

NR 2 (30)/2010 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Wywiad z Arturem Czekajem

Twoje życie w moich rękach

Szkoła Jazdy Subaru

Slalom na drodze, czyli jak bezpiecznie omijać przeszkody

Historia

Czarownica, czyli leśnik



750 TESTÓW
200 RUCHOMYCH CZĘŚCI SILNIKA
100 EKSPERTÓW

1 LOTOS QUAZAR



■ 胸部

ずっと不思議に思っていた肩周り。カメラやセンサー
をぐるぐる回す向きが変わっちゃうのはどうなの?? と思って
パネルを切り離し、スプリングパイプで接続する事で張
っています。また肩内部関節に付いているカメラも、腕の

REKOMENDOWANY PRZEZ



LOTOS QUAZAR TO OLEJE SYNTETYCZNE NAJNOWSZEJ GENERACJI.
WSZECHESTRONNE TESTY PRZEPROWADZONE PRZEZ MIĘDZYNARODOWY ZESPÓŁ EKSPERTÓW
WYKAZAŁY, ŻE OLEJE TE CHRONIĄ WSZYSTKIE RUCHOME CZĘŚCI SILNIKA.
ICH DOSKONAŁE PARAMETRY ZOSTAŁY DOCENIONE PRZEZ SUBARU,
MARKĘ WYZNACZAJĄCĄ STANDARDY ŚWIATOWEJ JAKOŚCI.
DZIĘKI LOTOS QUAZAR MOŻESZ SKUPIĆ SIĘ
WYŁĄCZNIE NA PRZYJEMNOŚCI Z JAZDY.

WWW.LOTOSQUAZAR.EU

www.lotosoil.pl



Bezgraniczna ochrona



Smutek pożegnań

W życiu musimy podejmować wiele wyborów. Wybierając spośród różnych możliwości jedną z nich, automatycznie pozbawiamy się alternatyw. Czasem dokonywane wybory są w pełni dobrowolne, czasem dyktują je okoliczności. Niektóre dotyczą tylko nas samych, inne mają wpływ na nasze otoczenia, albo nawet na całe społeczeństwa.

Także firmy, poprzez swoich decydentów muszą dokonywać wyborów, podejmować decyzje.

Obrany kierunek działań bywa wynikiem dokonań technicznych, otoczenia ekonomicznego, obowiązujących trendów, ograniczeń wprowadzanych przez nowe przepisy.

Szczególnie mniejsi gracze rynkowi, tacy jak Fuji Heavy Industries, nieposiadający wpływu na kształtowanie trendów politycznych, niejednokrotnie zmuszani są do podejmowania decyzji, które ja, ale zapewne również wielu spośród Państwa, przyjmuje co najmniej z mieszanymi uczuciami. Takim właśnie przypadkiem jest konieczność ograniczania flotowej emisji dwutlenku węgla w Unii Europejskiej. Subaru nie posiada własnych małych samochodów (klasyczne K-cars oferowane w Japonii nie są kompatybilne z oczekiwaniami klientów w Europie), a więc spełnienie oczekiwań unijnych może być zrealizowane wyłącznie poprzez zaprzestanie eksportu niektórych spośród najbardziej paliwożernih wersji. Najbardziej paliwożernih – to brzmi zupełnie nieźle. Niestety w myśl starej prawdy – wszystko, co najbardziej

przyjemne jest albo niemoralne, albo niezdrowe, albo zakazane – także i tym razem znikną z naszej linii modelowej właśnie te „niemoralne” wersje.

Niemoralne, ale sprawiające jakże wiele przyjemności z jazdy...

Tak więc musimy się pożegnać z tak tradycyjnym modelem jak Forester Turbo.

Tak, pamiętam jak niegdyś zatrzymałem po dość dynamicznej jeździe ówczesnego S-Turbo i zostałem zapytany przez kierowcę innego samochodu (ogólnie uznanego za szybki): „Panie, co to za diabeł ?!!!”. Po wyjaśnieniu działania systemu S-AWD, wyjaśnieniu znaczenia położenia środka ciężkości dla dynamiki samochodu usłyszałem z kolei wypowiedziane z ulgą: „Och, dziękuję panu. A już myślałem, że jestem d...a, nie kierowca !”.

Pamiętam też, jak WRX-em pokonałem na niemieckiej autostradzie dokładnie 200 km w 53 minuty. Do zatrzymania zmusiła mnie bardzo pilna konieczność tankowania samochodu. Zanotowałem wówczas też rekord zużycia paliwa na autostradzie – 29l/100 km. Z dzisiejszego punktu widzenia, przynajmniej wg polityków i dziennikarzy wartość wręcz asocjalna. Właściwie dlaczego – przecież największa składowa ceny benzyny to podatki. Więc gdyby wszyscy kierowcy w Polsce notowali takie zużycie paliwa w takim czasie, to nie byłoby już dziury budżetowej...

W międzyczasie przybyło mi trochę lat, więc ostatnio moje osobiste preferencje skierowały się ku większym samochodom i automatycznym skrzyniom



biegów. Niestety także moje ulubione Legacy GT nie będzie już dostępne. Wprawdzie zdążyłem sobie jeszcze zamówić jedną sztukę na nadchodzącą jesień, ale to już ostatni raz.

Ekologia ekologią, ale pożegnać się tymi – być może nie do końca rozsądnymi samochodami - jednak trochę smutno.

To już ostatni dzwonek, ostatnie samochody odchodzącej w przeszłość epoki.

Jedyne pocieszenie, to oczekujący nas od października STI w wersji sedan. Twardszy, głośniejszy, bardziej brutalny.

Ale mnie i tak trochę smutno...

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

16 wywiad
Twoje życie w moich rękach
Artur Czekaj





	aktualności	6
	SPRT	12
Dobre tempo od początku sezonu		
	SPRT	14
Impreza na Pomorzu		
	Szkoła Jazdy Subaru	22
Slalom na drodze, czyli jak bezpiecznie omijać przeszkody		
	reportaż	28
Wyprawa życia – USA (cz. V)		
	technologia	34
Przenośny chłód		
	reportaż	38
Portrety		
	technika	40
Sprzęgło ciężkie ma życie...		
	historia	46
Czarownica, czyli leśnik		
	styl życia	52
Powiew wiosny – kuchnia fusion		
	felieton	58
DZIWNY JEST TEN ŚWIAT		
	nasi partnerzy	62
SOLO (Kielce)		
	sklepik	64
	piszą o nas	66

Impreza WRX STI spec C może startować w grupie N

Na początku kwietnia tego roku japońska specyfikacja Imprezy WRX STI – spec C, otrzymała homologację grupy N przyznawaną przez Międzynarodową Federację Samochodową (Fédération Internationale de l'Automobile – FIA), zajmującą się organizacją najważniejszych imprez w sportach samochodowych. Grupa N, nazywana grupą samochodów seryjnych, jest tylko jedną z kategorii samochodów rajdowych ustanowionych przez FIA. Znana jest jednak z tego, że najlepiej odzwierciedla osiągi właściwe dla podstawowego modelu produkcyjnego samochodu, ponieważ nakłada surowe ograniczenia dotyczące możliwości jego modyfikacji. W WRX STI spec C, w porównaniu z wersją „cywilną”, zastosowano



mocniejszy silnik, wzmocnione podwozie i lżejsze nadwozie. Impreza zadebiutuje w sierpniu tego roku w Rajdzie Niemiec, który jest elimina-

cją Rajdowych Mistrzostw Świata. Za kierownicą zasiądzie Toshihiro Arai, japoński mistrz rajdowy cyklu PC WRC w latach 2005 i 2007.

Impreza WRX STI i WRX w nowych odsłonach

Podczas Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Nowym Jorku zaprezentowano nowe odsłony modeli Imprezy WRX i WRX STI (w specyfikacjach amerykańskich). Impreza WRX STI wyróżnia się nadzwyczajnymi właściwościami jezdnyimi, odpowiednimi dla sztandarowego modelu sportowego Subaru. Dodatkowo cechuje ją wysoki poziom bezpieczeństwa. Stworzona

w myśl koncepcji „WRX STI szybsza niż kiedykolwiek”, nowa Impreza swoje zaawansowane właściwości jezdne zawdzięcza doskonale zestrojonemu zawieszeniu. Dla uzyskania tych wyjątkowych osiągnięć przeprowadzono szereg testów na torze Nürburgring w Niemczech i na torach w Japonii. Jednocześnie, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom wielbicieli marki, wprowadzono wersję sedan.

W Imprezie WRX zastosowano to samo nadwozie, co w WRX STI, lecz wyposażono ją w węższe opony o wyższym profilu, co w połączeniu z doskonałym zawieszeniem przelożyło się na wyraźną poprawę stabilności i przyczepności podczas dynamicznej jazdy. W obu wersjach nadwozia – cztero- i pięciodrzwiowej – wprowadzono również szereg poprawek stylistycznych i technicznych.





Kolejna nagroda za bezpieczeństwo dla Legacy



Już trzeci raz z rzędu Subaru zostało nagrodzone w JNCAP. Jedynym samochodem, któremu w edycji 2009/2010 przyznano nagrodę główną było właśnie Legacy. Rok wcześniej Forester i Exiga zdobyły tytuł „Doskonały Samochód”, natomiast dwa lata temu Grand Prix otrzymała Impreza. JNCAP to rządowy Japoński Program Oceny Nowych Samochodów. Jego celem jest zachęcanie użytkowników do

korzystania z nowych bezpiecznych samochodów, i tym samym poprawa bezpieczeństwa na drogach, oraz promowanie producentów najbezpieczniejszych aut.

Legacy zostało ocenione jako najbezpieczniejszy samochód osobowy w teście ochrony kierowcy i pasażera na przednim siedzeniu (najwyższa możliwa nota – 6 gwiazdek) oraz w teście ochrony głowy pieszych podczas zderzenia z samochodem. Nowością w tym roku były testy oceniające skuteczność ochrony pasażerów w drugim rzędzie foteli w przypadku czołowego zderzenia ze słupem oraz skuteczność ochrony przed uszkodzeniem kręgow szyjnych – w obu testach Legacy uzyskało 4 gwiazdki.

Ku przypomnieniu, ten sam samochód w Stanach Zjednoczonych został doce-

niony przez Ubezpieczeniowy Instytut Bezpieczeństwa Drogowego (IIHS), który przyznał mu tytuł „Top Safety Pick” (Najbezpieczniejszy Wybór) na rok 2010 oraz przez EuroNCAP i ANCAP (Australijski Program Oceny Bezpieczeństwa Samochodów). Nagroda JNCAP, w połączeniu z poprzednimi nagrodami, potwierdza status Legacy, jako jednego z najbardziej bezpiecznych samochodów osobowych na rynku.

Wszystkie składowe elementy bezpieczeństwa dla wszystkich modeli – nie tylko bezpieczeństwo pasywne (podczas wypadku), ale również, a może przede wszystkim, bezpieczeństwo aktywne (czyli zapobieganie, aby do wypadku nie doszło) – podlegają nieustannemu rozwojowi, zgodnie z filozofią ciągłego doskonalenia Subaru.



Wnętrze też się liczy

Najnowszy model Outbacka zdobył nagrodę za najlepiej zaprojektowane wnętrze, w swojej kategorii cenowej. Nagrodę przyznaje amerykański



magazyn Ward's Auto World, którego wydawcą jest Ward's Automotive Group – wiodący na rynku amerykańskim dostawca informacji, danych, analiz i raportów na temat przemysłu samochodowego na świecie. Zespół 8 redaktorów ocenił ponad 40 nowych modeli oraz tych, które przeszły poważne zmiany (facelifting), podzielonych na odpowiednie kategorie. Oceniano m.in. estetykę, komfort, wygląd kokpitu, ergonomię i jakość użytych materiałów. Jak zauważył redaktor naczelny magazynu, Drew Winter: „W porównaniu z poprzednią wersją, nowy Outback jest efektywnie zaprojektowany, ma większy bagażnik, jest więcej miejsca dla pasażerów oraz więcej miejsca na nogi z tyłu”.



Na podobieństwo ludzkiego oka

Zakończyły się prace nad udoskonalaniem elektronicznego systemu wspomagającego jazdę samochodami Subaru. Wyjątkowość tego systemu polega na zastosowaniu dwóch kamer wideo zamontowanych po to, aby pomóc kie-



rowcy uniknąć kolizji lub zminimalizować jej skutki. Po raz pierwszy system „EyeSight” zastosowano w maju 2008 roku w wybranych modelach specyfikacji japońskiej i od tego czasu zbiera on najwyższe pochwały. W porównaniu z poprzednią wersją, „New EyeSight” został wyposażony w dodatkowe funkcje:

1. System kontroli hamowania ostrzega kierowcę za pomocą dźwiękowego sygnału alarmowego o możliwości zderzenia z innym obiektem, a następnie, jeśli kierowca nie zareaguje, rozpoczyna automatyczne hamowanie i w razie potrzeby zatrzymuje samochód, aby uniknąć zderzenia.

2. System wspomaganie hamowania identyfikuje nagłe naciśnięcie pedału hamulca przez kierowcę. Jeśli kamery wykryją zagrożenie zderzeniem czołowym, automatycznie uruchomi się funkcja.



3. System dostosowania prędkości znacznie ulepszono w stosunku do poprzedniej wersji. Umożliwia on poruszanie się po drodze, utrzymując bezpieczną odległość od poprzedzającego samochodu. Przy wolnej jeździe w korku, funkcja automatycznego hamowania w nagłych wypadkach zatrzyma samochód i nie uruchomi go dopóty, dopóki samochód z przodu nie zacznie ruszać.

Od połowy maja system ten będzie montowany w modelach Legacy dostępnych na rynku japońskim.



Subaru w Państwie Środka



Zaledwie piętnaście lat temu w Chinach nie było prywatnych samochodów. Dziesięć lat później ich liczba sięgała dziesięciu milionów. Szacuje się, że gdy minie kolejna dekada będzie ich około 75 milionów. Tak więc dziś jest to najbardziej dynamicznie rozwijający się rynek samochodów, nie dziwi zatem fakt, iż organizowany w Pekinie salon samochodowy aspiruje do grona największych imprez tego typu na świecie. Tak wielkie możliwości rozwoju tego rynku, to główna przyczyna ogromnej liczby prezentowanych aut. Nie zabrakło Bentleya, Ferrari czy Lamborghini, a producenci lokalni przeszli samych siebie prezentując nawet po kilkanaście nowości. Nie mogło tam zabraknąć również Subaru. Jego ekspozycję prezentujemy Państwu na załączonych zdjęciach.



Ambitny początek

Sezon kolarski rozpoczął się już na dobre. Pierwsze wyścigi pokazały, kto dobrze przepracował okres zimowy, a kto raczej się nie przemęczał. Takim konfrontacjom zawsze towarzyszą ogromne emocje, bo nikt nie jest pewny, jak wypadnie na tle swoich największych rywali. Zanim jednak opowiemy o tegorocznych imprezach, podsumujemy krótko ubiegły sezon.



Miniony rok dla Klubu Kolarskiego Subaru Trek Gdynia był dość dobry. W sezonie 2009 zawodnicy z Gdyni wystartowali w 29 imprezach MTB – tylko w kilku mniej niż w latach ubiegłych. Jak tłumaczy Prezes klubu Dariusz Derheld, było to spowodowane mniejszą liczbą wyjazdów na południe Polski, które

są męczące i logistycznie uciążliwe, oraz mniejszą liczbą zawodów, jakie odbyły się na Wybrzeżu. W maratonach i imprezach cross country 15 zawodników zaliczyło łącznie 223 starty. Pod względem medalowym również było dobrze, zawodnicy 55 razy stawali na podium, z czego 27 razy na pierwszym miejscu. To dobry wynik,

biorąc pod uwagę, że team startował głównie w silnie obsadzonych imprezach: w Skandia Maraton Lang Team MTB i mistrzostwach kraju. W najważniejszych startach najlepiej wypadł Sławomir Wojciechowski, który w Mistrzostwach Polski XC w Kielcach był 20, a w MP w maratonie w Wałbrzychu 22. Z dobrej strony po-



kazał się również Dariusz Sawicki, który w swojej koronnej konkurencji Solo 24h zwyciężył w imprezie Mazovia 24h Marathon w Wieliszewie.

Dla kolarzy z Treka ważna jest również rywalizacja drużynowa. W sezonie 2009 skupili się oni głównie na cyklu Skandia Maraton Lang Team MTB, który pod względem startujących zespołów był najsilniej obsadzony. Subaru Trek Gdynia zajął doskonale 3 miejsce (i był jedynym teamem na podium skupiającym zawodników tylko z jednego regionu Polski). Indywidualnie w tym cyklu Sławek Wojciechowski był 2 w kategorii M2, a Anna Świrkowicz i Monika Lange uplasowały się na dwóch pierwszych pozycjach w kategorii K2. W opinii zawodników wszystkie te sukcesy nie miałyby miejsca, gdyby nie ogromne wsparcie sponsorów, w tym sponsora tytularnego – Subaru Import Polska.

Ubiegłoroczne osiągnięcia wysoko podniosły poprzeczkę dla zawodników klubu. Ta ambitna grupa młodych ludzi z każdym sezonem stara się poprawić swoje wyniki sportowe. Zimą rzetelnie pracowali. Uczestniczyli w zajęciach ogólnorozwojowych, ćwiczyli w siłowni i rozgrywali cotygodniowe mecze piłkarskie w sali gimnastycznej. Wiele godzin spędzili na trenażerach w swoich domach. Ale z pierwszymi roztopami rozpoczęli solidne treningi w terenie. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Liderem Klubu Kolarskiego Subaru Trek Gdynia został Przemysław Ebertowski. Od tego roku ten niezwykle utalentowany kolarz z Gniewina ma indywidualny tok przygotowań – cel, który sobie postawił to podium w Pucharze Polski w maratonie MTB i wyjazd na Mistrzostwa Świata. Początek roku dla tego zawodnika był bardzo udany. Pod koniec marca zwyciężył w rozpoczynającym sezon wyścigu cross country.

Kujawia XC w Ostromecku. Później triumfował w dwóch imprezach lokalnych w Gdyni. Pierwszym poważnym sprawdzianem formy miał być Mazovia MTB Marathon w Zgierzu. Była to jednocześnie pierwsza tegoroczna eliminacja Pucharu Polski. Na starcie tej imprezy stanęło ponad 1200 miłośników rowerów górskich. Przemek pojechał bardzo dobrze, zajmując drugie miejsce. Widać, że w nowej roli czuje się bardzo dobrze. W tym roku nie tylko będzie zbierał punkty dla Klubu Subaru Trek Gdynia, ale na wyścigach będzie również promował swoich sponsorów, starając się rozpropagować tereny gminy Gniewino pod kątem turystyki rowerowej. O jego ambitnych planach można na bieżąco przeczytać na jego stronie: www.ebertowski-mtb.pl.

W sezonie 2010 zawodników z Gdyni zobaczymy głównie w maratonach Skandia Lang Team MTB – celem jest utrzymanie się na podium. Młodszy zawodnicy powalczą również w wyścigach XC Lang Team MTB. Imprezą docelową będą oczywiście MP w maratonie i cross coun-

try. W ramach treningu zaplanowano również starty w Powerade MTB Marathon, Mazovia MTB Marathon oraz we wszystkich wyścigach organizowanych na Pomorzu. Pierwsze starty, traktowane przez kolarzy wybitnie treningowo, pokazały, że można się spodziewać trochę lepszych wyników niż przed rokiem. Poważnym sprawdzianem był wyścig w Chodzieży rozpoczynający cykl Skandia Maraton Lang Team. Na starcie tej najbardziej medialnej imprezy w kraju stanęło ponad 800 zawodników. W silnej stawce doskonale wypadli wszyscy reprezentanci Klubu Subaru Trek Gdynia. Na podium stanęli: Monika Lange (2 w K2 na dystansie Medio), Łukasz Derheld (2 w M2 na dystansie Medio), Anna Świrkowicz (1 w K3 na dystansie Grand Fondo) oraz Maciej Siedlecki (3 w M2 na dystansie Grand Fondo). Drużynowo team z logo Subaru na piersi zajął trzecie miejsce, nieznacznie przegrywając z obrońcą tytułu oraz z grupą zawodową. Te duże sukcesy pozwoliły im wierzyć, że rok 2010 może być bardzo udany.



Dobre tempo od początku sezonu

Rajd Elmot-Krause



Piękna pogoda przywitała kibiców, zawodników oraz ich zespoły na Dolnym Śląsku. Za nami dwa dni wspaniałej rywalizacji i zaciętej walki. Rozgrywany w dniach 24-26 kwietnia Rajd Elmot inauguruje sezon Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski dla Kajetana Kajetanowicza i Jarka Barana oznaczając pogoń od drugiego odcinka specjalnego aż do ostatniego kilometra rajdu. Załoga Subaru Poland Rally Team po przebiciu opony na OS-2 i stracie cennego czasu wspinała się w górę tabeli z czterdziestego szóstego miejsca. Kajetan z Jarkiem byli najszybszą załogą na trzech odcinkach specjalnych, a na siedmiu próbach rajdu uzyskali drugi czas.

Rajdowy tydzień dla Kajetana Kajetanowicza i Jarka Barana oraz mechaników rozpoczął się od wyjazdu w okolice Międzyzylesia. W towarzystwie i pod czujnym okiem czterokrotnego

rajdowego mistrza świata odbyły się testy Subaru Poland Rally Team. Tommi Mäkinen, którego samochodem zespół wystartował w Rajdzie Elmot, przyjechał na Dolny Śląsk i wspólnie z mechanikami i zawodnikami pracował nad ustawieniami Subaru Imprezy. - *Najnowsza specyfikacja Imprezy będzie miała przede wszystkim o jeden milimetr większą zwężkę. Dzięki nowym regulaminom Subaru także stanie się lżejsze. Samochody grupy N są przez cały czas ulepszone* – powiedział Tommi



Mäkinen. - *Kajetan to bardzo dobry i szybki kierowca, a wiem, że najbliższy rajd jest jednym z jego ulubionych* – dodał rajdowy mistrz świata.

Apetyt na dobry wynik w rundzie inauguracyjnej Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski był ogromny, ponieważ Kajetan zwyciężał w tej imprezie już dwukrotnie. Konkurencja także nie przespała zimy i wszyscy z niecierpliwością oczekiwali na wyniki z przejazdu pierwszego odcinka Rajdu Elmot. Pierwsze kilometry i drugi wynik Kajetana i Jarka pozwalał patrzeć optymistycznie w przyszłość. Drugi, najdłuższy w rajdzie odcinek prowadził z Zagórza wokół Jeziora Bystrzyckiego do Walimia. Załozę nie udało się pokonać tej próby bez przygód - przebili oponę i zmieniając koło stracili ponad cztery minuty. Natychmiast jednak rozpoczęli odrabianie cennego czasu. - *Mimo wszystko nadal będę jechał szybko*



Kajetan Kajetanowicz: - Jestem naprawdę zadowolony z czasów uzyskiwanych podczas Rajdu Elmot. Pierwsza runda była dla nas udana, poza jednym odcinkiem, na którym musieliśmy zmieniać koło. Na większości oesów uzyskiwaliśmy czasy w pierwszej trójce. To dobrze rokuje, ale nie oznacza, że cały sezon pójdzie tak dobrze, choć będę robił wszystko, co w mojej mocy. Jak widać samochód, którym dysponujemy, doskonale pozwala nam podejmować rywalizację w ścisłej czołówce. Jestem naprawdę zadowolony, to był ciekawy rajd i dobre rozruszanie się przed dalszą częścią sezonu. Dziękuję za wsparcie wszystkim partnerom naszego zespołu: Subaru Import Polska, LOTOS Dynamic, LOTOS Quazar, STP, Klonex, Keratronik oraz SJS, którzy dopingowali nas podczas Elmotu na oesach i w parku serwisowym.



i mam zamiar atakować. Ogólnie rzecz biorąc jest dobrze. Patrząc na czasy, gdy jedziemy bez przygód, tracimy do zwycięzcy oesu tylko jedną sekundę – mówił Kajetan Kajetanowicz. Szans na dobre miejsce pierwszego dnia już nie było, ale doskonała forma zespołu pozwoliła zwyciężyć na kończącym sobotnie zmagania odcinku i awansować w ciągu pierwszego etapu z 46. na 20. miejsce. Choć nie był to najszcześniejszy dzień dla zespołu, wszyscy wieczorem przetarli oczy ze zdziwienia. Kibice z ogromnymi banerami przybyli pod stanowisko serwisowe Subaru Poland Rally Team, aby odwiedzić i wesprzeć zawodników. - Dziękuję kibicom za fantastyczny doping, który mnie uskrzydlił i pozwolił zebrać tę energię, która kumulowała się we mnie przez ostatnie miesiące. Świadomość, że jesteście ze mną dodaje mi sił i jeszcze większych chęci do kolejnych startów... - powiedział wzruszony Kajetan. Drugiego dnia rajdu zawodnicy mie-

li do pokonania dziewięć odcinków specjalnych. Kajetan i Jarek rozpoczęli niedzielne zmagania w doskonałym stylu wygrywając pierwszy odcinek specjalny Zagórze-Jezioro. Powtórzyli ten świetny wynik także podczas drugiego przejazdu tej próby. Cały czas byli w czołówce i z wyjątkiem dwóch odcinków uzyskiwali czasy w pierwszej trójce. Z kilometra na kilometr pięli się w górę tabeli, kończąc niedzielny etap na drugim miejscu w klasyfikacji dnia oraz na siódmym w generalce rajdu. Zwycięzcami rajdu po fantastycznej walce zostali Tomasz Kuchar i Daniel Dymurski. Drudzy na mecie zameldowali się Michał Sołowow z Maciejem Baranem, a podium uzupełnili Leszek Kuzaj i Craig Parry. Kolejną eliminacją Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski jest rozgrywany na Pomorzu Rajd Lotos, z którego relację przygotowaliśmy na następnych stronach.



Jarek Baran: - Zaliczyłem swój siedemnasty Rajd Elmot, ale w tym roku było też coś nowego - pierwszy raz jechałem ten rajd z Kajetanem. Tomek Kuchar i Daniel Dymurski zaprezentowali fenomenalną formę i nie można po prostu odliczać czasów i robić jakiś klasyfikacji, których nie było. Ale gdyby nie przebita opona, to rywalizacja mogłaby jednak wyglądać inaczej. Doping kibiców na trasie i w strefie był fenomenalny – takie gesty dodają sił do walki i bardzo za nie dziękujemy. Cieszę się, że my też pokazaliśmy prędkość, wygraliśmy kilka odcinków, na pozostałych byliśmy w ścisłej czołówce. Myślę, że konkurenci będą mieli głowy pełne myśli przed kolejnymi rajdami. Pierwsza eliminacja zakończyła się, sezon rozpoczął się. W tym roku jest jeszcze siedem rund i wszystko przed nami.



Impreza na Pomorzu

Rajd LOTOS Baltic Cup



Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran zwyciężyli w drugiej rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski - Rajdzie LOTOS Baltic Cup (14-16 maja). Tytułarna impreza Partnera Zespołu była bardzo szczęśliwa dla załogi Subaru Poland Rally Team – zajęła pierwsze miejsce w klasyfikacji pierwszego dnia, podczas drugiego była druga i ostatecznie triumfowała w całym rajdzie. Wygrała także w klasyfikacji grupy N, wyprzedzając następną załogę o ponad dziesięć minut.

Przygotowania do drugiego startu w sezonie rozpoczęły się już w poniedziałek. Cały zespół intensywnie testował i pracował nad ustawieniami Subaru Imprezy ze stajni Tommiego Mäkinena. Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran odbyli dwudniowy trening na szutrach w towarzystwie znanego estońskiego zawodnika Urmo Aava. W piątkowy wieczór po uroczystym starciu rajdu zawodnicy ruszyli do pierwszego odcinka specjalnego Rajdu LOTOS Baltic Cup. Prolog rozegrany został na żużlowym stadionie

w Gdańsku i przyciągnął wielu kibiców sportów motorowych. Kajetan Kajetanowicz z Jarkiem Baranem rozpoczęli bardzo dobrze, jednak Zespół - jak to oszczędni krakowianie - załaz za mało paliwa i na długich łukach przejeżdżanych efektownymi slajdami samochód zaczął przerywać, dlatego też osiągnięty czas nie odzwierciedlał faktycznej szybkości auta. Wniosek i dla team'u i dla wszystkich oczywisty - tankuj zawsze do pełna :) Prawdziwa walka rozpoczęła się w sobotę przed południem. Padający



całą noc z piątku na sobotę deszcz sprawił, że odcinki specjalne były szalenie śliskie i nieprzewidywalne. W tych trudnych warunkach Kajetan z Jarkiem doskonale rozpoczęli sobotnie zmagania – od dwóch zwycięstw oesowych, dzięki którym wypracowali 40 sekund przewagi nad kolejną załogą. Podczas drugiej pętli byli najszybsi na próbie Linia i zwyciężyli w klasyfikacji pierwszego dnia rajdu, zdobywając 15 punktów do klasyfikacji generalnej mistrzostw Polski.

Emocje w niedzielny, słoneczny i ciepły już poranek sięgały zenitu. Kajetan Kajetanowicz z Jarkiem Baranem wyjechali na trasę jako liderzy, otwierając stawkę Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. A jak wiadomo zazwyczaj lepiej gonić niż być gonionym, więc zawodnicy nie byli w komfortowej sytuacji. Wbrew obawom załoga SPRT od trzech zwycięstw oesowych rozpoczęła drugi dzień Rajdu LOTOS. Kajto z Jarkiem z odcinka na odcinek powiększali swoją przewagę w klasyfikacji rajdu. Jednocześnie trwała zacięta rywalizacja o zwycięstwo w niedzielnym etapie i kolejne cenne punkty. Na trzy próby przed końcem rajdu prowadzili z przewagą prawie 6 sekund w klasyfikacji dnia. Wszystko miało się rozstrzygnąć podczas ostatnich trzech odcinków specjalnych, które okupione były nieemałymi emocjami - Kajetan z Jarkiem przebili oponę na przedostatnim oesie rajdu. Na szczęście stało się to blisko mety i nie stracili zbyt wiele cennych sekund. Przed ostatnią próbą do drugiego miejsca w klasyfikacji dnia brakowało jedynie 0,2 sekundy. Drugi czas na wieńczącym zmagania odcinku Kowalewo pozwolił załodze awansować na drugą pozycję dnia, zwyciężyć w klasyfikacji generalnej rajdu i wywieźć z Gdańska aż 42 punkty do

mistrzostw Polski. Oczywiście, jak to zwycięzcy, przywitani zostali przez członków zespołu owacjami, a szampan lał się litrami. Zawodnicy nie ukrywali swoich emocji oraz ogromnego szczęścia, przyjmując gratulacje od wszystkich.

- *Cieszę się, że zwycięstwo odniosłem w okolicach siedziby głównego Partnera Zespołu - Grupy LOTOS. Jesteśmy bardzo, bardzo zadowoleni – powiedział uśmiechnięty Kajetan Kajetanowicz. - Cały zespół był znakomicie przygotowany do tej rundy i mam nadzieję, że tak samo będzie podczas kolejnych startów. Wszystko układało się po naszej myśli od samego początku i skończyło się bardzo dobrze. Sukces podczas tego rajdu to dobry prognostyk przed Rajdem Polski, kolejną rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, ale nie należy popadać w euforię. Teraz muszę odpocząć, ponieważ jestem bardzo zmęczony, choć jednocześnie niezmiernie szczęśliwy. To były dwa trudne dni, a raczej cały tydzień, i cieszę się, że jesteśmy na mecie. Dziękuję Zespołowi, który wykonał kawał naprawdę dobrej roboty, Subaru Import Polska oraz naszym Partnerom LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic oraz LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, STP, Klonex, Keratronik i SJS.*

- *Wspaniale! Myślę, że lepszego weekendu nie mogliśmy sobie wymarzyć - powiedział na mecie Jarek Baran. - Pierwsze miejsce w sobotę, a w niedzielę drugie. Podczas finałowej pętli przebiliśmy oponę, jednak strata nie była duża i na ostatnim odcinku udało się jeszcze odzyskać drugie miejsce. Dziękujemy kibicom za wyjątkowo gorący doping. Wyjeżdżamy z Rajdu LOTOS w bardzo dobrych nastrojach.*

Po dwóch rajdach załoga Kajetanowicz/Baran zajmuje czwarte miejsce w klasyfikacji RSMP, ze stratą tylko 9 punktów do prowadzącego Tomka Kuchara i Daniela Dymurskiego. Natomiast w klasyfikacji producenckiej oraz sponsor-skiej nasz team objął prowadzenie w mistrzostwach Polski. Kolejną rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski będzie rozgrywany w pierwszy weekend czerwca Rajd Polski.



Twoje życie w moich rękach

O pasji, szczęśliwym zbiegu okoliczności i odpowiedzialności za zdrowie i życie zawodników rozmawiamy z Arturem Czekajem, wieloletnim mechanikiem Subaru Poland Rally Team.

Pracujesz niejako w cieniu zawodników. Co możesz nam powiedzieć o sobie?

- Ciężko mi to mówić, ale niedawno skończyłem 42 lata i czuję się spełnionym człowiekiem.

Rajdowo?

- Przede wszystkim zawodowo, czyli rajdowo. Moja przygoda z serwisowaniem aut rajdowych rozpoczęła się dawno temu. Początkowo na rajdy jeździłem oglądać zmagania zawodników, do czasu gdy mój przyjaciel „Goryl” zabrał mnie do parku serwisowego. Obsługiwał wtedy samochód braci Wodniaków, a ja się bacznie przyglądałem pracy mechaników. Jakiś czas później ponownie pojechałem z nim na Rajd Krakowski, gdzie pomagałem przy obsłudze samochodu pana Jana Kościuszki. Tak zaczęła się moja przygoda, niestety szybko się skończyła. Musiałem zacząć zarabiać pieniądze pracując między innymi jako barman. Nie miałem możliwości „wbicie się” do rajdów. Po latach ten sam przyjaciel rozmawiał z Andrzejem Górskim, wtedy dyrektorem zespołu u Leszka Kuzaja. Powiedział, że ma kolegę, który jest pasjonatem i marzy o takiej pracy. Po pół roku udało się. Leszek zgodził się, abym przyszedł na tygodniowy test. Po

czterech dniach miałem podpisaną umowę. Moje marzenia zaczęły się spełniać. Nie wierzyłem w to, co się działo w moim życiu. Nie zastanawiałem się jaka będzie wypłata, po prostu otworzyły się przede mną niedostępne dotąd drzwi - praca u Kuzaja. Wtedy w Polsce nie można było trafić „wyżej”.

A nauka?

- Skończyłem szkołę mechaniczną - zawód wyuczony: mechanik. Ale wtedy czasy były zupełnie inne.

W takim razie jak zostać mechanikiem rajdowym?

- Słowem kluczem jest PASJA. Ta praca wymaga ogromnego zaangażowania i poświęcamy jej mnóstwo czasu. Dla przykładu do tej pory nie zdążyłem się ożenić, ale mam nadzieję, że to się wkrótce zmieni...

Rzadko zdarzają się ogłoszenia „przyjmę do pracy mechanika rajdowego”. Myślę, że trzeba mieć dużo szczęścia, takiego jakie ja otrzymałem od losu i myślę, że dobrze je wykorzystałem. Na pewno trzeba zostać zauważonym przez kogoś, kto już pracuje w tym kręgu. Gdy mój przyjaciel pomógł mi w zdobyciu tej pracy, wszystko zaczęło się zmieniać. Zauważył mnie pan Rogalski i choć Leszek zmienił

samochód, ja pozostałem w Subaru.

Jak polski mechanik rajdowy może wypłynąć w świat?

- Nie wiem. Pewnie gdyby nie pomógł mi kolega, to byśmy teraz nie rozmawiali. Człowiek robi coś najlepiej jak potrafi i albo ktoś go zauważy, albo nie. Pan Rogalski „przygarnął” mnie, gdy straciłem pracę u Leszka. Wiedział, że wykonuję swoje zadania dobrze i szybko. Trzeba to kochać, a w Subaru na szczęście bardzo lubią ludzi z pasją.

Obsługiwałeś samochody wielu kierowców...

- Przede wszystkim pracowałem z Leszkiem i tamte lata wspominał jako jedno z najciekawszych w moim życiu i miałem okazję przeżyć naprawę bardzo wiele. Oczywiście pracowałem też ze wszystkimi kierowcami, którzy wtedy jeździli w jego stajni - Maćkiem Oleksowiczem, Patrikiem Flodinem, Szymonem Rutą, Marcinem Turskim, Sebastianem Fryczem czy słowackim zawodnikiem Michałem Riecicą, a na początku z wspomnianym Janem Kościuszką. Obecnie mam ponownie okazję współpracować z Kajetanem Kajetanowiczem, który cztery lata temu startował w Subaru.







Co możesz powiedzieć nam o Kajetanie?

- Kajtek jest znakomitym kierowcą. Przede wszystkim jednak jest wspaniałym człowiekiem. Bardzo cieszę się z tego, że nasze drogi znów się połączyły. To bardzo ważne, aby atmosfera między mechanikami i zawodnikiem była przyjacielska. Kilka lat temu był młody i uczył się - teraz walczy w czołówce z dobrymi wynikami. Już wtedy wiedzieliśmy, że jest szybki.

Jaka jest różnica między pracą w normalnym warsztacie a pracą przy aucie rajdowym?

- Przede wszystkim czas, którego podczas rajdów mamy niewiele - w trakcie dnia 20 minut, na koniec etapu 40. Pracowałem przez chwilę w serwisie cywilnych aut, ale nie mogłem się w nim odnaleźć. Po pięciu latach pracy w motosporcie zmieniło się moje podejście do naprawy samochodów. Choć podczas rajdów robi się ciągle to samo i wydaje się to nudne, to rzeczywistość wygląda inaczej. Kiedyś usłyszałem bardzo mądre słowa, że to właśnie ta monotonia prowadzi do perfekcji. Dzięki temu nawet w ciemnościach umiemy sobie poradzić, a gdy wypadnie śruba, to wiemy z jakiej części samochodu ona pochodzi. Odpowiedzialność jest podobna - samochód rajdowy oraz cywilny trzeba przygotować dokładnie tak samo, ale różni się szybkością wykonania. Dodatkową kwestią jest specjalizacja - przy cywilnych samochodach mechanik zajmuje się wszystkim. W rajdach zazwyczaj każdy specjalizuje się w pewnej części. W warsztacie przychodzi klient i mówi, że gdzieś mu skrzypi tapicerka albo coś stuka - nie jestem przyzwyczajony do takiego szperania i braku konkretów. W rajdówkach nie ma tapicerek i innych udogodnień i jest naprawę głośno.

Jak coś jest nie tak, to kierowca wie mniej więcej, co mi powiedzieć, abym mógł odnaleźć przyczynę.

Łatwiej mechanikowi obsługującemu cywilne samochody przestawić się na rajdy czy odwrotnie?

- Myślę, że rajdowemu łatwiej się przystosować. Mechanicy w serwisach „cywilnych” są wspaniali, ale, nie ubliżając nikomu, ciężko byłoby im przestawić się na pracę w rajdach. Kiedyś od jednego z mechaników podczas rajdu do mistrzostw świata usłyszałem, że nie wolno sprawdzać po sobie trzy razy jednej rzeczy, ponieważ na to po prostu nie ma czasu. Trzeba zaufać sobie - skręcasz jakiś element i możesz ewentualnie to sprawdzić raz i koniec. Nie ma miejsca na myślenie typu „dokręciłem czy nie?”. W warsztacie na wszystko jest czas.

Czym różni się cywilna wersja Subaru Imprezy od N-grupowej startującej w rajdach?

- Najważniejszą zmianą jest oczywiście klatka bezpieczeństwa, choć taką można też wspawać do cywilnego samochodu. Oczywiście nie ma tapicerek, radia i innych zbędnych elementów. W grupie N walczy się o to, aby auto było jak najlżejsze. To istotne także ze względów bezpieczeństwa. Różnicę widać także na pierwszy rzut oka w oponach oraz wnętrzu samochodu, gdzie mamy 4-punktowe pasy bezpieczeństwa i kubełkowe fotele. Kolejną istotną kwestią jest inne zawieszenie i amortyzatory, ponieważ istnieje możliwość regulacji samochodu w wielu płaszczyznach. Skrzynia biegów w samochodzie rajdowym jest kłowa - umożliwiająca zmianę biegów bez sprzęgła, co pozwala szybciej pokonywać odcinki specjalne. Różni się także hamulcami, które w rajdówce są z 4-tłoczkowymi zaciskami, mają większe tarcze i stalowe przewody.



A wymiana skrzyni biegów w kilkanaście minut jest możliwa w cywilnym samochodzie?

- Skrzynia jest zamocowana w obu wersjach tak samo i nie da się tego zmienić ze względu na homologację. Rajdowa ma pięć śrub, którymi mocujemy ją do silnika. Stosujemy na przykład „szybkozłączki”, które rozpinamy i odkręcamy śruby. Turbosprężarka ma mniej osłon i wraz z wydechem są inaczej zamocowane, abyśmy mogli w tych magicznych dwudziestu minutach wyjąć starą i włożyć sprawną skrzynię.

Czy jako mechanik rajdowy musisz znać wszystkie przepisy i homologacje?

- Dobrze jest wiedzieć jakie przepisy obowiązują, a wręcz jest to wskazane, natomiast nad kwestią dobrze przygotowanego samochodu czuwa przede wszystkim koordynator zespołu.

Podczas prac w serwisie widać wiele osób, ale w jaki sposób wy komunikujecie się z załogą w trakcie rajdu?

- W obecnych czasach jest dużo

łatwiej - zjeżdżając z odcinka zawodnicy dzwonią do koordynatora albo inżyniera, a on ustala wszystkie kwestie i przekazuje mechanikom zadania. Przed wjazdem do parku serwisowego idziemy na tzw. komasację, czyli miejsce, gdzie zawodnicy czekają na wjazd na stanowisko serwisowe. Tam dowiadujemy się, co się dzieje z autem, obserwujemy na przykład opony, ewentualne zniszczenia i przygotowujemy się do wykonywania danych czynności w serwisie. Komunikacja jest tu bardzo ważna - istotne jest jednak, aby w procesie przekazywania informacji brało udział jak najmniej osób, by nie wprowadzać zamieszania i nie zabierać tego cennego czasu.



A w samym serwisie?

- Zawodnik wjeżdża sam, choć czasem musimy go pokierować na stanowisko. Podnosimy auto i albo robimy standardowy „przeгляд”, albo decydujemy się na wymianę jakiś elementów, zmianę ustawień itp.

Ostatnio widać Cię z tyłu samochodu podczas pracy w serwisie. To dlatego, że tam więcej kibiców?

- I dziennikarzy! (śmiech) A tak poważnie to samochód podzielony jest na „ćwiartki” i każdy z mechaników ma swoją rolę w zespole. Ja jestem odpowiedzialny za prawy tył auta. Poza rajdami przy samochodzie pracujemy z Robertem Bóladem tylko we dwóch. Podczas rajdu potrzeba nas minimum pięciu.

Czyli sobie nie przeszkadzacie?

- Dawniej było tak, że skończyłem swoją ćwiartkę i chciałem pomóc któremuś koledze. Jednak niekoniecznie jest to dobre. Mamy taką zasadę, że jeśli ktoś nie daje rady to mówi: „Artek, chodź pomóc”. Z założenia lepiej jednak nie wchodzić sobie w drogę. Oczywiście, gdy jest jakaś grubsza awaria i musimy wymienić większe elementy, wtedy tyłem auta zajmuje się jeden mechanik, reszta przejmuje naprawę awarii.



Serwisujesz rajdówki od dawna. Masz okazje jeździć tymi samochodami?

- Tak. Mechanik główny zazwyczaj jeździ samochodem, który naprawia. Dawniej musiałem przejechać się autem, zanim wsiadł do niego zawodnik. Jeździłem też często na prawym fotelu, najczęściej z Kajetanem, ale też z Turskim i Fryczem. Jadąc samochodem można lepiej wyczuć co się dzieje z autem. Niektórzy kierowcy czasami nie potrafią wytłumaczyć o co dokładnie chodzi, a po krótkiej przejażdżce można do tego dojść.

Czy w pracy mechanika rajdowego jest miejsce na emocje i myślenie o odpowiedzialności?

- Powiem nieskromnie, że teraz to jest rutyna. Po prostu odbywa się to poza świadomością. Myślę o tym, ale nie pokazuję po sobie. Jeden z kierowców powiedział kiedyś: „moje życie w twoich rękach” i to jest chyba najlepsza odpowiedź na to pytanie. Pamiętajmy,

że samochód cywilny jeździ z innymi prędkościami, w rajdowym cały czas są przeciążenia, pracuje na maksymalnych obrotach. To ogromny wysiłek dla każdego elementu auta.

Wielu ludzi z motosportu ma swoje rajdowe przesady. Masz też takie?

- Chyba nie... Mam takie jedne czątki, które otrzymałem kilkanaście lat temu od swojego brata i cały czas są ze mną. Wiem, że jak będę je miał, to będzie dobrze.

A jednak wypuszczając swoją załogę z serwisu wykonujesz znak krzyża...

- Wierzę w Boga i myślę, że pomagami w tym wszystkim...

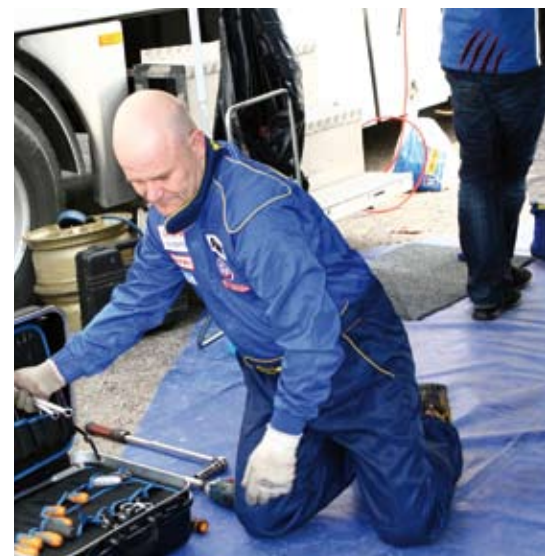
Masz swoje rajdowe marzenie?

- Spełniłem już bardzo dużo swoich marzeń, między innymi dzięki Leszkowi. Moim marzeniem była praca w najlepszym zespole w Polsce i tam pracowałem. Teraz także jestem członkiem topowego team'u. Wiadomo, że

w miarę jedzenia apetyt rośnie... Myślę, że jestem spełniony, ale ostatnio zacząłem myśleć o Rajdzie Dakar.

Nie miałeś ochoty rozpocząć startów w rajdach?

- Bardzo mnie ciągnęło, lubię szybko jeździć, ale się nie udało.



Slalom na drodze, czyli jak bezpiecznie omijać przeszkody.

Lekcja 7

Czy kiedykolwiek spotkaliśmy się z sytuacją, w której jadąc samochodem niczym grom z jasnego nieba pojawiła się przed nami przeszkoda? Niezależnie od tego czy była to dziura w asfalcie, przebiegający przez jezdnię kot, czy zataczający się w swej „radości”, zmęczony spotkaniem z kompanami człowiek, musieliśmy w mgnieniu oka podjąć decyzję o ominięciu. Umiejętność poprawnego wykonania tego manewru należy do jednej z częściej wykorzystywanych w codziennej jeździe. Jej brak może się zaś wiązać z daleko idącymi skutkami dla innych i dla nas samych. W jaki sposób poprawnie wykonać taki manewr? Jakimi zasadami się kierować? Czy zawsze lepszym będzie omijanie? Zanim na drodze zaskoczy nas nie spodziewane dobrze jest zrozumieć również fizykę rządzącą zachowaniem się pojazdu podczas nagłych manewrów. Choć poniższy artykuł nigdy nie zastąpi ćwiczeń w bezpiecznych warunkach, warto jednak zapoznać się z podstawami teoretycznymi.

Przed przystąpieniem do omówienia samego manewru omijania przeszkód winniśmy jednak poświęcić choć chwilę rzeczy podstawowej – prewencji. Zamiast leczyć, warto bowiem dołożyć wszelkich starań, aby zapo-

biegać! W jaki sposób? W jaki inny sposób niż tylko wspomnianym w poprzednim numerze „Plejady” odpowiednim doбором toru jazdy? Choć nigdy w stu procentach nie będziemy mogli wyeliminować elementu zaskoczenia, to jednak wielu groźnym sytuacjom będziemy mogli zapobiec pamiętając choćby o dwóch tematach: obserwacji drogi i odpowiednio dobranej prędkości. Pierwszy z elementów w dużym stopniu związany jest z dobrym torem jazdy. Dobrze wykonane ustawienie się samochodem do zakrętu niejako „otwiera” nam pole widzenia pozwalając patrzeć dalej. Widzieć dalej, to dostrzec wcześniej przeszkodę. Wcześniej, oznacza więcej czasu na reakcję. Więcej czasu, to w efekcie bezpieczniej! Oczywiście odpowiedniej obserwacji drogi musimy się nauczyć. Nie patrzmy tuż przed maskę naszego samochodu w poszukiwaniu dziur. Starajmy się patrzeć dalej. Ćwiczmy również poszerzanie naszego pola widzenia. Nie koncentrując się jedynie na tym co przed nami. Im szersze pole ogarniamy naszym wzrokiem, im więcej jesteśmy w stanie zarejestrować, tym jesteśmy bezpieczniejsi.

Drugim wspomnianym elementem prewencji jest prędkość. Jakże wyświechtanym będzie stwierdzenie „im wolniej jedziesz tym jesteś bezpieczniejszy”. Choć popularne, współczesne samochody swymi osiąganiami mo-







głyby zawstydzić niejedną maszynę sportową sprzed kilku dekad, to jednak organizm człowieka praktycznie się nie zmienił. Nadal w sytuacjach awaryjnych ogromne znaczenie odgrywa czas reakcji kierowcy. Tak bagatelizowana przez wielu różnica w prędkości dopuszczalnej w terenie zabudowanym (50 a 60 km/h) to tylko i aż 10 km/h. Rezygnując z „szalonej” i agresywnej jazdy, zwalniając o te 10-20 km/h wcale nie musimy być wolniejsi, a z pewnością będziemy

mniej narażeni na niebezpieczeństwa na drodze. Zaczniemy jeździć wolniej, ale płynnie! W ten sposób pozostawimy sobie choć cień szansy w zderzeniu z fizyką.

Sam manewr ominięcia, choć może wydawać się stosunkowo prosty, stanowi niejednokrotnie wyzwanie nawet dla doświadczonego kierowcy. Na początku każdej nieprzewidzianej sytuacji pojawia się pytanie: omijać czy nie? W trwającym ułamek sekundy „procesie decyzyjnym” najsilniejsze

są nasze emocje i odruchy. Część osób niezależnie od sytuacji zawsze podejmie próbę ominięcia, inne zaś w stresie „blokują się” nie wykonując nawet najmniejszego ruchu. Dobry kierowca to jednak świadomy kierowca, który poprzez ćwiczenia dochodzi do opanowania emocji, a decyzje realizowane są na poziomie podświadomości, z użyciem warsztatu wytrenowanych reakcji.

U podstaw ominięcia nieprzewidzianej przeszkody leży zaskoczenie. W takiej sytuacji nasze reakcje są stosunkowo szybkie, a niejednokrotnie nawet brutalne. Co może nas wówczas spotkać? Z punktu widzenia balansu masy samochodu, fizyka czyha, by zaskoczyć nadsterownością lub podsterownością samochodu. Prostsza i bardziej zrozumiała dla przeciętnego kierowcy jest zdecydowanie podsterowność. Wynika ona najczęściej ze zbyt gwałtownego szarpnięcia kierownicą, czy problemu z przenoszeniem skrętu na śliskiej nawierzchni, ale nie tylko. Często spotykam się również z całkowitym niezrozumieniem zasad rządzących pracą systemu ABS. Choć stanowi on w moim odczuciu jeden z największych wynalazków na rzecz





bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to jednak z natury może powodować „wyjeżdżanie” przedniej osi w zakręcie. Należy o tym wiedzieć ucząc się odpowiednich reakcji i pełnego jego wykorzystania. To jednak zagadnienie wymaga zaawansowanych treningów pod okiem doświadczonych trenerów.

Zjawisko utrudnionego skręcania, może wystąpić również w przypadku zniszczonych opon. Nie mówię tu jedynie o zbyt płytkich rowkach bieżnika, lecz przede wszystkim o jego zaokrąglonych krawędziach. Większość z nas nierównomiernie zużywa bowiem opony, poprzez błędy w kręceniu kierownicą zużywając nadmiernie zewnętrzną ich część. Starty bark opony nie jest w stanie przenieść skrętu!

Nadsterowność to zjawisko trudniejsze z punktu widzenia praktyki dla zdecydowanej większości kierowców. Opanowanie jej w sytuacji awaryjnej, gdy pojawia się stres wymaga dużego doświadczenia i niemal ciągłych ćwiczeń. W sytuacji awaryjnego omijania przeszkody może ona wynikać

w pierwszej kolejności z wykonania nieświadomie jednej z dwóch podstawowych technik wprowadzania samochodu w poślizg. Chodzi tu o tzw. przeciwskręt (ang. Scandinavian flick) lub delikatne (zbyt delikatne!) położenie nogi na hamulcu w momencie skrętu kierownicą. Nie ulegajmy wrażeniu, że są to techniki zaawansowane! Każdy kierowca w „sprzyjających” warunkach wykona je po mistrzowsku. Będzie to jednak w stu procentach nieświadome! Wprowadzić w poślizg to jedno, a opanować go i utrzymać tor jazdy to zupełnie inna kwestia.

Zbytnią nadsterowność podczas ominięcia wynikać może również z winy opon. Stosowanie zniszczonych tylnych „gum”, a zwłaszcza tych z zaokrągloną krawędzią lub założenie lepszych na przednią oś jest wręcz proszeniem się o sytuację kryzysową na drodze. Dla mniej wprawnego kierowcy lepszym rozwiązaniem będzie założenie dobrych opon na tylną oś.

Jeśli już udało nam się skrócić omijając przeszkodę pamiętajmy, że nasz



samochód to nie jednoosobowy bolid i siedzimy po jego lewej stronie. Większość osób podświadomie traktuje samochód jakby dookoła nie było ani grama stali, zwłaszcza przy prawych skrętach najjeżdżając tylnym prawym kołem na omijaną przeszkodę. A wystarczy tak niewiele – potraktować siebie i samochód jako jedność!

Tak wiele elementów wpływa na nasze bezpieczeństwo, na to, czy uda nam się ominąć przeszkodę czy nie. A co gdy pojawi się zakręt? Warto ćwiczyć w bezpiecznych warunkach.



Instruktorzy Szkół Jazdy Subaru



Piotrek jest jednym z częściej spotykanych na torze instruktorów SJS. Podobnie do pozostałych trenerów, pracując realizuje jedną ze swych pasji – zamiłowanie do „czterech kótek”. Jest osobą nietuzinkową. Łączy w sobie fantastyczne „profesorskie” podejście do nauczania z aptekarską wręcz dbałością o szczegóły i poczuciem humoru.

Zamiłowanie do motoryzacji zaszczepił w nim ojciec zabierając go na pierwsze zawody samochodowe. Był wtedy 10-letnim chłopakiem. Po kilku latach kibicowania zaczął fotografować rajdy. W 2000 roku zaczął publikować swoje zdjęcia na łamach choćby „Auto-BIT” czy „Auto Sport”. Praktycznie od początku istnienia współpracował z Magazynem

Rajdowym WRC. Idąc dalej w tym kierunku od 2003 pełnił funkcję rzecznika prasowego kilku krakowskich załóg startujących w RSMP i rajdach zagranicznych (Słowacja, Czechy). Rok później rozpoczął stałą współpracę dziennikarską z redakcją „Eurostudenta” oraz „Magazynu Młodych i Dynamicznych”. Zaowocowała ona cyklem artykułów o doskonaleniu techniki jazdy



oraz licznymi relacjami z rajdów samochodowych.

Pasja motoryzacyjna w przypadku Piotrka okazała się być zdecydowanie szersza, nie ograniczając się jedynie do „czterech kółek”. W latach 2005-2006 został redaktorem naczelnym portalu www.supermoto.pl promującego nową wówczas w Polsce dyscyplinę sportu motocyklowego. Przygotowywał relacje z zawodów, felietony, opisy sylwetek zawodników oraz serwis fotograficzny. Stworzony wtedy portal działa sprawnie do dziś. Dzięki swej komunikatywności i umiejętności łatwego nawiązywania kontaktów, szybko budował swoją pozycję w środowisku. Współuczestniczył przy tworzeniu i opiniowaniu (w imieniu zawodników) regulaminu pierwszych Mistrzostw Polski w Supermoto, które odbyły się w sezonie 2006.

W tym czasie nie przestawał rozwijać umiejętności prowadzenia samochodu, doskonalić swą technikę jazdy na różnego rodzaju szkoleniach, w tym i kursach Szkoły Jazdy Subaru. Bardzo szybko i ambitnie rozwijał się, aby w 2006 stać się stałym instruktorem SJS. Ćwiczenia przeplatał okazjonalnymi startami w rajdach amatorskich, z których pierwszym był Rajd Jurajski (rok 2004). Z czasem okazało się, że na prawym fotelu sportowego samochodu odnalazł swoje powołanie. Łącząc pasję do rajdów, umiejętność uczenia innych z precyzją godną „zegarmistrza” ☺ doskonale sprawdził się w tej roli. Pierwsze zawody z licencją – Rajd Krakowski 2008. Chętnie zapraszany do wspólnych startów przez zawodników w latach 2008-2009 zaliczył 14 rund Rajdowego Pucharu Polski. Posiadacz międzynarodowej licencji pilota (R co-driver). W sezonie 2010 startuje z Szymonem Kornickim (wychowankiem SJS) w pełnym cyklu Mistrzostw Polski i Mistrzostw



Piotr Zegarmistrz

Kierowca idol:

Janusz Kulig, Carlos Sainz

Zawód wyuczony:

specjalista telekomunikacji

Ulubiona dyscyplina:

rajdy samochodowe

Pierwszy poślizg:

Fiat 125p ojca, zimowy wieczór na parkingu pod Ikeą;-)

Pierwsze zawody:

Rajd Jurajski 2004

Ulubiona droga:

Kraków-Kielce... A tak na poważnie – ostatnie 6 km odcinka specjalnego Sianowska Huta (tzw. „mała Finlandia”, szuter, Rajd Lotos Baltic Cup)

Ulubiona nawierzchnia:

świeży śnieg

Słowacji, już w pierwszych występach pokazując się z dobrej strony. Wart odnotowania jest ostatni sukces, start w drugiej eliminacji Mistrzostw Słowacji – Rajdzie Presov. Razem z Szymkiem ukończyli rywalizację na pierwszym miejscu w klasie A6 oraz doskonałym 9. miejscu w klasyfikacji generalnej rajdu, będąc również najszybszym autem przednionapędowym w rajdzie. Wynik ten pozwolił im na objęcie fotela liderów Mistrzostw Słowacji w klasie A6.

Aby dopełnić obrazu sylwetki Piotra jako instruktora, warto wspomnieć również, iż rolę instruktora w SJS i starty w zawodach łączy doskonale z pracą w Katedrze Elektrotechniki i Elektroenergetyki Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie! Od 2003 w roli stażysty, a rok później asystenta. Na co dzień pracuje ze studentami. Prowadzi ćwiczenia audytorijne i laboratoryjne z przedmiotu „Teoria Obwodów Elektrycznych”.

W lutym 2010 Rada Wydziału zatwierdziła otwarcie jego przewodu doktorskiego. Dziedzina nauki: „Numeryczne algorytmy tomografii rezystancji”. W swym dorobku posiada już kilka publikacji naukowych.



Wyprawa życia USA



Dzień siódmy „Kanion, tama Glen na Kolorado i wieczór w Bryce”

Po pożywnym amerykańskim śniadaniu, złożonym z tostów, smażonego bekonu, jajecznicy, dżemu, jogurtu i nieodłącznej lury z ekspresu przepływowego, kontynuujemy naszą wycieczkę po amerykańskich pustkowiach, na których nawet psy nie szczekają dupami, bo tam nie ma nawet żadnych psów. Około dziesiątej rano wyjeżdżamy do kolejnego punktu wido-

kowego na Wielkim Kanionie. Z żalem dowiadujemy się, że nie ma możliwości wejścia na Skywalk, olbrzymi taras widokowy z całkowicie przeszkloną podłogą. Nie można z uwagi na niebezpieczny dojazd drogą, którego nie obejmuje nasza polisa ubezpieczeniowa. Ja żałuję bardzo. Jackie – nie bardzo. On boi się otwartych przestrzeni. Już świetlik metr na metr na Tokio Tower oraz ażurowe schody w bloku ciotki Danki są w stanie doprowadzić go na granicę obłądu,

a co dopiero taki taras. No cóż, pozostają nam dwa inne punkty widokowe. Ludzi na szczęście nie jest dużo, nie ma więc tłoku. Idąc wąską ścieżynką (nieogrodzoną) (w Stanach???) natykamy się na legowisko jakichś turystów. Wygląda to trochę jak piknik pod wiszącą skałą. John dzisiaj trochę przystopował, stanowczość Pana Dyrektora zrobiła chyba stosowne wrażenie. Pstrykamy znowu milion fotek.

Wymieniamy kartę. A potem idziemy na



zakupy do sklepu z pamiątkami. Rzeczy w sklepiku są rzeczywiście bardzo ładne, lecz rękodzieło Indian z Navajo (made in Canada) przeplata się z amerykańskim kiczem w stylu: koszulka szara z różowym, koszulka różowa z szarym. Kupujemy naszym dzieciakom bardzo ładny łapacz snów w odcieniach turkus, uparczywie odsuwając od siebie myśl o twórczości Stephena Kinga. Łapacz jest tak ładny, że nawet nie przeszkadza mi, że jest zrobiony przez Kanadyjczyków. Mamie wybieram wisiorek w odcieniach zieleni i brązu. Przez moment siadamy sobie ot tak, na skraju urwiska, w samym środku Wielkiego Kanionu Kolorado i pijemy kawę.

A potem idziemy szukać naszego autobusu, zapodgianego na wielkich przestrzeniach parkingu. Oczywiście natychmiast się gubimy. My, to znaczy ja, Renata i Ewa i chodzimy jak te sieroty nie mogąc trafić na odpowiedni azymut. Na całe szczęście w oddali jawi się pomarańczowa koszulka Radka. Docieramy do autobusu. John zgrzyta zębami, lecz przezornie nie odzywa się. Jedziemy do Lake Powell. Po prawej pustynia, po lewej kanion. Po godzinie: po lewej pustynia, po prawej kanion. Po godzinie: po prawej i po lewej kanion.

Zatrzymujemy się na moment na poboczu, gdzie na skraju drogi siedzą dwie Indianki Navajo z małą (może czteroletnią dziewczynką) i sprzedają własnoręcznie zrobione drobiazgi, głównie z gliny i kamienia. Widać po ubraniach i zmęczonych twarzach, a także po stanie kramiku, że kokosów na tym rękodziele to one nie zbijają. Zresztą, pewnie i tak wszystko co zarobią zostanie przepite przez ich mężów - Indian - wojowników, tkwiących w rezerwacie.

Gdy zaczyna nam już powoli burczeć w żołądkach, krajobraz staje się z kilometra na kilometr coraz bardziej płaski, a nawet trochę bardziej zielony. Ale dalej jeszcze piasek, piasek, piasek, a na-

gle sruuuuuuuu; pole golfowe. Z trawą zieloniutką a la Wimbledon. Jesteśmy w miasteczku Page z widokiem na tamę Glen Canyon na rzece Kolorado, ciągle w stanie Arizona, co do stanu skupienia - raczej płynnym niż stałym. Za tamą - malownicze, sztuczne jezioro Lake Powell.

Ale zanim ktokolwiek wyrazi wolę zobaczenia czegokolwiek, trzeba uzupełnić zapasy pożywienia i płynów. Zarówno tych w organizmie, jak i poza nim. Zatrzymujemy się w typowym arizońskim pubie. Jest pora lunchu, zatem w środku panuje dość duży gwar. Ale jest klimatyzacja, więc da się jakoś żyć. Wciążam sweter na plecy, zapuszczam krople do nosa, nakładam sobie górę sałaty. Po chwili przyzymkam oczy. Wydaje mi się, że ciągle jadę. Jako główne danie idą oczywiście steki, Jackie zamawia, a jakże, wersję XXL reklamowaną jako największy stek w Ameryce. Przy lunchu towarzyszy nam czerwona twarz Johna. Rozmawiamy sobie o tym, co do tej pory zwiedziliśmy. Po chwili rozmowa scho-

dzi na temat Nowego Jorku. „W Nowym Jorku mieszkają popaprani ludzie” - twierdzi autorytatywnie John. „A kiedy byłeś w N.Y?” - pyta Radek. „Nigdy” - odpowiada. I tak właśnie przemądry John głosi prawdy objawione. Typowy arizoński „red neck”.

Po lunchu me ciało ogarnia osłabienie. Najchętniej bym się położyła na jakimś wygodnym, NISKIM łóżeczku i pospała ze dwa dni. Zamiast tego idziemy obejrzeć tamę. Tama Glen ma być taką nagrodą pocieszenia za to, że nie obejrzymy „Hoover Dam”. Niestety na tamę Hoovera ze względów bezpieczeństwa nie są wpuszczane inne pojazdy poza samochodami osobowymi. Zatem busik, którym podróżujemy po Arizonie nie ma szans tam wjechać. Szkoda. Tama Glen jest także całkiem spora. Długa na 475 metrów, ma około 216 metrów wysokości i jest niższa od tamy Hoovera o około 16 stóp. I tak robi kolosalne wrażenie, taka jaka jest. Brakuje tylko Bonda skaczącego z wierzchołka ze spadochronem. Przechodzimy przez całą długość





tamy, po czym zwiedzamy miejscowe muzeum z umiarkowaną klimatyzacją i zaciemnionymi szybami (thank's God).

Po upływie około pół godziny ponownie jesteśmy w autobusie. Znowu słychać charakterystyczne syknięcia odkapslowywanych butelek. Jedziemy do kanionu Bryce. Kanion ten nie jest tak powszechnie znany i raczej mało rozreklamowany na świecie. Niemniej Radek twierdzi, że jego zdaniem to najładniejszy park naturalny w Stanach. Ogarnia nas już lekkie znużenie. Mało kto wyskakuje sfotografować starą, pordzewiałą tablicę „Welcome in Utah”. Przesławiamy zegarki na czas Salt Lake City, już nie liczymy, która to zmiana czasu. Jedziemy. Wyskakujemy sfotografować słynne amerykańskie biony pasące się na trawie, podlewanej przez deszczownie na kółkach.

Godziny mijają, droga leci, a teraz to Radek zaczyna się denerwować, że nie zdążymy do kanionu na zachód słońca. A po zachodzie - „to już nie to samo”. W pewnym momencie mijamy mały skromny motelik z napisem „Bryce Inn” na szczycie dachu. Dowiadujemy



się od Johna, że tu będziemy nocowali. Jedziemy dalej. Drogę przecina nam jakieś stworzenie parzystokopytne, na szczęście szybko. Im bliżej wejścia do parku, tym lepiej zorganizowana infrastruktura. Są nawet wigwamy do wynajęcia, nie mówiąc o profesjonalnych kempingach i gospodach z dyskoteką co wieczór w stylu country.

Gdy dojeżdżamy do „Sunset Point”, słońce jest już niestety za skałami. Ale i tak widoki powalają z nóg. Kanion Bryce nie został wyrzeźbiony przez rzekę, dlatego - mimo nazwy - trudno go uznać za prawdziwy kanion. Jest to postrzępiony, wschodni kraniec płaskowyżu Pansaugunt. Żyjący na tych terenach Pajuci nazywali te ziemie Czerwonymi Skałami, stojącymi jak ludzie w kanionie. Bajeczne kolory tych skał wynikają z mieszaniny dużej ilości minerałów. Rzeczywiście Bryce jest dużo ładniejszy i bardziej spektakularny, choć mniej rozślawiony niż Wielki Kanon Kolorado. Pomimo zapadającego powoli zmierzchu, zostajemy w kanionie przez około godzinę, a następnie wracamy już w mroku do naszego motelu.

Na kolację są steki. Oraz europejska herbata z cytryną. Oraz parę pomniejszych kłótni i uszczypliwości, z powodu których wychodzimy trochę wcześniej z restauracji. Zmęczenie wyraźnie daje się we znaki. Ku naszemu zdziwieniu nad

oknem, tuż przy samym wejściu lata koliber. „Cudownie” - myślę - „Zaczynam mieć już omamy ze zmęczenia”. „Też widzisz kolibra?” - pytam Jacka „Takiego kolibra na pustyni w Utah, pijącego soczek z poidelka?” Jackie śmieje się i potwierdza. Widzi. Uff.

Ale to daje do myślenia, by się nie dziwić, gdy pod łóżkiem jutro rano znajdę sobie hipopotama. Robi się zimno. Amplitudy temperatur na pewno dają się tutaj we znaki. Jest już całkiem ciemno, gdy taskamy walizki do naszego pokoju. Dzisiaj na szczęście śpimy na parterze. Czy jest jakaś muzyka, wino, śpiew w tej głuszcy? No ależ. „Całe szczęście, że jutro wieczorem będziemy już w Vegas” - wzdycha zaspiający Jacek.





Dzień ósmy „Bryce o poranku, Mormoni i Zion Kanion oraz Vegas nocą na bis”

Rano jest zimno. PRZERAŻAJĄCO. Aż trudno uwierzyć, że za cztery godziny temperatura wzrośnie tak, że bez klimy nie da rady przeżyć, nic a nic. Okutana w bluzę polarową, długie spodnie i adidas (po raz pierwszy podczas wyjazdu) idę na śniadanie do sąsiedniego budynku, wypatrując zeszywniałego kolibra z dziobkiem przymarzniałym do poidelka.

Na śniadanie dla odmiany: smażony bekon, smażone jajka, pieczywo tostowe oraz kawa z ekspresu przepływowego. W ramach urozmaicenia, dostępna europejska czarna herbata z cytryną. Kelnerka zabiera naczynia i mówi „dziękuję”. „Słyszałeś? Ona powiedziała <<dziękuję>>”. Jackie twierdząco kiwa głową i patrzy pytająco na kelnerkę. Ona natomiast wyjaśnia, że umie powiedzieć „dziękuję” w 115 językach świata. Jest to jej hobby. Osobliwe dosyć. Po śniadaniu pakujemy walizki (mogłabym się zało-

żyć, że od ciągnięcia walizek ręce mam dłuższe co najmniej o centymetr) i jedziemy znowu do kanyonów Bryce. Tym razem na „Sunrise Point”. Rzeczywiście, gdy słońce oświetla czerwone skały rozpoczyna się istna feeria kolorów. Widoki niezwykłe.

Powoli kierujemy się na ścieżkę spacerową, do przejścia mamy około 3 kilometrów, lecz z tak pięknymi widokami, że trudy wspinania są mało odczuwalne. Przynajmniej na razie. Radek też jest zadowolony, do momentu, gdy zauważa, że wycieczka mu się rozpierzchna raczej. Do tego trochę w przeciwnym kierunku. Postanawiamy poczekać w wąwozie na Pana Dyrektora, który od wejścia do kanyonów mało razy doprawdy oderwał się od aparatu fotograficznego. Pijąc wodę żartujemy trochę, tak dla rozluźnienia atmosfery. A potem wspinamy się dalej. Podczas gdy ja ledwo człapię pod górę z językiem wywieszonym na brodzie, mijają nas małżeństwo. Ona z dziewczynką czteroletnią za rękę. On z kilkumiesięcznym niemowlakiem w nosidle. Niemowlak bez czapki. Słońce praży jego lysą główkę. Odwaga oraz pomysłowość ludzka doprawdy nie mają granic. Albo to ja jestem przewrażliwiona i za bardzo już chyba tęsknię. Robimy postoje, coraz częściej i częściej. Z przerażeniem obserwuję, jak kończy mi się woda w butelce. Wchodząc pod kolejną górę, ciągnięta za rękę przez poddenerwowanego Jackiego, z przerażeniem zauważam, że mam omamy wzrokowe, gdy spektrum przecinają mi dwie brązowe plamy, jedna po drugiej. Gdy otrząsam się z pierwszego szoku, stwierdzam, że plamy zatrzymują się na zboczu i bezczelnie na mnie gapią. Dwie wiewiórki, małe, puchate, brązowe łajzy, mało mnie nie przyprawiły o zawal serca.

Nareszcie dochodzimy do kresu, zarówno drogi, jak i moich sił. Po 1,5 godzinie marszu wśród skałek czerwonych jak

logo coca-coli w pełni zgadzam się z opinią Ebeneza Bryce’a, odkrywcy kanyonów, który dotarłszy tutaj jako pierwszy rozejrzył się po okolicy i stwierdził autorytatywnie: „prz***bane miejsce żeby zgubić krowę”, po czym udał się w swoją stronę.

Wkrótce jednak kończy się dziewiczy kanyon, rozpoczyna wielka baza turystyczna. Informacja, toalety, PRYSZNICE, sklep z pamiątkami, restauracja, i wszędzie, wszędzie „Thank you for your attention and cooperation”. Tego „thank you” mamy już po tygodniu pobytu w USA serdecznie dosyć. Wsiadamy do autobusu. Przed nami kolejne trzy godziny amerykańskimi bezdrożami i pustynią. W towarzystwie muzyki country z cyklu „już tyle dni jestem w drodze, tęsknię za tobą kochana, chcę już być w domu, jupijaja, jupijaje...”, albo „tyle dni już w domu, tęsknię za drogą, chcę być już w mojej ciężarówce i gnać w siną dal, thank for your attention and cooperation”. Jupijaja, jupijaje...

Czasami dla odmiany John puszcza indiańskie motywy i rytmy w stylu „Sacred spirit”. A krajobraz za oknem staje się jakby trochę mniej czerwony, a bardziej biały. Wkraczamy na terytorium Mormonów i parku krajobrazowego Zion.

Wąwóz zwiedza się głównie z autobusu.





Olbrzymie skały sprawiają niesamowite wrażenie. Ściany kanionu, zbudowane z czerwonego piaskowca porośnięte są pnączami i mchami, a co jakiś czas ze skały wypływają małe wodospady i łączą się z wodami Virgin River. Zwiedzanie Zion zaczynamy od mniej znanej części zwanej Kolob Canyons. Wąwóz ten zwiedza się z auta, długość trasy wynosi ok. 15 km w jedną stronę, koniec wieńczy punkt widokowy z parkingiem.

Następnie kierujemy się w stronę głównej bazy turystycznej. Przejazd ówże łączy się z niemałym emocjami, trasa wspina się licznymi serpentynami stromo do góry, a potem wchodzi do ponad kilometrowej długości tunelu.

Przejazd umilany jest przez Radka, dzielącego się informacjami na temat Mormonów, główny nacisk kładącego na ich życie płciowe i małżeńskie. Po około 40 minutach docieramy do głównego punktu Zion. Tam napotykamy tłumy turystów i rozbudowaną infrastrukturę do obsługi tychże. Słońce mocno przypieka, a i zmęczenie daje się we znaki. Rezygnujemy z brodenia po rzece i chowamy się w zacienionym miejscu na jakże soczystej wimbledońskiej trawie. Jackie pędzi po lody.

Spoglądam sobie na krajobraz. Owszem, tutaj też pełno „thank you for your attention”. Jednak surowe piękno, przestrzeń i siła przyrody emanująca z tego miejsca rekompensuje z nawiązką konieczność przebywania wśród tłumu turystów z całego świata.

Może i zwiedzamy kanion dosyć pobieżnie, koncentrując się na punktach dostępnych z autobusu. Jednakże po poranku łażenia po Bryce ostatnia rzecz, na którą mamy siłę, to błędzenie wśród nawet najbardziej malowniczych form skalnych, przypominających zamki, wieże, iglice, w których jak sądzę, podobnie jak w Bryce, mało fajnie jest zgubić krowę.

Po opuszczeniu kanionu jedziemy w stronę Las Vegas. Do przebycia zostało jeszcze około 350 kilometrów. Po drodze zatrzymujemy się na lunch w jakimś przydrożnym centrum handlowym. Jemy całkiem przyzwoity posiłek, serwowany w formie bufetu. Już jakoś nie mogę patrzeć na steki i żeberka. Biorę spaghetti i całą masę warzyw. A później owoców. Kończę kawą. Odchylam się na krześle i czuję, że mogłabym za moment zasnąć. Do odjazdu mamy jeszcze około godziny. John dziwi się, że nie robimy

megazakupów, przecież tutaj jest „tak tania”. Trudno Johnowi wytłumaczyć, że nie jesteśmy zainteresowani zakupem możliwie najtańszego badziewia, które mielibyśmy przewozić w limitowanym bagażu. Dolar jest względnie tani, warto kupić rzeczy, które u nas są mniej dostępne i atrakcyjne z racji swojej ceny. Daremny trud, w przypadku Johna ubranego w dwudziestoletnie kowbojki z walizką „route 66” taki punkt widzenia to totalna abstrakcja. Jackie narażając swe życie przechodzi przez autostradę w celu nabycia Heinekena. Wraca trochę spóźniony, lecz jego pakuneczek przyjęty zostaje z uznaniem. Jedziemy w stronę Vegas. Mijamy granicę Utah i już z powrotem jesteśmy w Nevadzie. Około 16 wjeżdżamy na rogatki Vegas. O ile po raz pierwszy zobaczywszy Vegas z lotu ptaka byliśmy zdumieni ogromem miasta jawiącego się jako miliony rozświetlonych punkcików, o tyle ze środka, w świetle dnia, miasto robi bardziej przygnębiające wrażenie. Im bliżej centrum, tym jest ładniej i czystiej oczywiście. Kierując się w stronę hotelu jedziemy aleją, przy której umiejscowione są kaplice ślubne. Patrząc na nie, jednego można być pewnym, mają rozmach ci Amerykanie. Kaplica a la pałac Disneya, voila! A może jama druida? Bardzo proszę! Ostatecznie powala nas kapliczka „Say I do and drive thru”. Ślub nie wychodząc z auta - to jest możliwe tylko tutaj.





Meldujemy się w naszych pocziwych „Złotych Piaskach”. Mamy chwilę na prysznic i krótki odpoczynek. Potem zamawiamy taksówkę i jedziemy na zakupy do „Las Vegas Premium Outlet”. Rzucam się w wir zakupów, a małżonek posłusznie za mną drepcze przezornie powstrzymując się od uwag. Kupuję sobie nowe okulary, dżinsy, parę ubrań, trochę bielizny. Jeszcze jakieś drobiazgi dzieciakom. Na koniec kupujemy walizkę, żeby to wszystko zmieścić, gdyż nasza stara walizka rzezi ostatkiem sił. Wracamy do hotelu i idziemy na kolację. Znając skłonność małżonka do późnych nocnych powrotów przezornie przekonuję go, byśmy przepakowali się już teraz, nie zostawiając tego na rano. Schodzimy na kolację do znanego sobie bufetu. Już wiem, że nie powinnam zamawiać ice tea, która w wydaniu amerykańskim niczym nie przypomina ulubionej Nestea, a sprowadza się do kompletnie nie- osłodzonej, bardzo cienkiej herbaty słomkowej barwy, podawanej w małej ilości, za to z olbrzymią ilością lodu. Wracając do pokoju, Jackie wyskrobuje kilka dolarów i postanawia je przegrać na jednorękim bandycie. Na początku oczywiście wygrywa, po czym wtapia wszystko. Przecież właśnie o to chodzi. Gdy jedziemy taksówką w stronę centrum, już zapada zmierzch. Kręcimy się trochę przy fontannach, a potem idziemy do znanej nam już

knajpy, przy wieży Eiffela, gdzie spotykamy część naszej grupy. Didżej puszcza fajną muzykę, pękają kolejne dżiny z tonikiem. Alkohol rozluźnia atmosferę. Jacyś ludzie zaczynają tańczyć. Towarzystwo trochę się dzieli. Część chce iść dalej w miacho, inni jeszcze nie skończyli swoich drinków. Muzyka staje się coraz głośniejsza i z kojących rytmów przechodzi w jakiś drażniący łomot - techno. Wychodzimy i postanawiamy przejść się główną aleją. Po drodze jesteśmy mijani przez miliony rozdawczy ulotek o treści rozrywkowej, hazardowej oraz pornograficznej. Na szczęście, gdy widzą parę trzymającą się za ręce, rezygnują z wciskania tego całego chłamu. Marta i Jarek idą z nami. Po drodze zahaczamy o Hard Rock Cafe. Na końcu lądujemy na tarasie jakiejś knajpy, gdzie na dole tańczą laski na rurach (skąpo ubrane, lecz ubrane przez cały czas), a na tarasie tańczą przychodne laski ubrane, w tym my. A oprócz nas jakaś panna młoda

w białej sukni z mocno już nadszarpniętym makijażem oraz morale. O trzeciej barman odmawia już wydawania drinków i robi delikatne aluzje co do opuszczenia lokalu, tłumacząc to faktem zamknięcia tarasu. Na dole trudno jest wytrzymać. A ponadto, trzeba powiedzieć to szczerze, jestem już nietrzeźwa nieco, i z późniejszych opowieści małżonka wynikało, że kontakt ze mną był utrudniony dosyć. Tutaj trochę nastąpi przerwanie szczegółowego toku opowieści, a to co się wydarzało potem nosi znamiona trybu przypuszczającego. Prawdopodobnie wsiedliśmy do taksówki. Prawdopodobnie o 4.30 byliśmy w piachu (w sensie hotelowych piasków). Prawdopodobnie trafiłam do łóżka dzięki uprzejmości małżonka. Prawdopodobnie nie miałam świadomości, co się stanie z moją głową i żołądkiem za kilka godzin, gdy zostanie zwleczona siłą z łóżka i wrzucona pod prysznic.

Cd. artykułu w następnym numerze



Przenośny chłód

Krótki wyjazd na działkę czy długa wakacyjna wyprawa? W podróży lodówki samochodowe są niezastąpione!



Naszą wiosenną ofertę akcesoriów samochodowych wzbogaciliśmy o nową grupę produktów, wśród których na szczególną uwagę zasługują samochodowe lodówki termoelektryczne. W urządzeniach tych zastosowano ogniwo Peltiera, a nie agregat chłodzący, jak to ma miejsce w przypadku lodówek domowych. Takie rozwiązanie znacznie zwiększa funkcjonalność chłodziarki, powoduje, że jest ona stosunkowo lekka, a także korzystnie wpływa na jej cenę.

Chłodziarki termoelektryczne schładzają produkty o 20–30 °C w stosunku do temperatury otoczenia. Niektóre modele wyposażone są również w funkcję ogrzewania komory do ok. +65 °C, co pozwala m.in. na podgrzanie zawartości lub utrzymanie ciepła posiłku. Zasilanie napięciem 12 V, 24 V lub 220 V sprawia, że lodówki mają naprawdę szeroki wachlarz zastosowań.

Na tle prezentowanej gamy lodówek termoelektrycznych chłodziarki

serii Tropicool to prawdziwa arystokracja. Wykonane z najlepszej jakości tworzyw sztucznych zapewniają najwyższe parametry chłodzenia (do 30 °C poniżej temperatury otoczenia). Wszystkie są fabrycznie wyposażone w możliwość zasilania z sieci (~220 V) oraz z samochodowego gniazda zapalniczki 12 V i 24 V. Temperaturę w komorze reguluje się za pomocą 7-stopniowego panela LED zarówno w trybie chłodzenia (min. +1° C), jak i grzania (max. +65 °C).

Dla klientów szukających lodówek zaprojektowanych specjalnie do użytku w samochodzie przygotowaliśmy serię BordBar z modelami TF-14 i TB-15 (zasilanymi wyłącznie napięciem 12 V uzyskiwanym przez podłączenie do gniazda zapalniczki samochodowej) oraz CoolFun CD-22 z dodatkowym podłączeniem do sieci 220 V.

Lodówka termoelektryczna TF-14 to elegancka chłodziarka, której pokrowiec zewnętrzny wykonany jest z wysokiej jakości nylonu. Dzięki

temu urządzenie przypomina raczej elegancki neseser niż lodówkę. Nie wielkie rozmiary chłodziarki pozwalają na jej umiejscowienie praktycznie w każdej części pojazdu, zarówno w kabinie, jak i w bagażniku. Użytkownicy na pewno docenią trzy zewnętrzne kieszenie i pasek na ramię. Jest idealna dla osób często podróżujących samochodem. Natomiast model TB-15 jest nietuzinkową chłodziarką o kształcie podłokietnika. Mocowana na przednim fotelu lub na środku tylnej kanapy umożliwia łatwy dostęp do przewożonej zawartości. Stabilność urządzenia zapewnia metalowa stopka oraz mocowanie za pomocą pasa bezpieczeństwa. Dodatkowo chłodziarka wyposażona została w funkcję grzania oraz system monitorowania pojemności akumulatora – ABS (active battery system) – zapobiegający jego rozładowaniu.

Kolejny model – CD-22 – jest klasyczną chłodziarką uzupełniającą ofertę termoelektrycznych lodówek samochodowych. Oferuje dużą pojemność komory w konkurencyjnej cenie. Lodówka może być zasilana napięciem 12V z gniazda zapalniczki samochodowej lub też, dzięki wbudowanemu przetwornikowi napięcia, podłączona bezpośrednio do sieci 220V. Bardzo praktycznym rozwiązaniem jest wymienna pokrywa dodawana do urządzenia. Przy przenoszeniu chłodziarki można użyć zamiennie izolowanej pokrywy bez elementu chłodzącego, znacznie zmniejszając wagę urządzenia. Funkcjonalność lodówki zwiększono poprzez dodanie trybu grzania pozwalającego podnieść temperaturę w komorze do +65 °C.



BordBar TB-15

Pojemność	15 litrów
Zasilanie	12 V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki)
Pobór mocy	40 wat
Izolacja	Pianka poliuretanowa
System	Moduły Peltiera
Tryb pracy I: Chłodzenie	Maksymalnie 20°C poniżej temperatury otoczenia, nie mniej niż +5°C
Tryb pracy II: Grzanie	do +65°C ograniczone termostatem
Wymiary	Szerokość 282, wysokość 328, głębokość 462 mm
Waga produktu	Waga: 5,2 kg
Materiał	ABS
Charakterystyka	Wskaźnik LED trybu grzania i chłodzenia, monit pojemności akumulatora ABS, pewne mocowanie lodówki na fotelu samochodowym za pomocą pasa bezpieczeństwa, wysuwana prowadnica zapobiegająca wyslizgnięciu lodówki spod pasa bezpieczeństwa w przypadku nagłego hamowania, zamek pokrywy, mieści butelki zwrotne o pojemności 1.5l oraz 2l., składana wewnętrzna półka, kształt lodówki służący jako podłokietnik pasażerów tylnej kanapy.
Kolor	Jasno/Ciemno szary
Znakowania	CE, TUV/GS, EMC 2006/28/EG
Numer katalogowy	TB-15G-12
Opcja: Przetwornik 230/12V	EPS-817U

BordBar TF-14

Pojemność	14 litrów
Zasilanie	12 V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki)
Pobór mocy	36 wat
Izolacja	Pianka poliuretanowa
System	Moduły Peltiera, aluminiowy wymiennik ciepła wspomagany wentylatorem.
Tryb pracy I: Chłodzenie	Maksymalnie 25°C poniżej temperatury otoczenia, minimalna temperatura komory +5°C
Tryb pracy II: Grzanie	brak
Wymiary	Szerokość 420, wysokość 336, głębokość 250 mm
Waga produktu	Waga: 4,6 kg
Materiał	Pokrowiec zewnętrzny z wysokiej jakości nylonu, boki wykonane z odpornej na zniszczenie gumowej okładziny.
Charakterystyka	3 praktyczne i przestronne boczne kieszenie zamykane na zatrzask i suwak, pasek naramienny, wysokość komory mogąca pomieścić 2l. butelki, wewnętrzna okładzina izolacyjna wzmocniona dodatkową folią aluminiową.
Kolor	Antracyt/Szary
Znakowania	CE, TUV/GS, EMC 2006/28/EG
Numer katalogowy	TF-14AU-12
Opcja: Przetwornik 230/12V	EPS-817U



Dobre rzeczy nie muszą być drogie!
Lodówki sprężarkowe CoolFreeze są tego najlepszym dowodem!

Wymagający klienci, podróżujący na długich trasach często potrzebują chłodziarki z możliwością mrożenia przewożonych produktów. Z myślą o nich wprowadziliśmy do oferty zaawansowane technologicznie lodówki sprężarkowe – wysokiej jakości urządzenia zapewniające stałe, niskie temperatury przewożonych produktów w każdych warunkach podróży.

Lodówki serii CoolFreeze sprawdzą się wszędzie. Równie wydajnie pracują w samochodzie osobowym, terenowym, dostawczym czy ciężarowym, jak i na pokładzie pojazdu kempingowego lub łodzi. Wszystkie lodówki o symbolu CDF wyposażone są w specjalną sprężarkę gwarantującą nadzwyczajną wydajność chłodzenia przy minimalnym zużyciu energii. Mrożona żywność może być przechowywana bez żadnych problemów w temperaturze nawet do -18°C . Wysoka technologia zamieszczona została w kompaktowych rozmiarach urządzenia. Specjalnie dla kierowców samochodów osobowych wprowadziliśmy do oferty trzy bardzo wąskie modele, które z łatwością zmieszczą się w każdej kabinie. Ich kształt umożliwia ich przewóz w dowolnym miejscu w samochodzie (np. między siedzeniami lub z boku bagażnika). Dodatkowym walorem jest minimalny pobór prądu, co sprawia, że lodówki idealnie współpracują z akumulatorem samochodu osobowego. Oferowane modele CDF-18 i CDF-25 wyposażone zostały w lekki kompresor oraz mocny i wygodny uchwyt, natomiast CDF-11 – będący nowością

w asortymencie producenta – ma dodatkowo panel sterowania oraz wyświetlacz aktualnej temperatury w komorze lodówki.



CoolFreeze CDF-18

Pojemność	18 litrów
Zasilanie	12/24 V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki)
Pobór mocy	35 wat
Zużycie prądu:	Pobór mocy x średni czas pracy
Izolacja	Pianka poliuretanowa
System	Hermetyczna sprężarka elektryczna
Zakres temperatur	Od $+10^{\circ}\text{C}$ do -18°C płynnie regulowany poprzez elektroniczny termostat
	10% przy $+20^{\circ}\text{C}$ temperatury otoczenia 18% przy $+32^{\circ}\text{C}$ temperatury otoczenia
Średni czas pracy:	Pomiar dla temperatury w komorze $+5^{\circ}\text{C}$
Wymiary	Szerokość 300, wysokość 414, głębokość 465 mm
Waga produktu	Waga: 11,5 kg
Materiał	Obudowa: Polipropylen, Pokrywa: Polietylen
Charakterystyka	Sprężarka ze zintegrowaną elektroniką sterującą, dwustopniowa ochrona przed spadkiem napięcia akumulatora, zabezpieczenie przed zwarcieniem, dynamicznie wentylowany skraplacz, aluminiowy parownik, odłączana pokrywa, mocna składana rączka, wysokość komory mogąca pomieścić 2l. butelki, wewnętrzna półka dzieląca pojemność komory.
Kolor	Jasno/ciemno szary
Znakowania	CE, TUV/GS, EMC 2006/28/EG
Numer katalogowy	9105100002
Opcja: Przetwornik 230/12V	EPS-817U
Pokrowiec	IC-CF-18



Tropicool TC-21FL

Pojemność	21 litrów
Zasilanie	12/24 V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki) oraz 230 V AC (sieciowe).
Pobór mocy	Średnio: 55 wat przy napięciu 12V DC, 60 wat przy napięciu 24V DC, 80 wat przy napięciu 230V AC
Izolacja	Pianka poliuretanowa
System	Moduły Peltiera, aluminiowy wymiennik ciepła wspomagany bezszczotkowym wentylatorem.
Tryb pracy I: Chłodzenie	Od +1°C do +15°C (maksymalnie 30°C poniżej temperatury otoczenia)
Tryb pracy II: Grzanie	Od +50°C do +65°C
Wymiary	Szerokość 303, wysokość 420, głębokość 450 mm
Waga produktu	Waga: 6 kg
Materiał	Mocne, wtryskowo modelowane elementy
Charakterystyka	Specjalna elektronika lodówki serii TC, 7 stopniowy termostat ze wskaźnikami LED, funkcja pamięci, przełączniki trybu pracy i ustawień termostatu za pomocą panela typu „soft-touch”, zabezpieczenie przed zwarcie, zintegrowane priorytetowe zasilanie prądem z sieci 230V, wysoka efektywność chłodzenia, przełącznik rozłączania wewnętrznego wentylatora w momencie otwarcia lodówki, zdejmowana pokrywa z zamkiem magnetycznym, mocna, składana rączka, wysokość komory mogąca pomieścić 2l. butelki, wewnętrzna półka dzieląca pojemność komory.
Numer katalogowy	TC-21FL-AC
Opcja: Zestaw mocujący	UFK-T

CoolFreeze CDF-11

Pojemność	11 litrów
Zasilanie	12/24 V DC (podłączenie do gniazda zapalniczki)
Pobór mocy	30 wat
Zużycie prądu:	Pobór mocy x średni czas pracy
Izolacja	Pianka poliuretanowa
System	Hermetyczna sprężarka elektryczna
Zakres temperatur	Od +10°C do -18°C - regulowany poprzez elektroniczny termostat
Średni czas pracy:	0,36 kWh/24h
Wymiary	Szerokość 235, wysokość 358, głębokość 540 mm
Waga produktu	Waga: 8.8 kg
Materiał	Obudowa i pokrywa: Polipropylen
Charakterystyka	Sprężarka ze zintegrowaną elektroniką ochrona przed spadkiem napięcia, zabezpieczenie przed zwarcie. Dodatkowo, wyposażenie obejmuje termostat elektroniczny z cyfrowym wyświetlaczem temperatury, 3 stopniowy czujnik stanu akumulatora (wyłączany), regulowany pasek naramienny, dwa uchwyty na napoje, wewnętrzne światło LED, prosty i pewny montaż za pomocą pasa bezpieczeństwa pojazdu.
Kolor	Jasno/ciemno szary
Znakowania	CE, EMC 2006/28/EG
Numer katalogowy	9105100007
Opcja: Przetwornik 230/12V	EPS-817U



Portrety

Peru 2008





Sprzęgło ciężkie ma życie...

Większość kierowców uważa, że delikatne obchodzenie się z samochodem zwiększa jego żywotność. I zasadniczo to prawda, ale jest jeden wyjątek - tradycyjne sprzęgło cierne woli trochę męskiego zdecydowania.





Wszystko bierze się stąd, że tłokowe silniki spalinowe z zasady nie bardzo nadają się do napędu pojazdów trakcyjnych, czyli takich, które poruszają się po drogach, w różnych warunkach, z różnymi prędkościami i pod zmiennym obciążeniem. Typowy silnik samochodowy pracuje optymalnie tylko w bardzo ograniczonym zakresie obrotów. Przy obrotach biegu jałowego i niższych, silnik w ogóle nie oddaje momentu, który można by nazwać napędowym. Z kolei efektywny, roboczy zakres obrotów jest zbyt wąski, by bez zmiany przełożeń samochód sprawnie ruszył z miejsca, dobrze przyspieszał i osiągał wysoką prędkość maksymalną.

Mamy więc dwa problemy – trzeba zrobić coś, żeby samochód w ogóle mógł ruszyć, a potem trzeba tak zmieniać przełożenia, żeby pojechał z rozsądną prędkością, nie przekraczając obrotów maksymalnych i najlepiej utrzymując je w zakresie, w którym jednostka generuje najmniejsze straty. Tym dwu zadaniom służą dwa współpracujące urządzenia - sprzęgło, pozwalające w najniższym zakresie prędkości pojazdu przenosić moment z poślizgiem w ruchu obrotowym oraz skrzynia biegów, realizująca zmianę przełożeń.

Skakać czy ślizgać?

Największy problem jest ze sprzęgłem, szczególnie podczas ruszania z miejsca. Gdyby auto było napędzane silnikiem elektrycznym, który generuje moment obrotowy (i to maksymalny) od zerowych obrotów, nie byłoby kwestii. Wystarczyłoby „dodać gazu” (zaaplikować odpowiednie wzbudzenie silnika elektrycznego) i pojazd już by jechał.

Zupełnie inaczej jest z ciepłym silnikiem tłokowym. Nie można od niego zażądać oddawania uży-

tecznego momentu obrotowego od zerowych obrotów. W najniższym zakresie napędza on zaledwie sam siebie (to jest właśnie zakres obrotów biegu jałowego), a chcąc przy jego pomocy napędzić jakieś urządzenie (np. samochód) należy jego wał wprowadzić w taki zakres obrotów, w którym możliwe jest oddawanie momentu obrotowego. Tutaj pojawia się rola sprzęgła: pamiętajmy, napędzany obiekt (samochód) pozostaje na razie w bezruchu, a wał silnika już zdecydowanie obraca. Co zrobić?

Jak widać owo sprzęgło musi być urządzeniem, które potrafi przenosić moment obrotowy będąc w poślizgu. Takie urządzenia oczywiście istnieją, są to sprzęgła hydrokinetyczne (stosowane przede wszystkim jako część przekładni automatycznych), w których czynnikiem przenoszącym moment obrotowy jest ciecz. Sprzęgło takie ma jednak wadę – ono zawsze pracuje w poślizgu, nawet wtedy, gdy proces ruszenia pojazdu z miejsca lub zmiany biegu się zakończył. Efektem jest istotna strata energii, a więc zmniejszenie osiągow i zwiększenie zużycia paliwa. Dziś istnieją rozwiązania, które starają się zminimalizować te zjawiska, ale sprzęgło hydrokinetyczne do zwykłej mechanicznej skrzyni biegów po prostu nie pasuje.

Rozwiązaniem jest tu popularne, tarczowe sprzęgło cierne. Działa ono w ten sposób, że może przenosić moment obrotowy (od silnika do skrzyni biegów) z poślizgiem, ale gdy nie jest to już konieczne, „zwiera się” i pracuje bez poślizgu, a więc nie generuje żadnych strat. Co ważne – jego działaniem może sterować człowiek (operując lewym pedałem w samochodzie) lub odpowiedni serwomechanizm.

Proces ruszania samochodu z miej-



Problem z trwałością i wytrzymałością sprzęgła występuje we wszystkich samochodach z silnikami o dużej mocy lub znacznym momencie obrotowym, to samo dotyczy samochodów terenowych i „uterenowionych”. W większości przypadków producenci stosują wtedy odporne na błędy kierowców skrzynie automatyczne ze sprzęgłami hydrokinetycznymi. Innym rozwiązaniem są skrzynie zautomatyzowane, ze sprzęgłami ciernymi, ale obsługiwane przez siłowniki sterowane przez dedykowany komputer. Tylko gdy producent chce zachować naprawdę sportowy charakter pojazdu, stosuje się manualne skrzynie mechaniczne i tarczowe sprzęgła cierne obsługiwane przez kierowcę. W takim przypadku, nawet mimo wyjątkowych specyfikacji sprzęgieł, trzeba liczyć na duże opanowanie i spore umiejętności kierowcy, w przeciwnym wypadku trwałość sprzęgła może być minimalna.

sca przebiega (bez użycia żadnych układów automatycznych) następująco:

1) Silnik po uruchomieniu pracuje na wolnych obrotach (biegu jałowym), w skrzyni biegów włączony jest „luz”.

2) Kierowca naciska na pedał sprzęgła i rozłącza je, można wtedy załączyć pierwszy bieg.

3) Kierowca praktycznie jednocześnie „dodaje gazu”, czyli zwiększa obroty wału silnika i zwalnia pedał sprzęgła. Powstające w sprzęgle tarcie powoduje, że pojawia się moment napędowy, przenoszony przez skrzy-

nię biegów i pozostałe części układu napędowego, do kół auta.

4) Operując pedałem gazu i pedałem sprzęgła kierowca zwiększa moment napędowy, nie dopuszczając do zgaśnięcia silnika. Samochód przyspiesza.

5) Gdy prędkość samochodu jest już taka, że „zgrywa się ona” z prędkością obrotową wału korbowego silnika (na pierwszym biegu), kierowca całkowicie puszcza pedał sprzęgła, które od teraz pracuje już bez poślizgu. Od tego momentu przyspieszanie i zwalnianie auta zależy tylko od położenia pedału gazu.

Opisana tu procedura jest banalna i większość kierowców opanowuje ją na pierwszych lekcjach nauki jazdy, a potem stosuje ją bezwiednie. Jednak trzeba wiedzieć, że mimo wszystko jest ona dość delikatna, bo sprawne ruszenie z miejsca ciężkiego przecież auta wymaga, by moc dostarczana do kół była dość duża. A przy tym znaczna część tej mocy zamienia się w ciepło, bo sprzęgło zawsze przez pewien czas się ślizga. Urządzenie to ma oczywiście pewną tzw. pojemność cieplną, jednak jest ona ograniczona. Co najgorsze, gdy sprzęgło zaczyna się przegrzewać – na przykład

na skutek częstego intensywnego używania (w ten sposób, że nie zdąży ostygnąć), współczynnik tarcia jego okładzin spada, a nie rośnie. Efektem jest intensywniejsze ślizganie się sprzęgła, któremu kierowca zwykle stara się zaradzić nieco zmniejszając nacisk na lewy pedał i dodając gazu. Pojawia się więcej momentu obrotowego, więcej mocy zamieniana jest na ciepło. I jest coraz gorzej, tymczasem cierne sprzęgło samochodowe jest wbrew pozorom urządzeniem delikatnym i o ile w normalny sposób może być rozłączane i załączane prawidłowo dziesiątki tysięcy razy, to już kilkadziesiąt sekund (nie mówiąc o minutach) jazdy na tzw. półsprzęgle (czyli z poślizgiem) prowadzi do jego uszkodzenia. Następują zmiany struktury materiału ciernego, rozhartowanie sprężyn itp. Urządzenie nawet po ostygnięciu nie będzie już pracowało prawidłowo.

Powie ktoś – aby oszczędzić to urządzenie należy od razu, brutalnie „strzelić ze sprzęgła” nie pozwalając na jego nadmierny poślizg, sprowokować raczej poślizg kół napędzanych i... dynamicznie odjechać. Niestety, w wielu przypadkach takie postępowanie jest po prostu niemożliwe. Jednym z nich, jest ruszanie ciężkim samochodem ze stałym napędem czterech kół, takim na przykład jak auta spod znaku Plejad. Oczywiście wiemy dlaczego tak jest - przyczepność oferowana przez cztery napędzane koła jest zbyt duża, ich poślizg trudno uzyskać (nawet gdybyśmy się nie wstydzili tego robić w normalnym ruchu drogowym i zlekceważyli spadek komfortu jazdy). Poza tym takie działanie może uszkodzić mechanicznie sprzęgło lub inne elementy układu napędowego. Bowiem należy sobie zdawać sprawę, że podczas ostrego ruszania samo-

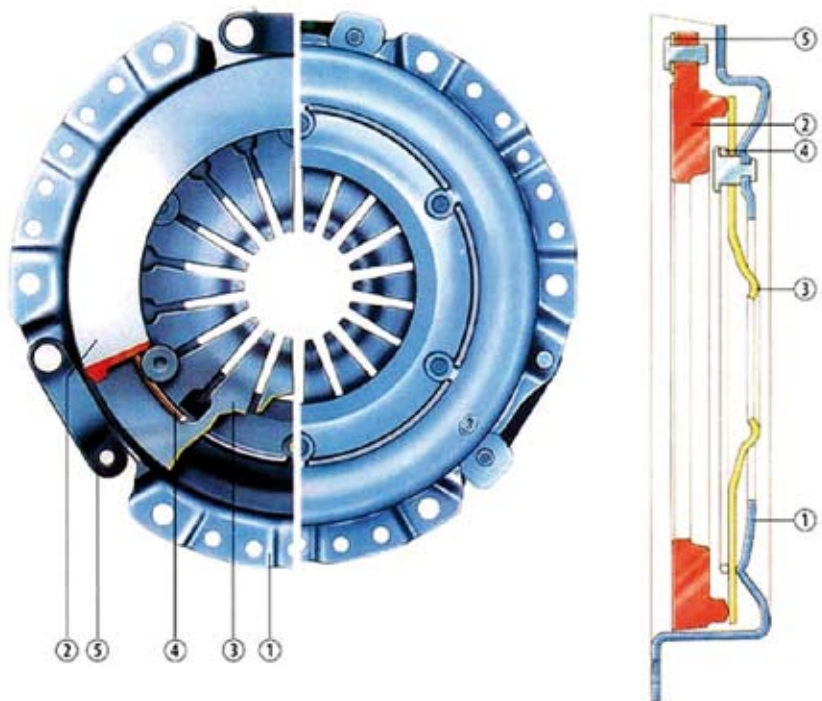
chodu, w układzie napędowym mogą się dynamicznie pojawić momenty znacznie przekraczające nominalny moment napędowy silnika – w zasadzie ograniczeniem jest tu moment wynikający z masy samochodu i przyczepności kół napędowych do jezdni (w naszym przypadku bardzo dużej), a własności silnika (prócz momentu bezwładności jego układu korbowego) nie mają wtedy istotnego znaczenia.

Wygląda więc na to, że mamy do wyboru dwie możliwości, obie nie do przyjęcia: albo brutalnie niszczyć sprzęgło i układ napędowy mechanicznie, licząc, że po zdecydowanym

skoku auto jakoś ruszy, albo przeciwnie, ruszając delikatnie niszczyć sprzęgło termicznie. Co zatem robić?

Diesel jak rajdówka

W szczególnie trudnej sytuacji są użytkownicy współczesnych turbodiesli. W powszechnej opinii silniki te są „lepsze” od jednostek benzynowych nie tylko dlatego, że zużywają mniej paliwa, ale też z powodu ich bardzo wysokiego momentu obrotowego. Zatem, zapewne, znacznie przyjemniej i łatwiej takim samochodem jeździć, bo silnik „jest elastyczny”? Niezupełnie - i musimy tu wtrącić kilka słów technicznego wyjaśnienia.



Przekrój przez tarczę dociskową (czyli „docisk” typowego, jednotarczowego sprzęgła ciernego).

- 1) obudowa z tłoczonej blachy
- 2) żeliwna płyta dociskowa
- 3) sprężyna talerzowa – główna sprężyna dociskająca elementy sprzęgła
- 4) pierścieni podpierający sprężyny talerzowej
- 5) sprężyny ustalające położenie płyty dociskowej w obudowie

Zazwyczaj za „lepszy” uznajemy ten silnik, który oferuje sprawne i bezstresowe przyspieszanie, czyli dysponuje znaczną podażą momentu obrotowego. I w tym sensie współczesne silniki wysokoprężne są naprawdę nie do pobicia. Ale do oceny przebiegu charakterystyk silnika służy też często przywoływany parametr – elastyczność. Nie powinniśmy mylić wysokości momentu z elastycznością, bo są to różne rzeczy. Prawdłowo rozumiana elastyczność jest iloczynem rozpiętości momentu obrotowego i rozpiętości użytecznej prędkości obrotowej wału silnika. Czyli jest ona tym większa, im bardziej różnią się od siebie wartości obrotów mocy maksymalnej i obrotów momentu maksymalnego oraz im bardziej moment maksymalny różni się od momentu generowanego wtedy, gdy osiągnąca jest moc maksymalna. I tu turbodiesle „leżą” na całej linii, bo dysponują wysokim momentem, ale krzywa jego przebiegu jest płaska i niezbyt długa, a po obu stronach od maksimum zdecydowanie spada. Aby walczyć z tym zjawiskiem, skrzynie biegów aut z silnikami Diesla muszą mieć wiele przełożeń i znaczną rozpiętość tych przełożeń między biegiem najniższym i najwyższym.

Nas interesuje najbardziej ruszanie z miejsca. Widzimy już, że samochód z nowoczesnym turbodieslem musi mieć odpowiednio „krótką” (czyli o dużym przełożeniu) jedynekę, bo inaczej mogą pojawić się kłopoty. Powinien też mieć odpowiednio

duże, odporne sprzęgło, bo momenty pojawiające się w jego układzie napędowym mogą być bardzo duże i przede wszystkim bardzo zmienne.

Techniczne uzasadnienie jest całkiem proste – ów wysoki moment obrotowy silnika wysokoprężnego z turbodoładowaniem bierze się właśnie z konkretnego ciśnienia doładowania wytwarzanego przez turbosprężarkę. Niestety, poniżej pewnych obrotów, szczególnie gdy silnik początkowo jest mało obciążony, owo ciśnienie jest minimalne, a zatem moment obrotowy z którego możemy skorzystać – także. Ale gdy nieznacznie podwyższymy obroty wału korbowego wciskając głęboko pedał gazu, moment bardzo szybko rośnie do maksymalnego. Jeżeli zrobimy to podczas ruszania z miejsca, w fazie

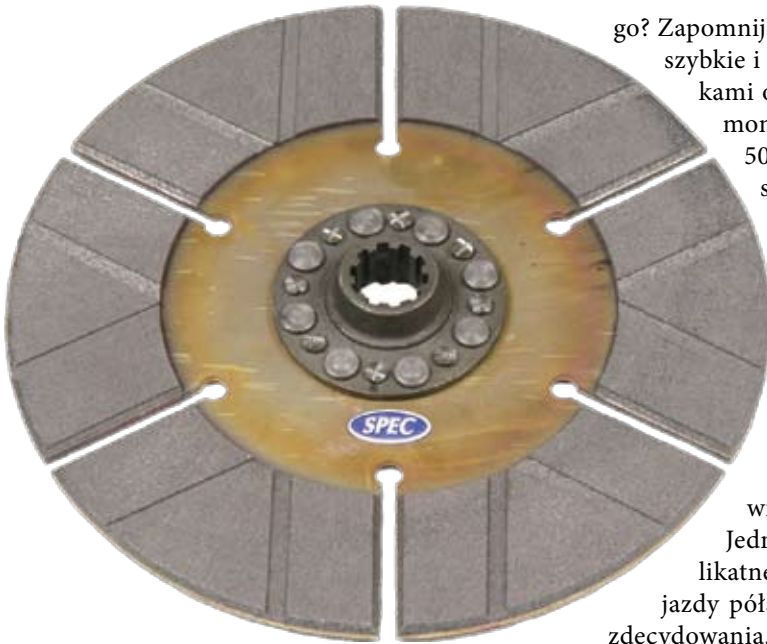


Sprzęgło hydrokinetyczne (na ilustracji – w przekroju) działa nie na zasadzie tarcia, tylko do przeniesienia momentu wykorzystuje dynamiczny przepływ płynu hydraulicznego w szczelnej toroidalnej obudowie. Dzięki temu bez żadnego uszczerbku może pracować z ciągłym poślizgiem i jest odporne na błędy kierowcy. Wadą jest jednak istotna strata energii.

gdy sprzęgło pracuje jeszcze w poślizgu, prawie cała „para” pójdzie nie tyle w gwizdek, co w nadmierne podgrzewanie sprzęgła. Opisane wyżej zjawiska mogą zresztą wynikać – w samochodach z silnikami Diesla – z konstrukcji układu wysprzęglającego. Jednostki takie są dziś standardowo wyposażone w tzw. dwumasowe koła zamachowe, które łagodzą drgania w układzie korbowym, ale nie lubią mocnych uderzeń np. przy zmianie biegów. Producenci chroniąc te dość kosztowne zespoły przed nadmiernie brutalnymi („ostro” zmieniającymi biegi) kierowcami, stosują mechanizmy, które nie pozwalają na natychmiastowe załączenie sprzęgła. Może się więc

zdarzyć, że delikatnie jeżdżący kierowca ma przekonanie, że całkowicie załączył sprzęgło, jednak poślizg w tym urządzeniu trwa o ułamek sekundy dłużej – części sekundy mogą tu naprawdę robić różnicę.

Opisana wyżej charakterystyka silników wysokoprężnych przypomina zachowanie jednostek wyczynowych, choć tam owo zjawisko występuje przy znacznie wyższych obrotach. Rezultat często bywa opłakany – nikogo nie dziwi, że ruszanie samochodem sportowym jest trudne i może doprowadzić do zniszczenia sprzęgła. Dlatego zresztą większość współczesnych aut wysokiego wyczynu ma układ umożliwiający automatyczny szybki start (tzw. launch control), który przede wszystkim operuje sprzęgłem i pedałem gazu za kierowcę, aby ten nie popełnił błę-



Jedno z wykonan sportowej tarczy sprzęgła dla sprzęgła jednotarczowego – dla zwiększenia trwałości pozbawiona jest sprężystego tłumika drgań skrętnych, a okładziny są bardzo sztywne, osadzone na równie sztywnej płycie stalowej. Takie sprzęgło może przenosić większy moment napędowy i toleruje większe temperatury, ale powoduje, że proces załączania jest gwałtowny, a zmiana biegów niekomfortowa.

du. Niestety, w naszym drogowym Subaru musimy sobie radzić sami. Starając się zatem oszczędzać sprzęgło, użyjmy technik, które także pochodzą ze sportu wyczynowego, ale nie opierają się na wysublimowanej elektronice i mechatronice.

Najpierw „skleić”, potem jechać.

Gdyby właściciel seryjnego Legacy czy Forestera porozmawiał z rajdowym kierowcą Imprezy grupy N o aktywnym ruszaniu z miejsca, bardzo by się zdziwił. Usłyszał by - „Ostre starty do odcinka specjalne-

go? Zapomnij!auta są bardzo szybkie i dysponują silnikami o maksymalnym momencie ponad 500 Nm, więc rusza się nimi... delikatnie, żeby nie zniszczyć sprzęgła”.

Nawet gdy w miejsce seryjnego zamontowano urządzenie wyczynowe, często wielotarczowe.

Jednak ruszanie delikatne nie oznacza na jazdy półsprzęgła i braku zdecydowania.

Prawidłowa procedura jest następująca:

1) Pierwsze drgnięcie samochodu jest spokojne i bez gwałtownego naciśnięcia gazu. Chodzi raczej o to by ruszyć i nie zgasić silnika, niż gwałtownie przyspieszać.

2) Kierowca musi wyczuć, kiedy (gdy auto już jedzie), poślizg sprzęgła całkowicie ustanie - to jest owo „sklejenie” sprzęgła - chodzi o moment, w którym obroty wału silnika narastają już zgodnie z przyrostem prędkości samochodu.

3) Dopiero potem naciska się gaz do oporu. Moment obrotowy silnika bardzo rośnie, ale nie doprowadza to do poślizgu sprzęgła, gdyż jest ono do tego przystosowane. Przy kolejnych wysprzęgleniach, gdy auto już jedzie szybko, opisanych problemów nie ma.

Proces ten jest analogiczny do np. hamowania na śliskiej nawierzchni - jeżeli nie dopuścimy do poślizgu, to wyhamujemy sprawniej, bo będziemy mieli większą przyczepność.

Czy to co opisaliśmy powyżej jest

trudne? Zapewne nie, zresztą większość „zwykłych” kierowców robi to intuicyjnie, często niczego się nawet nie domyślając. Innym się nie udaje i dla nich mamy kolejną radę - powinni prześledzić swój wyuczony sposób ruszania z miejsca. Chodzi o tę pierwszą sekundę, gdy puszcza sprzęgło i dodajemy gaz. Może dodajemy go za dużo (lub za wcześnie), albo sprzęgło puszcza za wolno?

A więc odwróćmy nieco kolejność:

1) Najpierw lekko dodajemy gaz zwiększając obroty wału korbowego (samochód jeszcze stoi, sprzęgło jest wciśnięte, jedynka załączona).

2) Potem odpuszczamy (nie do końca) gaz, i dopiero wtedy, jednocześnie, puszcza sprzęgło lekko.

3) Samochód rusza, ale nie „z mocy silnika”, tylko wykorzystując energię nagromadzoną w obracającym się układzie korbowym.

4) A ułamek sekundy później sprzęgło mamy już „sklejone” i dopiero wtedy dodajemy gaz do woli.

Pomogło?



Przekrój przez tarczę cierną typowego sprzęgła jednotarczowego. Tarcza (stalowa płyta z okładzinami ciernymi) połączona jest przez tuleję wielowypustową z wałkiem sprzęgłowym, który dostarcza moment napędowy do skrzyni biegów. Dodatkowym elementem jest zestaw sprężyn śrubowych w blaszanej obudowie – łagodzą one uderzenia np. podczas zmian biegów.

Czarownica, czyli leśnik

Prawie czterdzieści lat temu Subaru opracowało koncepcję popularnego osobowego samochodu z napędem czterech kół. Ale dopiero piętnaście lat temu przyłączyło się do grupy producentów pojazdów typu SUV.



Półowa lat 90. XX wieku był to czas, gdy Subaru miało na światowych rynkach ugruntowaną pozycję jako doświadczony producent samochodów z napędem czterech kół. Co więcej, głównym poza Japonią odbiorcą samochodów Subaru były już wtedy USA, gdzie kierowcy „od zawsze” czuli wyjątkowy pociąg do samochodów o charakterze użytkowo - terenowym. Można się zatem dziwić, dlaczego koncern spod znaku Plejad nie ofe-

rował jeszcze wtedy aut z kategorii SUV, czyli Sports Utility Vehicle. Bo nie można takimi było nazwać wprowadzonych na rynek w roku 1995 pojazdów o lekko terenowym charakterze - dobrze dziś znanego Legacy Outback i znacznie mniej w Europie popularnego Outback Sport, zwanego w Japonii Imprezą Gravel (czyli szutrowy) Express. Co interesujące, Impreza Outback Sport, choć nie miała takich sukcesów jak Legacy

Outback, przetrwała na rynku USA do dziś, choć w drugiej generacji nazwano ją Imprezą RV. Obecnie Impreza z atrybutami terenówki przerodziła się w zaprezentowaną już w Europie Imprezę XV, o której pisaliśmy w poprzednim wydaniu Plejad.

Trochę czarowania

Nie zmienia to jednak faktu, że pełnoprawnego SUV-a Subaru w połowie lat 90. XX wieku jeszcze nie było, mimo



prób sprzedawania pod tą marką wczesnego Isuzu Troopera. Miało się to jednak wkrótce odmienić, a zwiastunem nadchodzących zdarzeń była prezentacja w 1995 roku, podczas Salonu Tokijskiego, a potem Frankfurckiego, pojazdu o nazwie Streega. To pozornie nic nie znaczące określenie było w oczywisty sposób elementem rozpoczętej przez szefów Subaru zabawy z włoskim lub nawet łacińskim słownictwem - włoska „strega” to czarow-

nica, dokładniej żeński demon, znany i w Polsce jako „strzyga”. I nic w tym dziwnego, w końcu koncepcyjna Streega wywodziła się bezpośrednio od Imprezy, które to słowo również jest rdzennie włoskie.

Czym włosko - japońska czarownica miała zauroczyć rzesze swoich przyszłych kierowców i pasażerów? Zapewne nie wystrzałową stylizacją, gdyż opracowano ją jako mało wyrafinowane, wysokie i pudełkowate kom-

bi. Konstruktorzy z Subaru wiedzieli jednak, że mają po swojej stronie poważne atuty techniczne. Powtarzamy to do znudzenia, ale od faktów nie da się uciec - symetryczny układ napędowy AWD oraz lekki, niski silnik w układzie bokser mają przymioty, które stają się jeszcze bardziej istotne w samochodzie o charakterze wysokiego vana, niż w zwykłym aucie osobowym. Nie jest tajemnicą, że typowe minivany, a jeszcze bardziej uterenowione



Subaru wpadł w sam środek mocno już obstawionej przez inne japońskie koncerny grupy niewielkich SUV-ów i od razu znalazł tam swoje szczególne miejsce. Nisko położony środek ciężkości pozwolił zakwalifikować go jako pełnoprawny samochód osobowy, co okazało się szczególnie ważne w USA. Świadczyła zresztą o tym w pełni samonośna konstrukcja nadwozia. Stały napęd 4x4 i mocne silniki sprawiły, że auto okazało się równie sprawne w terenie, co na krętej szosie i na autostradzie. Zresztą jeszcze przed światowym debiutem wersji seryjnej, czyli w październiku 1996 roku, pokazano co naprawdę potrafi Forester. Dwa egzemplarze pobrane z linii produkcyjnej fabryki Yajima i uzupełnione jedynie o wyposażenie bezpieczeństwa, uzyskały w dwudziestoczerogodzinnej jeździe na torze Indianapolis średnią prędkość 180,082 km/h. Był to oficjalny rekord FIA w kategorii samochodów terenowych.

minivany, prowadzą się nie najlepiej. Połączenie niezbyt sztywnego zawieszenia (konieczne w terenie) i wysoko położonego środka ciężkości (co wynika z budowy nadwozia) tworzy zwykle kombinację, którą skwitować można słowami „strach jechać, bo może się wywrócić?”. W USA istnieje nawet przepis, który wymaga by w takiej osobowo-terenowce znajdowała się specjalna naklejka - ostrzeżenie, że auto może zachować się niekonwencjonalnie podczas jazdy szosowej. Tymczasem Streega, czyli van na odpowiednio dopracowanym podwoziu Imprezy (czy też skróconego Legacy, co na jedno wychodzi) miał być absolutnie wolny od tej wady. I rzeczywiście był, co okazało się już w roku 1997, gdy auto trafiło do salonów sprzedaży.

Gdy przyrzeć się bliżej, zmodyfikowano tylko niektóre listewki, kratę wlotu powietrza i kształt nadkoli - na bardziej wydatne. Forester pierwszej generacji pozostał zatem nieco pudełkowaty, jednak nie o stylizację w tym przypadku chodziło. Nowy pojazd

Jedziemy do lasu

Postanowiono niestety, że Streegi nie będzie, zamiast niej pojawił się Forester, czyli leśnik. Cóż, rozumiemy, krwawa (według niektórych podań) czarownica niezbyt nadawała się na patronkę auta, które miało być przyjazne i użyteczne jak gospodarz lasu. Samochód nie uległ jednak istotnych zmianom.





Forester, umiejscowiony pomiędzy niewielką Imprezą i bardziej luksusowym Legacy/Outback, zdobył od razu powszechne uznanie, przede wszystkim za swe własności jezdne, nieporównanie lepsze od wszelkich konkurentów. Okazał się autem niezwykle poręcznym i wszechstronnym. Niewielka długość (445 cm) i umiarkowany rozstaw osi (252,5 cm, zaledwie o 5 mm większy niż w Imprezie), przy solidnym prześwicie rzędu 200 mm, powodowały, że auto było bardzo sprawne w lekkim terenie i w mieście, a nic nie brakowało mu na szosie. Natomiast wysokość 165 cm (o 24 cm więcej niż we współczesnej mu Imprezie) spowodowała, że wewnątrz pojawiło się znacznie więcej miejsca. Oczywiście standardowym wyposażeniem Foreстера był zawsze stały napęd 4x4, nie stosowano więc nigdy charakterystycznych dla innych producentów wybiegów typu „wygląd terenówki, napęd na jedną oś”. Użyte w Foresterze silniki to czterocylindrowe benzynowe boksery DOHC 2,0 i 2,5 dm³ (te ostatnie przede wszystkim w wersjach na kontynent amerykański) początkowo wolnossące, potem pojawiła się odmiana 2.0 turbo. Skrzynie biegów to albo automatyczna czterobiegowa ze sprzęgłem sterowanym elektromagnetycznie, przenoszą-





cym moment na tylną oś w proporcji od 10% do 50%, albo manualna pięciobiegowa, z reduktorem i z centralnym mechanizmem różnicowym ze sprzęgłem wiskotycznym. Szczególnie ta druga konfiguracja, czyli skrzynia z reduktorem, czyniła z Foreстера pełnoprawne auto terenowe.

Druga wersja Foreстера pojawiła się na przełomie roku 2002 i 2003, co wiązało się po części ze zmianą generacji Imprezy. Wymiary i rozstaw osi auta nie uległy

jednak zmianie, zaś poprawki stylizacyjne dawały podstawy, by nazwać je jedynie face-liftingiem. Pojawiły się jednak nowe, mocniejsze silniki, ciągle benzynowe i czterocylindrowe. Turbodoładowane wersje Foreстера wyposażano w jednostki wywodzące się z Imprezy WRX, o nieco tylko zmniejszonych osiągnięciach. Najmocniejszym seryjnym Foresterem II generacji okazał się limitowany STI z rynku japońskiego - auto wyposażono w jednostkę o mocy maksymalnej 320 KM.

Większy i bardziej nowoczesny

Forester trzeciej generacji, zaprezentowany jako model roku 2008, to już całkiem nowe auto, jakkolwiek nadal oparte na platformie współczesnej mu Imprezy. Tyle, że najnowsza Impreza bardzo zmieniła się wobec poprzedniczek, więc i Forester nie pozostał w tyle.

Zewnątrz widzimy przede wszystkim bardzo współczesną, dynamiczną stylizację. Nic nie pozostało z tradycyj-





na drodze na naszym kontynencie paliwo. Teraz ów problem zniknął. Forester w najnowszej odsłonie jest z pewnością bardziej elegancki niż poprzednie wersje. Co ciekawe, dopiero dziś producent oficjalnie określa Forestera mianem „crossovera”. A przecież już pierwsza wersja tego samochodu spełniała wszelkie założenia definicji auta, łączącego w jednej konstrukcji często całkiem odległe segmenty rynku motoryzacyjnego. Tyle, że piętnaście lat temu nikt jeszcze nie wymyślił, że to właśnie jest „crossover”.

nego „pudełka”. Nowa platforma oferuje prawie 90 mm większy rozstaw osi (261,5 cm), co znacznie poprawiło pojemność kabiny i bagażnika. Współczesne tylne zawieszenie z dwoma poprzecznymi wahaczami z każdej strony oferuje dobre prowadzenie, komfort i kompaktowe wymiary, pozwalające na dobrą konfigurację przestrzeni bagażowej. Benzynowe jednostki napędowe to dalej czterocylindrowe boksery o pojemności 2.0 lub 2.5, wolnossące lub

z turbodoładowaniem. Najmocniejszą jednostką dysponuje obecnie 230 KM. Skrzynie biegów odmian benzynowych pozostały w dotychczasowej specyfikacji. Najistotniejszą zmianą, z punktu widzenia europejskich odbiorców, jest jednak zastosowanie dwulitrowego silnika wysokoprężnego Subaru Boxer (147 KM) z bezpośrednim wtryskiem paliwa, w połączeniu z nową, sześciobiegową skrzynią biegów. Jeżeli cokolwiek można było dotychczas zarzucić Foresterowi, to brak silnika Diesla, a zatem spory apetyt



styl życia

tekst: Marcin Kacperek

Powiew wiosny - kuchnia fusion





W górach wiosna przychodzi niepostrzeżenie. Zupełnie inaczej niż zima, która pewnego dnia okrywa wszystko śniegiem i wtedy wiemy, że właśnie się zaczęła. Początek maja to czas, w którym pory roku mieszają się ze sobą i każdego dnia można zdecydować, czy ma się ochotę na letnie, czy na zimowe przyjemności. Jak widać na niektórych zdjęciach, czasami powstaje z tego coś w rodzaju kuchni fusion, mieszającej ze sobą zimę i lato. Mniejsza liczba zagrożeń, głównie mam na myśli lawiny, oraz wiosenna energia powodują, że wiosennym akcjom często towarzyszy radosny nastrój majówki lub pikniku i chęć – przynajmniej w moim wypadku - do niekonwencjonalnych akcji (inaczej mówiąc do lekkich wygłupów).

*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
Pytania i komentarze dotyczące tekstu prosimy kierować na adres: m.kacperek@freerajdy.pl*







Im wyższe góry, tym większe różnice między warunkami w dolinach i wysoko na szczytach. Ale nawet nasze Tatry na przestrzeni kwietnia i maja zapewniają pełne spektrum możliwości. Ci, którym ciężko rozstać się z zimą i nartami wciąż są w stanie chodzić na wycieczki ski-turowe, ciesząc się stabilnymi warunkami (chodzi mi głównie o lawiny, a raczej o ich brak) i śniegiem, po którym łatwo się jeździ. W miarę upływu czasu, z regularnych wycieczek, na których można podchodzić i zjeżdżać na nartach, podstawowy tryb działania narciarzy zmienia się w formę, w której opłaca się podchodzić terenem

pozbawionym śniegu, niosąc narty na plecaku. Żleby i inne formacje wklęsłe są jeszcze wypełnione śniegiem i mimo temperatur pozwalających czasem w słońcu na rozebranie się do krótkich rękawków północne zacienione stoki pozwalają na jazdę w bardzo dobrych warunkach. Im później w sezonie, tym wcześniej trzeba startować, bo moment, w którym śnieg rozmięka po nocy przesuwa się na coraz wcześniejszą porę. Przykładowy scenariusz dla drugiej połowy maja i zjazdu np. Mnichowym Żlebem nad Morskim Okiem wygląda następująco: 4.00 wyjazd z Zakopanego, 4.45 początek podejścia z okolicy schroniska, 7.00

przygotowanie do zjazdu, 9.00 lunch w schronisku i zasłużone piwo dla wszystkich poza kierowcą. Około 9.30 - 10.00 do schroniska docierają pierwsze grupy wycieczkowe i kontrast między nimi i nami jest bardzo zabawny. Krótkie spodenki, kuse koszulki, tenisówki albo sandaalki, atmosfera początku dnia, a naprzeciwko my, z poczuciem, że plan dnia został już zrealizowany, wrażeniem wczesnego popołudnia i gotowością, aby iść na obiad, a potem uciąć sobie drzemkę, ubrani jak z innego świata i niosący narty na plecakach. Kilometrowy odcinek drogi od schroniska do Włosienicy, gdzie kończy się zasięg przewodnickich zezwoleń na





wjazd, jest zawsze w takiej sytuacji areną następujących rozmów: - Ooo, z nartami! To tam jest jeszcze śnieg? - Nie, nie ma, ale przynieśliśmy go ze sobą. Nie wiem, jak można pytać o to, czy jest śnieg, kiedy ma się za sobą godzinę marszu w stronę zaśnieżonych gór, ale po tylu latach już przestałem się dziwić. Widocznie tak musi być.

- Ooo, oni mają narty! Proszę pana, a gdzie się jeszcze da jeździć? To pytanie jest lepsze, ponieważ można się odwrócić i pokazując na skalne ściany, w których wciąż zalega jeszcze sporo śniegu na półkach i we wklęsłych formacjach, powiedzieć z powagą: - Wszędzie tam, gdzie jest to białe, bo po tym czarnym się nie da. Czarne trzeba przeskakiwać.

To zderzenie ze światem ludzi na letniej przechadzce pojawia się również bardzo mocno w przypadku oddawania się drugiej z narzucających się wiosną tatrzańskiej aktywności. Wiosną warunki w Tatrach bardzo przypominają letnie warunki alpejskie. Śnieg leży w żlebach, jest twardy jak lód wczesnym raniem i całkowicie rozmoczony już koło południa, a skała na graniach





jest sucha i ciepła. To wspaniały czas na wejścia na wysokie tatrzańskie szczyty, a także na wszelkiego rodzaju treningowe wyjścia przygotowujące do wyjazdów w Alpy. Warunki śnieżne wymuszają bardzo wczesne wyjścia, co, jak w narciarskim przykładzie powyżej, znowu prowadzi do nieuchronnego zderzenia dwóch światów. My, w górskich ubraniach i ciężkich butach do raków, schodzimy już z poczuciem fajnie przeżytego dnia, a z naprzeciwka idą roznegliżowani wycieczkowicze, którzy jeszcze przed chwilą jedli śniadanie i dla których dzień dopiero się zaczyna.

W maju, a czasem nawet już w kwietniu, na skałach położonych niżej w dolinach i na ścianach skalnych leżących wysoko, ale o południowej wystawie, można się zupełnie normalnie wspinać. Skała nie jest już tak zimna, aby palce marzły na chwytach, a stopy w bucikach wspinaczkowych. Nie jest za gorąco, a ośnieżone szczyty w tle dodają atrakcyjności scenerii.

Lubię w górach zimę, lubię lato, ale tylko wiosną można mieć jedno i drugie...



DZIWNY JEST TEN ŚWIAT

Ludzka natura sprawia, że słowa tego utworu - niestety - nigdy się nie zdezaktualizują. Dedykuję ten felieton nieżyjącemu już autorowi - Czesławowi Niemenowi, który wiedząc, co tym światem kieruje, naiwnie wierzył, że więcej jest ludzi dobrej woli.



Katastrofa dla kraju, potworna tragedia, niewyobrażalny smutek. Takimi rzeczownikami i przymiotnikami komentowano upadek samolotu, który spowodował śmierć wielu ludzi – polityków, wojskowych, duchownych. Miliony kwiatów, tysiące płonących zniczy, płacz, rozpacz, żałoba, zaduma, msze święte i nieprzerwana, dziesięciodniowa relacja telewizyjna. Tak celebrowano to wydarzenie.

Jestem wstrząśnięty bezsensowną, przedwczesną śmiercią tych ludzi. Każda tragiczna śmierć wywołuje we mnie takie uczucia. Dla mnie to tragedia i chcę tu specjalnie podkreślić słowa „dla mnie”, bowiem „dla mnie” ortodoksyjnego ateisty, każda

śmierć oznacza koniec wspaniałego, jedynego daru natury – życia, chwili istnienia - bez niczego po nim. Dlatego zawsze dziwi mnie ludzka podłość, nienawiść, wprawia mnie w osłupienie każda zbrodnia, wojna, niegodziwość, każde oszustwo i każde zło, jakie potrafi jedno krótkie rozumne istnienie zadać innemu. Nie miałyby dla mnie żadnego znaczenia, czy ci ludzie byli politykami, czy znaczyli dla innych coś więcej niż każda inna istota, gdyby nie media, które jeszcze w „przeddzień” katastrofy opluwały, gardziły i krytykowały postawę każdego polityka w tym kraju. Dwulicowość mediów jest szokiem dla człowieka, który stara się na bieżąco śledzić i rozu-

mieć politykę, i obserwuje z niesmakiem jej codzienne przejawy - pełne podziałów, afer, procesów, pomówień i braku jakiejkolwiek kultury, a nagle dowiaduje się, że to wszystko nieprawda, że ci ludzie to kwiat inteligencji, kochający naród altruści, których życie polegało na uszczęśliwianiu innych, a cała ich polityczna kariera była przejawem poświęcenia dla narodu. Dla tego biednego narodu, któremu w chwili zagrożenia kryzysem ekonomicznym zafundowali podwyżki... własnych diet poselskich, któremu przez wiele lat obiecują w kampaniach wyborczych obniżenie podatków i tych obietnic nie realizują, które to społeczeństwo karmią aferami korupcyjnymi, okra-



dają z ciężko zarobionych pieniędzy, dzieląc je później w sposób bezmyślny i niegospodarny, tworząc w ten sposób coraz większe, coraz bardziej dla zwykłego śmiertelnika niewyobrażalne zadłużenie kraju. Ci wspaniali, wychwalani po tragedii przez media przedstawiciele narodu brali przecież udział w tworzeniu ustaw, które utrudniały życie szaremu obywatelowi, powodowały bezrobocie zmuszając do emigracji zarobkowej, komplikowały przepisy podatkowe, odzierały coraz biedniejszych ludzi w coraz większym stopniu z opieki zdrowotnej, a to wszystko dla dobra ogółu, czyli wspólnej narodowej... dziury budżetowej.

Słuchając wywiadów z jeszcze niedawnymi adwersarzami ofiar i obserwując ich zbolale twarze, przypomniałem sobie ich wzajemne konflikty. Ten zajadły, napastliwy, pełen sarkazmu i pogardy sposób w jakim wyrażali się o swoich politycznych przeciwnikach i zbierało mi się na wymioty. Aż nadto rzucało się w oczy, że zarówno oni jak i dziennikarze prowadzący rozmowy, którzy wcześniej brali czynny udział w nakręcaniu tej spirali nienawiści, obnażając niekompetencję polityków i wywlekając na światło dzienne coraz to nowe afery, przekręcając słowa lub wyjmując je z kontekstu i podjudzali do kłótni, tworząc w ten sposób nowe konflikty, teraz nie unikali wzrokiem, a wręcz wpatrywali się w obiektywy kamer, próbując kreować w ten sposób swoją szczerłość, a faktycznie prezentując cynizm. Łatwo mi w tym względzie zrozumieć polityków, którzy jeszcze bardzo długo będą w swoich wypowiedziach wspominać tę tragedię, ponieważ jest fantastycznym tematem zastępczym, który na długo zajmie plebs, odciągając uwagę od

zwykłej, codziennej nieudolnej polityki, pozwoli gloryfikować ten zawód jako pełen poświęceń i niebezpieczeństw, co znowu da możliwość kombinowania i nabijania sobie kabzy nie rzucając się w oczy. Nie rozumiem jednak dziennikarzy, którzy wypowiadając się z takim pietyzmem i patosem o politykach, sami sobie na jakiś czas zakneblowali usta - co da tym drugim pole do popisu. Kolejnym przykładem manipulowania faktami w tej tragicznej chwili był ogólny obraz społecznego bólu i rozpaczony przekazywany przez cały okres żałoby narodowej. Kamery pokazywały nam jedynie obraz zszokowanego narodu i przytaczały pełne bólu i cierpienia komentarze Polaków, które tuż po jej zakończeniu (żałoby) można było zweryfikować, oglądając film dokumentalny o tych dniach, gdzie ci sami Polacy w sposób nieskrępowany udowodniali, że podziały, bezinteresowna nienawiść i brak tolerancji istnieją ponad tym wszechobecnym zjednoczeniem w rozpacz. Skażeni nienawiścią, zawiścią i głupotą, tworzyli teorie spiskowe dotyczące katastrofy, czym drażnili podobnych sobie poziomem inteligencji i kultury adwersarzy, a to sprawiało, że oglądałem te obrazki i czytałem komentarze w Internecie tylko po to, aby utwierdzić się w przekonaniu, że czym bardziej poznaję ludzi, tym bardziej ich nie rozumiem i tym bardziej czuję się związany ze zwierzętami.

POCHÓWEK WŚRÓD KRÓLÓW

Ta informacja mnie zaciekawiła i trochę zdziwiła, ale wcale nie zbulwersowała. Zdziwiła, ponieważ postanowiono pochować w Krakowie człowieka niczym nie związanego z tym miastem, mieszkającego, urzędującego i posiadającego rodzi-

nę w Warszawie. Nie zbulwersowała mnie natomiast, gdyż Prezydent jest przedstawicielem narodu, tak jak kiedyś był nim król. Upływ czasu i brak szerokiej wiedzy o królach, nie pozwala nam poznać ich prawdziwej natury i ocenić ich prawdziwego charakteru. Nieliczni komentatorzy tamtych czasów, przekazali nam jedynie obraz wspaniałych czynów, wygranych bitew, szlachetności i wszelkiego ogólnego dobrodziejstwa, jakie przysporzyli Polsce jako krajowi. Brak mediów i zwykłych przekazów społecznych powoduje, że nic nie wiemy o ich niecnym, czy wręcz pełnych podłości i poniżenia postępkach wobec poddanych, co sprawia, iż - według moich przekonań (bo nie wierzę w idealną, altruistyczną władzę) - w kryptach wawelskich „godni” spoczną obok równie „godnych”. Zdziwiony jednak będę, jeżeli nie stanie się to narodową tradycją i inni - poprzedni i następni prezydenci tego kraju - po





śmierci nie zostaną z równą „godnością” potraktowani, ponieważ akurat „ten prezydent” niczym nie wyróżnił się wobec dotychczasowych, jak również nie bardzo wierzę patrząc na polityków – kandydatów, by jego następcy czymś szczególnym zabyśnęli. Skoro pochowaliśmy Tego, to chowajmy wszystkich na Wawelu. Jako rodowity krakowianin, nie będę tym zachwycony, ale tak będzie sprawiedliwie wobec innych, równie przeciętnych przywódców tego kraju.

Nie wierzę w poprawę kultury w mediach i w sejmie, nawet po tej tragedii, a jeżeli ona nastąpiła, jest bardzo krótkotrwałym przejawem zaprezentowania „ludzkiej twarzy” czegoś, co tej twarzy nie posiada. Ludzie, którzy postanowili zająć się polityką, nie podjęli takiego postanowienia z chęci poprawienia życia społeczeństwu, tylko w celu poprawienia bytu sobie, z chęci decydowania o losie innych i nic te decyzje nie mają wspólnego ze współczuciem,

ludzką solidarnością, czy w końcu ze sprawiedliwością. To widać po stworzonym przez nich prawie, które jest tak kształtowane ustawami, aby służyło im, a nie motłochowi. Tworzone w nim „furtki” prawne, to nic innego jak ewentualna linia obrony w przypadku wykrycia ich nieuczciwości i przekrętów. Skutkuje to niestety tym, iż nie tylko oni są bezkarni, ponieważ na ułomności prawa korzystają również pospolici kryminaliści.

Jakim autorytetem moralnym mógłby być dla mnie człowiek, który co kadencję zmienia poglądy polityczne warunkujące jego przynależność - jeżeli już nie do elity rządzącej, to chociaż do koryta zwanego sejmem, lub taki, który chowa się za immunitetem przed prawem, które sam ustanawia.

A media? Od zawsze rządzą się prawami nakładu i oglądalności. Tam pojęcie „prawdy” traktowane jest tak samo jak w polityce, czyli tak jak, za przeproszeniem... dupa – każ-

dy posiada własną. Niesprawdzone i często nieprawdziwe sensacyjne wiadomości przysparzają im takich dochodów, że pokrywają z nawiązką przyszłe zasądzone - w procesach o zniesławienie - w ramach odszkodowania kwoty, a to, że rozdmuchany smród za - (tak się też zdarza) - całkowicie niewinnym człowiekiem, ciągnie się często do końca życia, to dla nich niewielka cena wobec zwiększenia nakładu czy też wspomnianej oglądalności. Ewentualne przeprosiny i sprostowania, formułowane są w taki sposób, aby dać do zrozumienia, że szkalowana osoba nie jest niewinna, a jedynie materiał na jej temat został przygotowany mało profesjonalnie lub też z pominięciem prawa. Tym ostatnim faktem sugeruje się, że dziennikarz odkrył prawdę, bohater materiału jest winny, a jedynie prawo jest kulawe (a ponieważ jest kulawe, tym łatwiej to sugerować) i tylko te błędy proceduralne zmusiły do zamieszczenia tych przeprosin czy sprostowań.

Ogromną rolę w celebracji żałobnej po wspomnianej katastrofie odegrał Kościół. Kościół, którego dostojnik potrafi powiedzieć iż żałuje, że tragedia nie zdarzyła się w innym terminie, kiedy feralnym samolotem podróżował premier. Kapłan publicznie życzący śmierci innej istocie jest tylko złym człowiekiem i dziwi mnie, że nadal piastuje swój kościelny urząd, a fakt, że nadal cieszy się poważaniem wśród wierznych, świadczy o ich zaślepieniu i bezkrytycyzmie.

„miłuj bliźniego swego...” „oko za oko, ząb za ząb”

Czasami jako osoba zaproszona na ślub czy też chrzest, uczestniczę w liturgiach i zawsze śmiesz mnie



zbołała lub przerysowana, mentorska wzniosłość kazań i używane w nich wielkie słowa, jednak zszokowało mnie określenie „bohaterska śmierć prezydenta” wypowiedziane w trakcie trwania żałoby narodowej przez jednego z hierarchów kościelnych. Cóż to za akt bohaterstwa zginąć w wypadku. Tak giną tysiące ludzi codziennie na całym świecie. Bohaterstwo w moim mniemaniu, to świadome narażanie własnego życia w celu ratowania innego. Nieświadomie źle użyte słowa powodują ich dewaluację, świadomie – śmieszność.

We wspomnianej katastrofie zginęli najważniejsi w tym kraju ludzie w mundurach, generałowie i dowódcy. Nie chcę i nie będę tego komentował, ponieważ dla mnie – pacyfisty – instytucja wojska kojarzy się z wszelkim największym złem tego świata, agresją, wojną, ludobójstwem, czy choćby poprzez tzw. „fałę” z nieludzkim traktowaniem swoich kolegów, fizycznym i psychicznym znęcaniem się nad nimi. To okrucieństwo starszych służbą żołnierzy ma podobno za zadanie utwardzanie charakterów tym młodszym, a w rzeczywistości tworzy następne pokolenia jeszcze bardziej bezwzględnych zwyrodnialców.

„Bóg Honor Ojczyzna”.

Dziwny jest ten świat, świat oparty z jednej strony o wiedzę, jaką dysponuje człowiek, która pozwala mu na tworzenie cudów techniki, loty w kosmos, a jednocześnie oparty o gusła, zabobony, wiarę w Bogów i pieniądź, który wzmaga w ludziach chęć posiadania i pęd po trupach do władzy, która to ułatwia. Świat łączący w sobie algorytmy z alegoriami, apostołstwo z dwulicowością

i niewyobrażalną zachłannością duchowieństwa. Niesione na ustach miłość i umiłowanie pokoju ze zbrodnią, ludobójstwem, nienawiścią i brakiem szacunku dla życia. Świat, w którym naturalny kanibalizm przepoczwarzył się w kanibalizm medialny, pozwalający wroga „pożreć” bez względu na jego wielkość, a potem wydalić jako to... co człowiek zazwyczaj wydala. Świat, w którym szacunek do drugiego człowieka spłycony został jedynie do aktu uścisku dłoni na przywitaniu, który wcale tego szacunku nie oznacza, a jedynie brak tego uścisku – jawną wrogość.

Taka jest natura człowieka i nic jej nie zmieni na stałe, nawet ogólnościowy Armagedon, który, do naszej już istniejącej inteligencji i moralności „Kalego”, dorzuci jedynie zwierzęcy instynkt przetrwania, a to stworzy zabójczą, nie znaną do tego momentu światu mieszkankę z nienawiścią, zawiścią, egoizmem, agresją i zachłannością. I to nie ogrom kataklizmu, a właśnie ludzka natura spowoduje koniec tej cywilizacji.

Każde tragedia spowodowana siłami natury, katastrofą, a nawet wypadek na drodze, uświadamia mi, jakim człowiek jest kruchym stworzeniem wobec natury, a ta, wspomniana powyżej tragedia – poprzez medialną kampanię kłamania, nieszczerości i spowodowaną nimi reakcją ludzi... jakim jest naiwnym, łatwym do manipulowania i skorym do nienawiści, odwetu i kruchym wobec siebie nawzajem.

Nie wierzę w ich wszechobecne istnienie tak jak Czesław Niemen w swoim utworze, bo nie mam do tego żadnych podstaw, a jedynie życzę tej planecie więcej ludzi dobrej woli.

Dziwny to świat zdominowany przez gatunek, który swoją potęgę zbudował na kłamstwie, oszustwie i obłudzie, a pokój utrzymuje dzięki broni jądrowej.

„Jestem człowiekiem i nic co ludzkie nie jest mi obce”

Jestem człowiekiem i coraz mniej... nie jest mi obce.





SOLO (Kielce)

S jak Satysfakcja, Sukces, Styl...

S jak Subaru... S jak Solo...

Firma SOLO jest związana z branżą samochodową od początku swojego istnienia, czyli od 1999 roku. Pasje motoryzacyjne współwłaścicieli wspierane były przez ich ojca, który prowadził jeden z pierwszych i największych salonów samochodowych w regionie świętokrzyskim.

Salon ma w swej ofercie bardzo szeroki wybór modeli prężnie rozwijających się marek samochodowych i jest w stanie sprostać oczekiwaniom nawet najbardziej wymagających klientów. Od 2006 roku SOLO jest jedynym w województwie świętokrzyskim dealerem marki Seat. Ostatnio podjęto decyzję o dalszym rozszerzeniu działalności salonu poprzez dywersyfikację produktowo-rynkową. Chcąc wyjść naprzeciw potrzebom szerszej grupy klientów, w maju 2009 roku wprowadzono nową gamę produktów oraz podpisano kolejną umowę de-

alerską. Firma SOLO została jedynym w województwie świętokrzyskim dealerem marki Subaru.

Hiszpański temperament i japońska precyzja - taka synergia w jednym salonie zobowiązuje.

Klienci mogą liczyć na kompleksową

obsługę. Salon prowadzi sprzedaż samochodów, części zamiennych i akcesoriów oraz oferuje profesjonalne usługi stacji serwisowej.

Autoryzowanym serwisem, oprócz samochodów Seat i Subaru, objął również inne marki. Stacja obsługi wyposażona jest w najnowocześniejsze, najwyższej jakości urządzenia. Klientom serwisowym oferowany jest szeroki wachlarz usług, m.in.: przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne, naprawy mechaniczne i elektryczne, diagnostyka komputerowa, ustawianie zbieżności 3D i naprawy blacharsko-lakiernicze. Na czas naprawy oferowane są auta zastępcze. Firma dba o to, by kierowcy mogli cieszyć się nie tylko z udanego zakupu, ale również z przyjemnego użytkowania samochodu. Swoim nowym klientom oferuje jazdy testowe oraz proponuje wymianę starych samochodów na nowe - dotychczasowe auta przyjmowane są w rozliczeniu.

Chcąc zapewnić sobie jak największą lojalność swoich dotychczasowych





klientów oraz aby pozyskać nowych, salon współpracuje z największymi instytucjami finansowymi, ubezpieczeniowymi oraz leasingowymi, które na miejscu pomagają w sfinalizowaniu transakcji i dobierają optymalne warunki sfinansowania zakupu oraz ubezpieczenia.

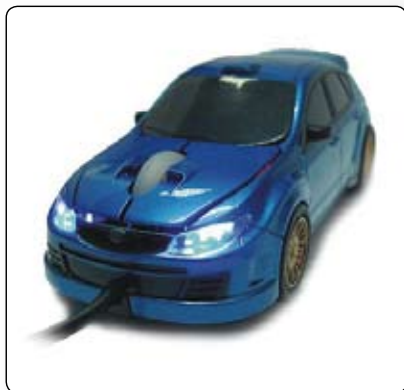
Szeroka oferta samochodów, konkurencyjne ceny świadczonych usług, rzetelność i wieloletnie doświadczenie personelu, sprawna, szybka i profesjonalna obsługa – to cechy, które pozwalają zdobyć zaufanie klientów. Firma gwarantuje miłą, fachową i kompleksową obsługę.

Może już wkrótce razem z SOLO odkryjecie Państwo przyjemność z prowadzenia własnego samochodu. Zapraszamy do korzystania z ich wiedzy i doświadczenia – o motoryzacji rozmawiają z pasją.



Małe przyjemności

Miłośników Subaru na pewno ucieszy pojawienie się w naszym firmowym sklepiu kolejnych propozycji. Staramy się, by każdy mógł znaleźć coś dla siebie. Nie tylko polary czy t-shirty, ale również wiele innych gadżetów pozwalających podkreślić naszą sympatię do Subaru. Nasz asortyment to nie tylko odzież, ale także liczne gadżety (smycze, breloki, kubki) oraz cieszące oko modele aut. Oto niektóre z nich.



Posiadaczy komputerów zainteresuje optyczna myszka w kształcie Subaru Imprezy. Świejące reflektory nie pozwolą przejść obojętnie obok tego komputerowego gryzonia.

Ta myszka to doskonała pozycja dla osób, które na każdym kroku pragną podkreślić swoją przynależność do marki oraz lubią ciekawe gadżety.

*Mysz komputerowa
(kod: S10MOUSE)*

DANE TECHNICZNE:

3D Optical Wire Mouse

Materiał: ABS plastic

Przewód: 1,5 m

Port: USB

Kolor: niebieski

Rozdzielczość: 800 DPI

Kompatybilna z Windows 95/98/
NT/ME/2000/XP/VISTA



Prosty, a zarazem elegancki brelok, będący połączeniem chromowanego elementu wyrażającego siłę i solidność oraz parianego pasa, który podkreśla związek z naturą.

Dzięki niemu dużo łatwiej znajdziesz klucze od auta czy mieszkania. Brelok występuje w dwóch kolorach: czarnym i niebieskim.

*Brelok Subaru
(kod: S10KRING)*

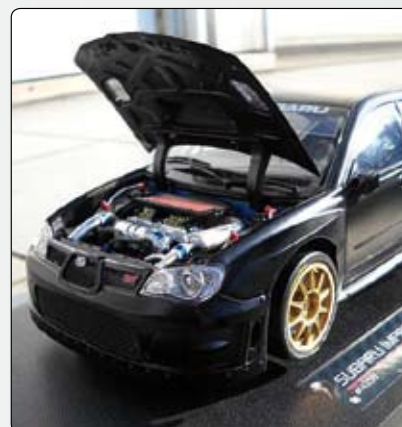


Interesująca propozycja dla kolekcjonerów modeli samochodów. Ustawiona na biurku czy półce Subaru Impreza będzie cieszyć nasze oczy.

Nowość w naszej ofercie! Model w skali 1:18, doskonale odwzorowane detale.

Producent: SunStar

*Model Subaru Impreza Black
(kod: S10MSS4398)*





Akcesoria

Wielkimi krokami zbliża się czas wakacyjnych wyjazdów. Warto już teraz pomyśleć o wyposażeniu naszego samochodu w dodatkowe akcesoria umożliwiające wygodne przewiezienie naszego letniego ekwipunku. Jest to szczególnie istotne, gdy zamierzamy wypoczywać czynnie. Zabranie ze sobą roweru, quada czy też łódki będzie zdecydowanie łatwiejsze, gdy nasz pojazd będzie odpowiednio do tego przygotowany.

Dużą ilość bagażu znacznie łatwiej będzie zapakować, gdy standardowy bagażnik uzupełnimy boxem dachowym. Transportowane w nim rzeczy będą dobrze zabezpieczone przed niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi oraz ciekawskim okiem obywateli podchodzących nonszalancko do prawa własności.



Box dachowy 380 litrów,
o wymiarach 1 792 x 797 x 355 mm
(kod: E361EYA801) 1 916,72 zł
Występuje również w wersji 430 litrów
(kod: E361EYA900) 2 252,93 zł



Wędkarzy, żeglarzy oraz miłośników quadów niewątpliwie zainteresuje hak umożliwiający holowanie przyczepy.

Hak ze stałym napięciem głównej,
dla modelu Legacy sedan
(kod: L105EAJ600) 1 610,11 zł
Hak wypinany
(kod: L105EAJ610) 2 348,23 zł
(Dostępne również wersje do pozostałych modeli Subaru.)

Chcąc czynnie wypoczywać musimy zabrać ze sobą odpowiedni sprzęt. W przypadku roweru ułatwi nam to specjalny bagażnik.

Bagażnik rowerowy
(kod: E365ESC100) 387,53 zł



Fotelik do przewozu dzieci to niezbędne wyposażenie samochodu młodych rodziców. Nasza pociecha będzie w nim podróżować nie tylko wygodnie, ale przede wszystkim bezpiecznie.

Fotelik dziecięcy ISOFIX
(kod: F410EYA002) 1 676,48 zł



V12

Nr 25, 2010

„WAGON LIFT”

(Subaru Legacy 2.0D kombi / 2010)

(...) Nowe Subaru odznacza się świetną przyczepnością, przyspieszeniem i ograniczonym zużyciem paliwa przy stałej prędkości. Jest bezpieczny na zakrętach i broni się także na trudniejszych odcinkach mieszanych. (...)

(...) Jeśli chodzi o mechanikę, to ciekawym elementem jest specjalna wewnętrzna rama, na której zamontowany jest silnik oraz zakotwiczone przednie zawieszenie. Dzięki niej ograniczono wibracje i hałas, dla pasażerów oznacza to większy komfort podróżowania. Wszystkie te nowości sprawiają, że Legacy Kombi to prawdziwe auto rodzinne, które dzięki napędowi na cztery koła jest łatwe do opanowania również na nawierzchniach o kiepskiej przyczepności oraz przyjemne w prowadzeniu na każdej drodze. Wysokoprężny silnik jest pełen energii już od niskich obrotów. Do tego dochodzi precyzja układu kierowniczego i zestrojenie zawieszenia w taki sposób, że przy wchodzeniu i wychodzeniu z zakrętu auto jest tak samo stabilne, nie naruszając komfortu jazdy. (...)

(...) Wysokoprężny silnik Subaru nie jest

„niegrzeczny”. Jego największą zaletą jest progresywność przy wydzieleniu mocy od 1800 aż do 4500 obrotów. Nigdy nie szarpie, ale zawsze szybko reaguje na polecenia pedału gazu i pomaga w łatwej zmianie tempa jazdy. Silnik ten może liczyć na moc i dostępność momentu obrotowego na wszystkich obrotach. Takie jednorodne wydzielenie mocy sprzyja płynności jazdy pomimo, że pojazd ma nieco większe wymiary niż poprzednie kombi. Osiągi uzyskiwane przy przyspieszaniu są więcej niż zadawalające: do setki nowy Legacy rozpędza się w 8,86”, co jest wartością znacznie lepszą od deklarowanych 9,6”. Przyspieszenia na wyższych biegach trudno porównywać z poprzednim modelem, gdyż zmienił się całkiem rozstaw biegów (teraz skrzynia jest 6-biegowa), ale zmierzone czasy świadczą o zdolności do energicznego i sprawnego przyspieszania. Na krętych odcinkach przeżył boczny nigdy nie jest nadmiernie uciążliwy, a przede wszystkim dochodzi do niego powoli i stopniowo. Podobnie progresywna jest zresztą kierownica. Zwiększając prędkość na krętych odcinkach docenimy ograniczenie podsterowności i precyzję przedniej osi. Tylne oś, która często komplikuje wchodzenie w zakręty w samochodach z napędem na cztery koła, tutaj zachowuje się nienagannie. 18-calowe koła z lekkiego stopu z oponami 225/45 i specjalne, bardziej sportowe zawieszenie obecne w testowanym modelu sprawiają, że w kombi Subaru kołysania boczne są mało odczuwalne, a na zakrętach samochód zachowuje się pewnie i bezpiecznie. Sprzyja temu również fakt, że nadwozie jest mało czułe na przenoszenie obciążeń. (...)

(...) Dobry jest też poziom spalania, szczególnie przy stałej prędkości jazdy, kiedy to kombi Subaru przejeżdża 100 km spalając średnio 6,62 l, czyli jeszcze lepiej niż w poprzednim modelu ze skrzynią 5-stopniową (...).



KMH

Nr 03/2010

„Niezależny”

(Outback 2.0D Comfort)

(...) Legacy Outback zawsze należał do grupy samochodów dla tzw. indywidualistów. Oparty na konstrukcji rodzinnego Legacy, stanowił jego najbardziej terenową wersję. Po trzech generacjach, które pojawiały się na rynku od 1995 roku, przyszedł czas na dużą zmianę – Outback awansował z wersji na samodzielny model. Czy to czyni go lepszym? (...)

(...) Outback zaskoczył mnie ilością miejsca w środku. Z zewnątrz jego rozmiar to trochę efekt stylistycznego złudzenia, jednak wewnątrz auto jest naprawdę ogromne. Pasażerowie zasiadający na fotelach i tylnej kanapie poczuć się tu komfortowo. Nawet przy maksymalnym przesunięciu przednich foteli, z tyłu pozostanie wystarczająco dużo miejsca na nogi. (...)

(...) Zasiadając w przedniej części, nie można nie zauważyć zupełnie nowego stylu, w którym zaprojektowano deskę rozdzielczą i sąsiadujące z nią elementy. Wszystko jest nieco bardziej spójne i wygląda nowocześnie. (...)

(...) W dalszej podróży przyda się

nowoczesny silnik diesla w układzie przeciwsobnym. Znana z innych modeli jednostka napędowa zapewnia ważącemu prawie 1,5 tony Outbackowi odpowiednią dynamikę i przede wszystkim niskie spalanie, a wiadomo że te dwa parametry są dla kierowcy najważniejsze. Nowe Subaru setkę osiąga w 9,6 s, a rozpedzić się można maksymalnie do 201 km/h – wszystko to przy spalaniu na poziomie średnio 8 litrów. W trasie wynik 7 litrów na 100 pokonanych kilometrów nie powinien nikogo dziwić, a to już naprawdę mało jak na samochód o takich gabarytach. O zaletach tej jednostki napędowej napisano już bardzo wiele, i chociaż od momentu pojawienia się pierwszego diesla pod maską Subaru upłynęło sporo czasu, jest on nadal jednym z najlepszych silników tego typu na rynku. Mimo że to czterocylindrowa, dwulitrowa konstrukcja, dzięki układowi bokser kulturą pracy nie odbiega od topowych „sześciocylindrówek”. Moc 150 KM i 350 Nm również stawia ją w czołówce dwulitrowych „klekotów”. Duże gratulacje dla konstruktorów z Subaru. (...)

(...) Gdy dłużej pojeździłem nowym Outbackiem, doszedłem do wniosku, że to jedna z ciekawszych propozycji dla kogoś, kto rocznie przemierza autem więcej niż przysłowiowe 5 tys. km. Zawieszenie Subaru wspólnie ze stałym i symetrycznym napędem na cztery koła wręcz połyka nierówności. Żadna mniejsza dziura, od których roi się na naszych drogach, nie jest nawet odczuwalna. Jedynym mankamentem zawieszenia jest jego sztywność, dzięki temu jednak, mimo dużego prześwitu, auto na równej nawierzchni prowadzi się bardzo pewnie. (...)



Motor

12/2010

„Sport ma w genach”

(test Subaru Legacy 2.5 GT)

Sportowa limuzyna

(...) Nowe Legacy w wersji sedan zasługuje teraz na miano limuzyny. Zwłaszcza za sprawą wymiarów. Nadwozie liczy 473 cm długości, a rozstaw osi 275 cm. W porównaniu do poprzednika to wyraźna zmiana. Najważniejsze jest jednak to, że kabina Legacy jest bardzo obszerna. Docenią to zwłaszcza osoby podróżujące na tylnej kanapie. (...)

(...) Duże lusterka zewnętrzne są bardzo praktyczne. Widoczność z miejsca kierowcy zasługuje na wysoką ocenę.

Zaskakujące połączenie

(...) Nowa skrzynia, mimo że ma tylko 5 przełożeń, działa bardzo sprawnie. Zmiana biegów odbywa się szybko i bez szarpnięć. Kierowca ma też do dyspozycji tryb manualny. Przełożenia zmienia się za pomocą łopatek przy kierownicy. Turbodoładowany silnik zapewnia rewelacyjną dynamikę i błyskawiczną reakcję na dodanie gazu. Redakcyjne pomiary testowe wykazały, że Legacy zasługuje na oznaczenie GT. (...)

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 LuK GmbH
Archiwum Freerajdy Subaru Climbing Team
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru
Archiwum Webasto Petemar
Archiwum S.P.E.C., Inc.
Beata i Jacek Łukaszewscy, Rafał Czepulkowski,
Jerzy Dyszy, Marek Lis, Piotr Nurczyński,
Maciej Niechwiadowicz, Robert Magiera
Marcin Kaliszka

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

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

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

www.subaru.pl

NIE UKRYWAMY SZCZEGÓŁÓW!

PORÓWNAJ SUBARU Z KAŻDYM
INNYM SAMOCHODEM NA
WWW.CARSPECS.SUBARU.PL



IMPREZA

R



ISR



SUBARU

P.U.H. Grafix, Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 71, 15-111 *Białystok*, tel. 85 662 33 36 ● **„Wawrosz” sp.j.**, ul. Warszawska 158, 43-300 *Bielsko-Biala*, tel. 33 827 10 30 ● **REISKI**, ul. Gajowa 2, 85-087 *Bydgoszcz*, tel. 52 32 175 32 ● **IDeaAuto sp. z o.o.**, Al. Wojska Polskiego 17/19, 42-208 *Częstochowa*, tel. 34 366 35 72 ● **P.H.U. Zdanowicz**, Al. Grunwaldzka 256a, 80-314 *Gdańsk*, tel. 58 554 32 06 ● **Firma Motoryzacyjna „Ligęza” sp. z o.o.**, ul. Wincentego Pola 28, 58-500 *Jelenia Góra*, tel. 75 642 14 82 ● **MM CARS Sp. z o.o.**, ul. Lotnisko 81, 40-271 *Katowice*, tel. 32 787 33 33 ● **SOLO Krzysztof i Wojciech Słabiak**, *Dąbrowa 346b*, 26-001 *Kielce (Masłów)*, tel. 41 362 62 00 ● **Emil Frey Polska S.A.**, ul. Josepha Conrada 45, 31-357 *Kraków*, tel. 12 638 69 17 ● **Technotop Sp. z o.o.**, Al. Kraśnicka 150A, 20-713 *Lublin*, tel. 81 74 88 714 ● **Subaru Point sp. z o.o.**, Al. Włókniarzy 234a, 90-556 *Łódź*, tel. 42 634 03 89 ● **F.H.U. Gruchel**, ul. Różana 1, 43-195 *Mikołów*, tel. 32 226 20 92 ● **P.U.H. „Auto Complex”**, 33-311 Wielogłowy 188, *Nowy Sącz*, tel. 18 440 00 30 ● **Solix Sp. z o.o.**, ul. Lubelska 40, 10-408 *Olsztyn*, tel. 89 534 29 29 ● **Kocar W.M.P.P. Kociałkowscy sp.j.**, ul. Dąbrowskiego 529a, 60-451 *Poznań*, tel. 61 842 03 69 ● **ITS A. MICHALCZEWSKI**, ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 *Radom*, tel. 48 384 20 20 ● **Sobiesław Zasada Rzeszów sp. z o.o.**, ul. Podwisłocze 38c, 35-309 *Rzeszów*, tel. 17 850 37 40 ● **Agrykolex sp. z o.o.**, ul. A. Struga 78, 70-777 *Szczecin*, tel. 91 812 78 81 ● **Subaru A. Koper**, Al. Krakowska 151, 02-180 *Warszawa*, tel. 22 886 60 81 ● **Styl Subaru Dukiewicz sp.j.**, ul. Jubilerska 6, 04-190 *Warszawa*, tel. 22 51 51 151 ● **Da Woj Sp. z o.o. Sp. K.**, ul. Wiosenna 44, 05-092 *Warszawa / Łomianki*, tel. 22 751 15 66 ● **JM Auto sp. z o.o.**, ul. Bałtycka 15, 51-109 *Wrocław*, tel. 71 352 81 90

Subaru zaleca produkty:



011254204/2254644-45/878-5656 • 01200741812 •