

NR 1 (29)/2010 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

 SUBARU

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



Technika  
**Styl i technologia**

Historia  
**Na podbój Ameryki**

Wywiad  
**Błoto... w żyłach**





## Program Dealer Samochodowy

Zmieniamy się dla Was.

Teraz oferujemy dużo więcej! Nowy Program Dealer Samochodowy to pakiet ubezpieczeń komunikacyjnych (OC/AC/KR/NNW/Assistance) w najszerszej na rynku formule Autocasco Komfort All Risks w atrakcyjnej cenie. I to jeszcze nie wszystko.

**Zapytaj swojego Dealera o Program Bezpieczny Kierowca Subaru.**



Towarzystwo Ubezpieczeń  
i Reasekuracji S.A.

Aby bezpiecznie spełniać marzenia



Należymy do Grupy KBC



## Ocieplenie klimatu

Wprawdzie tegoroczna zima nie dała nam wielu dowodów na faktyczne postępowanie globalnego ocieplenia klimatu, ale i tak większość naukowców pozostaje twardo przy tym twierdzeniu.

Możemy więc wyjeżdżając na nasze drogi i obserwując poczynione na nich przez mrozy spustoszenia, pocieszać się, że jest to jedynie zjawisko lokalne – w innych krajach jest pod tym względem zdecydowanie lepiej. Jeżeli jednak taka konstatacja miałaby negatywnie wpływać na nasz wiosenny nastój – spieszę z pomocą w jego restytucji.

W końcu dziura budżetowa jest jeszcze znacznie większa od spotykanych na drodze, a tę po kryzysie posiadają praktycznie wszystkie państwa.

Tytułowe ocieplenie klimatu jest ogólnie traktowane jako czynnik bardzo negatywny. Wyżej przeprowadzone wywody wskazują wprawdzie, że kierowcy mogą to odbierać zupełnie inaczej, lecz globalnie niewiele to zmienia. A przecież samo sformułowanie zawiera bardzo wiele możliwości interpretacji. I tak niejednokrotnie karmieni jesteśmy wiadomościami o „ochłodzeniu stosunków”, czy też właśnie „ociepleniu klimatu politycznego”, gdzie interpretacja emocjonalna jest dokładnie odwrotna, niż ma to miejsce w kontekście stricte klimatycznym.

Z tego punktu widzenia zima na naszych drogach była relatywnie... ciepła. Kierowcy wobec wspólnego dla wszystkich

zagrożenia w postaci nieprzejezdnych, czy też zdradliwie śliskich dróg wykazywali wobec siebie... więcej ciepła. Więcej było wzajemnej pomocy, a i ja dopiero ostatnio schowałem standardową linkę holowniczą pod podłogę bagażnika – prawie codzienne jej używanie jest już mało prawdopodobne.

A może warto spróbować ocalić część tego pozytywnego nastawienia i chęci pomocy także na resztę roku? Nie dopuścić do stopnienia naszych pozytywnych uczuć wraz ze znikającymi śniegami?

Tak naprawdę, to początek został już dawno zrobiony. A to wtedy, gdy użytkownicy Subaru – głównie Imprez – zaczęli się wzajemnie pozdrawiać na drodze. Lub gdy spotykając się na stacji benzynowej zamieniają kilka miłych słów. Znajduje to też odzwierciedlenie na Forum, gdzie wątek „pozdrawiamy się” jest jednym z najczęściej odwiedzanych.

Niestety nie wszyscy jednak ten zwyczaj znają. I tak zdarza się, że nieświadomy jego istnienia kierowca Subaru króciutko „zmiganym” światłami przez właściciela innego Subaru nie zauważa już podniesionej w geście pozdrowienia ręki i jego myśli zacierają w kierunku... mało parlamentarnym.

Może, korzystając właśnie z wiosny, pomimo koncentracji na wykonywaniu słalomu giganta pomiędzy pozimowymi dziurami w nawierzchni, zachowajmy pozytywne nastawienie do innych



kierowców, a szczególnie do innych właścicieli Subaru.

I gdy spotkamy się z krótkim mignięciem światłami (czy też czterema kierunkowskazami – gdy samochód jest przed nami) i do tego podniesioną w geście pozdrowienia ręką – odpowiedzmy. Zapewniam (z doświadczenia), że jest to miłe uczucie.

A znając bardzo wielu użytkowników samochodów spod znaku Plejad jestem też głęboko przekonany, że po prostu są godni pozdrawiania.

A więc, wbrew tendencjom międzynarodowej polityki i gospodarki, bądźmy i w tym przypadku indywidualistami i... ocieplajmy klimat ☺

**Witold Rogalski**  
Dyrektor Subaru Import Polska

14 wywiad

**Błoto... w żyłach**  
Jarosław Kazberuk





	aktualności	6
	Genewa 2010	10
<b>Impreza dla bardziej aktywnych</b>		
	Szkoła Jazdy Subaru	20
<b>Grunt to wiedzieć, której strony się trzymać...</b>		
	reportaż	26
<b>Wyprawa życia – USA (cz. IV)</b>		
	reportaż	32
<b>Portrety</b>		
	SPRT	34
<b>Nowe rozdanie</b>		
	technika	36
<b>Styl i technologia</b>		
<b>Elektryzujący świat Subaru</b>		
	historia	42
<b>Na podbój Ameryki</b>		
	styl życia	48
<b>Wspinaczka mikstowa</b>		
	VII Złot Plejad	53
<b>Zaproszenie</b>		
	pasje	54
<b>Forkiem przez świat - Islandia</b>		
	felieton	58
<b>Nowożytna historia turystyki... Polskiej</b>		
	nasi partnerzy	62
<b>Technotop (Lublin)</b>		
	piszą o nas	64
	sklepik	66

## Platynowa nagroda



Cars.com to wiodący amerykański portal internetowy przeznaczony dla osób zamierzających dokonać zakupu samochodu. Mogą one na nim znaleźć wiele pożytecznych informacji, takich jak ceny, zdjęcia, filmy, porównania, a przede wszystkim obiektywne opinie ekspertów. W znacznym stopniu ułatwia to podjęcie decyzji

związanych z zakupem. Co roku portal ten przyznaje najlepszym modelom samochodów Platynową Nagrodę Cars.com. Wybór jest dokonywany na podstawie wszechstronnych testów. Kandydatami do nagrody są wszystkie wprowadzone w danym roku nowe modele oraz te, które podległy poważnym zmianom (facelift).

W roku 2010 Platynową Nagrodę Cars.com w kategorii Najlepsze Nowe Kombi otrzymał Subaru Outback, a Najlepszym Samochodem dla Małych Rodzin został Subaru Forester. Jak potwierdził redaktor naczelny portalu Patrick Olsen „wyróżnione Platynową Nagrodą pojazdy są wyjątkowe pod każdym względem”.

## Duńskie wyróżnienie Foreстера

Subaru było już wielokrotnie nagradzane w różnych krajach, jednakże nie zdobyło do tej pory żadnej nagrody w Danii. Na początku tego roku uległo to jednak zmianie, dwa duńskie magazyny motoryzacyjne przyznały Foresterowi tytuł „SUV-a Roku”. W styczniu magazyn „Bilen” uhonorował go za znakomity silnik wysokoprężny w układzie bokser, wysoki poziom wyposażenia standardowego oraz doskonałe własności jezdne zarówno na drogach asfaltowych, jak i poza nimi. Również najpopularniejszy magazyn motoryzacyjny w tym kraju „Bilmagasinet” wyróżnił ten sam model nagrodą „Najlepszy SUV Roku – bez dyskusji”. W pokonanym polu pozostawił on między innymi Audi Q5 i Skodę Yeti. Argumentami przemawiającymi za Subaru jest wyjątkowy silnik, znaczna przestrzeń w kabinie, znakomity system napędu wszystkich kół (Symmetrical AWD) oraz konkurencyjna cena.

## „Reklamowy” sukces

Międzynarodowe Stowarzyszenie Reklamy (IAA – International Advertising Association) zakończyło już po raz piąty japońską edycję konkursu Best Advertising, mającego na celu wyłonienie najlepszych reklam promujących produkty i usługi z Kraju Kwitnącej Wiśni poza jego granicami. W tym roku zaszczytne, trzecie miejsce zajęła telewizyjna reklama Legacy zatytułowana „Down to Earth”. Prezentuje ona praktyczne zalety najnowszej generacji Subaru Legacy, ze szczególnym uwzględnieniem jego wyjątkowych własności jezdnych oraz koncepcji napędu Symmetrical AWD. Autorem spotu jest Dentsu Inc. Japan.



## Najlepszy Samochód Użytkowy

Podczas Salonu Samochodowego w Toronto Kanadyjskie Stowarzyszenie Dziennikarzy Motoryzacyjnych przyznało Subaru Legacy tytuł „Najlepszego Nowego Samochodu Użytkowego”. Debiutujący w ubiegłym roku model Subaru pokonał między innymi Volkswagena Touarega TDI i Lexusa R450h. Dziennikarze dokonali wyboru w oparciu o surowy program testów. Głównym ich elementem były jazdy po drogach publicznych, tych samych, po których na co dzień poruszają się wszyscy kierowcy. Dzięki

temu potencjalni konsumenci otrzymują wiele pożytecznych informacji na temat testowanych samochodów. Oceniane są wszystkie aspekty użytkowe, począwszy od poziomu bezpieczeństwa, aż po objętość bagażnika. Ostateczna klasyfikacja w poszczególnych kategoriach odbywa się w drodze tajnego głosowania jurorów. Prezes i dyrektor zarządzający Subaru Canada Katsuhiro Yokoyama podsumował ten sukces następująco: „Mimo ogólnego kryzysu na rynkach globalnych oraz nienajlepszej kondy-

*cji innych producentów samochodów, dla Subaru rok 2009 był wyjątkowy. Zamknęliśmy go rekordową sprzedażą, zyskując jednocześnie najwyższy udział w rynku. Nagroda przyznana przez AJAC jest wyrazem uznania oraz docenienia naszych wysiłków. Nie jest to jedyne tego rodzaju wyróżnienie, już wcześniej Subaru otrzymało wiele nagród za bezpieczeństwo, jakość, osiągi i innowacyjność. Niewątpliwie pomoże nam to w utrzymaniu pozytywnego dla naszej marki trendu rynkowego.”*



## Kolejny tytuł Samochodu Roku dla Subaru

Od 1997 roku dziennikarze oraz przedstawiciele Litewskiego Związku Motoryzacyjnego wybierają Samochód Roku. Jest to najważniejsze wydarzenie branży motoryzacyjnej na Litwie. Przed opublikowaniem werdyktu jury konkursu dokładnie przetestowało na drogach 21 kandydujących do tego tytułu samochodów. Laureatem Anno Domini 2010 zostało Subaru Legacy. Nie jest to pierwszy sukces Subaru w tym plebiscycie, pięć lat temu również Legacy zajęło drugie miejsce. W tym roku zdeklasowało rywali, uzyskując 52 punkty podczas gdy zdobywca drugiego miejsca otrzymał ich tylko 39.

# Sezon czas zacząć

Kiedyś przeczytałem takie stwierdzenie, że rower to fenomen naszych czasów. Chyba coś w tym musi być, bo gdy spojrzymy na współczesne kolarstwo, widzimy olbrzymi rozwój i postęp technologiczny. A wszystko to po to, aby spędzanie wolnego czasu na łonie natury było maksymalnie przyjemne.



Kołem napędowym dla kolarstwa stał się bez wątpienia rower górski. Ta nowoczesna konstrukcja pozwalająca wjechać jednośladem do lasu szybko zaczęła zyskiwać swoich sympatyków. Nie ma w tym nic niezwykłego, bo ten typ sprzętu nadaje się praktycznie do wszystkiego. Takiego „górala” można porównać do Subaru Forestera, który jest komfortowy (idealnie pasuje na polskie drogi), świetnie nadaje się do jazdy po mieście, a gdy tylko najdzie nas ochota, możemy skręcić nim w dziewiczy teren i rozkoszować się ekstremalnymi doznaniem. Postęp cywilizacyjny i poprawa sytuacji ekonomicznej Polaków spowodowały zagęszczenie ruchu ulicznego. W takich warunkach dla rowerzystów zaczęło brakować na szosie miejsca, zaczęło być niebezpiecznie. Dlatego też skonstruowanie roweru górskiego tchnęło nowe życie w kolarstwo. Od tej pory nie trzeba „walczyć” o kawałek jezdni, czy też

poruszać się wśród spalin, teraz można bezpiecznie i w przyjaznych okolicznościach przyrody spędzać czas na łonie natury. Rosnąca popularność „górali” dała też sygnał dla organizatorów imprez sportowych. Dawniej, aby być kolarzem i startować w wyścigach rowerowych, trzeba było należeć do klubu. Wiązało się to z ogromną liczbą ograniczeń: posiadaniem sprzętu, mieszkaniem w pobliżu klubu z sekcją kolarską, a przede wszystkim trzeba było być w odpowiednim wieku i tężyznie fizycznej. Dziś fenomen roweru górskiego rozwiązał te wszystkie problemy. Wprawdzie trzeba mieć swój rower, ale to wszystko, co tak na prawdę trzeba mieć. Można mieszkać na końcu świata, nie mieć klubu, nie mieć trenera, być w kwiecie wieku, mieć nadwagę, a przy tym też być wielkim sportowcem. Kolarstwo górskie, dzięki maratonom rowerowym, rozwija się w Polsce w szalonym tempie. W 2006 roku zanotowa-

no ponad 6,5 tys. uczestników takich imprez. W 2008 roku kolarzy amatorów było już blisko 8,5 tys., a miniony rok był pod tym względem rekordowy. Tylko na czterech największych cyklach ogólnopolskich maratonów MTB zanotowano ok. 13 tys. uczestników. Choć kolarstwo nie należy do łatwych dyscyplin sportowych, choćby z racji samego wysiłku fizycznego, jaki trzeba pokonać, to wyraźnie widać, że uprawiają je nie tylko ludzie młodzi. Analizując statystyki (19-30 lat – 36%, 31 - 40 lat – 29%, powyżej 40 lat – 22%) przekonujemy się, że jest to sport dla wszystkich. Na tych imprezach wyraźnie widać duży przyrost nowych maratończyków w kategorii masters. 33% to dużo i ta liczba świadczy, że coraz więcej ludzi przekonuje się, że jest w ich życiu coś więcej niż tylko praca lub siedzenie przed telewizorem, i że lepiej zadbać o zdrowie w sposób aktywny.





Każdy miłośnik roweru, traktujący kolarstwo jako sport, lub też jako czystą przygodę, może wystartować w amatorskim wyścigu. Wystarczy posiadać własny rower i kask oraz mieć sprawne hamulce. Kolejnym krokiem jest właściwy dobór imprezy. W Polsce mamy cztery główne cykle ogólnopolskich maratonów na rowerach górskich. Są to duże imprezy masowe, na starcie których często staje ponad tysiąc uczestników na raz. Organizatorzy dbają o swój wizerunek i starają się zadowolić wszystkich. Charakter festynu rodzinnego zapewnia dobrą zabawę, bez względu na wiek. W momencie gdy my ścigamy się na trasie maratonu, walcząc z innymi uczestnikami o jak najlepszą lokatę, nasza rodzina może świetnie bawić się w „miasteczku” organizatora. Liczne konkursy, występy artystyczne, czy też wyścigi rodzinne o charakterze zabawowym, umilą czas każdemu. A co jest do wyboru?

Skandia Maraton Lang Team MTB to propozycja Czesława Langa, tego samego, który od wielu lat tworzy imprezę sportową roku, czyli wyścig kolarski Tour de Pologne. Duże doświadczenie organizacyjne pozwoliło mu stworzyć „produkt” prawie doskonały. Doświadczeni zawodnicy mogą wybrać dystans Grand Fondo, gdzie do pokonania jest od 80 do 100 km. Amatorzy o zacięciu sportowym mogą pojechać dystans Medio, czyli od 50 do 60 km. Początkujący kolarze górscy też mają swój dystans o nazwie Mini. Tutaj wysiłek fizyczny jest znacznie mniejszy, bo do przejechania jest ok. 30 km. Pomysłem Czesława Langa stał się dystans rodzinny. Startują tutaj rodzice razem z małymi dziećmi, pokonując w terenie ok. 10 km. Jest to duże przeżycie dla naszych pociech, bo cały wyścig ma profesjonalną oprawę. Dzięki barierkom i balonom przyozdobionym w reklamy, dzięki muzyce przeplatanej komentarzem spikera, czy też dzięki kamerom telewizyjnym, możemy poczuć się jak na zawodowym wyścigu

kolarskim. Dlatego też wrażeniom i późniejszym dyskusjom w gronie rodzinnym po takim przeżyciu nie ma końca. Skandia Maraton Lang Team MTB rozgrywany jest w różnych miastach na terenie całej Polski. W sezonie 2010 cykl ten odwiedzi: Chodzież (25.04), Bielawę (16.05), Białowieżę (23.05), Nałęczów (30.05), Olsztyn (13.06), Sopot (27.06), Białystok (12.09), Rzeszów (26.09).

Innym cyklem maratonów MTB jest Bike Maraton organizowany przez Macieja Grabka. Propozycja tego organizatora skupia imprezy rowerowe głównie na południu Polski. W kalendarzu 2010 znalazły się: Wrocław (18.04), Zdziarszowice (8.05), Wieluń (22.05), Jelenia Góra (5.06), Polanica Zdrój (19.06), Piechowice (3.07), Tarnów (17.07), Kraków (1.08), Świeradów Zdrój (7.08), Swarzędz/Poznań (5.09), Ustroń (18.09), Karpacz (2.10).

Ciekawą propozycję dla mieszkańców stolicy ma Cezary Zamana. Ten były kolarz zawodowy, zwycięzca Tour de Pologne, od kilku lat organizuje cykl maratonów głównie na Mazowszu. Na starcie jego Mazovii MTB zawsze staje ponad tysiąc uczestników. Na ten sezon w jego ofercie znalazły się: Piaseczno (11.04), Łódź (25.04), Radom (9.05), Jabłonna (23.05), Elk (4.06), Lublin (20.06), Szydłowiec

(4.07), Skarżysko (25.07), Nidzica (8.08), Mława (22.08), Pułtusk (05.09), Kraków (12.09), Warszawa (26.09).

Miłośników mocniejszych wrażeń zaprasza na swoje trasy Grzegorz Golonko. Oferta jego cyklu MTB Marathon skierowana jest tylko do doświadczonych kolarzy. Ciężkie górskie trasy również mają swoich zwolenników. W tym roku cykl będzie gościł w miastach: Dolsk (10.04), Murowana Goślina (18.04), Karpacz (1.05), Złoty Stok (15.05), Szczawnica (29.05), Międzygórze (19.06), Głuszycza (1.08), Krynica Zdrój (14.08), Kraków (29.08), Rabka Zdrój (11.09), Istebna (25.09).

Warto też dodać, że obok tych czterech ogólnopolskich maratonów MTB, w każdym większym mieście organizowane są lokalne imprezy kolarskie. W ubiegłym roku liczba takich wyścigów dla amatorów dwóch kółek przekroczyła setkę.

Rower, ten fenomen naszych czasów, daje radość z jazdy i obcowania z naturą. Pozwala się zmęczyć, hartować ciało i rozwijać silną wolę. Do tego daje możliwość poczucia się wielkim sportowcem, bo tak można określić każdego, kto pokona siebie i ukończy kilkugodzinny wyścig.

*Na trasy maratonów MTB zapraszają zawodnicy Klubu Kolarskiego Subaru Trek Gdynia.*



# Impreza dla bardziej aktywnych

Subaru postanowiło konsekwentnie rozszerzyć ofertę samochodów określanych jako „crossover”, czyli łączących zalety różnych segmentów rynkowych. W przypadku Imprezy XV jest to nadal popularny kompaktowy hatchback, ale wyposażony i stylizowany w ten sposób, że bliżej mu do rekreacyjnych pojazdów terenowych.







Trzeba uczciwie powiedzieć, że Subaru tworząc crossovery typu Outbacka, Foreстера czy najnowszej Imprezy XV, nie ma trudnego zadania. Większość konkurentów musi się sporo napracować, by przekonać klientów, że ich masowo produkowany kompakt czy auto klasy średniej, może także być pojazdem do zabawy np. w lekkim terenie. Zazwyczaj brakuje im najważniejszej rzeczy, tej, którą Subaru uznaje za naturalną i oferuje w standardzie - napędu czterech kół.

Po trzech latach od prezentacji nowej Imprezy przyszedł czas, by udowodnić klientom, że w ofercie swej ulubionej marki mają też - a właściwie zawsze mieli - małego crossovera. Dla przekonania nieprzekonanych wystarczyło dodać nieco właściwej dla tej grupy aut stylizacji. W ten sposób Impreza przerodziła się w Imprezę XV.

Cóż zatem pojawiło się nowego? Z zewnątrz zobaczymy przede wszystkim zmieniony, bardziej agresywny przedni zderzak sugerujący osłonę pod układem napędowym, a także wydatne plastikowe nadkola, powiększony tylny spoiler zmieniający widok auta, gdy patrzymy na nie z boku, wreszcie standardowe solidne (aluminiowe, lecz w ciemnym kolorze) relingi dachowe. W kabinie zastosowano nieco nowej kolorystyki np. brązowe elementy w wykończeniu siedzeń i szare w zestawie zegarów. Kierownica standardowo jest obszyta skórą i wyposażona w sterowanie radia oraz złącza Bluetooth. Skórę znajdziemy także na gałce zmiany biegów.

Jednostki napędowe Imprezy XV to do wyboru - benzynowy, dwulitrowy silnik wolnossący DOHC 16V (150 KM przy 6400 obr/min) albo również dwulitrowy turbodiesel DOHC 16V (150 KM przy 3600 obr/min). Oba silniki występują w nowej specyfikacji, uwzględniającej normę emisji spalin Euro 5. Z silnikiem benzynowym połączyć można pięcio-



biegową skrzynię manualną (układ AWD z centralnym mechanizmem różnicowym ze zwiększonym tarcie, na zasadzie sprzęgła wiskotycznego) lub czterobiegowy automat z aktywnym podziałem momentu napędowego AWD. Jednostka wysokoprężna łączona jest z sześciobiegową skrzynią manualną i układem AWD z centralnym mechanizmem różnicowym + sprzęgło wiskotyczne.

Widać więc, że większość parametrów technicznych Imprezy XV nie różni się od tych samych danych dla standardowej Imprezy z podobnym wyposażeniem. Pewnej modyfikacji dokonano w zawieszeniu auta, lecz w wersji europejskiej nie zdecydowano się na zwiększenie prześwitu. Pozostał on taki sam jak w podstawowej wersji, czyli 155 mm (150 dla turbodiesla). Konstruktorzy postanowili jednak poprawić zachowanie auta na twardych nawierzchniach, zmniejszając



niedużo tendencją do przechyłów nadwozia. Zmiana polega na usztywnieniu tylnego stabilizatora i nieznacznym zwiększeniu tłumienia amortyzatorów, przede wszystkim z przodu i w pewnym stopniu z tyłu. Zoptymalizowano także parametry przekładni kierowniczej. Podaje się, że kierowność Imprezy XV jest jeszcze lepsza niż standardowego modelu, jednocześnie bez żadnego uszczerbku dla komfortu jazdy.

W obu wersjach silnikowych XV wyposażono w kontrolę toru jazdy VDCS oraz zgodny z nowymi europejskimi przepisami system Brake Assist, a także komplet poduszek bezpieczeństwa, system audio z 10 głośnikami, automatyczną klimatyzację i wiele innych elementów wyposażenia.

W efekcie więc Impreza XV jest wyjątkowo dobrze wyposażoną odmianą seryjnego samochodu, z dodatkami, które zadowolą klientów lubiących się wyróżnić na drodze.

wywiad  
tekst: Peiper

# BŁOTO W... ŻYŁACH





**M**am ogromną przyjemność rozmawiać z Jarosławem Kazberukiem, kierowcą, pilotem i uczestnikiem najtrudniejszych rajdów terenowych, judoką i biznesmenem, człowiekiem zajmującym się profesjonalnie topieniem samochodów w błocie i zakopywaniem ich w piasku, i to tylko po to, by je stamtąd wyciągać i wykopywać, a robiącym to z takim wdziękiem, że ów proceder... dofinansowują sponsorzy.

Panie Jarku, co było pierwsze, rajdy samochodowe „po płaskim” czy off-road?

*Pierwsze były KJS-y.*

*Prawie w tym samym czasie wystartowałem w eliminacjach i dostałem się do reprezentacji kraju w legendarnym Camel Trophy. Był to 1996 rok, a sam Rajd odbywał na Borneo w części zwanej Kalimantan. Miesiąc w dżungli równikowej podczas pory deszczowej odmienił moje życie na zawsze. Wskazał kierunek, którym miałem od tego momentu podążać...*

Białystok, którego jest Pan mieszkańcem nie jest pustynią ani mekką rajdów terenowych, skąd wzięło się zainteresowanie tym sportem?

*Wszystko co najfajniejsze bierze się z dziecięcych marzeń, te natomiast można spełniać w każdym miejscu na ziemi. Jak pokazuje życie, Podlasie to kuźnia twardych charakterów i świetne miejsce przygotowań do moich Dakarów.*

*Ciąg do motoryzacji i szybkiej jazdy z przygodą przejawiałem od zawsze.*

*Juz w wieku 5-6 lat miałem własną stajnię rajdową. W niej z bratem*

*Czarkiem tuningowaliśmy samochody na pedały :). Najbardziej niebezpieczne były testy. Próby skoku blaszanym autem z garażu na odległość, czy też jazdy za autobusem na linie, zdarzały się nam na porządku dziennym... Na szczęście zawsze w porę zjawiali się rodzice :).*

Czy babranie się w błocie i grzęznięcie w kopnym piachu to dla Pana odskocznia od codzienności czy sposób na życie, czyli właśnie codzienność, a w takim razie, co traktuje Pan jako odskocznię?

*Uprawiam tyle „działaek” w życiu, że jedna w stosunku do drugiej musi być swojego rodzaju odskocznia. Jestem trenerem judo, zarządzam dwiema firmami, jeżdżę w rajdach i szkolę innych w sztuce jazdy... Muszę gdzieś „czyścić głowę” i łapać dystans, żeby płynnie zamieniać kombinezon rajdowy na garnitur czy kimono :)*

Ta różnorodność zajęć daje fantastyczne możliwości odreagowania

stresu. Rozumiem, że jeżeli zdenerwuje Pana kontrahent lub rajd potoczy się nie po myśli, to wychodzi Pan - dajmy na to - na matę i rzuca sobie... judokami... dla kurażu.

*Rzucam sobie tymi judokami już ponad 30 lat...*

*Pewne jest to, że zostawiam tam energię negatywną, a wynoszę pozytywną. Judo to filozofia uprawiana od lat, która pozwala przetrwać trudne chwile w rajdach i odnosić sukcesy w biznesie.*

Wielu kierowców twierdzi, że poruszanie się po polskich drogach to walka o życie. Czy nie uważa Pan zatem, że rajdy terenowe to - w pewnym sensie - pójście na łatwiznę? Ucieczka od skrajnie niebezpiecznych dróg publicznych w ciche szuwały i puste, malownicze bezdroża?

*Mieszkamy w Polsce, więc to są nasze naturalne klimaty. Musimy sobie radzić z tym, co tutaj mamy na drodze. Moja filozofia zakłada, że z samochodem jak z ubraniem,*









*odpowiednie auto na odpowiednie warunki... W rajdach terenowych dużo się dzieje. Zapewniam, że nie jest tam cicho i spokojnie...*

Czy udało się Panu w swojej karierze utopić jakiś sprzęt na amen, to znaczy, czy kończył Pan kiedykolwiek rajd samochodowy... per pedes... tylko z dokumentami nieistniejącego już - przynajmniej na powierzchni - pojazdu?

*W off-roadzie nie zostawia się swoich „koni” na pastwę żywiołu. Wyjątkiem jest Dakar, tam sprzęty często pochłania Pustynia na zawsze.*

*Osobiście tylko raz udało mi się zatopić sprzęt na tyle, że dwa traktory na gąsienicach miały problemy z wywleczeniem tego z bagna :).*  
**Yes!**

Co jest według Pana trudniejsze: „Camel Trophy”, rajd Paryż - Dakar czy trasa Warszawa - Białystok?

*Jestem jak dotychczas jedynym Polakiem, który może te oba rajdy porównać... :) Rajd Camel to zespółowa walka o przetrwanie i przedarcie się przez coś, co jest teoretycznie nieprzejezdne (tylko na wybranych odcinkach rywalizuje się sportowo). Rajd Dakar jest indywidualnym, karkołomnym maratonem, który nie daje chwili wytchnienia... Oba rajdy mają wspólną cechę, jaką jest Przygoda przez wielkie "P"! Trasa Warszawa - Białystok od kilku lat ewoluuje, jeździ się po niej coraz lepiej...*

Przygodę z tym sportem zaczynał Pan od błota. Czy pustynia to zawsze ten kolejny nieunikniony etap w karierze off-roadowca wynikający z filozofii rozłożenia błota na czynniki

pierwsze, czyli piasek, kurz i wodę. Ta teoria coś w sobie ma.

*W moim przypadku Dakar był ostatnim rajdem (ze znanych mi wówczas), którego nie przejechałem. Skoro uważa się go za najcięższy - czyli prawidłowa kolej rzeczy.*

*Dodam tylko, że czasem nawet na skraju Pustyni pada deszcz, a wtedy robi się ciekawie...*

Jaki posiada Pan prywatnie samochód, co zdecydowało o takim wyborze i czy jest Pan zadowolony z tego wyboru.

*Prywatnie mam zawsze kilka samochodów. Jak wcześniej zaznaczyłem - odpowiednie auto do...*

*Od wielu lat jestem szczęśliwym posiadaczem Imprezy STI, w chwili obecnej jest to najnowszy model N-14. Zawsze posiadam też ekstremalną terenówkę, taki kultywator na kołach... i jest to zazwyczaj Land Rover. W chwili obecnej myślę dodatkowo o zakupie najbardziej uniwersalnego modelu w rodzinie Subaru, Forestera - którego fanem jestem od lat.*

Od czego rozpoczęła się Pana przygoda z marką Subaru.

*Marka jest wyjątkowa. Lubię wyjątkowe rzeczy. To była miłość od pierwszego wejrzenia.*

*Ludzie, którzy skupiają się wokół Subaru w Polsce też tworzą swoisty, niepowtarzalny klimat... i to jest zawsze główny powód, żeby tę przygodę kontynuować.*

Wiem, że bywa Pan autorem tras terenowych na Złotach Plejad. Są to zazwyczaj leśne dukty, jakaś próba zręcznościowa na terenie żwirowni lub piaszkowni oraz kilka konkurencji





sprawnościowych. Wyjątkiem od tej reguły była trasa terenowa Złotu w Wałbrzychu, gdzie aura (dwa tygodnie opadów) sprawiła, iż dla właścicieli uterenowionych Suv-ów Subaru było to przeżycie z rodzaju... „hard core”. Czy maczał Pan w tym palce? Nie chodzi mi naturalnie o aurę, i czy będzie Pan w jakiś sposób odpowiedzialny za ustalenie trasy tegorocznego Złotu.

*Od kilku lat „maczam regularnie palce” w trasach Złotów Plejad... Zwolennikiem podwyższania trudności trasy terenowej jest zazwyczaj Ojciec Dyrektor, nie ja... :).*

*Po wielokrotnych przejazdach i wspólnej walce dochodzimy do porozumienia :).*

Rozumiem... najprościej zwalić na organizatora.

*Chociaż część sukcesu... :).*

Wiem, że jest Pan osobą bardzo otwartą, dlatego pozwolę sobie zadać osobiste pytanie, aczkolwiek postaram się je troszeczkę zawoalować. Czym przepija Pan kurz z tras rajdowych, off-road'owe błoto i pustynny piasek? Spytałem nieco przewrotnie, ponieważ niezręcznie pytać o to kierowcę i sportowca, a więc czy lubi Pan... „czytać” - a zakładając, że tak - jaką „literaturę” Pan preferuje, tę z górnej półki, beletrystykę, komiksy (do 0,5%... treści) czy może... rękopisy?

*Odpowiem tak, jak w którymś z ostatnich wywiadów. W skład rzeczy, które pakuje się do mocnych hermetycznych waliz rajdowo-wyprawowych wchodzi: kask, kombinezon, bielizna rajdowa, róż wielofunkcyjny, latarka - czołówka, papiery - licencje, homologacje, paszport, mocna taśma rajdowa, plastikowe opaski - trytytki... i coś do... „czytania”, najczęściej*

*beletrystyka i dobre rękopisy, które na moim terenie łatwo można znaleźć. Bez tego nie da się przetrwać na pustyni, czy też w innej dżungli :).*

Jak czasochłonne jest Pana zajęcie? Ile czasu w skali roku zajmują Panu treningi, przygotowania i same starty?

*Do rajdu Dakar przygotowuje się cały rok. Wszystkie pojedyncze starty, treningi z jazdy podporządkowane są temu jednemu pustynnemu maratonowi. Trening fizyczny to stale utrzymanie organizmu w dobrej kondycji; bieg, rower, fitness, siłownia... inne sporty.*

Następne pytanie dotyczyć będzie genealogii wolności. Czy czuje się Pan wolnym ptakiem, wolnym ale jednak zaobrączkowanym, czy może ewoluował Pan już do gatunku plectwa domowego?

*Myszę, że nie da się skutecznie uprawiać rajdów, szczególnie tych, w których jeżdżę, nie mając wolnej od innych spraw głowy. Czuję się wolny... i wciąż niezaobrączkowany :), chociaż czasem lubię czuć „przyporządkowanie”... oczywiście nie ma*





*to nic wspólnego z rajdami. Wolność, to część filozofii mojego życia.*

Jakie są Pana plany związane ze sportową karierą na najbliższą przyszłość, ewentualnie czy istnieją jakieś istotne dalekosiężne?

*Oczywiście, już pakuję manatki na kolejny Dakar...*

tłumaczeniu leśnik, a z całej telewizyjnej relacji z ostatniego rajdu Dakaru, pamiętam... cztery drzewa.

Po drugie, powiem szczerze, że po tym jak zważył Pan winę za trasy terenowe Złotu Plejad na Ojca Dyrektora... czarno widzę kwestię sponsorstwa :).

Forestera, pod warunkiem oczywiście, że dodałbym jeszcze - po irackiej „pustynnej burzy”. Pasuje do niego, i to bez Dakaru. Wystarczyło moje szczerze zaangażowanie w sześć edycji Złotu Plejad ;).

Panie Jarku, bardzo serdecznie dziękuję za wywiad i mam nadzieję,



*Moim cichym marzeniem jest start w tym rajdzie Subaru Foresterem. W tegorocznej edycji bacznie przyglądałem się poczynaniom niebieskich rajdówek spod znaku Plejad. W moim przypadku marzenia nadzwyczaj często się spełniają.*

Jeżeli nie obrazi się Pan, że zażartuję z pomysłu, to zwrócę jedynie uwagę, iż Forester, to w dosłownym

*Widział Pan „Leśnika” w wersji dakarowej? To prawdziwy pustynny wojownik - zapewniam!*

*Myślę, że marzeniem każdego fana marki Subaru jest widok tego sprzętu przemierzającego Rajd Dakar z polską załogą w kabinie. Ojca Dyrektora tym bardziej....*

Kiedy użył Pan określenia „pustynny wojownik”, stanął mi przed oczami obraz mojego staruszka

że niebawem spotkamy się na kolejnym Złocie. Sugerowałbym nawet jakąś kameralną... „czytelnię”.

*Najlepszym miejscem są okolice ogniska... :).*

OK, ale zaznaczam, że ja - ze względów bezpieczeństwa - zawsze przychodzę na ognisko już po ekspozycji zbiornika z paliwem.

# Grunt to wiedzieć, której strony się trzymać... czyli tor jazdy w pigułce





## ekcja 6

W codziennej jeździe, przemierzając kolejne kilometry „polskich dróg” okraszonych wiosennymi dziurami, wielu z nas zapomina o jednym z najważniejszych elementów techniki jazdy – doborze odpowiedniego toru jazdy w zakręcie. Spoglądając tuż przed maskę, koncentrujemy swój wzrok w poszukiwaniu kolejnych nierówności, starając się oszczędzić choćby zawieszenie naszego Subaru. Czyż nie tak? W tym corocznym slalomie musimy jednak pamiętać, że nasze bezpieczeństwo w dużej mierze zależeć będzie od obranej linii przejazdu. Temat ten, to kolejna rzeka, o której moglibyśmy napisać książkę. Dzisiaj w pigułce zajmiemy się kwestiami absolutnie podstawowymi. Pochylimy się nad zrozumieniem generalnej zasady wykorzystania całej szerokości swojego pasa ruchu. Spróbujemy również „dogadać się” z fizyką, aby była dla nas bardziej łaskawa. Zamiast walczyć z nią, postaramy się, aby zagrała w naszej drużynie. Tak jak i w życiu, koniecznym jest opanowanie podstaw tego zagadnienia, by móc przejść do

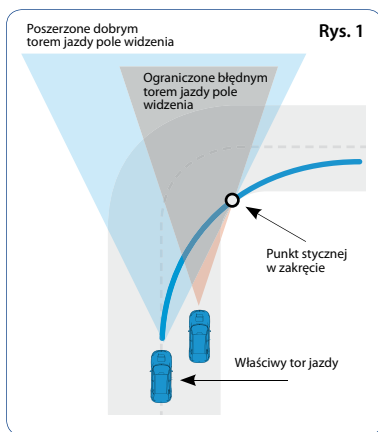
elementów trudniejszych. Wychodząc z takiego założenia, na łamach „Plejady” przedstawię klasyczne zasady przez pryzmat bezpiecznego poruszania się w ruchu ulicznym. Świadomie marginalizuję tu jazdę na czas, która jest zagadnieniem bardziej złożonym i wymagającym dużej ilości ćwiczeń praktycznych, do których Tor Kielce wydaje się być idealnym miejscem.

Tor jazdy, obok właściwej pracy rąk na kierownicy oraz umiejętności poprawnego wykorzystania nóg, zaliczam do fundamentów prowadzenia samochodu. Potrzeba ich opanowania winna zrodzić się w umysłach każdego świadomego kierowcy. Od czego więc zacząć? Całość tematyki najłatwiej wyjaśnić sięgając po argumenty ze sportu samochodowego. Czym różni się linia obierana przez kierowcę podczas wyścigu, od toru jazdy kierowcy rajdowego. W pierwszym przypadku pokonując okrążenie mamy do przejechania tylko kilkanaście zakrętów. Przed samymi zawodami jeździ się dodatkowe wolne treningi, a następnie kwalifikacje. Wszystko to sprawa, że udaje nam się dobrze poznać każdy zakręt. Pokonywany setki razy w niemal identycznych warunkach nie kryje przed kierowcą żadnych tajemnic! Gdy tyl-

ko pojawia się zagrożenie, natychmiast przekazywane są zawodnikom informacje ostrzegające o utrudnieniach poprzez system flag, a nawet drogą radiową. Umożliwia to im odpowiednią reakcję. Jazda po torze zmierza w uproszczeniu do poruszania się w sposób niepozostawiający jakiegokolwiek marginesu na błąd czy zmianę warunków. W przeciwieństwie do sposobu jazdy w rajdzie, gdzie warunki są zmienne i jesteśmy niemal całkowicie pozbawieni ostrzeżeń o tym, co możemy napotkać na trasie. Jadąc linią wprost przejętą z wyścigu – fakt, jest ona najszybsza – powstanie jedynie pytanie, na którym zakręcie wypadniemy z drogi. Wszystko przez zaskoczenie, zmienne warunki oraz najważniejsze – niepozostawienie sobie jakiegokolwiek pola manewru na okoliczność sytuacji awaryjnej. Pamiętajmy, szybkość przejazdu nie będzie nigdy szła w parze z bezpieczeństwem! W codziennej jeździe musimy więc obierać tor jazdy rajdowy a nie wyścigowy. Oczywiście nie powinniśmy się zrażać. Kwestia bezpieczeństwa wynika wprost z umiejętności pozostawienia sobie przez kierowcę czasu na reakcję! Tor jazdy jest tutaj klasycznym „wentylem bezpieczeństwa”. Jak go użyć w codziennej jeździe?

Generalną zasadę przejechania zakrętu przedstawia rys. 1. Dojeżdżając do zakrętu ustawiamy się po jego zewnętrznej stronie (przy zakręcie w prawo jest to oś jezdni; przy zakręcie w lewo jest to prawa krawędź naszego pasa ruchu lub całej drogi). Wjeżdżamy w zakręt i rozpoczynamy wchodzenie do wewnętrznej jego krawędzi wykorzystując całą szerokość swojego pasa. Nie obawiamy się korzystać (w rozsądnych granicach) z całej jego szerokości. Po osiągnięciu tzw. punktu stycznej (z ang. Apex) rozpoczynamy wyjście z zakrętu kierując się ponownie na zewnętrzną. W taki sposób zmniejszamy kąt skrętu kół, a zakręt jest łatwiej pokonać. Wraz z odpowiednią pracą rąk na kierownicy wykorzystujemy również fizykę na wyjściu do rozpędzania samochodu!

Pójdźmy nieco dalej. Do zrozumienia



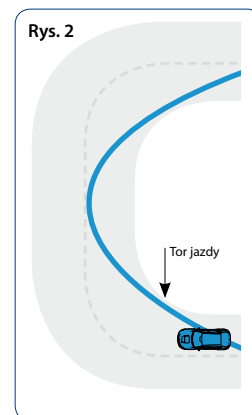
tematu idealnego toru jazdy potrzebne będzie nam zwrócenie uwagi na trzy elementy. Zaczynając od pola widzenia, poprzez umiejętną obserwację drogi, aż po kąt zakrętu. Przyda nam się również wspomniany w poprzednim numerze „Plejad” podział zakrętu na cztery sekcje (1. Przygotowanie do zakrętu; 2. Zmiana kierunku jazdy; 3. Utrzymanie toru jazdy; 4. Wyjście z zakrętu).

Pole widzenia przewijało się już w poprzednich lekcjach. Ze swą generalną

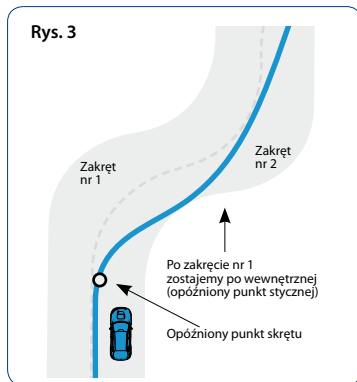
zasadą „im dalej patrzę, tym wcześniej zobaczę przeszkodę” doskonale wpisuje się w teorię dotyczącą toru bezpiecznej jazdy. Zrobimy prosty test. Znajdźmy „spokojny”, rzadko uczęszczany, lecz dobrze widoczny zakręt. Wyobraźmy sobie, że jego wewnętrzna strona będzie gęsto porośnięta drzewami lub tuż przy drodze znajduje się górka zasłaniająca wyjście. Tuż za zakrętem położymy jakikolwiek przedmiot (jeśli teren jest na tyle bezpieczny postawimy tam nasz samochód). Następnie spróbujemy powoli podchodzić do zakrętu jakbyśmy do niego dojeżdżali. Na początek ustawmy się po wewnętrznej stronie (jeśli zakręt jest w prawo to po prawej stronie). Zaznaczymy miejsce, w którym dostrzeżemy stojący za zakrętem samochód. Następnie zrobimy to samo, jednak trzymajmy się drugiej krawędzi swojego pasa czy drogi. Wynik nie będzie zaskoczeniem. Dojeżdżając od zewnętrznej strony zakrętu znacznie dalej sięgamy wzrokiem, tak więc wcześniej zobaczymy przeszkodę. Wcześniej spostrzeżona pozostawia kierowcy więcej czasu na reakcję. Zaznaczymy te dwa miejsca dosyć wyraźnie i wsiaźdmy do samochodu próbując przejechać ten łuk z różnymi prędkościami. Zwracajmy jednak uwagę na tor przejazdu, jaki obieramy. Trzymamy się zasady: dojeżdżamy od zewnątrz, schodzimy do wewnętrznej, aby wychodząc z zakrętu ponownie kierować się na zewnętrzną. Z pewnością zauważymy dużą różnicę w kolejnych przejazdach oraz brak powtarzalności. Pamiętajmy, że szybsza jazda powoduje zwiększenie poczucia presji, jaką wywiera na nas fakt pokonywania zakrętu. Szybszy najazd na łuk powoduje, iż podświadomie reagujemy rozpoczynając skręt. Efekt? Zanim jeszcze zacznie się zakręt znów jesteśmy po jego wewnętrznej stronie! To duży błąd. Niestety jest on również częstym powodem wypadnięcia z drogi. Jeśli czujemy

się niekomfortowo, zwolnijmy! Tak jak było to wspomniane we wcześniejszych lekcjach. Wjeżdżamy w zakręt wolniej, aby przejechać go bezpiecznie i wyjechać z niego szybciej.

Ze skupieniem uwagi wiąże się również zagadnienie umiejętnej obserwacji drogi. Kierując samochodem musimy cały czas ją „badać”. Staramy się określić, jak przyczepna może być nawierzchnia, czy zakręt do którego dojeżdżamy ma jakieś przeprofilowania, czy np. część jezdni jest zacieniona, czy na naszym torze jazdy widoczne są kałuże lub mokre liście, a może przed nami są jakieś inne przeszkody? Niezależnie, czy mówiąc przeszkody mam na myśli pijanego pieszego, czy „finezyjnie” projektowane i budowane w Polsce drogi, konieczna jest obserwacja. W jej trakcie staramy się jak najszybciej określić jak prowadzi droga po zakręcie (sekcja zakrętów lub nie). Jeśli tuż po najbliższym łuku wiemy, że będziemy mieli kolejny, konieczne jest potraktowanie całości jako jednego elementu drogi. I tu zaczyna się prawdziwa jazda samochodem. Rysunki 2 i 3 pokazują dwie typowe sytuacje. W pierwszej z nich mamy do czynienia z dwoma następującymi po sobie zakrętami w tym samym kierunku. Tu sytuacja jest prosta. Staramy się połączyć je jedną linią, z jednego skrzytu kierownicą. Trudniejsza sytuacja ma miejsce na kolejnym rysunku,

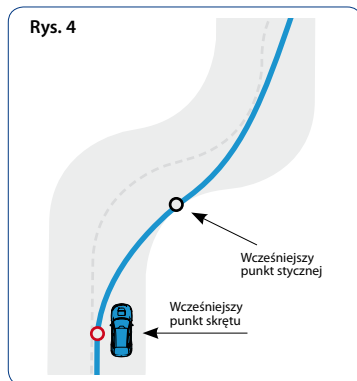


przy przeciwnych w stosunku do siebie łukach. W przypadku gdy nie widzimy wyjścia z drugiego zakrętu (np. długie łuki), powinniśmy po przejechaniu pierwszego z nich pozostać po jego wewnętrznej stronie, aby bezpiecznie roz-



począć pokonywanie kolejnego (od jego zewnętrznej strony). Pamiętajmy, dla płynności i bezpieczeństwa każdy zakręt jest równie ważny. Dla szybkości przejazdu najważniejszym pozostaje jednak ostatni w sekcji, z którego musimy wystrzelić wykorzystując nie tylko moc swojego samochodu, ale również i fizykę (siła odśrodkowa)! Pozwoli na to jedynie dobrze obrany tor jazdy „poświęcający” pierwszy zakręt na korzyść podwojenia energii na wyjściu z drugiego.

W przypadku gdy obydwa zakręty są dobrze widoczne, możemy sobie pozwolić na zmodyfikowanie toru jazdy (rys. 4). Dojeżdżając do takiej sekcji nasz

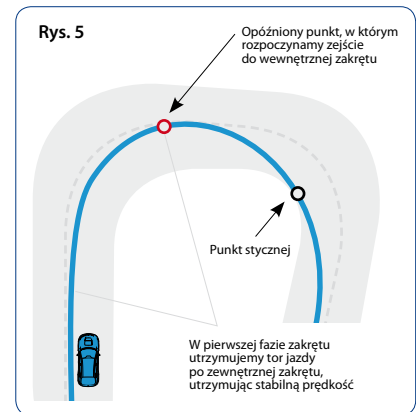


wzrok skupiamy na wyjściu z drugiego łuku. W tym czasie staramy się jak najszybciej znaleźć prostą linię łączącą szczyty obydwu zakrętów. Pozwoli to na pokonanie niemal na wprost takiej sekcji. W opisanej sytuacji możemy zyskać bezpieczeństwo dzięki zminimalizowaniu balansowania masą samochodu, a na zawodach zwiększyć prędkość przejazdu.

Kolejnym elementem wpływającym na tor jazdy jest kąt zakrętu. Przy szybkich i szerokich łukach konieczne dla bezpieczeństwa jest stosowanie linii przejazdu zgodnej ze sztuką (rys. 1). Rzeczywistość nie jest jednak czarno-biała, gdzie występują tylko prosta lub zakręt (cały czas takie same). Świat jest kolorowy! I tak mamy zakręty o różnym kącie. Im ma on mniejszy kąt, czytaj jest ciaśniejszy, tym jest on wolniejszy. Idzie za tym konieczność modyfikacji jedynie przy jeździe na czas. W takim przypadku, dla poprawy wyniku własnego przejazdu, warto trzymać się wewnętrznej zakrętu. Dlaczego? Znacząco wówczas zmniejszamy drogę po jakiej porusza się nasz samochód, czego nie jesteśmy w stanie nadrobić „klasycznym” torem jazdy. Niezbędne jednak jest w takiej sytuacji odpowiednie wytracenie prędkości!

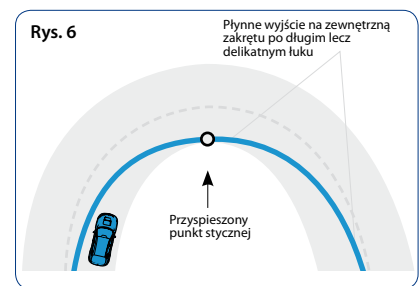
Szczególnym typem zakrętów są te o zmiennym kącie. Typowymi przedstawicielami tej grupy są łuki zacieśniające (rys. 5) lub otwierające (rys. 6). Zdecydowanie więcej trudności przysparzają kierowcom pierwsze z nich. Na pozór proste, w trakcie ich pokonywania okazują się być co raz ciaśniejsze, wymagają od prowadzącego modyfikacji toru jazdy. W zakrętach tej grupy najważniejsze jest miejsce, w którym są one najostrejsze. Zgodnie z rysunkiem 5. powinniśmy odpowiednio wyczekać moment, gdy rozpoczynamy zejście do wewnętrznej. W przeciwieństwie do sytuacji z kolejnym rysunkiem, gdzie zejście do wewnętrznej możemy rozpo-

cząć wcześniej, aby następnie płynnie, powolnym ruchem kierownicy „wypuszczać” auto na zewnętrzną. W takim przypadku do rozpędzenia samochodu



wykorzystamy również działającą na nas siłę odśrodkową!

Tor jazdy jest jednym z trudniejszych zagadnień techniki prowadzenia samochodu. Wymaga wielu ćwiczeń, zrozumienia praw rządzących fizyką ruchu pojazdu oraz przekonania się, jak wielką rolę może on odgrywać na co dzień.



Jest to jednak element, który pozwala na ćwiczenie niemal przy każdej okazji! Niezależnie czy jedziemy do pracy, na zakupy (z zakupów nie polecam ☺), czy specjalnie w tym celu wyjechaliśmy za miasto, warto ćwiczyć. Trzeba przy tym, jak zawsze w życiu, zachować umiar. Nie chodzi tu o prędkość przejazdu, a o świadomą obserwację zachowania samochodu i czucia działających na niego sił! Szerokiej drogi!

# Instruktorzy Szkoly Jazdy Subaru



**P**racowity, kompetentny i nader wszystko taktowny, tak w skrócie moglibyśmy opisać kolejnego z grona instruktorów Szkoły Jazdy Subaru – Jacka Hoffmana. Zdecydowanie najczęściej spośród nas obecny na torze. Bardzo pozytywnie odbierany przez klientów. Niewielu jednak wie,

jak ogromne ma on doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jacka przygoda z motoryzacją rozpoczęła się w 1976 roku, kiedy to ukończył studia o profilu samochodowym na Politechnice Świętokrzyskiej. Po obronieniu pracy magisterskiej po-

stanowił zająć się pracą naukową, do 1981 roku prowadząc wykłady ze studentami. Dzięki pogłębianiu swej wiedzy stał się specjalistą w dziedzinie teorii ruchu pojazdów.

Swoje motoryzacyjne pasje Jacek realizuje na wielu płaszczyznach już od 1983 r., kiedy to uzyskał licencje





zarówno kierowcy wyścigowego, jak i rajdowego. Od tego czasu w praktyce wykorzystywał ogromną wiedzę teoretyczną, jaką posiadał przez lata pracy naukowej. Jednocześnie zdobywał doświadczenie w załodze karetki pogotowia, straży pożarnej, sztabie zarządzania kryzysowego oraz sekcji wypadkowej kieleckiej „drogówki”. Tak zaczęła się działalność Jacka na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W 1999 roku powołał do życia, nadal prężnie działający, Zespół Ratownictwa Sportowego, który zabezpiecza dużą ilość imprez sportów motorowych w Polsce. Ogromnym sukcesem okazało się dla niego zdobycie w tym samym roku indywidualnego oraz

zespołowego Mistrzostwa Polski w Ratownictwie Drogowym! Ze szkoleniami z doskonalenia techniki jazdy czynnie związany jest od 1986 roku ucząc się zawodu m.in. w Niemczech i Austrii. Od 1999 roku prowadził niezależnie kursy, a do grona instruktorów SJS dołączył na stałe w 2002 roku szybko zyskując sympatię nie tylko uczestników szkoleń! Dzięki wytrwałości w osiąganiu postawionych sobie celów oraz zaangażowaniu w propagowanie idei bezpieczeństwa uhonorowany został wieloma odznaczeniami, w tym Złotą Odznaką PZM, Honorową Odznaką Automobil - klubu Kieleckiego i Odznaką Zasłużony dla Ratownictwa.

### **Jacek Hoffman**

#### **Kierowca idol:**

*Janusz Kulig*

#### **Zawód wyuczony:**

*inżynier z zakresu budowy i eksploatacji pojazdów samochodowych*

#### **Ulubiona dyscyplina:**

*pływanie*

#### **Pierwszy poślizg:**

*świadomy dopiero w SJS na torze*

#### **Pierwsze zawody:**

*tak dawno że nie pamięta*

#### **Ulubiona droga:**

*kręta*

#### **Ulubiona nawierzchnia:**

*szuter*



# Wyprawa życia USA



## Dzień piąty „Fabryka w Indianie, Nascar, Denver i ....”Viva Las Vegas”

Kolejny dzień w Indianie. Schodzimy na śniadanie w naszym hotelu. Czuję się jak przeniesiona do jakiegoś eklektycznego koszmaru. Nigdy nie widziałam nagromadzenia tylu nie pasujących do siebie przedmiotów. Mięliste dywany prowadzą do jadalni, gdzie część siedzisk ukryta jest w boksach a la wagon kolei transsyberyjskiej.

My trafiamy na salę nieco większą, prowadzeni przez olbrzymią kelnerkę z zaciętą miną. W zasadzie po raz pierwszy stykamy się z brakiem sympatii. Pani o wizerunku Helgi niemal siłą usadawia nas na nasze miejsca i zamawiamy jedzenie. Gdy wynika problem z komunikacją, przybiega Radek. Helga mierzy go surowym wzrokiem, przecież nie z nim rozmawia, lecz z innym klientem, i wy-

gląda to tak, jakby jakąś nadludzką siłą powstrzymywała się od wyprowadzenia Radka za ucho z sali. Z ulgą opuszczamy hotel i jedziemy do fabryki.

Fabryka różni się od tego, co zobaczyliśmy w ubiegłym roku w Japonii. Przede wszystkim wydaje się mniejsza. Po miłych powitaniach otrzymujemy radyjka, oddajemy aparaty i sympatyczny przewodnik prowadzi nas podwieszanymi pomostami nad poszczególnymi etapami produkcji samochodów. Różnice między fabryką japońską a amerykańską widoczne są na każdym kroku. Dotyczą organizacji, kultury pracy, ubrań robotników, porządku, słowem wszystkiego. Tutaj wszystko nacechowane jest wewnętrznym luzem, ale nie wiem, czy w przypadku produkcji samochodów to akurat dobrze. Po obejrzeniu fabryki zostajemy zaproszeni do sali konferencyjnej, gdzie natych-

miast rzucamy się na napoje chłodzące i świeże owoce. Przed nami na ścianie projektor wyświetla film o fabryce. Film jest niezwykły. Na każdym kroku podkreślona jest identyfikacja z firmą. Drugi aspekt, to ochrona środowiska, czyli produkujemy samochody, ale mamy rybki, króliki, ptaszki, jelonki i wszystkie je chronimy dla przyszłych pokoleń. Po filmie następuje rozmowa, tłumaczona symultanicznie przez Pana Dyrektora. Raz po raz rozmowa zbacza na środowisko naturalne, co chwila pojawiają się informacje, że tubylcy z Indiany mają ptaki, gryzonie, ssaki, a tu staw, a w nim ryby... , pan Dyrektor cierpliwie tłumaczy, ignorując pytania Meli „A jakie ryby? Bo ja jestem bardzo ciekawa...”. Potem następuje szereg pytań natury technicznej, czyli rozmowa schodzi na temat samochodów. Na koniec robimy sobie pamiątkowe zdjęcie



i odjeżdżamy w stronę Indianapolis. Po lunchu w przyautostradowej restauracji jedziemy na tor Nascar.

Upał jest tak przepotworny, że nie chce się wychodzić z autobusu. Jednak wychodzimy, aby zwiedzić muzeum. Mamy niewiele czasu, aby obejrzeć wszystkie zgromadzone tutaj stare cudenka, które po tym torze jeździły. Czuję, że Jackie mógłby spędzić tutaj pół dnia, gdyby tylko mu na to pozwolić. Z zapamiętałością kręci filmiki i pstryka zdjęcia.

Przed zajęciem miejsc w autobusie Jacek, narażając swój organizm na przegrzanie, idzie jeszcze obejrzeć sam tor. Po kwadransie wraca spocony, szepcząc spierzchniętymi ustami „Czesławo, daj pić, coli, albo lepiej Heinekena”.

Na lotnisku czekamy bardzo krótko. Samolot, który ma nas zabrać do Denver ma na skrzydle narysowanego szopa pracza oraz umieszczony napis „Today we are flying with Rudy”.

Z Rudym, czy bez Rudy'ego Jackie tak samo się boi i natychmiast przystępuje do celebrowania wytworzonej już poniekąd nowej tradycji. Zastanawiam się w myślach, czy wyjazd do USA nie wpędzi małża w głęboki alkoholizm, a mnie w depresję. W Denver mamy około godziny do odlotu do Vegas, lądujemy

więc oczywiście w barze. Podczas odprawy okazuje się, że przeuroczy gruby celnik postanawia dokładnie sprawdzić mój bagaż oraz mnie samą. Trafiam do dziwnej kapsuły, w której co chwila z malutkich otworków wypuszczane są jakieś dziwne gazy. Następnie mój plecak jest przewertowany do każdej niteczki, a cała jego zawartość wyrzucona i doszczętnie obmacana. Rutynowa kontrola na materiały wybuchowe oraz narkotyki. Zastanawiając się nad przyczynami takiego postępowania wobec nas snujemy przypuszczenia co do naszych budzących wątpliwości wyglądów. Okazuje się jednak, że zostaliśmy przysłowiowo „przetrzepani” w sposób zupełnie przypadkowy. Po odprawie tym razem ja idę do baru i wypijam podwójny džin z tonikiem. Zmulona lekko wsiadam do samolotu. Okazuje się, że wylot z Denver nie jest taką prostą sprawą. Na lotnisku jest spory korek. Wylatujemy z godzinnym opóźnieniem. Jackie głośno wyraża nadzieję, że pilot nie będzie chciał nadrobić straconego czasu. Gdy lądujemy w Vegas jest już ciemno. Z góry miasto wygląda imponująco. Pustynia upstrzona miliardami światełek. Samo lotnisko też różni się od wszystkich, które do tej pory widzie-

liśmy. We wszelkich możliwych kątach upchane maszyny do gry. Ogromne billboardy z reklamami show. Słowem luz, blues. Dojeżdżamy do hotelu Gold Coast. „Złote Piaski, jak w Bułgarii” - myślę sobie. Dobrze skojarzyć i zapamiętać, bo potem, jak już się wyjdzie w miacho, to po paru godzinach wszystkie hotele wydają się być takie same, lepiej wiedzieć, co wydusić z siebie takśówkarzowi. Wytaczamy się z autobusu, taszczy my walizy, otwieramy drzwi i stajemy oniemiały. Oczom naszym ukazują się raj hazardzisty. Wszystko urządzone jest tak zmyślnie, że jak Amerykanin przyjeżdża do Vegas, to wszystko ma zapewnione tak, by nie ruszać czterech liter zanadto. Na dole bufet. Tuż obok restauracja. Nieopodal sala do występów i show. W recepcji bankomaty, kafejki komputerowe, maszyny, blekdzki. W głównym holu ruletka (a co?) i stoły do gier karcianych. Nie ma kretyńskich zakazów, nakazów itp. Wszystko jawi się w kolorowych barwach, tylko dla czego jest TAK GORAĆCO??? Zbliżający się wieczór wcale nie przynosi ulgi. W pokoju padam na łóżko i nie mam siły na nic. LITERALNIE. Tylko głód motywuje mnie do wstania, namalowania twarzy na głowie i zejścia na dół.





Jak zombie kroczyć za mężem. Po kolacji jedziemy do centrum, gdzie krąży lub krążyć będzie większość naszej wycieczki. Wsiadamy przy butiku Chanel w „Caesar’s Palace Hotel”. Przechodzimy na drugą stronę i już jesteśmy pod słynnym Bellagio, czyli tam gdzie Clooney i Brad Pitt skubali frajerów w Ocean’s Eleven.

Przed hotelem co pół godziny odbywa się show „światło i woda” przy melodiach amerykańskich standardów. I rzeczywiście, gdy fontanny zaczynają wyrzucać wodę w górę na 10 metrów stajemy z rozdziawionymi ustami. Ja przylepiona do aparatu, Jacek do kamery.

Po trzecim show, czyli po jakichś dwóch godzinach, Jackie w końcu ciągnie mnie za ramię i mówi: „Mysza, chodź, nie będziemy tak tu stali całą noc!!!” „Nie??”

- pytam rozżalona.

Może rzeczywiście za dnia Vegas to miasto śmieci i tektury, lecz nocą robi kolosalne wrażenie. Mijamy kolejne knajpy i kasyna, przeplatane drutami sterczącymi z nowo rozpoczętych budów. Tutaj jest tak, że jeśli kasyno nie przynosi dochodów, to zostaje natychmiast podjęta decyzja o jego wyburzeniu. W jego miejscu wyrasta nowe kasyno. Taki los właśnie spotkał „Stardust”, najstarsze kasyno w Vegas, jedyne, w którym Jackie chciał przegrać tysiąc baksów. Zresztą, wysadzanie bezużytecznych hoteli i kasyn to tutejsza specjalność. Jednak pewne obiekty pozostaną chyba niezmiennie. No a póki tu jesteśmy, to trzeba je zobaczyć. Mijamy zatem słynny hotel Flamingo i Hard Rock Cafe. Zatrzymujemy się przy Wieży Eiffela i Łuku Triumfalnym. W środku jawi się naszym oczom przedziwny misz-masz, kompilacja Folies Berger, Crazy Horse i sal z automatami na promach do Szwecji, a wszystko to pod sztucznym paryskim niebem.

„Jedziemy na górę?” - pytam Radka, który kiwa głową i leci załatwić bilety. Winda zabiera nas na sam szczyt. Jacenty oczywiście natychmiast zaczyna umierać, gdyż winda jest przeszkłona. Trzymam go mocno za rękę, licząc że

nie dostanie zawału. Widok na górze rekompensuje jednak wszystkie stesy. Właśnie przed chwilą rozpoczął się kolejny pokaz fontann pod Bellagio. Z góry wygląda trochę mniej spektakularnie niż z dołu.

Zjeżdżamy na dół i postanawiamy rozciągnąć sterane już nieco członki w jakimś klubie. Na ulicy tłum ludzi, snujących się po bulwarze. O ile w Nowym Jorku powszechnym był widok czarnych limuzyn, to w Vegas standardowe limuzyny to obciach. Trendy są limuzyny TERENOWE. Wielkie, 13-metrowe Hamery z czarnoskórymi raperami w środku, norma.

Kiedy w końcu siadam, czuję takie zmęczenie, że chce mi się wymiotować. Pierwszy dżin z tonikiem pogarsza sprawę, lecz drugi powoli niweluje zmęczenie i dodaje nadziei. Uczulam Jacentego, by przynosił drinki bez lodu. Co to za mania, barmani nabierają całą szklankę lodu, a w wolne przestrzenie dolewają szczątkowe ilości alkoholu. Gdy Jacek zamawia kolejne drinki bez lodu, barmani bez ogródek pytają „Are you from Russia?”. Nie ma sensu tłumaczyć, że „from Poland”, „not Holland, but Poland” i to nie jest w północnej Dakocie. Przy stoliku towarzystwo odpręża się nieco po długim i męczącym dniu. Po godzinie część postanawia wrócić do hotelu, ale pozostali chcą się trochę pobawić. Radek organizuje taksówki i jedziemy. Taksówkarz poleca klub go-go „Scores”. Jedziemy. Jestem





po raz pierwszy w życiu w takim klubie i jest to dosyć niesamowite wrażenie. Wydawałoby się, że w tego typu miejscu lepiej powinni bawić się faceci. Nic bardziej mylnego. Bawiliśmy się doskonale. Do tego stopnia, że o wpół do czwartej rano Grzesiek oznajmił „Chodźcie stąd, zanim to się wszystko wymknie spod kontroli”. No to pojechaliśmy. Limuzyną. Wszyscy jedną. Dziesięć osób. Wiózł nas Mio. A my piliśmy szampana i obrzucaliśmy się lodem. „Viva las Vegas” z dachu limuzyny też było. Mela zadecydowała, że jedziemy do jakiejś dyskoteki. W otchłani świadomości zakonotowałam metaliczny wystrój, skąpo odziane barmanki, jakiś striptiz. I kolejne tequile. O wpół do szóstej zaliczyłam mentalny zgon. Wyszliśmy, choć część naszej przeuroczej wycieczki wydawała się być nie do zarządzenia. Usiadliśmy z Martą cichutko w rogu taksówki chlapiąc „Boże Święty, jakie z nas matki!”. Zamiast dzwonić do dzieci, ciągną się po klubach go-go.” Konsekwencje pojawiły się rano.

### **Dzień szósty „Długa, dłuuuuga droga 66, i Wielki Kanion wieczorową porą”**

Rano widok naszej wycieczki, czy raczej jednej z jej części, przedstawia sobą obraz nędzy i rozpacz. Podkrążone oczy, suchość w gardle, zawroty głowy. Klimat Las Vegas zdrowiu zdecydowanie nie służy. Śniadanie spożywamy w ograniczonym składzie. Kierowca John, rodem z Luksemburga, nie jest zadowolony. Spóźnienie sięga dobre pół godziny, a John ma tiki nerwowe co najmniej już od 20 minut. Jaka szkoda, że przez najbliższe dwa dni będziemy podróżowali ciasnym małym busikiem, a nie wielkim busem, takim, jakim wożono nas w Indianie. Sadowimy się na wąskich fotelach, przymykamy oczy marząc, by nie trzęsło zanadto. Mój organizm goni



w piętkę. Wątroba już dawno odmówiła współpracy, sugerując przestawienie się na chrupki ryżowe lub buraczane. Co do dżinu, panuje między nami (mną a wątroba) wymowne milczenie. W ciszy wyjeżdżamy z miasta, prosto na pustynię. Za oknem najpierw pustynia. Potem dla odmiany trochę piasku. Następnie trochę pustyni.

Pustynia wciąga nas od głowy do pięt. Nikt nie chce wychodzić z autobusu. Radek przezornie chwilowo pełni funkcję pilota w sposób ograniczony. Jest, lecz się nie odzywa. Nie chce drażnić wrażliwych na dźwięk organów. Piwo z zapasów dnia poprzedniego jest ciepłe i ohydne, lód w przenośnej lodówce zmienił się w breję. Wycieczka odmawia współpracy o ile nie zostanie zawieszona do lokalnego supermarketu w celach aprowizacyjnych. John zaczyna zgrzytać zębami. Wysiadamy z autobusu i niemal osuwamy się na rozpalony słońcem asfalt. Temperatura 35 stopni w cieniu. Ledwo doczłapujemy się do klimatyzowanego sklepowego wejścia, dwukrotnie wymijani przez osiemdziesięcioletnie staruszki, które przyjechały sobie na zakupy. W SWETRACH. W marcecie po kolei: piwo, smirnoff w małych poręcznych buteleczkach, tylenol, krople do

nosa, chusteczki, coś na wątrobę, sok pomidorowy, chrupki kukurydziane, orzechy, nananana. I miętowa guma do żucia. Po zażyciu i wykorzystaniu zakupionych środków jest trochę lepiej. Nastroje w autobusie nieco lepsze. Radek rozmowniejszy. Zaczyna krążyć myszowóda z colą w plastikowych kubkach oraz butelki z piwem przekazywane z ręki do ręki. Stan Johna – bez zmian. Następują także zachwyty nad Dorą kupioną przez Martę własnemu dziecku w wyniku działania wyrzutów sumienia po strasznej nocy w Vegas. Oraz wywiązuje się niezwykle twórcza dyskusja: „Dora czy Barbie? - studium przypadku”, w sam raz intelektualnie trafiająca w nasz aktualny stan umysłowy. Zatem jedziemy dalej. Za oknem pustynia. A potem trochę pustyni. Słupy za słupem. Czasem od słupa poprowadzona linia energetyczna w głąb pustyni, do majaczącego na horyzoncie osiedla przyczep kempingowych na pustyni. Takich przyczep jak ta w Kill Billu 2, gdzie Daryl Hannah straciła drugie oko, a Madsena pogryzła mamba. W ramach urozmaicenia, czerwona pustynia. Następnie trochę piasku. Jakaż to miła odmiana zobaczyć kawałek kaktusa!!! W okolicy południa dojeżdżamy do małego urokliwego miasteczka Williams.



Okazuje się, że owo miasteczko stało się prototypem dla rysowników, twórców „CARS”. Pomimo że na zewnątrz panuje niezmierny upał, wychodzimy z autobusu, gdyż klimat miejsca jest niesamowity. Główna uliczka najeżona jest postaciami z filmów z lat pięćdziesiątych. Takie wiejsko – amerykańsko – arizońskie klimaty, Jamesy Deany, pielęgniarki, Elvis Presley, fury wielkie na 20 metrów, harleje. Doprawdy, ciężko to opisać słowami.

Robimy mnóstwo zdjęć i chowamy się w przyjemnym chłodziu sklepów z pamiątkami. Rozważam przez moment zakup skórzanej osłony na głowę, lecz po jej włożeniu i przejrzaniu w lustrze dostaję ataku śmiechu. Z kolei koszula, którą chcę kupić Jackiemu nie spotyka się z jego uznaniem. „Mysza, a ty jesteś pewna, że to jest koszula, a nie ściera do podłogi? Skąd ją wyjęłaś, z wiadra? Jesteś pewna, że to ma metkę, cenę, napis „ubranie”? „Nie - to nie” - odcinam się. No to sam sobie kupił kilka tiszertów, a mi fajny breloczek do kluczy.

Po godzinie znów jesteśmy w autobusie. Sięgam po butelkę Smirnoffa. Wiem, że to trochę ryzykowne, lecz umówmy się, cały ten wyjazd jest szaleńczy dosyć. Wewnątrz busika panuje miły chłodek, przyciszony gwar rozmów koi me zmysły i rozgrzaną słońcem oraz emocjami głowę. Jedziemy. Za oknami pustynia

i droga. Droga i pustynia. John ochłoniął już nieco, nie na tyle jednak, by móc go zaczepić w sprawie postoju na zaspokojenie potrzeb fizjologicznych. Z racji, że jesteśmy umiejscowieni w tylnej części busa, nie dziwi nas regularny łomot zawieszania. Lecz gdy łomot ze swojej miarowości przechodzi w mało dające się przewidzieć, za to solidne tąpnięcia, wyrrywające ciała z błogosławionego spoczynku, zaczynamy się lekko niepokoić. Umówmy się, wszak głupio byłoby przeżyć tyle lotów krajowymi liniami lotniczymi, lotów z kaczką, borsukiem i osiemdziesięcioletnim stewardem, a skończyć wycieczkę wylatując dołem autobusu na dupę, prosto na Route 66, za to przy prędkości stu mil na godzinę. Najpierw powoli, lecz uporczywie zgłaszamy protesty. Radek bierze na siebie konfrontację z obłąkanym Johnem. John zrzuca sprawę tąpnięć na marną jakość historycznej trasy. Marna jakość marną jakością, lecz tąpnięcia nasilają się. W końcu następuje jeden wielki huk, następnie zgrzyt, a my zwieszamy się całkiem szybko z naszych ciasnych siedzonek głową w dół. John prowadzi niewzruszony. Następuje zbiorczy protest i żądanie oględzin busika. John przestaje prowadzić i wychodzi purpurowy na zewnątrz. Za nim podąża grupa ekspertów, która niemal natychmiast zostaje odesłana z powrotem do autobusu, bo nie można tak sobie chodzić po autostradzie przy autobusie. „That is the law, ju noł”. Łi noł, ale łi nie chce być zdani na opinię Johna i jechać na kacu w łomotach i głową w dół. Sytuacja powoli nabiera cech sytuacji patowej, a ja zwinięta w kłębek na siedzeniu, cierpiąca, gdyż wchłonięty Smirnoff pod wpływem łomotów i wstrząsów uporczywie domaga się wyjścia drogą wejścia, po prostu czekam na kolejny suspens. Całe szczęście, że Pan Dyrektor nie daje się odprawić Johnowi z tej autostrady i sprawdza o co chodzi. Sprawcą łomotów i trzech ukry-

tych zawałów Johna okazuje się być odklejający się od opony bieżnik. Bieżnik trzeba naprawić, to jasne. Zatem czeka nas postój. Na słowo „postój” dostaję drgawek, licząc po cichu, że cudowny John nie postanowi może naprawiać busa na pustyni bez klimy. Całe szczęście nie. Powoli odjeżdżamy w kierunku pobliskiego miasteczka, gdzie będziemy mogli zaczekać w nieco przyjemniejszej, tak sądzę, atmosferze. Rzeczywiście, miasteczko przypadkowego postoju jest całkiem urokliwe. Pęta się po nim banda podstarzałych harleyowców. Znajdujemy fajną knajpę z bardzo pyszną, bo serwowaną w sposób europejski kawą. Jest też komputer z Internetem, więc łączymy się trochę ze światem. I czekamy. Upał żelzał nieco, można więc chwilę posiedzieć na zewnątrz. Sinozielony John wraca po godzinie. Rozsypał mu się cały grafik wycieczki. Sugeruje, że możemy nie zdążyć do Kanionu przed zachodem słońca. No co ty John, nie wygłupiaj się!!! Już nie żyjesz, jak nie zdążymy. Chcesz powiedzieć, że jechaliśmy cały dzień w cierpieniach





po to, by nie zdążyć na zachód słońca? Zatem jedziemy. Mijają kolejne dwie godziny. Krajobrazy zaczynają przechodzić w górzyste. Nie mamy siły robić zdjęć. „Marek, zrób fotę!!!” - prosimy, wiedząc, że ma aparat na wierzchu. Zgodnie z życzeniem, Marek przykładając aparat do szyby nie odrywając głowy z zagłówek. Po czym pstryka kilka fotek. „Coś się wybierze” - mówi po chwili nawet nie otwierając oczu.

Dzień chyli się ku końcowi. Co wcale nie oznacza, że robi się chłodniej. Tylko piasek za oknem wydaje się taki jakby czerwienią. Albo to tylko mnie się już wydaje. W tym stanie nie wykluczałabym zwidów z jakąś taką wielką stanowczością. Gdy chrupki kukurydziane zostają zjedzone, a sok pomidorowy wypity, zajeżdżamy pod nasz motel, w którym John chce uzgodnić, o której przyjeździemy i co zjemy na kolację. Motel nie robi piorunującego wrażenia, lecz przypuszczam, że za kilka godzin wystrój czy klimat nie będą odgrywały istotnej roli. Jedziemy do rezerwatu. John naprawdę zaczyna się denerwować, że nie zdążymy i jakby trochę przyspiesza. I jakby trochę także zamyka się w sobie ze swoimi komentarzami (choć Radek i tak tłumaczył z nich może 1/8).

Gdy dojeżdżamy do kanionu i wysiadamy z autobusu jest już chłodniej i przyjemniej. Słońce na szczęście nie zaszło. Gdy docieramy do punktu widokowego stajemy jak wryci. Widoki są niesamowite, cudowne, na zawsze zapadające w pamięć. Żadne westerny czy filmy przyrodnicze nie są w stanie oddać monumentalnego charakteru tego miejsca. Światło zachodzącego słońca cudownie podkreśla czerwień Kanionu. Spacerujemy przez około godzinę, robiąc ujęcia z różnych punktów widokowych dopóki nie zajdzie słońce.

A potem wracamy do hotelu. Gdy dojeżdżamy zapada już zmierzch. Wyładowujemy swoje walizki. Jakie to

typowe, że przy naszym szczęściu musimy je taskać na pierwsze piętro. Wszyscy jesteśmy potwornie zmęczeni i naładowani emocjami, nic więc dziwnego, że byle co jest w stanie wyprowadzić nas z równowagi. A John zwłaszcza. Radek nie chce konfliktu, stara się więc jakoś łagodzić napięcia, lecz doprawdy są granice absurdu. I Pan Dyrektor postanawia, że jednakowoż nie zostaną one przekroczone. Zatem John zostaje w grzeczny, acz stanowczy sposób poinformowany o tym, że jesteśmy klientami, a on kierowcą (a nie na odwrót) i dobrze byłoby, gdyby się jakoś tak proklikencko zachowywał. (Tak to trochę eufemistycznie ujęłam). Dobra, na tyle eufemistycznie, że John pojawia się na sali restauracyjnej jako ostatni i zajmuje oddzielny stolik, oddzielając się od nas płachtą gazety (choć przysięgałabym, że nie umie nawet czytać).

Na kolację jest jakieś bure mięso z ziemniakami. Poprzestaję na sałatce. Kończąc posiłek lodami waniliowymi. Rozmowa przy stole mało się klei. Jesteśmy zmęczeni przepotwornie. Znienacka pojawia się pytanie: „Kto nade mną mieszka i tak strasznie hałasuje???” „Ja” - odpo-



wiada Mela. „Dzisiaj u mnie dyskoteka, przyjdzie kumpel z drewnianą nogą”. Szybko kończymy posiłek i idziemy do swoich pokoi. Wydaje mi się, że chyba nawet nikt nie zamawia alkoholi na wynos, ani nawet lodu do uprzednio przyniesionych z autobusu zapasów.

Gdy odkręcam kurek prysznicowa i stoję sobie pod strugami gorącej wody przed oczyma wirują mi obrazy. Bardzo tęsknię do Misiuchów. Po pół godzinie Jackie wyciąga mnie z łazienki, wrzuca na katafalkę i okrywa kołdrą. Nawet nie włączamy telewizora. Za oknem cisza i pustynia.

*Cd. artykułu w następnym numerze*



# Portrety



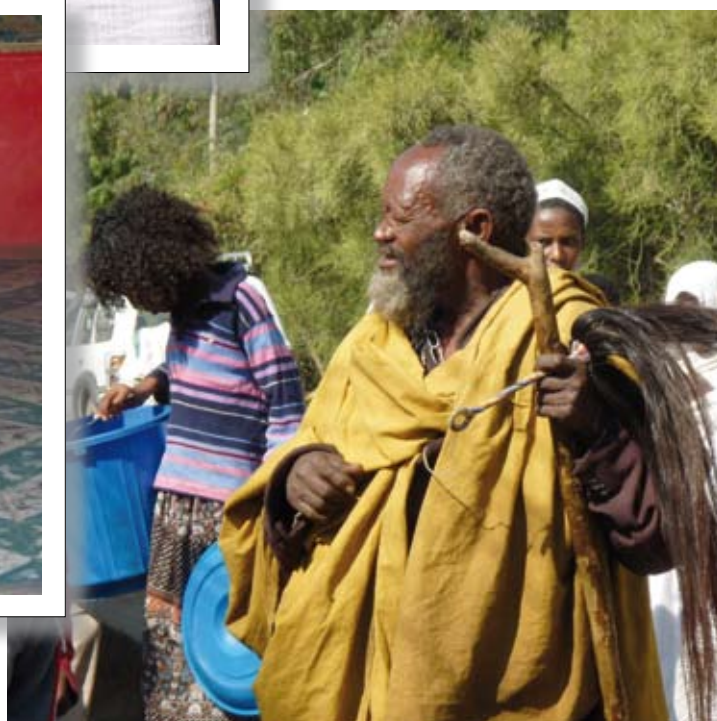
*Harrar, 2009*

*Lalibela, 2009*

*Lalibela, 2009*



*Harrar, 2009*







*Lalibela, 2009*

*Lalibela, 2009*



*okolice Mekele, 2009*



*dziewczynki  
oczekujące  
na procesję  
w Lalibeli, 2009*



*okolice  
Addis Abeby, 2009*

# Nowe rozdanie



Sezon 2010 w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski zapowiada się niezwykle interesująco. Swą obecność anonsuje wiele zespołów dysponujących najnowszymi samochodami klasy S2000, opracowanymi i wyprodukowanymi wyłącznie w celu osiągnięcia jak najlepszych wyników na trasach rajdowych. Nie oznacza to jednak, że Subaru Poland

Rally Team pozbawiony jest szans. Dzięki ogromnemu zaangażowaniu naszych nowych partnerów, firm Lotos Oil S.A. oraz Lotos Paliwa Sp. z o.o., będziemy dysponowali najnowszą generacją bazującego na seryjnej Imprezie WRX STI samochodu rajdowego w specyfikacji 2010. Intensywna współpraca nie tylko na wie marketingowej, ale także w dziedzi-

nie czysto produktowej zdecydowanie zwiększa szanse na wykorzystywanie efektów synergii, a jednocześnie podkreśla rosnące znaczenie medialne RSMP.

Nie można w tym miejscu pominąć pozostałych partnerów SPRT, którzy już w ubiegłych latach aktywnie przyczynili się do osiągniętych sukcesów. Kontynuowana



# LOTOS Dynamic



quazar



więc będzie współpraca z firmami STP, Klonex, Keratronik oraz SJS. Samochód, podobnie jak w roku ubiegłym, będzie przygotowywany przez belgijską stajnię Symtech Racing.

Ze względu na zwiększoną w tym roku ilość rajdów, częściej niż dotychczas będziemy mieli okazję obserwować zmagania naszej załogi na odcinkach specjalnych. Ponadto przewidziane są dwa starty zagraniczne, w których nasza załoga będzie miała okazję zmierzyć się ze światową czołówką serii IRC (International Rally Challenge) oraz zawodnikami walczącymi o tytuł Mistrza Europy.

Już teraz chcemy zaprosić Państwa do aktywnego kibicowania!



## Kalendarz startów SPRT w sezonie 2010

Kwiecień	Rajd Elmot	2010-04-16 - 2010-04-18	RSMP
Maj	Rajd Lotos	2010-05-14 - 2010-05-16	RSMP
	Rajd Polski	2010-06-04 - 2010-06-06	RSMP
Czerwiec	Belgium Ypres	2010-06-18 - 2010-06-19	ME, IRC
Lipiec	Rajd Bohemia	2010-07-02 - 2010-07-04	RSMP
	Rajd Rzeszowski	2010-08-06 - 2010-08-08	RSMP
Sierpień	Barum Czech Rally Zlin	2010-08-27 - 2010-08-29	ME, IRC
	Rajd Warszawski	2010-09-03 - 2010-09-05	RSMP
Wrzesień	Rajd Koszyc	2010-09-17 - 2010-09-19	RSMP
Październik	Rajd Dolnośląski	2010-10-08 - 2010-10-10	RSMP

# Styl i technologia

Gwiazdą stoiska Subaru podczas tegorocznego 50. Salonu Samochodowego w Genewie był koncepcyjny Hybrid Tourer. Japończycy połączyli tym razem niezwykle, przyszłościową, ale praktyczną formę auta, z równie przyszłościowymi rozwiązaniami układu napędowego, wykorzystującymi jednak technologie od lat wyróżniające pozytywnie tę markę.





**T**ourer, czyli samochód do „wielkiej turystyki”. Rzeczywiście, nie mamy tu do czynienia z pojazdem miejskim, prawie pięć metrów długości i 190 cm szerokości robi wrażenie. Zatem jest to przymiarka Subaru do samochodu luksusowego.

Wewnątrz jest mnóstwo miejsca, o czym łatwo się przekonać nawet bez wsiadania - auto jest tylko dwudrzwiowe, ale za to te drzwi! Przyjęto koncepcję wykorzystywaną rzadko i raczej tylko w egzotycznych pojazdach sportowych - unoszone do góry drzwi w formie skrzydła ptaka (gullwing). Dzięki temu dostęp do kabiny jest bliiski ideałowi, choć przynajmniej szczerze, gdyby doszło do seryjnej produkcji tego pojazdu, trzeba by rozwiązać sporo problemów ze sztywnością podczas bocznych zderzeń. Większość samochodów z takimi drzwiami (z małymi wyjątkami były to dotychczas także auta koncepcyjne) wykorzystywało dla wzmocnienia kabiny szerokie i wysokie progi, czego skutkiem było mimo wszystko utrudnienie przy zajmowaniu miejsca. W Hybrid Tourerze przeciwnie - podłoga jest wręcz idealnie płaska, a mocowanie rozsądnie profilowanych siedzeń „na jednej nodze”, przypomina rozwiązanie znane z samolotów pasażerskich. W efekcie powstaje wrażenie znacznej przestrzeni, wzmocnione jasną kolorystyką i przede wszystkim bardzo dużą powierzchnią okien.



Tablica przyrządów z pewnością nie jest minimalistyczna - szeroki zestaw ekranów przed kierowcą i pasażerem może dostarczyć wszelkich informacji, i nie ma mowy o problemach z widocznością - cały ten zestaw można sobie ustawić na dowolnej, odpowiadającej kierowcy wysokości. Urządzenia do obsługi funkcji samochodu wypełniają przede wszystkim szeroką konsolę i centralną część kierownicy - w większości są to przelączniki dotykowe. Uczucie komfortu kierowcy i pasażerów ma wzmacniać wyjątkowe pokrycie szyb, zapewniające jak najlepszą widoczność w realnych warunkach drogowych. Tego akurat na salonowym stoisku nie sposób było ocenić, choć z pewnością jest coś na rzeczy, gdyż w kabinie dominowała różowa poświata...

O zewnętrznej stylizacji nadwozia, tak jak i o gustach oglądających trudno dyskutować, ale gdyby tak wyglądał kolejny pojazd Subaru - minivan np. na bazie Legacy, odbiorcy by nie narzekali. Nowoczesność, dynamika i elegancja - żaden z tych przymiotów tu się nie wyklucza.

Przejdźmy zatem do części mechanicznej. Subaru nie zamierza rezygnować w swych przyszłych samochodach z typowego dlań układu symetrycznego AWD. Poziomy silnik bokser, stały napęd 4x4, automatyczna bezstopniowa skrzynia biegów Lineartronic - znamy to bardzo dobrze. I tu jednak znajdzie-

my nowości. Przede wszystkim silnik - auto jest spore, zapewne więc jednostka sześciocyndrowa? Okazuje się że nie, producent przy okazji Tourera anonsuje przyszlą rodzinę turbodoładowanych silników benzynowych z wtryskiem bezpośrednim.

Czterocyndrowa jednostka ma mieć pojemność 2000 cm<sup>3</sup>, pozostałych danych jeszcze nie udostępniono. Można się jednak spodziewać, że dzięki nowej technologii znacząco spadnie zużycie paliwa, i to wcale nie kosztem osiągow. Być może taki turbodoładowany silnik czterocyndrowy wypełni założenia modnego dziś „downsizingu”, czyli zastąpi współczesne silniki sześciocyndrowe.

Dalej w układzie napędowym mamy skrzynię Lineartronic (system znany z nowego Legacy, tym razem wzmocniony dla współpracy z wydajnym silnikiem dysponującym dużym momentem obrotowym) i klasyczny dla Subaru symetryczny napęd AWD. Gdzie zatem widoczne w nazwie elementy hybrydowe? Okazuje się że są, i to w zaskakującej formie. Układ napędowy Tourera pierwszy raz na świecie łączy klasyczną technologię napędu 4x4 i wykorzystanie dwóch silników elektrycznych jako podstawy napędu hybrydowego. Przy okazji rozwiązanie owo zachowuje jeden z podstawowych przymiotów samochodów Subaru - niskie umieszczenie zespołów mechanicznych, co skutkuje korzystnym obniżeniem położenia środka ciężkości auta.

Inżynierowie Subaru wyróżnili kilka szczególnych sytuacji, w jakich może znajdować się samochód. Okazało się, że optymalizacja napędu hybrydowego wymaga zastosowania aż trzech jednostek napędowych.

• Pierwsza z tych sytuacji to ruszanie z miejsca i jazda z prędkościami „parkingowymi”. Jeżeli nie musimy tego robić szybko, po co w ogóle uruchamiać zasadniczy silnik tłokowy? W takim

przypadku Tourera napędzać będzie niewielki silnik elektryczny o mocy 20 kW umieszczony przy tylnym moście (5). Auto będzie jechać, jednak silnik tłokowy umieszczony z przodu (1) pozostanie nieruchomy nie generując oporów - pamiętajmy, że „po drodze” pomiędzy nim a tylnym silnikiem elektrycznym jest skrzynia biegów (3) i jej sprzęgło, które może być rozłączone.

• Podczas zwykłej, spokojnej jazdy bez istotnej zmiany prędkości, napędu dostarczy klasyczny silnik benzynowy (1), korzystający z zalet bezpośredniego wtrysku oraz odpowiedniego doboru przełożenia przez skrzynię Lineartronic. Wykorzystamy też oczywiście napęd AWD.

• Podczas intensywnego przyspieszenia silnik benzynowy (1) zostanie wsparty przez silnik elektryczny (5) - dodatkowe 20 kW i pełen moment obrotowy dostępny od najniższych ob-





rotów (w tym przypadku nawet od zerowej prędkości samochodu) na pewno się przydadzą.

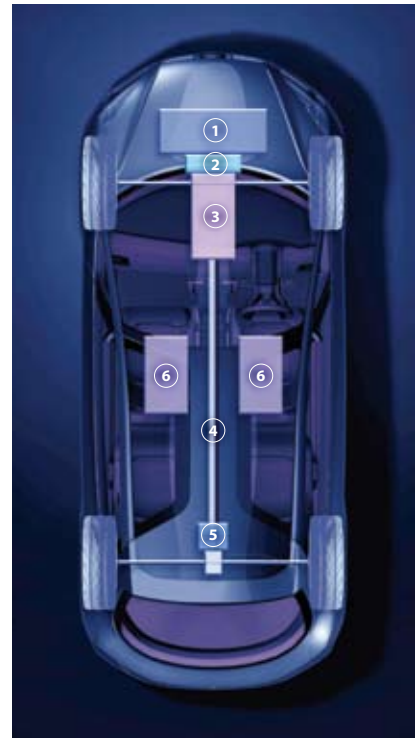
- Gdy będzie potrzebny jeszcze większy moment napędowy, np. podczas jazdy pod górę, do akcji włączy się drugi silnik elektryczny o mocy maksymalnej 10 kW (2), umieszczony pomiędzy silnikiem tłokowym a skrzynią biegów. Zasadniczą rolą tej maszyny będzie jednak jej funkcja generatora energii elektrycznej, wykorzystywana podczas każdego hamowania.

- Gdy samochód zatrzyma się, silnik cieplny (1) zostanie natychmiast wyłączony. Funkcja Stop-Start wykorzysta ten drugi, mniejszy silnik/generator elektryczny (2) umieszczony z przodu, do ponownego uruchomienia silnika cieplnego.

Układ obu maszyn elektrycznych będzie zasilany z zestawów baterii litowo-jonowych (6), umieszczonych pod

podłogą auta. Ich ładowanie zapewni odzyskiwanie energii kinetycznej, poprzez wspomniany już silnik/generator prądu, umieszczony w przedniej części zespołu napędowego. Ponieważ funkcja ta wykorzysta energię hamowania czterech kół (w przeciwieństwie do typowych układów hybrydowych, gdzie napędzana w ten sposób jest jedna oś, a więc hamować elektrycznie można też tylko dwa koła), sumaryczna oszczędność, skutkująca zmniejszeniem zużycia paliwa, będzie odpowiednio większa.

Trzeba podkreślić, że Hybrid Tourer nie jest jeszcze autem gotowym do produkcji. To poligon badawczy, wskazujący możliwe kierunki rozwoju samochodów Subaru. Ale koncepcje inżynierów firmy spod znaku Plejad są bardzo interesujące, a co najważniejsze, widać iż przyszłe ekologiczne auta nie muszą wcale rezygnować z podstawowych zalet dzisiejszych pojazdów.



*W ramach projektu Hybrid Tourer firma Subaru bada unikalny system wspomagający prowadzenie pojazdu, EyeSight Plus. Układ wykorzystuje obraz stereoskopowy pobierany z dwóch kamer, dzięki któremu jednostka obliczeniowa 3D rozpoznaje sytuację na drodze (przede wszystkim osoby piesze i rowerzystów), a następnie uzyskane informacje stosuje do działań zapobiegających wypadkowi. Rozpoznawanie obrazu jest w tym przypadku połączone z technologiami porozumiewania się pojazdu z pojazdem i drogi z pojazdem. Ponadto system aktywnie wykrywa pojazdy poruszające się w tzw. martwych polach widzenia kierowcy.*



# Elektryzujący świat Subaru

Podczas ostatniego samochodowego salonu w Genewie trudno było znaleźć stoisko poważnego producenta, który by nie pokazywał prototypu swego przyszłego samochodu elektrycznego. Wśród tych nielicznych znajdowało się Subaru. Firma spod znaku Plejad pokazywała nie prototypy, ale elektryczne auta produkowane seryjnie.







Pierwszym miejskim pojazdem elektrycznym Subaru zaprezentowanym w roku 2006 był przystosowany do takiego napędu niewielki R1e, który powstał w kooperacji z Tokyo Electric Power Company. Pisaliśmy już o tym samochodzie - 40 egzemplarzy testowano intensywnie w regionie tokijskim, ale także w miastach europejskich, szczególnie w Londynie, gdzie w centrum obowiązują poważne ograniczenia dla ruchu aut emitujących zwykłe ilości spalin. Te badania pozwoliły Subaru na opracowanie dojrzałego już elektrycznego auta miejskiego o nazwie Plug-in Stella, który wszedł do sprzedaży w Japonii w roku 2009.

Subaru uznaje, że właśnie miasto jest naturalnym środowiskiem dla samochodów elektrycznych. Jazda miejska nie wymaga bardzo poważnych osiągnięć, także zasięg na jednym ładowaniu nie jest istotnym problemem. Oczywiście, można go zawsze zwiększyć montując do samochodu duży zestaw baterii, ale to zmniejsza przestrzeń ładunkową, zwiększa masę pojazdu a więc ogranicza osiągi, wreszcie podwyższa koszt auta. Pamiętajmy, że

dziś największy składnik ceny auta elektrycznego tworzą jego baterie, szczególnie gdy konstruktorzy zdecydowali się na obecnie najbardziej wydajne akumulatory litowo-jonowe.

Dla niewielkiej, ale pojemnej z racji pudełkowatego kształtu plug-in Stelli konstruktorzy zdecydowali się na zasięg rzędu 90 km, uznając, że wystarczy to w zupełności dla wszelkich jazd miejskich. Ładowanie 8-modułowej baterii (346 V, 9 kWh) ze zwykłego (japońskiego) domowego gniazdka trwa 5 godzin, gdy dysponujemy napięciem 200 V i 8 godzin, gdy napięcie wynosi 100 V. Możliwe jest przyspieszone ładowanie - 80% pojemności w 15 minut, pod warunkiem, że dysponujemy szybką ładowarką o dużej mocy.

Budowa plug-in Stelli jest stosunkowo klasyczna - synchroniczny silnik elektryczny ze stałym magnesem (47 kW (64 KM), 170 NM) znajduje się z przodu i napędza przednie koła. Laminowane baterie umieszczono pod podłogą auta, w ten sposób, że nie zmniejszają pojemności kabiny, ale znajdują się pod ochroną jej struktury nośnej. Zadbano o odprowadzenie ciepła, ale też o ochronę

przed wilgocią. W strefie chronionej znajdują się także komponenty wysokonapięciowe i dedykowany do samochodu inwerter prądu (falownik) oraz sterownik. Samochód dysponuje trybem odzyskiwania energii (ładowania akumulatorów) przy hamowaniu. Auto ma masę 1010 kg, czyli ok. 200 kg większą niż zwykła Stella z silnikiem benzynowym. Jednostka elektryczna dysponująca pełnym momentem od zerowej prędkości zapewnia jednak niezłe osiągi, jedynie prędkość maksymalną ograniczono do 100 km/h.

Zużycie energii jest na tyle niskie, że w warunkach japońskich koszt przejechania kilometra wynosi od 1/5 do 2/5 kosztu paliwa w klasycznej wersji samochodu. Najistotniejsze jest jednak to, że auto lokalnie nie emituje zanieczyszczeń, a emisja w rejonie elektrowni (według danych japońskich) wynosi ok. 37 g/km. Oczywiście ta wartość nie zależy od samochodu, a od budowy i sprawności lokalnych elektrowni.

Obecnie uznaje się, że upowszechnienie takich pojazdów jest kwestią jedynie krótkiego czasu, liczonego w pojedynczych latach.

# Na podbój Ameryki

Szefowie Subaru, od początku wiedzieli, że prawdziwy rynek dla ich samochodów znajduje się w USA. A co Amerykanie lubią najbardziej? Pickupy. Dalsze kroki wydawały się oczywiste.

W latach 70. XX w. najbardziej reprezentacyjnym modelem Subaru było Leone (poprzednik Imprezy), z dzisiejszego punktu widzenia popularny mały sedan o długości niecałych czterech metrów i rozstawie kół nieco mniejszym niż 250 cm. Auto, które obecnie wydaje się nam skromne i małe, wtedy bardzo dobrze wpisywało się w obraz rynku - przecież Golf I był nawet nieco mniejszy. Amerykanie przekonywali się jednak do Subaru powoli i dopiero wersja Leone 4WD Station Wagon (kombi) z połowy lat 70. zasłużyła sobie na uznanie jako sprawny pojazd wielozadaniowy.

## Nie potrzebuję pickupa, ale go chcę!

W drugiej połowie lat 70. styl życia obywateli USA stawał się coraz bardziej wystawny - po zakończeniu wojny wietnamskiej paliwo znowu stało się tanie jak barszcz, a w modę zaczęły

wchodzić „trucki”, czyli według europejskiej nomenklatury, pickupy. Subaru postanowiło wykorzystać okazję, jaką była zmiana modelu Leone. W roku 1977 zaprezentowano restylizowaną odmianę tego auta i równolegle - oparte na niej dwuosobowego pickupa o nazwie BRAT. Oczywiście nie chodziło o polskiego „brata”, był to skrót od słów „Bi-drive Recreational All-terrain Transporter”, czyli „dwunapędowy, rekreacyjny transporter terenowy”.

Auto, choć wyraźnie mniejsze od swych czysto amerykańskich konkurentów, zyskało w USA spore uznanie. Było dość agresywnie, „sportowo” stylizowane, oferowało niezależnie od wersji stały napęd czterech kół włączany jedną dźwignią (po roku 1981 w niektórych wersjach z reduktorem), komfort jazdy był zbliżony do tego z aut osobowych, a zużycie paliwa (choć to miało najmniejsze znaczenie) ciągle niewielkie. Najważniejsza była chyba solidność







i trwałość tego pojazdu. Amerykanie cenili od lat samochody, które nie sprawiają kłopotów serwisowych, a takie właśnie było Subaru BRAT.

Warto dodać, że dynamiczna i atrakcyjna linia BRAT'a (pochylony słupek B, łączący kabinę z burtą przestrzeni ładunkowej) wynikała zapewne z przyczyn konstrukcyjnych. Pamiętajmy, że Leone miał nadwozie samonośne, więc pozbawienie go tylnej części dachu mogło powodować problemy ze sztywnością konstrukcji. Ponieważ nie chciano budować solidnej, ramowej konstrukcji nośnej z tyłu auta, taki wygięty zastrzał mógł pełnić istotną rolę.

Ów „truck” BRAT miał z przodu zawieszenie MacPherson, a z tyłu niezależne zawieszenie z wahaczami skośnymi i sprężynami śrubowymi. Był to układ w tamtych czasach wręcz niepojęty dla Amerykanów, którzy





spodziewali się tylko prymitywnej sztywnej osi na resorach.

Inną ciekawostką BRAT'a było umieszczenie „na pace” dwóch stałych, skierowanych plecami do kabiny foteli dla pasażerów. Podaje się, że dzięki tym fotelom auto (produkowane w fabryce w Ōta, w Japonii) było klasyfikowane jako osobowe, a więc podlegało w USA znacznie mniejszym podatkom importowym niż małe ciężarówki.

Silniki BRAT'a były zawsze przeciwsobnymi jednostkami czterocylindrowymi OHV, początkowo o pojemności 1,6 litra, po roku 1981 także 1,8 litra (74 KM). Później stosowano też turbodoładowane, prawie stukonne silniki 1,8 litra, połączone z automatyczną, trzybiegową skrzynią biegów. W takim przypadku auto nie miało reduktora, a napęd tylnych kół włączało się elektrycznym przyciskiem.

Choć Subaru Leone przechodziło zmiany generacji w latach 1979 i 1984, to jednak BRAT, mimo niewielkich restylizacji (m. in. zmiana reflektorów i atrapy wlotu powietrza), pozostawał ciągle wersją pierwszego Leone. W roku 1987 przestano go importować do USA, ale produkcji nie zakończono. Nigdy nie był sprzedawany w Japonii, ale pojawiał się jeszcze do roku 1993 w niewielkich ilościach m. in. w Australii (jako Brumby) czy Wielkiej Brytanii (jako Shifter).

Dziś BRAT ma status auta klasycznego, kolekcjonerskiego. Podaje się, że wyprodukowano go w liczbie niecałych 100 000 egzemplarzy i stosunkowo niewiele z nich pozostało w eksploatacji. Jednym z najbardziej cennych jest odrestaurowany egzemplarz, który przez dwadzieścia lat (od roku 1978 do 1998) był używany na farmie Ronalda Reagana w Kalifornii.

### **Do pracy czy do zabawy?**

Piętnaście lat później, na początku XXI





wieku, Japończycy z Subaru próbowali powtórzyć sukces BRAT'a, wprowadzając na rynek amerykański kolejnego trucka. Tym razem zabrali się do tego bardzo solidnie, gdyż produkcję modelu Baja (anonsowanego wcześniej jako model koncepcyjny ST-X), opartego na platformie Legacy i Outbacka, powierzyli swojej fabryce w Lafayette, w stanie Indiana. W tym samym zakładzie wytwarzano już m. in. wspomniane modele osobowe. Pickup Baja pojawił się na rynku USA w roku 2002 jako model 2003. Skonstruowano go jako pojazd czterodrzwiowy, z niewielką skrzynią ładunkową zaczynającą się dopiero za kanapą drugiego rzędu siedzeń. Mimo, że auto było o ok. 15 cm. dłuższe od Legacy kombi (długość wynosiła 490,5 cm), owa przestrzeń ładunkowa siłą rzeczy miała ograniczone wymiary. Zastosowano jednak pewien szczególny trick - część przegrody za siedzeniami można było otworzyć, udostępniając biwakowe miejsce do leże-

nia (lub możliwość załadowania długich przedmiotów), rozciągające się od kanapy do skrzyni ładunkowej. Także tylną klapę przedziału ładunkowego można było położyć i przyczepić w to miejsce wyprofilowany „plotek” wydłużający skrzynię o dalsze kilkadziesiąt centymetrów. Do napędu Baja przeznaczono początkowo

czterocylindrowy, poziomy, przeciwsoalny silnik wolnossący SOHC, o pojemności skokowej 2,5 litra, oferujący 165 KM przy 5600 obr./min. Łączono go z pięciobiegową skrzynią manualną lub czterobiegowym automatem z blokowanym hydraulicznym zmiennikiem momentu. Wszystkie wersje miały typowy





dla Subaru stały napęd 4WD. Z przekładnią manualną współpracował centralny mechanizm różnicowy ze zwiększonym tarcie (sprzęgło wiskotyczne), natomiast ze skrzynią automatyczną - aktywny mechanizm dołączający napęd tylny. W drugim roku produkcji w ofercie znalazł się turbodoładowany silnik 2,5 l H4, o mocy maksymalnej 210 KM.

Zawieszenie było również takie jak w Legacy/Outback (kolumny MacPherson z przodu, wielodrążkowe z tyłu). W porównaniu z wersjami osobowymi nieco zwiększono prześwit - do 18,4 cm.

Mimo wysiłków konstruktorów cały samochód utrzymywał charakter poważnie przerobionego osobowego Legacy, a nie użytkowej ciężarówki. Można było się spierać, czy jest to zaleta czy wada, ale rynek USA nie przyjął życzliwie pojazdu, który reklamowano jako pierwszy „crossover” pomiędzy autami osobowymi i „truckami”. Nawet mimo tego, że po debiucie otrzymał on niezłe recenzje.

Niektórzy analitycy twierdzą, że zaszkodziło właśnie zbyt podobieństwo do modelu osobowego, czyli brak surowego, użytkowego charakteru. A może Baja był po prostu, na warunki amerykańskie (czyli jako „truck”), za mały?

Do roku 2006, gdy zakończono produkcję (fabryka w Lafayette przyjęła zlece-

nia produkcyjne od Toyoty), sprzedano ok. 30000 sztuk Baja i nie był to wynik satysfakcjonujący. Nie zajęto się też na poważnie promocją i sprzedażą na innych rynkach. W Europie, a konkretnie w Niemczech, pojawiła się limitowana seria, z której jeden egzemplarz trafił oficjalnie do Polski.



# styl życia

tekst: Marcin Kacperek







# Wspinaczka mikstowa

Mikst to połączenie skały i lodu. Pokonywanie terenu niebędącego czystą skałą czy lodem jest tak stare, jak wspinaczka w górach typu alpejskiego i zimowe przejścia tatrzańskie. Mimo to dopiero niedawno dziedzina ta wyemancypowała się na tyle, żeby zostać uznaną za oddzielną gałąź działalności górskiej.

**N**arciarska kontuzja pozbawiła mnie większości tego sezonu, więc dla odetchnięcia od klimatu nart, w tym numerze „Plejady” spróbuję przybliżyć czytelnikom fantastyczny świat wspinaczki w mikście.

Gwałtowny rozwój wspinaczki mikstowej jest efektem ubocznym rozwoju wspinaczki w lodzie, w której pod koniec lat siedemdziesiątych rozpoczął się ciąg dramatycznych zmian jakościowych, zapoczątkowany w Stanach Zjednoczonych. Dotychczasowe techniki, polegające na żmudnym wykuwaniu w lodzie stopni i chwytów, zostały zastąpione techniką nawierzchniową, w której wspinacz używa dwóch czekanów trzymany w rękach. Towarzyszyła temu rewolucja w możliwościach asekuracji, a konkretnie mówiąc, pojawienie się śrub lodowych, które

można było osadzić w lodzie używając tylko jednej ręki.

W efekcie wspomnianych zmian wspinaczka w lodzie zaczęła rozwijać się bardzo dynamicznie i zyskała uznanie jako samoistna dyscyplina. Pionowy kawał lodu w dnie jakiegoś kanionu, nie prowadzący na wierzchołek żadnej góry, został uznany za godny uwagi cel sportowy, a jego przejście mogło być prawdziwym wyczynem. Sprzęt ewoluował bardzo szybko, a rozwój możliwości wspinaczy chyba nawet wyprzedzał tę ewolucję. W latach osiemdziesiątych wspinacze na całym świecie przechodzili bez większych kłopotów długie odcinki zupełnie pionowego lodu, a nawet cienkie, wolno stojące kolumny. Niektórzy z ekspertów twierdzili w dodatku, że lód, o ile nie jest np. porowaty i wypełniony

powietrzem, albo w jakiś inny sposób osłabiony, nie może być bardzo trudny. Nie wnikając bardzo szczegółowo w tę ocenę, trzeba przyznać, że dla wprawnych wspinaczy lodowych jakość i ilość lodu jest kluczowym czynnikiem decydującym o subiektywnie odbieranej trudności. Bardzo cienkie polewy na skale, kruchy, łamliwy lodospad, składający się z setek cienkich soplek poprzekanych powietrzem, czy wreszcie cienkie, wolno wiszące firanki lub kolumny, to bez wątpienia większe wyzwania niż pionowy, czy nawet odchylony w tył od pionu, odcinek grubego, plastycznego lodu. Ilustracją takiego stanu rzeczy są wielkie ilości przejść bez asekuracji, często bardzo spektakularnych lodospadów.

Rozwój nie może się zatrzymać i podobnie jak w anegdocie

*cd. tekstu na stronie 52*

*Autor jest przewodnikiem górskim i narciarskim o międzynarodowych uprawnieniach, prezesem Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie [www.freerajdy.pl](http://www.freerajdy.pl)*

*Pytania i komentarze dotyczące tekstu: [m.kacperek@freerajdy.pl](mailto:m.kacperek@freerajdy.pl)*





*Zachęcam do uważnego przyjrzenia się zdjęciom - wszystkie pochodzą z archiwum Michała Króla (Freerajdy Subaru Climbing Team) i doskonale oddają specyficzny urok tej zabawy dla prawdziwych pasjonatów.*





przypisującej powstanie telegrafu bez drutu wyciąganiu coraz cieńszych drucików, aż do wyciągnięcia drutu tak cienkiego, że go nie było; tak przechodzenie dróg lodowych z coraz mniejszą ilością lodu, doprowadziło do przejść dróg pozbawionych lodu - przynajmniej na znacznych fragmentach. Inaczej mówiąc - po opanowaniu formacji czysto lodowych, kolejnym wyzwaniem rzuconym przez naturę były właśnie drogi miksowe. Typowy układ drogi miksowej, to sople wiszące z krawędzi przewieszanej skały i niedotykające ziemi. Wyzwaniem jest pokonanie trudności skalnych, dostanie się na lód i kontynuacja wspinaczki po lodzie - najtrudniejszym fragmentem takiej drogi z reguły jest dostanie się na lód, czyli wspinaczka w skale w rakach i z czekanami. W ewolucji wspinaczki miksowej nie trwało bardzo długo, zanim w poszukiwaniu jak najtrudniejszych linii, zarzucono przywiązanie do lodu i zaakceptowano, że droga może prowadzić terenem skalnym, ewentualnie z bardzo niewielkimi ilościami lodu lub zmarzniętej darni czy mchu.

Tak pokrótce narodziła się współczesna wspinaczka miksowa - z własnym panteonem gwiazd, regularnymi cyklami zawodów i własną skalą trudności dróg. (W odróżnieniu od lodospadów, gdzie trudności określa się arabską cyfrą po literach WI (water ice) trudności miksowe oznacza się cyfrą arabską w towarzystwie liter MI (od mixed ice). Ze względu na nastromienie dróg, wspinaczka miksowa jest bardzo wymagająca fizycznie - zarówno pod względem siły jak i wygimnastykowania. W odróżnieniu od wspinaczki w skale i w lodzie, której może spróbować naprawdę każdy, miks pozostaje domeną bardziej sportu niż rekreacji.



## VII Zlot Plejad - zapraszamy!

Wraz z pierwszymi oznakami wiosny, przebudzeniem po zimowych chłodach pragniemy gorąco zachęcić Państwa do udziału w kolejnej, siódmej już edycji Zlotu Plejad. Spotkanie, które na stałe zagościło już w kalendarzu znacznej rzeszy użytkowników i miłośników marki, w tym roku planowane jest 3-6 czerwca. Subaru Import Polska, ponownie korzystając ze wsparcia Szkoły Jazdy Subaru, tym razem zaprasza w regiony województwa świętokrzyskiego.

Zgodnie z ideą przyświecającą już przy organizacji pierwszej edycji w 2004 roku, także i teraz chcemy przedstawiać jeden z najpiękniejszych, choć przez wielu zapomniany zakątek naszego kraju.

Na bazę Zlotu wybraliśmy kompleks hotelowy w Cedzynie mieszczący się nieopodal stolicy regionu – Kielc. Tutaj odbędą się szkolenia przedstawiciele oraz impreza finałowa. Dzięki koncentracji w jednym miejscu trzech hoteli, możliwym powinno być zapewnienie noclegów w tej samej lokalizacji wszystkim uczestnikom. To wspaniała baza wypadowa do poznania regionu, słynącego ze zróżnicowanego terenu, rozległych kompleksów leśnych, bogactwa flory i fauny oraz zabytków architektonicznych.

Jak co roku na uczestników będą czekały do wyboru trzy trasy - szosowa, turystyczna i terenowa. Nie zabraknie elementów rywalizacji, sprawdzianów sportowych i budzących wiele emocji czy uśmiechu zadań. Postaramy się przybliżyć wszystkim uczestnikom historię regionu, w którym tworzyli znani polscy pisarze, pokazać początki przemysłu metalurgicznego, zwierzęta żyjące w okolicznych lasach, a przede

wszystkim zapewnić rodzinną atmosferę i niezapomniane wrażenia. Zgodnie z tradycją lat ubiegłych nie zabraknie niespodzianek. Odpowiedzialni za poszczególne trasy pracownicy SJS dołożą wszelkich starań, aby zapewnić odpowiedni poziom organizacji nie tylko amatorom szybkiej jazdy. Znajdujące się na liczącej niemal 450 km trasie próby sportowe, m.in. na torach w Kielcach i Radomiu, zapewnią z pewnością wiele przyjemności i adrenaliny wszystkim zawodnikom. Tegoroczna trasa turystyczna, to łącznie około 380 km biegnących przez najciekawsze okolice regionu. W programie przejazdu znajdują się takie atrakcje jak... (edycja Dyrekcji – ma to być niespodzianka). Cały czas dopieszczana trasa terenowa, to natomiast wyprawa po leśnych ostępach, a także wyrobiskach piasku. Niestety ekipa opracowująca trasę jeszcze z niej nie powróciła, więc sami nie znamy szczegółów. O jakości możliwości terenowych regionu

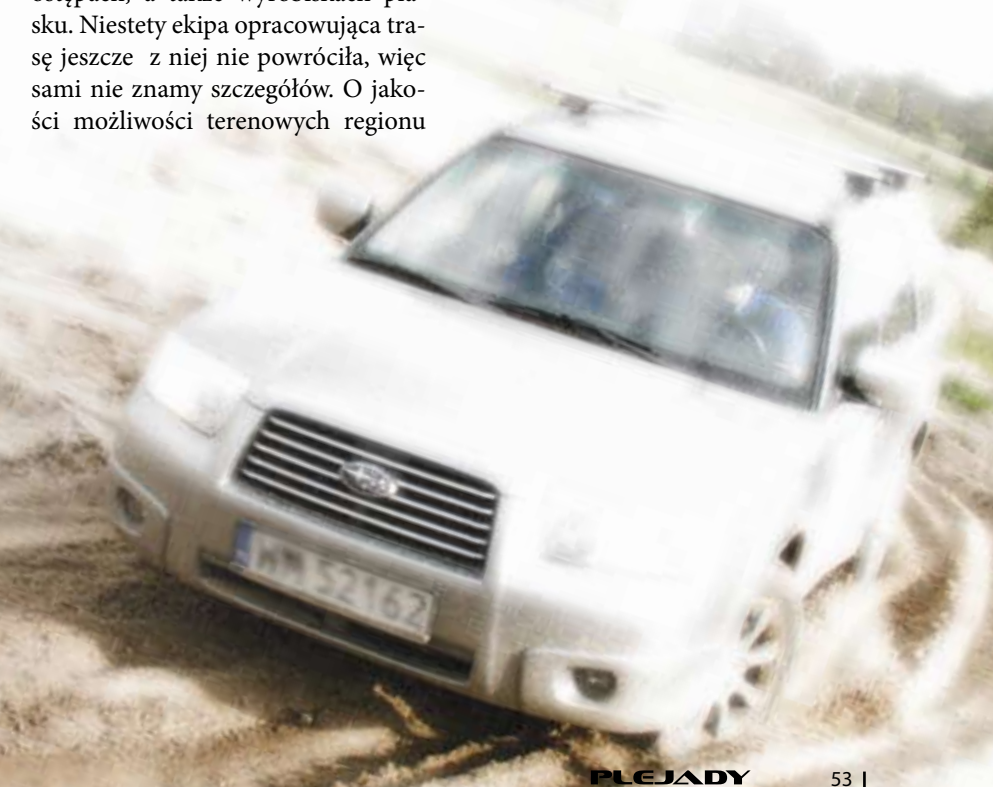
może świadczyć fakt, iż w 2008 roku rozgrywane były w okolicach Kielc Mistrzostwa Świata w rajdach enduro!

Szczegółowe informacje dotyczące zlotu oraz formularz zgłoszeniowy odnajdą Państwo w serwisie [www.zlot.subaru.pl](http://www.zlot.subaru.pl)

Serdecznie zapraszamy. ☺

czerwiec

	pn	w	ś	cz	pt	so	n
1		1	2	3	4	5	6
7	7	8	9	10	11	12	13
14	14	15	16	17	18	19	20
21	21	22	23	24	25	26	27
28	28	29	30				



# Forkiem przez świat – Islandia



**L**atem 2008 roku wraz z rodziną i znajomymi postanowiliśmy wybrać się na Islandię, taka mini wyprawa. Jako człowiek zorganizowany, przygotowania rozpocząłem od zbierania wszelkich informacji. Przeglądałem Internet, czytałem fora miłośników Islandii i relacje z ich wypraw (także w czasopiśmie o tematyce off-roadowej), wypytywałem znajomych, którzy tam byli wcześniej, studiowałem mapy i zdjęcia zamieszczone w Google Earth. W międzyczasie zawitałem do salonu Subaru i pod koniec kwietnia 2009 już mogłem cieszyć się pięknym wiśniowym Foresterem. Bilety na prom nabyliśmy już w lutym, koniec zimy to ostatni moment na rezerwację miejsca na promie, niestety akurat wtedy kurs euro był najwyższy. Na szczęście tę stratę zniwelował nam spadek kursu korony islandzkiej.

Aż wreszcie nadszedł ten upragniony moment, 19 lipca, niedziela, startujemy,

na pokładzie Forka pięć osób, a przed nami prawie osiem tysięcy kilometrów. Pierwszy etap prowadzi do Kopenhagi, niemal 1000 kilometrów autostradami. W stolicy Danii przerwa w podróży i oczywiście zwiedzanie. Pogoda jak na zamówienie, podczas zwiedzania Ok., ale gdy tylko wsiedliśmy do samochodu, z nieba lunął rześisty deszcz. W tak „opłakanej” atmosferze ruszyliśmy dalej na północ do Hanstholm. Na miejscu, przed „zamustrowaniem” na prom znaleźliśmy jeszcze trochę czasu by pokrzątać się po okolicznych bunkrach z lat 1942-44, będących częścią Wału Atlantycznego.

Rejs na Islandię to koszmar, przez całe 48 godzin bujało nami niemiłosiernie. Większość czasu spędziłem leżąc na mojej pryczy. Dziewczyny umilały sobie czas grą w scrabble i rozmowami z załogą – połowa z nich to Polacy.

Gdy wreszcie w Seydisfjordur

wyjechaliśmy z czeluści promu odczułem ogromną ulgę, choć jeszcze przez jakiś czas nie mogłem utrzymać pionu, a przez stację benzynową maszerowałem jak wstawiony bosman – od ściany do ściany. Po krótkim odpoczynku ruszyliśmy przed siebie. Pierwszy dzień przeznaczaliśmy na aklimatyzację i zapoznanie się z warunkami drogowymi. Po legendarnych islandzkich szutrach ruszyliśmy drogą F910, a na niej niespodzianka, trzy brody. Już pierwszy z nich spowodował u mnie zastanowienie, czy damy radę. Zatrzymaliśmy się, najpierw zlustrowałem przejeżdżający wielki traktor, jemu woda nie sięgnęła nawet do felg. Jeszcze pan w Grand Vitarze, dał radę bez problemów. To ruszyliśmy i my. Następny bród już bez emocji i bez problemów. Przed trzecim, gdy zobaczyłem forsującego go Land Rovera Defendera, a właściwie jego całkowicie zanurzone



koła w wodzie, zatrzymaliśmy się. Po-  
stanowiłem zbadać teren, zdjęłem buty,  
podwinąłem nogawki i zacząłem szu-  
kać w wodzie najpłytszej drogi. By nie  
było zbyt łatwo, w tym momencie za-  
czął padać śnieg. Znalazłem, mogliśmy  
kontynuować drogę do Eskifjordur.

Kolejny nasz cel to Skaftafell. Po dro-  
dze minęliśmy Jokulsarlon - jeziorko  
z górami lodowymi, znane z wielu fil-  
mów (między innymi „A View to Kill”,  
„Die another Day”, „Tomb Rider” czy  
„Batman Begins”). Gdy dotarliśmy na  
miejsce okazało się, że kemping, na  
którym mamy nocować otoczony jest  
z trzech stron lodowcami. Przed snem  
zrobiliśmy sobie jeszcze spacer do wo-  
dospadu Svartifoss i czoła lodowca  
Skaftafellsjokul. Dużym zaskoczeniem  
dla nas była możliwość czytania książki  
o godzinie 23:00 bez lampki, i to w na-  
miocie. Przez te lodowce w nocy zimno:  
6 stopni, a nad ranem pewnie jeszcze  
chłodniej. Przed snem łyknęliśmy so-  
bie czegoś rozgrzewającego, ciepło się  
ubraliśmy do śpiworków i jakoś dali-  
śmy radę.

Następnego dnia kontynuowaliśmy

podróż na zachód. Po drodze obejrze-  
liśmy słynne czarne plaże w okolicach  
Vik. Zatrzymaliśmy się też przy wodo-  
spadzie Skogafoss. Tam właśnie ustawi-  
łem „furę” do zdjęcia, gdy zauważyłem,  
że ktoś się zbliża. Okazało się, że to mi-  
łośnik Subaru z Polski. Wypytał mnie  
o wiele rzeczy, gdyż jak zapewniał, chce  
sobie kupić taki wóz. Jeżeli to czyta, to  
pozdrawiam Go serdecznie! Tego dnia  
wpadliśmy też do uroczego zakątka  
Thorsmork, gdzie czekał na nas kolejny,  
przejedny na szczęście, bród. Dwie na-  
stępne noce spędziliśmy pod namiota-  
mi na kempingu w Hafnarfjordur pod  
Reykjavikiem. Z powodu panujących  
temperatur wieczorne życie skupiało się  
w świetlicy z kuchnią. Tam popisali się  
brytyjscy harcerze, śpiewając a capella  
„Bohemian Rhapsody” Queen’u. Maj-  
stersztyk!

Kolejny dzień był dość leniwy - pół  
dnia snuliśmy się po Reykjaviku, po  
południu zaś pławiliśmy się w gorących  
wodach Błękitnej Laguny. Odwiedzili-  
śmy też obszar geotermalny w Krisuvik.  
Woń wydobywających się spod ziemi  
gazów niemalże zwała z nóg, jednak

krajobraz robi niezmiernie wrażenie.  
W niektórych miejscach nawet ziemia  
pod nogami jest ciepła. Wody geoter-  
malne bardzo często wykorzystywane  
są w przemyśle i wodociągach; ciepła  
woda w kranie przeważnie dość inten-  
sywnie „zalatywała” siarką. Zdarzało  
się, że po wyjściu spod prysznica śmier-  
dzieliśmy bardziej niż przed kąpielą.  
Tylko inaczej.

**W poniedziałek** opuściliśmy stolicę  
Islandii i skierowaliśmy się na północ.  
Po drodze odbyliśmy 4-godzinny spa-  
cer nad wodospad Glymur. Pogoda  
nam dopisała, temperatura dochodziła  
do 20 stopni! Po południu jednak ze-  
rwał się silny wiatr i przywiał ciężkie,  
deszczowe chmury, towarzyszyły nam  
one przez kolejne dni spędzone na pół-  
nocy wyspy. Nasza trasa dalej wiodła  
przez półwysp Snaefellsnes. Kto czy-  
tał „Podróż do wnętrza Ziemi” Juliusza  
Verne’a, ten wie, że na końcu tego pół-  
wyspu znajduje się wulkan, przez który  
bohaterowie książki schodzili w głąb  
Ziemi. Nocleg znaleźliśmy w pobliżu  
Stykkisholmur w dużej sali z materaca-  
mi - coś jakby szkoła czy świetlica. Tam





poznaliśmy sympatyczną Szwajcarkę, która ostrzegała nas przed przekraczaniem prędkości - jej znajomy przesadził o 10 km/h (sic!) i dostał mandat w przeliczeniu coś ponad 1000 PLN!

**Następnego dnia** wjechaliśmy w mało gościnny obszar Fiordów Zachodnich. Niewielki ruch na drodze zmalął jeszcze bardziej, niewielu turystów tu zagląda. Oprócz nas trafiły tam jeszcze pary z Norwegii i Kanady (ci drudzy rozbili miskę olejową w wypożyczonym samochodzie i utknęli na cały dzień).

**W środę** pofatygowaliśmy się na klify Latrabjarg - najdalej na zachód wysunięty punkt Islandii, a tym samym Europy. Jest to idealne miejsce na obserwację maskonurów, których wizerunek stanowi symbol Islandii. Tyle tylko, że Islandczycy ten symbol łapią i podają przyrządzony na rozmaite sposoby. Kiedy już napatrzyliśmy się do syta, ruszyliśmy dalej na północ, zatrzymując się przy wodospadzie Fjallfoss (zwanym też Dynjandi), uważanym za najładniejszy na wyspie. Przed Isafjordur czekał nas jeszcze przejazd przez kilkukilometrowy tunel. Niby nic specjalnego, ale tunel był szeroki na jeden samochód, a co 100-200 metrów miał wykute wnęki, w których chowały się nadjeżdżające z przeciwka auta. Mieliśmy pierwszeństwo, więc to my byliśmy „Sprite” a oni „pragnienie”. W Isafjordur nocowaliśmy w szkole, podczas wakacji przerobionej na hostel - dostaliśmy całą klasę (z pięcioma łózkami) na wyłączność.

**W czwartek** opuściliśmy Fiordy Zachodnie i udaliśmy się do Blonduos. Po drodze, na stacji benzynowej spotkaliśmy po raz kolejny sympatyczną Szwajcarkę (nie po raz ostatni raz). W Blonduos znaleźliśmy znów super nocleg. Najlepszy jaki się nam trafił - drewniany domek, z sauną i jacuzzi na zewnątrz! A to wszystko w cenie przeciętnego domku na Mazurach. W tamtych stronach jest chyba najwięcej gęsi

na świecie, są tu wszędzie. Ich odchody także... Przechodząc na skróty przez boisko, zastanawiałem się jak dzieciaki tam grają w piłkę? Śliska i zarazem śmierdząca sprawa...!

**W piątek** czekało nas coś, na co szczególnie się szykowałem - przejazd przez interior trasą Kjolur (droga F35). Samą trasą trochę się rozczarowałem. Myślałem, że będzie trudniejsza, a w rzeczywistości da się ją przejechać osobówką z napędem na jedną oś. W połowie drogi znajduje się obszar ciepłych wód Hveravellir. Znów owładnęły nas siarkowe zapachy, jednak muszę przyznać, że już się przyzwyczailiśmy i nie szokowały nas tak, jak na początku. Gdy przebiliśmy się na południe wyspy, pogoda znacznie się poprawiła. Zameldowaliśmy się na kempingu w Laugarvatn, rozbiliśmy namioty i pojechaliśmy obejrzeć cuda przyrody - wodospad Gullfoss i gejzery. Najśłynniejszy z nich - Geysir - jest już wygasły, ale jego mniejszy brat, Strokkur, co kilka minut popisuje się spektakularnym wystrzałem.

**Na sobotę** mieliśmy zaplanowane dwie atrakcje - Park Narodowy Pingvellir (tam w X wieku rodziła się islandzka demokracja) oraz uroczy górski obszar zwany Landmannalaugar. Droga z Laugarvatn do Pingvellir sprawiła mi wiele frajdy (moim pasażerom trochę mniej) - ciągle biegła góra-dół i składała się głównie z zakrętów. Super! Po południu udaliśmy się w długą drogę do Landmannalaugar. Po drodze naszą uwagę zwróciło skupisko ludzi. Postanowiliśmy sprawdzić, na co oni się tak gapią. Zaparkowaliśmy i okazało się, że znajdujemy się przy kraterze wulkanu. Droga F208 prowadząca do Landmannalaugar od północy też była całkiem fajna, bardziej ziemista niż kamienista. W sumie dosyć łatwa! Ostatnie 300 metrów przed punktem turystycznym musieliśmy przejść pieszo ponieważ drogę przecinała rzeczka, według mnie





za głęboka na możliwości Forka. Po powrocie na kemping wybrałem się jeszcze z żoną na przejażdżkę na pobliską „górkę”. Już dzień wcześniej rzuciła mi się w oczy wijąca się jasna droga na pobliskim zboczu. Na odcinku 5,5 km wjechaliśmy ze 100 na 650 m n.p.m. Nacieszyliśmy oczy widokami i ruszyliśmy tą samą drogą w dół. Praktycznie całą tę trasę jechaliśmy na pierwszym biegu, zarówno w górę jak i w dół. Było super!

**W niedzielę** ruszyliśmy z powrotem na północ. Początkowo przez pustkowie trasą F550 (3 x sz: szybka, szeroka, szutrowa). Zrobiliśmy sobie przerwę w podróży, żeby dogłębnie zbadać jaskinię lawową Surtshellir. Potem dobiiliśmy do obwodnicy i nią dotarliśmy do Blonduos na znany nam już kemping. Po drodze objechaliśmy półwysep Vatnsnes, słynny z kilku miejsc szczególnie ulubionych przez foki. W dwóch takich miejscach się zatrzymaliśmy, by popatrzeć na te przymiłe stworzenia.

Kolejnego dnia przemieściliśmy się na wschód nad jezioro Myvatn (isl. mý = komar, muszka + vatn = jezioro) czyli jezioro komarów. Istotnie, latających insektów było tam zatrzęsienie. To dość popularna „atrakcja”, dlatego trochę się

natrudziliśmy, szukając noclegu. Ale mieliśmy szczęście i znaleźliśmy bardzo fajne schronisko, hostel czy coś w tym stylu. Wieczorem udaliśmy się na zwiedzanie pseudokraterów Skutustadir i formacji skalnych Dimmuborgir.

Nasz przedostatni dzień pobytu na Islandii czytającemu może wydać się już nudny, obeszliliśmy krater, zajrzeliśmy do jaskini, pospacerowaliśmy po obszarze geotermalnym, podziwialiśmy wodospady, obeszliliśmy następny krater i przeszliśmy po kolejnym obszarze geotermalnym, ale tak naprawdę żadne słowa tego nie oddadzą, to trzeba doświadczyć samemu.

**Ostatni dzień.** Rano w Husavíku, w muzeum wielorybów gdzie za około 40-50 euro można wybrać się na wielorybnicze, fotograficzne safari. Potem drogą wzdłuż wybrzeża udaliśmy się w stronę Seydisfjörður, a wieczorem prawdziwa perełka dla miłośnika jazdy samochodem, fantastyczna droga (nr 917) przez Góry Maślane, gładka, kręta, szutrowa. Coś jak Pikes Peak, tylko węższa. Jeszcze tylko ostatnia noc spędzona w samochodzie, bo było zbyt ciemno i na dodatek padał deszcz. A rano na prom, 48 godzinny rejs, 1000

kilometrów autostrad i jesteśmy w Poznaniu.

### **Kilka słów podsumowania**

Przez blisko trzy tygodnie przebyliśmy 7835 kilometrów, z czego na wyspie 5145. Zużyliśmy 570 litrów oleju napędowego, co daje średnie zużycie 7,28 l/100km, przy masie całkowitej samochodu około 2 ton (pięć osób z bagażem). Koszt całej wyprawy zamknął się w kwocie 30 000 złotych, a więc 6000 złotych na osobę. Na tę kwotę składają się koszty promu, paliwa, noclegów, wyżywienia oraz atrakcji takich jak baseny, czy muzea.

Po Islandii jeździ się bardzo dobrze ze względu na mały ruch na drogach, również w sezonie turystycznym. Nie przekraczając dozwolonych 90 km/h (no może 95 km/h) uzyskiwaliśmy średnią prędkość około 80 km/h. W Polsce, nie przekraczając 110 km/h można uzyskać co najwyżej średnią około 60 km/h. Warto zapamiętać, że na drogach szutrowych maksymalna dozwolona prędkość, to 80 km/h. Po Islandii jeździ dość dużo Subaru, widać tam potrzebny jest napęd dający radę na śniegu i szutrach.



## Nowożytna historia turystyki... Polskiej czyli od łaziora z gitarą po... łaziora z „cyfrówką”



Turystyka młodzińskich czasów kojarzy mi się nieodparcie z obutym w traperki łaziorom w skarpetkach do kolan – trudnym do określenia „czymś”, obwieszonym namiotem, gitarą i plecakiem – pełnym koszul flanelowych i piwa – pod którym dyndał wór do spania, menażka i półlitrowy garnuszek na wodę... lub inne płyny. Moje wyobrażenie – jak na tamte czasy – dotyczyło jedynie młodzieży szkolnej, kilkudziesięciu sprawnych ruchowo staruchów po „trzydziestce” oraz sporadycznie spotykanego na szlaku pięćdziesięcioletniego „kaszalota”. Dzisiaj – jako „kaszalot” – widzę to inaczej, i musi to mieć jednak coś wspólnego z pamięcią, a nie tylko z wyobraźnią, ponieważ jestem w posiadaniu dowodów w formie poźółkłych zdjęć z okresu „przedphotoshopowego”, kiedy fotografie retuszowało się pędzelkiem, i to przeważnie tylko na potrzeby CIA. Dodatkowo jeszcze, świat kochający szatkować pewne pojęcia na setki „podpojęć”, a wszelkie przejawy życia na „podprzejawy”, zweryfikował moje naiwne młodzińcze wyobrażenia o wspomnianej dyscyplinie ruchowo – przemieszczeniowej, tworząc tyle rodzajów turystyki, żeby każde wyjście z domu dalej niż do kiosku po papierosy, nosiło jej miano z własnym przymiotnikiem. Pierwszym przypadkiem turystyki... inaczej – jakim miałem okazję zostać osobiście dotknięty jeszcze za czasów Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej – była „turystyka przemysłowa”.

### TOBÓŁY... PIĘKNE DNI

System komunistyczny pozwalał ludo-

wi zapracować na ciężkie pieniądze... lub... ciężko zapracować na pieniądze – zdania są podzielone. Był to okres przejściowy, który miał dawać wszystkim po równo, w oczekiwaniu na okres finalny, w którym każdy miał posiadać według swoich potrzeb. Ponieważ jednak „po równo” było za mało, „według potrzeb” miało dopiero nadejść w nieokreślonej bliżej przyszłości, a narodowi się śpieszyło, postanowił wziąć sprawy w swoje zachłanne łapy. Lud ruszył na obce landy, handlować rodzimym szmelcem – zakupionym za ciężkie pieniądze – sprzedając go obcym nacjom za tamtejsze grosze, które po wymianie na twardą walutę dawały stu pięćdziesięcioprocentowy zarobek. Stworzyło to niezrozumiałą dla obco-krajowców sytuację, w której to Polak wydawał dwa razy więcej niż zarabiał, a... resztę odkładał. Podkreślić należy, że wywożenie za granicę szmelcu, było traktowane jako przemyt. Co ciekawsze, przywożenie twardej waluty i obrót nią, nosiło znamiona przestępstwa, natomiast samo już jej posiadanie było jak najbardziej legalne. Mówiąc bardziej obrazowo, obywatel przyłapany na granicy ze stową dolarów w kieszeni, lub kupujący tę stową u „konika” pod Pewexem, był przestępcą, jednak kilka metrów dalej, czyli machający tą stową zza szlabanu granicznego lub kupujący skrzynkę wódki w Pewexie, był szanowanym, majątnym obywatelem. To był zalegalizowany prawnie cud w systemie, w którym cuda – według istoty tego systemu – nie istniały.

Wracając jednak do samej turystyki. Czym charakteryzował się taki turysta przemysłowy? Przede wszystkim spraw-



nością i siłą fizyczną, która pozwoliła by pobić „na głowę” niejednego dzisiejszego strongmena, w konkurencji „wyciskania” torby turystycznej na górną półkę w przedziale drugiej klasy PKP dla palących. Dodatkowym obciążeniem dla takiego siłacza byłby fakt, iż „turystki”, które pamiętam z tamtych czasów, takie toboły wrzucały jedną ręką będąc w zaawansowanej ciąży lub z papierosem w ustach... lub w obu tych stanach równocześnie. Gdyby turysta z takim obciążeniem i w takim tempie poruszał się po peronie dworcowym – w jakim dzisiejsi „siłacze” pokonują dystans „spaceru farmera” - to nie zdążyłby na żadną przesiadkę, a już na dworcu w Budapeszcie na pewno. W chwilach zagrożenia, czyli w trakcie kontroli celnej, turysta przejawiał zdolności lingwisty (zazwyczaj tylko werbalne), negocjatora policyjnego i zawodowego pokerzysty naraz, a turystki - nieprzeciętny talent aktorski w komplecie z „poduszką ciężową”, oczy spaniela i sztuczne łzy z... kroplomierzem (żeby nie przesadzić, bo się rozmazywał makijaż).

Ponieważ współczesna turystyka przemyticzna ogranicza się w dużej mierze do narkotyków, preferuje ona chude oferty, które dopiero po obklejeniu pięćdziesięcioma kilogramami „koki” zaczynają swoją wagą i sylwetką przypominać przeciętnie wyglądającego człowieka. Jednak podwajanie, a czasem nawet potrajanie, naturalnej wagi takiego osobnika w ten sposób, w połączeniu z brakiem możliwości chwilowego „odłożenia” bagażu, wpływa zmęczeniowo na układ kostno-mięśniowy kończyn dolnych, co ułatwia służbom celnym wyłapywanie ślaniających się na nogach przemyt-  
ników. Mniejsze dawki przechodzą przez kontrolę niezauważone, a większe transporty (kontenerowe) poprzedzone są wielomiesięcznymi negocjacjami handlowymi, ustalonymi stawkami, i tylko brak lub drastyczne zniżenie „opłaty celnej” powoduje niepotrzebne aresztowania. Istnieje naturalnie teoria, mówiąca o szkolenych do wykrywania narkotyków psach, w którą ja osobiście nie wierzę, ponieważ koliduje mi ona z teorią, iż pies jest najlepszym przyjacielem człowieka, więc... nie może być aż tak wredny.

#### EMIGRATIONE VUAYAGE

Dawniej, ludzie wspomnianej mizernej postury oraz delikatniejszej konstrukcji psychicznej, zostawali muzykami i zatrudniali się w filharmonii. Taka orkiestra - w pełnym składzie instrumentalnym - wyjeżdżała na kilkumiesięczne, międzynarodowe tournée, a wracała już po trzech dniach jako cygańskie trio (przeważnie były to trzy starsze, wielodzietne skrzypaczki tęskniące za potomstwem). Takie traktowanie turystyki zarobkowej stworzyło jej odłam, zwany turystyką bezpowrotną. Ówczesnemu rządowi dawało to komfort pozbywania się nie-  
ro-

bów, czyli artystów, oraz posiadanie narodu zadowolonego z zagranicznych paczek żywnościowych i przysyłanej - w ramach rodzinnej pomocy - waluty. Notabene, wszystkie bez wyjątku przesyłki zagraniczne docierały do adresatów uszkodzone w transporcie, co pozwalało mi osiąść przekonanie, iż na tej formie turystyki korzystali również ci nieposiadający w rodzinie... turystów.

Ponieważ nowy skład filharmonii kompletowano dosyć długo, naród, w poszukiwaniu szybszych sposobów tej atrakcyjnej formy turystyki, wykombinował jej odłam terrorystyczny. Polegał on na naklonieniu pilota samolotu (wszelkimi dostępnymi środkami - od płaczu, poprzez łagodną perswazję do groźby użycia obcinaczek do paznokci), do zmiany kursu na trasie; na przykład Kraków – Gdańsk na kurs Kraków – Berlin Tempelhof. Ta forma zwiedzania świata stała się po pewnym czasie tak modna i popularna, iż aby dotrzeć faktycznie do Gdańska należało porwać samolot – notabene... lecący do Gdańska, aby nie nadkładać drogi



przez Niemcy zachodnie. Problemem było jednak przepchnięcie się do kabiny pilotów przed tymi wszystkimi, chcącymi lecieć... do Berlina.

Najbardziej ekstremalną formą tego odłamu turystyki była podróż wojskowym myśliwcem szturmowym lub kutrem torpedowym do Szwecji. Władze nie były zadowolone, ponieważ sprzęt służący do transportu był drogi, a zazwyczaj nie wracał do macierzystego portu, i długo zwracał się w formie wspomnianych przesyłek i paczek żywnościowych. W latach osiemdziesiątych nastąpiła przemiana ustrojowa, która pozwoliła paszporty trzymać w domu. Biura paszportowe zaczęły działać jak biura wydające dokumenty, a nie jak wypożyczalnie kaset wideo, z tą różnicą, że kasetę można było przetrzymać za dopłatą, a takiego co by zaryzykował to samo z paszportem... nie znałem. Podróżować można było bez żadnych ograniczeń, nie licząc naturalnie obowiązku (dla Polaków) posiadania wiz wjazdowych do większości państw na świecie. Dopiero przystąpienie do Unii Europejskiej dało nam pełną swobodę turystyczną, (znowu) nie licząc pewnego regionu świata, znajdującego się pod jurysdykcją firmy... United S.A.

### SKALPEL TRAVEL

W tym to - mniej więcej - czasie, naszą

konstytucję oraz prawo udekorowano Konkordatem ze stolicą apostolską, co zaowocowało - między innymi - nowym, łagodniejszym prawem dla zygoty, a ostrzejszym dla jej nosicielki. Umowny początek ludzkiego życia cofnięto o dziewięć miesięcy, co jednak nie skutkowało wcześniejszym, o ten okres, wydawaniem prawa jazdy. Czas od... "ten tego"... do narodzin nazwano „życiem napoczętym” i określono zasady jego usuwalności na: nigdy - chyba, że coś tam, ale i tak niechętnie. W efekcie nawet jeżeli... "coś tam", to nawet niechętnie się nie usuwa, bo strach. Ponieważ większa część państw ościennych traktuje ten fragment kodeksu cywilnego bardziej swobodnie, dając prawo wyboru kobiecie - czy usuwa pasożyta, czy zaprzyjaźnia się z nim, nadaje mu imię i kupuje ubranka - nasze biura podróży natychmiast wyczuły niszę rynkową i równie natychmiast ją wypełniły, tworząc przy okazji nową gałąź przemysłu turystycznego zwaną „turystyką aborcyjną”.

Początkowy sukces biur podróży zajmujących się tą formą, a właściwie przyczyną, zwiedzania świata, zrzucano na karb tego, iż do tej pory nazywało się to w Polsce potocznie - skrobanką, i ludzie notorycznie mylili zjawisko aborcji z ablucją, abolicją, a nawet z pielgrzymką i źle się zapisywali na wycieczki.

Charakterystycznym elementem wspomnianej turystyki są: skład wycieczki - zazwyczaj jednopłciowy, czas jej trwania - jeden, góra dwa dni oraz minimalny bagaż podręczny: szlafrok, bambosze, kosmetyczka i aktualne USG, lub tylko charakterystycznie zabarwiony TEST na macierzyństwo, w końcowym efekcie i tak... niezdany. Specjalnie pominąłem temat polskich lekarzy, brzyzdających się aborcją, jedynie oficjalnie, za budżetowe uposażenie, bo... miało być o turystyce, a jest jeszcze kilka gałęzi na tym drzewie do podcięcia, jak choćby wycieczki „za frajer” (nie mylić z autostopem).

### TURYSTYKA KADENCYJNA

Dla każdego nowo wybranego bonza polityki państwowej, regionalnej, powiatowej czy też gminnej w naszym kraju, który przynajmniej udaje, że szanuje swój elektorat, pierwszą służbową wycieczką - jaką zafunduje sobie i swojej świcie za pieniądze tegoż elektoratu - będzie jednodniowa pielgrzymka do Watykanu. A te dwa tygodnie na włoskiej Riwierze to tylko tak przy okazji, żeby później nie obciążać budżetu gminy zakupem służbowego... solarium. I basta - żadnych zbędnych wydatków na wojaże - chyba że w celu wymiany doświadczeń w walce z apartheidem w RPA lub zacieśniania kontaktów z merostwem partnerskiego miasta San Tropez, a już zupełnie nie wypada odmówić, jeżeli kacyk bliźniaczej wioski w południowym Tobago zaprasza na obchody świąt Bożego Narodzenia i to w... sierpniu (bo tam mają inny kalendarz). Na konferencję o uprawie bananowców w Brazylii powinien - jako przewidujący polityk - pojechać, ponieważ, a nóż okaże się, że globalne ocieplenie nastąpi za jego kadencji, a ocieplenie to ocieplenie i nikt mu nie wmówi, że w naszym regionie świata może objawić się akurat ...





katastrofalnymi opadami śniegu. I tak tyra całą kadencję. A to z gospodarską wizytą dogłębnie hodowli kangurów w Australii, a to wyskoczy na Kajmany spotkać się z inwestorem, który planuje w jego gminie otwarcie pralni... czegoś tam... brudnego.

Nie będę przytaczał więcej przykładów, bo mnie poskręca... z zazdrości.

Jest kilka form turystyki dla mnie niezrozumiałej - wróc - samą formę mogę zrozumieć, natomiast jest dla mnie tajemniczą, co ludzie podnieca, na przykład w wycieczkach fakultatywnych. Jaką satysfakcję czerpią z wejścia w posiadanie informacji o nazwisku murarza, który w czternastym wieku wybudował jakąś tam kaplicę, i że jej sklepienie i ściany pokrywano freskami przez trzy lata, zamiast w dwa tygodnie zrobić podwieszany sufit, a resztę wytapetować. Co ma w sobie z romantyzmu wycieczka z ukochaną do Rzymu, z której facet przywozi trzy tysiące zdjęć zabytków, a na trzech z nich jest jego ukochana, złapana przypadkiem z odległości trzystu metrów w tłumie ludzi, na tle kaplicy Sykstyńskiej, bo z bliższej odległości „nie łapało” sklepienia. Dlaczego nie kupił sobie w krakowskiej księgarni za trzy dychy albumu z pięknymi, profesjonalnie wykonanymi fotografiami zabytków Rzymu, tylko tłukł się przez pół Europy, żeby napstrykać

„komórką” sto razy gorsze i nabyć informację o tym murarzu. Przecież za te pieniądze mógłby przez dwa tygodnie udowodnić ukochanej swoją miłość w motelu pod Krakowem, a jak ona by szła pod prysznic, mógłby się tym albumem podniecać. I na dodatek pojęcia nie ma co fotografował, a w albumie ma wszystko podpisane.

Tak samo, jak trudno mi pojąć przyjemność spędzania wczasów w siodle. Wiatr we włosach? Przecież wystarczy wypożyczyć skuter. Co to za przyjemność jazdy na czymś, czym trzeba kierować za pomocą rzemienia, co nie posiada gazu, hamulca, podrzucza, miota nami na wszystkie strony, objaja nam krocze, męczy się, poci, potem śmierdzi i jeszcze wypróżnia się w czasie jazdy, a na koniec trzeba jeszcze tego śmierdziela dokładnie wyszczotkować. Współczuję kowbojom, taką mieli pracę. Ale żeby dobrowolnie?

Pasję nurkowania jest mi łatwiej zrozumieć, ale nie w każdych warunkach. Ciepłe morza, krystalicznie czysta woda, rafy koralowe? Tak! Spotykam jednak ludzi, których bawi zanurzanie się w lodowatej wodzie zalanych wyrobisk tylko w celu oglądania zatopionych tam koparek, wywrotek, kompresorów i łopat. To nie łatwiej podjechać do firmy budowlanej i - bez wydawania góry kasy na profesjonalny sprzęt,



kombinezony piankowe i latarki podwodne - obejrzeć sobie to samo w lepszym stanie i na chodzie? A już kompletnie nie mogę zrozumieć tych, co w sprzęcie za pięćdziesiąt tysięcy dają się wpuszczać do trzydziestometrowej studni o trzymetrowej średnicy. Co jest podniecającego w oglądaniu ciemności pod wodą? Jeżeli bardzo pragnę mieć mokro i ciemno, to włożę do wanny z ciepłą wodą, zamykam drzwi i gaszę światło w łazience. Kosztuje mnie to tyle, co dwieście litrów wody i nie mam problemów z dekompresją i chorobą kesonową, a nawet w razie jakichś kłopotów z ciśnieniem, stawiam sobie zawczasu drinka na umywalce.

A tak w ogóle z moim uprawianiem turystyki sytuacja trochę się ostatnio skomplikowała, ponieważ tam, gdzie chciałbym jechać to mnie nie stać, a tam gdzie mnie stać, to mi się nie chce jechać. Staram się jednak nie rezygnować z marzeń. Jak mi się chce nad ciepłe, południowe morza, to wchodzę do wanny i włączam Discovery Travel na kablówce. Jak piesza wycieczka, to idę do sklepu po zakupy, a jak jakaś daleka wyprawa, to... trzy bloki dalej mam drugi sklep.

Prawdziwych turystów jest dzisiaj jak na lekarstwo... albo już biorą leki... geriatryczne.





## Technotop (Lublin)

### Nasza Historia

Nasza firma powstała w 1986 roku jako wykonawca instalacji i sieci elektroenergetycznych. W 1994 zdecydowaliśmy o zmianie profilu działalności i w Konopnicy, na przedmieściach Lublina przy głównej trasie Lublin – Rzeszów, rozpoczęliśmy budowę obiektu przeznaczonego do prowadzenia salonu sprzedaży i autoryzowanego serwisu samochodów. Inwestycja ta przeprowadzona w bardzo szybkim tempie została pomyślnie zakończona pod koniec 1995 roku. W tym też czasie związaliśmy się umową dealerską z koreańskim koncernem motoryzacyjnym KIA Motors. Mimo ogromnych trudności związanych z wypromowaniem nowej marki na polskim rynku współpraca nasza zaowocowała

wielkim sukcesem już w 1996 roku - czyli w pierwszym roku działalności w tej nowej dla nas branży - zajęliśmy bowiem pierwsze miejsce w Polsce w sprzedaży samochodów KIA i od tamtej pory stale utrzymujemy się w ścisłej czołówce dealerów.

W kolejnych latach sukcesywnie zdywersyfikowaliśmy działalność w branży motoryzacyjnej. W 1997 roku otworzyliśmy Stację Kontroli Pojazdów, w 1998 dział napraw wypadkowych – profesjonalną blacharnię oraz lakiernię z własną mieszalnią lakierów, wyposażone w nowoczesne urządzenia i niezbędną infrastrukturę. Oczywiście na przestrzeni lat całe wyposażenie jest sukcesywnie modernizowane, aby dotrzymać kroku rosnącym potrzebom rynku oraz ewolucji technologicznej, która nieustannie dokonuje się w naszej branży.

Jesienią 2000 roku rozpoczęliśmy nową inwestycję – budowę nowoczesnego obiektu, o najwyższym standardzie zawierającego duży salon sprzedaży i nowoczesne zaplecze serwisowe, w Kalinówce przy trasie Lublin – Zamość. Inwestycja ta została przekazana do użytku w lutym 2001 roku i stanowi obecnie wizytówkę naszej firmy.

### Wielomarkowość

W roku 2003 wybudowaliśmy kolejny obiekt w naszym kompleksie przy trasie Lublin - Rzeszów. Począwszy od roku 2004 prowadzi w nim działalność wydzielona przez nas spółka Scandinavia Auto będąca autoryzowanym dealerm Volvo.

Dostrzegając konsolidację rynku dealerów i obserwując panujące trendy, wcześniej zrozumieliśmy, że jedynie ciągły rozwój i ekspansja mogą zapewnić przetrwanie w środowisku rosnącej konkurencyjności. Naszym kolejnym krokiem na drodze do wielomarkowości była umowa z marką Isuzu. Uznajemy, że w naszym rolniczym regionie jest to szansa, która może zaowocować sukcesem w ciągu nadchodzących lat.

Analizując lubelski rynek motoryzacyjny dostrzegliśmy kolejną szansę, którą okazały się dla nas niezbyt szczęśliwe w Lublinie perypetie marki, która ma w swoim logo plejadę gwiazd. Konsekwentnie dążąc do celu, ostatecznie zrealizowaliśmy postawiony sobie plan i udało się nam dołączyć do rodziny Subaru.

### Teraźniejszość

W chwili obecnej głównym priorytetem jest dla nas zapewnienie jak najwyższej jakości świadczonych przez nas usług motoryzacyjnych. Nasze stacje serwisowe są wyposażone w bardzo nowoczesne urządzenia



wykorzystujące zaawansowane technologie konieczne do obsługi współczesnych samochodów osobowych i dostawczych. Będąc firmą wielomarkową staramy się porównywać, analizować i przenosić na poziomie organizacyjnym najlepsze doświadczenia, najskuteczniejsze rozwiązania i procedury. Zachowując odrębność, ducha i atmosferę poszczególnych marek, optymalizujemy procesy zarządzania stacjami dealerskimi, powielamy rozwiązania satysfakcjonujące naszych klientów i staramy się eliminować zagrożenia.



### **Kapitał ludzki**

Nasza kadra to ponad 50 pracowników etatowych o dużej wiedzy fachowej i wielkim doświadczeniu, w tym większość z wyższym wykształceniem technicznym. Są to ludzie przeważnie związani nie tylko z motoryzacją w ogóle, ale konkretnie z naszą firmą od kilkunastu lat. Skutkuje to wzajemnym zrozumieniem i zaufaniem, które wykorzystujemy dla maksymalizowania zadowolenia naszych klientów. W naszej działalności operacyjnej wyróżnić można pięć podstawowych działów: sprzedaż samochodów, sprzedaż części, serwis



mechaniczny, stację kontroli pojazdów i naprawy lakierniczo-błacharskie. Każdy z tych działów posiada personel zapewniający sprawne, a przede wszystkim skuteczne działanie. Dzięki naszym pracownikom, żaden klient Subaru, który odwiedzi nasz salon, nie odczuje, że jest u nowego dealera, który dopiero się uczy. Wierzymy, że każdy odniesie wrażenie, iż znalazł się w dobrych rękach – wśród ludzi będących profesjonalistami a jednocześnie rozumiejących indywidualne oczekiwania naszych klientów.



### Auto Motor i Sport

Nr 3, marzec 2010

#### „Dwa na cztery”

(Legacy 2.0i vs Mazda 6 2.0 MZR)

Subaru to... po prostu Subaru, czyli marka, która mimo że już od roku oficjalnie nie uczestniczy w rajdowych samochodowych mistrzostwach świata, jak mało która kojarzona jest ze sportem motorym. To także zasługa wyjątkowych rozwiązań technicznych, czyli silnika typu bokser i stałego napędu na cztery koła.

(...) Na drodze Subaru wyróżnia się fantastyczną trakcją. Jego stały napęd na cztery koła niezwykle skutecznie żongluje momentem obrotowym między osiami i w typowych drogowych manewrach - jak ostre przyspieszenie, wciśnięcie gazu na wyjściu z zakrętu (...). Dobrodziejstwa układu 4x4 mogliśmy zresztą docenić podróżując po zaśnieżonych drogach. Legacy potrafi niemal z dziecinną łatwością wyjechać z każdej zasy, i niestraszy mu kopny śnieg, przed którym kapituluje większość aut napędzanych na jedną oś. W tym Mazda.

Pod względem ogólnego komfortu Legacy ma więcej do zaoferowania niż

Mazda. Jest cichsze, jego kabina jest obszerniejsza, a siedzenia wygodniejsze.

(...) Także z tyłu Subaru oferuje więcej niż Mazda. I nie powinno to dziwić, zważywszy na fakt, że odległość pomiędzy oparciami foteli przednich i kanapą w nowym modelu zwiększyła się aż o 62mm w porównaniu z jego poprzednikiem. Co by nie mówić, Legacy to obecnie jeden z najbardziej przestronnych samochodów klasy średniej.

(...) W Subaru są kieszenie w drzwiach, siatki w oparciach obu foteli, uchwyty na kubki w podłokietniku, a także nawiew dla pasażerów w tunelu środkowym (od wersji Active). Dlatego, jeśli podróżować z tyłu, to raczej w Subaru, do którego też się łatwiej wsiada, dzięki szerszemu otworowi drzwi.



### AutoMoto

Nr 1/2010

#### „Kombinacja alpejska”

(test opon zimowych 235/45 R17V) Chyba każdy marzy o przejechaniu się po śniegu za kierownicą sportowego auta z napędem na 4 koła - takim, jak np. Subaru Impreza WRX STi.

(...) W konkurencji trakcji mieliśmy

dużo zabawy - nasz testowy samochód potrafi wyrwać do przodu jak z katapulty nawet na slickach na lodzie. Pozwalają na to permanentny symetryczny napęd na cztery koła, dwie blokady mechanizmów różnicowych i mnóstwo inteligentnej elektroniki. (...)



### AutoMoto

nr 2/2010

#### „Wszelkstronnie uzdolnione”

(kombi klasy średniej z napędem 4x4: Subaru Legacy 2.0D)

Testowane Legacy wyposażono w 150-konny silnik Diesla. Zasluguje on na same pochwały. Jest cichy, pracuje spokojnie i bardzo chętnie wchodzi na obroty. Osiągi (szczególnie elastyczność) są bardzo dobre. Uzyskanie spalania na poziomie 6l/100 km nie jest problemem. To doskonały wynik, zważywszy 1,5 tony masy i stały napęd 4x4. Silnik 2.0 D jest teraz łączony z sześciopięciobiegową skrzynią - jak to miało miejsce w poprzedniej generacji Legacy. Auto jest dużo zwagsze na bardzo niskich obrotach - jazda w mieście stała się wyraźnie płynniejsza.

Legacy ma stały napęd na cztery koła





z centralnym mechanizmem różnicowym. Normalnie rozdział momentu obrotowego wynosi 50-50%. Utrata przyczepności powoduje, że sprzęgło wiskotyczne więcej siły napędowej wysyła do kół mających lepszą trakcję. Dzięki temu Legacy nawet na mokrej nawierzchni momentalnie przyspiesza, a elektroniczne systemy wspomagające nie muszą interweniować. Subaru prowadzi się pewnie i komfortowo resoruje. Na pochwałę zasługuje także ogromna przestrzeń kabiny Legacy i 526-litrowy bagażnik. Tylna kanapa składa się na płasko, a jej oparcia mają regulowany kąt pochylenia.



**Fleet – dialog flotowy**  
Nr 1-2(3), styczeń / luty 2010  
„Mieszane uczucia”  
(Legacy 2.0D)

Bo Subaru to nie jest auto dla każdego, to auto dla specjalnej grupy kierowców. Takich, którzy wyznają filozofię - pewna jazda w ciężkich warunkach ponad wszystko.

(...) wysoki moment obrotowy, dostępny od niskiego zakresu obrotów, sprawia, że auto dobrze radzi sobie

zarówno w terenie, jak i na drogach szybkiego ruchu.

Podczas niezbyt oszczędniej jazdy auto spala średnio 7,5l/100km, co biorąc pod uwagę gabaryty auta, napęd na cztery koła i co by nie mówić 150 KM, jest wynikiem wyśmienitym i łakomym kąskiem dla fleet managera.

Duże, pakowne kombi z napędem na dwie osie, ze spalaniem poniżej przeciętnej, marki znanej z niezawodności, oferowane za 120 tys. Może przyciągnąć zarówno managerów, chcących podkreślić na korporacyjnym parkingu indywidualność wśród służbowych passatów i mondeo, jak i właścicieli mniejszych firm, którym jazda niszowym Subaru może zapewnić większą rozpoznawalność wśród kontrahentów.



**Motor**  
Nr 7/2010  
„Pogromca SUV-ów”  
(Outback 2.0D Comfort)

Do nowego Subaru Legacy dołączyła jego podwyższona wersja – Outback. Ta krzyżówka kombi z SUV-

em spodoba się fanom oryginalnych rozwiązań.

Subaru zawsze kierowało swoje samochody do klientów o oryginalnych upodobaniach, stąd obecność takich rozwiązań jak stały napęd Symmetrical AWD, (...)

(...) Dzięki prześwitowi wynoszącemu ponad 20 cm i stałemu napędowi na cztery koła, Outback nie ustępuje zdolnościami terenowymi takim SUV-om jak Honda CR-V, Toyota RAV4 czy Mitsubishi Outlander. Jest jednak znacznie od nich niższy i ma większy rozstaw osi. Zdecydowanie wygrywa, jeśli chodzi o przestrzeń w kabinie.

(...) Testowany egzemplarz to wersja z 4-cylindrowym dieslem w układzie bokser. Choć to oryginalne rozwiązanie stosuje tylko Subaru, silnik zbiera same pochwały.

(...) Zużycie paliwa w mieście nie przekracza 7,6 l/100 km. To chlubny przypadek, gdy dane fabryczne pokrywają się z rzeczywistością.

(...) Na pokładzie znajduje się ISR – Inteligentny System Ratunkowy. Moduł GPS i GSM w przypadku wykrycia gwałtownego przeciążenia lub przechyłu nadaje sygnał do centrali, co pozwala podjąć błyskawicznie akcję ratunkową.

Rywale Outbacka to Audi A4 Allroad i Volvo XC70. Cena XC70 w wersji 2.4D to 179 tys. zł, natomiast Audi i Subaru kosztują po ok. 148 tys. zł. Za Subaru przemawia świetny silnik i napęd, lepsza jest też przestrzeń i poziom wyposażenia, natomiast sieć serwisów wypada skromniej.

# Aksesoria Legacy 10MY

Tegoroczna aura pokazała, że akcesoria samochodowe, to nie tylko element upiększający nasz „ukochany automobil”. Odpowiednio dobrane mogą nam przynieść wiele pożytku. Ochronią newralgiczne miejsca, a jednocześnie ułatwią utrzymanie czystości. Poniżej prezentujemy przykładowe akcesoria.

Pełna ofertę znajdą Państwo na stronie sklepu internetowego [www.sklep.subaru.pl](http://www.sklep.subaru.pl) oraz u Partnerów SUBARU.



Listwa ochronna przeznaczona do Legacy kombi. Chroni zderzak przed zarysowaniem podczas załadunku, a dodatkowo stanowi ciekawy element estetyczny.  
(E775EAJ000) 479,77 zł



Chlapacze (przód i tył) doskonale chronią podwozie przed kamieniami wyrzucanymi spod kół.  
(J1010AJ004/J1010AJ014) 318,31 zł



Bagażnik dachowy dla wersji kombi będzie na pewno bardzo przydatny podczas weekendowych wypadów.  
(E365EAJ000) 1056,48 zł



Mata do bagażnika (zarówno kombi, jak i sedan) zabezpiecza wykładzinę przed zabrudzeniem.  
(J515EAJ000/J515EAJ010) 272,19 zł



Dywaniki welurowe, to estetyczne zabezpieczenie podłogi. W znacznym stopniu ułatwiają utrzymanie czystości w naszym samochodzie.  
(J505EAJ200) 318,31 zł

Zestaw naprawczy koła.

Poręczny zestaw zastępujący koło zapasowe, pozwala na wygospodarowanie dodatkowego miejsca w bagażniku. Zestaw stanowi alternatywę dla większego gabarytowo koła zapasowego. Pozwala na szybkie i wyjątkowo proste naprawienie uszkodzonej opony i kontynuowanie podróży lub dojazd do serwisu wulkanizacyjnego. Składa się z kompresora zasilanego z gniazda zapalniczki oraz środka uszczelniającego. W sytuacji awaryjnej poradzi sobie nawet nie zorientowana technicznie osoba dzięki intuicyjnej obsłudze oraz załączonej instrukcji.

## NOWOŚĆ



Zestaw naprawczy koła  
(SETSYA4000) 375,39 zł

# Wiosenne propozycje

**N**a dworze coraz cieplej, więc coraz chętniej pozbywamy się grubych i często niewygodnych ubrań. Osobom aktywnym proponujemy naszą kolekcję. Można w niej znaleźć garderobę zarówno na dni upalne, jak i te nieco chłodniejsze.

Lekkie bluzy polarowe, doskonałe jako kurtki wierzchnie lub jako warstwa pośrednia stroju termoaktywnego. Nasze polary mają za zadanie magazynować ciepło i równocześnie umożliwiać swobodne odprowadzanie potu.

*Polar dziecięcy*  
(S10FLC) 169,00 zł



*Polar damski*  
(S10FLW) 215,00 zł



Posiadają doskonałe właściwości termoizolacyjne, są szybko schnące oraz odporne na mechacenie. Dzięki swoim właściwościom polary świetnie nadają się dla alergików i małych dzieci.



*Koszulka Polo „CLASSIC”*  
(S10POLOC) 79,00 zł

Dla osób, które preferują dyskretne logotypy, ale nie chcą rezygnować z wygodnych ubrań, jest skierowana nasza kolejna propozycja.

Koszulka została wyprodukowana z dwuwarstwowego materiału. Zewnętrzna warstwa posiada właściwości coolmax, wewnętrzna, to jedwab poliestrowy. Dodatkowo koszulka została pokryta apreturą zapewniającą skórze oddychanie oraz bardzo dobrą ochronę przed szkodliwym promieniowaniem UV.

*Kubek „Black Star”*  
(S10KSTAR) 30,00 zł



Efektowny kubek wykonany ze „szronionego” szkła w kolorze czarnym, o pojemności 250ml, to propozycja dla tych wszystkich, którzy cenią sobie elegancję i styl. Uwaga! Kubki w limitowanej, ograniczonej ilości.

## PLEJADY

### Adres redakcji:

Subaru Import Polska sp. z o.o.  
ul. Josepha Conrada 51, 31-357 Kraków  
tel. 12 687 43 00

### Wydawca:

Subaru Import Polska sp. z o.o.  
ul. Josepha Conrada 51, 31-357 Kraków  
tel. 12 687 43 00

### Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz  
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

### Redakcja:

Subaru Import Polska sp. z o.o.

### Współpracownicy:

Marek Włodarczyk, Jerzy Dyszy  
Peiper  
Marcin Kacperek  
Beata i Jacek Łukaszewscy  
Janusz Dudek

### Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

### Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

### Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

### Zdjęcia:

Archiwum Subaru  
Archiwum Freerajdy Subaru Climbing Team  
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru  
Beata i Jacek Łukaszewscy, Sławomir Breś,  
Jerzy Dyszy, Marek Lis,  
Michał Król, Wojciech Palczewski

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

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

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

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

ZA KIEROWNICĄ NAJPIĘKNIEJSZYCH SAMOCHODÓW ŚWIATA

# W12

Dante Cinque  
WYDAWCA



Najnowszy  
numer  
już  
w sprzedaży

EKSKLUZYWNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY