważ jestem na torze wyścigowym, jedyną słuszną opcją jest całkowite uspienie systemu VSC. Aktywny centralny dyferencjał ustawię w pozycji auto- (auto minus), co oznacza, że komputer centralnego „dyfra” będzie automatycznie dobierał procent spięcia szpery, z tym, że minus sugerował mu będzie mniejsze niż optymalne spinanie dyferencjału. Tył samochodu powinien zatem bardziej ziamtać. Pozostaje ustawić charakterystykę pracy silnika na S# – Spotr Sharp.

Zaczynamy jechać ostrzej, 300 koni mechanicznych ochoczo reaguje na gaz. Czuć ogromną różnicę w porównaniu z ustawieniem I – Inteligent. Zaskakujące są, jak na auto tego typu, ogromne skoki zawieszenia. Nie jest to do końca wada, ponieważ mimo przechyłów nadwozia samochód klei się do jezdni jak auto typowo wyścigowe. Trzeba się jednak do tego przyzwyczaić. Należy też uważać na poślizgi, które to auto po prostu kocha. Duża moc i napęd na wszystkie koła nie we wszystkich przypadkach oznaczają sukces. W tym przypadku tak. Co najważniejsze, w poślizgu czujemy się bardzo bezpiecznie. Auto jest przewidywalne. Wystarczy lekkie korekty gazem i kierownicą, aby ustawić je tak, jak chcemy. Co dziwne, Subaru mimo braku bagażnika bardzo lubi wyjeżdżać tyłem. Lekka prowokacja kierownicą i już pupka zaczyna wyprzedzać przód. Rewelacja! Muszę przyznać, że już dawno żaden samochód nie sprawił mi tyle radości z jazdy. Inżynierowie Subaru pod tym względem stworzyli idealne auto. (...)  
Dziecinnie prosta jazda w kontrolowanych poślizgach w STI uzależnia. Nawet gdy coś źle obliczymy i wpadniemy na pobocze, to i tak nic się tu nie stanie. (...)



**MAGAZYN KMH  
(Lipiec – Sierpień 2008)  
„Kombi do zadań specjalnych”  
(Audi A6 Allroad 3.0 TDI  
vs. Volvo XC70 D5 AWD vs.  
Subaru Outback Boxer)**

(...) DEBIUT ROKU  
Obecnie Outback nie należy do najświeższych modeli, ale najnowszy silnik Diesla ze stajni Subaru czyni z tego auta debiutanta w swojej klasie. To ważny debiut, ponieważ pod maską pracuje pierwszy na świecie silnik wysokoprężny typu boxer. Nie będę opisywał tu szczegółów technicznych tej jednostki. Powiem tylko, że nie spodziewałem się takiego poziomu. Kultura pracy zasługuje na najwyższe noty. O ile z zewnątrz jeszcze słyhać, że to jednostka wysokoprężna, o tyle we wnętrzu mamy komfort samochodu z silnikiem benzynowym. (...)

Outback po ostatniej modernizacji niewiele różni się od zwykłego Legacy kombi. Tę wyjątkową wersję poznamy po znacznie większym prześwicie (20 cm) i grubych listwach bocznych. Outback jest najlżejszy z porównywanej trójki – waży jedyne 1,5 tony. Odczuwa się to szczególnie na zakrętach. Subaru ma lekkość prowadzenia, której trochę brakuje w Audi i Volvo. Musimy jednak pamiętać, że dwa pozostałe auta są z wyższej klasy. Moc 150 KM i maksymalny moment obrotowy 350 Nm dostępny od 1800 obr./min są wystarczające. (...)

Systemu przeniesienia napędu w Subaru zachwalać nie muszą. Stały napęd na wszystkie koła, lekka konstrukcja i nisko umieszczony środek ciężkości (zaleta silnika typu boxer) tworzą znakomite połączenie. Do tego jeszcze dochodzi nowe, elektryczne wspomaganie układu kierowniczego. Podwyższone zawieszenie Outbacka doskonale i bardzo cicho tłumy wszelkie dziury oraz mniejsze nierówności. (...)



### Serwis Autogaleria.pl „Cichociemny” (Legacy) 14 września 2008

Dyskretny charakter eleganckiej limuzyny łączy się tutaj z bardzo dynamicznymi właściwościami jezdny i, kiedy trzeba, ostrym układem napędowym. Subaru Legacy 3.0 R to idealny przykład na to, że pod skromną „skórką”

może kryć się prawdziwa bestia. Bestia, którą można obudzić w ułamku sekundy – przyciskiem S# na kierownicy, który wybudza system SI-DIRVE z letargu i przełącza go w tryb Sport Sharp. I wbrew pozorom, zużycie paliwa, jak na smoka, nie jest przesadnie wielkie. Podczas spokojnej jazdy w trasie można się zmieścić w 9-10/100 km, w mieście skoczy jednak do przynajmniej 15 l/100 km. Średnia testu z blisko 650-kilometrowego dystansu wyniosła przyzwoite 11,6 l/100 km.



### 4x4 (dodatek do Gazety Wyborczej) „Ujarmione plejady” (Impreza WRX STI), 23 września 2008

(...) W nowym STi odczuwalnie poprawiono dynamikę w zakresie niskich obrotów silnika, a dzięki sprawnej elektronice udało się nieco wygładzić chwilę, kiedy do akcji wkracza solidnych wymiarów turbosprężarka.

Nie bez znaczenia jest również fakt, że znacznie spadło zapotrzebowanie na bezołowiową benzynę. (...)

(...) Przełączanie biegów jest bardzo szybkie i precyzyjne, a dobre zawieszenie silnika nie przenosi na drążek zbyt wielu drgań. (...)

(...) Co ciekawe, słowa rajdowego mistrza Polski przypomniałem sobie w momencie, kiedy niebieski STi płynnie pokonywał zakręty w podpoznańskich Bednarach, nie wykazując przy tym ani

trzyzny nad- czy podsterowności. Zgodnie ze starobrytyjską zasadą „pedał to the metal” sprawdzaliśmy nowe Imprezy, wykorzystując sprzyjające warunki dawnego lotniska wojskowego. Dzięki zwiększonemu o 9,5 cm rozstawowi osi nowe STi przejeżdża ostre łuki bez zbędnych uślizgów, tak jakby specjalnie na jego potrzeby ograniczono działanie niektórych praw fizyki. Niewiarygodne, a jednak prawdziwe. (...)

(...) Słusznych rozmiarów tarcze są wentylowane, a nad skutecznością hamowania czuwa sportowy ABS z podziałem siły hamowania (EBD). Taki zestaw daje naprawdę dobre rezultaty, wykazując przy tym dużą odporność na przegrzewanie (fading). O ile poprzednia Impreza STi była samochodem bez żadnych kompromisów, o tyle w nowym wcieleniu inżynierom „Plejady” udało się wszczepić nieco komfortu tak potrzebnego w codziennej jeździe. (...)

*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, MARQUARD Media Polska (Magazyn „Playboy”), Paweł Soczewski, Maciej Niechwiadowicz, Witold Kwieciński, Martin Modrzejewski, archiwum Freerajdy, archiwum Dante Cinque, Bogdan Jarzyna, Subaru Canada

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 ogłoszeń.

# Rasowe paliwo

dla Twojego Subaru!



**Suprema 98**

**SupraDiesel**

najwyższa jakość • lepsze osiągi • większa wydajność

**Poczuj różnicę**