NR 2 (25)/2009 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ISSN 1897-1989 04
9 771897 198903

Historia

Niebieska historia Subaru

Wywiad z Danielem Olbrychskim

Outbackiem na oklep

Ciekawostki

Filmowe Subaru

Aktualności

SPRT zwycięzcami I-go startu w RSMP

NR 2 (25)/2009
MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU
PLEJADY

O świadomości słów kilka.

Cogito, ergo sum – myślę, więc jestem. Stwierdzenie, które do dziś nie straciło nic ze swej aktualności. Myślę o informacjach, które otrzymuję ze świata zewnętrznego. Oceniam je, krytycznie analizuję i – jeżeli to potrzebne – wyciągam wnioski. Przypuszczam, że większość z nas postępuje właśnie w ten sposób.
Na podobnej zasadzie udzielamy także odpowiedzi na zadawane pytania.
Analizujemy ich treść, po czym świadomie udzielamy słusznej, naszym zdaniem, odpowiedzi.
Bywają pytania kontrowersyjne, takie, które zdecydowanie polaryzują opinie osób na nie odpowiadających. Są jednak i takie, które ze względu na normalne pojęcie moralności, czy też zwykłe poczucie odpowiedzialności, zgromadzą odpowiedzi po tej samej „stronie barykady". Być może nie aż tak, jak wyglądały wyniki wyborów za czasów socjalizmu, ale jednak.

Jestem głęboko przekonany, że takie właśnie twierdzące odpowiedzi pozyskalibyśmy, zadając następujące pytania:
- Czy chciałby Pan / Pani, aby na polskich drogach ginęło mniej ludzi?
- Czy chciałby Pan / Pani, żeby samochody wycofywane z eksploatacji lądowały na złomie, zamiast w lasach czy też na polach?
- Czy chciałby Pan / Pani, aby nowe samochody były tańsze?
- Czy chciałby Pan / Pani, aby samochody używane też były tańsze?

Odnieśmy się do poszczególnych pytań w kontekście wieku samochodu.

Co do pierwszego z nich panuje powszechna, jakże błędna opinia, że dobrze utrzymany, starszy samochód posiada taką samą zdolność ochrony pasażerów jak samochód nowy.
Nie mówię w tym miejscu nawet o tych samochodach, które już przy zbliżaniu się do drzewa zaczynają samoczynnie rozkładać się na czynniki pierwsze, lecz o tych naprawdę przyzwoicie utrzymanych. Jak wykazały badania pewnego, 10 – letniego samochodu (marka nie jest tu istotna) wykonane przez znany niemiecki instytut, sam fakt jego wieku spowodował zmianę w klasyfikacji z oryginalnie posiadanych 4 czy 5 gwiazdek do… mniej, niż jednej.
Niestety wiek, podobnie jak i w przypadku ludzi, zmniejsza odporność. Wspaniałe niegdyś połączenia zgrzewane podlegają normalnemu procesowi zmęczeniowemu, to samo dotyczy elementów konstrukcji nośnej itd., itp.. Poduszki powietrzne, których żywotność jest określana na 10 lat, często po prostu już nie spełniają swej funkcji. Podobnie dzieje się z napinaczami pasów bezpieczeństwa, a i materiał samych pasów nie prezentuje już takiej wytrzymałości, jak w dniu opuszczenia taśmy produkcyjnej.
O innych elementach wpływających na bezpieczeństwo aktywne (hamulce, zawieszenie, układ kierowniczy itp.) nawet nie będę już wspominał.
To właśnie stan elementów bezpieczeństwa pasywnego, wynikający ze średniego wieku samochodów w Polsce przekraczającego 15 lat (!), jest głównie odpowiedzialny za tak dużą ilość ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym w porównaniu do samej ilości wypadków (których i tak jest o wiele za dużo – ale to już inny temat). Według danych za rok 2007 w Polsce na 100 wypadków zanotowano 11 ofiar śmiertelnych, podczas gdy dla przykładu w Niemczech – 1,5.

Zgodnie za statystykami w Polsce na 1000 obywateli przypada ok. 400 samochodów. To już dobry unijny poziom. Ale czy tak jest naprawdę? Otóż według szacunków ok. 90% samochodów faktycznie wycofywanych z eksploatacji nie jest wyrejestrowywanych, nie jest oddawanych do procesu recyclingu, lecz… no właśnie. Zlikwidowanie swego czasu podatku drogowego doprowadziło do sytuacji, w której po prostu brak jest jakiejkolwiek motywacji ekonomicznej, czy też egzekwowalnej motywacji prawnej do faktycznego złomowania samochodów wychodzących z eksploatacji. Tak więc ze starych aut

olej jest spuszczany do przysłowiowego kanału, akumulator wyrzucany do lasu, a silnik (skrzynia) – jeżeli jeszcze do czegokolwiek zdatne, znajdują jako „mało latane" nabywców na giełdzie. Natomiast elementy karoserii odnajdziemy u zlokalizowanych przy drogach handlarzy. Czy naprawdę chcemy wędrując po lesie z rodziną napotykać resztki samochodów, a siadając na trawie stwierdzać, że zabrudziliśmy sobie ubranie… zużytym olejem?

Ceny samochodów nowych kształtowane są przez podaż, popyt, koszt produkcji (włącznie z marżami) oraz, co oczywiste, przez system podatkowy. Ciekawym jest zjawiskiem, że w trakcie dyskusji o (ewentualnym) podatku ekologicznym właśnie argument cenowy jest najczęściej podnoszony przez przeciwników tego podatku. Mało tego, w argumentacji używa się bardzo często sformułowań w rodzaju „przecież dochody w Polsce są niższe, niż w państwach starej Unii, więc i samochody powinny być tańsze". Dlaczego więc są przeciwnikami zniesienia akcyzy? I dlaczego nie protestują przeciw temu, że w stosunku do zarobków w Polsce droższe są także środki do prania, inne artykuły przemysłowe a nawet… żywność?

Innym elementem są ceny samochodów używanych. Także w tym przypadku przeciwnicy podatku ekologicznego wysuwają argumenty cenowe. Ale przecież fakt niższych na przysłowiowym zachodzie cen samochodów używanych wiąże się bezpośrednio z ich opodatkowaniem. Tak więc zgodnie z podstawowymi zasadami ekonomii wprowadzenie podatku ekologicznego doprowadzi do zdecydowanego obniżenia cen samochodów używanych…

Nasuwa się wniosek, iż tytułowe sformułowanie, „cogito, ergo sum" w przypadku naszego społeczeństwa ma (niestety!) tylko ograniczone zastosowanie. Osoba uważnie studiująca temat, jak i toczącą się wokół niego dyskusję, może ten – jakże smutny – wniosek dość łatwo jednak obalić. Otóż wszyscy oceniamy sytuację na podstawie posiadanych informacji.
Tak więc bardzo łatwo jest, przez skuteczną (nie śmiem twierdzić, że celową) dezinformację sprowadzić społeczeństwo na manowce. Historia dowodzi tego w sposób aż nazbyt dobitny.
Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że także w tym przypadku mamy do czynienia albo z kompletnym brakiem odpowiedzialności dziennikarzy, którzy w poszukiwaniu sensacji i „nośnych" tytułów ignorują fakty, lub też… o tej drugiej możliwości nie chcę nawet myśleć.

Jak bowiem inaczej zinterpretować następujące zdarzenia, uwzględniając ich chronologię:

1. (Posiedzenie Sejmu, 6 kadencja,
41 posiedzenie, 2 dzień (**07-05-2009**)

12 punkt porządku dziennego:
Pytania w sprawach bieżących

„W związku z tym, iż Ministerstwo Finansów prowadzi jedynie analizy związane z założeniami do zmiany systemu opodatkowania samochodów, kwoty podatku, jakimi byliby obciążeni posiadacze samochodów, nie są dzisiaj znane i ostateczne. Stąd też informacje prasowe wskazujące, iż posiadacze najstarszych pojazdów będą obciążeni podatkiem w wysokości 3 tys. zł, nie wynikają z założeń rządu, ale mają charakter spekulacji medialnych i należy je zdementować."

2. (Dziennik, **22.05.2009**)

Rząd złupi właścicieli starych samochodów

Koniec akcyzy na samochody. Zastąpi ją podatek ekologiczny, który mocno uderzy we właścicieli starych aut. Za piętnastoletni wehikuł trzeba będzie płacić co roku nawet trzy tysiące złotych.

Gdybym był człowiekiem wulgarnym mógłbym stwierdzić, iż autor Dziennika być może przytoczoną łacińską maksymę zapamiętał niezbyt dokładnie, zapominając o literce g w pierwszym słowie. Pozostało więc tylko „Coito ergo sum", przy czym pierwsze słowo zostało przez niego zinterpretowane w naszym języku nadzwyczaj ordynarnie… ostało się więc „pieprzę, więc jestem".

Życząc nam wszystkim, aby gazety codzienne podawały nam informacje prawdziwe, zamiast „faktów" na poziomie Faktu, pozostaję z poważaniem.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

10 **rozmowy**
Outbackiem na oklep
(wywiad z Danielem Olbrychskim)

aktualności 6

ciekawostki 16
Filmowe Subaru

Szkoła Jazdy Subaru 20
Ręce, które leczą poślizg!

reportaż 26
Wyprawa życia – Japonia (cz. V)

ekologia 30
Protokół z Kioto

reportaż 36
Portrety

technika 38
Subaru, którego nie ma

styl życia 44
Lody na ostro

historia 50
Niebieska historia Subaru

felieton 58
Mistrz Oszczędności

sklepik 60
Nasz nowy sklep, akcesoria

nasi Partnerzy 62
ITS Adam Michalczewski

Subaru Gary Fisher Gdynia 64
Chcą być jak zawodowcy

piszą o nas 66

Załoga Subaru Poland Rally Team zwycięzcami pierwszej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Na starcie Rajdu Elmot – Krause pojawiła się cała czołówka najszybszych kierowców, łącznie z aktualnym mistrzem polski Brianem Bouffier. W stawce znalazło 5 samochodów kategorii Super 2000, które w przeciwieństwie do grupy N (w której startuje Subaru) są konstrukcjami specjalnie produkowanymi w celu uczestnictwa w rajdach, a nie przerobionymi samochodami seryjnymi. To właśnie samochody Super 2000 zdominowały w ostatnich latach scenę rajdową, szczególnie na trasach asfaltowych.

Początek rajdu wydawał się potwierdzać oczekiwania licznie zgromadzonych kibiców – po pierwszej pętli, na pierwszych trzech miejscach w klasyfikacji generalnej znalazły się samochody tej właśnie kategorii. Już na czwartym miejscu plasował się jednak Kajetan Kajetanowicz swoim Subaru, tracąc do prowadzącego zaledwie 4,9 sekundy!

Ten nadzwyczaj interesujący początek obiecywał ogromne emocje także w dalszym przebiegu znakomicie zorganizowanego rajdu.

Tak też się stało – wygrywając drugi OS drugiej pętli popularny Kajto wysunął się na prowadzenie w klasyfikacji generalnej z przewagą ponad 10 sekund nad znajdującym się na drugim miejscu Tomaszem Kucharem jadącym samochodem Peugeot 207 Super 2000.

Taka poprawa pozycji nastąpiła na skutek coraz lepszego poznawania samochodu i warunków na OS-ach, co pozwoliło na zdecydowane skrócenie czasów przejazdu.

Ostatni odcinek specjalny pierwszego dnia zakończył tę szczęśliwą passę – krótko przed metą nastąpiło przebicie opony. W efekcie załoga Subaru spadła na drugą pozycję, jednakże strata do prowadzącego na zakończenie pierwszego dnia zawodów wynosiła zaledwie 1,6 sekundy.

Drugi dzień to kontynuacja nadzwyczaj zaciętej rywalizacji. Zmienne warunki pogodowe sprawiły, że wiele załóg walczyło z problematyką właściwego doboru opon. I tak, na mokrą pierwszą pętlę prawie wszyscy wyruszyli na slickach. Deszcz zaskoczył naszą załogę już na starcie do pierwszego odcinka – zabrane na zapas docięte wersje tych opon nie mogły już zostać założone, co zaowocowało zwiększeniem straty o dalsze 8 sekund do prowadzącego w rajdzie Kuchara. Następne dwa odcinki, już po zmianie przednich opon, to odrabianie strat i ponowne prowadzenie dla Kajto z przewagą… 0,1 sekundy! Trudno sobie wyobrazić bardziej pasjonująca rywalizację.

Przed drugą pętlą załoga Subaru dokonała konserwatywnego doboru opon – deszczówki okazały się na przesychającej trasie rozwiązaniem dalekim od optymalnego.

W efekcie nastąpiła kolejna zmiana lidera rajdu i na prowadzenie powrócił Tomek Kuchar notując przewagę 2,5 sekundy nad drugim w klasyfikacji Kajetanowiczem.

Ostatnia pętla musiała przynieść rozstrzygnięcie, przy czym ewentualny błąd ze strony prowadzącej dwójki mógł dać jeszcze szansę trzeciemu w klasyfikacji Michałowi Sołowowowi, którego dzieliło od prowadzącego tylko trochę ponad 20 sekund.

Niestety błąd Tomka Kuchara, który popełnił falstart otrzymując 10-cio sekundową karę pozbawił kibiców emocji związanych z walką o pierwsze miejsce – Kajto wykorzystał nadarzającą się okazję i odzyskał prowadzenie w rajdzie, zwiększając swą przewagę w ostatecznym rozrachunku do 14,8 sekundy.

Na szczęście dla kibiców nowy system punktacji, uwzględniający zajętą pozycję dla każdego dnia rajdu oddzielnie, zaowocował kontynuacją zaciętej rywalizacji aż do samej mety ostatniego odcinka specjalnego.

W tym miejscu należą się serdeczne podziękowania wszystkim sponsorom, którzy pomimo jakże licznych, negatywnych w przeszłości opinii na temat potencjału aktualnej Imprezy STI wykazali się zaufaniem i zdecydowali się na współpracę z Subaru. Jednocześnie, podziękowania należą się również kibicom za doping na trasie, konkurentom za tak nieprawdopodobnie pasjonującą walkę i stworzenie wspaniałego widowiska, organizatorom rajdu Elmot – Krause zaś za, jak zwykle, bardzo dobrą organizację, no i działaczom PZM-otu za odważną decyzję o zmianie systemu punktowania, co przyczyniło się bezpośrednio do znakomitego uatrakcyjnienia zawodów.

Po minięciu mety nasi zwycięzcy powiedzieli:

Kajetan Kajetanowicz: - Jestem bardzo szczęśliwy! Myślę, że cały zespół jest zadowolony i chyba nikt nie spodziewał się, że w tym rajdzie wygra Subaru. Uwielbiam Elmot, zwyciężyłem tutaj po raz drugi w swojej karierze. Jesteśmy dobrej myśli, natomiast nie wpadamy w euforię przed kolejnymi rundami. Czeka nas dużo pracy, jeszcze nie jesteśmy najszybsi i będziemy pracować nad tym, żeby być w coraz lepszej formie. Zwyciężyłem z autami Super 2000. To świadczy o tym, że mieliśmy sporo szczęścia. Pomógł nam doskonały zespół i świetny samochód. Tak naprawdę wynik zależy od wielu czynników. Czuliśmy się dobrze i to były nasze dwa dni. Jednak nie możemy zachłysnąć się tym sukcesem i spocząć na laurach.

Jacek Rathe: – Nie wyobrażałem sobie tak doskonałego wyniku! W najśmielszych snach nie spodziewałem się, że wygramy Rajd Elmot. To były dwa fantastyczne dni, Kajto wykonał kawał bardzo dobrej roboty. Ale też muszę podkreślić, że cały zespół pracował doskonale. Mamy świetne auto i jak się okazuje, przy umiejętnościach Kajtka, tym samochodem można walczyć z Super 2000. Jestem taki szczęśliwy! Jeżdżę już bardzo długo i od dwunastu lat czekałem na wygranie rajdu w klasyfikacji generalnej, i w końcu się udało... Mam nadzieję, że Kajetan był zadowolony z naszej współpracy przez te dwa dni. W przyszłość patrzę optymistycznie, choć na pewno nie będzie łatwo.

Kajetan Kajetanowicz

Jacek Rathe

Dojechaliśmy bezpiecznie do dorosłości

Blisko 4 miliony wyświetleń, z czego ponad 3 miliony unikalnych odsłon, zanotowała strona poświęcona kampanii społecznej „Dojedź bezpiecznie do dorosłości". Akcja została przygotowana przy współpracy Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Subaru Import Polska i Naszej Klasy. Patronat medialny nad akcją objęło Radio Zet.

Kampania wystartowała na początku listopada i trwała do końca grudnia ubiegłego roku. Głównym założeniem akcji było propagowanie bezpiecznych zachowań na drodze wśród najmłodszych użytkowników drogi – Niejednokrotnie widzimy na ulicach miast przeciskających się między samochodami nastolatków na skuterach. Ważne, aby nie stanowili zagrożenia dla siebie i innych kierowców – mówi Bartek Szambelan, z portalu Nasza Klasa. - Mamy nadzieję, że informacje przekazane w kampanii działały na wyobraźnie a młodzi cykliści dojadą bezpiecznie do dorosłości – dodaje Szambelan. W tej sekcji można było zapoznać się z informacjami dotyczącymi pierwszego roweru, pierwszego motoroweru, motocykla, samochodu. Każdy z omawianych tematów poprzedzał film ze znanymi osobami z show biznesu. Dobrych rad udzielali m.in. Maciej Kozłowski, Rafał Bryndal, Monika Mrozowska, Marcin Najman czy prowadzący poranny program Radia Zet, Marek Starybrat i Jarek Budnik. Organizatorzy nie zapomnieli również o dorosłych kierowcach, którzy mogli obejrzeć filmy poświęcone nadmiernej prędkości, alkoholowi, zapinaniu pasów czy tak ważnej kwestii jak sezonowa wymiana opon. W ramach kampanii zorganizowano również dwa konkursy. Najmłodsi mieli napisać opowiadanie o bezpieczeństwie na drodze (wpłynęło blisko 1,5 tys. zgłoszeń), dorośli kierowcy zmagali się z testem widzenia przestrzennego (64 tys. zgłoszeń). Nagrody to konsole PS3, laptopy i udział w Zlocie Plejad.

Kontynuacją akcji było zorganizowanie internetowej aukcji charytatywnej (www.aukcje-nasza-klasa.pl) z której cały dochód został przeznaczony dla podopiecznych Fundacji Mam Marzenie. W ciągu dwóch tygodni trwania akcji udało się zebrać ponad 10 tys. zł.- podsumowuje Witold Rogalski

ISR–Jakość roku 2008

Jeden z największych dzienników gospodarczych w kraju - Gazeta Prawna, docenił innowacyjność Subaru Import Polska w dziedzinie bezpieczeństwa. Montowany seryjnie we wszystkich samochodach Subaru Inteligentny System Ratunkowy (ISR) otrzymał tytuł JAKOŚĆ ROKU 2008. Zarówno producent, jak i importer tych samochodów zawsze za główny cel stawiali sobie osiąganie najwyższego poziomu bezpieczeństwa aktywnego. Jednakże nigdy nie zapominali o innych aspektach bezpieczeństwa na naszych drogach, czego wyrazem jest właśnie ten system. Nikogo nie trzeba przekonywać, że każde przyśpieszenie udzielenia pomocy ofiarom wypadku zwiększa ich szanse na przeżycie. Takie założenie legło u podstaw zainicjowania przez Subaru Import Polska prac nad stworzeniem Inteligentnego Systemu Ratunkowego (ISR). System ten powstał ponad rok temu przy współpracy z firmą Keratronik oraz innymi partnerami, a od lutego 2008 roku, jako pierwszy tego typu system w Europie jest montowany standardowo w każdym nowym samochodzie Subaru sprzedawanym na polskim rynku.

Podstawową jego funkcją jest maksymalne skrócenie czasu reakcji służb ratowniczych podczas wypadku. Zgłoszenie sytuacji awaryjnej następuje automatycznie wskutek uruchomienia znajdujących się w pojeździe czujników. Informacja przekazywana jest za pośrednictwem sieci GSM do centrum monitoringu. Operatorzy otrzymują sygnał alarmu, zawierający informacje o czasie i miejscu wypadku, opis alarmującego pojazdu oraz dane użytkownika pozwalające na weryfikację zdarzenia oraz podjęcie natychmiastowej akcji ratowniczej.

Póki co, działanie systemu z oczywistych względów ograniczone jest do samochodów Subaru, ale niewątpliwie jest to przyczynek do powstającego systemu powiadamiania ratunkowego, a jednocześnie wkład Subaru Import Polska w poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach.

Szanowni Państwo,
tym z Państwa, którzy posiadają ISR w swoim samochodzie, pragniemy przypomnieć o odnowieniu usługi ISR. Przedłużenie abonamentu to koszt jedynie 399 zł brutto, a wartym uwagi jest fakt, że większość firm ubezpieczeniowych uznaje system ISR, przyznając dodatkowy rabat z tytułu jego instalacji. W większości przypadków rabat pokrywa koszty przedłużenia umowy ISR.
Aby podpisać/przedłużyć umowę na usługę ISR prosimy o kontakt z najbliższym Dealerem Subaru, który pomoże Państwu dopełnić wszelkich formalności. Kontakt można znaleźć na stronach www.subaru.pl

UWAGA
Ponieważ w firmach ubezpieczeniowych urządzenie to figuruje pod nazwą „Predator Combo ST/V, 2/V" należy w rozmowach z ubezpieczycielem podawać tę nazwę jako uprawnioną do zniżki w ubezpieczeniu. W przypadku problemów prosimy o kontakt mailowy: isr@subaru.pl

tekst: Waldemar Biela

Outbackiem na oklep

Wywiad z Danielem Olbrychskim.

Od bramy posesji w kierunku domu prowadzi mnie brukowana granitem alejka. Przed drzwiami stoją lekko ubłocone oficerki z ostrogami, dzięki czemu wiem na pewno, że dobrze trafiłem. Otwiera mi sam gospodarz ubrany w spodnie do konnej jazdy i zaprasza do środka. Na powitanie zostaję solidnie obszczekany przez yorkshire terrier'a. Próbuję się z nią zaprzyjaźnić. Ona ze mną… nie specjalnie. Przemilczała sesję głaskania w pozycji „atak" i znowu na mnie nakrzyczała. W głębi stylowo umeblowany salon. Setki pamiątek i bibelotów. Podążam za gospodarzem, który prowadzi mnie schodami w dół, na niższy poziom domu, do swojego królestwa. Przechodząc korytarzem zatrzymuję się przy gablocie z odznaczeniami. Moje zainteresowanie zawartością gabloty zostało zauważone. Daniel Olbrychski wyjaśnia, iż są to odznaczenia państwowe za zasługi w dziedzinie kultury i sztuki, przyznane – między innymi - przez prezydentów Francji, Rosji, Niemiec i Polski. Nad gablotą galeria pamiątkowych fotografii z różnych okresów kariery. Rozpoznaję gospodarza w znamienitym towarzystwie Artura Rubinsteina, Bułata Okudżawy, Kristiana Zimermana czy Gerarda Depardieu. Zaraz obok, drzwi do salki gimnastycznej dedykowanej Leszkowi Drogoszowi. W środku – a jakże – sprzęt do treningu bokserskiego. Kilkakrotnie uderzona - bogu ducha winna - gruszka treningowa, przez chwilę jeszcze kiwa się, drga konwulsyjnie, po czym… umiera. Na ścianach zdjęcia gospodarza z planu do filmu „Bokser" oraz w towarzystwie tuzów polskiego pięściarstwa. Jedno z nich to pamiątka ze sparingu z „Tigerem" Dariuszem Michalczewskim. Przechodzimy do saloniku w którym panuje atmosfera, jakby żywcem przeniesiona z planu filmu historycznego. Ciężkie, drewniane, misternie rzeźbione meble, stare obrazy i lekki półmrok. Uzupełnieniem wystroju jest przepiękne, oryginalne siodło francuskiego muszkietera, wykonane z czarnej skóry. Nad stolikiem na którym czeka już na nas przygotowany przez panią domu dzbanek z kawą, kolekcja białej broni. Z atmosferą epoki kontrastuje ogromny, zawieszony na ścianie telewizor plazmowy. Oglądanie „plazmy" z pozycji muszkietera musiało by być ciekawym doznaniem, jednak siodło pełni jedynie funkcję pamiątkowo - dekoracyjną. Zapadamy się w głębokich, wygodnych fotelach i nalewamy sobie gorącej kawy z ciężkiego, mosiężnego dzbanka.

W.B.: ***Panie Danielu, oglądałem prawie wszystkie filmy z Pana udziałem, a już na pewno kilkakrotnie, ekranizacje „Trylogii" Sienkiewicza, w której poruszał się Pan konno. W pamięci utkwiła mi scena – jako zwiadowca dojeżdża Pan na szczyt wzgórza, kładzie konia uwalniając tylko jedną nogę ze strzemienia, przez chwilę obserwuje wrogie oddziały, po czym stawia go, nadal tkwiąc w siodle. Nawet na westernach rzadko zdarza się oglądać podobny kunszt jeździecki. Czy pasja do jazdy konnej to rodzinna tradycja, młodzieńcza fantazja, czy zrodziła się ona raczej z konieczności. Z racji granych ról filmowych? No i – naturalnie – skąd wzięły się takie umiejętności?***

D.O.: Końmi pasjonowałem się od dziecka i – owszem – jakieś lekcje nauki panowania nad koniem przydarzyły mi się, jednak było to zbyt drogie zamiłowanie. Dokładne szkolenie przeszedłem wiele miesięcy przed filmem „Popioły" w ramach budżetu tego filmu u rotmistrza Wiktora

Olędzkiego. Było ono na tyle profesjonalne, że do dzisiaj jeżdżę trochę w stylu kowbojsko szwoleżerskim, czyli prosta sylwetka, długie strzemiona i wodze w jednej ręce. Druga ręka pozostaje wolna na lasso, szablę lub choćby… piwo.

W.B.: ***Czy jazda konna jest niebezpiecznym sportem?***

D.O.: Bardzo niebezpiecznym. Często zdarzają się wypadki, szczególnie na parkurze, gdy koń rozmyśli się w ostatniej chwili przed przeszkodą. On zazwyczaj zdąży wyhamować i wtedy przez przeszkodę skacze sam jeździec. To może brzmi i wygląda komicznie ale jest zazwyczaj powodem bardzo poważnych kontuzji, a niekiedy prowadzi do kalectwa. Mój przyjaciel w ten właśnie sposób „wylądował" na wózku inwalidzkim. Kiedyś w okresie wiosennym, wybrałem się na przejażdżkę, nie zabezpieczywszy podków specjalnymi „kolcami". Wydawało mi się, że grunt jest już dostatecznie miękki, żeby nie zawracać sobie tym głowy. W jakimś zacienionym miejscu koń trafił na taflę lodu i przewracając się, omal nie pozbawił mnie nogi.

W.B.: ***Czyli nastąpił długi odpoczynek od konia na okres rekonwalescencji?***

-Ależ nic podobnego! Jeździłem z nogą w gipsie, mimo że hipoterapia nie jest zalecana do leczenia złamań.

W.B.: ***Częściej zajmuje Pan miejsce w siodle czy za kierownicą?***

D.O.: Uwielbiam to i to, jednak z racji wykonywanej profesji, dużo częściej za kierownicą.

W.B.: ***Jakieś przygody ze sportem rajdowym?***

D.O.: Oczywiście! Moim nauczycielem i mistrzem był między innymi Sobiesław Zasada. Wielokrotnie uczestniczyłem w rajdach i ścigałem się z czołówką polskich rajdowców i to niewiele im ustępując. Była „Karowa" czy też inna świetna, uliczna trasa w Płocku z nawierzchnią z kostki bazaltowej. Co prawda, zawsze jako tzw. „zerówka" i zazwyczaj tylko jeden, dwa OS-y, gdyż występowało ryzyko rozbicia auta, uszkodzenia silnika lub sprzęgła, a to pozbawiło by mnie możliwości wykonywania zawodu. W tamtych czasach ten sport uprawiali w Polsce tylko ludzie bardzo bogaci oraz ekipa z FSO, na czele z Andrzejem Jaroszewiczem, który jeżdżąc Lancią zdobył wicemistrzostwo Europy. Pomijając fakt, że uprawiał ten sport za pieniądze podatników, to co by złego o nim nie mówiono, kierowcą był świetnym.

Ponieważ często zdarzało mi się, że jednego dnia miałem kilka występów - zazwyczaj były to wieczory poetyckie – w dość odległych od siebie zakątkach kraju, co zmuszało mnie do pokonywania ogromnych odległości - poprosiłem moich kolegów rajdowców, by nauczyli mnie jeździć na tyle szybko i bezpiecznie, żebym jadąc na sześćdziesiąt procent moich możliwości i umiejętności i tak jechał szybciej od wszystkich. Trenowali ze mną slalomy na placu Defilad, kontrolowane poślizgi na zamarzniętych, mazurskich jeziorach. Gościłem na prawym fotelu takich kierowców jak Zasada, Dalka, Mucha. Tłumaczyli, podpowiadali, zdradzali swoje tajniki a czasem przejmowali kierownicę, żeby pokazać to, czego nie dało się wytłumaczyć. Sobiesław Zasada zdradził mi swój sekret walki ze snem i zmęczeniem. Na kilka miesięcy przed każdym maratonem rajdowym, odrzucał zupełnie kawę. Po tak długiej przerwie, każda filiżanka pozwalała mu zachować przytomność umysłu przez dwadzieścia cztery godziny. Ta metoda oraz nabyte umiejętności pomagały mi w czasach tak zwanej „odwilży", gdy władzę w Związku Radzieckim objął Gorbaczow i nasze władze zezwoliły mi na występy w kraju, aby trasę z Paryża – gdzie grałem na co dzień w teatrze – do Warszawy, pokonywać w czternaście godzin i to z dwiema niemieckimi granicami, przy czym, na NRD-owskiej nie zawsze byłem mile widziany, jako „groźny wróg ustroju". Na widok mojego paszportu zapalały się różne takie… hmm… czerwone lampki. Zdarzało się, że musiałem - w ramach bardzo drobiazgowej kontroli - nawet przekrawać przewożone pomarańcze.

W.B.: ***Jakimi samochodami startował Pan w rajdach?***

D.O.: Nawet Trabantem.

W.B.: ***A jakim autem dysponuje Pan aktualnie? Na podjeździe widziałem Nissana Patrola.***

D.O.: Nissan to już staruszek, acz w świetnej kondycji. To diesel i za kółkiem czuję się trochę jak kierowca TIR-a. Służy czasem do zabawy w cięższym terenie ale najczęściej do ciągnięcia przyczepy z koniem i transportu siodeł. Na co dzień poruszam się Subaru Outbackiem 3.0 H6. To solidny samochód ze świetnym wyposażeniem i do tego bardzo komfortowy. Podróżuje mi się nim fenomenalnie. Najbardziej zadowolony jestem z automatycznej skrzyni biegów. Jej obsługa to rozkosz. W wiecznych warszawskich korkach odpoczywam, a na trasie zawsze korzystam z manetek zmiany biegów pod kierownicą. To jest fantastyczne rozwiązanie i bardzo pasujące do mojego stylu jazdy. Z jednej strony relaks, a z drugiej pełna kontrola, możliwość decydowania o wysokości obrotów silnika i hamowania biegami. Napęd posiada trzy tryby jazdy. Dwa sportowe i jeden komfortowy, co w zupełności mnie satysfakcjonuje. Na zeszłorocznym Zlocie Plejad

dzięki tej ekstremalnie sportowej opcji, utarłem nosa czterem „młodym wilczkom", którzy ścigali się Imprezami. Na odcinku na czas, pierwsza z tych Imprez miała o trzy sekundy gorszy czas od mojego ciężkiego Outbacka. Moc silnika jest w takich chwilach bardzo ważna ale decydują przede wszystkim umiejętności.

W.B.: ***Co Pana skłoniło do zakupu samochodu tej marki, zainteresowanie rajdami, czyjaś inspiracja czy przypadek?***

D.O.: W kwestii wyboru samochodu staram się nie dopuszczać przypadku. Markę polecił mi Krzysztof Hołowczyc. Tak naprawdę myślałem o Imprezie, jednak znajomi i przyjaciele odradzili mi. Dla moich potrzeb, czyli na długie trasy, była zbyt ekstremalna i zbyt „twarda". Znalazłem za to w ofercie odpowiednią limuzynę i dałem się skusić. Mój wybór poparł Sobiesław Zasada, który powiedział bardzo przekonywające zdanie, które do dzisiaj utkwiło mi w pamięci: **„Subaru to samochody które jeżdżą świetnie same, pod warunkiem, że kierowca im nie przeszkadza".** Pierwszy egzemplarz jaki kupiłem wyposażony był w manualną skrzynię biegów. Prowadził się fantastycznie. Dzięki uprzejmości Pana Witolda Rogalskiego, wymieniłem ten egzemplarz na bardzo korzystnych warunkach na nowy i jak dotąd, jestem bardzo zadowolony z jego niezawodności.

W.B.: ***A jak Pan, jako doświadczony oraz intensywnie podróżujący kierowca, ocenia stan polskich dróg? Wiadomo, że Polacy z natury są malkontentami i lubią sobie ponarzekać, ale wydaje mi się, iż w tej kwestii mają dużo racji.***

D.O.: Zanim odpowiem, pozwoli

Pan, że to ja o coś zapytam. Czy wie Pan ile my Polacy płacimy podatku drogowego?

W.B.: ***Wiem, że wliczony jest w paliwo ale – wstyd się przyznać – na tym kończy się moja wiedza w tej materii.***

D.O.: Otóż, z kwoty którą płacimy za każdy litra paliwa odprowadzane jest na ten cel trzydzieści groszy. Wejście w posiadanie tej informacji kosztowało mnie trochę fatygi i samozaparcia, jednak jako człowiek uparty, wreszcie wyciągnąłem to z któregoś polityka. Przekazał mi tę informację w ogromnej tajemnicy i z takim samym zażenowaniem. Nie dziwi mnie to, po tym co usłyszałem. Za takie pieniądze można by pokryć asfaltem, nie tylko morze Bałtyckie ale i ocean Atlantycki. Płacimy najwyższy na świecie podatek drogowy i jeździmy po najgorszych na świecie drogach, na których giną tysiące ludzi. Pomijam kwestię pijanych kierowców i nie jestem zwolennikiem jazdy po alkoholu, choć uważam, że jeżeli tylko ktoś nie jest idiotą lub samobójcą to w takim stanie prowadzi samochód dużo ostrożniej niż na trzeźwo. Nie znam sytuacji, żeby Francuz po posiłku do którego zawsze spożywa wino, zamawiał taksówkę. Jednak wracając do tematu stanu dróg, to uważam, że wszystkie kolejne, następujące po sobie rządy naszego kraju, powinny być oskarżone o ludobójstwo, albo chociaż o seryjne morderstwa ze szczególnym okrucieństwem. Pieniądze z podatku drogowego są „rabowane" do budżetu. Karmią się nimi inne ministerstwa, zatyka się tymi pieniędzmi wszystkie możliwe dziury. Społeczeństwo jest po prostu okłamywane. To jest zwykły bandytyzm. Za przejazd autostradą z Krakowa do Katowic, płacimy drożej niż za podobny odcinek we Francji, z tą różnicą, że na naszej, możemy poruszać się ze średnią prędkością - co najwyżej - 40 kilometrów na godzinę, z powodu nie kończących się remontów. Szczytem paranoi był pomysł ministra Pola który chciał budować autostrady za pieniądze z winiet, kiedy na całym świecie winietami płaci się za przejazd istniejącymi autostradami. Stąd zresztą przydomek Winnetou jaki mu nadano. Tłumaczenie, że przyczyną większości wypadków drogowych w Polsce, jest nadmierna prędkość jest śmieszne. Na takiej nawierzchni każda prędkość jest nadmierna. My – z powodu stanu dróg - jeździmy najwolniej na świecie. Drugim poważnym problemem jest oznakowanie. To potwornie utrudnia poruszanie się po tym kraju. Kierowcy są zdezorientowani, wykonują manewry w ostatniej chwili, lub nawet zmuszeni są do cofania na autostradach czy drogach ekspresowych, orientując się zbyt późno, że powinni skręcić. Jadąc od południowych granic kraju, człowiek odnosi wrażenie, że stolicą Polski jest Łódź albo Częstochowa. Pierwsze drogowskazy, informujące o tym, że jedziemy w kierunku Warszawy, spotkać można dopiero na wysokości Katowic. Natomiast podróżując z Warszawy do Katowic należy kierować się na… Wrocław. To nie jest normalne. Turyści z Europy zachodniej, jadąc do Zakopanego, błądzą po Krakowie, ponieważ ten kierunek na obwodnicy oznakowany jest drogowskazem „Chyżne". Tak jest od czterdziestu lat. W tym czasie kilkakrotnie wymieniano drogowskazy, za każdym razem popełniając te same błędy. Jazdę po naszych drogach trudno nazwać podróżowaniem czy też transpor-

tem. TO WALKA O ŻYCIE!!! Polskie drogi to… ZBRODNIA BEZ KARY, a politycy zajmują się gwiazdorstwem telewizyjnym, zamiast tym, do czego zostali powołani przez naród.

W.B.: ***A propos telewizji, jak Pan jako aktor ocenia poziom programów telewizyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem kondycji telewizji publicznej jako propagatora kultury.***

D.O.: Kultura i wysoki poziom programów telewizyjnych przeminęły wraz z Maciejem Szczepańskim, który – co prawda – zawsze oddawał „cesarzowi co cesarskie", czyli hołd Związkowi Radzieckiemu i pierwszemu sekretarzowi, ale zaraz po tym karmił nas kabaretem Starszych Panów, kabaretem Olgi Lipińskiej, „piórkiem i węglem" prof. Zina, teatrem telewizji, świetnymi programami historycznymi czy kulturalno – publicystycznymi. W tamtych czasach to była jedna z najlepszych telewizji w Europie. Przebywałem wtedy we Francji, gdzie telewizja aplikowała zupełnie niestrawną papkę. Dzisiaj mamy najbardziej w dziejach Polski upolitycznioną telewizję. Programy są na żenującym poziomie, co nie powinno dziwić skoro kierowana jest przez ludzi LPR-u i Samoobrony, dla których żarty Olgi Lipińskiej, Wojciecha Młynarskiego, Michała Ogórka są zbyt wyrafinowane i przez to niezrozumiałe. Jedynym lekarstwem na uratowanie telewizji publicznej jest uchwalenie ustawy zakazującej ludziom w jakikolwiek sposób związanym czynnie z polityką, udziału w najszerzej pojętych władzach telewizji!

W.B.: ***Wracając do tematu samochodów, czy planuje Pan w najbliższej przyszłości wymianę auta? Jeżeli tak, to czy są już jakieś pierwsze typy co do marki i modelu.***

- Tak, noszę się z takim zamiarem na jesień tego roku. Posiadałem w swoim życiu wiele samochodów różnych marek. Kiedyś bardzo zadowolony byłem z BMW i skłaniałbym się ku tej marce. Zainteresowany jestem modelem z napędem na cztery koła i mocą ponad trzystu koni. Jest jednak pewien drobiazg, który mnie wstrzymuje w podjęciu decyzji w sprawie tego zakupu, mianowicie opinia o tej marce ugruntowana w naszym kraju, a właściwie nie tyle o samej marce, co o jej użytkownikach. Poza tym coraz bardziej zakochany jestem w Subaru. Na dzień dzisiejszy nie ma trzeciej alternatywy.

W.B.: ***A zastanawiał się Pan nad Foresterem? Moim skromnym zdaniem posiada ponadprzeciętne możliwości terenowe, wzorcowa trakcja na szosie, wysoka pozycja za kierownicą i komfort limuzyny.***

D.O.: Nie miałem jeszcze okazji ani oglądać ani testować tego samochodu. Może mi Pan coś o nim powiedzieć?

Tego fragmentu rozmowy nie przytoczę z trzech istotnych powodów, Po pierwsze, jako, że sam jestem posiadaczem tego modelu – byłby on (fragment rozmowy a nie model) gloryfikujący, bezkrytyczny, bałwochwalczy i wysoce subiektywny. Po drugie, to ja przeprowadzałem wywiad z Panem Danielem Olbrychskim a nie odwrotnie. Ponadto w Plejadach zawarte są takie informacje, w związku z czym redakcja mogła by mnie podejrzewać o celowe rozwlekanie tekstu w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, jako że, płacone mam od wierszówki.

W.B.: ***…….I co Pan na to Panie Danielu? – zapytałem po zakończeniu swojego monologu.***

D.O.: Odnoszę wrażenie, że przekonał mnie Pan do zamiany Subaru na … Subaru. Jednak żeby rozwiać wątpliwości chętnie skorzystałbym z okazji i jeżeli to możliwe przetestował Pański samochód.

W.B.: ***Służę uprzejmie i będę zaszczycony. Dziękuję w takim razie za rozmowę i przejdźmy od słów do czynów.***

Drogę na zewnątrz, tym razem pokonałem przez garaż, gdzie miałem okazję podziwiać wspomnianego Outbacka oraz sporą kolekcję siodeł. Wszystkie były przystosowane do konia… żadne do Outbacka. Uważam że słusznie, Subaru najlepiej jeździ się na oklep. Pan Daniel zajął miejsce za kierownicą mojego samochodu. Poczułem się nieswojo. Prawy fotel zajmuję zazwyczaj tylko wtedy, gdy i tak nie pamiętam jak wróciłem do domu. Mój „dziewięciolatek", zalatujący już troszeczkę naftaliną (że nie wspomnę o nikotynie) również wyposażony jest w automatyczną skrzynię biegów, jednak w porównaniu z tą z nowego Outbacka, nieco już archaiczną. Pan Daniel ruszył delikatnie i przez chwilę przyzwyczajał się do jej obsługi. Po krótkiej chwili włączył na manetce przycisk „power", zredukował manualnie do trzeciego biegu i rozpoczął OS po baaaaardzo wąskich i baaaardzo krętych okolicznych dróżkach. Staruszek Forester zapewne nie do końca przekonał mojego rozmówcę do zakupu Subaru. Jeżeli jednak zaszczepiłem w nim choćby odrobinę zaciekawienia tym autem, to mogę mieć nadzieję, że skorzysta ze sposobności i przy najbliższej okazji przetestuje najnowszy model. Jeżeli to nastąpi i w garażu Pana Daniela stanie na jesień nowiutki Forester, to pozwoli mi to, poczuć się kapłanem, który nawrócił kolejną osobę na wyznanie zwane „subarolicyzmem". Choć - istnieje również taka obawa - że jako nałogowiec - zaraziłem… subarocholizmem, a to nie to samo. Ten drugi stan pozwala osiągnąć głębsze doznania i wiem po sobie, że jest… nieuleczalny.

Filmowe Subaru

Jeździmy nimi, używamy, pielęgnujemy, uwielbiamy, czasami może się na nie złościmy, kiedy coś się w nich psuje - oczywiście zdarza się to bardzo rzadko ;)

Nasze Subaru. O ich zaletach i predyspozycjach oczywiście wiemy, no bo któż nie słyszał o znakomitym prowadzeniu, mocnych silnikach oraz o złotych felgach w niebieskiej Imprezie STI? Ale czy zdajemy sobie sprawę również z tego, że te wspaniałe maszyny mogą kryć w sobie również inny potencjał, być może niedoceniany na co dzień? Chcę Wam dzisiaj pokazać, że „subaraki" mają również talent... aktorski.

Samochody są związane z filmami praktycznie „od zawsze". Niektóre modele stały się wręcz ikonami, nierozerwalnie związanymi ze sceną filmową. Na pewno dla większości z filmowo-motoryzacyjnych maniaków hasło „James Bond" automatycznie uruchamia skojarzenie „Aston Martin DBS" - chyba najbardziej sławny pojazd, którym poruszał się Agent Jej Królewskiej Mości.

ASTON MARTIN DBS
„Quantum of Solace" (2008)
reż. Marc Forster
Metro-Goldwyn-Mayer (MGM)

„Powrót do przyszłości"? Oczywiście, De Lorean, z charakterystycznymi skrzydłami drzwi otwieranymi do góry oraz z zamontowanym mechanizmem pozwalającym Marty'emu McFly podróżować w czasie. David Hasselhoff byłby - można powiedzieć - niczym, bez swojego KITTa, czyli Pontiac'a Firebird'a Trans Am. W pierwszej

części „Szybkich i wściekłych", filmu praktycznie można by powiedzieć „o" samochodach, w oczy rzucają się chociażby Mitsubishi Eclipse lub Toyota Supra Turbo - mocarne, głośne i wściekle jaskrawe.

Nie wspominając już o takich perełkach, jak przepiękny Ford Falcon XB GT z '73 grający u boku Mela Gibsona w pierwszej i drugiej części „Mad Maxa" czy wspaniały Dodge Challenger '70 w kultowym już obrazie z 1971 roku pt. „Znikający punkt".

Skąd czerpać informacje o tej specyficznej mechanicznej „obsadzie", która nigdy nie jest wymieniana w napisach końcowych? Z pomocą przychodzi strona internetowa Internet Movie Cars Database. Wystarczy wpisać w dowolnej przeglądarce internetowej adres www.imcdb.org a następnie zanurzyć się w gigantycznej (w chwili pisania tego artykułu zawierała ona ponad 210 tys. pojazdów) bazie danych samochodowych aktorów tworzonej przez pasjonatów z całego świata.

Czego z owej bazy możemy dowiedzieć się o samochodach z logo Plejad na masce? Na początek trochę statystyki. Jak do tej pory pojawiły się w 575 filmach. Oczywiście, nie oznacza to wcale, że każdym z tych tytułów grały główną rolę. Takich wystąpień jest jeszcze niestety stosunkowo mało. W powyższej ilości uwzględnione są wszelkie pojawienia się Subaru na ekranie - począwszy od „pierwszych skrzypiec" do mignięcia w tle gdzieś w kadrze. Użytkownicy IMCDB katalogują różne rodzaje sztuki filmowej. Na stronie znajdziemy zarówno pełnometrażowe produkcje fabularne oraz animacje, jak i seriale telewizyjne, produkcje dokumentalne czy programy motoryzacyjne typu „Top Gear".

DE LOREAN DMC 12
„Back to the Future" (1985)
reż. Robert Zemeckis
Universal Pictures

PONTIAC FIREBIRD TRANS AM
„Knight Rider" (1982)
Glen A. Larson
Glen A. Larson Productions

FORD FALCON GT
„Mad Max" (1979)
reż. George Miller
Kennedy Miller Productions

Najbardziej pracowitą pszczółką jest Impreza. Pojawia się aż w 148 produkcjach, jeśli weźmiemy pod uwagę wszystkie jej modele i odmiany - począwszy od zwykłej cywilnej wersji wolnossącej, poprzez GT-ka i WRX-a, aż do Imprezy STI nawet w odmianie 22B-STI. Jeśli liczymy tylko „zwyczajną" Imprezę, to ta najbardziej znana maszyna ze stajni Subaru spadnie na drugie miejsce z wynikiem 71 trafień, na prowadzenie z kolei wysunie się Legacy z ilością wystąpień około 90 + 6 aktorskich epizodów dla jego australijskiej wersji, czyli Liberty. Piszę „około", gdyż część Outbacków, szczególnie w starszych specyfikacjach, klasyfikowana jest również jako Legacy/Liberty. Oczywiście wszystko zależy od przyjętej nomenklatury... Kolejnymi najchętniej ukazującymi swe wdzięki na celuloidzie modelami są praktycznie ex aequo najbardziej chyba popularne w naszym kraju „Forysie" oraz Outbacki (tutaj również analogicznie jak w przypadku Legacy do statystyk wliczając również Liberty Outback).

MITSUBISHI ECLIPSE
„The Fast and the Furious" (2001)
reż. Rob Cohen
Universal Pictures

TOYOTA SUPRA TURBO
„The Fast and the Furious" (2001)
reż. Rob Cohen
Universal Pictures

SUBARU 360
„Du rififi à Tokyo" (1963)
reż. Jacques Deray
Cipra-Jacques Bar

Sporą ilość wystąpień notują na swoim koncie Subaru oznaczone jako DL oraz GL(F).

Opisywany na łamach naszych „Plejad" (w numerze 4(23)2008) sympatyczny Subaru 360 również może pochwalić się karierą aktorską. Nie były to może role na miarę mechanicznego Oskara, bardziej drobne rólki w charakterze statysty, ale z jednego faktu ten maluszek na pewno może być dumny. Bowiem jest pierwszym Subaru, który pojawiło się na taśmie filmowej - konkretnie w filmie pt. „Du rififi à Tokyo" („Rififi w Tokio") z 1963 roku.

Jeśli chodzi o bardziej znaczące aktorskie popisy to w bazie danych znajdziemy kilka takich występów.

Subaru Brat, czyli poprzednik znanego również w naszym kraju modelu Baja, wystąpił w serialu pt. „My Name Is Earl" („Na imię mi Earl"), opowiadającym o perypetiach drobnego złodziejaszka imieniem Earl J. Hickey. Uwagę zwraca ciekawa „charakteryzacja" Brata, pomalowanego w sposób przywodzący na myśl grafikę flagi USA. Brat, co prawda już nie tak fantazyjnie udekorowany, pojawia się też w scenie z filmu „Hooper" („Kaskaderzy") z 1978 roku.

Wartym odnotowania jest udział Subaru DL w produkcji pt. „The Cannonball Run" („Wyścig Armatniej Kuli") z 1981 roku, którego akcja wzorowana jest na rzeczywistych wyścigach samochodowych „Cannonball" odbywających

SUBARU BRAT
„My Name Is Earl" (2005-2009)
20th Century Fox Television

SUBARU BRAT
„Hooper" (1978)
reż. Hal Needham
Warner Bros. Pictures

SUBARU DL
„The Cannonball Run" (1981)
reż. Hal Needham
Golden Harvest Company

ASTON MARTIN VANQUISH
„Die Another Day" (2002)
reż. Lee Tamahori
Eon Productions

ASTON MARTIN V8
„The Living Daylights" (1987)
reż. John Glen
Danjaq

SUBARU BRAT
„My Name Is Earl" (2005-2009)
20th Century Fox Television

się w Stanach Zjednoczonych.

Z innych zagranicznych produkcji, w których mogliśmy oglądać Subaru w akcji, warto wymienić: „The Ring Two" (druga część amerykańskiej wersji „Ring" z Naomi Watts w roli głównej), gdzie pojawia się Forester; „Adams æbler" („Jabłka Adama") z rzadko spotykanym Subaru Libero czy też „Crocodile Dundee in L.A." (trzecia część przygód australijskiego Krokodyla) z zielonym Outbackiem w obsadzie.

Polska kinematografia również gościła subaraki na planach filmowych. Za przykład niech posłużą seriale telewizyjne „Sfora" oraz „Fala zbrodni". W tym pierwszym brał udział Forester i Impreza, natomiast w „Fali zbrodni" główni bohaterowie poruszali się Imprezą WRX oraz Legacy.

Oczywiście powyższe podsumowanie na pewno nie wyczerpuje całkowicie tematu Subaru, czy też bardziej ogólnie, samochodów próbujących swoich sił w produkcjach kinowych czy telewizyjnych. Strona, jak już wspomniałem wcześniej, jest żywym i ewoluującym organizmem, cały czas uaktualnianym i rozwijanym przez pasjonatów zainteresowanych tym tematem. Na pewno nasze „japończyki" będą pokazywały się w coraz większej ilości produkcji. Być może będą odgrywały w nich coraz bardziej znaczącą rolę. Myślę, że każdy posiadacz i miłośnik marki będzie z niecierpliwością tego oczekiwał.

SUBARU FORESTER
„The Ring Two" (2005)
reż. Hideo Nakata
DreamWorks SKG

SUBARU LIBERO
„Adams æbler" (2005)
reż. Anders Thomas Jensen
M&M Productions

SUBARU OUTBACK
„Crocodile Dundee in Los Angeles" (2001)
reż. Simon Wincer
Bungalow Productions

tekst: Janusz Dudek

Ręce, które leczą poślizg!

Lekcja 2

W poprzednim numerze Plejad wsiedliśmy do samochodu i wiemy już jak poprawnie ustawić fotel abyśmy mieli odpowiednią do prowadzenia auta pozycję za kierownicą. Nawet najlepiej dobrana, choć jest niezmiernie istotna dla bezpieczeństwa jak i wyczucia tego co dzieje się z samochodem, musi iść w parze z właściwą pracą rąk na kierownicy. Przyjrzyjmy się temu w praktyce. Jadąc samochodem zwróćmy uwagę co robimy z dłońmi, w którym miejscu trzymamy kierownicę i jak nimi operujemy. Z doświadczenia Instruktora SJS mogę powiedzieć, że ilu kierowców, tyle technik. Na co dzień obserwujemy jak 90-95% kierowców nie kontroluje własnej pracy dłońmi, ruchy są nieprecyzyjne i nieraz wręcz nonszalanckie. Całości dopełnia fakt braku konsekwencji oraz powtarzalności! Dlaczego ma to tak istotne znaczenie? W sytuacji awaryjnej zmuszeni jesteśmy do wykonania odpowiednich manewrów kierownicą. Aby opanować ewentualny poślizg (niezależnie czy przedniej czy tylnej osi) musimy mieć świadomość jak skręcone są koła naszego samochodu. Często używam w tym miejscu porównania kierownicy do piekielnie ostrego skalpela. Ruchy rąk mają więc przypominać delikatną, pewną i precyzyjną pracę chirurga, a nie swą agresją i przypadkowością zmierzać w stronę ataku „Kuby Rozpruwacza"! Podejmijmy więc wspólnie heroiczną próbę zmiany złych nawyków, z atencją pielęgnowanych przez tysiące, setki tysięcy czy miliony przejechanych kilometrów. Jak to zrobić? To podstawowe ćwiczenie z jakim stykają się uczestnicy szkolenia I stopnia w Szkole Jazdy Subaru – „zwyczajny" slalom. Spróbujmy zrobić krótki test. Jeśli tylko dysponujemy odpowiednią przestrzenią (bezpiecznym, zamkniętym terenem czy parkingiem itp.) przygotujmy sobie kilka plastikowych butelek wypełnionych częściowo wodą. Ustawmy je w linii prostej w odległości około 10 metrów od siebie i przejedźmy powoli (bez gazu; na 1 biegu) tak pieczołowicie przygotowany slalom. Czas spróbować! Proste?! Tylko teoretycznie. Zwróćmy uwagę czy nasze ręce na początku i na końcu slalomu mają dokładnie tę samą pozycję, czy w trakcie manewrowania pracujemy jedną czy dwoma rękami, czy chwyt kierownicy jest pewny czy też pracujemy samą dłonią, co robimy z kciukami, czy i w jaki sposób nasze ręce się krzyżują. Do tego oczywiście ogólne spojrzenie na odległości z jakimi przejeżdżamy obok butelek oraz czy udaje nam się zachować płynność pracy rąk, a przez to i całego samochodu (bez szarpnięć).

Każdy ze skrętów przy slalomie musi być wierną kopią poprzedniego. Prawe zakręty winny więc stanowić lustrzane odbicie lewych i odwrotnie. Jazda jak najbardziej płynna, a szybkość pracy rąk dostosowana do prędkości z jaką jedziemy. Im wolniej

sjs
szkoła jazdy subaru

pozycja nieprawidłowa

pozycja prawidłowa

będziemy się przemieszczać tym nasze ruchy powinny zbliżać się do pracy w zwolnionym tempie. Wraz z przyspieszaniem i ręce nabierać mają wigoru. Nie oznacza to jednak szarpania kierownicą! Liczy się płynny, energiczny skręt kołami, a nie tak często obserwowana agresja. Samochód nie jest naszym wrogiem, którego musimy zaskakiwać naszymi poleceniami. Ma być partnerem w realizacji wspólnego celu – wykonania skrętu!

Poprawna praca rąk na kierownicy powinna się zacząć od odpowiedniego uchwytu. Pozycja dłoni „za piętnaście trzecia" to podstawa. Podstawowy skręt kołem kierowniczym wykonujemy trzymając je dwiema rękami. Bez odrywania rąk od kierownicy wykonujemy ruchy sięgające, aż 90-110° – nigdy więcej. Zarówno w prawo jak i w lewo (symetria pracy jest niezmiernie istotna). W praktyce codziennej jazdy „w trasie" jest to skręt całkowicie wystarczający choć dopuszcza pewne modyfikacje (pominę je w tym miejscu). Inne sposoby trzymania koła kierowniczego oraz samej pracy rąk są błędne. Sprawa nieco się komplikuje przy jeździe w mieście (ciaśniejsze zakręty) oraz w sytuacji awaryjnej, gdy pojawia się poślizg tylnej osi. Będziemy wówczas potrzebowali znacznie większego zakresu skrętu kół, a co za tym idzie i kierownicy. Musimy więc zacząć przekładanie rąk. Jak zrobić to poprawnie? Czy tak mocno propagowane przez instruktorów nauki jazdy „podawanie sobie" („dojenie") kierownicy jest dobrym i bezpiecznym rozwiązaniem? Zdecydowanie NIE! Fakt, zapewnia ono przez cały czas kręcenia kołami otwarty uchwyt kierownicy, jednak do opanowania poślizgu jest zdecydowanie zbyt wolne!!! Należy stosować tzw. przekładankę, czyli krzyżować ręce na kierownicy jednak zrobić to najszybciej jak możemy, przy jak najmniejszej ilość przełożeń dłoni (sięgając daleko, a nie pracując rękami obok siebie). Po wykonaniu odpowiednio dużego skrętu kołami, powracamy do uchwytu podstawowego („za piętnaście trzecia").

I najważniejsze, do wyprostowania kół musimy doprowadzić symetrycznym ruchem, a nie puszczając kierownicę czy stosując inne „zaawansowane" techniki jak choćby „wycieranie talerzy" jedną dłonią! Obszarem, w którym pracujemy rękami jest górna połówka kierownicy. Powinniśmy unikać pracy dłońmi ułożonymi zbyt nisko.

W tym miejscu wspomnę tylko o istnieniu jeszcze jednej poprawnej techniki pracy rąk na kierownicy (preferowanej w niemieckich szkołach doskonalenia techniki jazdy). Ma ona swoje zalety w codziennej bezpiecznej jeździe, jednak w opanowaniu poślizgu tylnej osi jest najtrudniejszą do zastosowania i najbardziej wymagającą dla kierowcy. Poznaje się ją również na szkoleniu I stopnia w Szkole Jazdy Subaru.

Na zakończenie pamiętajmy o jednym… teoria nigdy nie zastąpi praktyki!

Instruktorzy Szkoły Jazdy Subaru

Zapraszamy do zapoznania się z sylwetkami Instruktorów SJS. Prezentując na łamach kolejnych numerów Plejad poszczególne osoby, chcielibyśmy przybliżyć nieco działalność Szkoły Jazdy Subaru, a także zachęcić Państwa do doskonalenia techniki jazdy. Różnorodność oraz pasja – tak w dwóch słowach moglibyśmy określić grupę ludzi, których łączy wspólna praca na torze – instruktorów Szkoły Jazdy Subaru. Kim są? Jak stali się trenerami?

Zacznijmy od samego „Szefa". Wacek Kostecki, bo o nim tu mowa, jest jednym z twórców projektu Szkoły Jazdy Subaru. Jego działalność szkoleniowa na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym sięga jednak 1988 roku, kiedy to uzyskał kwalifikacje upoważniające do prowadzenia zajęć na kursach dla kandydatów ubiegających się o prawo jazdy. Swą niezależność osiągnął zakładając własną szkołę Auto Trening. Swoje umiejętności udoskonalał kolejno odbywanymi kursami. W 1996 r. ukończył zaawansowane szkolenia w Test&Trening w Teesdorfie, w 1997 roku Advanced Drivers Training Course, a w 1998 w International Road Safety Training Ltd. – Car Skid Training Course. Szlify trenera jazdy defensywnej zdobył zaś w trakcie zajęć w Holandii.

Zdobywaną wiedzę przekazywał polskim kierowcom stale prowadząc zajęcia w Polsce. Wspólnie z ÖAMTC (austriacki odpowiednik PZMot) organizował i prowadził również szkolenia dla kierowców samochodów osobowych, ciężarowych i cystern. W 2001 r. był jednym z członków/założycieli powstałego z inicjatywy Sobiesława Zasady Polskiego Stowarzyszenia Motorowego, a w 2008 wszedł do jego Zarządu.

Równolegle z działalnością szkoleniową Wacek Kostecki realizował swoją pasję związaną ze sportem samochodowym i dziennikarstwem prowadząc wspólnie z red. Markiem Wichrem program motoryzacyjny na antenie Radia ALFA. Pisane przez Wacka relacje z rajdów (RSMP oraz WRC) ukazywały się m.in. w Gazecie Wyborczej. W jego dorobku dziennikarskim znajduje się również wiele wywiadów z zawodnikami. Najmilej wspomina rozmowę z Januszem Kuligiem oraz Tommim Makkinenem. Startując Roverem 214, Hondą Civic oraz Subaru Imprezą w Samochodowych Mistrzostwach Polski Dziennikarzy organizowanych przez AKDP zdobył tytuł Mistrza Polski (2000 r.). Dzięki doświadczeniu dziennikarskiemu posiadł dużą wiedzę praktyczną dotyczącą różnych modeli i typów aut niezbędną w codziennej pracy instruktora Szkoły Jazdy Subaru.

Wacek po dziś dzień jest aktywnym działaczem Automobilklubu Krakowskiego. Jako wielokrotny Dyrektor Rajdu Polskiego i Rajdu Krakowskiego prowadził imprezy na najwyższym krajowym szczeblu.

Naturalną koleją rzeczy dla osoby tak mocno związanej ze sportem samochodowym i motoryzacją stało się zmierzenie z „Zielonym Piekłem" – północną pętlą słynnego toru Nuerburgring. Jako jeden z nielicznych Polaków już dwukrotnie uczestniczył na tym torze w zaawansowanym, tygodniowym treningu, prowadzonym przez wielokrotnych mistrzów serii WTCC i DTM. Mimo że pokonał już ponad 5.000 km torowych z wielką przyjemnością powraca na tor, aby kolejny raz rzucić wyzwanie niemal 21-kilometrowej pętli. Od niedawna stał się również członkiem międzynarodowego klubu właścicieli sportowych samochodów, organizującego regularne spotkania na różnych torach wyścigowych.

Czy wiesz, że…

…system ABS nie skraca drogi hamowania, a czasami może ją nawet wydłużyć?

System ABS odpowiada jedynie za nie blokowanie kół samochodu w trakcie hamowania – pozwala im toczyć się, a przez to umożliwia jednoczesne mocne wytracanie prędkości i kierowanie pojazdem. Pamiętajmy, na idealnie suchym i czystym asfalcie auto bez ABS zatrzyma się jednak znacznie wcześniej niż takie samo auto wyposażone w system. ABS może włączyć się również na nierównościach, a tak często spotykana w miastach przed skrzyżowaniami tzw. tarka zaburza jego pracę. Nie zmienia to faktu, iż jest to jeden z najważniejszych wynalazków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Ułatwia on bowiem zadanie kierującemu pojazdem w sytuacji hamowania na nawierzchni o obniżonej przyczepności, a także ułatwia działanie w sytuacji dużego stresu. To po naszej – kierowców – stronie pozostaje obowiązek nauczenia się jego poprawnego wykorzystania. Jak pokazuje praktyka wyszkolony kierowca może zatrzymać się z prędkości 60 km/h autem wyposażonym w ABS nawet o kilka metrów wcześniej niż ten, który nie przeszedł szkolenia!

Wacław Kostecki:
Kierowca idol: *Juha Kankkunen*
Zawód wyuczony: *dziennikarz, mechanik samochodowy o specjalności naprawa i eksploatacja pojazdów (ale jak mówi sam zainteresowany – w życiu tylko eksploatuje samochody)*
Ulubiona dyscyplina: *Rajdy i wyścigi samochodowe*
Pierwszy poślizg: *Trabant 601 na dawnym lotnisku w Czyżynach*
Pierwsze zawody: *Wyścig Górski w Sieprawiu*
Ulubiona droga: *Stelvio Pass*
Ulubiona nawierzchnia: *Suchy asfalt*

tekst: Beata Łukaszewska

(część V)

DZIEŃ DZIEWIĄTY
„Wracamy... ?"

Jakoś tak nam dziwnie zabukowano bilety, że nasza czwórka (ja i J., Maciek i Dominik) wraca sama wcześniej. Skoro świt jesteśmy zatem na nogach. Na szybkiego jemy śniadanie i stawiamy się z bagażami w lobby. Jacek pod pachą dzierży swą katanę. Do Narity jedzie z nami sympatyczna Japonka, która ma nam we wszystkim pomóc i dopilnować, abyśmy nie polecieli do Honolulu na ten przykład. Na lotnisko dojeżdżamy około 9:30. Kurde, prawdopodobnie ze zmęczenia i braku snu robi mi się niedobrze, chce mi się wymiotować, a to dopiero początek. Na szczęście odprawa idzie dosyć szybko. Sympatyczni Japończycy SAMI ładują nasze bagaże do prześwietlenia. Bez problemu dostajemy miejsca obok siebie. Katana Jacka nie stanowi problemu. Po obejrzeniu i sprawdzeniu czy J. nie rąbnął jej z muzeum, panowie bardzo dokładnie ją pakują (w białych rękawiczkach), przepraszając sto razy, że musieli ją rozpakować. Potem nalepiają nalepkę „fragile" i nadają na główny bagaż, prosto do Warszawy. Jakież to proste, prawda?

Lecimy na strefę wolnocłową poczynić ostatnie zakupy. Chodzi głównie o przepyszne wino śliwkowe i jakieś drobiazgi typu: gazeta młodzieżowa dla siostrzeńca Cezara (samouka języka japońskiego), ko-

Wyprawa życia
Japonia

smetyki Clinique (o ten drobiazg J. trochę się targował, lecz zmiękł gdy go spytałam co zrobi z pozostałymi jenami) i „napoje" na podróż. Pani sprzedając nam wino wyraża wątpliwość, czy uda nam się przewieźć je przez Heathrow do Warszawy. Przez jej głupie gadki wzięliśmy tylko dwie butelki, mówiąc sobie, że najwyżej wychlejemy je na terminalu, gdyby durny angielski celnik chciał je skonfiskować, a co, nie można? Gdy docieramy do naszej bramki, to się okazuje, że lot jest opóźniony o jakieś pół godziny. W końcu startujemy. Jacek mało nie umiera, wyłamuje sobie ze stawów wszystkie palce, gdyż jest brzydka pogoda, pada deszcz, a samolotem rzuca we wszystkie strony świata. W tym samym czasie na kontynencie obok umierają ze strachu nasi rodzice, ponieważ Tokio nawiedza trzęsienie ziemi, o czym my oczywiście nie wiemy. W miarę czasu wszystko się stabilizuje. Mnie również się poprawia w kontekście choroby lokomocyjnej. Mogę jeść, a nawet pić czerwone wino. Jacek jak oszalały wlewa w siebie dżin z tonikiem. W tę stronę obsługuje nas przemiła stewardesa o wdzięcznym imieniu Yoko. W przeciwieństwie do Sumiko, nie jest skąpa i bez gadania przynosi drinki. Ona po prostu wie, że Polak może i nie należy mu w tym przeszkadzać. Chłopcy tak się kumplują z Yoko, że zaczynają ją uczyć polskiego.

Co do mnie, próbuję spać, potem czytać, potem oglądać filmy. Jestem zmęczona, lecz pełna wrażeń.

Na koniec naszego lotu Yoko woła nas do swojej kanciapki i wręcza wielką torbę słodyczy, przekąsek i napojów. Mówi, że bardzo nas polubiła i szkoda jej nas, gdyż musimy czekać na lot do Warszawy aż 4 godziny. Robimy sobie zdjęcia, wymieniamy maile, uściski i wysiadamy z samolotu.

Na widok lotniska Heathrow mało nie osuwamy się wewnętrznie. Syf, brud, hałas, chamstwo, sodoma i gomora. Człowiek szybko przywyka do dobrego. Wówczas powrót do rzeczywistości jest podwójnie traumatyczny.

Faktycznie, zaczynam się obawiać o los mojego wina śliwkowego. Na szczęście trafiam na jakiegoś ludzkiego celnika. Tłumaczę, że kupiłam wino w strefie wolnocłowej na lotnisku Narita, pokazuję rachunki i jakoś udaje mi się go przekonać. Jednakże po drugiej stronie taśmy rozciąga się uroczy widok, w którym dominują bosi panowie (na tym durnym lotnisku trzeba ściągać buty, dobrze, że nie gacie) spożywający zakupione w wolnocłówce whisky z gwinta, bo przecież nie zostawią drogocennych trunków wrednym Angolom.

Na terminalu koczujemy cztery godziny, a w zasadzie trzy, bo jedna nam ucieka z powodu zmiany czasu na Greenwich. Dekujemy się w barze, znów spotykamy barmana Marcina z Katowic, przy życiu trzymają nas drinki z British Airways i chyba jeszcze przyzwyczajenie. O wyznaczonym czasie biegniemy do naszej bramki, po to tylko by dowiedzieć się, że nasz samolot jeszcze nie doleciał do Londynu, a kiedy to nastąpi w zasadzie nie wiadomo, bo jest mgła. W przerażającym upale (te palanty wyłączyły klimę) osuwam się na ławkę i chcę umrzeć. O jedenastej czasu Tokio wylecieliśmy do Londynu. Wylądowaliśmy o 15 czasu Greenwich (przypominam, że różnica czasowa to 9 godzin). Planowo mamy odlecieć do Warszawy o 18.45 i być około 21 z minutami. Mój organizm odmawia współpracy. Kiedy w końcu, nie wiem jak bardzo opóźnieni, wchodzimy do samolotu, nie pamiętam nawet momentu zapięcia pasów przed startem. J. zeznaje, że w podróży zjadłam nawet kanapkę z tuńczykiem, ale chyba musiałam to zrobić przez sen, w drugiej ręce trzymając torbę na wymioty, gdyż obudziłam się już w Warszawie, z tą pogniecioną torbą w dłoni właśnie. Mój mózg został skancelowany o ostatnie dwie godziny. Nic, totalna pustka w głowie. Warszawa powitała nas deszczem i zimnem. Wyjechał po nas Marcin. Przenocowaliśmy u nich, a następnego dnia pojechaliśmy na shinkasena relacji Warszawa Centralna - Białystok przez Małkinię. Po dwustu kilometrach i trzech godzinach podróży byliśmy w domu.

Do tej pory przez większość czasu żyjemy tym wyjazdem. Dzięki Subaru Import Polska przeżyliśmy kawał fantastycznej przygody, co, mam nadzieję, udało mi się choć w cześci pokazać. Chciałabym jeszcze kiedyś wrócić do Japonii. Mam nadzieję, że po naszym wyjeździe nie wprowadzą wiz dla Polaków ?

Było cudownie.

Sajonara...

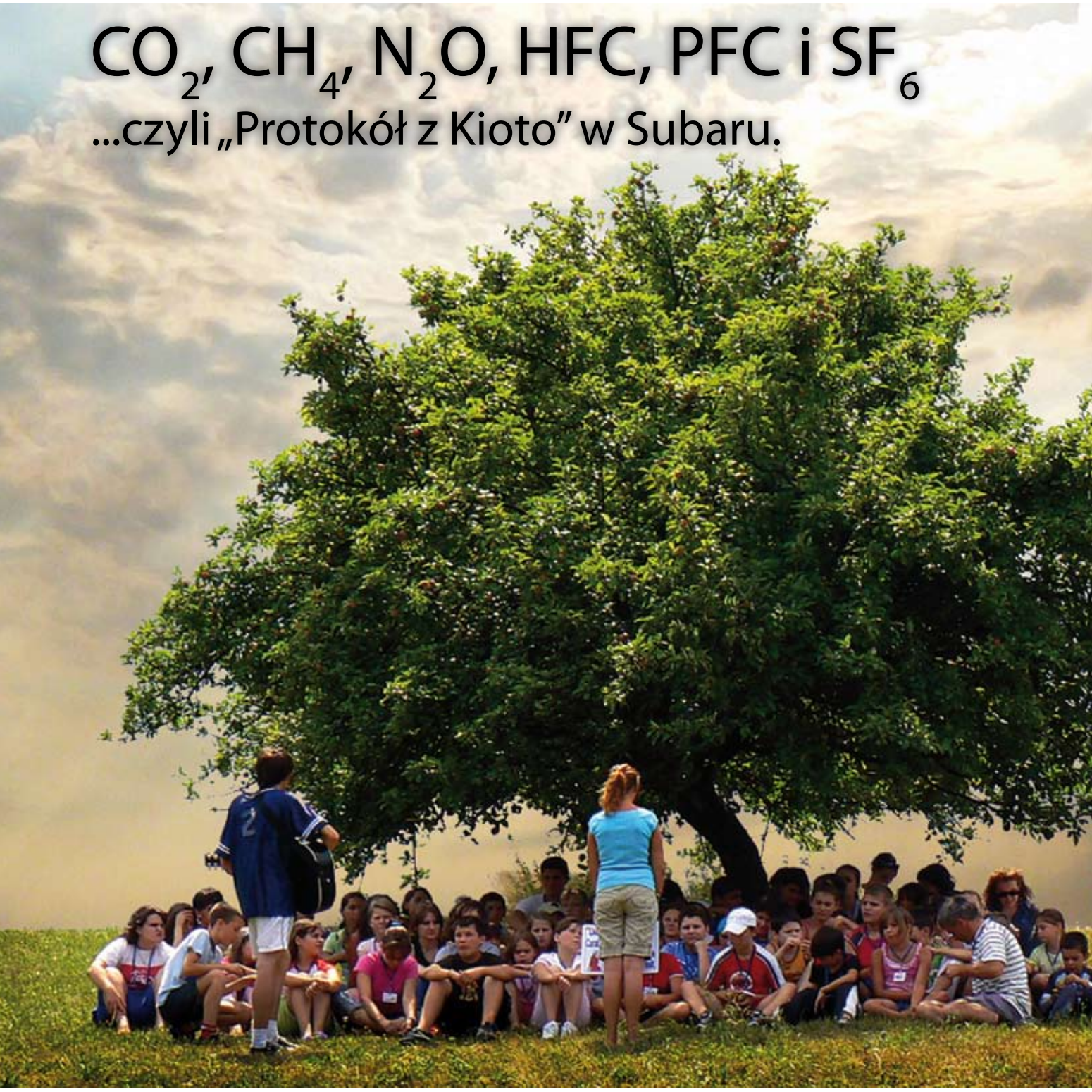
Począwszy od następnego numeru „Plejad" zapraszam na relację w odcinkach z wędrówki po Stanach Zjednoczonych we wrześniu 2008 r. Począwszy od Nowego Jorku, na Mieście Aniołów skończywszy, poprzez wodospady Niagary, pustynie Nevady i Arizony. Samolotami, busikami, autobusami, trochę też na własnych nogach.

Przed Wami: nowojorskie atrakcje turystyczne, dwie szalone noce w Las Vegas, blichtr szołbizu w Los Angeles, wspaniałości natury w postaci wodospadów i trzech parków krajobrazowych, cuda techniki (fabryka Subaru w Indianie, tor Nascar w Indianapolis, tama na rzece Kolorado). Dodatkowo oczywiście przygody z przewodnikami, refleksje kulinarne, obserwacje społeczne - wszystko w aurze kampanii prezydenckiej. Słowem USA na szybko, w bardzo dużej dawce. Zapraszam !!!

tekst: Szymon Jańczak

CO_2, CH_4, N_2O, HFC, PFC i SF_6

...czyli „Protokół z Kioto" w Subaru.



zań poprawiających zużycie paliwa w każdym nowym modelu,

• ciągłe udoskonalanie rozwiązań technicznych stosowanych w pojazdach, mające na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i popularyzację pojazdów przyjaznych środowisku naturalnemu,

• osiągnięcie do 2015 roku 95% współczynnika recyklingu nowych samochodów (w chwili obecnej współczynnik sięga 75%),

• zmniejszenie o 5% do roku 2011 zużycia energii elektrycznej (w odniesieniu do roku 2006) dzięki działaniom usprawniającym organizację wewnętrzną i logistykę,

• skupianie się na współpracy z kontrahentami, którzy wprowadzają u siebie zasady EMS w celu wykorzystywania surowców i części, które pozwalają na redukcje negatywnego wpływu na środowisko. Obecnie już 97% dostawców (522/536) wdrożyło w swoich strukturach EMS.

W kolejnych wydaniach Magazynu skupimy się na działaniach mających na celu ochronę środowiska podczas kolejnych etapów rozwoju produktu (projektowanie, produkcja, sprzedaż, serwis) aż po końcową utylizację i recykling.

Trochę historii

Polska przyjmuje Konstytucje III RP. W USA podczas „Gali Oskarowej" film Titanic – zgarnia 11 statuetek. Kolejne tryumfy święci nauka – sklonowana zostaje owca „Dolly", a komputer „Deep Blue" firmy IBM gromi arcymistrza szachowego Gari Kasparowa.

Mamy rok 1997. Ten sam, w którym w Kraju Kwitnącej Wiśni, odbyła się istotna konferencja. Wydarzenie, które zapoczątkowało globalną współpracę w zakresie ochrony środowiska, a którego rezultatem jest tzw. „Protokół z Kioto" (nazwa pochodzi od japońskiego miasta, w którym nastąpiło jego sfinalizowanie). Na mocy jego postanowień, kraje ratyfikujące go, podjęły zobowiązanie do redukcji do 2012 roku emisji gazów cieplarnianych:

- dwutlenek węgla (CO_2),
- metan (CH_4),
- podtlenek azotu (N_2O),
- gazy przemysłowe (HFC i PFC)
- sześciofluorek siarki (SF_6),

o 5% w stosunku do poziomu z roku 1990. Faktyczny spadek osiągnąć ma prawie 30% - biorąc pod uwagę zakładane wzrosty emisji.

Do lutego 2005 r., protokół z Kioto został podpisany przez 141 krajów, wytwarzających w sumie 61% światowej emisji gazów cieplarnianych (aby wszedł on w życie, musiała zostać spełniona zawarta w umowie zasada „2 razy 55" – minimum 55 krajów ratyfikujących Konwencję, wytwarzających minimum 55% światowej emisji dwutlenku węgla). Państwem, którego akceptacja postanowień Konwencji przesądziła o pomyślnym wejściu protokołu w życie, była Rosja. Kraj ten długo zwlekał z ratyfikacją tego układu z obawy, że jego postanowienia zahamują rozwój gospodarki. Przeważył jednak argument o lukratywnych korzyściach z udziału w handlu emisjami. Niestety cały czas „wielkimi nieobecnymi" traktatu pozostają Chiny i USA – najwięksi producenci gazów cieplarnianych na świecie.

Subaru a ekologia

Koncern Fuji Heavy Industries bardzo szybko zareagował na postanowienia które niesie za sobą Protokół z Kioto i już w kwietniu 1998 roku wdrożył zapisy definiujące Politykę Środowiskową. Ich celem była jak najlepsza ochrona środowiska poprzez szeroko rozumiane działania proekologiczne. Podstawą do rozpoczęcia wszelkich działań było sprecyzowanie i zdefiniowanie istnienia bezpośredniej zależności pomiędzy działalnością firmy, a otaczającym je środowiskiem. Najważniejsze założenia zostały zdefiniowane w poniższych wytycznych, nazwanych „Kryteriami Operacyjnymi":

- Subaru jest zaangażowane w działania mające na celu ochronę środowiska poprzez ocenę wpływu działań firmy na każdym etapie: rozwoju produktu, począwszy od projektowania, poprzez produkcję, sprzedaż, serwis aż po końcową utylizację i recykling (na tych elementach skupimy się w kolejnych numerach Magazynu Plejady),
- Subaru przestrzega stosownych przepisów ustawowych, wykonawczych oraz porozumień ze społecznościami lokalnymi i przemysłem, a także promuje wszelkie inicjatywy i działania, które są zgodne z określonymi przez firmę celami ukierunkowanymi na ochronę środowiska,
- Subaru uznaje za bardzo istotne znaczenie ciągłej poprawy i wysiłków na rzecz zapobiegania zanieczyszczeniom i zachęca każdego pracownika do działania z własnej inicjatywy,

• Subaru stara się podnosić świadomość pracowników w zakresie ochrony środowiska, poprzez zapewnienie możliwości edukacyjnych, odpowiednio do ich stanowiska i doświadczenia,

• Subaru regularnie przeprowadza kontrole i inspekcje swojej działalności w celu poprawy osiąganych efektów w zakresie ochrony środowiska,

• Subaru jest zaangażowane we współpracę ze społeczeństwem mającą na celu wspólne działania ukierunkowane na jak najlepszą ochronę środowiska.

Bazując na Kryteriach Operacyjnych Subaru ustanowiło i skutecznie wprowadziło politykę ochrony środowiska, co zaowocowało przyznaniem w 2004 roku certyfikatu ISO 14001 dla wszystkich linii biznesowych i produkcyjnych. Działania nie skończyły się jednak na samej centrali firmy. W ciągu kolejnych 3 lat również dealerzy w Japonii otrzymali ten certyfikat.

Słowa wyjaśnienia wymaga czym jest norma ISO 14001. Norma ta związana jest ze standardami ochrony środowiska i pozwala zbudować w firmie tzw. EMS (Environmental Management Systems = System Zarządzania Środowiskowego) w oparciu o tzw. podejście procesowe. Jednym z najważniejszych elementów, podobnie jak w ISO 9001, jest uwzględnienie ciągłego doskonalenia w działaniach danej organizacji. Doskonalenie to prowadzone jest w oparciu o cztery etapy działania:

plan - *planuj*,
do - *wykonaj*,
check - sprawdź,
act - *działaj*.

Podstawowym kryterium, na którym opiera się działania w zakresie EMS, jest identyfikacja aspektów środowiskowych. Tworzony jest rejestr tych aspektów i wyszczególnia aspekty znaczące w działalności danej organizacji. Następnie na ich podstawie buduje się cele, zadania i programy środowiskowe.

Obecnie Subaru stara się łączyć znakomite właściwości jezdne z bezpieczeństwem oraz jak największym poszanowaniem środowiska naturalnego.

W związku z tym musimy również spojrzeć na samochody z nieco innej strony. Wygoda i komfort, które oferują nowoczesne pojazdy Subaru to jedna strona medalu. Należy jednak pamiętać, iż do ich wytworzenia konieczne jest wykorzystanie materiałów i surowców, których dostępność jest ograniczona. Co więcej samochody zużywają zasoby naturalne Ziemi w postaci paliw kopalnych, emitując gazy cieplarniane takie jak CO_2 oraz inne zanieczyszczenia powietrza.

Przy uwzględnieniu całego cyklu życia pojazdów, Subaru stara się zminimalizować negatywny wpływ swoich produktów na środowisko. Cel ten jest realizowany poprzez egzekwowanie ścisłych norm redukcji gazów spalinowych, powodujących zanieczyszczenie powietrza - takich jak tlenek węgla (CO), węglowodór (HC) oraz tlenki azotu (NOx). Pojazdy o niskiej emisji zanieczyszczeń, które spełniają te surowe normy, są regularnie wprowadzane na rynek w postaci nowych modeli lub usprawnień dokonywanych w już produkowanych modelach.

Nacisk kładzie się również na efektywniejsze wykorzystanie paliwa, poprzez:

• zwiększanie wydajności silników,

• zmniejszanie strat wynikających z napędu S-AWD,

• zmniejszenie oporów toczenia oraz współczynników oporu powietrza,

• zastosowanie lżejszych komponentów.

Warte podkreślenia jest, iż przy wszystkich swoich działaniach proekologicznych, Subaru nie rezygnuje z właściwości napędu AWD oraz wysokiej mocy silników.

Kluczowymi zadaniami w zakresie ochrony środowiska, które postawił przed sobą koncern FHI na nadchodzące lata są przede wszystkim:

• redukcja emisji CO_2 w swoich zakładach produkcyjnych o około 15% do roku 2010, w porównaniu z rokiem 1990,

• redukcja emisji lotnych związków organicznych (Volatile Organic Compounds -VOCs) na liniach produkcyjnych samochodów – o 30% w 2010 w porównaniu z rokiem 2000,

• promocja produktów korzystających z "czystej energii", takich jak pojazdy elektryczne oraz silników BOXER DIESEL, które poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań pozwalają spełnić najostrzejsze normy środowiskowe,

• kontynuacja wdrażania rozwią-

Portrety

Pekin, marzec 2009

Pekin, marzec 2009

Pekin, marzec 2009

Hanoi, kwiecień 2009

Pekin, marzec 2009

Pekin, marzec 2009

tekst: Jerzy Dyszy

Subaru, którego nie ma

Samochody rajdowe kategorii WRC nasycone są nowoczesną techniką samochodową, jednak wszystko co w nich ważne, jest tajne i niedostępne dla kogokolwiek poza ścisłym kręgiem wtajemniczonych. Mały wyłom w tych tajemnicach zrobiło Subaru i Prodrive.

Brytyjska firma tuningowo – technologiczna Prodrive od roku 1990 zajmuje się przygotowywaniem rajdowych Subaru (początkowo Legacy, potem kolejnych wersji Imprezy), uczestniczących w zawodach serii WRC. Nic więc dziwnego, że Brytyjczycy wiedzą o sportowej technice i tajemnicach Subaru praktycznie wszystko, a zajmując się sportem wyczynowym zdobyli też mnóstwo wiedzy użytecznej w zwykłej technice samochodowej. Kilka lat temu Prodrive postanowiło udowodnić, że przepływ technologii ze sportu wyczynowego do zwykłych konstrukcji drogowych jest ciągle możliwy, a nawet pożądany. I że niezwykle wysublimowana technika związana z przygotowaniem samochodów rajdowych, ma sporo do zaoferowania przeciętnym kierowcom.

By to wykazać, najprostszym rozwiązaniem byłoby przygotowanie drogowej wersji Imprezy WRC. Jednak inżynierowie z Prodrive byli bardziej ambitni. Postanowili skonstruować własny, unikalny samochód, posiłkując się jedynie zespołami z aut wyczynowych. W ten sposób powstało zgrabne sportowe auto z nadwoziem coupe 2+2. Jako platformę konstrukcyjną przyjęto dlań, co może zaskakiwać, malutkie, czteromiejscowe Subaru R1 (długość 328 cm, rozstaw osi 219,5 cm), jednak to co zbudowano, zupełnie nie przypomina pierwowzoru. Ma inny rozstaw osi, zawieszenie, nie mówiąc o mechanizmach. Jak się można domyślać, wykorzystano jedynie niektóre elementy struktury miejskiego autka. Nazwa nowej konstrukcji, zaprezentowanej w roku 2006, nie jest wyszukana – wybrano krótkie „P2".

Mocniejsza Impreza WRC

Prawie czterometrowe coupe ze stalową strukturą nośną i kompozytowymi poszyciami, wyposażono w kompletny układ napędowy od Imprezy WRC. Jednak i ten poddano istotnym przeróbkom. Wprawdzie silnik bokser to nadal jednostka turbodoładowana, dwulitrowa i czterocylindrowa, jednak jego regulaminowe ograniczenia (maksymalnie 300 KM, zasilanie powietrzem poprzez zwężkę o średnicy 36 mm), były dla „cywilnego" auta sportowego zbyt duże i niepotrzebne. Tak więc układ dolotowy pozbawiono zwężki, zastosowano większą turbosprężarkę, i moc wzrosła do 349 KM, a moment maksymalny do 575 Nm. Firma nie podaje szczegółów, lecz poprawiony silnik z pewnością posiada bardziej przyjazną charakterystykę niż jednostka wyczynowa.

Użyto zwykłej, manualnej a nie zautomatyzowanej sześciobiegowej skrzyni biegów, a napęd 4x4 wykorzystuje (w przeciwieństwie do ograniczonych dzisiejszymi przepisami sportowymi samochodów WRC) centralny i tylny mechanizm różnicowy z aktywnymi blokadami. Tylko przedni mechanizm różnicowy pozostawiono bez urządzenia zwiększającego tarcie wewnętrzne. W sumie auto o masie ok. 1100 kg jest w stanie przyspieszać do 100 km/h w czasie poniżej 4 sekund, a jego prędkość maksymalna wynosi 280 km/h.

Pokaz technologii

Szybkie sportowe coupe nie jest w dzisiejszych czasach niczym nadzwyczajnym, zatem celem Prodrive było pokazanie czegoś więcej. Na szczególną uwagę zasługują opracowane na potrzeby P2 dwa rozwiązania, które firma chciała zaproponować przemysłowi motoryzacyjnemu. Pierwsze z nich nazywa się ALS (Anti Lag System, czyli „system przeciwdziałający zwłoce") i dotyczy turbodoładowanego silnika, drugie zaś to ATD (Active Torque Dynamics czyli „aktywna dynamika momentu napędowego") i związany jest z pracą układu napędowego.

Niezwykły samochód wykonany w jednym egzemplarzu jak najbardziej jeździ i choć przede wszystkim zwiedza wystawy samochodowego sprzętu sportowego, jest też dostępny do testów. Niestety, choć P2 zbiera same superlatywy, Prodrive nie zamierza rozpoczynać jego produkcji. Można to zrozumieć – jest przecież firma tuningową i badawczą, więc trudno jej zmierzyć się z opracowaniem technologii choćby małoseryjnego wytwarzania auta, jego drogową homologacją, stworzeniem sieci sprzedaży, serwisu itp. Co prawda podano (w roku 2006), że gdyby P2 był ewentualnie produkowany, to cena wyniosłaby około 70 000 funtów, ale na tym na razie się skończyło. W każdym razie Prodrive gotowe jest pracować nadal nad ALS i ATD, a gdy znajdą się partnerzy, może zobaczymy na drogach auta, które są oszczędne, bardzo sprawnie przyspieszają i skręcają bez protestu w tę stronę, w którą kierowca obróci kierownicę.

ALS – turbodoładowanie bez zwłoki

Każdy kto jeździł samochodem z turbodoładowanym silnikiem, zna zjawisko określane potocznie jako „turbodziurę", czyli zwłokę w narastaniu momentu obrotowego, gdy kierowca chce przyspieszać poczynając od niskich obrotów wału silnika. Od „turbodziury" nie są wolne nawet współczesne turbodiesle, a generalnie pojawia się ona w tym większym stopniu im bardziej wysilona jest jednostka napędowa.

Zjawisko to nie jest wcale tajemnicze. Polega ono na tym, że aktualny moment doładowanego silnika zależy od chwilowego ciśnienia doładowania, a ono zaś od prędkości obrotowej wirnika turbosprężarki. Wirnik ten napędzany jest energią gazów wylotowych, zatem gdy kierowca nie naciska pedału gazu (np. podczas hamowania), wirnik zwalnia. Potrzeba trochę czasu (są to wielkości liczone w częściach sekundy do sekund), by wirnik turbosprężarki uzyskał odpowiednie obroty jeżeli kierowca po okresie jazdy „bez gazu" wciśnie prawy pedał. Konstruktorzy walczą z tym zjawiskiem na wiele sposobów (specjalne konstrukcje turbosprężarek, montowanie większej ich liczby ale mniejszych itp), ale wyeliminowanie go jest, o ile doładowanie realizuje się przy pomocy turbosprężarki, niemożliwe. Efektem jest niepłynna jazda i odczucie „słabości" silnika, który obiektywnie ma dużą

moc, ale po naciśnięciu gazu trzeba na nią czekać.

W sporcie samochodowym tę niedogodność silników turbodoładowanych eliminuje się przy pomocy układów tzw. podtrzymania turbo. Działanie ich jest dość proste – każdy wysilony (wyczynowy) silnik turbodoładowany pracuje przy pewnym nadmiarze paliwa, które po zamknięciu przepustnicy przedostaje się do kolektora wydechowego. Proste podtrzymanie turbo jest układem, który w takiej sytuacji jeszcze bardziej zwiększa dawkę paliwa i jednocześnie powoduje doprowadzenie do kolektora wydechowego porcji powietrza. Nadmiar paliwa spala się przed turbosprężarką i powoduje(nie napędzając przy tym silnika), że jej wirnik nie straci swych obrotów. Następne nawiśnięcie gazu napotka (bez żadnej zwłoki) na ciśnienie w kolektorze dolotowym, zatem silnik natychmiast wykaże swą nominalną moc.

Takie rozwiązanie w aucie drogowym byłoby też skuteczne, ale niepraktyczne, gdyż sportowe podtrzymanie działa dobrze w warunkach gdy kierowca jedzie w stylu wyczynowym – pozycje przepustnicy są dwie – całkowicie otwarta i całkowicie zamknięta. Ponadto działanie sportowego podtrzymania mogłoby utrudnić utrzyma-

nie emisji spalin na poziomie wymaganym przez normy.

Układ ALS zastosowany w P2 to skomplikowane rozwiązanie, które działa podobnie do opisanego wyżej, ale w ten sposób, że silnik reaguje płynnie przy zmiennych, częściowych otwarciach przepustnicy. W tym przypadku, układ działający w ramach sprzężenia zwrotnego w sposób ciągły dostosowuje obroty wirnika turbosprężarki do aktualnych obrotów wału korbowego silnika. Prodrive twierdzi, że ALS jego pomysłu mógłby pozwolić na konstruowanie małych, ale bardzo wysilonych silników turbodoładowanych (odpowiednik silnika wolnossącego o dwukrotnie większej pojemności), które zachowywałyby się przyjaźnie dla kierowcy, a jednocześnie były do 25% bardziej oszczędne.

ATD, czyli ESP, ale odwrotnie

Układ ATD badany był już od kilku lat i firma Prodrive wykonała kilkanaście jego wersji, pracujących w samochodach różnych klas. Mówiąc w skrócie, jest to układ kontroli toru jazdy, równoważny w pewnym sensie do znanego ESP, ale działający z wykorzystaniem momentu napędowego pojawiającego się w układzie napędowym samochodu, a nie przy wykorzystaniu hamowania poszczególnych kół. Natura współpracy opon z nawierzchnią jest taka, że tylko niewielkie skręty kół (do 10 stopni), powodują odpowiednie reakcje samochodu. Jeżeli kierowca w nagłej sytuacji skręca bardziej, samochód przestaje podążać za obrotem kierownicy. Oczywiście, wyczynowy kierowca wie, że w takiej sytuacji aby odzyskać kontrolę nad autem należy wykonać pewne manewry, z których pierwszym jest „odkręcenie" kierownicy bardziej na wprost. Kierowcy amatorzy nie mają takiego doświadczenia i właśnie dlatego przychodzi im w sukurs klasyczny ESP. Odczytując sytuację jako niebezpieczną, przyhamowywuje on niektóre koła (zależnie od zachowania auta) i zwalnia oraz naprowadza pojazd na bezpieczny tor jazdy.

Niestety, zwykły ESP nie potrafi dobrze odróżnić przemyślanych, sportowych manewrów doświadczonego kierowcy od błędów amatora, stąd praktycznie zawsze stosuje procedury „zwalniające", co nie jest z kolei akceptowane przez kie-

rowców o dużych umiejętnościach. ATD jest układem, który korzystając z tych samych danych co ESP (prędkości obrotowe kół, skręt kierownicy, obrót samochodu wokół osi pionowej) ocenia sytuację i może interweniować także gdy kierowca aktywnie operuje gazem. Interwencja polega na wykorzystaniu aktywnych mechanizmów różnicowych ze zwiększonym tarciem – centralnego i w tylnym moście – do skierowania, zależnie od potrzeb, większego momentu napędowego na przód lub na tył, zaś w tylnej osi na koło prawe lub lewe. Efekt jest taki, że samochód w aktywnie pokonywanym zakręcie w zależności od pod- lub nadsterowności, staje się w pewnym sensie bardziej tylno– lub przednionapędowy i bez zmniejszania prędkości kontynuuje jazdę po torze wyznaczonym przez skręt kierownicy. Szczególna własność ATD pozwala mu przewidywać przyszłe zmiany toru jazdy i dokonywać korekt momentu napędowego w czasie 70 milisekund. Na przykład przejazd przez pojedynczy zakręt może przebiegać w ten sposób, że „na wejściu" więcej momentu przekazane jest na tylne koła żeby ułatwić skręt, a „na wyjściu" z kolei na przednie, żeby ustabilizować przyspieszanie. Układ potrafi płynnie przejść do funkcji zwykłego ESP, jeżeli kierowca zamiast przyspieszać - hamuje.

DANE TECHNICZNE	
układ i nadwozie	silnik umieszczony z przodu pojazdu, podłużnie, napęd Symmetrical AWD
silnik	2-litrowy silnik w układzie bokser, 4 cylindry, DOHC, 16 zaworów, benzynowy z turbosprężarką. Maksymalna moc: 349 KM, maksymalny moment obrotowy: 575 Nm
układ przeniesienia napędu	AWD z systemem ATD, 6-biegowa skrzynia manualna, mechanizmy różnicowe: przedni otwarty, centralny aktywny ze zwiększonym tarciem, tylny aktywny ze zwiększonym tarciem
zawieszenie i układ kierowniczy	podwójne wahacze poprzeczne z przodu i z tyłu, regulowane amoryzatory + sprężyny śrubowe, z przodu stabilizator, układ kierowniczy wspomagany elektrycznie
hamulce	przód – tarcze 355 mm, zaciski czterotłoczkowe tył – tarcze 330 m, zaciski czerotłoczkowe
koła, opony	19" x 8,5", 235/35 ZR 19
wymiary	długość – 3910 mm szerokość – 1855 mm wysokość – 1310 mm rozstaw osi – 2500 mm rozstaw kół – p-1530, t-1590
masa	1100 kg
osiągi	przyspieszenie: 0-100 km/h - < 4 s. prędkość maks. - 280 km/h

tekst: Marcin Kacperek

Lody na ostro

Pomysł wyjazdu do Kanady na lodospady ma chyba każdy wspinacz. Mnie też zawsze towarzyszył i tej zimy udało się go zrealizować. Już to czyni go odmiennym od wielu innych moich pomysłów. Mike – znajomy Amerykanin - miał być moim partnerem. Umówiliśmy się na dzikie i odludne lodospady, licząc na prawdziwą przygodę.

- Faktycznie, jak na skandynawskim zimowym rajdzie… - nie mogłem się powstrzymać od komentarza, który poza pierwszym słowem był wiernym powtórzeniem słów Mike'a sprzed kilku minut. Nasz wynajęty Ford Escape tkwił malowniczo wklejony w drzewo prawym przodem. Byliśmy 15 kilometrów od asfaltowej drogi, na której mogliśmy liczyć na zatrzymanie kogoś, 60 kilometrów od hotelu gdzie były nasze rzeczy i 170 kilometrów od lotniska, z którego jutro rano miały wystartować nasze samoloty do domu. O zasięgu telefonów komórkowych nie było nawet co marzyć – w końcu chcieliśmy wspinać się na dzikie i odludne lodospady, a przygody miały być prawdziwe.

Do tego momentu szło szybko. Mike czekał na lotnisku, potem było piwo, burger z bizona i opowieści o tym, co się wydarzyło, odkąd się

ostatnio widzieliśmy – Myślę, że ten Obama to marksista w przebraniu liberała – powiedział mi Mike.
Sen zasłużony po trwającej 30 godzin podróży z Zakopanego do Canmore, śniadanie i już stoję na końcach raków wbitych w pionowy lód. Tracę czucie w palcach rąk trzymających czekany i myślę, czy naprawdę zawsze tak bardzo lubiłem wspinanie w lodzie, czy może jednak chodziło mi o coś innego. Nie mogę pozwolić sobie na komfort zbyt długich rozważań, bo woda kapiąca i zlewająca się po lodzie pogarsza stan moich dłoni. Cóż – trzeba iść dalej. Jaki długi ten wyciąg – czy on się nigdy nie skończy? I jaki stromy - ostatnie metry leciutko odchylają się tył od pionu. Nie czuję dłoni, ale przedramiona mi płoną. Wreszcie wchodzę na półkę i zakładam stanowisko – palce wracające do życia bolą przeraźliwie, ale wiem że Mike na pewno zmarzł asekurując i nie może się doczekać, żeby wystartować. Zaczynam go ściągać i czuję, że jestem tak zadowolony, jak zawsze kiedy wspinam się w lodzie. To naprawdę wspaniały dzień – i jaki piękny wyciąg. Taki długi. I taki stromy.
- It was some really shitty ice you led down there – Mike powiedział mi komplement kiedy wreszcie dotarł na stanowisko. Nie wiem dlaczego powiedzenie komuś, że poprowadził naprawdę gówniany lód to pochwała, ale tak już jest. Po polsku mogło by brzmieć nawet gorzej.
- Przeniesiemy to stanowisko, wiesz. Nie możesz stać w tym zwężeniu. Każdy kawałek lodu, który zrzucę na tym wyciągu będzie leciał na ciebie. Założę drugie tu kilka metrów wyżej, pod ścianką, która Cię osłoni. -Dwadzieścia minut później błogosławię ten pomysł, a Mike chyba jeszcze bardziej. Lód

pęka w dużych taflach przy każdym uderzeniu czekana i z impetem leci w dół kilkadziesiąt metrów wymiatając zwężenie z którego przewidująco usunęliśmy mojego partnera. Nie muszę się o niego martwić – to dobrze, bo chwilowo muszę martwić się o siebie. Charakterystyczny trzask i widok rozwarstwienia podchodzącego powietrzem dają znać, że muszę ponownie uderzyć czekanem. Uderzam znowu i jedyny efekt to pęknięcie lodu na jeszcze większej powierzchni. Taki rozwalający się kruchy lód to zmora – można spaść razem z płytą lodu w której tkwią ostrza czekanów. Nie spadłem.

Kolejne dni to kolejne drogi – mniej i bardziej wymagające, mniej i bardziej urodziwe potwierdzenia kanadyjskiej legendy. Na sam koniec wybraliśmy się do Ghost Canyon – jeśli coś nazywa się duch, czy widmo, to na pewno musi to być bardzo fajne miejsce. Ze względu na oddalenie od cywilizacji planowaliśmy tam biwak, ale w międzyczasie z ładnej zimowej pogody zrobiła się kanadyjska zima. Temperatury w dzień między -25, a -30 Celsjusza. Błądziliśmy trochę po leśnych drogach i wreszcie znaleźliśmy długi, stromy wjazd do kanionu. Tablica ostrzegawcza odradzająca zjazd wyglądała trochę zniechęcająco, ale piesza inspekcja dodała nam otuchy. Tylko zimno było…

Kilkakrotnie musieliśmy popracować łopatami, żeby wyswobodzić samochód grzęznący w śniegu i dostaliśmy się na tyle blisko lodospadów, że dalej poszliśmy pieszo. Powalone drzewa służyły jako mostki nad odnogami żywo płynącej górskiej rzeki i tylko temperatura nie całkiem nam odpowiadała. Lekki wiatr potęgował odczucie zimna. Po przejściu dwóch trzydziestometrowych linii mieliśmy dość. Pomysł biwaku upadł w zasadzie bez omawiania tego – zaledwie dwie i poł godziny jazdy dzieliło nas od hotelu, w którym temperatura na pewno będzie dodatnia. Wrócimy sobie jutro…

Wróciliśmy i było znacznie cieplej. Wspinaliśmy się w bocznej odnodze kanionu, tak zwanej Valley of the Birds i ten ostatni dzień był chyba najfajniejszy z całego wyjazdu. Jadąc z powrotem z kanionu Mike skontrował niewielki uślizg samochodu i powiedział – Patrz, jak na skandynawskim zimowym rajdzie. – Cztery minuty później zaczynaliśmy analizować zniszczenia samochodu.

Na pomoc nie było co liczyć, był wieczór a rano mieliśmy być na lotnisku. Chłodnice były całe, prawe przednie koło bez powietrza, bo gnący się błotnik odepchnął oponę od obręczy, połamany grill i zderzak, pogięte maska i błotnik, mocno zdefasonowany pas przedni. Po wyjechaniu na drogę rozpoczęliśmy remont. Na szczęście wyjęte koło zapasowe okazało się wąską dojazdówką. Udało nam się odgiąć zmięty błotnik na tyle, że udało się ją założyć. Zrobienie miejsca na pełnowymiarowe koło mogłoby okazać się niemożliwe. Zdjęty zderzak i inne elementy wylądowały wewnątrz auta – nie można zaśmiecać lasu.

Dojechaliśmy na lotnisko w terminie budząc zauważalne zdumienie na twarzach kierowców z którymi się mijaliśmy. Kolejna prawdziwa przygoda zakończyła się happy endem.

tekst: Jerzy Dyszy

Niebieska historia Subaru

Który z modeli Subaru jest najważniejszy? Prestiżowe Legacy, uniwersalny Forester czy Outback, a może dostojna Tribeca? Każdy z nich ma istotne miejsce w gamie pojazdów tokijskiego producenta z ponad pięćdziesięcioletnim samochodowym rodowodem, jednak my gotowi jesteśmy zaryzykować: największe znaczenie dla kształtowania obrazu Subaru miała dotychczas kompaktowa Impreza.

Powodów jest kilka. Przede wszystkim Impreza, nawet ta dzisiejsza, jest dalekim następcą powstałego w roku 1954 debiutanckiego samochodu Subaru. To właśnie badawczy model o kodowym symbolu P1 jako pierwszy zyskał nazwę handlową „Subaru 1500". Dopiero potem nowo powstający producent samochodów przyjął tę nazwę dla całej marki.

Później nastała długa, dziesięcioletnia przerwa, firma zajęła się produkcją bardziej potrzebnych wtedy w Japonii mikrosamochodów. W roku 1965 pojawiło się kolejne „pełnowymiarowe" Subaru, nazwane modelem 1000. Nie byłoby w tym nic szczególnego, gdyby nie fakt, że tym autem producent spod znaku plejad rozpoczął długą historię charakterystycznej dziś dla firmy symetrycznej jednostki napędowej SUBARU BOXER. Do nazwy „Impreza" było jeszcze dość daleko, lecz z dzisiejszej perspektywy widzimy wyraźne pokrewieństwo. Pokrewieństwo to stało się jeszcze wyraźniejsze gdy następcę „1000", model Leone w wersji kombi, zaprezentowano w roku 1972 z napędem 4x4. Nie trzeba przypominać, jak ta koncepcja zaważyła na technicznej przyszłości samochodów Subaru.

I wreszcie, w roku 1992 nadszedł czas Imprezy, poręcznego auta w nadwoziu sedan lub kombi, wykorzystującego mechanizmy większych Legacy. Z nazwą tego samochodu wiąże się dla nas, Polaków, pewna ciekawostka. Słowo „Impreza" powstało z japońskiej transkrypcji włoskiego „impresa", wyrażenia znaczącego mniej więcej tyle co „dzieło", „osiągnięcie" lub „ważne zadanie". Szefowie Subaru chcieli, by było poważnie i dostojnie, tymczasem wstrzelili się idealnie w polską „imprezę" - lepszą promocję przez nazwę trudno sobie u nas wyobrazić.

Ale to nie nazwa zawładnęła duszami milionów fanów aktywnej motoryzacji na całym świecie. Debiut Imprezy powiązany był także z poważnym zaangażowaniem Subaru w sport rajdowy na poziomie mistrzostw świata. Nie trzeba więcej tłumaczyć: niebieskie samochody o charakterystycznym, basowym dźwięku, tumany kurzu czy kłęby śniegu ciągnące się za samochodem, poślizgi i... jak najbardziej poważne zwycięstwa w ostrej konkurencji z dobrymi przeciwnikami. Subaru zaoferowało jednak znacznie więcej niż jego rajdowi konkurenci – drogowe, ale w sumie bardzo podobne do wyczynowych odmiany Imprezy mógł sobie kupić każdy, nie tylko na specjalne zamówienie i z kierownicą po prawej stronie. A więc dziesiątki tysięcy młodych ludzi na całym świecie z tego korzystało, tworząc stopniowo kult rajdowej Imprezy, oraz skutecznie budując prestiż marki. Dlatego Impreza jest najważniejszym modelem w historii koncernu Subaru.

Na próbę – 20 egzemplarzy

Początek lat 50. XX wieku był niezwykle ważny dla mającego lotniczą historię koncernu Fuji Sangyo, wcześniej rozczłonkowanego dekretem rządowym na kilkanaście mniejszych firm. Około roku 1953 cztery z nich połączono w znany do dzisiaj koncern Fuji Heavy Industries. Szefowie nowej grupy przemysłowej uznali wtedy, że musi ona uczestniczyć także w sektorze motoryzacyjnym. Pierwszym projektem stał się P1, samochód z dzisiejszej perspektywy raczej konserwatywny, ale 55 lat temu wpisujący się we współczesne trendy techniczne. Ponad czterometrowy, czterodrzwiowy sedan z nadwoziem samonośnym, miał ustawiony podłużne silnik z przodu i napęd tylny. Przednie zawieszenie było niezależne z wahaczami, z tyłu zastosowano sztywny most oparty na resorach wzdłużnych. Silnik to gaźnikowa, czterocylindrowa jednostka chłodzona cieczą, z wałkiem rozrządu w kadłubie i zaworami w głowicy. Przy pojemności 1485 cm^3 miał moc maksymalną 55 KM. Auto, o masie prawie 1200 kg, wystylizowane zgodnie z ówczesną europejską modą, mogłoby z pewnością znaleźć wielu zwolenników, ale wdrożenie go do produkcji w podnoszącej się dopiero po powojennym upadku Japonii okazało się zbyt trudne. Wykonano tylko 20 prototypowych egzemplarzy P1/Subaru 1500, przeprowadzono pomyślne testy, ale do produkcji seryjnej nigdy nie doszło. Jednak, co ważne, Subaru rozpoczęło swą działalność.

Nowoczesność, czyli przedni napęd

Gdy w początku lat 60. Subaru zdecydowało, iż nadszedł wreszcie czas by zacząć produkować pełnowymiarowy samochód osobowy, oczywistym wyborem był już królujący w Europie napęd przedni. Inżynierowie Subaru na-

Duże zdjęcie:
1000 (1965 r.)

Na dole, od lewej:
P1 (1954 r.), Leone (1971 r.), Leone RX II (1986 r.)

Leone

potkali przy tym pewne trudności z prawidłowym wyważeniem auta i z realizacją napędu poprzez półosie o nierównej długości. Pamiętajmy jednak, że koncern FHI miał tradycje lotnicze i dysponował konstrukcjami czterocylindrowych silników samolotowych, przeznaczonych do ułożenia podłużnego, krótkich, lekkich i zwartych. Już pierwsze próby przyniosły rozwiązanie – czterocylindrowy, chłodzony cieczą bokser OHV o pojemności 977 cm^3, plus podłużnie umieszczona skrzynia biegów wraz z przekładnią główną, okazały się dobrym rozwiązaniem. Układ podobny do tego z VW Garbusa, ale odwrócony o 180 stopni i umieszczony z przodu auta, pozwolił skonstruować samochód lekki (niecałe 700 kg przy długości 393 cm), wyjątkowo dobrze wyważony i rzeczywiście dobrze się prowadzący. Silnik miał moc maksymalną 55 KM, co przy małej masie auta zapewniało niezłe osiągi. Zawieszenie było w pełni niezależne, z wykorzystaniem jako elementów sprężystych sprężyn śrubowych i drążków skrętnych. Układ kierowniczy z listwą zębatą na owe czasy był wyjątkowo nowoczesny. Użyto także dziś niespotykanego rozwiązania – przednie hamulce bębnowe umieszczono nie w płaszczyźnie kół, ale przy skrzyni biegów – tak skonstruowane były m.in. ówczesne minisamochody Subaru.

Leone 1.6 4WD (1988 r.)

Leone 1.8 GTS (1979 r.)

Subaru 1000 produkowano od roku 1966, w roku 1969 zastąpiono je bardzo podobnym FF-1 (w USA używa-

Impreza (1995 r.)

Impreza STI S201 (2000 r.)

Impreza STI (1994 r.)

Impreza GT (2000 r.)

no nazwy Star, a od roku 1970 „G"). Samochody te miały mocniejsze silniki o pojemności 1100/1300 cm^3 i o mocy nawet do 97 KM. Z przodu zastosowano już hamulce tarczowe. W późniejszych odmianach jedną z ciekawostek było użycie dwóch chłodnic, z których po rozruchu pracowała tylko mniejsza, działająca także jako nagrzewnica kabiny. Przyspieszało to nagrzewanie silnika. Subaru 1000/FF-1 pozostawało w produkcji do roku 1973.

Lew ma cztery łapy

Następcą 1000/FF-1 był nieco większy, ale zbudowany według bardzo podobnego schematu model Leone, czyli lew. Zaprezentowany w końcu roku 1971, nieco większy od poprzednika, praktycznie czterometrowy samochód początkowo produkowany był równolegle z FF-1 jako zgrabne dwudrzwiowe coupe z charakterystyczną długą maską i krótką pokrywą bagażnika. Następną wersją Leone było pięciodrzwiowe kombi, dopiero w dalszej kolejności sedan i wreszcie wersja hardtop - od tego momentu rozpoczęła się długa tradycja aut Subaru z szybami bocznymi bez ramek.

Podwozie Leone to zgodnie z tendencjami lat 70. z przodu zawieszenie kolumnowe, a z tyłu niezależne wahacze skośne - wleczone. Zastosowano silniki (dalej oczywiście czterocylindrowe boksery z wałkiem rozrządu w kadłubie) o pojemności 1361 i potem 1600 cm^3 o mocy sięgającej prawie 100 KM.

Inżynierowie Subaru zauważyli już wcześniej, że użycie krótkiego i lekkiego silnika, ustawionego wzdłużnie z przodu, ma szereg zalet. Jednostka w układzie bokser jest dobrze wyważona, a środek ciężkości auta znajduje się niżej niż w przypadku silnika R4 ustawionego poprzecznie. Pojawia się też kolejna korzyść, o której wcześniej zapewne w ogóle nie myślano. Układ napędowy skonstruowany jest tak, że przekładnia główna znajduje się tuż za silnikiem, zaś właściwy mechanizm skrzyni biegów skierowany jest do tyłu. Można więc niewielkim wysiłkiem konstrukcyjnym (rezygnując z kosztownej skrzyni rozdzielczej) dobudować wyjście mocy przenoszące moment napędowy do tylnych kół. Koncepcję tę zastosowano już w roku 1972, w Leonie kombi 4WD.

Pomysł marketingowy na wersję 4x4 przewidywał dostarczenie auta osobowego o dobrych własnościach trakcyjnych osobom mieszkającym w terenach górskich, ewentualnie służbom poruszającym się niekiedy w trudniejszym terenie. Miał więc powstać samochód niszowy, ale rynek zareagował znacznie bardziej entuzjastycznie. Powstało przecież pierwsze na świecie seryjne auto osobowe (a nie terenowe) z napędem czterech kół. I właśnie ten układ miał zbudować pozycję Subaru na całym świecie.

Druga, restylizowana generacja Leone pojawiła się w roku 1977, mimo to niektóre wersje Leone I produkowano do roku 1979. Nowy samochód przyjął bardziej ostre, na owe czasy modne kształty, ale wymiarów praktycznie nie zmienił. W dalszym ciągu oferowano kilka wersji nadwozia, między innymi nowość, czyli hatchbacka. Pojawiły się większe, mocniejsze silniki 1.6 i 1.8, a wreszcie 1.8 turbo. W tej wersji Leone zadebiutował w układzie przeniesienia napędu 4x4 dwustopniowy reduktor. Dokonano też połączenia napędu czterech kół ze skrzynią automatyczną, wyposażoną w wielopłytkowe mokre sprzęgło (MP-T) przenoszące moment napędowy do tylnego mostu.

Trzecią, całkowicie nową generację Leone zaprezentowano w roku 1981, a w praktyce do sprzedaży weszła ona

trzy lata później. Było to już większe auto, o długości ponad 440 cm. W dalszym ciągu oferowano trzydrzwiowe nadwozie coupe oraz sedana i kombi. Dostępne też były różne wersje układu napędowego, od zwykłego napędu przedniego, po napęd 4x4 w wersji stałej i odłączanej, oraz opcje skrzyń manualnych i automatycznych.

Od Leone, a w praktyce od jego trzeciej generacji, rozpoczął się udział Subaru w rajdach serii mistrzostw świata, choć samochody te nie zaliczyły nigdy pełnego sezonu imprez. Auta rajdowe przygotowywane były przez sportowy oddział koncernu FHI, który w roku 1988 przerodził się w znaną wszystkim fanom wyczynowych Subaru firmę STI – Subaru Tecnica International. Rajdowe Leone III-ciej generacji dysponowało turbodoładowanym silnikiem SOHC 1.8 o mocy maksymalnej ok. 190 KM i oczywiście stałym napędem czterech kół, co dawało mu w tych czasach przewagę głównie w trudnych imprezach terenowych. Rajdowa kariera Leone zakończyła się z początkiem lat 90., gdy zwrócono się w kierunku większego modelu – Legacy. Seryjne Leone produkowano do roku 1994.

Brelok do kluczy dedykowany dla wersji Solberg Edition (2004 r.)

Czas zacząć Imprezę

W roku 1993 Leone zastąpiono poprzez nowocześniejszą, choć wcale nie większą (nieznacznie powiększono tylko rozstaw osi, który przekroczył 250 cm) Imprezę. Jej pierwsza wersja produkowana była do roku 2001. Auto miało spokojną stylizację niekontrowersyjnego czterodrzwiowego sedana lub kombi, w niewielkiej liczbie produkowano też odmiany dwudrzwiowe. Układ napędowy Imprezy zaprojektowano według znanego już schematu z podłużnie umieszczonym z przodu sil-

Dla kolekcjonera

Najbardziej pożądaną limitowaną odmianą Imprezy STI jest model 22B, który zaprezentowano w roku 1998. Dwudrzwiowe auto z poszerzanymi na wzór wersji rajdowej błotnikami oraz innymi dodatkami nadwoziowymi i podwoziowymi, miało uhonorować zwycięstwa Subaru w WRC w klasyfikacji producentów w latach 1995, 1996 i 1997. Silnik 22B to powiększona do 2.2 dm^3 jednostka o mocy maksymalnej 280 KM (ta magiczna liczba wiąże się z wewnątrzjapońskimi ustaleniami o dopuszczalnej mocy maksymalnej silników samochodów osobowych). Serię 400 sztuk 22B STI (choć podaje się, że było ich naprawdę 424), sprzedano w ciągu kilku dni. Co ciekawe, nawet symbol „22B" nie jest tu przypadkiem. Jest on równoznaczny z zapisaną w kodzie szesnastkowym liczbą „555". To właśnie producent papierosów o tej nazwie był sponsorem Subaru w latach największych zwycięstw rajdowych marki, a wersje wyczynowe Imprezy, aby oddalić zarzuty o niedozwoloną reklamę wyrobów tytoniowych, po prostu nazywały się wtedy „555".

nikiem bokser. Tym razem i z przodu i z tyłu użyto zawieszenia kolumnowego. Silniki, choć dalej czterocylindrowe w układzie przeciwsobnym, były znacznie nowocześniejsze. Wszystkie odmiany (1.6, 1.8, 2.0, potem 2.2 i 2.5) miały po dwa wałki rozrządu w głowicy i 16 zaworów.

Imprezy tej generacji produkowane były z napędem przednim (stosunkowo niewiele takich aut trafiło do Europy) i przede wszystkim z napędem 4x4. Oczywiście najbardziej znane były na naszym kontynencie wersje z silnikiem turbodoładowanym. Odmian tych samochodów było bez liku, moce wahały się od 211 KM (2.0 turbo w wersji europejskiej) do 280 KM i więcej (wersje usportowione WRX STI). Można przyjąć, że pierwsze Imprezy z silnikami wolnossącymi pojawiały się w Europie raczej tylko po uprzedniej wizycie w USA. Jest natomiast pewne, że ta generacja Imprezy stała się autem kultowym, z powodu przyjaznego wyglądu, znanych już przymiotów auta z symetrycznym układem napędowym, a także dzięki bardzo dobrym osiągom wersji turbodoładowanych, szczególnie tych sygnowanych przez STI.

Oczywiście legendę Imprezy wspierały jej sukcesy rajdowe – firma STI i działający w jej imieniu w Europie brytyjski Prodrive w połowie sezonu 1994 przerzuciły się w rajdach WRC z Legacy na Imprezę, od pierwszego rajdu zdobywając czołowe miejsca. Mistrzostwo indywidualne zdobyli w tym samochodzie Colin McRae, (1995), Richard Burns (2001) i później Petter Solberg (2003).

Impreza STI S203

Impreza WRX STI (2004 r.)

Impreza STI S204

Druga generacja Imprezy, już o bardziej charakterystycznym i agresywnym kształcie, pojawiła się w końcu roku 2000. Minimalnie wydłużona, opierała się na tej samej platformie podwoziowej której użyto poprzednio, ale miała być samochodem bardziej przyjaznym zwykłemu, niesportowemu użytkownikowi. Z drugiej strony tylko nieliczne, najsłabsze odmiany (z silnikiem SOHC 1.5i) o których w ogóle nie słyszano w Europie, oferowane były z napędem ograniczonym do przednich kół. I znowu firma zasłynęła z oferowania niezliczonych wersji nawiązujących do rajdowej tradycji. W ofercie znalazły się „zwykłe" WRX z silnikami 2.0 turbo o mocy ok 225 KM, a nawet odmiany WRX STI 2.5 turbo z mocami dochodzącymi do 320 KM. W roku 2004 lekko zmieniono przednią część auta, jednak ta wersja Imprezy nigdy nie zdoła się ukryć wśród innych samochodów na drodze. Kolejna restylizacja, z roku 2005, przy-

Impreza WRX STI (2008 r.)

Impreza WRC, Impreza WRX STI (2004 r.)

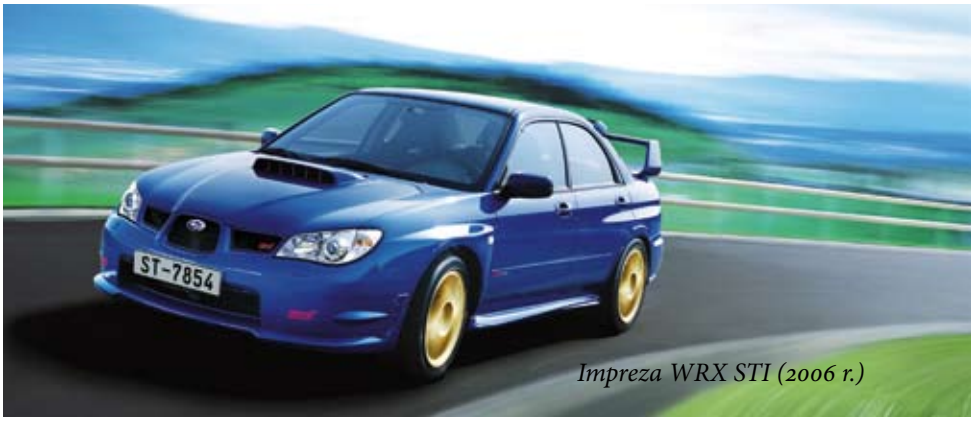
padła miłośnikom Subaru bardziej do gustu. Właśnie w tej wersji pojawiły się także w Europie najmocniejsze, turbodoładowane silniki o pojemności 2.5 dm^3.

Mniej sportowa, bardziej rodzinna

Obecną wersję Imprezy znamy bardzo dobrze. W połowie roku 2007 Subaru przedstawiło auto, które nie jest już klasycznym, małym sedanem. Zaoferowano również bardzo obszernego hatchbacka o największym chyba rozstawie osi w tej klasie aut. Przy okazji zmieniono tylne zawieszenie, obecnie ma ono z każdej strony dwa poprzeczne wahacze mocowane do solidnej ramy pomocniczej. Nie zrezygnowano jednak z klasycznego dla firmy układu napędowego, co więcej, dziś nie można kupić żadnej wersji Imprezy z napędem dwóch kół. Są za to nowoczesne silniki wolnossące o pojemności 1.5 i 2.0 dm^3, oraz turbodoładowany 2.5 (wersja WRX) i trzystukonne 2.5 turbo WRX STI. No i najważniejsze, w końcu zeszłego roku pod maskę Imprezy trafił innowacyjny dwulitrowy turbo-diesel w układzie bokser. Teraz kultowy samochód Subaru może – w odpowiednio wybranej wersji – zadowolić każdego. I oszczędny ojciec rodziny i przyszły zawodnik rajdowy znajdą coś dla siebie. Konstruktorzy Subaru 1500 sprzed pół wieku byliby zaskoczeni.

Impreza 2.0 (2008 r.) (wesja sedan)

Impreza 2.0R Sport (2008 r.) (wersja hatchback)



Impreza WRX STI (2006 r.)

Mistrz Oszczędności

We wszystkich rozmowach towarzyskich o samochodach, zawsze wcześniej, czy później pojawia się pytanie „a ile on pali?".

Obecnie, w czasach kryzysu, to pytanie nabiera jeszcze większego znaczenia. Zużycie paliwa staje się parametrem o głównym znaczeniu. Przecież naszych zasobów finansowych powinno starczyć nie tylko na zakup samochodu, ale również na jego eksploatację. „Najcenniejsze" stały się pojazdy ekonomiczne, a przy tym ekologiczne, bo przecież im mniej spalonego paliwa, tym mniej wydalonych spalin. By poznać realne możliwości diesla w układzie typu bokser, jako silnika ekonomicznego, a i siłą rzeczy ekologicznego, postanowiliśmy zaprosić kilku dziennikarzy z branży motoryzacyjnej, a więc niezależnych fachowców, by dokonali weryfikacji tego, co my już wcześniej sami stwierdzaliśmy, podróżując po Polsce.

Ale zacznijmy od początku, teoria sugeruje, że silnik ten powinien być wyjątkowo oszczędny. Jest pierwszym na świecie silnikiem wysokoprężnym o takim układzie cylindrów. To właśnie ten układ powoduje jego doskonałą kulturę pracy, a co za tym idzie brak potrzeby montowania w nim wałków wyważających.

Również dzięki takiemu usytuowaniu cylindrów jego wał korbowy jest znacznie krótszy niż w klasycznych silnikach rzędowych. Obie te cechy konstrukcyjne powodują znaczne zmniejszenie mas wirujących w silniku, co z kolei ma bezpośredni wpływ na wzrost sprawności silnika, a zatem ten silnik powinien teoretycznie spalać mniej paliwa, a dodatkowo wykazywać się wysoką kulturą pracy, lepiej „wchodzić na obroty".

Przed przystąpieniem do naszej próby założyliśmy, że samochody w niej użyte będą samochodami standardowymi, na standardowym ogumieniu, o standardowych regulacjach (również ciśnienie w oponach było stan-

dardowe), żadne wersje specjalne. A testować będziemy w normalnym ruchu ulicznym, takim samym w jakim poruszają się samochody na co dzień. Dziennikarze mieli do pokonania każdym modelem wyposażonym w ten silnik odcinek drogowy o długości około 100 kilometrów, w skład którego wchodziła zarówno część pozamiejska, jak i przejazd przez miasto.

Wyniki okazały się zaskakujące, samochody o stałym napędzie na wszystkie koła uzyskały zużycie od 3,6 do 5.0 l/100km (dokładne wyniki w ramce). Warty jest podkreślenia fakt, iż aż trzech kierowców uzyskało jednakową, najniższą średnią zużycia, co pokazuje, że nic nie ujmując umiejętnościom kierowców, ten wynik to efekt nie jednego wybitnie uzdolnionego kierowcy, lecz ekonomiczny silnik w rękach dobrych kierowców.

WYNIKI

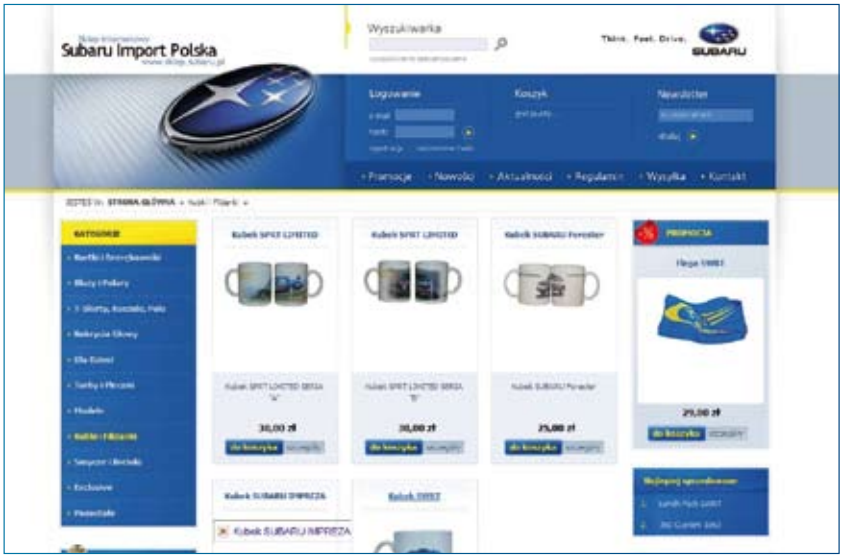
	Subaru Legacy	Subaru Outback	Subaru Forester	Subaru Impreza	Średnie zużycie dla danego Kierowcy
	Zużycie paliwa	Zużycie paliwa	Zużycie paliwa	Zużycie paliwa	
Kierowca nr 1	3,6 l/100km	4,6 l/100km	4,6 l/100km	4,2 l/100km	4,25 l/100km
Kierowca nr 2	4,2 l/100km	4,0 l/100km	4,4 l/100km	4,4 l/100km	4,25 l/100km
Kierowca nr 3	4,2 l/100km	4,6 l/100km	4,8 l/100km	4,4 l/100km	4,5 l/100km
Kierowca nr 4	4,0 l/100km	4,6 l/100km	4,2 l/100km	4,2 l/100km	4,25 l/100km
Kierowca nr 5	4,4 l/100km	4,4 l/100km	4,4 l/100km	5,0 l/100km	4,55 l/100km
Kierowca nr 6	4,0 l/100km	4,4 l/100km	4,6 l/100km	4,8 l/100km	4,45 l/100km
Kierowca nr 7	4,2 l/100km	5,0 l/100km	4,6 l/100km	4,6 l/100km	4,6 l/100km
Średnia dla modelu	4,09 l/100km	4,51 l/100km	4,51 l/100km	4,51 l/100km	

Nasz nowy sklep

Nie na darmo się mówi, że ten kto stoi w miejscu, ten niejako się cofa, tak więc i my postanowiliśmy zmodyfikować nasz internetowy sklep. Pierwsze, co możemy zauważyć, to zupełnie nowa szata graficzna. Prosta w formie, przejrzysta i czytelna. Gdy już nacieszymy nią oczy, możemy przystąpić do zakupów. I tu pomocny się okaże nowy, intuicyjny interfejs, który przeprowadzi Państwa przez cały proces zakupów, począwszy od przeglądania asortymentu a skończywszy na wyborze sposobu wysyłki. Na bieżąco można śledzić status swojego zamówienia. Dla tych z Państwa, którzy zechcą dokonać częstszych zakupów w naszym sklepie powstał system logowania, który przypisze stały numer, co znacznie ułatwi zakupy w przyszłości.

Ponadto uruchomimy newsletter, który będzie na bieżąco informować o zmianach, nowościach i promocjach.

Dla niezdecydowanych powstał system komentarzy o produktach, gdzie



każdy klient będzie miał możliwość wyrażenia swojej opinii na ich temat.

Do bardziej rzucających się w oczy zmian należy usystematyzowanie kolejności artykułów wg kategorii. Na pewno w znacznym stopniu ułatwi to znalezienie interesującego nas produktu.

Jesteśmy przekonani, że nowy sklep Subaru, przypadnie Państwu do gustu.

SERDECZNIE ZAPRASZAMY
do odwiedzenia strony sklepu:

www.sklep.subaru.pl

Akcesoria

Wiosną chętniej przebywamy poza domem. Wybieramy się na wycieczki nad morze i w góry, pikniki oraz częstsze wyjazdy „za miasto" by wreszcie odetchnąć świeżym, ciepłym powietrzem. Nasz samochód również wymaga przygotowania do nowego sezonu. Bogata gama oryginalnych akcesoriów, dostępna w sieci dealerskiej, pomoże nie tylko zaopatrzyć samochód w pozycje niezbędne do każdej wyprawy, ale także zadbać o nasz komfort i bezpieczeństwo. Jedynie oryginalne akcesoria dają pewność, iż zostały wyprodukowane dokładnie według zaleceń producenta samochodu. W naszej bogatej ofercie znajdą Państwo: dywaniki, haki holownicze, bagażniki, maty bagażnika, foteliki dziecięce, chlapacze, siatki bagażowe. Akcesoria zmieniające wygląd optyczny: nakładki, spoilery, listwy, felgi, tłumiki oraz akcesoria podnoszące komfort i bezpieczeństwo: nawigacje, czujniki i kamery cofania.

Nawigacja Kenwood typ DNX-8220 umożliwia nawigowanie po Polsce oraz innych krajach Europy. Polski moduł głosowy ułatwia obsługę. W pakiecie funkcji znajduje się radio, odtwarzacz DVD oraz moduł hands-free (Bluetooth). Dodatkowo, możliwe jest przyłączenie kamery cofania wspomagającej parkowanie.

Fotelik dziecięcy ISOFIX
Niezbędne wyposażenie dla osób podróżujących z małymi dziećmi.

Bagażnik na 2 rowery
Bagażnik przystosowany do montażu na haku holowniczym.

Nakładki progowe
Nakładki chroniące progi przed otarciami.

Ogrzewanie postojowe Webasto
Ogrzewanie postojowe skraca fazę nagrzewania silnika, obniżając zużycie paliwa i zmniejszając zużycie silnika. Zimą, przy niskich temperaturach otoczenia, zapewnia komfortowe warunki podróżowania dla kierowcy i pasażerów, a w wersji z programowaniem czasu uruchomienia pozwala rozpocząć podróż w ciepłym wnętrzu, z doskonale dopasowanymi pasami bezpieczeństwa.

Box dachowy (long)

Wymiary:
2.267x805x355 mm
Bagażnik dachowy typu box montowany jest na poprzeczkach podstawowego dachowego.

Aby zapoznać się z pełna ofertą akcesoriów do Państwa samochodu, zapraszamy do odwiedzenia najbliższego salonu Subaru.

ITS Adam Michalczewski

Firma transportowa ITS Adama Michalczewskiego została założona w 1973 roku. Początki działalności były bardzo trudne, głównie za sprawą ówczesnego systemu politycznego, który skutecznie blokował rozwój prywatnej inicjatywy. Codzienność stawiała kolejne wyzwania, a cechy charakteru właściciela firmy, typowe dla człowieka czynu, predysponowały go do nieustannej pracy i przełamywania kolejnych barier. W początkowej fazie rozwoju firmy, ukierunkowanej wyłącznie na transport ładunków, jej zakres działania był jedynie krajowy. W 1989 roku firma, rozpoczęła przewozy w transporcie międzynarodowym oraz uruchomiła dział spedycji międzynarodowej.

W 1994 roku przedsiębiorstwo rozpoczęło świadczenie usług przewozowych w regularnej komunikacji miejskiej w Radomiu. Adam Michalczewski stał się prekursorem w dziedzinie prywatnych przewozów pasażerskich w komunikacji miejskiej w Polsce. W 2003 roku firma ITS A. Michalczewski uruchomiła swój warszawski oddział i rozpoczęła świadczenie usług przewozowych w regularnej komunikacji miejskiej w Warszawie. Ogromne doświadczenie w prowadzeniu tego typu działalności w Radomiu, było bardzo pomocne i zaowocowało sprawnym uruchomieniem nowego oddziału firmy.

Podpisanie w dniu 17 grudnia 2008 r. umowy dealerskiej z Subaru Import Polska zaowocowało otwarciem nowoczesnego autoryzowanego salonu sprzedaży oraz w pełni wyposażonego profesjonalnego serwisu. Serwisu, który w oparciu o ogromne doświadczenie zdobywane przez kilkadziesiąt lat pracy

zawodowej Adama Michalczewskiego, ma ambicje bycia najlepszym serwisem w kraju. Utrzymanie w nienagannym stanie wartego ponad 100 mln zł taboru do tego zobowiązuje.

Firma ITS Michalczewski jest od wielu lat znana i kojarzona jako przedsiębiorstwo zajmujące się komunikacją miejską w Radomiu i Warszawie. Teraz dokładamy wszelkich starań, aby bardzo dobra opinia, jaką darzą nas nasi klienci, brała się również z jak najlepszego reprezentowania przez nas marki SUBARU, która jest naszym „oczkiem w głowie". ITS zawsze służy Państwu pomocą w przypadku wystąpienia jakichkolwiek kłopotów technicznych. W przypadku kolizji lub wypadku, na Państwa życzenie przeprowadzimy również naprawę blacharsko-lakierniczą zgodnie z technologią producenta. Pragniemy zapewnić Państwu kompleksową obsługę, która nie kończy się w chwili wydania pojazdu, lecz trwa znacznie dłużej, podczas jego codziennej eksploatacji, tak aby zawsze byli Państwo w pełni usatysfakcjonowani ze współpracy z ITS Michalczewski.

tekst: Rafał Czepułkowski

Chcą być jak zawodowcy

Na świecie jest wiele kolarskich grup zawodowych, które swoim wizerunkiem i osiągnięciami sportowymi stały się wzorem do naśladowania dla licznego grona amatorskich grup rowerowych. Dla młodych ludzi z Wybrzeża takim ideałem stała się amerykańska grupa zawodowa Subaru Gary Fisher MTB Team. Stworzyli więc własną drużynę, której sponsorem zostało również Subaru.

Grupa kolarska Subaru Gary Fisher Team to najbardziej utytułowana i najbardziej rozpoznawalna drużyna w Stanach Zjednoczonych. Jednak to nie tylko sukcesy sportowe jej zawodników powodują, że o tym teamie mówi się na całym świecie. Najważniejszą rzeczą dotyczącą tej grupy stało się na początku ubiegłego roku przedłużenie umowy sponsorskiej z firmą Subaru na kolejne 3 lata. Pod szyldem Subaru Gary Fisher MTB Team będzie występowała do roku 2010. Jest to sprawa o tyle godna uwagi, że przygoda Subaru z kolarstwem górskim trwa już od 8 lat! Bez wątpienia można powiedzieć, że jest to ewenement we współczesnym sporcie wyczynowym. W składzie na sezon 2009 znalazło się wielu utalentowanych kolarzy górskich, a wśród nich: Jeremy Horgan-Kobelski, Willow Koerber, Heather Irmiger, Sam Schulz i Nat Ross. Subaru Gary Fisher będzie w tym roku walczył przede wszystkim o prymat na trasach amerykańskich, a ma tam kilku poważnych konkurentów. Subaru Gary Fisher to również Global Team, w skład którego wchodzą czołowi zawodnicy cross country i maratonu. Tworzą go: Jenny Copnall – najlepsza brytyjska zawodniczka ostatnich lat, Szwedka Asa Erlandsson – mistrzyni Skandynawii w maratonach, Japończyk Ken Onodera – mistrz Azji z 2004 roku oraz bardzo utalentowany Izraelczyk Dror Pekatch.

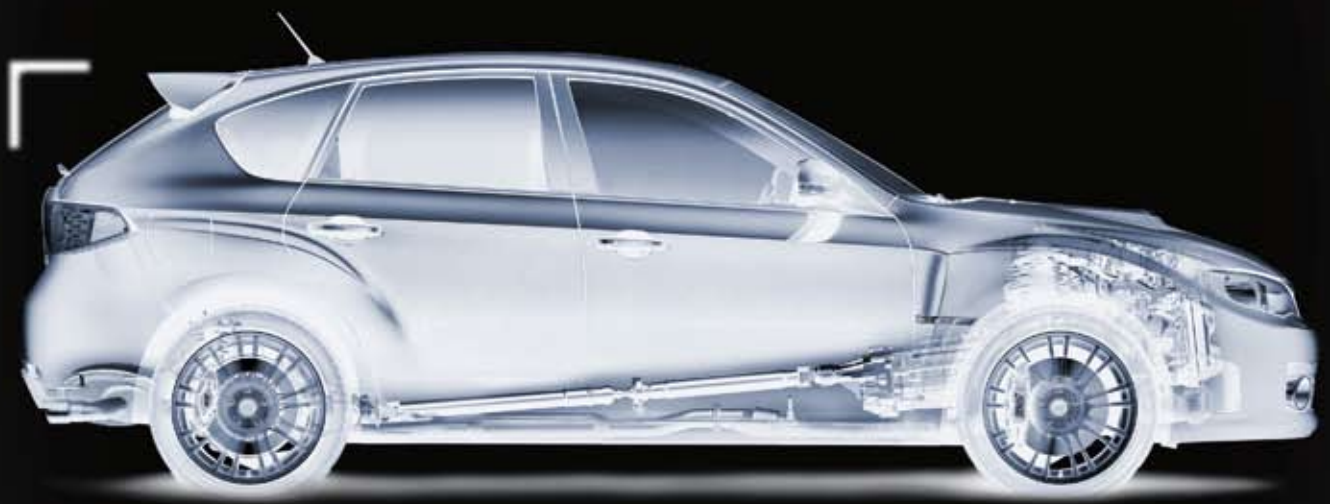
Na takich wzorach stworzono grupę Subaru Gary Fisher Gdynia. Zawodnicy ci nadal są członkami klubu kolarskiego Subaru Trek Gdynia, ale ścigać się będą

w nowych strojach i promując inną markę rowerów. „Sukcesy sportowe i marketingowe – mówi Marek Pstrusiński współwłaściciel firmy SSC – jakie zrobił dla Treka klub z Gdyni spowodowały, że zacząłem myśleć o podobnej promocji dla Gary Fishera. Aby nie szukać nowych ludzi, z którymi mógłbym to zrobić, zwróciłem się z taką ideą do Prezesa Treka Gdynia. Po analizie kilku pomysłów doszliśmy do jednego wspólnego projektu. Team Gary Fisher stał się zapleczem dla Treka Gdynia, gdzie rozwijać się będą głównie młodzi zawodnicy z Wybrzeża". W tegorocznym składzie znalazło się ośmiu kolarzy górskich. Kapitanem drużyny jest Maciej Siedlecki, a liderem Michał Dargacz. To na nich będzie spoczywała walka o punkty na maratonach. Ci dwaj zawodnicy będą również ścigali się w XC. U ich boku kolarskich szlifów będą nabierali pierwszoroczni juniorzy młodsi Wojciech Gruk i Jakub Woźniak. W teamie znalazły się również trzy dziewczyny: Natalia Wałdowska, Monika Lange oraz juniorka Asia Stefanowska. Nad grupą czuwa również jedyny masters w tym gronie Michał Felon, który stara się uzupełniać pracę Prezesa. Wszyscy zawodnicy są członkami klubu kolarskiego Subaru Trek Gdynia i na imprezach rangi Mistrzostw Polski i Pucharu Polski, gdzie wymagana jest licencja kolarska, będą reprezentowali swój klub. Na pozostałych wyścigach cross country i w maratonach będą występowali jako Subaru Gary Fisher Gdynia. Wszyscy startujący tam zawodnicy stawali na podium w swoich kategoriach wiekowych. Dla tej drużyny najważniejszym cyklem jest właśnie Skandia Maraton Lang Team oraz wybrane wyścigi Grand Prix MTB Langa. Zobaczymy ich również na lokalnych imprezach i wyścigach ogólnopolskich, które będą pasowały swoimi terminami do cyklu szkoleniowego. Zebrane doświadczenie z pewnością przyda się na Mistrzostwach Polski w XC i maratonie. W przyszłym roku team może się jeszcze powiększyć. Szefostwo klubu nadal będzie poszukiwało utalentowanej młodzieży z Trójmiasta, aby zapewnić jej dobre warunki do rozwoju kolarskiego. W ten sposób, przy wsparciu firmy Subaru Import Polska realizowane są marzenia młodych ludzi, którzy w przyszłości chcą zostać kolarzami zawodowymi. Wytrwałością i ciężką pracą mogą te ambitne plany zrealizować.

www.subaru.pl

NIE UKRYWAMY SZCZEGÓŁÓW!

SPRAWDŹ NAS NA CARSPECS.SUBARU.PL



R

IMPREZA

SYMMETRICAL AWD SINCE 1972 · iSR · BOXER DIESEL · SUBARU

P.U.H. Grafix, Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 71, 15-111 *Białystok*, tel. 085 662 33 36, grafix@subaru.pl ● **„Wawrosz" sp.j.**, ul. Warszawska 158, 43-300 *Bielsko-Biała*, tel. 033 827 10 30, bielsko@subaru.pl ● **REISKI**, ul. Gajowa 2, 85-087 *Bydgoszcz*, tel. 052 32 175 32, reiski@subaru.pl ● **P.H.U. Zdanowicz**, Al. Grunwaldzka 256a, 80-314 *Gdańsk*, tel. 058 554 32 06, gdansk@subaru.pl ● **Firma Motoryzacyjna „Ligęza" sp. z o.o.**, ul. Wincentego Pola 28, 58-500 *Jelenia Góra*, tel. 075 642 14 82, ligeza@subaru.pl ● **MM CARS Sp. z o.o.**, ul. Lotnisko 81, 40-271 *Katowice*, tel. 032 787 33 33, katowice@subaru.pl ● **SOLO Krzysztof i Wojciech Słabiak**, Dąbrowa 346b, 26-001 *Kielce (Masłów)*, tel. 041 362 62 00, solo@subaru.pl ● **Emil Frey Polska S.A.**, ul. J. Conrada 45, 31-357 *Kraków*, tel. 012 638 69 17, emilfrey@subaru.pl ● **AUTO FORUM sp. z o.o.**, Al. Kraśnicka 150a, 20-718 *Lublin*, tel. 081 723 94 47, lublin@subaru.pl ● **Subaru Point sp. z o.o.**, Al. Włókniarzy 234a, 90-556 *Łódź*, tel. 042 634 03 89, point_lodz@subaru.pl ● **F.H.U. Gruchel**, ul. Różana 1, 43-195 *Mikołów*, tel. 032 226 20 92, gruchel@subaru.pl ● **P.U.H. „Auto Complex"**, 33-311 Wielogłowy 188, *Nowy Sącz*, tel. 018 440 00 30, autocomplex@subaru.pl ● **Solix Sp. z o.o.**, ul. Lubelska 40, 10-408 *Olsztyn*, tel. 089 534 29 29, solix@subaru.pl ● **Kocar W.M.P.P. Kociałkowscy sp.j.**, ul. Dąbrowskiego 529a, 60-451 *Poznań*, tel. 061 842 03 69, kocar@subaru.pl ● **ITS A. MICHALCZEWSKI**, ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 *Radom*, tel. 048 384 20 20, its@subaru.pl ● **Sobiesław Zasada Rzeszów sp. z o.o.**, ul. Podwisłocze 38c, 35-309 *Rzeszów*, tel. 017 850 37 40, rzeszow@subaru.pl ● **Agrykolex sp. z o.o.**, ul. A. Struga 78, 70-777 *Szczecin*, tel. 091 812 78 81, szczecin@subaru.pl ● **Subaru A. Koper**, Al. Krakowska 151, 02-180 *Warszawa*, tel. 022 886 60 81, koper@subaru.pl ● **Styl Subaru Dukiewicz sp.j.**, ul. Jubilerska 6, 04-190 *Warszawa*, tel. 022 51 51 151, styl@subaru.pl ● **Da Woj Sp. z o.o. Sp. K.**, ul. Wiosenna 44, 05-092 *Warszawa / Łomianki*, tel. 022 751 15 66, dawoj@subaru.pl ● **JM Auto sp. z o.o.**, ul. Bałtycka 15, 51-109 *Wrocław*, tel. 071 352 81 90, jmauto@subaru.pl

Subaru zaleca produkty: STATOIL · PIRELLI · Castrol · KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS · SJS

KMH
Nr 21, marzec 2009
„Białe Szaleństwo"
(Impreza WRX 265)

(…) Zastrzyk mocy, jaki zafundował Imprezie producent, spowodował, że na ośnieżonej, śliskiej, pełnej zakrętów drodze zakres prędkości obrotowej, z jakiej korzystamy nie przekracza 4000 obr./min. Silnik bowiem osiąga maksymalny moment obrotowy już przy 3000 obr./min. Nie ma zatem najmniejszej potrzeby, aby kręcić silnik wyżej. Wystarczy tylko delikatnie sprowokować samochód przed wejściem w zakręt, a tył niczym na zawołanie obierze alternatywny tor jazdy. Co warto podkreślić, to łatwość prowadzenia Imprezy WRX 265 w warunkach zimowych. Samochód bardzo łagodnie reaguje na wszystkie nasze polecenia. Nic nerwowo, nic na siłę. Istna uwertura spokoju. Subaru posłusznie przemieszcza się po obranym przez nas torze jazdy. A jeżeli tylko zechcemy odejść od klasycznego, przyjętego ogólnie za prawidłowy, stylu prowadzenia, wystarczy lekka prowokacja kierownicą i bez problemu możemy podziwiać świat przez boczne szyby. Na dodatek samochód łatwo w owym poślizgu kontrolować. Delikatne ruch kierownicą i pedałem gazu sprawiają, że na ośnieżonych zakrętach możemy niemal dowolnie kształtować tor przejazdu. Prościej już się nie da. Bardzo ciekawi mnie , jak zachowuje się WRX 265 na asfaltowej nawierzchni, bowiem 230-konna wersja WRX nie dawała się wprowadzić łatwo w poślizg. Pytanie brzmi, czy 35 KM więcej oraz inne zestrojenie zawieszenia wystarczą, aby mieć z jazdy samochodem więcej radochy niż tylko satysfakcję z posiadania nadwyraz poprawnie prowadzącego się auta. (…)

Auto Technika Motoryzacyjna
Nr 5, maj 2009
„Nowa dyscyplina"
(Impreza 2.0D, Legacy 2.0D, Outback 2.0D, Forester 2.0D)

Subaru oceniano dotychczas przez pomiar czasu przejazdu – np. odcinka specjalnego. Teraz stopery możemy zamienić na menzurki.

(…) - od pewnego czasu z dystrybutora z napisem ON można tankować Imprezę, Legacy, Outbecka i Forestera. No i się porobiło. Zamiast saleć po odcinkach specjalnych, można pokusić się o udział w zawodach oszczędnościowych. Fakt, trzeba swoje mylenie trochę przestawić. Ale w sumie, czemu nie? Zawody to może za dużo powiedziane, nie ma żadnego regulaminu. Jest za to plan: bierzemy wspomniane obok cztery samochody, do każdego wsiadają po dwie osoby i jedziemy z Warszawy do Rzeszowa – wcale nie najkrótszą drogą. Na drugi dzień wracamy. Po drodze zmieniamy się za kierownicą, a co jakiś przez czas wymieniamy także autami. W sumie każdy uczestnik prowadził każdy samochód przez jakieś 100 km. Komputery pokładowe wskażą średnie zużycie paliwa. Pomysł oryginalny, ale jak łatwo się domyślić, przy takich założeniach najmniejsze zużycie paliwa osiągali najbardziej cierpliwi. Średnia prędkość przejazdu wynosiła około 60 km/h, co na tak długiej trasie było próbą mocnych nerwów. Ale dowiodła, że Boxer Diesel produkcji Subaru potrafi niezwykle oszczędnie obchodzić się z paliwem. Bez jazdy wybiegami, przy utrzymywaniu stałej prędkości, na niektórych odcinkach drogi Impreza i Legacy osiągały zużycie paliwa soro poniżej 4 l/100 km. Akurat te egzemplarze miały największy przebieg, rzędu 3 tyś. Km co i tak jest wielkością śladową. Gdyby do dyspozycji były auta nieco bardziej „ułożone", zużycie paliwa byłoby jeszcze mniejsze. Z takiej możliwości słyną zresztą wszystkie silniki Subaru. Poniżej 5 litrów na 100 km zużywały wszystkie modele. W sumie średnia dla czterech samochodów, ośmiu kierowców i ośmiuset kilometrów wyniosła 4,4 l/100 km. A więc Subaru można jeździec oszczędnie. Czy to ciągle są jednak Subaru? Trochę inne, ale tak. Pojedźmy „normalnie" i zmieścimy się w 6-7 l/100 km. To i tak dobrze. A osiągami ten samochód może zawstydzić

większość konkurentów. Silnik może i klekocze (gdy słychać z zewnątrz), a nie basowo warczy, ale aktywnemu kierowcy potrafi dostarczyć sporo przyjemności z jazdy. I to niezależnie od tego, w jakim modelu został zamontowany. (…)

Magazyn Rajdowy WRC
Nr 91, kwiecień 2009
„Bulgot z klekotaniem"
(Legacy 2.0D)

(…) Otwarciu przepustnicy towarzyszy charakterystyczny bulgot boksera wymieszany z nutką klekotu diesla. Oba dźwięki wzajemnie się przekrzykują – na szczęście robią to na tyle kulturalnie, że we wnętrzu tego nie słuchać. Subaru szczyci się tym, że dzięki połączeniu technologii diesla z przeciwsobnym układem cylindrów udało się uzyskać wyjątkowo niski poziom hałasu oraz zniwelować ilość wibracji przenoszonych na nadwozie. W dodatku kabina jest bardzo dobrze wygłuszona. Jeśli wierzyć na słowo, to we wnętrzu panuje 70,5 dB, a więc mniej niż w Rolls-Roysie Phantomie. Tak więc błogi sen pociechy śpiącej w foteliku na tylniej kanapie pozostaje niezakłócony nawet podczas ulicznych harców taty. Chyba że tatę poniesie fantazja, by pokonać górskie przełęcze długimi slajdami, do czego zachęca napęd Symmetrical All Wheel Drive. Trzeba tylko pamiętać o wyłączeniu kontroli trakcji. System AWD sprawia wrażenie jakby się prosił, aby móc znowu udowodnić kierowcy, jak świetnie spisuje się podczas poślizgów – zarówno umyślnie wywołanych, jak i tych nieprzewidzianych. (…)

Moto Onet.pl
21 marca 2009
„Impreza za… 4,37 l/100km!"
(Impreza 2.0D, Legacy 2.0D, Outback 2.0D, Forester 2.0D)

Jak oszczędne potrafią być samochody z sześcioma gwiazdami na masce? Znalezienie odpowiedzi postanowił ułatwić nam polski przedstawiciel firmy, który udostępnił modele Impreza, Legacy, Outback oraz Forster do testu na dystansie 800 kilometrów. Start i meta wyprawy zostały ulokowane w Warszawie. Na skutek tego uczestnikom przyszło zmierzyć się z wielkomiejskim ruchem, co zawsze negatywnie odbija się na zużyciu paliwa. Dalsza część trasy wiodła po mazowieckich równinach oraz drogach Wyżyny Lubelskiej i Wyżyny Małopolskiej, które obfitowały we wzniesienia i spadki.

PLEJADY

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

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

Redaktor naczelny:
Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redakcja:
Zbigniew Karcz
Marek Włodarczyk
Robert Malara
Grzegorz Pawliczak

Współpracownicy:
Jerzy Dyszy
Marcin Kacperek
Waldemar Biela
Beata i Jacek Łukaszewscy
Bartek Szambelan
Szymon Jańczak
Tomasz Szymański

Opracowanie graficzne:
Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:
Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:
redakcja@plejady.subaru.pl

Zdjęcia:
Archiwum Subaru
Freerajdy Subaru Climbing Team - archiwum
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru
Archiwum Nasza-Klasa
Archiwum Dante Cinque

Magazyn Plejady ukazuje się
w cyklu dwumiesięcznym
i jest bezpłatnym czasopismem dla miłośników
i właścicieli pojazdów Subaru.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.
Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

Przedruki i wykorzystywanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

Rasowe paliwo

dla Twojego Subaru!

Suprema 98

SupraDiesel

najwyższa jakość • lepsze osiągi • większa wydajność

Poczuj różnicę

www.suprema.pl
www.statoil.pl

STATOIL