

NR 3 (31)/2010 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

VII Złot Plejad
Trasa terenowa

Szkoła Jazdy Subaru
**Użycie hamulca w zakręcie,
a system ABS**

Wyprawy
MAROCCO CHALLENGE 2009



Historia
Subaru Vehicle X

NR 3 (31)/2010

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

PLEJADY

PONIEWAŻ ŻYCIE MASZ TYLKO JEDNO...



Bezpieczeństwo to nasz światowy priorytet.

Silnik w układzie bokser, stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD, najwyższy poziom bezpieczeństwa aktywnego, system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy, itd.



Bezpieczeństwo to również nasz krajowy priorytet – standardowo.

Inteligentny System Ratunkowy (ISR), program **Bezpieczny Kierowca**, darmowe szkolenia w SJS.

LEGACY



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-Biała, 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. Kociałkowsky 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. Krakowska 1, 50-424 Wrocław, tel. 71 352 81 90

Subaru zaleca produkty:





Letnia kanikuła.

Pogoda nie oszczędza nam w tym roku doznań ekstremalnych. Po bardzo długiej zimie i katastrofie powodziowej nadszedł czas ogromnych upałów. Temperatury powyżej 30 stopni zagościły nie tylko u nas, ale także u naszych sąsiadów. To właśnie za zachodnią granicą, gdy pokładowy wskaźnik pokazał wartość 39° zacząłem się zastanawiać nad wpływem temperatury na ruch drogowy. Ponieważ był to weekend, ruch odbywał się stosunkowo spokojnie. Wszystkie samochody poruszają się z zamkniętymi oknami – wyjątek, to jadące spacerowym tempem „roznegliżowane” kabriolety. Oczywiście należy dokonać natychmiastowej weryfikacji, aby uniknąć nieporozumień. Poprzez tempo „spacerowe” należy w Niemczech rozumieć prędkości zbliżone do maksymalnych u nas dopuszczalnych. Natomiast pojęcie „roznegliżowany” dotyczy zarówno samochodów, jak i – często – ich załóg. Gdzieniedzie roboty drogowe, od czasu do czasu wizyta na stacji benzynowej. Ogólnie bezstresowo i spokojnie.

Przekroczenie granicy do Polski na pozór w ogólnym krajobrazie niewiele zmienia. Autostrada (A4) podobnej do niemieckiej jakości, ruch też niewielki. I tylko my musieliśmy z uwagi na obowiązujące przepisy zmniejszyć prędkość podróży o ok. 100 km/godz.

Nowym elementem jednak zaczęły być pojawiające się na poboczach zepsute samochody. Z początku nie zwracałem na to szczególnej uwagi – zdarza się. Jednak po minięciu Wrocławia,

zaintrygowany ich zwiększającą się ilością, zacząłem w drodze do Krakowa prowadzić taką małą osobistą statystykę.

I tak na dystansie 260 kilometrów naliczyłem:

- 21 zepsutych samochodów osobowych,
- 3 zepsute samochody ciężarowe,
- 1 zepsuty autobus,
- 2 samochody osobowe, które wpadły do rowu,
- 1 pałący się żywym ogniem samochód osobowy (pasażerowie już byli poza autem, pomoc wezwaliśmy przez ISR).

Z powyższego można wysnuć wniosek ogólny, że wyższe temperatury zwiększają chęć skorzystania z letniej kanikuli. Można też wysnuć wniosek szczególnie dotyczący naszego kraju, że wyjazdy samochodem są w takich warunkach wzbogacane o element emocji – dojadę, nie dojadę?

Dalsze rozważania na ten temat prowadzą nieuchronnie do pytania bardziej istotnego – jeżeli poruszające się po naszych drogach samochody są w aż tak złym stanie technicznym, to jak będą się zachowywały, gdyby nastąpił wypadek? Obawiam się, że odpowiedź na to pytanie jest niestety znana. Statystyki dowodzą, że na 100 wypadków drogowych ginie w Polsce średnio 11,1 osoby (dane za rok 2008). Zajęliśmy w tej niechlubnej statystyce w Europie drugie miejsce – za Bułgarią. W ilościach bezwzględnych to właśnie najwięcej polskich obywateli poniosło na drogach śmierć. W czym z pewnością fatalny stan techniczny samochodów miał niepośledni udział.



Korzystajmy z letniej kanikuli, z wakacji, z wypoczynku w wybranych przez nas miejscach.

Ale starajmy się pamiętać, że ważniejszym od samych wakacji jest bezpieczny z nich powrót.

A gdy zobaczymy, że ktoś jednak miał pecha i uległ wypadkowi – wezwijmy pomoc. Za pośrednictwem ISR to naprawdę nietrudne.

Życząc Państwu pięknych wakacji i bezpiecznych powrotów mam jednocześnie nadzieję, że kiedyś stworzony zostanie „wodoszczelny” system Stacji Kontroli Pojazdów, a modyfikacje systemu podatkowego zwiększą szanse obywateli na zakup nowszych, bardziej bezpiecznych samochodów, bez zwiększania faktycznych kosztów ich utrzymania.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

18 VII Złot Plejad
Trasa terenowa





	aktualności	6
	SPRT	10
Impreza ze zwycięskim szampanem		
Czeska runda polskich mistrzostw		
	aktualności	14
	Złot Plejad 2010	24
Konkurs fotograficzny Nikona		
podczas VII Złotu Plejad		
	Szkoła Jazdy Subaru	28
Użycie hamulca w zakręcie, a system ABS		
	reportaż	34
Wyprawa życia USA (cz.VI)		
	reportaż	38
	Portrety	
	wyprawy	40
MAROCCO CHALLENGE 2009		
	historia	46
Subaru Vehicle X		
	styl życia	54
Wakacje w górach		
	felieton	58
Dziecko zadżgane marchewką		
	sklepik	62
	piszą o nas	66

Nowa siedziba JM Auto

Z przyjemnością informujemy o zmianie siedziby naszego Dealera, spółki **JM Auto - Autoryzowanego Dealera SUBARU we Wrocławiu**. Od 6 lipca 2010 roku siedziba ta mieści się przy ul. Krakowskiej 1 we Wrocławiu (zbieg ulic Traugutta, Kościuszki, Krakowskiej). Numery telefonów pozostają bez zmian.

Nowa lokalizacja spółki JM Auto to miejsce w centrum miasta, z dogodnym dojazdem, wielostanowiskowym parkingiem oraz bardzo dobrze wyposażonym serwisem i profesjonalną obsługą. Do dyspozycji klientów jest przestronny salon o powierzchni ponad 350m² oraz serwis (1500m² z 5 stanowiskami). Zaplecze techniczne obejmuje m.in. ścieżkę diagnostyczną, obsługę klimatyzacji, komputerową kontrolę geometrii pojazdu. Na miejscu znajduje się serwis blacharsko-lakierniczy, a dzięki współpracy z firmą Du Point usługi lakiernicze będą oferowane na najwyższym poziomie.

Od początku działalności priorytetem spółki JM Auto jest rzetelność i najwyższa jakość usług. To zaangażowanie doceniło wielu klientów.

Wierzmy, że dla tych z Państwa, którzy cenili sobie dotychczasową lokalizację wrocławskiego punktu Subaru, kompleksowość usług wykonywanych w jednym miejscu zrekompensuje ewentualną niedogodność przenosin.



Legacy nagrodzone przez rodziców

Już drugi rok z rządu eksperci amerykańskiego czasopisma dla rodziców „Parents” i portalu Edmunds.com specjalizującego się w doradzaniu osobom, które chcą kupić samochód, umieścili Subaru na liście „Najlepszy Samochód Rodzinny 2010”. W ubiegłym roku w gronie najlepszych samochodów znalazł się Forester, natomiast w tym roku jest to Legacy. Wyróżniono go

za niski próg załadunku i szeroko otwierającą się klapę bagażnika, znacznie ułatwiającą wyjmowanie wózka, tylny rząd siedzeń, wystarczająco szeroki, aby mogła się na nim zmieścić trójka dzieci, stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD, który pozwala na bezpieczną jazdę w każdych warunkach pogodowych i za komfort prowadzenia samochodu.

Lista kilkunastu wybranych samochodów jest tworzona na podstawie informacji zwrotnych od rodziców, którzy na co dzień jeżdżą samochodami, jak również 6-miesięcznych testów i analiz przeprowadzonych przez zespół specjalistów. Każdy samochód jest oceniany pod kątem bezpieczeństwa, osiągnięć, cech ułatwiających podróżowanie rodzinie, zewnętrznego wyglądu i projektu wnętrza.

Jak powiedział Tom Doll, zastępca dyrektora zarządzającego i dyrektor operacyjny Subaru of America, Inc.: „Powinniśmy zabiegać nie tylko o coraz większe uznanie ekspertów, ale także rodziców, którzy każdego dnia korzystają z naszych samochodów”.



Samochód Roku Playboya



W czerwcu po raz siedemnasty ogłoszono wyniki plebiscytu „Samochód Roku Playboya”. Jak co roku odbyło się to podczas uroczystej gali, którą uświetnił pokaz kolekcji bielizny oraz występy Playmate 2009, wszystko oczywiście w asyście króliczków Playboya. Przed Pałacem Zamojskich w Warszawie, w którym miała miejsce gala, zaparkowały wszystkie samochody będące laureatami konkursu. Tłumy fanów motoryzacji i miesięcznika Playboy mogli je tam podziwiać w pełnej krasie.

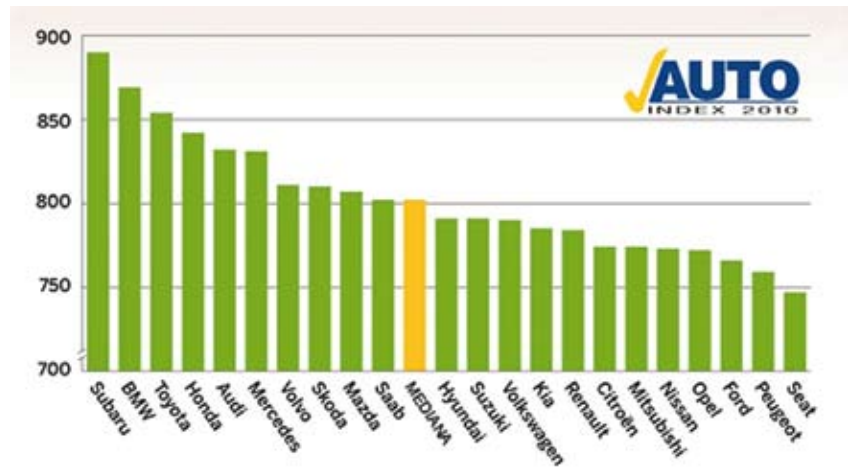
Wśród jedenastu zwycięzców poszczególnych kategorii znalazł się również Subaru Outback. Dyplom potwierdzający pierwsze miejsce w kategorii „Auto Twardziel”, na którym sukces Subaru potwierdzili podpisami przewodniczący jury Włodzimierz Zientarski i redaktor naczelny Playboya Marcin Meller, odebrał w imieniu Subaru Import Polska Michał Turski. Warto zauważyć, że jest to już 17. nagroda uzyskana przez Subaru w tej rywalizacji, z czego aż trzy otrzymał Outback.



Satysfakcja gwarantowana

Z przeprowadzonej w tym roku w Szwecji ankiety AutoIndex 2010, w której wzięło udział 14 399 właścicieli samochodów wyprodukowanych nie później niż w 2003 roku, po raz kolejny wynika, że najbardziej zadowoleni ze swoich aut są kierowcy Subaru. Badanie przeprowadziła Loyalty Group, największa działająca w Skandynawii firma monitorująca lojalność klientów, a jego wyniki zostały opublikowane w ostatnim wydaniu największego szwedzkiego magazynu motoryzacyjnego.

Losowo wybrani właściciele prywatnych samochodów odpowiedzieli na ponad 100 pytań dotyczących przede wszystkim jakości samochodu (ocena jakości wywiera największy wpływ na wynik końcowy), ale również: warsz-



tatu samochodowego, salonu sprzedaży oraz przywiązania do marki. Punkty przyznawane były w ramach każdego kryterium, a na końcu zostały zsumowane.

Pozycja marki nie jest zaskoczeniem – pierwsze miejsce Subaru zajęło w 2007,

w 2009 i ponownie w 2010 roku, poprawiając wyniki w ramach każdego kryterium w stosunku do poprzednich ankiet. Zacięta konkurencja zazwyczaj jest na samym szczycie, ale wyraźna różnica między największymi rywalami zaznaczyła się dopiero w tym roku.

Cenione za jakość, docenione za wygląd

Poczytne amerykańskie czasopismo „Kiplinger’s Personal Finance” co roku zamieszcza na swych łamach przewodnik dla osób zamierzających kupić samochód. W tegorocznym rankingu tytuł „Najlepszy w Swojej Klasie”

i „Najlepsze Nowe Kombi” zdobył Outback. Legacy natomiast wybrano „Najlepszym Nowym Samochodem” w kategorii samochodów (wersji sedan) w przedziale cenowym od 25 000 do 30 000 USD. Ocenie poddano osiągi,

bezpieczeństwo, silnik, spalanie, wygląd, ilość miejsca w środku i pojemność bagażnika, a także utratę wartości samochodów.

O tym, że najnowszy Outback wygrał aż w dwóch kategoriach, zdecydował słynny już stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD i duże zmiany w wyglądzie, które pozwoliły uzyskać więcej miejsca w kabinie oraz w przestrzeni bagażowej. Doceniono również jego ponadprzeciętne właściwości jezdne. W wypadku Legacy uznanie zyskała zmiana stylizacji nadwozia, obszerna kabina i fakt, że samochód ten bardzo wolno traci na wartości.

Na łamach czasopisma podsumowano ten sukces następująco: „Napęd na cztery koła zawsze był mocną stroną Subaru, nowe Legacy udowodniło jednak, że samochody te mogą się także podobać”.



Najszybsza WRX STI

Testowanie to codzienna praca inżynierów tworzących nowe konstrukcje samochodów. Istotne są obliczenia i symulacje komputerowe, ale wreszcie przychodzi moment, gdy teoretyczne rozwiązania trzeba skonfrontować z realiami drogowymi.



Dla pojazdów drogowych, tzw. turystycznych, poligonem testowym najczęściej jest miejska ulica i najwyklesza droga, czy autostrada. Czy samochody sportowe należy zatem badać podczas rajdów lub wyścigów? Raczej nie, gdyż startujący zespół jest pod presją wyniku, a rozwiązania wyczynowe jednak różnią się od tych „drogowych”. Aby więc sprawdzić i dopracować samochód seryjny ze sportowym charakterem, należy znaleźć szczególnie poligon, na którym w powtarzalnych warunkach i bardzo ostro można przetestować auto dopuszczone do ruchu drogowego i pozbawione specjalistycznego wyposażenia wyczynowego.

Takim miejscem jest północna pętla (Nordschleife) toru wyścigowego Nürburgring (o której obok). Korzysta z niej też systematycznie Subaru, doceniając szczególne obciążenia, jakie owa trasa wywiera na układ napędowy i zawieszenie każdego samochodu. Nürburgring pozwala też porównać auto z innymi, gdyż swoje testy przeprowadza tu wielu producentów.

Subaru w piekle

Pierwsze testy opon i zawieszenia Legacy I generacji firma przeprowadziła na Nürburgringu w końcu lat 80. XX wieku. Inżynierowie Subaru zauważyli, że samochód sprawdzony i dopracowany na tym torze, wykaże się dobrymi własnościami jeźdźnymi w praktycznie każdych „asfaltowych” warunkach drogowych. Dlatego od roku 1992 rozpoczęto tu testy kolejnych modeli Imprezy WRX i WRX STI, poszukując jak najbardziej zbalansowanego, jednocześnie bezpiecznego i efektywnego prowadzenia samochodu.

Impreza WRX z roku 1992 osiągnęła na torze o długości 20,8 km czas 8.28,93. To niezły wynik jak na seryjny samochód zaledwie dwulitrowym doładowanym silnikiem, choć zdiagnozowano wtedy pewne niedostatki układu hamulcowego i sztywności nadwozia oraz sprawności przedniego zawieszenia.

Kolejny był test Imprezy WRX STI z roku 1996, w której zwiększono moc silnika, poprawiając turbodoładowanie i chłó-

dzenie powietrza doładowanego. Przede wszystkim jednak usprawniono hamulce, stosując wielotłokowe zaciski z przodu i z tyłu, co doprowadziło zresztą do stałego kontaktu Subaru z firmą Brembo. Czas przejazdu okrążenia spadł do 8.10,75.

Impreza WRX STI z roku 2000 była sztywniejsza i miała szersze koła, zastosowano sześciobiegową skrzynię biegów i silnik ze zmiennymi fazami rozrządu. Jednak większa masa auta nie pozwoliła na poprawę czasu okrążenia.

WRX STI z roku 2002 miał lepszą aerodynamikę, układ wydechowy o równych długościach kanałów, turbosprężarkę TwinScroll, ale przede wszystkim nowy automatyczny rozdział momentu napędowego pomiędzy osiami. Czas przejazdu okrążenia spadł do 8.06,59.

W następnej Imprezie WRX STI (z roku 2004) poprawiono piasty, aby móc zastosować szersze obręcze i opony. Nowy, ślimakowy przedni mechanizm różnicowy pozwolił lepiej przenosić moment napędowy, dokładniejsze wykonanie płyty pod samochodem poprawiło aerodynamikę, zaś większy intercooler pozwolił na podniesienie momentu obrotowego. Spadek czasu przejazdu okrążenia do 7.59,41 wynikał jednak głównie z poprawy regulacji zawieszenia.

W roku 2007 testowano nowy model WRX STI w nadwoziu hatchback i z tylnym zawieszeniem na dwóch podwójnych wahaczach z obu stron. Zoptymalizowano geometrię zawieszenia i wprowadzono szereg ulepszeń, składających się na „Subaru Dynamic Chassis Control Concept”. Samochód nie mógł jednak wykazać swych zalet, ze względu na deszczową pogodę w czasie testów.

Test 2010

Ostatni test WRX STI na Nürburgringu odbył się w kwietniu tego roku. Tym razem szefowie Subaru postanowili wykorzystać sposobność, by sprawdzić model auta w przewidywanej specyfikacji na rok 2011. Podstawową zmianą było użycie czterodrzwiowego nadwozia sedan, znanego już z Japonii i USA i mającego zagościć w drugiej połowie tego roku także w Europie.

Głównym celem testu było dopracowanie nastawów zawieszenia oraz sprawdzenie wpływu kilku nowych elementów, które mogą być użyte w przyszłej wersji auta. Kierowcą testowym był czterokrotny rajdowy mistrz świata Tommi Mäkinen – jego roli nie możemy jednak ograniczać tylko do prowadzenia samochodu. Pamiętajmy, że od kilku lat jest on szefem firmy przygotowującej Subaru Imprezy grupy N do zawodów, zatem zapewne na równi skorzystano z jego doświadczenia na tym polu.

W testowanym WRX STI wykorzystano dwulitrowy doładowany silnik DOHC 16V, była to więc wersja „japońska” samochodu. Użyto manualnej, sześciobiegowej skrzyni biegów.

Tommi Mäkinen był bardzo zadowolony z prowadzenia tej wersji WRX STI i podkreślał przede wszystkim przewidywalność każdego manewru, nawet w najbardziej zdradliwych zakrętach. I właśnie takie zachowanie samochodu pozwoliło na uzyskanie wyniku 7.55,00 – auto zyskało tytuł „najszybszego WRX STI w historii”, co oczywiście nie odnosi się do prędkości maksymalnej, ale do czasu, w jakim pokonano jedno okrążenie toru. Co ciekawe, porównując wyniki na Nürburgringu, możemy Subaru uznać także najszybszym (na tym torze) czterodrzwiowym sedanem. Nic w tym dziwnego, skoro czas uzyskany przez Mäkinena jest mniej więcej równy czasowi uzyskanemu w podobnych warunkach przez Ferrari F430 z półautomatyczną skrzynią „F1”, a poprzedni „najszybszy sedan”, pięćsetkonny Cadillac CTS-V, przejechał okrążenie w czasie o cztery sekundy dłuższym.

Zielone piekło czy odcinek testowy?

Zamknięta pętla toru Nürburgring wiodąca wokół zamku Nürburg w górach Eifel, powstała w latach 20. XX wieku. Obiekt poddawany był licznym przebudowom, ale ciągle pozostawał jednym z najdłuższych stałych torów wyścigowych – do lat 70. XX w. miał długość ponad 22 km. W latach 20. (a potem pomiędzy latami 50. a 70.) regularnie odbywały się tam zawody najwyższego szczebla, także wyścigi Grand Prix (obecna F1) i wielogodzinne. Z czasem tor nazywany także „zielonym piekłem Nürburgringu”, stosunkowo wąski i wiodący głównie przez las, stał się bardzo niebezpieczny. W roku 1984 oddano więc do użytku tzw. krótką pętlę Nürburgringu o nazwie „Grand Prix”, na którą przeniesiono większość zawodów, w tym F1. Dziś, po kolejnych modyfikacjach, krótka, nowoczesna, południowa pętla Nürburgringu ma długość 5184 metrów. Nadal jednak istnieje klasyczna pętla północna (Nordschleife), skrócona na początku lat 80. do 20832 m, ale ciągle ze 160 zakrętami i różnicą wysokości 300 m. Można też połączyć obie pętle, wtedy jedno okrążenie ma ok. 25 km.

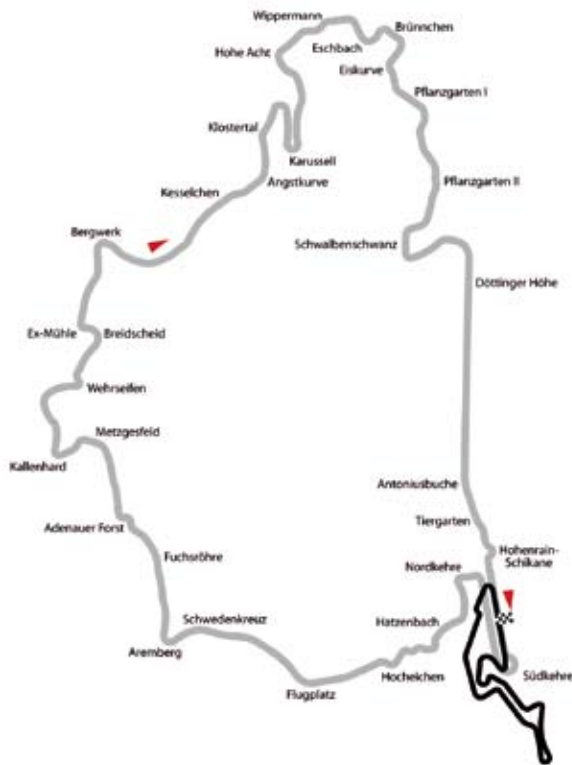
Dziś Nordschleife służy głównie do testów i porównań samochodów, liczne firmy stroją tu zawieszania i aerodynamikę w produkcyjnych autach różnego typu. Testerzy wykorzystują podobieństwo tej trasy do dość krętej i zmiennej współczesnej drogi publicznej. Zaletą jest długość okrążenia – ponad 20 km pozwala zbadać funkcjonowanie całości samochodu w powtarzalnych warunkach, ale jednak w wielu odmiennych sytuacjach.

Firmy samochodowe przeprowadzające tu swe własne testy mogą mieć odmienne kryteria – od „całkowitej seryjności” samochodu (tak zdaje się oceniać swe auta na tym torze Porsche), aż po testowanie prototypów, np. przygotowywanych do produkcji w następnych latach.

Oficjalny rekord współczesnej wersji północnej pętli toru Nürburgring, 6 minut 11,13 s, ustalili w roku 1983 Stefan Bellof w prototypowym Porsche 956 podczas kwalifikacji do wyścigu „1000 km Sports Car”. Natomiast fani szybkich samochodów skrupulatnie odnotowują wszelkie wyniki osiągnięte podczas oficjalnych i nieoficjalnych testów (pomiar czasu przejazdu podczas codziennych jazd turystycznych jest tu zabroniony) i na ich podstawie tworzą rankingi aut sportowych.

Przykładowe wyniki bardziej znanych samochodów produkcyjnych

Bugatti Veyron 16,4	6.42,57	(2010 r.)
Dodge Viper ACR	7.22,10	(2009 r.)
Nissan GT-R	7.29,03	(2009 r.)
Porsche Turbo (seryjne opony)	7.39,00	(2010 r.)
Ferrari F430 F1	7.55,00	(2006 r.)
WRX STI	7.55,00	(2010 r.)
Cadillac CTS-V (czterodrzwiowy sedan)	7.59,00	(2009 r.)
Ford Focus RS	8.26,00	(2009 r.)



Impreza ze zwycięskim szampanem

Rajd Polski



Prawdziwe święto sportów motorowych w naszym kraju, impreza, która jak magnes przyciąga najlepszych zawodników, tłumy kibiców oraz cieszy się zainteresowaniem wielu dziennikarzy, to oczywiście Rajd Polski. Rozgrywana w pierwszy weekend czerwca trzecia runda Rajdowych Mistrzostw Europy oraz Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski okazała się nad wyraz wymagająca dla zawodników oraz ich rajdówek. W tych niezwykle wyczerpujących warunkach doskonale poradzili sobie Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran, którzy Subaru Imprezą zwyciężyli w 67. Rajdzie Polski.

Apetyt zawodników Subaru Poland Rally Team na dobry wynik wzmógł się po triumfie na szutrowym Rajdzie Lotos. Jednak Kajetan i Jarek ostrożnie podchodzili do oceny swojego miejsca w stawce. Konkurencja była naprawdę

mocna, ponieważ na Mazurach wystartowało wielu zawodników spoza naszego kraju, w tym lider mistrzostw Europy – Luca Rosetti. Imprezę otworzyły w piątkowy wieczór dwie krótkie próby na specjalnie przygotowanym na ubiegłoroczne mistrzostwa świata torze szutrowym w Mikołajkach. Prawdziwa rywalizacja rozpoczęła się jednak w sobotę. Świecące mocno słońce dodatkowo podgrzewało rajdową atmosferę panującą wśród mazurskich jezior, a kibice w fantastycznych nastrojach dopingowali swoich faworytów. Kajetan i Jarek od początku narzucili sobie szybkie tempo i osiągnęli czasy w czołowiec praktycznie przez cały sobotni etap. Po pokonaniu dziewięciu oesów zostali liderami i zwycięzcami klasyfikacji pierwszego dnia Rajdu Polski. *- Dzisiejsze odcinki specjalne były naprawdę trudne, a my wykorzystywaliśmy nasze Subaru bardzo mocno. Jest ciężko,*

ale jak widać dajemy radę – powiedział Kajetan Kajetanowicz. - Wygrany dzień bardzo nas cieszy, ale tak naprawdę jesteśmy dopiero w połowie rajdu – dodał Jarek Baran. Drugiego dnia priorytetem dla załogi Subaru Poland Rally Team była wygrana w rajdzie, ale także jak najwyższe miejsce w klasyfikacji drugiego dnia i zdobycie cennych punktów do mistrzostw Polski.

Przyjęta taktyka wymagała rozwagi, ale także utrzymania bardzo szybkiego tempa. Dodatkowym utrudnieniem był fakt, że jako liderzy wyjechali na trasę jako pierwsza załoga, czyszcząc szutrowe odcinki z kurzu i kamyków. Mimo wczesnej godziny rozpoczęcia drugiego dnia rajdu (pierwsza próba wystartowała o godzinie 7:33) zawodnicy szybko rozbudzili emocje kibiców, gdyż walka trwała o każdy ułamek sekundy. Po pierwszej niedzielnej pętli



Kajetan z Jarkiem utrzymywali ponad minutową przewagę nad kolejną załogą w klasyfikacji całego rajdu. Myśleli także o punktach, które otrzymać mogli za drugi dzień zmagania – od pierwszego miejsca w dniu dzieliło ich nieco ponad trzy sekundy. Wszyscy byli przekonani, że załoga SPRT „odpuści” i dojedzie spokojnie do mety, kontrolując czasy rywali. Nic bardziej mylnego

– ostatnie cztery próby to popis wspaniałej jazdy, z dwoma zwycięstwami oesowymi. Na mecie kończącego zmagania super oes Kajetanowicz i Baran chyba nie do końca zdawali sobie sprawę, że wygrali Rajd Polski - najbardziej prestiżową imprezę w naszym kraju i drugi najstarszy rajd na świecie. Szampan na mecie lał się litrami nie tylko na zawodników – także ich

Subaru Impreza dzielnie przyjmowała go na swoją maskę. Warto wspomnieć, że był to piąty triumf Subaru w Rajdzie Polski od początku rozgrywania tej imprezy. Dzięki temu fantastycznemu wynikowi załoga Subaru Poland Rally Team została liderem polskich rozgrywek, a zespół utrzymał pierwsze miejsce w klasyfikacjach producenckiej i sponsorskiej.



Kajetan Kajetanowicz: - Zwycięstwo w tak prestiżowej imprezie, w tak doborowej obsadzie to bez wątpienia wielki sukces. Po wygranym Rajdzie Lotos wielu pomyślało, że może zaistniejemy w czołówce tego rajdu, ale nikt nie spodziewał się, że staniemy na najwyższym stopniu podium. Wygrana cieszy tym bardziej, że została osiągnięta w warunkach niesamowitej rywalizacji. Raduję się tą chwilą, szczególnie dlatego, że to nasze drugie z rzędu pierwsze miejsce w szutrowej imprezie. Rajdy bez wątpienia są trudną i nieprzewidywalną dyscypliną. Nie wiemy jak będzie w przyszłości, ale możemy obiecać, że na pewno będziemy dawać z siebie wszystko - tak samo jak do tej pory. Cieszę się, że mamy możliwość startów na tak wysokim poziomie. Dziękuję naszym Partnerom - Subaru Import Polska, LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic oraz LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, STP, Klonex, Keratronik i SJS oraz całemu naszemu Zespołowi za ciężką pracę. Wasze wsparcie znaczy dla nas naprawdę dużo. Słowa uznania należą się także fanom, ponieważ bez nich i ich gorącego dopingiu ten sport nie byłby tak popularny. My mamy wielu kibiców i to nas bardzo podbudowuje.

Jarek Baran: - To moje drugie zwycięstwo w Rajdzie Polski. Nie mniej ekscytujące niż osiem lat temu, a osobiście bardzo wzruszające, bo wygraliśmy go samochodem Subaru. Dziękuję Symtech Racing za perfekcyjną imprezę, a całemu zespołowi za poświęcenie i ciężką pracę. Doping kibiców jest dla nas najlepszą nagrodą. Dziękujemy Wam – jesteście wspaniali.



Czeska runda polskich mistrzostw

Rajd Bohemia



Po raz pierwszy w tym sezonie mistrzostwa Polski przekroczyły granicę i zawitały na trasy naszych południowych sąsiadów. Rajd Bohemia to jeden z czeskich klasyków, który w tym roku przyciągnął na start ponad 100 załóg. Z pewnością oprócz zaciętej rywalizacji wszyscy wspominać będą go jako jedną z najbardziej gorących imprez od wielu lat.

Bezchmurne niebo i temperatury przekraczające 30 stopni towarzyszyły zespołom oraz licznie przybyłym kibicom przez cały weekend. Słupki rtęci w termometrach rosły z minuty na minutę, a żar z nieba lał się od rana do nocy. Podczas gdy zawodnicy toczyli boje na odcinkach specjalnych, ich mechanicy oraz członkowie zespołu robili co mogli, by choć na chwilę zaznać chłodu. Sposobów było wiele – jedni leżeli w basenach rozstawionych w parku serwisowym,

inni korzystali z uprzejmości strażaków, którzy oblewali spragnionych wodą. Lodówki nie nadążały z chłodzeniem napojów, a sklepy w Mlada Boleslav liczyły korony za sprzedane „zmarzliny”. Pod naszym namiotem rozstawiono dwa wentylatory, które poruszały gorącym powietrzem i pozwalały na chwilę wytchnienia. W rajdówkach jednak nie zamontowano klimatyzacji, więc jedynie wloty powietrza na dachu powodowały jakikolwiek wiaterek wewnątrz samochodów. Zapowiadał się naprawdę wymagający weekend.

- *Nie będzie to łatwa impreza, ponieważ obsada jest bardzo silna. Będziemy ścigać się z zawodnikami, którzy doskonale znają specyfikę tamtejszych odcinków specjalnych* – mówił przed startem Kajetan Kajetanowicz. W piątkowe popołudnie rozpoczęła się zacięta walka o ułamki sekund na rallycrossowym

torze w Ceskiej Lipie. Załoga Subaru Poland Rally Team zaczęła udział w czeskiej rundzie od uzyskania najlepszego czasu wśród zawodników z mistrzostw Polski. Jednak najtrudniejszą część imprezy była dopiero przed nimi, ponieważ organizatorzy przygotowali aż 16 odcinków specjalnych na trasach ułożonych głównie w paśmie Gór Izerskich. Wytyczone próby miały bardzo zróżnicowaną charakterystykę – od krętych i nierównych partii po gładkie i bardzo szybkie fragmenty. Wymagało to od zawodników dostosowania rytmu jazdy oraz skupienia, a panujący upał nie pomógł w utrzymaniu koncentracji. W tych trudnych warunkach po pierwszym dniu Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran zajmowali dziewiąte miejsce w rajdzie i trzecie w klasyfikacji RSMP, a na dwóch odcinkach specjalnych byli najszybszymi Polakami w rajdzie. - *To był dla nas bardzo udany dzień, a naj-*



bardziej jesteśmy zadowoleni z czasów podczas ostatniej pętli - podsumował sobotnie zmagania Kajetan Kajetanowicz. - Utrzymaliśmy koncentrację i wysokie tempo do samego końca dnia. Jesteśmy na dobrej drodze do korzystnego wyniku, choć jutro przed nami jeszcze dłuższe niż dziś odcinki. - Bardzo trudny rajd. Szczerze mówiąc, nie spodziewałem się, że będzie aż tak wymagający - dodał Jarek Baran po pierwszym dniu rajdu.

Niedzielny etap to kolejna próba sił i wytrzymałości zarówno ludzi, jak i samochodów. Zawodnicy do pokonania mieli sześć odcinków, w tym cztery bardzo długie próby. W tym upale krew w żyłach zmroziła wiadomość o przebitej oponie w samochodzie Kajetana i Jarka podczas pierwszego oesu ostatniej pętli rajdu. Oznaczało to, że załoga Subaru Poland Rally Team ponad 50 kilometrów oesowych pokonywała z duszą na ramieniu i nadzieją, że limit przygód na ten dzień został wyczerpany. Udało się i zawodnicy szczęśliwie dojechali do mety ostatniej próby rajdu. Czasy notowane przez Kajetanowicza i Barana podczas drugiego dnia były zadowalające - na pięciu odcinkach osiągnęli wyniki w pierwszej trójce RSMP, a dwukrotnie najlepsze czasy wśród polskich załóg. Ostatecznie zajęli ósme miejsce w generalce rajdu i trzecie w krajowych

rozgrywkach. Zwycięzcą Bohemii został Juho Hänninen z Mikko Markkulą, a w mistrzostwach Polski triumfował drugi w rajdzie Bryan Bouffier z Xavierem Panseri.

- Rajd był naprawdę fantastyczny. Nie pamiętam, kiedy miałem okazję rywalizować na tak trudnych i tak ciekawych odcinkach specjalnych. Jesteśmy bogatsi o kolejne doświadczenia i wiele się nauczyliśmy podczas tego rajdu. Naprawdę dobrze się nam jechało, a oesy wymagały bardzo zmiennego tempa, pogoda jednak nie była zmienna i dała nam w kość. Wypiliśmy podczas dwóch dni ponad 8 litrów wody na głowę - podsumował trzy dni zmagania Kajetan Kajetanowicz.

- Bardzo trudny dzień, ale odcinki fenomenalne - dodał Jarek Baran. - Jak połączenie rajdów Karkonoskiego z Rzeszowskim. Wrażenie zrobiły na mnie dwie najdłuższe niedzielne próby - obie pierwsza klasa. Jesteśmy zadowoleni z punktów zdobytych w Czechach. „Gra na wyjeździe” nigdy nie jest łatwa, ale na pewno rozwija.

Na półmetku sezonu Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran zajmują drugie miejsce w klasyfikacji mistrzostw Polski, ze stratą tylko 5 „oczek” do Michała Sołowowa i Macieja Barana. Załoga Subaru Poland Rally Team po raz trzeci zdobyła komplet punktów w gru-

pie N i umocniła się na pierwszym miejscu. Pozycje zdobyte w Czechach podczas obu dni rywalizacji pozwoliły SPRT utrzymać się na „fotelu” lidera w klasyfikacjach producenckiej i sponsorskiej.

- Przed nami krótkie wakacje i już na początku sierpnia spotkamy się na Rajdzie Rzeszowskim - rundzie mistrzostw Polski i Słowacji. Myślę, że pod względem czasów na oesach spróbujemy być na naszym terenie nieżyczliwi dla gości zza granicy - zapowiedział z uśmiechem Kajetan Kajetanowicz.



Kajetanowicz, Baran oraz SPRT zwycięzcami w Plebiscycie Rajdowym 2009

tekst: Magda Geringer-Nurczyńska

Zacięta rywalizacja w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski trwa nie tylko na odcinkach specjalnych. Także kibice raz do roku mają swoją szansę wziąć udział w zabawie organizowanej przez redakcję Toprally.pl oraz prowadzących audycję radiową Odcinek Specjalny. Najlepszym Kierowcą roku 2009 w Plebiscycie Rajdowym został Kajetan Kajetanowicz, a w kategorii Najlepszy Pilot 2009 najwięcej głosów kibice oddali na Jarka Barana. Obaj zawodnicy startują wspólnie od zeszłego sezonu w barwach Subaru Poland Rally Team, który zwyciężył w tym roku w kategorii Najlepszy Zespół.



Najlepszym polskim kierowcą rajdowym w 2009 roku fani motorsportu okrzyknęli po raz drugi Kajetana Kajetanowicza. Kajto może pochwalić się tym tytułem także za sezon 2008. - *Jest to dla mnie bardzo cenne zwycięstwo, tym bardziej że otrzymuję tę laurkę po raz drugi z rzędu, a liczba głosujących z roku na rok rośnie. Traktuję to wyróżnienie jako nagrodę od kibiców, zobowiązanie na przyszłość oraz dowód na to, że to co robię cieszy również*

fanów rajdów samochodowych. Niezwykle Wam za to dziękuję!!!

Jarek Baran został wybrany Rajdowym Pilotem roku 2009. - *Jest mi bardzo miło i serdecznie dziękuję tym, którzy docenili moją pracę i głosowali na mnie. Dziękuję także tym, którzy głosowali na moich kolegów. Pierwsze miejsce w gronie wielu świetnych pilotów to dla mnie duże wyróżnienie. Stawia ono jednocześnie przede*

mną trudne zadanie - aby utrzymać się na tej pozycji muszę dalej pracować.

Nowością w tegorocznym plebiscycie była możliwość głosowania na Najlepszy Zespół. Wśród pięciu nominowanych najwięcej głosów otrzymał Subaru Poland Rally Team, barw którego od 2009 roku bronią zwycięzcy dwóch pozostałych kategorii Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran. - *Jest to dla nas bardzo cenna nagroda wskazująca, że warto konsekwentnie zdążać wytyczoną drogą, a nie zniechęcać się przejściowymi trudnościami. Wiadomo, że zespół to w oczach kibiców często tylko tło dla osiągnięć poszczególnych zawodników. Tym bardziej cieszy mnie, że dostrzeżone zostało wieloletnie zaangażowanie naszej firmy w sporty motorowe i praca wszystkich członków Subaru Poland Rally Team, bez której spektakularne sukcesy zawodników nie byłyby możliwe* - powiedział Witold Rogalski, dyrektor Subaru Poland Rally Team.





Subaru Vitesse AZS UEK

tekst: Katarzyna Rams



foto: Rafał Cygan

Kibice doskonale znają Subaru z rajdowych odcinków specjalnych, ale okazuje się, że nie tylko tam można tę markę zobaczyć. Można ją ujrzeć również na trasach wyścigów kolarskich, choć tu tylko w roli sponsora. Już w 2007 roku powstał team Subaru Vitesse AZS UEK, którego sponsorem tytularnym jest Subaru Import Polska. Wsparcia zespołowi dodatkowo udzielają producent odzieży sportowej Vitesse oraz inni sponsorzy i partnerzy.

Nie na darmo się mówi, że „Trening czyni mistrza”, zawodnicy startujący w niebiesko-żółtych koszulkach z sezonu na sezon osiągnęli coraz lepsze wyniki. Z czasem zaczęli często gościć na podium ogólnopolskich zawodów MTB. Rok 2010 rozpoczęli już jako jeden z najbardziej rozpoznawalnych zespołów startujących w tym cyklu imprez kolarskich. Jest to niewątpliwie wynikiem startów ubiegłorocznych, spośród których najbardziej spektakularnymi były Akademickie Mistrzostwa Polski

MTB, Beskidy MTB Trophy – uznawany za najtrudniejszy wyścig etapowy „starego kontynentu”, otwarte Mistrzostwa Europy Środkowej, czy międzynarodowy Salzkammergut Trophy.

Głównym celem Subaru Vitesse AZS UEK w tym roku jest walka o czołowe lokaty w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej w najtrudniejszym cyklu maratonów górskich w Polsce – Suzuki Powerade MTB Marathon. Już teraz, w połowie roku wiadać, że zamierzenia są z powodzeniem realizowane. Team sponsorowany przez Subaru zajmuje drugie miejsce w kategorii drużynowej, ustępując jedynie wielokrotnemu zwycięzcy tej klasyfikacji, zespołowi KELLYS PGNiG TEAM Tarnów.

Kolarzy w strojach z logiem Subaru najczęściej można było do tej pory oglądać w Karkonoszach, Kotlinie Kłodzkiej, Beskidach, Górach Świętokrzyskich, Wielkopolsce, Podkarpaciu oraz na słowackim Podtatrzcu, gdzie zawodnicy Subaru

Vitesse AZS UEK zmagali się na etapach wyścigu szosowego „Jarna Klasika”. W najbliższym czasie zamierzają oni ruszyć dalej, by po raz kolejny zmierzyć się z jednym z najtrudniejszych maratonów górskich w Europie, legendarnym Salzkammergut Trophy. Jego 120-kilometrowa trasa przebiega w okolicach malowniczo położonego Bad Goisern w Górnej Austrii.



Zainteresowanych szczegółami działalności drużyny Subaru Vitesse AZS UEK zapraszamy na stronę

www.subaruazsuek.com

Warto mieć marzenia

Z takiego założenia wyszedł Przemysław Ebertowski, który jeszcze jako młody chłopak pragnął zostać kolarzem zawodowym. Wprawdzie do spełnienia marzeń droga daleka, ale tegoroczne rezultaty pozwalają mu myśleć o tym poważnie.



W tym sezonie stawałeś już kilka razy na podium prestiżowych wyścigów MTB w kraju, zostałeś też liderem Pucharu Polski w maratonach, to duży postęp.

- Faktycznie, moje tegoroczne wyniki są dużo lepsze w stosunku do poprzednich sezonów. To efekt ciężkich treningów i przemyślanych działań mojego menedżera. Dwa lata temu wyznaczaliśmy sobie cele, do których staramy się dojść krok po kroku.

Jakie są te cele?

- Chciałbym w przyszłym roku powalczyć o medal Mistrzostw Polski w maratonie i pokazać się z dobrej strony na Mistrzostwach Świata.

Ale to raczej nie jest szczyt twoich marzeń?

- Oczywiście, że nie. To tylko real-

ny cel sportowy na najbliższy okres, który chciałbym zrealizować. Jeśli mówimy o marzeniach, to chciałbym zostać kolarzem zawodowym i jeździć w czołówce maratonów MTB w Europie. Wiem, że stawiam przed sobą wysokie cele, ale jeśli chcesz wejść na szczyt, musisz sięgać do gwiazd. Dlatego wierzę, że jest to całym realne marzenie.

Masz 27 lat, czy to dobry wiek dla kolarza górskiego?

- Idealny. W sportach wytrzymałościowych, a szczególnie w maratonach MTB, najlepszy wiek na osiąganie dobrych rezultatów to 30-35 lat. Tak więc wszystko chyba przede mną.

Od ilu lat uprawiasz kolarstwo?

- Praktycznie od 1997 roku. Na początku była to tylko zabawa. W junio-

rach kolarstwo zacząłem traktować poważniej. Więcej czasu poświęcałem na treningi, startowałem w prestiżowych wyścigach cross country w Polsce, miałem też jakieś sukcesy. Niestety ta kariera nie potoczyła się tak jakbym sobie to mógł wymarzyć.

Czego zabrakło?

- Być może szczęścia. Mieszkałem w małej miejscowości, gdzie nie było żadnego klubu kolarskiego. Trenowałem sam i nie miałem tak dobrego sprzętu jak moi rywale. Wspierał mnie w tym wszystkim ojciec, który niestety wyjechał do Niemiec za „chlebem”. Mimo młodego wieku musiałem szybko dorosnąć, a to nie było łatwe. Problemy się narządzały, więc rzuciłem rower.

Jednak do końca się nie poddałeś?

- Nie, miłość do kolarstwa okazała się silniejsza. Na Wybrzeżu pojawił się nowy klub kolarski Trek Gdynia, który mnie przygarnął. Moje marzenia odżyły. Wznowiłem treningi, znów zacząłem startować w zawodach. W tym czasie przysła moda na maratony MTB, dlatego z klubem pojawialiśmy się głównie na tego typu imprezach.

Były jakieś sukcesy?

- Głównie drużynowe. Trek Gdynia szybko doszedł do czołówki krajowej w maratonach MTB, zdobywając trzecie miejsce na dwóch najbardziej prestiżowych cyklach imprez w kraju. Indywidualnie też miałem sukcesy, ale to nie było to na co liczyłem.



Dlaczego?

- Wiem, że stać mnie było na wygrywanie najważniejszych wyścigów w kolarstwie górskim w kraju. Jednak nie mogłem tego zrealizować, bo nie trenowałem. Musiałem ciężko pracować na rodzinę. Jeździłem z klubem na wyścigi, aby nie stracić kontaktu z tym sportem. Powrót do kolarstwa nie spowodował, że moje problemy finansowe i rodzinne zniknęły. One jeszcze się tylko nawarstwiły. Postanowiłem jednak nie odpuszczać i robić tyle ile się da, wierząc, że któregoś dnia moje kłopoty się jakoś rozwiążą.



Udało się?

- Jest szansa, że tak. Na mojej drodze pojawiła się osoba, która powiedziała, że pomoże mi zrealizować moje marzenia. Kilka miesięcy później moim

pierwszym sponsorem zostało Subaru Import Polska. Wówczas uwierzyłem, że moje życie może faktycznie się odmienić. Ustaliliśmy trzyletni plan działania. Najpierw musiałem ure-

gulować swoje życie, aby z większym poświęceniem móc zaangażować się w treningi. W tym roku chcemy zrealizować 60% moich możliwości, a za rok trenować już na 100%. Muszę po mału nadrobić zaległości z ostatnich lat. Wspierają mnie trzy doświadczone osoby, którym ufam. Ten plan się sprawdza, bo w tym roku na większości imprez w jakich brałem udział, stawałem na podium.

Czy oprócz ścigania się na rowerze, masz jakieś inne ważne cele?

- Mieszkam w pięknym rejonie Polski w okolicach jeziora Żarnowieckiego. Chciałbym rozpropagować moje tereny pod kątem turystyki rowerowej. Przygotowuję dla Gminy Gniewino szlaki rowerowe z nadzieją, że już w niedalekiej przyszłości będę na nich widywał miłośników spędzania wolnego czasu na rowerach górskich.

Czyli rower to jedyne twoje hobby?

- Nie, interesuję również motoryzacją. Do niedawna jeździłem trochę Off-Road, ale dziś nie mam już na to czasu. Miłość do dobrych samochodów gdzieś tam we mnie drzemie, dlatego cieszę się, że moim sponsorem jest Subaru.

Sukces Przemka Ebertowskiego w MTB



W Piechowicach w dniu 19 czerwca b.r. zakończył się kolejny wyścig z cyklu Pucharu Polski w maratonach MTB – „ESKA Bike Maraton”, w którym Przemek Ebertowski, startujący w bardzo silnej stawce, uzyskał doskonały wynik. Na mecie maratonu był 4., a w swojej kategorii wiekowej („M2”) zajął 2. miejsce. Tym razem nie zdobył Pucharu i przegrał jedynie z kolarzami zawodowymi i to o niecałe 3 minuty (cały wyścig trwał ponad 3 godziny). Wygrał Marek Galiński - czterokrotny olimpijczyk i aktualny mistrz Polski, drugie i trzecie miejsce zajęli zawodnicy czołowej polskiej grupy zawodowej „Mróz Active Jet” - bracia Banachowie. Cieszy nas jednak fakt, że z każdym wyścigiem zbliżamy się do zawodowej czołówki i nasi zawodnicy zajmują coraz wyższe lokaty.

VII ZLOT PLEJAD

Trasa terenowa czyli „Jak oni pływają”

(80 kilometrów stylem... frywolnym)

W trakcie wszystkich dotychczasowych Zlotów Plejad, w których uczestniczyłem, trasa terenowa była wytyczana na zasadzie kompromisu pomiędzy terenowymi możliwościami SUV-ów marki Subaru, a maksymalną atrakcyjnością zabawy. Jedynie piąta edycja tej imprezy zorganizowana w Wałbrzychu, dzięki nieprzychylniej (wydawało się) aurze, otarła się o prawdziwy off-road i pozwoliła uczestnikom poznać dzielność swoich – jak to niektórzy określają – bulwarówek. Tegoroczna edycja, odbyła się w dniach 03.06 do 06.06 w Cedzynie koło Kielc. Organizator postarał się, aby bez pomocy „sił wyższych” zaprezentować uczestnikom trasy terenowej, co potrafi ich dzielny „leśnik” (Forester), ponieważ po raz pierwszy w historii imprezy na starcie nie pojawił się żaden Outback. Pan Witold Rogalski, dyrektor Subaru Import Polska (dla członków Klubu oraz Forum Subaru – Ojciec Dyrektor) zadbał, by trudność prób sportowych uzmysłowiła uczestnikom tej trasy, jakimi fantastycznymi samochodami dysponują; pozwalającymi – w przypadku takiej chęci – na osiedlenie się nawet na najbardziej niedostępnym odludziu bez stresu towarzyszącego dojazdowi. Ale i tym razem

pogoda miała duży wpływ na skalę trudności trasy, co prawda nie samych prób sportowych, a przede wszystkim tzw. „dojazdówek”, fantastycznie nieprzejezdnych po tegorocznej powodzi, i to nie do końca „po”, gdyż impreza odbyła się dokładnie pomiędzy drugą a trzecią powodziową falą kulminacyjną na Wiśle.

Opisując to wydarzenie z mojego punktu widzenia, jako starego Plejadowego „wyjadacza”, zanudziłbym pewnie czytelników odniesieniami i porównaniami do poprzednich edycji tej imprezy, dlatego postaram się przedstawić relację oczami nowicjusza, uczestniczącego po raz pierwszy w tej... „zabawie”.

Cóż za teren można wymyślić dla SUV-a? Jakies tam leśne dukty, nierówna droga, coś pod górkę, a jak już „pod” to i „z”, troszeczkę błotka, no i może ewentualnie niewielka piaskownica, ubijana przed każdym samochodem, żeby było sprawiedliwie. No bo jaki off-road da się uprawiać taką limuzyną. Organizator wspominał co prawda o saperce, gumowcach, stalowej płycie pod silnik, ale pan dyrektor Witold Rogalski to przecież osoba znana z niekonwencjonalnego poczucia humoru. Skoro na Forum wspomniał







o płetwach i aparacie do nurkowania z uwagi na zagrożenie powodziowe i wszystkich tym rozbaWił, znaczy... żartowniś.

Nowicjusz pakuje zatem szczoteczkę do zębów, grzebień, sandały, atlas grzybów, krem do opalania, wieczorowy garnitur, balowe lakiery, a żona pilot - szpilki na imprezę i szalowe kiecki na rozdanie nagród i dyplomów (trzy najefektowniejsze na wieszak, dwaście zapasowych do walizki). Dla zabezpieczenia powłoki lakierniczej „bzimbiółki” przed kurzem, zamawia na zaprzyjaźnionej myjni ręcznej... trzykrotne woskowanie. Pilotka zabezpiecza wymyślną fryzurę żelem i kilkoma lakierami do włosów. Linkę holowniczą zabierają ot tak, bo udało się

ją upchnąć na wieszak z kieckami żony. Tak zabezpieczony i wyposażony bolid dociera do Miedzianej Góry, na „Tor Kielce”, gdzie mieści się Biuro Złotu. Pewien lekki niepokój wzbudza w duszy nowicjusza hasło „badanie techniczne samochodu”. Ale jakie - kurczę - badanie? Przed wycieczką do lasu?

Wieczorem, sącząc leniwie złocisty napój na hotelowym tarasie w promieniach zachodzącego słońca, przysłuchują się mimowolnie wspomnieniom z poprzednich edycji, snutym przy stoliku obok przez stałych, zaprawionych w bojach bywalców Złotów, a ich niepokój w tym czasie po cichutku urasta do rozmiarów poważnej paniki. Hałdy? Żwirownie? Zsuwanie się z kilkunastometrowych pionowych skarp? Zalane

wyrobiska? Ciężki sprzęt do wyciągania samochodów? Spojrzeli sobie głęboko w wybałuszone oczy: „Pomyliliśmy imprezy?!”. Zasuważą galopem do biura, przepisać się na Turystyczną... za późno.

Uspokajał ich jedynie fakt, że „bywalcy” wbrew temu co opowiadali, byli spokojni i zrelaksowani oraz, że start do pierwszego dnia zlotu odbędzie się z parkingu kieleckich terenów wystawowych. Duży wyłożony kostką plac... to nie może być trudne. Faktycznie, start poszedł jak z płatka, tak samo jak przejazd przez miasto, nie licząc dyskomfortu, jaki sprawiała konieczność omijania lekko zapadniętych studzienek kanalizacyjnych. Pierwszy zjazd z asfaltu - betka - twarda szutrowa



droga. Dwa kilometry satysfakcji z właściwości trakcyjnych „wozidla”. Zdenerwowanie całkowicie minęło. Pilotka dyktuje dwa przeciwległe zakręty i „bzimbziółka” wjeżdża w potwornie rozoraną, błotnistą, gruntową drogę. To na pewno zła droga. Kierowca zaglądając pilotowi w książkę drogową, ląduje w... „czymś”, z czego nie da już rady samemu wyjechać.

- TO NA PEWNO ZŁA DROGA! - krzyczy do pilota i natychmiast milknie, widząc we wstecznym lusterku kilka Foresterów, spokojnie wtaczających się w to samo grzęzawisko. Po tem zmieszany tłumaczy „prawemu”, że używając zwrotu „zła droga”, miał na myśli jedynie jej jakość. Serdeczny autochton, przypadkiem posiadający przy sobie traktor, proponuje pomoc i po chwili zdezorientowana załoga zostaje wraz z „limuzyną” wyszarpięta z pułapki. Serdeczny autochton jeszcze jakiś czas serdecznie uśmiecha się do kolejnych załóg. Mili „złotowicze”, kilkaset metrów dalej omijając fragment już bardzo nieprzejezdnej drogi, za chwilę – jeszcze tego nieświadomi – wpakują się w kolejne tarapaty...

Nowicjusz wydostaje się w końcu na asfalt w przekonaniu, że organizator tak tylko jednorazowo postanowił uatrakcyjnić trasę. Uśmiecha się na tę myśl, ale tylko przez kilkaset metrów do... następnego grzęzawiska. Przez kolejne kilka kilometrów koncentruje się na daremnej próbie wyskoczenia z głębokich kolein, a przy okazji zdobywa pewne nowe doświadczenia w poruszaniu się swoim pojazdem bokiem, skosem, a nawet tyłem do kierunku jazdy. Na pierwszą próbę sportową w zalanej piaskowni dociera jakimś cudem... przodem, opuszcza pojazd, taksuje go przez chwilę z zewnątrz i... mdleje, bowiem stan kosmetycznego zaniedbania „bzimbziółki” wielokrotnie przekroczył możliwości jego wyobraźni.



Zapoznanie się z warunkami przejazdu próby powoduje ponowny powrót do krainy ciemności. PRZECIEŻ TEGO SIĘ NIE DA PRZEJECHAĆ! Obserwuje zaciskające się po kolei za przednią szybą palce sędziego: 5... 4... 3... jak kolejno wbijane gwoździe do trumny, 2... 1... START.

Rusza z prędkością leniwie snującego się dymu z komina i zagłębia się w piaszczystym zapadlisku, pokonuje ciasne nawroty, strome podjazdy i karłowate zjazdy, wreszcie wydostaje się i wjeżdża długim lewym łukiem na polankę, na której slalomem omija dwie sosenki, o które ściera sobie pierwszą warstwę wosku i rusza ostro w dół do zalanej piaskowni. Wjeżdża do wody, gdzie traci kolejną warstwę wosku oraz niedbale zamocowaną (jak na trasę terenową) tablicę rejestracyjną, pokonuje dwie bramki i płycizną wydostaje się na suchy ląd. Pędzi (no... tu trochę przesadziłem) wzdłuż ściany wyrobiska i tuż przed metą przeprawia się przez głęboki bród. Grupa kibiców pstryka atrakcyjne zdjęcia z przejazdu, na których widać przerażoną twarz kierowcy. Twarzą pilotki niestety nie widać, ponieważ na wszystkich zdjęciach jest szczelnie zasłonięta... dłońmi.



Czas... ?... no cóż, czas... zacząć szybciej jeździć. Zaraz za metą ostry nawrót w lewo i na drugą próbę. Sędzia, kolejnych pięć... gwoździ do trumny, ostry długi zjazd w dół, teren gęsto porośnięty drzewami, trasa potwornie skomplikowana, toteż załoga jej fragment pokonuje w odwrotnym kierunku. Dojazd do mety tym samym stromym, grząskim wąwozem, tyle że... pod górę, co sprawia, że z pozycji kierowcy widać jedynie ściany wąwozu, czubki drzew i bezchmurne niebo. Meta pojawia się nagle i niespodziewanie. Czas? Czas... ruszać dalej.

Długa droga przez las, głębokie koleiny, a na środku kostka granitowa szlifująca co chwilę stalową płytę pod silnikiem. Ufff... koniec kostki. W niedużej odległości od siebie trzy przeprawy przez głębokie brody. Fotoreporterzy obsługujący imprezę wykonują fantastyczne ujęcia. W miejscu twarzy pilota znowu... tipsy. Po kilku kilometrach grząskiej mazi, „bzimbziółka” wtacza się na parking. Znudzony pan sędzia ożywia się na widok nieludzko uciapranego samochodu.

Próbę sprawnościową z gadżetem wykonuje pilot. Akumulatorowa deskorolka skręcająca wraz z odpowiednim wychyleniem ciała. Należy pokonać mały wyasfaltowany placyk z szerokim nawrotem na końcu. Pilotka zajmuje



miejsce na szczycie gadżetu i rusza prosto w kierunku pachołków. Żadne wychylenia ciała, nawet tych najatrakcyjniejszych jego fragmentów, nie powodują choćby drobnej zmiany kierunku jazdy... bum... Na końcu placu był zamknięty punkt gastronomiczny... z naciskiem na był. Czas? Czas brać nogi za pas.

Jednym z zadań na trasie jest zakup dwóch jajek w określonym gospodarstwie. Zbyt proste... hmmm... gdzieś musi tkwić haczyk. Wreszcie upragniony catering. Spokój konsumpcji burzą nowicjusom dziwne dźwięki dochodzące zza drzew. Krótki spacer po posiłku w kierunku źródła hałasu. RANY BOSKIE!!! TO ZNOWU TA PIASKOWNIA!!! Trasa próby sportowej została zmodyfikowana i dwukrotnie wydłużona. Przy wyjeździe, po przeciwległej stronie jeziora, za pomocą wciągarki, obsługa zlotu stara się wydłubać z piachu zagrzebanego po osie Forestera. Nowicjusz przygląda się pilotce, potem „bzimbziółce”. Ma łzy w oczach. Jakiś cud sprawia, że przejeżdża odcinek próby sportowej. Na zdjęciach znowu... manicure. Czas? Czas na tę drugą,

„ciasną” próbę między drzewami. Tym razem byłoby zapewne dużo lepiej, gdyby nie fakt, że trasę przejazdu zmieniono i jeszcze bardziej skomplikowano. Meta i... tipsy. Czas? Czas... odpocząć. Aaaa... w życiu!!!

Ostatnia próba sportowa to przejazd „bzimbziółką” po trasie... motocrossu. Na mecie próby wyjaśnia się haczyk z jajkami. Obydwa właśnie skapują z podsufitki. Pilotka tego nie widzi - nie będę tłumaczył dlaczego. Czas? Czas posprzątać wewnątrz.

Do drugiego dnia zlotu nowicjusz podchodzi z optymizmem, wychodząc z założenia, że przecież... gorzej już być nie może. Ze względu na fotoreporterów na trasie, pilotka zmienia... manicure. Start tym razem spod hotelu. Jednym z pierwszych zadań jest... zakup jajek. Nowicjusz przezornie omija wyznaczone gospodarstwo i błotnistym leśnym duktem (przodem, bokiem, skosem, tyłem) dociera do miejsca, w którym organizator przewidział pierwszą próbę sportową. To duża polana (naturalnie... błotnista), na której wytyczono slalom. Zaliczone. Czas? Czas... przestać denerwować nowicjusza.





Kilka kilometrów asfaltowej drogi powinno dać chwilę relaksu. Owszem, gdyby nie błoto w kołach. „Bzimbiółką” telepie jak zepsutą pralką w trakcie wirowania, a potem już tradycyjnie leśnym duktem (żeby nie było... błotnistym) prosto do... PIASKOWNI!!! Przejazd tradycyjnie - start (dym z komina) – meta – tipsy. Czas? No dobra... obiecałem.

Kolejna próba – wiadomo – ta „ciasna między drzewami”. Wydawało się, że bardziej skomplikować się jej nie dało... a jednak. Ktoś najwidoczniej w nocy przesadzał drzewa? Kilka kilometrów dalej, na parkingu z tym... niby zamkniętym punktem gastronomicznym, próba sprawnościowa z gadżetem. Tym razem rower bez kierownicy. Na drugim końcu trasy slalomu zaparkował autokar turystyczny... bum. Czas? Czas... uciekać.

Kilka kilometrów „wirowania” i kolejna próba sportowa. Slalom na łące. Trasa wyznaczona szczelnie taśmami, sędziowie pilnują prawidłowości przejazdu, jakby co najmniej... dało się wyjechać z kolein. Czas? Hmm... obiecałem.

Catering tradycyjnie połączony z próbą sportową w... PIASKOWNI!!!! No i jak tu coś przelknąć? Przejazd próby to już tym razem wieczność. „Dym z komina” kilkakrotnie dubluje nowicjusza i te... ogryzione już tipsy. Czas? ...przepraszam. Zaraz obok ta „ciasna” próba. Tym razem drzewa zostały... dosadzone. Czas? Czas... kończyć. Twarz pilotki zakurzona i umazana błotem... tam, gdzie jej nie osłaniała dłońmi. Dojazd na metę usytuowaną w pobliżu hotelu, to już prawie wyłącznie „wirowanie”, tylko pranie jakby... gorzej wyważone.

Na wieczorne „balety” pilotka wygrzebuje z dna walizki... dres i trampki, w pasie zawiązuje linkę holowniczą, odkleja ogryzione tipsy, a z fryzury robi... kucyk. Nowicjusz idzie w sandałach.

Opisywanie tradycyjnej „biesiady do białego rana” oczami zdeorientowanego i wykończonego nowicjusza nie ma większego sensu, ponieważ to już inny rodzaj zabawy, aczkolwiek nierozzerwalnie związany i podkreślający charakter

tej imprezy, na zakończenie której nowicjusze z „bananem” na twarzy deklarują bezwarunkowo udział w kolejnym zlocie na... tej samej trasie. To chyba najlepszy dowód na niezaprzeczalny urok Złotu Plejad oraz na potwierdzenie tezy, że męczyzna rozwija się najwyżej do siódmego roku życia, a potem już tylko... rośnie.

Od pierwszej edycji Złotu Plejad, zorganizowanej siedem lat temu w Morsku, na której to poznawałem dopiero możliwości terenowe mojego Foreстера, marzył mi się przejazd trasą, która ocierałaby się o kres terenowych możliwości tego samochodu. Trasa V Złotu Plejad w Wałbrzychu, wydawała mi się spełnieniem tych marzeń. O ile jednak wtedy dyrektor SIP starał się jedynie utrudnić załogom powrót na metę zawodów, o tyle w tym roku postanowił to wręcz... podnieść do potęgi. Dzięki organizatorowi za zaproszenie na niezapomnianą imprezę i... kategorycznie (!) domagam się zaproszenia na następną. I żeby nie było niedomówień - TRASA TERENOWA.



Konkurs fotograficzny Nikona podczas VII Zlotu Plejad

Na kolejnych stronach prezentujemy wyniki konkursu. Podobnie jak w ubiegłym roku, jury wybrało po 3 zdjęcia, które zdobyły odpowiednio I, II i III miejsca w kategoriach: Krajobrazy, Ludzie, Zabytki i Zlot. Nowością w tym roku był sposób fotografowania - Zlotowicze wykonywali zdjęcia własnymi aparatami. Nagrodą za I miejsce w każdej z kategorii była cyfrowa lustrzanka marki Nikon.



*Kategoria KRAJOBRAZY
Marta Wróbel
miejsce I*



*Kategoria KRAJOBRAZY
Emil Lewandowski
miejsce II*



*Kategoria KRAJOBRAZY
Lidia Kubala
miejsce III*



*Kategoria LUDZIE
Jerzy Płoński
miejsce I*



*Kategoria LUDZIE
Justyna Ameljan-Kowalska
miejsce II*



*Kategoria LUDZIE
Maja Górską
miejsce III*



*Kategoria ZABYTKI
Emil Lewandowski
miejsce I*

*Kategoria ZABYTKI
Marcin Czub
miejsce II*



*Kategoria ZABYTKI
Roland Pichór
miejsce III*





*Kategoria ZLOT
Urszula Janiszewska
miejsce I*



*Kategoria ZLOT
Iza Synowiec
miejsce II*



*Kategoria ZLOT
Bartłomiej Filipczak
miejsce III*

Użycie hamulca w zakręcie, a system ABS

Lekcja 8

Proste są dla szybkich samochodów, a zakręty dla szybkich kierowców, ale czy szybkość powinna być jedynym wyznacznikiem dobrego kierowcy? Szybko nie będzie przecież oznaczać bezpiecznie! No właśnie, jak więc bezpiecznie poradzić sobie z zakrętem? Co, gdy w trakcie jego pokonywania sytuacja nas zaskoczy i będziemy musieli awaryjnie hamować? Co zrobić z rękami, gdy nogi rozpoczynają manewr? Jak w takich okolicznościach wykorzystać w pełni dostępne systemy aktywnego bezpieczeństwa wspomagające kierowcę? A może dotychczas byliśmy zakładnikiem któregoś z, wszechobecnych w codziennej jeździe, mitów motoryzacyjnych? Na wszystkie te pytania postaram się przejrzeć odpowiedzi w tym odcinku porad dotyczących techniki jazdy.

Piękna pogoda, kolejne mijane przez nas zakręty na górzystej drodze, co rusz pnącej się, to zaś opadającej w doliny, kryć mogą przed nami nieprzewidziane sytuacje. W każdym z zakrętów tych czyhać na nas może potencjalne niebezpieczeństwo. Czy będzie to zatrzymany pojazd na niewidocznym w pełni zakręcie, z lekka zataczający się jegomość po „porannej kawie”, czy rozentuzja-

zmowana grupka dzieci, która niczym nieskrępowana radośnie korzysta z kawałka nowego asfaltu, aby podszlifować swe umiejętności gry w piłkę - konieczne będzie hamowanie! Jak wykonać je poprawnie, aby - z i tak poważnej sytuacji - nie uczynić dramatu wielu osób? Z poprzednich artykułów wiemy już, jak bardzo ważnym jest odpowiedni tor jazdy i właściwa obserwacja drogi. Umożliwiają nam one wcześniejsze dostrzeżenie niebezpieczeństwa, dając jednocześnie czas na naszą reakcję. Ale jak ona powinna wyglądać? Zobaczmy.

Na potrzeby tej części porad zajmiemy się jedynie samochodami wyposażonymi w układ ABS – dzisiaj to już standard w nowoczesnych pojazdach. W kolejnym numerze „Plejad”, przy okazji szerszego omówienia zagadnienia balansu masy samochodu, poświęcę znacznie więcej miejsca samochodom bez tego systemu.

Gdy tylko podjęliśmy decyzję o rozpoczęciu hamowania awaryjnego w zakręcie (skręcone choćby delikatnie koła), zgodnie ze sztuką techniki bezpiecznej jazdy, energicznie dwoma nogami rozpoczynamy manewr. Prawa noga agresywnie łąduje na pedale hamulca, lewa zaś wciska sprzęgło. W tym czasie nasze ręce w sposób delikatny i bardzo precyzyjny korygują zadany tor jazdy, aby dopasować się w pełni do zaistniałej sytuacji. Pozostają one również w ciągłym







pogotowiu na wypadek grożącego nam poślizgu przedniej lub tylnej osi samochodu. Proste? Nic bardziej mylnego. Ten na pozór banalny manewr przysparza wiele trudności znacznej części kierowcom. W momencie podjęcia decyzji o rozpoczęciu awaryjnego hamowania w zakręcie, najczęściej naszym złym doradcą pozostaje strach. Już na tym etapie musimy być tego świadomi. Większość osób obawia się agresywnego użycia nóg, starając się tylko delikatnie przyhamować, sądząc, iż w taki sposób uniknie wypadnięcia z drogi. To duży błąd! Poprzez energiczne kopnięcie środkowego pedału, już w pierwszej fazie uruchamiamy dwa najważniejsze dla nas systemy bezpieczeństwa: ABS oraz układ wspomagania hamowania. Pierwszy z nich umożliwia nam jednocześnie, stałe

wytracanie prędkości oraz zmianę kierunku jazdy poprzez zapobieganie blokowaniu kół. Niewątpliwą zaletą ABS, choć jest to uboczne jego działanie, pozostaje również stabilizowanie pojazdu. Podstawową rolę drugiego jest zwiększanie siły hamowania. Pytanie tylko, czy wiemy jak je uruchomić oraz czy będziemy mieli na tyle odwagi, aby odpowiednio zareagować w sytuacji ogromnego stresu? Musimy znaleźć tę odwagę, najlepiej podczas ćwiczeń praktycznych w specjalnie przygotowanych do tego bezpiecznych miejscach, próbując wyrobić w sobie nawyk uderzenia w pedał hamulca. A co, jeśli nie uda mi się przemóc? W codziennej pracy instruktora SJS spotykam się z wieloma błędami na torze, które na drodze mogłyby skończyć się fatalnie. Pierwszym z najbardziej po-

pularnych jest zdecydowanie zbyt delikatne hamowanie. **W ten sposób jedynie wozimy ze sobą dostępne systemy zamiast je wykorzystywać!** ABS ułatwia nam zadanie, im dłużej delikatnie obchodzimy się z hamulcem, tym bardziej zaczynamy grać z fizyką, powodując spory, niekorzystny dla nas balans masy pojazdu. Lekkie hamowanie powoduje przeniesienie pozornego środka ciężkości ku przodowi samochodu, a co za tym idzie dramatycznie zwiększa ryzyko wystąpienia poważnego poślizgu tylnej osi. Pamiętajmy, lekko skręcone koła oraz jednocześnie delikatne, lecz dłuższe naciśnięcie nogą na pedał hamulca, to jedna z podstawowych technik wywoływania poślizgu!!! A czy tego naprawdę chcemy podczas codziennej jazdy z rodziną? Uruchomienie systemu ABS już we wczesnej fazie sytuacji awaryjnej sprawia, że nasz samochód staje się zdecydowanie bardziej stabilny i mniej podatny na uślizg tylnych kół. To również jeden z wielu powodów, dla których nie stosuje się tego systemu w sporcie samochodowym – utrudnia on bowiem odpowiednie balansowanie masą samochodu podczas hamowania. W normalnym ruchu ulicznym liczy się jednak bezpieczeństwo. Pamiętajmy również,





że w zależności od modelu samochodu ABS może rozpoczynać swą pracę bardzo wcześnie lub niesłyszalnie późno. Pozornie bliźniacze Impreza WRX oraz WRX STI są tego doskonałym przykładem. Jadąc po torze czy na amatorskich zawodach, tam gdzie w WRX'ie ABS pracuje w najlepsze, starając się pomóc swojemu kierowcy, w modelu WRX STI pozwala on nadal cieszyć się balansem masy, umożliwiając kierowcy bardziej precyzyjne prowadzenie oraz sięganie do granic fizyki w poszukiwaniu lepszego czasu przejazdu. W codziennej jeździe, ten sam kierowca Imprezy WRX STI zbyt lekko naciskając pedał hamulca, w sytuacji awaryjnej może spotkać się z niechcianym poślizgiem, od którego posiadacz WRX'a jest cały czas trzymany z dala. W niektórych modelach współczesnych samochodów (w tym i we wspomnianej Imprezie WRX STI) system ten włącza się bowiem nadzwyczaj późno. Drugim z częściej popełnianych błędów

jest niewłaściwa reakcja kierowcą. U podstaw tego problemu leży niewiedza związana z systemem ABS. To, co przed chwilą było uznane przeze mnie za niewątpliwą zaletę pracującego systemu (stabilizowanie pojazdu), może stanowić również jego wadę. Otóż pracujący ABS sprawia, że auto w trakcie hamowania awaryjnego ma tendencję do podsterowności (tzw. „wyjeżdżanie” przodem na zewnątrz zakrętu). Podczas sytuacji awaryjnej, słabe skręcanie samochodu powoduje u kierowcy naturalny odruch obronny – jeszcze mocniejsze skręcenie kierownicy. Reakcja taka dodatkowo sprawia, że samochód staje się jeszcze bardziej podsterowny, a my starając się obronić znów zwiększymy skręt kierownicą... tak napędza się ta spirala. Pamiętajmy - im większy skręt kołami, tym gorsza skuteczność hamowania! Idealnie jest hamować na prostych kołach, uzyskujemy w ten sposób maksymalną skuteczność! Koła przednie dysponują w danym momencie pewną,

stałą przyczepnością. Możemy ją w pełni wykorzystać na hamowanie lub na skręcanie. Gdy zaczynamy robić to jednocześnie, ani jedno, ani drugie nie może być w pełni efektywne. ABS to w moim odczuciu bodaj największy wynalazek aktywnie zwiększający bezpieczeństwo na drogach. W sytuacji awaryjnej, gdy pojawia się paraliżujący nas strach (każdy z nas ma swój własny poziom) zapobiega on skutkom „zaspawania się” w swoich emocjach. Trzeba się go jednak nauczyć i zrozumieć zasady jego działania. Zaprezentowałem tu jedynie mały wycinek dotyczący hamowania w zakręcie. Aby jednak skutecznie wykorzystać tę wiedzę, musimy poprzeć ją doskonaleniem własnej techniki jazdy. Zachęcam do tego bardzo serdecznie. Tego nie da się nauczyć z książki! Warto dowiedzieć się bowiem więcej. Choćby jak wykorzystać w takiej sytuacji kąć uślizgu opony, kiedy warto odpuścić hamulec, aby zacieśnić skręt i wiele innych. Do zobaczenia na torze.



Instruktorzy Szkół Jazdy Subaru





Kto choć raz kontaktował się z SJS, zwłaszcza na początku istnienia firmy, ten na pewno miał okazję go poznać. Mirek, od 1999 roku jako pracownik Subaru Import Polska, miał okazję od początku obserwować narodziny sieci dealerskiej w Polsce. Po powstaniu Szkoły Jazdy Subaru w 2000 roku stał się jej pierwszym pracownikiem i Pełnomocnikiem Zarządu. Łącząc pracę w dwu firmach, od strony teoretycznej jak i praktycznej, pogłębiał swą wiedzę techniczną zdobytą podczas studiów na Politechnice Krakowskiej. Zaowocowało to napisaniem pracy naukowej o działaniu nowoczesnych zawiesznień oraz elektronicznych systemów w samochodach. Wraz z upływem czasu oraz rozwojem SJS, co raz bardziej angażował się działalność spółki. Ambicja i chęć rozwoju pchały Mirka w kierunku doskonalenia umiejętności prowadzenia samochodu. Jednocześnie podnosił swoje umiejętności biorąc udział w różnego rodzaju kursach i szkoleniach, zarówno realizowanych przez SJS, jak i tych za granicami kraju. Uczestniczył m.in. w zaawansowanym szkoleniu w austriackim OAMTC, aby w 2004 roku stać się stałym instruktorem Szkoły Jazdy Subaru. Tak jak w przypadku pozostałych instruktorów SJS, cieszy się dalszym własnym rozwojem. W 2010 roku w Porsche 911 przeszedł trwające niemal tydzień, elitarne szkolenie Scuderia Hanset na legendarnym torze Nürburgring. Zawsze uśmiechnięty, w pracy na torze swymi kwiecistymi porównaniami sprawia, że nauka może równocześnie przynosić wiele radości. Ponad 9-letnie doświadczenie w dziedzinie szkoleń z zakresu doskonalenia techniki jazdy oraz doskonała komunikatywność, pozwalają mu przekazy-



Mirek Gumuła

Kierowca idol:

każdy kierowca sportowy

Zawód wyuczony:

magister inżynier eksploatacji pojazdów samochodowych

Ulubiona dyscyplina:

marzy o motocyklach ☺

Pierwszy poślizg:

nie pamięta

Pierwsze zawody:

1998 r. międzynarodowy konkurs zespołów ludowych w Dijon z Zespołem Pieśni i Tańca „SŁOWIANKI” (I miejsce) ☺

Ulubiona droga:

do domu ☺

Ulubiona nawierzchnia:

każda

wać wiedzę z niezwykłą łatwością. Doświadczenie to potwierdza wydany w 2009 roku przez Wojewodę Małopolskiego certyfikat instruktora doskonalenia techniki jazdy. W codziennej pracy biurowej w SJS zajmuje się kontaktem z klientami

firmowymi, a po powstaniu działów odpowiedzialny został za eventy motoryzacyjne SJS Experience. Umiłowanie jazdy poślizgami, powoduje, że przeprowadzane przez Mirka co-drive'y dla klientów są niepowtarzalne.



Wyprawa życia USA



Dzień dziewiąty „Calico City, dłuuuuuuga droga do Los Angeles, ocean, Sharks i my”

Rano (komu rano, temu rano, we mnie jeszcze jest siódma wieczór), Jackie siłą wmusza we mnie skromne śniadanie, złożone z płatków, odrobiny dżemu i ćwiartki banana. Odmawiam kawy. Odmawiam ice tea. Generalnie odmawiam. Gdy wychodzę z hotelu, uderza mnie taka fala gorąca, że niemal osu-

wam się na asfalt. Radek oznajmia nam, że zaplanowany na dzień dzisiejszy pobyt w Dolinie Śmierci nie może zostać zrealizowany, gdyż jest tam 45 stopni w cieniu. Mogłoby być i ze 100. Sądzę że w takiej skali nie robi to większej różnicy. Przez chwilę wyobraziłam sobie siebie ciągnącą swe członki przez pustynię w tym słońcu i zrobiło mi się niedobrze. To może już jedźmy do L.A., do oceanu, dobrze???

No i pojechaliśmy. W głośnikach nie-

zmiennie jupijajaj, jupijajej, ale po trzech dniach doprawdy przestało mi to przeszkadzać. Po mniej więcej dwóch godzinach docieramy do miasteczka Calico, co poznajemy po wielkim białym napisie CALICO na przydrożnej skale. Dotarcie na miejsce witane jest z wielką ulgą, gdyż John nie zgodził się na zatrzymanie autobusu w celach aprowizacyjnych. Wychodzimy na zewnątrz. Sądzę, że temperatura w Calico nie odbiega znacząco od tej w Dolinie Śmierci.



Wchodzimy do miasteczka i znajdujemy się jakby żywcem na planie „Domku na prerii”.

Calico jest miasteczkiem, w którym kiedyś znajdowała się kopalnia srebra. W ramach atrakcji można pozwiedzać kopalnię (po piętnastominutowym wstępie dotyczącym zasad bezpieczeństwa i fenk ju for jor atenszyn), zobaczyć starą szkołę, kościół, maszyny służące do obrabiania wykopanego srebra, a także porządowała wannę do kąpieli na zewnątrz w „chinese bath tub”. Można także spłynąć potem i legnąć na ławce w knajpeczce, zjeść kanapkę z tuńczykiem i napić się wody z cytrynką. Potem czeka nas pokaz strzelaniny rodem z dzikiego zachodu (bójka między kowbojami dotyczy kubka z kawą). Powszechnie przecież wiadomo, że na Dzikim Zachodzie kowboje zabijali się głównie z powodu kawy, nigdy zaś z powodu wódki, kobiet i złota. Pokaz nie jest specjalnie spektakularny. Schowana w cieniu sklepu z pamiątkami szczerze żałuję aktorów, odgrywających rolę kowbojów kilka razy na dobę. Rzeczywiście, całość trafnie oddaje umieszczony na głównym dziedzińcu napis „It is simply amazing, amusing and... confusing”. Nic trafniejszego nie można powiedzieć, by oddać

charakter dziury jaką jest Calico.

Po godzinie znów jesteśmy w autobusie. Tęsknię coraz bardziej za dziećmiakami. Jackie pokazuje mi magnes, który kupił mi w sklepie z pamiątkami. Jest na nim napisane. „Motherhood is more than job, it's an adventure”. Miłe, wszak mógł mi kupić magnes z napisem „Kinder, Kirche, Küche”, prawda? Jedziemy

w stronę L.A. Z kilometra na kilometr robi się coraz bardziej zielono. Po drodze zatrzymujemy się na lunch w meksykańskiej restauracji, w miasteczku ze specyficznym „graffiti” na ścianach budynków.

Jedzenie jest całkiem dobre, choć spożywane w hałaśliwej atmosferze, tworzonej przez przewijające się hiszpańskojęzyczne rodziny z małymi dziećmi. Potem znowu jedziemy. Z małą przerwą na zatankowanie autobusu, czytaj zakupienie Heinekena, tudzież innych trunków chłodzących. Swoją drogą podziwiam co poniektórych uczestników naszej wyprawy, nieprzerwanie od kilku dni popijających myszowódę, zmieszaną z ciepłą colą, za to z plastikowych kubeczków. W trakcie jazdy John umiła nam podróż opowieściami z Kalifornii, chociaż Radek litościwie i tak tłumaczy co piąte zdanie. Późnym popołudniem docieramy do L.A. Zanim pojedziemy się zakwaterować w hotelu, John wiezie nas na plażę w Santa Monica. Gdy wychodzę z autobusu owiewa mnie ożywcza





bryza. Powietrze jest przesiąknięte wilgocią i solą, tak jak lubię. Po rozpalonych i suchych dniach na pustyni, L.A., z plażą i palmami jawi się jako raj na ziemi. Wychodzimy na plażę. Lecimy do wody jak Albert i Maks z Seksmisji. Zanurzamy się prawie po pas. To doprawdy szczegól, że mamy na sobie jakieś ubrania. Co za ulga!!! Na plaży jest mnóstwo ludzi, bul-



war Santa Monica rzeczywiście wygląda jak wyjęty z filmu Beverly Hills 90210. W powietrzu czuć luz, atmosferę zabawy i odpoczynku. Jak fajnie byłoby zostać tu kilka dni, spędzać całe dnie z ciałem wdzięcznie udrapowanym na kąpielowym prześcieradle, od czasu do czasu zanurzającym w orzeźwiającej wodzie oceanu.

Jeszcze przez moment płaczemy się po przyplażowym bulwarze, lecz po 20 minutach musimy wracać, gdyż przeinteligentny John zablokował pół parkingu i dojazd do plaży. Jedziemy do naszego hotelu po drodze przyglądając się miejscowej architekturze. Ową architekturę najtrafniej można by oddać słowem „labilna”. Widać, że domki są budowane na zasadzie, „byle się trzymało, choćby i na słowie honoru”. Z drugiej strony, po co budować, kiedy i tak w przyszłym roku przyjdzie Katrina czy jakiś inny Dżordż i zmiecie wszystko po równo: ładne czy nieładne, solidne czy też nie.



W końcu dojeżdżamy do naszego Mariotta. Umawiamy się na wspólne wyjście na kolację do restauracji usytuowanej nieopodal hotelu, po czym znikamy w korytarzach. Po pół godzinie leżenia plackiem w zaciemnionym i chłodnym pokoju wizualizując sobie poprawne umiejscowienie organów wewnętrznych rozbujanych i przemieszczonych podczas ostatnich dni wojaży autobusowych z Johnem, Jackie oznajmia, że mam się przebrać w kostium kąpielowy, gdyż idziemy popływać w basenie. Basen w odróżnieniu od basenu w Buffalo jest czyściutki i nic w nim nie pływa, nawet zwłoki sławnego reżysera. Przy wejściu oczywiście ogromna tablica informująca o czyhających na nas niebezpieczeństwach, z nieodłącznym „fenk ju for jor atenszyn and...”, a jakże! Pływamy sobie przez czas jakiś w przyjemnie chłodnej wodzie, a potem idziemy do jacuzzi. Dołącza do nas Marta. Jest tak miło, że nawet chcemy wysłać Jackiego po drinki, ale ów odmawia tłumacząc, że nie będzie latał w mokrych gaciach po barach w hotelu Mariott. Po godzinie czuję się zrelaksowana i wypoczęta. Po powrocie do pokoju przebieram się i idziemy na kolację do knajpki umiejscowionej w odległości około kilometra od naszego hotelu. Zanim zostanie przyniesione da-



nie głównie korzystamy ze świetnie wyposażonego bufetu pełnego przeróżnych sałatek oraz owoców morza. Gwoli ścisłości, to właściwie ja korzystam, a Jacek siedzi obrażony na mnie (gdyż „mu śmierdzi rybą”) i czeka na swe steki. Na kolację przychodzi także John ze swoją dziewczyną. Dziewczyna Johna świetnie do niego pasuje. Ubrana jak prostytutka z lat osiemdziesiątych co chwilę wychodzi z knajpy, niby zapalić papierosa, a tak naprawdę zaczepiać lokalny patrol policji stacjonujący na parkingu przed knajpą. Ponadto, przysięgłabym, że zdecydowanie jest „pod wpływem”... czegoś, co naszemu przemiłemu Johnowi wydaje się wcale nie przeszkadzać. Na szczęście John i Lynn, dwa gołąbki, świergołą sobie przy innym stoliku. Znowu opycham się tak, że muszę poluzować guzik przy spodniach. W odróżnieniu od wyjazdu do Japonii, w trakcie którego schudłam około 5 kilo, czuję, że te wakacje zakończę na plusie. Gdy wracamy do hotelu, umawiamy się na wyjazd na plażę, dokładnie w to samo miejsce, w którym byliśmy tego popołudnia. Taksówka wiezie nas około 15 minut. Gdy dojeżdżamy na miejsce jest już wieczór. Jednak z powodu niedzieli nie ma tłumów w klubach. Bulwar także powoli pustoszeje. Czekamy na piasku na resztę umówionej grupy. Gdy zaszło słońce, całkiem nieźle już wieje i przyjemna za dnia wilgoć, wnika nie bardzo teraz przyjemnie w ubranie. Kiedy zbiera się już cała nasza grupa, idziemy do Sharks, jednego z popularniejszych klubów na plaży w Santa Monica. Ochroniarz żąda dwóch dokumentów ze zdjęciem, czym totalnie bulwersuje Radka. „Dwóch dokumentów ze zdjęciem ostatni raz chciano ode mnie w klubie go-go na Alasce, więc nie przesadzaj men, a najlepiej od razu idź po swojego kierownika.” Kierownik przyszedł i po wstępnej lustracji orzekł, że możemy wejść na jeden dokument. Więc wchodzimy. W środku zastajemy

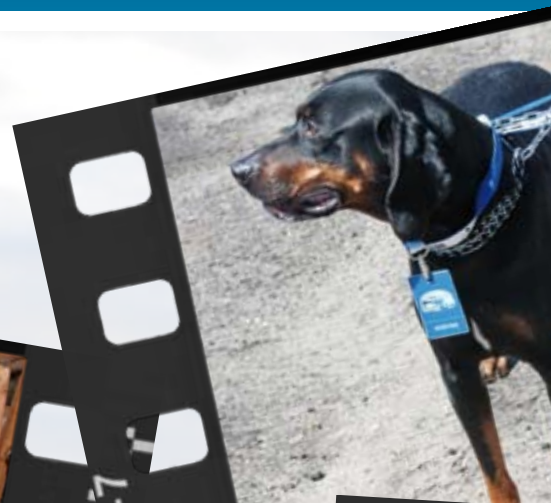


klimat rockowego pubu oraz zespół na żywo grający całkiem fajne kawałki. Przy kolejnych drinkach wpadamy w nastrój typowo wspomnieniowy. Oglądamy zdjęcia na aparatach. Przypominamy sobie zdarzenia ubiegłych dni. Wyczuwa się jednak już tęsknotę za domem i bliskimi. Gdy rockowi chłopcy uderzają w struny i słyszę „Sweet Home Alabama”, wychodzę na chwilę, bo strasznie, ale już strasznie tęsknię. Po wyjściu z knajpy idziemy jeszcze powąłęsać się po molo, ale nie trwa to długo, gdyż zaczynają się nami trochę interesować lokalni mieszkańcy o wyglądzie dilerów narkotyków. Robimy sobie zbiorowe zdjęcia samowyzwalaczem i przy bulwarze łapiemy ośmioosobową taksówkę. Wracamy do hotelu uprzednio zahaczywszy o sklep monopolowy. Na miejscu wypijamy jeszcze po piwie i idziemy do swojego pokoju. Jutro czeka nas bardzo dłuuuuugi dzień z finałem w Warszawie.

Cd. artykułu w następnym numerze



Portrety



VII Złot Plejad - Cedzyna 2010



MAROCCO CHALLENGE 2009

Zacząłem się jak zwykle bardzo niewinnie. Przez zupełny przypadek znalazłem ogłoszenie o rajdzie Marocco... Hmmmm... Pomyślałem, że przejechać taki fajny rajd w dobrym towarzystwie starych kumpli byłoby świetnie. Wysłałem mail z pytaniem „kto jedzie?” spotkał się z błyskawicznym odzewem tych, na których można w takich sytuacjach liczyć. Nie pamiętam, kto pierwszy odpisał, ale generalnie można powiedzieć, że w tym samym czasie Adam Oleksy, Krzysiek Pietrzak, Michał Turski i Tomek Rasztawicki powiedzieli zdecydowane TAK!!!

...Potem wszystko bardzo szybko się potoczyło. Zaczęliśmy spotkania „przedrajdowe” i szybko dołączyli do nas Sylwia Przyzińska i Marcin Ciszewski jako serwis, a Jacek Krzepkowski jako fotoreporter.





foto: Jacek Krzepkowski



foto: Arek Kwiecień/Sigma Pro





W gronie ośmiu osób ustaliliśmy plan i 12 października całą ekipą znaleźliśmy się na uroczystym starcie w Krakowie. Chwilę później, bo 16.10 wylecieliśmy z Warszawy samolotem do Hiszpanii, a stamtąd promem do Maroka. Podczas długiej i upojnej podróży uzgodniliśmy wspólnie z kolegami zawodnikami, że traktujemy ten rajd „rekreacyjnie”. Kamienista i piaszczysta pustynia, góry o wysokości do 2 000 m n.p.m, wysoka temperatura, długie odcinki... więc nie ma co się „napinać”. Niestety albo stety, tak nam się udzieliła w samolocie i na promie rajdowa atmosfera, że praktycznie od startu do pierwszego odcinka zaczęliśmy się ścigać!!! W końcu pojechaliśmy na rajd! Chyba tylko w Afryce można jechać quadem z maksymalną prędkością kilkadziesiąt kilometrów non stop.

Nasze „sprzęty” przygotowaliśmy bardzo solidnie, większość z nas dużo wcześniej zadbała o poprawę kondycji fizycznej, tak więc na starcie stanęliśmy w dobrych nastrojach i pełni optymizmu.

Pomimo zmiany planów, jeżeli chodzi o to, czy jedziemy „turystycznie”, czy nie, to nie złamaliśmy jednej podstawowej zasady. W miarę możliwości trzymaliśmy się razem – na wszelki wypadek – jakby się komuś coś stało, to żeby nie został sam. Oprócz tego, że organizator zapewniał, że zabierze wszystkich, którzy z różnych przyczyn zostali na pustyni, my mieliśmy swój wóz serwisowy, a przede wszystkim kolegów, którzy (często kosztem własnego wyniku) pomagali tym potrzebującym.

Pierwszego dnia rozgrzaliśmy mięśnie i nasze maszyny. Jechaliśmy odcinkami Rajdu Dakar i tym bardziej zachciało nam się ścigać. Jazda dawała nam wiele



foto: Jacek Krzepakowski

frajdy, ponieważ wszyscy długo na to czekaliśmy, a bezkres afrykańskich bezdroży sprawiał, że nas „ponosiło”. Trzeba było jednak trzymać emocje na wodzy, bo bardzo szybko wszyscy przekonali się, że ten rajd można skończyć już pierwszego dnia. Mimo wspomnianego bezkresu wokół nas trzeba było uważać przede wszystkim na ogromne kamienie i dziury (przełomy) na trasie rajdu. Uderzenie w taki kamień lub rów przy zbyt dużej prędkości mogło skończyć się bardzo źle dla konstrukcji quada i – przede wszystkim- naszych kości. Po średnio wyczerpującym pierwszym dniu (wcześniej przecież była długa podróż samolotem i promem) wylądowaliśmy w obozie namiotowym na środku kamienistej pustyni. Do obozu dotarliśmy w nocy i po szybkiej, cieplej kolacji przygotowanej przez serwis cateringowy zabraliśmy się do przeglądu delikatnie zakurzonych quadów. Jak to w takim obozie bywa atmosfera była bardzo przyjemna i tak naprawdę było to, można powiedzieć, towarzyskie spotkanie i długa debata facetów (z lampkami na głowach), którzy podczas naprawy swoich sprzętów dzielili się wrażeniami z pierwszego dnia rajdu.

Drugiego dnia, kiedy wstaliśmy rano i zobaczyliśmy jak położony jest nasz obóz, okazało się, że trzeba wsiąść na quada, motor czy do samochodu i odjechać paręset metrów od obozu, żeby mieć odrobinę intymności podczas porannej toalety. Wystartowaliśmy do najdłuższego i chyba jednego z piękniejszych odcinków tego rajdu. Oczywiście zaczęły się problemy z ogumieniem. Popularny „kapeć” stał się chlebem powszednim. Mimo tego, że zainwestowaliśmy w najmocniejsze opony, to jednak kamienista nawierzchnia okazała się silniejsza. Turasowi mało było zwykłych „kapeci”, więc na jednym z kamieni zmiażdżył felgę w chińskiej osiem. Po wielu przygodach na trasie wylądowaliśmy u celu przejeżdżając 580 km. Może na pierwszy rzut oka nie wydaje się to jakiś kosmiczny dystans, ale pokonaliśmy go na quadach i raczej w ciężkim i mało komfortowym terenie. Do tego trzeba było zmagać się z wysoką temperaturą i kurzem, przez który ciężko było odczytywać GPSa. Koncentracja i dobre nawigowanie to podstawa w takich rajdach. Tego dnia, jak już wspomniałem, większość z nas miała problemy z oponami. Ostre jak



foto: Marcin Ciszewski



foto: Jacek Krzepakowski



foto: Jacek Krzepakowski

nóż kamienie cięży najbardziej twarde ogumienie. Adam jadąc „pełnym ogniem” wpadł do bardzo głębokiego rowu i przez chwilę (jak quad zatrzymał się w miejscu) oglądał pustynię z lotu ptaka. Całe szczęście sprawny chłopak, mimo twardego lądowania, pozbierał się szybko i po przymocowaniu tego, co się przy tej okazji urwało, pojechaliśmy dalej. Michał też miał około godzinę na to, żeby podziwiać piękne widoki. Po tym jak zniszczył felgę (jakiś duży kamień to sprawił) pewno szybko by wymienił koło (miał przecież zapas), gdyby nie to, że... zapomniał klucza do kół. Po godzinie oglądania przepięknych krajobrazów nadjechał... samochód RMF-u i poratował biedaka pożyczając klucz.

Od trzeciego dnia rajdu zaczęły się wreszcie piachy, na które wszyscy chyba czekaliśmy. Jazda po wysokich wydmach techniką surfowania to naprawdę świetna zabawa. Poziom adrenaliny podnosiła za każdym razem niewiadoma – co jest po drugiej stronie szczytu wydmy pod którą trzeba podjechać z niemalże maksymalną prędkością, bo jest tak wysoka, że nie ma innej możliwości, żeby ją pokonać!

Wszystkim nam chyba dał się we znaki odcinek pod tytułem „wyścig po wydmach”. Tak jak chcieliśmy pośmięć po piachach, tak chyba po tym odcinku raczej mieliśmy ich już w nadmiarze.

Trzeba było pokonać osiem dwudziestokilometrowych pętli w najkrótszym możliwie czasie, jadąc non stop. Kolejny dzień, to powrót na kamienną pustynię i zmierzanie w stronę mety. Po drodze, oprócz przebitych opon, Rasztkowi zrywa się pasek napędowy. W towarzystwie Olka czekają na części, a po ich otrzymaniu w polowych warunkach naprawiają



sprzęt i dobijają szczęśliwie do bazy, którą tego dnia był dawny fort legii. To właśnie z tej urokliwej twierdzy wszyscy ruszyli do ostatniego odcinka imprezy.

Na mecie czekał na nas, można powiedzieć, wielki komfort tzn „luksusowy” marokański hotel – dla porównania w Polsce takie były na przełomie lat 70/80, bo teraz ciężko chyba znaleźć taki nawet w Bieszczadach. Nieistotne! Na luksusowe wakacje nie pojechaliśmy, więc po przejechaniu 2000 km prysznic był największą radością!

Praktycznie z dnia na dzień, a bardziej z godziny na godzinę, coraz lepiej i szybciej nam się jechało. Zmęczenie dopadało nas dopiero wieczorem. Wcześniej nie pozwalała na to adrenalina, której, myślę, wszyscy wydzielaliśmy grubo ponad normę. Już chyba od trzeciego dnia nie przeszkadzało nam, że na śniadanie zjadaliśmy batona energetycznego, a potem przez cały dzień piliśmy na przemian wodę i napoje energetyczne o raczej kiepskim smaku.

Dziury w oponach i wymiana kół (lub ich naprawa na pustyni), stała się dla



foto: Jacek Krzepakowski

nas na tyle normalną sprawą, że po skończonych etapach pytaliśmy się nawzajem „ile kapi?”.

Im więcej przejeżdżaliśmy kilometrów w tych niecodziennych warunkach, tym bardziej do nas docierało, co przeżywają zawodnicy podczas Rajdu Dakar. Ich dystans dzienny i całkowity był kilka razy większy niż nasz, więc wiemy już, że każdemu, kto ukończy ten morderczy rajd, należy się naprawdę szacunek.

O naszym rajdzie, jakbyśmy się wszyscy zebrali, to można by napisać książkę.

Mój sprzęt odmówił w pewnym momencie posłuszeństwa i musiałem się wycofać. Koledzy naprawiali silnik na pustyni i chyba już żaden z nas nie jest w stanie powiedzieć, ile razy naprawialiśmy albo wymienialiśmy koła.

Wiemy jedno. Spędziliśmy extra tydzień ścigając się na pustyni. Większość z nas przejechała przez ten czas ponad 2 000 km quadem/samochodem. Spędziliśmy urocze wieczory podczas napraw sprzętu i męskich „debat”. Nauczyliśmy się wiele o jeździe po pustyni, poznaliśmy wiele ciekawych osób i kawałek Maroka ożywiście.

...i tego wszystkiego nikt nam nie zabierze!!!

Jak wszystko dobrze pójdzie, to mamy nadzieję spotkać się w takim samym, albo większym, gronie podczas edycji RMF MAROCCO CHALLENGE 2010. Przy okazji chcemy bardzo podziękować firmom Subaru DAWOJ, Honda Motorista i ATV Partner za wsparcie i wiarę w nas.



foto: Arek Kwiecień/Sigma Pro

Subaru Vehicle X

Nie zawsze to, co jest obiektywnie najlepsze, odnosi realny sukces. Dobrym przykładem takiej sytuacji jest Subaru (Ayclone) SVX. Sportowe coupe tak zaawansowane, że wszyscy je podziwiali, ale większość się bała...

Historię Subaru SVX można skwitować bardzo krótko: dynamicznie rozwijające się w końcu lat 80. XX w. Subaru, postanowiło ambitnie zdobyć rynek sportowych samochodów luksusowych. Efektem tych przemyśleń był zaprezentowany w roku 1991, niekonwencjonalnie stylizowany, dwurdzwiowy SVX. Firma liczyła przede wszystkim na dobrą sprzedaż w USA, oczekiwania jednak nie spełniły się. Przez sześć lat wyprodukowano jedynie ok. 25 000 egzemplarzy, z czego tylko niecałe 2500 sztuk trafiło do Europy. Rynek amerykański był rzeczywiście najbardziej życzliwy dla SVX, jednak tamtejsza sprzedaż sięgała maksymalnie nieco ponad 3000 sztuk rocznie, a pod koniec spadła do ok. 700 sztuk, co nie uzasadniało dalszej produkcji. Po roku 1997 SVX zniknął z oferty Subaru, a flagowym modelem zostało Legacy, którego popularność ciągle rosła.

Tyle suche fakty. Jednak za słowami „Subaru SVX” kryje się o wiele więcej...

Niejasna przyczyna porażki

Dlaczego Subaru SVX nie zdobyło uznania klientów na całym świecie, skoro w tym samym czasie konkurencyjne auta o podobnym charakterze sprzedawały się bardzo dobrze? Trudno dociec, szczególnie, że dzisiejsi właściciele SVX-ów prawie zgodnie twierdzą, że mają niezwykle, prawdopodobnie najlepsze samochody, jakie kiedykolwiek i gdziekolwiek wyprodukowano.

Nie można chyba zrzucać winy na trwający akurat wtedy „naftowy” kryzys gospodarczy, ani na zbyt wysoką cenę auta. To prawda, nie było tanie, ceny zaczynały się od ok. 25 000 \$, ale w tym segmencie raczej nie chodzi o zdobycie niezamożnego klienta. Podaje się zresztą, że Subaru liczyło na umiarkowaną sprzedaż 10 000 sztuk rocznie, a przy rzeczywistej jej wielkości każdy egzemplarz przynosił średnio stratę ok. 3000 \$. Można się tylko domyślać, że szefowie Subaru mogli popełnić nierzadko występujący błąd taktyczno – marketingowy: wyposażyli swój samochód we wszelkie możliwe, na ówczesne czasy wyjątkowo nowoczesne rozwiązania, licząc, że przez sam ten fakt łatwo zmiażdżą ewentualnych przeciwników. Tymczasem auto było zbyt zaawansowane i rynek amerykański „nie zrozumiał” jego doskonałości. W Europie zaś, gdzie królują luksusowe auta niemieckie, doskonałemu coupe z Japonii zabrakło charyzmy, by się przebić.

Nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło – Subaru wyprodukowało w ten sposób doskonałego „młodego klasyka”, którego cena dziś ciągle jeszcze umiarkowana, może już tylko rosnąć. Firma zresztą nie żałuje kilkudziesięciu milionów dolarów straconych na tym projekcie, uznając, że to niewiele za wypromowanie obrazu marki nowoczesnej i technicznie zaawansowanej. Rozumując w ten sposób możemy przypuszczać, że największym błędem było porzu-







cenie idei luksusowo – sportowego samochodu tylko dlatego, że pierwsza jego wersja nie chciała się „sama” sprzedawać.

Futurysta z Włoch

Historia Subaru SVX, zwanego w Japonii Alcyone SVX (Alcyone to najjaśniejsza gwiazda konstela-

cji Plejad) nie zaczęła się oczywiście w roku 1991, ani nawet w roku 1989, gdy podczas samochodowego salonu w Tokio zaprezentowano jego prototyp. Przodkiem SVX był w pewnym sensie – gdy chodzi o koncepcję, ale nie pod względem technicznym – sporo mniejszy i bardzo „kanciasty” Alcyone/Subaru XT. Tamto auto nie



miało charakteru luksusowego, był to raczej interesujący dwudrzwiowy samochód sportowy (silniki H4 1.8, H4 1.8 turbo i H6 2.7), który przez sześć lat produkcji (lata 1985 -1991) znalazł na całym świecie prawie sto tysięcy odbiorców. Liczba może nie gigantyczna, ale pozwalająca sądzić,

że kolejny, ulepszony pod każdym względem Alcyone będzie sporym sukcesem.

A właśnie tego „lepszego” Alcyone zaczęto przygotowywać już w roku 1985. I w tym względzie szefowie Subaru postanowili sięgnąć na najwyższą półkę, wierząc, że jeżeli auto ma się podobać,

to musi je projektować Włoch. Tym Włochem był Giugietto Giugiaro, szef firmy ItalDesign. Co ciekawie, istnieją dowody, że to właśnie sam Giugiaro przyłożył swą rękę do projektu SVX, co wcale nie jest oczywiste, gdy mamy do czynienia z wielkimi i sławnymi studiami designerskimi. Specjaliści i analitycy dowodzą zresztą, że koncepcja klinowego nadwozia i szklanej kopuły otaczającej kabinę nie jest szczególna dla tego Subaru. Jest ona raczej znakiem rozpoznawczym większości projektów Giugiaro z tamtego okresu. Mówi się na przykład, że prototyp Citroena Activa (samochód koncepcyjny z roku 1988) jest wręcz bliźniaczo podobny do pokazanego rok później SVX. I coś w tym może być, bo spójrzmy na profil i proporcje Daewoo Espero, o którym wiadomo, że pierwotnie był projektem Giugiaro dla Citroena (później odrzuconym)... Najbardziej charakterystycznym elementem stylizacyjnym Subaru SVX



jest wspomniana już, pozornie pozbawiona słupków szklana kopuła z interesującym rozwiązaniem bocznego „okna w oknie”. Wydaje się, że właśnie ta koncepcja nawiązująca do osłony kokpitu niewielkiego (być może bojowego) samolotu, najbardziej urzekła decydentów z Subaru. Pomimo oczywistych trudności technologicznych zadecydowano, by weszła do produkcji seryjnej i w ten sposób powstał element, który od razu dzieli ludzi oglądających SVX na dwa obozy. Jeden, ten większy, to zakochani w nietypowym Subaru, drugi zaś, mniejszy, to obóz tych, którzy go nienawidzą.

Są jednak inne akcenty stylizacji SVX o których także warto wspomnieć, i nie mówimy tu o klinowym kształcie nadwozia. Ten styl był wówczas po prostu modny, i już. Ale tylny spojler... Czy wyobrażamy sobie SVX bez niego? Oczywiście, że tak! Pierwszy projekt Giugiaro wcale nie miał spojlera, tylko krótką płaską lotkę na końcu bagażnika. Spojler pojawił się dopiero, gdy projekt trafił do Japonii.



Giugiaro się ugiął (w końcu klient decyduje), a dzisiaj... podobno największy purysta – miłośnicy SVX usuwają tę część ze swoich samochodów, bo tak przecież miało początkowo być!

Drugi element to wąziutkie przednie światła. Niewątpliwie stanowią one, wraz z wlotem powietrza, w dużym stopniu o charakterze SVX. Tymczasem początkowo w ich miejscu miały być reflektory podnoszone

elektrycznie. Zrezygnowano z nich, gdy stwierdzono, że na wielu rynkach (głównie w Europie) auto i tak jeździłoby ciągle z podniesionymi światłami, z fatalnym skutkiem dla aerodynamiki i wyglądu. A gdy chodzi o aerodynamikę, było o co walczyć – Cx 0,29 jest do dziś wynikiem na najwyższym poziomie. Spokojny i uporządkowany opływ powietrza wokół auta wynika także z braku ramek drzwi i okien (wspomniana architektura „okna w oknie”), co pozwala np. na jazdę z opuszczonymi szybami bez obawy o zburzenie fryzury i minimalizuje hałasy aerodynamiczne, znane z innych samochodów.

Futurystyczna wizja Giugiaro jest tym bardziej szczególna, że jest to pierwszy chyba samochód na świecie, który trafił do produkcji seryjnej w formie





praktycznie identycznej z pojazdem koncepcyjnym (pokazanym w Tokio w roku 1989). Twórca chyba sam się tego nie spodziewał! Można się spierać, czy ten odważny krok posłużył całej idei, ale jedno jest pewne – znamy naprawdę niewiele samochodów (prócz tych z kategorii pojazdów supersportowych), które kilkanaście lat po zakończeniu produkcji nadal stanowią na ulicy atrakcję .

Co ciekawe, wykończenie kabiny i tablica przyrządów (jakkolwiek interesująca), nigdy nie były wyjątkowo futurystyczne. Można przypuszczać, że projektant i klient od razu uzgodnili, iż kierowca będzie wołał rozwiązanie pewne i mało szokujące, wystarczy, aby były praktyczne, solidne i ergonomiczne.

Technika na nowym poziomie

Pokazany w roku 1989 prototyp (pamiętajmy – było to ponad 20 lat temu!) zadziwił innowacjami technicznymi. Nie chodzi tu wcale o symetryczny napęd 4x4, już wtedy standardowy dla Subaru. Sześciocylindrowy

wolnossący silnik 3,3 dm³ 2xDOHC 24V w układzie bokser był wtedy nowością, lecz trudno go było uznać za sensację. Ale aktywne zawieszenie, kontrola trakcji, czterokanałowy ABS, a wreszcie elektrycznie aktywowany system skrętu tylnych kół,

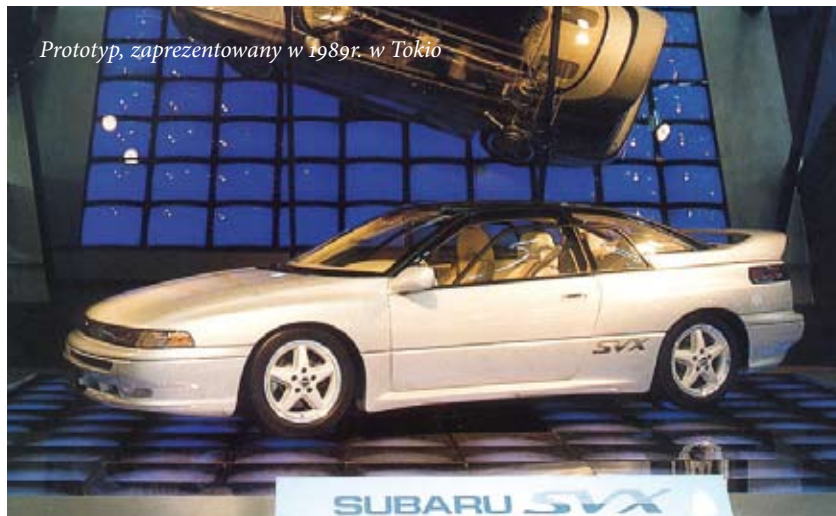
to rozwiązania, które miały stanowić o najwyższym poziomie technicznym Subaru. I wreszcie kompletna nowość – system nawigacji sterowany głosem kierowcy. Czy działał? Nie wiemy, ale dopiero obecnie, dwie dekady później, najbardziej luksusowe marki oferują



takie rozwiązania. Elektronika w tym czasie przeszła długą ewolucję.

Które z wyjątkowych systemów zaprezentowanych w prototypie trafiły do seryjnej produkcji? Zaskakująco – układ skrętu tylnych kół, ale tylko na rynek japoński. Ówczesne wszystkie poważne firmy z kraju Kwitnącej Wiśni uznawały, że „4ws” najlepiej rozwiąże problemy bezpiecznego prowadzenia samochodu, więc pojawienie się nowego, luksusowego auta bez takiego systemu było po prostu niemożliwe. Subaru wybrało debiutujący wtedy układ z siłownikiem elektrycznym (a nie hydraulicznym) i sterowaniem komputerowym. Koła tylne skręcały się w ten sposób, by przy wysokich prędkościach zmniejszyć na zakręcie kąt ich ustawienia wobec toru jazdy. Instrukcja zaś przypominała kierowcom, że mimo doskonałości tego rozwiązania „istnieje jednak graniczna prędkość pokonywania zakrętów”. Funkcji poprawiającej zwrotność przy manewrowaniu, nie wprowadzono, tak zresztą jak całego „4ws” w Europie i USA.

Mimo iż produkcyjne SVX miały „zaledwie” klasyczne, w pełni niezależne zawieszenie (z podwójnymi wahaczami z tyłu), za dopłatą z resorowaniem hydropneumatycznym, użytkownicy chwalili auto właśnie za wyjątkowo pewne prowadzenie, a poza tym wysoki komfort i osiągi (mimo ok. 1600 kg czas przyspieszenia od 0 do 100 km/h wynosił według różnych danych od 7,3 do 8,6 s, prędkość maksymalna to ok. 230 km/h). Silnik o mocy maksymalnej 230 – 240 KM i maksymalnym momencie obrotowym ok. 310 Nm w każdej wersji SVX łączony był z czterobiegową przekładnią automatyczną. Subaru w tym czasie nie dysponowało bardziej „sportową”



Prototyp, zaprezentowany w 1989r. w Tokio



Prototyp coupe Subaru firmy ItalDesign z 1986r.



Giorgio Giugiaro, szef firmy ItalDesign podczas prac nad prototypem SVX.



System nawigacji sterowany głosem.



Prototyp: Subaru Amadeus



skrzynią manualną, zdolną przenieść taki moment napędowy.

Istniały w SVX, zależnie od rynku, dwa systemy przeniesienia napędu AWD. Pierwszy, to typowy dla rozwiązań ze skrzynią automatyczną w Subaru tzw. ACT4 (Active Torque Distribution), w którym w miejsce centralnego mechanizmu różnicowego umieszczono sprzęgło wielotarczowe zdolne do zmiany przenieszonego momentu. Układ zasadniczo przenosił 90% momentu do kół osi przedniej, natomiast w razie ich poślizgu dystrybucja momentu mogła osiągnąć podział do 50%/50%. Drugi system to VTD (Variable Torque Distribution) z planetarnym centralnym mechanizmem różnicowym, dostarczającym zasadniczo 36% momentu dla kół przednich i 64% dla tylnych. Ten mechanizm różnicowy wyposażony był w wielotarczowe sprzęgło blokujące, sterowane elektronicznie, zatem rozwiązanie było podobne do znanego dziś np. z Imprezy WRX STI. Ponadto w tej wersji SVX w tylnym moście pojawiało się wiskotyczne sprzęgło zwiększające tarcie w mechanizmie różnicowym.

Bardzo mało zmian

Przez sześć lat obecności na rynku w Subaru SVX nie pojawiły się istotne zmiany konstrukcyjne. Nie znaczy to jednak, że zmian brakowało w ogóle, można wręcz powiedzieć, że sytuacja była całkiem odwrotna. Zdajmy sobie sprawę, że auto produkowano w krótkiej serii i było ono praktycznie do końca swoistą wersją rozwojową. Stąd z czasem diagnozowano pewne usterki (najczęściej w przeniesieniu napędu w skrzyni biegów oraz w elektronice i mechatronice) i szybko wprowadzano usprawnienia. Dziś właściciele SVX

muszą się dobrze orientować, jaką wersją swojego samochodu dysponują. Natomiast bez wątplenia inżynierowie Subaru zdobyli dzięki temu modelowi wiele doświadczenia.

Czy miały powstać inne wersje SVX? Podobno myślano nad wersją turbo (a nawet biturbo), co miało radykalnie zwiększyć osiągi. Niestety, okazało się, że trudne byłoby znalezienie odpowiednio wytrzymałych komponentów układu napędowego. Pracowano też nad wersją trzydrzwiowego kombi, z dzisiejszej perspektywy moglibyśmy nazwać ją „sports wagon”. Prototyp o nazwie Amadeus pokazano podczas tokijskiego salonu samochodowego w roku 1991. Jednak usprawnianie projektu Giugiaro najwyraźniej nie wyszło i dzieło porzucono.

A więc obecnie istnieją tylko oryginalne SVX produkowane w latach 1991 – 1996. I co ciekawe, ceny egzemplarzy pojawiających się od czasu do czasu w ogłoszeniach są nadal stosunkowo niskie, mimo tego, iż w powszechnej opinii auto za kilka lub kilkanaście lat stanie się niezwykle poszukiwanym i rzadkim klasykiem. Jaka jest przyczyna tego „niedoszacowania” SVX? Jedyne racjonalne przypuszczenie - ewentualni chętni boją się problemów z obsługą i utrzymaniem tak nietypowego pojazdu. I jeszcze jedno pytanie – czy pojawi się następca SVX? Nie ma na ten temat wiarygodnych informacji, ale z drugiej strony wydaje się dziwne, by szefowie Subaru nigdy nie skorzystali z nazwy, która na stałe została tak pozytywnie zapisała w historii motoryzacji.



Niniejszym artykułem kończymy cykl, opisujący historię modeli Subaru. W następnym numerze „Plejady” przedstawimy Państwu pierwszy artykuł z nowego cyklu, który mamy nadzieję przypadnie Państwu do gustu.

Zapraszamy.

Wakacje w górach

W tym roku pogoda nas nie rozpieszcza, ale mam nadzieję, że i tak przynajmniej część czytelników „Plejad” zdecyduje się na wyjazd w góry. Dla mnie zawsze był to najlepszy pomysł na spędzanie wolnego czasu, dlatego w przypiływie dydaktycznego nastroju postanowiłem przekazać kilka uwag dotyczących sztuki przetrwania na górskich szlakach.



Marcin Kacperk – Prezes Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich zrzeszającego polskich przewodników posiadających międzynarodowe uprawnienia UIAGM. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie www.freerajdy.pl



Dojazd samochodem na miejsce narłupu z pewnością jest największym wyzwaniem – zwłaszcza w polskich realiach. Mimo to, oczywiście nikt nie zostaje w domu i każdy stara się bezpiecznie dojechać, rozpoznając ewentualne zagrożenia i unikając ich. Podobna postawa powinna cechować wszystkie wyjścia w góry – nawet te zupełnie turystyczne czy rodzinne. Wbrew powszechnej opinii ofiarami wypadków są najczęściej turyści na znakowanych szlakach, a nie wspinacze, którzy porwali się na strome ściany. Można w tym zobaczyć analogię do typowego wypadku samochodowego, do którego dochodzi podczas normalnej, użytkowej jazdy, a nie na rajdzie lub na torze wyścigowym.

Jeśli znajdujemy się w górach i jesteśmy amatorami, to warto pamiętać, że wiąże się to z szeregiem zagrożeń, z którymi nie spotykamy się na co dzień i których w związku z tym nie rozpoznajemy. Ich przykładowa lista wygląda następująco: my możemy spaść na coś, coś może spaść na nas, możemy umrzeć lub znaleźć się w stanie zagrożenia życia ze względu na warunki, możemy ulec chorobie lub urazowi, które w mieście nie muszą mieć fatalnych konsekwencji, ale z dala od lekarza stanowią bezpośrednie zagrożenie życia. Oczywiście lista ta jest dużym uproszczeniem, bo w konkretnych sytuacjach, podobnie jak na drodze, o wypadku często decyduje splot różnych wydarzeń. Nigdy nie można jednak zapominać, że góry zawsze mogą być niebezpieczne. Fałszywe poczucie bezpieczeństwa jest przyczyną wielu wypadków. Każdą decyzję lub pomysł należy rozpatrywać przede wszystkim w kategoriach bezpieczeństwa.

W wypadku Tatr część kłopotów



wynika ze specyficznego położenia tych gór – ich niższe i łatwiej dostępne rejonny są naturalnym zapleczem spacerowym dla Zakopanego i innych okolicznych miejscowości. Często trudno uchwycić różnicę między długim spacerem, a wyprawą w góry, w których przecież często giną ludzie – słyszymy o tym potem w “Wiadomościach”. Bardzo wiele osób znajduje się w poważniejszych sytuacjach i w trudniejszych miejscach, niż im się wydaje. Jedną z głównych przyczyn wypadków na szlakach turystycznych jest brak rozpoznania, że znajdujemy się w sytuacji, która stawia nam jakieś wymagania i że niesprostanie im może mieć tragiczne w skutkach konsekwencje. Błędy, o których często się słyszy, to brak odpowiedniego obuwia czy odzieży, złe zaplanowanie wycieczki itp., ale one są tylko pochodną głównego problemu. Ofiary wypadków często wyruszają na szlak w złych butach i usiłują realizować niedorzeczne pomysły nie dlatego, że źle oceniają sytuację, tylko dlatego, że w ogóle jej nie oceniają. W klapkach i w krótkich spodenkach można iść na spacer po Zakopanem, można go nawet przedłużyć np. do szałasu w Dolinie Strążyskiej – zupełnie się nad tym nie zastanawiając. Problem zaczyna się dopiero wtedy, gdy przy tym szałasie ktoś widzi, że dalej jest jakiś szlak, że idzie nim dużo ludzi i gdy ten ktoś, w klapkach i w krótkich spodenkach, po prostu idzie dalej. W ten płynny sposób przechodzi ze strefy bezpiecznej w strefę zagrożenia zupełnie tego nie zauważając. Najkrócej można to skomentować tak: jeśli ktoś nie ma zamiaru na poważnie zajmować się turystyką – nosić plecaka, ubrań przeciwdeszczowych, mapy, kompasu i szeregu innych rzeczy – to powinien trzymać się w miarę blisko

centrum Zakopanego. Ci zaś, którzy mają turystyczne zacięcie, powinni zdobyć trochę wiedzy o tym, jak działać, żeby nie znaleźć się w kłopotach. Jeśli nie posiadają tej wiedzy, to pozostają im jeszcze dwa wyjścia: rezygnacja z górskich wycieczek lub skorzystanie z usług przewodnika. W towarzystwie profesjonalnego przewodnika o międzynarodowych uprawnieniach nawet osoby nie mające żadnego doświadczenia mogą wchodzić na poważne tatrzańskie szczyty – również te nieznakowane, takie jak Mnich czy Gerlach. Nie chciałbym, żeby powyższe zdania zabrzmiały zniechęcająco

– wręcz przeciwnie, szczerze namawiam do przyjazdu w góry wszystkich, którzy nie mają jeszcze wakacyjnych planów. Niezależnie od tego, czy będziemy spacerować i chodzić na krótkie wycieczki, czy zaangażujemy się w bardziej poważne górskie wyprawy, jest to naprawdę fajna forma spędzania wolnego czasu. Piwo smakuje najlepiej po długim, letnim dniu w górach. Ta ostatnia informacja adresowana jest do Czytelników, którzy mają ukończone co najmniej osiemnaście lat. Na niej kończę i życzę wszystkim udanych, pogodnych wakacji oraz bezpiecznego dojazdu i powrotu.



DZIECKO ZADŹGANE MARCHEWKĄ, czyli o nowelizacji ustawy dotyczącej zapobieganiu przemocy w rodzinie, a prowokującej do użycia przemocy wobec jego autorów.



Jeszcze całkiem niedawno, zaledwie kilka tygodni temu, nic nie było w stanie zmącić mojego wspaniałego samopoczucia i satysfakcji ze sposobu w jaki wychowywałem moje dzieci (aktualnie dorosłych już facetów) oraz z bezkonfliktowej, opartej na dyplomacji rodzinnej idylli, która co prawda jakiś czas temu się skończyła, ale również bez krwawej rzezi, rękoczynów, bez wyrzeszczanych, wyrafinowanych

wulgaryzmów i nawet bez drobnej przepierki w sądzie. Była to sielanka przerywana zaledwie kilkoma klapsami i tylko z rzadka zakłócana podniesionym głosem. Niekiedy jakiś zakaz, nakaz, ewentualnie szlaban - i to zazwyczaj w stosunku do mnie, rzadziej do dzieci - i nigdy w stosunku do żony. Znacznie częściej jakaś nagroda, przyjemność, kino, bilardzik, w porze zimowej narty, taniec sportowy, lekcje tenisa, później jakieś auto, mieszkanie. Stres? No może jakiś był, choćby związany z lekkim przymuszeniem lenia do nauki lub przejściowymi kłopotami finansowymi. Ale kto w naszych czasach nie ma stresów? Jednak ogólnie rzecz ujmując, omalże biblijny raj i to bez węży, i z iglastym sadem według zarządzenia żony, bo łasy na szyszki nie jestem. Jak już wcześniej napomknąłem, tak mi się naiwnie zdawało jeszcze kilka tygodni temu, dokąd w moje bestialskie, ojcowsko-mężowskie łapska nie wpadła (jeszcze wtedy jako projekt) nowelizacja ustawy o zapobieganiu przemocy w rodzinie, gdyż według standardów wspomnianej nowelizacji, nazwanie moich metod postępowania z rodziną zwyrodnieniem, można jedynie porównać z nazywaniem jazdy z prędkością 180 km/h w centrum miasta nieznacznym przekroczeniem prędkości. Gdyby mi zaliczyli to bestialskie klepanie pampersa i krytykę za pałę z wf-u, dorzucili pijackie libacje z okazji sylwestra i imienin, to byłbym teraz wydzierganym kryminalistą w połowie wyroku.

Dla potwierdzenia moich słów pozwolę sobie przytoczyć kilka perełek z założeń wspomnianej nowelizacji, której projekt przygotowany został przez organizacje pozarządowe, ale przez rządowych fachowców zatwierdzony.

1. Pracownik socjalny będzie miał prawo odebrać dziecko z rodziny, i to bez wyroku sądu. (art. 12a ustawy) będzie stosowane zwłaszcza w sytuacjach, gdy opiekun dziecka znajduje się w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środka odurzającego. Odebranie dziecka z rodziny pracownik socjalny będzie mógł wykonać tylko przy udziale policji lub pracowników służby zdrowia. W ciągu 24 godzin o odebraniu dziecka powiadomiony zostanie sąd rodzinny (przyp. autora)

Czyli kidnaping jako forma zdobycia żywych dzieci, przechodzi do lamusa. Teraz wystarczy legitymacja pracownika socjalnego, który sprawdzi wcześniej, kiedy tatuś lub mamusia mają imieniny, żeby być pewnym, że oboje będą na „luftie”, a potem już tylko wystarczy przekupić pracownika służby zdrowia. Przy ich zarobkach sto złotych to majątek.

2. W każdej gminie powstaną zespoły monitorujące nie tylko rodziny, w których występuje przemoc, lecz także przemocą zagrożone.



Do ich uprawnień należeć będzie m.in.: zbieranie i przetwarzanie wrażliwych danych (takich jak np. przebyte choroby) o sprawcach przemocy i ich rodzinach, bez ich zgody (!) (art. 9a, 9b, 9c ustawy).

Sprzedawczyni z monopolowego donosi, że ojciec rodziny nabył dwa litry gorzalki. Jest zagrożenie, zbiera się komisja i bez zgody dorosłej partnerki (przypuszczalnej ofiary, bo już dziecko jest ofiarą z założenia) przetwarza wrażliwe dane. A tymczasem do domu zagrożonej przemocą rodziny zjeżdża rodzina na imieniny solenizantki... przepraszam... ofiary. Wredna sąsiadka donosi na policję o krzykach dobiegających z mieszkania (ponieważ Polacy nie potrafią śpiewać). Na imprezę wpada pracownik socjalny wraz z policjantem w celu zgarnięcia dziecka. Policjant diagnozuje uroczyść jako pijacką balangę i wzywa posiłki. Rodzina aktywnie staje w obronie dziecka. Faktycznie dochodzi do przemocy. Ta rodzina ma już pozamiatane. Żartuję? I tak i nie, wystarczy bowiem przeanalizować kolejne artykuły projektu.

3. Na podstawie jednego donosu, każdej rodzinie będzie mogła zostać założona tzw. Niebieska Karta, także bez zgody osoby dorosłej dotkniętej przemocą, a gminna komisja złożona z 7 osób, m.in. przedstawicieli organizacji pozarządowych, edukacji, służby zdrowia, będzie gromadziła dane o rodzinie, obradowała o sposobach rozwiązania jej problemów i wdrażała je w rodzinach. (art. 9d ustawy)

Na podstawie jednego donosu? Toż to jedna złośliwa rencistka zrośnięta z parapetem jest w stanie wykończyć pół osiedla w tydzień. Ale zaskoczył mnie inny fakt, otóż politycy, którzy zatwierdzali ten projekt zazwyczaj preferują najpierw gnojenie tego, który doniósł, a dopiero potem zajmują się oczyszczaniem z wszelkich zarzutów kolegi... na którego doniesio-

no. Usprawiedliwia ich fakt, że wydaje im się, że ich nie dotyczy ta ustawa. A „niebieska karta” – hmm... ładnie brzmi. To zapewne od koloru siniaków.

4. Ustawa zawiera bardzo rozszerzoną definicję przemocy względem tego, co zwykle rozumie się poprzez przemoc i tego, co zapisane jest w kodeksie karnym. Zapisy ustawy nazywają przemocą: jednorazowe albo powtarzające się działanie lub zaniechanie naruszające wolność, w tym seksualną, a także wywołujące cierpienia i krzywdy moralne u osób dotkniętych przemocą. (załącznik nr 3 do uchwały)

I tu nie pokuszono się już o sprecyzowanie, czy chodzi o wolność seksualną nieletnich dzieci, żony czy... moją, a także, czy kazirodztwo i pedofilia jest swobodą seksualną, i czy krytykowanie przejawów tych swobód jest przemocą, czy już nie. Zaciekał mnie również fragment o zaniechaniu naruszającym wolność seksualną. Czyżby chodziło o zaniechanie wypuszczania żony do kochanka, czy raczej dwunastoletniej córki na całonocne libacje z kolegami? Bo już zaniechanie współżycia seksualnego między partnerami jest przemocą na pewno.

5. Należy zbudować strukturę od Krajowego Koordynatora do spraw Przeciwdziałania Przemocy w Rodzinie, w randze ministra, przez wojewódzkich koordynatorów, po tzw. zespoły interdyscyplinarne w każdej gminie.

Rozumiem przez to takie małe NATO...dywanowe naloty, pokojowe interwencje zbrojne, stacjonowanie jednostek rozjemczych po środku łóżka w sypialni. Projekt przewiduje m.in., że ofiarom przemocy ma być udzielana bezpłatna pomoc, w tym poprzez uniemożliwienie osobom stosującym przemoc wspólnego mieszkania oraz kontaktowania się z osobą pokrzywdzoną, oraz bezpłatną obdukcję u lekarza pierwszego kontaktu.

I to jest bomba. Żona chce do domu sprowadzić gacha. Dzwoni na policję, zgłasza przemoc ze strony męża i... ma wolną chatę. Dzieciak chce iść na prywatkę. Tatus ma wątpliwości. Serdeczny kolega leje go pasem po dupie, ten zasuwa biegiem do NZOZ-u. Lekarz wzywa policję. Tatus do pierdła, synus na imprezę. Łza się w oku kręci, jak pomyślę, ile prywatek mi przeszło koło nosa.

„Poradnik pracownika socjalnego” z 2009 r. precyzuje, że przemocą jest: dawanie klapsów, „zawstydzanie”, „krytykowanie” np. „krytykowanie zachowań seksualnych”.

No i słusznie! Bo kto to widział, żeby krytykować żonę albo córkę, że spała z całym osiedlem?!

Ustawodawca przewiduje w pierwszych zdaniach uzasadnienia do ustawy, że problem przemocy dotyczy połowy rodzin w Polsce. Otóż biorąc pod uwagę przytoczone powyżej sprecyzowanie określenia przemocy, zakładam, że problem dotyczy stu procent rodzin w naszym kraju, a nawet na całym świecie. Należy z tego rozumieć, że będziemy mieli... Big Brothera, czyli... permanentną inwigilację.

W wychowaniu dzieci starałem się nie powtarzać błędów moich przodków,





którzy na przykład prali swoje pociechy za palenie papierosów, a pociechy dalej paliły i lały swoje pociechy za to samo, aż doszło do mnie, który nie lał, bo pamiętała, jak cielęciami był, a moje cielęta, ku mojemu zaskoczeniu, były zdecydowanie mniej pobudliwe ode mnie, czyli charakter odziedziczyły po... no właśnie, cholera wie po kim, bo po mamusi tym bardziej. Ciągając dalej kwestię wychowania dzieci, to na pewno każdemu zdarzyło się zobaczyć w hipermarkecie scenę, w której zanoszący się wrzaskiem i płaczem bachor próbuje wymusić na dorosłym zakup autka za kilka stów i poprzez ten nieludzki ryk nie docierają do niego żadne słowne argumenty ani inne dźwięki z wyjątkiem, ma się rozumieć, dźwięku oznaczającego aprobatę zakupu, podczas gdy w koszyku opiekuna złożonych jest kilka podstawowych produktów spożywczych firmy „aro”...

znaczy... bida z nędzą. Bardziej majątny klient podda się i kupi lub przezornie - na czas zakupów - zostawi dziecko pod opieką niani. A ten biedak jakie ma wyjście? Albo wlec za sobą tę ciągnącą w przeciwną stronę syrenę strażacką po sklepie, narażając się na głupie, złośliwe docinki i spojrzenia innych klientów, albo wyłączyć ją... ręcznie, czym według nowelizacji naraża się na restrykcje prawne, włącznie z wyrzuceniem z mieszkania i odebraniem mu... tej syreny. Najłatwiej oczywiście zwalić winę na rodziców, którzy przed wyjściem na zakupy nie przekazali dziecku informacji na temat ogólnosiwiatowego kryzysu ekonomicznego, który powoduje załamanie się gospodarki, a ten bezrobocie, obniżenie standardów życia, i co za tym idzie, brak szmalu na jego kolorowe zachcianki i „widzimiśki”. Jest taka stara zasada postępowania wychowawczego zwana „zasadą kija i marchewki”. Uważam, że dokąd z pełną konsekwencją stosowano tę metodę, dotąd dało się z dzieci zrobić ludzi. Niestety, psycholodzy (to tacy ekolodzy od ludzkiego mózgu) wymyślili metodę bezstresowego wychowania, a to spowodowało zauważenie choroby ADHD, leczonej do tej pory ze stu procentową skutecznością metodą paska od spodni, ewentualnie sznura od żelazka. To dokładnie tak, jak dzięki ekologom zauważalny stał się efekt cieplarniany, leczony do tej pory paliwem i lakierami zawierającymi tlenki ołowiu, odbijające skutecznie promieniowanie słoneczne. Rząd nie dość, że już dawno zawłaszczył sobie kij do władania narodem, a nam chce dać samą marchewkę do celów wychowawczych, to teraz przekazał ten kij dzieciom, żeby sobie nim wywalczyły więcej marchewki. Tylko skąd naród ma nabrać tej jarzyny.

Zostawmy na chwilę rozwydrzone bachory i zajmijmy się biciem żony... to znaczy... proszę mnie źle nie zrozumieć... nie namawiam, a jedynie pragnę

przejsć do problemu przemocy między dorosłymi partnerami, gdzie według statystyk brylują partnerzy. I tu moje zastrzeżenia budzi nie tyle statystyka, (według której powinienem posiadać 1,62 żony, które by mi teraz gotowały obiad, a nie mam nawet złamanego 0,01, co oznacza, że jakiemuś grubasowi gotuje 3,24 żony) co samo diagnozowanie tego zjawiska, czyli ustalenie kto jest sprawcą, a kto ofiarą. Zazwyczaj, bo w dziewięćdziesięciu procentach przypadków, przyjmuje się argumentację kobiety lub osoby, która pierwsza zadzwoni na policję, a pokażcie mi faceta skorego żalić się, że kobieta go bije. Badania naukowe dowodzą, że tendencja do stosowania przemocy wśród partnerów rozkłada się po równo, a biorąc pod uwagę, że przemocą - według przytoczonego powyżej „poradnika pracownika socjalnego” - jest również przemoc psychiczna, moje doświadczenie życiowe każe mi sądzić, że ta tendencja jest wręcz odwrotna. W sytuacjach, gdy w grę wchodzi rozwód, kobiety coraz częściej wykorzystują policję i prokuraturę do walki z partnerem. Bez względu na to, które z partnerów chce rozwodu, on zazwyczaj pragnie już jedynie świętego spokoju i dostępu do pociech, a ona orzeczenia, że to on jest winien rozkładu pożycia, co jest najprostszą drogą do uzyskania świadczeń alimentacyjnych, jeżeli oczywiście udowodni (a oczywiście udowodni), że postępowanie partnera doprowadziło ją do załamania psychicznego, które nie pozwala jej na podjęcie pracy. Zazaczyłem powyżej, że „bez względu na to, które z partnerów pragnie rozwodu”... czyli Ona, a teraz wyobraźcie sobie, że to On tego pragnie. Nie ma na świecie nic gorszego od zemsty porzuconej kobiety... no może... Armagedon... ewentualnie zderzenie galaktyk. Zedrze z niego ostatnie bokserki, choćby... na pamiątkę. Po tym co tu wygłaszam, ktoś może mnie uznać za szowinistę, ale nie bę-



dzie miał racji. Kocham kobiety i oddałbym im wszystko (mam na to dowody), złości mnie jednak fakt, że to tylko mężczyźni oskarżają się o przemoc, tą fizyczną. Jeżeli nawet tak jest – to może to być odpowiedzią na tą psychiczną, w stosowaniu której, bezkonkurencyjne są kobiety, a jej nie da się poddać obdukcji (JEJ – to znaczy przemoc psychiczną, bo kobiety poddają się obdukcji namiętne). A dlaczego uważam, że to kobiety są przede wszystkim odpowiedzialne za znęcanie się psychiczne? BO TAK!!! ... czyli, pokażcie mi faceta cierpiącego na okres napięcia przedmiesiączkowego lub klimakterium. Kobiety, wymyślając teorię, która mówi, że one pochodzą z Wenus, a mężczyźni z Marsa, zapewne miały na myśli jedynie różnicę w psychice obu płci. Nie zwróciły jednak uwagi na drobny szczegół upodabniający te dwie płcie do przypisywanych im planet, bo o ile na Marsie jest szansa wylądować i osiedlić się, to na Wenus, nikt nie jest w stanie przebrnąć żywy nawet przez jej atmosferę, i to się często potwierdza, zwłaszcza po kilku latach nieudanych prób dotarcia do powierzchni (chodzi mi naturalnie o powierzchnię... kobiety). Ponieważ jednak jako tymczasowemu singlowi, mógłby mi ktoś zarzucić teoretyzowanie, wróć do tematu wychowywania dzieci samą marchewką. Otóż mamy pod opieką bachora, jesteśmy za niego odpowiedzialni, szkoła nam zarzuca, że jest chuliganem, nie wraca na noc do domu, chleje wódę lub ćpa, a nam wolno z nim grzecznie pogadać, zaproponować odwyk (a nóż

jest tak naćpany, że się zgodzi) i mamrotać mu, żeby był grzeczny. Tłumaczyć tumanowi, żeby chociaż podstawówkę skończył i nauczył się czytać i pisać, bo jak się zestarzeje i nie da już rady kraść, to mu listonosz nie zostawi renty, jak się nie będzie umiał podpisać. Każdy z nas był młody i każdy wie, że istnieje coś takiego jak młodzieńczy bunt, kiedy wszystko co mówią starzy jest głupie, staromodnie, nieżyłciewe i... w ogóle są nudziarzami. Podczas pierwszej rozmowy próbuję się kłócić,



drugiej są znudzeni, trzecią nagrywają na dyktafon w komórce, a gdy próbujemy podjąć czwartą, odtwarzają nasze głośno, żebyśmy się już nie fatygowali. Skąd wiem? Bo sam tak zrobiłem ojcu, z tą różnicą, że zarejestrowałem go na szpulowym Grundigu ZK140. Długo tego żałowałem, ale mój ojciec był mądrym facetem, lał mnie za co innego, ale za to nigdy. Wracał z pracy, wchodził do mojego pokoju,

cztery godziny siedział bez słowa i... puszczał mi tę taśmę. Po dwóch tygodniach umiałem jego kazanie na pamięć, na wrywki i chyba jeszcze dzisiaj mógłbym je powtórzyć. Mnie to pomogło, tylko że według wspomnianej poprawki do ustawy, mógłbym go dzisiaj zadenuncjować do prokuratury za znęcanie się psychiczne i dokładnie według tej samej poprawki, wywaliliby go z jego mieszkania i zakazali się zbliżać do mnie. Ja bym się do tego nie posunął, ale dzisiejsza młodzież z ciekawości potrafi nawet zabijać. I tak sobie myślę, czy marchewka to najlepszy suplement diety na rozwyrwienie i agresję. Dlaczego rząd, który nam każe na agresję odpowiadać jarzyną, wysłał do Afganistanu i Iraku uzbrojonych po zęby żołnierzy a nie batalion psychologów?

Nie chciałbym, żeby ktoś opacznie mnie zrozumiał, jestem przeciwny przemocy, ale naszej cywilizacji brakuje konsekwencji. Za taki sam czyn jeden człowiek dostaje order za męstwo, a drugi wyrok dożywocia. Sprzedaje się dzieciom gry o zabijaniu, nie wolno im dać klapsa, a jak zabiją, to jest to wina naszego wychowania.

Jestem za bezstresowym wychowaniem i nigdy nie biłem swoich pociech. Znam jednak przypadki dzieci omalże zagłaskanych od kołyski wspomnianą marchewką, które odsiadują wyroki. No to tylko... zacałować na śmierć. Reasumując... bezstresowe wychowanie - TAK, ale tylko do chwili, w której gówniarz nie wkurzy mnie do białości.

Nowa kolekcja

Premiera najnowszej kolekcji odzieży „Blue Wind” miała miejsce podczas tegorocznego Zlotu Plejad. Nowe wzornictwo oraz najwyższej jakości materiały gwarantują wyjątkową wygodę noszenia, a także oryginalny wygląd naszych ubrań. Teraz również Państwo mogą się z nią zapoznać, a w naszym internetowym sklepiku dokonać zakupów.

S10WSTP
Windstopper



S10WINDY
Kurtka „kangur”



Bluza uszyta z tkaniny typu softshell. Dzięki specyficznej, trójwarstwowej strukturze materiał doskonale chroni przed wiatrem, deszczem i chłodem, a jednocześnie zapobiega poceniu.

Lekka kurtka sportowa, po złożeniu zajmująca niezwykle mało miejsca. Doskonale sprawdzi się jako okrycie awaryjne. Spakowaną w poręcznym, niewielkim worku można zabrać na wycieczkę rowerową lub pieszą, czy też wozić awaryjnie w bagażniku naszego Subaru.



S10TSN1
T-shirt



S10POLON
Koszulka polo



Najnowszy wzór T-shirt.
Wykonany z ekologicznej,
100% bawełny.

S10FOOTBALL
Piłka nożna



Koszulka polo Subaru, uszyta z wysokiej jakości materiału typu LaCosta.

Doskonała piłka treningowa SUBARU by COLO. Wyprodukowana ze specjalnego tworzywa o strukturze pięciowarstwowej, które umożliwia używanie piłki w każdych warunkach pogodowych.



S10UMBRELLA
Parasol Subaru

Duży parasol o średnicy 130 cm. Przy jego produkcji zastosowano najnowsze technologie. Stelaż wykonany jest z włókna węglowego, odpornego na złamanie materiału stosowanego w samochodach rajdowych i wyścigowych.

Również w trakcie VII Zlotu Plejad zaprezentowano najnowszą kolekcję Subaru Poland Rally Team FAN 2010. Na pewno sprawi ona wiele frajdy miłośnikom rajdów oraz fanom Kajetana Kajetanowicza.

SPRT-WSTP
Windstopper SPRT



Bluza z materiału typu softshell. Jego specyficzna, trójwarstwowa struktura zapewnia doskonałe zabezpieczenie przed wiatrem, deszczem i chłodem, a dzięki właściwościom odprowadzania pary wodnej zapobiega poceniu.

SPRT-TSM
T-shirt męski



Koszulka wykonana z coolmaxu, dwuwarstwowego materiału zapewniającemu skórze oddychanie oraz bardzo dobrą ochronę przed promieniowaniem UV.

SPRT-TSM2
T-shirt męski



Najnowszy wzór T-shirtu SPRT. Wykonany z ekologicznej, 100% bawełny.



SPRT-TOPD
Top damski



SPRT-TSD
T-shirt damski



Damski top wyprodukowany z tkaniny coolmax. Jej dwuwarstwowa struktura zapewni skórze oddychanie oraz świetną ochronę przed promieniowaniem UV.

Damski T-shirt z coolmaxu.

SPRT-LK, SPRT-LD
Smycz SPRT



Wygodna smycz SPRT 2010 ułatwiająca noszenie kluczy, czy też telefonu. Można wybierać między dwoma wersjami, z łącznikiem i bez.



Auto Motor i Sport

Nr 7, lipiec 2010

„Rezerwa na start!”

(Subaru Legacy Kombi, Alfa Romeo 159 Sportwagon, Seat Exeo ST)

(...) Pod względem wymiarów nadwozia największe w tym towarzystwie jest Subaru i w efekcie tam, gdzie liczą się funkcjonalność oraz przestrzeń wnętrza, Legacy rozstawia Alfę i Seata po kątach. Najmniejsze wnętrze ma zdecydowanie Seat, pomimo iż wcale nie jest najkrótszy. Exeo ma jednak długi przód z silnikiem umieszczonym wzdłużnie (jako spadek po przystosowanym do napędu na cztery koła Audi), co niestety zajmuje sporo miejsca. W rezultacie kabina Exeo jest o prawie rozmiar mniejsza niż kabina dzisiejszego mieszczańskiego kombi z jego standardami. Z kolei w wypadku Subaru ciężko byłoby wskazać największą pojedynczą zaletę Legacy, mając w zestawie rzeczy takiej klasy jak wysokoprężny bokser oraz świetny poziom komfortu, ale jeśli już trzeba byłoby się zdecydować, to byłby nią właśnie przedział pasażerski. Udogodnienia, pojemność bagażnika, a zwłaszcza ilość miejsca z tyłu stawiają japońskie kombi poza zasięgiem pozostałej dwójki. Różnicę najlepiej ilustrują zdjęcia kanapy – we wszystkich autach przednie siedzenia zostały ustawione pod tego samego, wysokiego redaktora (nie mylić z człowiekiem) i efekt nie mógłby być bardziej widoczny. W Subaru odstęp pomiędzy oparciami foteli a siedziskiem kanapy jest ogromny, w Alfie wygląda na taki, że chyba dałoby się wsiąść, chociaż raczej

towarzyszyłby temu ból, w Seacie zaś byłby to już głównie ból. (...)

(...) Alfa 159 wygrywa natomiast przy dystrybutorze, z niewiele, ale zauważalnie niższym średnim zużyciem paliwa, które w teście wyniosło 7,2 l/100 km (w porównaniu z 7,5 l/100 km Seata i Subaru). Ten ostatni, dysponując silnikiem o 20 KM niższej mocy, ma też nieco gorsze osiągi, chociaż w żadnym wypadku nie dostaje zadyszki. Ciekawe, że pod względem subiektywnych wrażeń to właśnie bokser Legacy wydaje się najbardziej dynamiczny, z bardzo szybkimi reakcjami na gaz, bardzo równomiernym rozwijaniem mocy i bardzo szerokim zakresem użytecznych obrotów, bo praktycznie aż do czerwonego pola (jeśli komuś przyszłoby do głowy tak wysoko kręcić turbo diesla). Jako pewien bonus, silnik Subaru funduje nam najbardziej atrakcyjny odgłos pracy, chwilami w niczym nie przypominający klekotu ropniaka. (...)

(...) Wygrywa Subaru, które punktuje najrówniej. Pod względem urody dzieli go od Alfę coś w rodzaju przepaści (wszystkich dzieli tu od Alfę coś w rodzaju przepaści), ma jednak zdrowe wymiary oraz bardzo przestronną kabinę, nawet jak na dzisiejsze standardy klasy średniej. (...)



Fleet

Nr 4, kwiecień 2010

„Niech moc będzie z nami!”

(Subaru Forester 2.5)

(...) Adrenalina przede wszystkim

Kręcenie po ciasnym parkingu uprzyjemnia mi subtelny pomruk 4-cylindrowego

boxera. Auto, jak na SUV-a, sprawia wrażenie bardzo zwrotnego, nie przytłacza gabarytami, a duże lusterka pomagają w manewrach. W trzy mgnienia oka jestem na autostradzie i tutaj „subarynka” pokazuje, co potrafi. Uroczy pomruk jest tylko trochę głośniejszy, mimo że wskazówka obrotomierza dochodzi do 4,5 tys. Charakterystyczne brzmienie boxera wzmocnione subtelnym gwizdem turbiny, w połączeniu z wciskającym w fotel przyspieszeniem sprawiają, że czuję się jak – nie przymerzając – pilot startującego odrzutowca. Czysta, esencjonalna radość z jazdy ograniczona jedynie przepisami ruchu drogowego obowiązującymi również na A4. Teraz zwalniam. Turbina schodzi na niższe rejestry, pomruk łagodnieje, a samochód ląduje po fantastycznym motoryzacyjnym odlocie. Mogę znowu przyspieszyć. Elastyczność jak z bajki. Przy 100 km/h wciskam pedał gazu, jeszcze raz doświadczam efektu odrzutowca i momentalnie jest 150 km/h. Stały, symetryczny napęd AWD sprawia, że auto świetnie trzyma się drogi i, jak po szynie, pokonuje nawet ciaśniejsze zakręty. (...)

(...) Ostra zima pomogła docenić offroadowe właściwości auta. Gruba warstwa kopnego śniegu, małe zasy na poboczach czy głębokie błoto w czasie roztopów nie są w stanie zatrzymać tego auta. Użytkownik flotowy, którego praca wymaga wizyt w miejscach niedostępnych dla zwykłych samochodów z napędem na jedną oś, będzie zachwycony. (...)

(...) Testowane auto daje natomiast kierowcy niesamowitą, nieskrępowaną, ogromną radość z jazdy. Świadomość, że panujemy nad 230 narowistymi, potężnymi rumakami, które pod maską aż rwą się do przodu. To jest właśnie Moc! W mieście, na autostradzie, na bezdrożach, po prostu wszędzie. (...)



www.exoticcars.pl

17 marzec 2010

„Subaru Outback 2.0D Comfort” (Subaru Outback 2.0D Comfort)

(...) Nowy Outback jest po prostu potężny. Powiększone zderzaki, mimo że lakierowane na kolor nadwozia, świetnie pasują do linii, lamp i przetłoczeń nadwozia. Nadwozia, które wisi 20 cm nad ziemią, zaledwie 2 cm niżej niż Toyota Land Cruiser. (...)

(...)Wnętrze robi zresztą nie mniejsze wrażenie wymiarami. Przede wszystkim z miejsca kierowcy widać całą, długą maskę. Od czasu Chylera 300C nie widziałem czegoś takiego w samochodzie. Poza tym, wszędzie mnóstwo przestrzeni. Elektrycznie ustawiany fotel kierowcy, co prawda nie trzyma w zakrętach rewelacyjnie, ale nawet na bardzo długiej trasie nie powinien zmęczyć. Swoboda ruchów jest w Outbacku w standardzie. Z tyłu jest jeszcze lepiej. Pod względem ilości miejsca na nogi tylko Superb może konkurować z nowym Japończykiem. Tylna kanapa jest do tego bardzo wygodna i na dodatek można regulować jej pochylenie, tworząc prawdziwą „salonkę”. W najnowszym modelu uniknięto problemu z miejscem nad głową w drugim rzędzie, trapiącym poprzednie generacje. Teraz jest dokładnie tak jak powinno być w samochodzie, który spędzi w trasie dużą część swojego życia. (...)

(...)Jak już wspomniałem wcześniej, testowego Outbacka napędza dwulitrowy diesel. To własna jednostka Subaru, pracująca w układzie boxer. Rozwija 150 KM

i 350 Nm. Muszę dołączyć do chóru poprzedników-dziennikarzy i powiedzieć, że to jedna z najlepszych jednostek w tej kategorii na rynku. Pracuje niemal bezwibracyjnie, nie klekocząc i płynnie rozwijając moc, dozując przy tym kierowcy ciekawe brzmienie. Do tego „kręci się” powyżej 4000 obr/min bez zadyszki, co powoduje, że konkurencją dla silnika Subaru są dwulitrowe ropniaki z Monachium. 150 japońskich koni bojowych przenoszonych jest przez sześciobiegowy manual na wszystkie cztery koła poprzez stały napęd Symmetrical AWD, z którego słynie marka z Kraju Kwitnącej Wiśni. Jak to jeździ w praktyce?

Całkiem przyzwoicie. Nieco poniżej 10 sekund w sprincie do 100 km/h w tak ciężkim samochodzie jest całkowicie wystarczającym wynikiem do poruszania się w normalnym ruchu. Także elastyczność jest jego mocną stroną. Silnik ma szeroki zakres użytecznych obrotów i z ochotą zabiera się do wyprzedzania sznura ciężarówek czy innych wlokących się pojazdów na zaśnieżonych drogach.

Bo w takich warunkach Outback, jak i każde Subaru, udowadnia swoją wyższość. Stałe 4x4 pozwala pewnie i bezpiecznie pokonywać zakręty. Nie ma też mowy o zakopaniu się (oczywiście w granicach rozsądku). Wyższy prześwit zwiększa możliwości poruszania się po drogach, w których, stosując nowomowę drogowców, znalazły się „wykruszenia” głębokości małej studni i rozmiarów kuchenki mikrofalowej.

Na suchej nawierzchni „kute na cztery łapy” Subaru również ciężko będzie wytrącić z neutralnego toru jazdy. (...)

(...)Z założeń konstrukcyjnych Outback wywiązuje się w stu procentach. Sprawda się jako samochód do przyjemnej, codziennej jazdy. Obsługa jest intuicyjna i nawet osoba, która nie miała do czynienia wcześniej z samochodem AD 2010 nie będzie miała problemów z połapaniem się w „klawiszologii” Subaru. (...)

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.

Stali współpracownicy:

Marek Włodarczyk, Jerzy Dyszy,
Peiper, Marcin Kacperek,
Beata i Jacek Łukaszewscy, Janusz Dudek,
Magda Geringer-Nurczyńska,
Rafał Czepulkowski

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Zdjęcia:

Archiwum Subaru, Stock.XCHNG,
Jerzy Dyszy, Piotr Nurczyński,
Maciej Niechwiadowicz, Marcin Kaliszka,
Rafał Cygan, Michał Jemiola,
Rafał Czepulkowski, Agnieszka Kalita,
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru,
Beata i Jacek Łukaszewscy, Konrad Moskwa,
Arek Kwiecień/Sigma Pro,
Jacek Krzepkowski, Marcin Ciszewski, Zbigniew Karcz,
Archiwum Freerajdy Subaru Climbing Team

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

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

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

NAJSZYBSZY WRX STI W HISTORII



Czas okrężenia na torze Nürburgring:
7.55,00 – najszybszy sedan na torze.

Dopracowanie nastawów zawieszenia przy
współpracy z czterokrotnym rajdowym
mistrzem świata Tommi Mäkinenem.

Od jesieni już w Polsce.

WRX STI



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-Biała, 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 Stabiak, 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 • Koczar W.M.P.P. Kociałkowsky 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. Krakowska 1, 50-424 Wrocław, tel. 71 352 81 90

Subaru zaleca produkty:



QUAZAR



Towarzystwo Ubezpieczeń
i Reasekuracji S.A.