

NR 2 (35)/2011 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Nowości

## Nowy styl Subaru

SPRT

**250 dni poza domem**  
rozmowa z Tapio Laukkanenem

Historia

**Numerologia Subaru**

VIII Złot Plejad

**Czarna muzyka, czarny sport i Subaru.**  
**A wino czerwone!**



## Siemanko – czyli zamiast wstępniaka



*„Wszyscy ci jadący od nas wolniej, to zawaładrogi, które powinny poruszać się środkami komunikacji publicznej zamiast hamować ruch. Ci, którzy jadą od nas szybciej to piraci drogowi, którym powinno się odebrać prawo jazdy.”*

Jeżeli zgadzasz się z powyższym twierdzeniem, nie czytaj dalej. Jeżeli jednak na drodze nie chcesz z innymi walczyć, lecz po prostu bezpiecznie dojeżdżać do celu podróży, przeczytaj. **Być może zachęcimy i Ciebie do udziału w akcji SIEMANKO.**

Nie jest tajemnicą, że każdy kierowca spotyka się z sytuacjami, w których inni kierowcy, ale także przechodnie czy rowerzyści, przyprowadzają go o przyspieszony puls. Niejednokrotnie budzi się wręcz agresja wobec innych użytkowników drogi.

Zgodnie z wieloma przeprowadzonymi badaniami psychologicznymi ma to kilka różnych przyczyn. Pierwszą z nich jest poczucie ograniczania naszej własnej

wolności (tu: swoboda przemieszczania się) przez innych uczestników ruchu. Stąd m.in. szczególnie częste sytuacje stresowe powstające w warunkach korków drogowych. Podobny efekt jest również wywołany przy niemożności wyprzedzenia wolniej poruszającego się pojazdu. Dodatkowym czynnikiem zwiększającym stres jest na przykład świadomość, że na skutek utrudnień w ruchu nie będziemy w stanie zdążyć na umówione spotkanie.

Kolejnym aspektem jest poczucie zagrożenia, spowodowane zachowaniem innych użytkowników drogi. Zbyt blisko podjeżdżający z tyłu samochód, zwłaszcza gdy jest to pojazd dużych rozmiarów, to klasyczny przykład.

Szczególnym aspektem ruchu drogowego, potęgującym nasze (negatywne) reakcje i sprawiającym, że niejednokrotnie zapominamy o zasadach dobrego współżycia społecznego, jest występujące w samochodzie poczucie anonimowości. W myśl zasady „My home is my castle” traktujemy bardzo często nasz samochód: „My car is my mobile castle”. Inni użytkownicy drogi to nie pan X czy pani Z, lecz anonimowi osobnicy poruszający się koło naszego „zamku”. To powoduje, że innych nie traktujemy osobowo, lecz przedmiotowo. Klasyka, która w dzisiejszych czasach jest także łatwo dostrzegalna choćby na licznych forach internetowych, gdzie właśnie to poczucie własnej anonimowości prowadzi do jakże agresywnych, niemoralnych (wg klasycznych norm) postaw.

Do powyższych aspektów należy dodać bardzo egocentryczne postrzeganie świata z kierowcy (wynikające z wyżej cytowanego „udomowienia” samochodu). Inny użytkownik już nie **jedzie powoli**, lecz **świadomie nas blokuje**. Nie jedzie

**szybciej, lecz idiotycznie nas wyprzedza.** Tak naprawdę, to w większości przypadków inni kierowcy wcale o nas nie myślą. Dla nich, to my jesteśmy w pełni anonimowi. Ich działania nie mają żadnego związku przyczynowo skutkowego z tym, co sami robimy za kierownicą. Oni po prostu zmierzają w określonym kierunku, w określonym celu. Podobnie jak my sami. A że poruszamy się po tej samej drodze, w tym samym czasie i miejscu – no cóż, to po prostu przypadek z gatunku czasoprzestrzennych.

W celu zmniejszenia stresu związanego z prowadzeniem samochodu musimy zrozumieć prawdę podstawową numer 1: **Ten „inny” nie znalazł się właśnie tu, aby utrudniać nam życie; jest tutaj, gdyż podobnie jak my zmierzamy w określonym celu.**

Oceniając zachowania innych kierowców musimy zdać sobie sprawę, że w ewidentnej większości przypadków ich (negatywnie przez nas oceniane) zachowania nie mają żadnego z nami związku. Ktoś jadący na przykład bardzo powoli i blokujący nasze tempo czyni tak, gdyż ma po temu najprawdopodobniej jakiś (nam nieznamy!) powód. Być może bardzo źle się czuje. Może ma dopiero znikome doświadczenie za kierownicą, jego samochód jest w złym stanie, lub po prostu chce koniecznie „dotoczyć się” do następnej stacji benzynowej. A może transportuje w bagażniku kbiałki pełne świeżych jaj, które na targu sami byśmy chętnie kupili (o ile dowiezie je całe)...

Podobnie ten jadący szybciej wcale nie chce nam udowodnić, że ma mocniejsze auto, czy też jest lepszym kierowcą. Może spieszy się do szpitala, gdzie właśnie ma przyjść na świat jego pierwsze dziecko, a może na spotkanie z ukochaną. I tu pojawia się prawda podstawowa





numer 2: **Ten „inny” nie jedzie za szybko / za wolno (niepotrzebne skreślić), by nam utrudniać życie; ma po temu swoje powody.**

Za kierownicami wszystkich samochodów siedzą ludzie. Ludzie zamysłeni, zaganiani, walczący (jak my wszyscy!), ze swymi problemami. Obarczeni normalnymi ludzkimi ułomnościami, czasem zdekoncentrowani, czasem spieszący się. Są wśród nich piękne dziewczyny, sympatyczni starszankowie, wspaniali pisarze, nasi sąsiedzi i znajomi. Ludzie, którzy jednak, w przeciwieństwie do sytuacji, gdy potrąca nas w hipermarkecie nie bardzo jak mają powiedzieć przepaszam, czy też proszę. Pomimo tego handicapu (który nas przecież też dotyczy!) nie są anonimowi. Zanim zdenerwowani pokażemy palec środkowy, kogoś strąbimy czy też zaczniemy przeklinać, pomyślny, czy to samo zrobilibyśmy spotykając w teatrze tę piękną blondynkę / tego przystojnego bruneta (i znowu niepotrzebne skreślić) z sąsiedztwa...

I tu dochodzimy do prawdy numer 3: **Ten „inny” nie jest anonimowy; zanim sami sobie niepotrzebnie podniesiemy ciśnienie zastanówmy się, czy tak samo byśmy się zachowali spotykając go / ją osobiście u wspólnych znajomych.**

Innym elementem, bardziej zaawansowanym (niestety) jest agresywna interakcja pomiędzy uczestnikami ruchu. Zachowanie odebrane (w większości przypadków niesłusznie!) jako agresywne budzi żądzę „odwetu”. Ty mnie wyprzedziłeś, to teraz chamię ja ciebie – zobaczysz, kto ma lepsze auto! Ty do mnie za blisko podjechałeś, to ja teraz zahamuję, zobaczymy jak ci się to spodoba! Chcesz mnie skurwielu wyprzedzić – zobaczymy, czy się zmieścisz pomiędzy moim samochodem a tym przede mną!

Takie reakcje w jeszcze większym stopniu powodują nie tylko niepotrzebny stres, lecz wręcz stanowią świadomie, prowokowane zagrożenie dla życia i zdrowia. Także naszego i bliskich znajdujących się w naszym aucie. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami nawet do 50% (!) wypadków drogowych może być spowodowane agresywnym zachowaniem kierowców (badania amerykańskie). Nawet, jeżeli definicja agresywnego zachowania w cytowanych badaniach wydaje się zbyt szeroko ujęta, to odpowiednie badania holenderskie wychodzą z założenia przekraczającego 10%. A w Holandii, w porównaniu z Polską jeździ się naprawdę bardzo spokojnie! Przyjmując jednak tylko te 10%, to przy zachowaniu odpowiedniej kultury jazdy i własnego opanowania, można by w Polsce ocalić 400 (!) osobom życie. I tu dochodzimy do dwoistych prawd numer 4 oraz 5.

**Ten „inny” nie zachował się wobec nas agresywnie; jego zachowanie wyniknęło z innego błędu, złej oceny sytuacji lub innej przyczyny.**

Jeżeli powyższe nawet przy największym optymizmie nie jest stanem faktycznym (np. widać, że świadomie przyspieszał, by uniemożliwić nam wyprzedzenie, itp.), mamy z pewnością do czynienia z klasycznym idiotą. A wówczas wchodzi do gry prawda numer 5 (stąd powyżej prawdy dwoiste):

**Jeżeli „inny” jest idiotą, to nie tylko niczego go nie nauczymy, ale tym bardziej nie warto dla niego ryzykować własnego życia i zdrowia.**

Co z tego wynika? Otóż nawet jeżeli sami będziemy się stosowali do wyżej cytowanych prawd, to inni kierowcy nie będą o tym wiedzieli.

Gorzej – jeżeli na „akt agresji” odpowiemy uśmiechem, to może on być potraktowany jako właśnie... akt agresji (wysmiewanie się).

O ile w kontaktach bezpośrednich możemy ew. nieporozumienia wyjaśnić słownie, o tyle w ruchu drogowym z przyczyn oczywistych nie jest to możliwe.

O ile przy kontaktach osobistych podajemy innym rękę (uwaga: podanie ręki jest symbolem – podając ją dokumentuję, że nie mam w niej broni), o tyle kierując samochodem nie mamy takiej możliwości.

Możemy jednak użyć symbolu zastępującym podanie ręki, którym jest zaprezentowanie **otwartej dłoni** (podobnie oznaczające pokojowe zamiary). A tym, którzy wyjątkowo powoli przetrawiają symbole - uśmiechnięta buzia powinna rozwiać ostatnie wątpliwości co do naszych zamiarów.

Witajmy się więc na drodze młodzieżowym „Siemanko”, jako znakiem tego, że jedziemy po drodze **dla siebie**, a **nie przeciw** innym użytkownikom ruchu. A że młodość kojarzona jest (słusznie!) z radością życia - tym lepiej.

Niech wiecznie uśmiechnięty, młody kierowca rajdowy Wojtek Chuchała, którego pseudonim to właśnie **Siemanko**, personifikuje zarówno nasze pozytywne podejście do innych użytkowników dróg, jak i kolejną prawdę – ktoś, kto w tym co robi jest naprawdę dobry, nie potrzebuje tego nikomu udowadniać.

**Siemanko – do zobaczenia na drogach i ulicach!**

Witold Rogalski  
Dyrektor Subaru Import Polska

- 6 aktualności
- 16 sport
  - Nowy sezon, nowe wyzwania**
  - Plany na przyszłość**
  - Subaru pod pełnymi żaglami**
- 20 nowości
  - Nowy styl Subaru**
  - Trezia**  
czyli częściowa zmiana wizerunku
- 29 bezpieczeństwo
  - Koło, które rządzi naszym bezpieczeństwem**
- 34 podróże
  - Subaru wokół Bałtyku**  
(cz. 2)
- 40 historia
  - Numerologia Subaru**
- 48 ciekawostki
  - Nie tylko AWD!**
- 52 styl życia
  - Jazda figurowa na nartach**  
czyli Facebook w życiu przewodnika
- 56 Złot Plejad
  - VIII Złot Plejad**
  - Czarna muzyka, czarny sport i Subaru.**
  - A wino czerwone!**
- 61 felieton
  - Mono, Stereo i Demo - Kracja**
- 64 sklepik
- 66 piszą o nas







10 wywiad  
250 dni poza domem  
– rozmowa z Tapio Laukkanenem



## Kolejne wyzwania w RSMP



Z przyjemnością informujemy, że jeden z warszawskich dealerów naszej marki, Andrzej Koper, po raz kolejny podjął decyzję „zwiedzenia” asfaltowych odcinków specjalnych w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski 2011. Naturalnie pan Andrzej zostaje wierny marce i będzie startował Subaru Imprezą WRX STI przygotowaną przez stajnię Tommi Mäkinen Racing. Jak mówi sam kierowca: „Moim pilotem ponownie będzie Krzysiek Gęborys. Jedziemy dla przyjemności, poznać okolice, w których miałem okazję triumfować wraz z Krzyskiem w latach 80. Traktujemy to jako przygodę, tak dla sportu, żeby się poruszać. Subaru daje niewątpliwą przyjemność z prowadzenia, a my mamy jeszcze chęci...”. Pierwszy start załogi Koper/Gęborys będzie miał miejsce w 39. Rajdzie Świdnickim. „Seniorom” życzymy dużo frajdy z jazdy i powodzenia!



## Facebookowej przygody ciąg dalszy

W poprzedniej porcji naszych aktualności zachęcaliśmy Państwa do odwiedzenia najpopularniejszego portalu społecznościowego, jakim jest Facebook, a ściślej – do zapoznania się z tamtejszym profilem salonu JM Auto. Dzisiaj chcielibyśmy uczynić to samo. Po Wrocławiu przysłała kolej na Warszawę. Subaru A. Koper to kolejny dealer naszych samochodów, który doskonale zdaje sobie sprawę z potęgi Internetu i zdecydował się na krok w świat Facebook'a. Profil działa od niedawna, a już zyskał aprobatę licznych internautów i zdołał wypełnić się wieloma ciekawymi zdjęciami, informacjami i komentarzami. Działający od niemal 20 lat warszawski salon przy Al. Krakowskiej postawił na internetową formę kontaktu z klientem. To informacje na wyciągnięcie ręki bez wychodzenia z domu. To możliwość szybkiej wymiany poglądów i korespondencji z pracownikami salonu. Wystarczy dołączyć do facebookowego grona i wyszukać „Subaru A. Koper”. Zachęcamy do odwiedzin.



## Nic co blogowe nie jest nam obce

Blogi. Czym są i po co się je pisze? My już wiemy, gdyż bacznie obserwowaliśmy rywalizację blogowiczów w organizowanym po raz szósty przez Onet.pl konkursie na Błoga Roku. 17 lutego br. na uroczystej Gali w warszawskim Teatrze Capitol, której sponsorem było również Subaru, wręczone zostały nagrody za najlepszą polskojęzyczną twórczość blogową w roku 2010. Tego wieczoru, którego gospodarzami byli Magdalena Kowalczyk i Olivier Janiak, z całą pewnością nie zapomni zdobywca nagrody głównej – Mateusz Biskup, który został ogłoszony trzykrotnym zwycięzcą konkursu. To właśnie on za swojego bloga „Zapiski z Granitowego Miasta” otrzymał nie tylko Nagrodę Główną Konkursu, lecz również nagrodę za najlepszego bloga w kategorii „Moje zainteresowania i pasje” oraz nagrodę Błoga Blogerów. Wyróżnienia Główne Konkursu powędrowały natomiast do Anny Gimlewicz za bloga „Andzia i jej nieborak – żyć tu i teraz...” oraz Tomasza Latawca za bloga „daj dwie fajki”. Podczas uroczystości nie zabrakło wzruszeń i wielkiej radości zwycięzców, których pełną listę znajdują Państwo pod adresem <http://www.blogroku.pl/>. Na stronie zamieszczono ponadto relację z Gali oraz linki do wszystkich nagrodzonych prac. Zapraszamy do blogowej lektury!



## Co Sumo ma do Subaru?

Ma i to sporo! Kanadyjczycy po raz kolejny wykazali się dużym poczuciem humoru, wykorzystując w najnowszej kampanii reklamowej Forestera urok, czar i „seksapil” zapaśników sumo! Pomysł jest kontynuacją słynnej reklamy SUV-a z roku 2008. Cała akcja tym razem odbywa się pod hasłem „Sexy Comes Standard”, a dostępna w sieci reklama wywołuje uśmiech na twarzach internautów na całym świecie. Na facebookowym profilu Subaru Canada Inc. zamieszczono nie tylko wspomnianą reklamę, lecz również liczne filmy „zza kulis” oraz zabawne zdjęcia zapaśników. Główną gwiazdą kampanii jest światowy mistrz sumo Byamba, z którym Kanadyjczycy mieli okazję sfotografować się podczas lutowego pokazu „Canadian International Auto Show” w Toronto. Warunek? To chyba jasne! Zdjęcia wykonywano na tle seksownego Forestera. Reklama oprócz profilu na portalu Facebook dostępna jest również na stronie [www.subaru.ca](http://www.subaru.ca) w zakładce „Forester”.





## Wysoka nota od „Consumer Reports”

Przełom zimy i wiosny to okres niezwykle ważny dla wszystkich czytelników amerykańskiego magazynu „Consumer Reports” prezentującego opinie na temat szerokiej gamy produktów użytkowych. O tej właśnie porze roku ukazują się wyniki sprawozdania poświęconego ocenie nowych samochodów, które następnie publikowane są w najbardziej oczekiwany i cieszącym się największym zainteresowaniem kwietniowym numerze wydawnictwa. Tegoroczny ranking to niewątpliwy sukces Subaru. Na łamach magazynu ogłoszono właśnie, że jesteśmy w czołówce! Według przeprowadzonego rankingu jesteśmy jednym z najlepszych producentów czterech kółek na rynku. O uplasowaniu naszej marki na tak wysokim poziomie zdecydowały dwa czynniki – bardzo dobra ocena niezawodności naszych pojazdów oraz wysokie noty uzyskane w testach przeprowadzonych przez inżynierów CR. Wysokie miejsce na amerykańskim podium to dla nas niewątpliwy powód do dumy. Warto przypomnieć, że „Consumer Reports” to szanowany magazyn, który może poszczycić się długą historią. Jego pierwszy numer ukazał się za oceanem już w roku 1936, a publikowane w nim co roku opinie i oceny dotyczące samochodów mają ogromny wpływ na miliony czytelników i podejmowane przez nich decyzje. Wiosną zainaugurowaliśmy zatem sukcesem, a... to dopiero jej początek!

---

## Poczwórne wyróżnienie od „Kiplinger’a”

Z ogromną przyjemnością chcielibyśmy się podzielić z Państwem kolejnym sukcesem Subaru za oceanem. Tym razem wyrazy uznania dla naszej marki ukazały się na łamach wydawanego nieprzerwanie od roku 1947 amerykańskiego miesięcznika „Kiplinger’s Personal Finance”. Magazyn od samego początku jest cennym źródłem informacji, wskazówek i porad finansowych dla osób planujących m.in. zakup samochodu. To z niego Amerykanie mogą dowiedzieć się jaki model warto kupić z drugiej ręki, a jaki jest najlepszy w swojej klasie. Jest nam zatem niezwykle miło przekazać Państwu informację, że aż dwa modele Subaru – Forester 2.5 XT Premium oraz Outback 2.5i LTD (w specyfikacjach amerykańskich) – uzyskały tytuł „Best in Class”. Pierwszy z samochodów okazał się najlepszym w klasie małych crossoverów, drugi w klasie kombi. O takim wyróżnieniu zdecydowały wysokie oceny niezawodności, ceny i bezpieczeństwa pojazdów. Na uwagę zasługuje również fakt, iż Outbacka oraz czterodrzwiową Imprezę WRX uznano za najlepsze w kategorii samochodów używanych („Best Resale”), wykorzystując informacje cenowe publikowane na stronach internetowych Kelley Blue Book. Swojego zadowolenia z przyznanych tytułów nie ukrywał Tom Doll, wiceprezes Subaru of America, Inc. To dzięki ostatniej publikacji magazynu „Kiplinger’a” Amerykanie po raz kolejny mogli się przekonać o wygranej Subaru w kilku kategoriach i silnej pozycji naszej marki na swoim rynku motoryzacyjnym.

---

## Deszcz nagród dla Subaru w Kanadzie

O wyróżnieniach w Stanach Zjednoczonych już pisaliśmy. Tym razem z ogromną radością spieszymy poinformować Państwa o naszym zwycięstwie w Kanadzie. ALG, firma konsultingowa o ponad 40-letniej historii, doceniła naszą markę. W trzeciej edycji przyznawanych przez nią nagród „2011 Residual Value Awards” Subaru już po raz drugi z rzędu zdobyło tytuł „Mainstream Brand”, czyli pierwsze miejsce w kategorii samochodów popularnych. Tegoroczne wyróżnienia przyznawano po dokonaniu wnikliwej oceny wielu kryteriów pojazdów, biorąc również pod uwagę historyczne osiągi poszczególnych marek oraz trendy przemysłowe. Obok nagrody ogólnej przyznanej Subaru aż cztery z naszych modeli uzyskały pierwsze miejsce w kategoriach indywidualnych: Legacy w kategorii samochodów średnich, Impreza w kategorii samochodów kompaktowych, WRX/WRX STI w kategorii samochodów sportowych oraz Outback w kategorii średnich pojazdów użytkowych. Raj Sundaram, wiceprezes ALG, komentując zwycięstwo Subaru, podkreślił, iż sprzedaż naszych samochodów z napędem na cztery koła oraz udział naszej marki na rynku kanadyjskim stale wzrasta. Sundaram określił Subaru jako firmę wychodzącą naprzeciw oczekiwaniom swoich klientów. Mamy zatem kolejny wiosenny sukces!





## WRX (STI) przed Mustangiem i Camaro



WRX i WRX STI zdobyły tytuł sportowego samochodu roku 2011 w Kanadzie. Doroczne wybory organizowane są przez ogólnokrajowy, kanadyjski, telewizyjny magazyn motoryzacyjny *Motoring*, emitowany od 1987 r. W swojej kategorii wygrały z dwoma ikonami rynku północnoamerykańskiego – Chevroletem Camaro ZL585 i Fordem Mustangiem Shelby GT500.

„Bestie przeciw pięknej – co za starcie!” – stwierdził Graeme Fletcher, znany dziennikarz *Motoring*, komentując wyniki rywalizacji. „Na prostej oba popularne „muscle cary” wygrywały bezapelacyjnie. Jednak żaden nie pokonywał łuków z równą nieustępliwością, z jaką robi to WRX (STI). Dorzucimy do tego nadzwyczajny układ napędu na wszystkie koła i mamy zwycięzcę.”

Model WRX STI 2011 to flagowa maszyna o wysokich osiągnięciach, z 305-konnym, turbodoładowanym silnikiem SUBARU BOXER, współpracującym z 6-biegową, manualną skrzynią i symetrycznym, stałym napędem na wszystkie koła Symmetrical AWD, wyposażonym w wyjątkowy, sterowany przez kierowcę, centralny mechanizm różnicowy DCCD WRX STI jest także wyposażony w zaawansowane systemy dynamicznej kontroli zachowania samochodu, w tym SI-DRIVE oraz wielofunkcyjny układ VDCS (korygujący tor jazdy samochodu), dysponujący także programem zoptymalizowanym pod kątem jazdy wyczynowej.

Model WRX, zarówno z nadwoziem 4- jak i 5-drzwiowym, jest napędzany 265-konnym silnikiem współpracującym z 5-biegową przekładnią. Teraz model ten otrzymał nadwozie w tym samym stylu co kultowa wersja STI, posze-

rzony i z większym rozstawem kół, dodatkowo poprawiającym stabilność prowadzenia.

Symetryczny, stały napęd na wszystkie koła, będący zasadniczą, charakterystyczną cechą wszystkich Subaru, dał modelom WRX i WRX STI istotną przewagę nad napędzany tylko na tylną oś konkurentami, zarówno pod względem prowadzenia jak i efektywności napędu. Architektura napędu, z aluminiowym silnikiem SUBARU BOXER i wydajnym, symetrycznym układem przeniesienia momentu napędowego na wszystkie koła, zapewnia też niskie położenie środka ciężkości samochodu. To dodatkowy atut owocujący sportową charakterystyką prowadzenia auta.

WRX i WRX STI to także samochody o niezwykle wysokim poziomie bezpieczeństwa i niskim, oczekiwanym spadku wartości. Cechy te zostały potwierdzone przez niezależne instytucje. Amerykański Instytut Bezpieczeństwa Drogowego (Insurance Institute for Highway Safety - IIHS), finansowany przez firmy ubezpieczeniowe, zaliczył je do najbezpieczniejszych aut (Top Safety Pick). Z kolei kanadyjski oddział działającej od 40 lat firmy doradczej ALG, specjalizującej się m. in. w prognozowaniu spadków wartości samochodów, uznał ten model za najlepszy wśród aut sportowych (z najwyższą, oczekiwaną wartością rezydualną).

„Stały rozwój i doskonalenie Imprezy WRX i WRX STI były możliwe dzięki mocnemu, lojalnemu wsparciu, jakiego udzielają tysiące entuzjastów jeżdżących tym modelem” – stwierdził Shiro Ohta, prezes Subaru Canada. „To ekscytujące, że eksperci *Motoring* 2011 docenili nasz wspólny wysiłek, by ten model wyróżniał się swoimi wyjątkowymi osiągnięciami”.

# wywiad

tekst i zdjęcia: Mateusz Senko, Tomasz Kaliński







# 250 dni poza domem

## – rozmowa z Tapio Laukkanenem

O tym czy Finowie lubią jeździć po asfalcie, o startach w Mistrzostwach Świata, ewolucji rajdów samochodowych i pracy trenerkiej rozmawiamy z Tapio Laukkanenem, nowym menadżerem sportowym LOTOS – Subaru Poland Rally Team. Z bogatego doświadczenia fińskiego opiekuna będzie w sezonie 2011 korzystał Wojtek Chuchała, a kompleksowy program treningowy ma na celu efektywny rozwój nowego kierowcy L-SPRT.

*Jak rozpoczęłeś trwającą do tej pory przygodę z rajdami samochodowymi?*

Od zawsze interesowała mnie rywalizacja. Jadąc na pierwszy rajd, chcieliśmy osiągnąć jak najlepszy wynik, a po jego uzyskaniu stawialiśmy sobie kolejne cele. Miałem duże szczęście, ponieważ już po trzech sezonach dostałem szansę od zespołu Volkswagena, w którego barwach startowałem w sezonach 1994-1997, zdobywając między innymi tytuł Mistrza Finlandii w F2. W roku 1998 dołączyłem do zespołu Renault, z którym zaliczyłem wiele rajdów i zdobyłem tytuł Mistrza Wielkiej Brytanii.

Kolejne lata to realizacja własnych założeń i występy w Mistrzostwach Świata Fordem Focusem WRC. Niestety, to były czasy dużych zmian w rajdach, szczególnie odczuwalnych w kategoriach finansowych. W pewnym momencie, nie mając dostatecznego wsparcia sponsorów, zdecydowałem się pójść w innym kierunku. Przez pewien czas pracowałem dla Tommiego Mäkinena, aby wreszcie

zacząć robić to, czym zajmuję się obecnie.

*Startowałeś wieloma samochodami, których nie mamy już okazji oglądać na rajdowych trasach. Który z nich wspominasz najlepiej?*

Poza mocnymi „oškami” kategorii F2, jeździłem również kilkoma WRC, a w ostatnich latach startowałem Subaru Imprezą WRC w Wielkiej Brytanii i Irlandii. To były piękne czasy mocnych silników, wysokich momentów obrotowych i zaawansowanej elektroniki. Dziś producenci starają się, aby auta WRC były bliższe normalnym samochodom z małymi silnikami. Technologia idzie cały czas do przodu, ale fabryki starają się ograniczyć koszty. To naturalna kolej rzeczy, a identyczną sytuację mamy w Formule 1. Tam również dokonał się przełom, a wysokie moce zostały zastąpione przez doskonalsze opony i zawieszenia. Jest mi ciężko zdecydować, która z moich dotychczasowych rajdówek była najlepsza, ponieważ każda miała swoje wady i zalety. Myślę, że Renault Megane Maxi było



najlepiej przygotowane do walki na asfalcie, choć oczywiście osiągnęliśmy nim wiele świetnych wyników także na szutrze. Subaru Impreza czy Ford Focus były w swoich czasach topowymi rajdówkami, na najwyższym światowym poziomie. Cieszę się, że mogłem nimi startować, a wszystkie chwile spędzone za kierownicą WRC będą darzył dużym sentymentem.

Mieliśmy dużo szczęścia, lądując 15 metrów poniżej drogi. Uszkodzenia były duże, popękały nawet fotele, a mój pilot prawie odgryzł sobie język i miał złamany ząb.

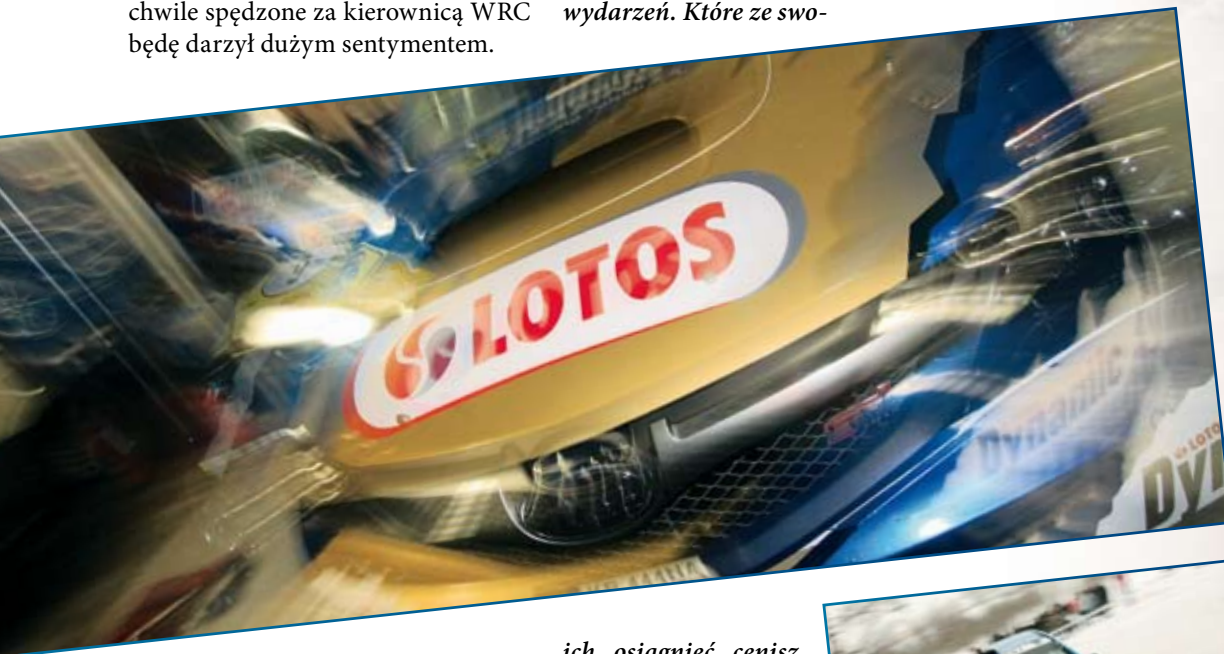
*Jednak sukcesów było zdecydowanie więcej niż tak dramatycznych wydarzeń. Które ze swo-*

*Pozostańmy na chwilę przy historii twoich startów. Jakie jest twoje najlepsze lub najbardziej emocjonujące wspomnienie?*

Przez tyle lat zebrало się ich naprawdę wiele. Niektóre były zabawne, niektóre wręcz przerażające. Dramatyczny był z pewnością Rajd San Remo 1998, w którym startowałem z Kajem Lindstromem. Mogę śmiało powiedzieć, że to był najbardziej niebezpieczny moment w całej mojej karierze. Jednak wtedy nie miałem czasu o tym myśleć, bo wszystko wydarzyło się w ciągu sekundy. Nie mogłem utrzymać się na drodze i jedynym wyjściem było zjechać z niej. Pamiętam sam zakręt, ale później widziałem już tylko niebieskie niebo.

*ich osiągnąć cenisz najbardziej?*

Myślę, że najcenniejszy był tytuł Mistrza Wielkiej Brytanii. Rywalizacja była bardzo zacięta, a konkurencja wyjątkowo mocna, ponieważ walczyliśmy z wieloma świetnymi kierowcami w fabrycznych samochodach. Zwycięstwo w całym cyklu rozgrywek zawsze daje dużo satysfakcji, szczególnie, że ciężko pracujemy na nie przez cały sezon. Oczywiście starty samochodami WRC także bywały udane. W Rajdzie Australii 2000









zajęliśmy piąte miejsce w klasyfikacji generalnej, co było naszym najlepszym wynikiem w Mistrzostwach Świata.

**Startowałeś w wielu rundach WRC, a także w Wielkiej Brytanii czy Irlandii. Czy masz swój ulubiony rajd i odcinek specjalny?**

Jeżeli chodzi o ulubiony oes, to nie mam takiego, ponieważ preferuję wszystkie próby. Podobnie z rajdem, choć tutaj na pierwszym miejscu wymienilibym Rajd Finlandii z szybkimi zakrętami przez szczyty. Jednak generalnie nie ma dla mnie znaczenia na jakiej nawierzchni się ścigam. Cieszy mnie jazda zarówno po szutrze, jak i po asfalcie, co może zabrzmieć nieco dziwnie z ust Fina (śmiej). Rajdy asfaltowe także mają swój urok, ponieważ są zupełnie odmienne. Wszystko jest bardziej szalone, prędkości w zakrętach są dużo większe, a przyczepność bywa zdradliwa. Choć tak naprawdę, nie ma znaczenia, jaki odcinek i po jakiej nawierzchni w tym momencie jedziesz. To jest rywalizacja i musisz zrobić wszystko perfekcyjnie. Cały czas mówię Wojtkowi, żeby pamiętał o tej zasadzie.

w swoim programie startów. Z Renault zaliczyliśmy wiele rajdów, ale Monte Carlo nigdy nie znalazło się na tej liście. Zawsze żałowałem, że nie udało się wystartować w Monako. Jednak jeszcze nie wszystko stracone, a ja nie chciałbym być traktowany jako historyczny kierowca (śmiej). Zobaczymy, co przyniesie życie.

**Rajd Monte Carlo nie jest już rundą WRC, a ten cykl ulega kolejnym zmianom. Jak je oceniasz?**

Mówi się, że rajdy stały się zbyt komercyjne, ale moim zdaniem to jedyna droga. Ten sport potrzebuje sponsorów, mediów, kibiców. Organizatorzy muszą przygotować wszystko w pakiecie, łatwo dostępnym dla widzów. Oni chcą zobaczyć jak najwięcej i trzeba im to zapewnić. Musimy podążać drogą, która sprawi, że rajdy będą tańsze. Wtedy będziemy potrzebować mniej środków, aby zorganizować dobre widowisko. Oczywiście, dla zawodników nie jest to korzystne, ponieważ mamy mniej rywalizacji. Problemem bywa też dwu-

WRC. To wymaga zbyt wiele czasu, a wraz z wiekiem, zaczynasz dostrzegać też inne rzeczy. Masz rodzinę, może także inne powody, aby nie być 250 dni poza domem. Choć właściwie ja cały czas to robię (śmiej), ale jest to dla mnie już nowy rozdział. Cały czas spędzam dużo czasu za kierownicą, ucząc młodych zawodników i wszystkich, którzy chcą poprawić swoje umiejętności. To dla mnie wielkie wyzwanie, opiekować się kimś takim jak Wojtek i patrzeć, jak daleko możemy razem zajść. Utrzymuję bardzo dobre kontakty z kierowcami i z większością z nich jesteśmy dobrymi kumplami, także wtedy, gdy zdejmujemy kaski i wysiadamy z rajdówki. To nie jest tak jak w Formule 1, wszystko jest bardziej otwarte. Gdy zmienisz zespół, nie ma żadnych negatywnych komentarzy.

**Po zakończeniu kariery współpracowałeś również z Tommi Mäkinen Racing. Czym dokładnie się zajmowałeś?**



**A czy był rajd, w którym zawsze chciałeś wystartować, jednak nigdy nie było to możliwe?**

Tak, takim rajdem jest dla mnie Monte Carlo. To magiczna impreza, o której marzy wielu kierowców. Ja także, niestety, nigdy nie miałem jej

lub nawet trzykrotne pokonywanie tych samych odcinków, ponieważ nawierzchnia mocno się niszczy.

Nie jesteś już aktywnym zawodnikiem, ale cały czas masz kontakt z rajdami. Jak wygląda twoja praca?

Oczywiście nadal jestem blisko rajdów i rywalizacji, ale nie chciałbym już na przykład zaliczyć pełnego sezonu

Dla Tommiego pracowałem przez trzy lata jako inżynier i nauczyciel w szkole rajdowej. Byłem też odpowiedzialny za klientów, startujących naszymi samochodami. Po pewnym czasie zdecydowałem się jednak działać na własny rachunek, co daje mi wolną rękę. W tym sezonie historia zatoczyła koło, ponieważ znów współpracuję z Tommim i robimy razem wiele rzeczy z racji jego



kooperacji z LOTOS – Subaru Poland Rally Team. Cały czas mam więc kontakt z ludźmi z Tommi Mäkinen Racing.

*W sezonie 2011 zostałeś menadżerem sportowym L-SPRT. Jednak kontakt z tym zespołem miałeś już wcześniej.*

Znam Subaru Poland Rally Team od kilku lat. Po raz pierwszy przyjechałem do Polski w 2005 roku, na zaproszenie Leszka Kuzaja, który wtedy startował w SPRT. To był mój pierwszy kontakt z tym zespołem, a później miałem jeszcze testy z Kajetanem Kajetanowiczem. SPRT to jeden z najlepszych teamów w Polsce, a naprawdę miło jest widzieć, że stoi za nim wsparcie producenta.

Wojtek Chuchała dostał wielką szansę, na dodatek w tak dobrym momencie dla całego zespołu. SPRT miało świetny sezon, wygrywając mistrzostwa N-grupowym samochodem.

*Wspominałeś, że jesteś mocno zapracowany, a z twoich usług korzysta wielu zawodników. Jak wyglądają twoje plany na sezon 2011?*

Z L-SPRT zaliczymy cały cykl RSMP i zobaczymy jak daleko uda nam się dojść z Wojtkiem. Musimy pamiętać, że nie możemy od niego oczekiwać zwycięstw w pierwszym sezonie startów. Oczywiście jeżeli to się uda, będzie świetnie, ale musimy być realistami i dać mu trochę czasu. Nasz program jest rozłożony na 3 lata, więc będziemy konsekwentnie go realizować.

Osobiście bardzo się cieszę, że L-SPRT dało Wojtkowi szansę i liczę, że będzie nam się dobrze pracować. W Finlandii i w całej Europie będę współpracował z wieloma zawod-

pozostanie w rajdach. Owszem, poprzedni sezon nie był dla niego najlepszy, ale nadal ma wielu fanów, a jego nazwisko wiele znaczy. Jest mistrzem F1, ale rajdowi kibice i tak go kochają. Ma specyficzną



nikami, na różnych poziomach. Część z nich startuje w cyklu WRC, są też lokalni kierowcy i oczywiście debiutanci. Będę pracował z każdym z nich, a już niebawem mam testy z zawodnikiem, który również startował w rajdach tylko dwa sezony. To dla mnie kolejne wyzwanie, ponieważ jestem otwarty na współpracę z każdym, kto chciałby się doskonalić i szukać kolejnych dróg rozwoju.

*Do tej pory pracowałeś między innymi z Kimim Räikkönenem. Jak oceniasz go na tle innych kierowców WRC?*

Kimi Räikkönen jest jednym z moich klientów, ale przede wszystkim świetnym gościem. Cieszę się, że mimo przeciwności

charakter, więc do końca nie wiadomo, jak się zachowa. Rajdy potrzebują takich osobowości jak Kimi, Ken Block, Petter Solberg czy Sebastien Loeb, który w ostatnich latach dominuje w WRC.



## Nowy sezon, nowe wyzwania

Zawodnicy klubu kolarskiego Subaru Trek Gdynia przygotowują się do swojego kolejnego sezonu. Wysoko zawieszona przed rokiem poprzeczka stała się najlepszym motywatorem do solidnego przepracowania okresu zimowego. O planach na ten rok opowiedział nam prezes klubu Dariusz Derheld.



### **Z jakim nastawieniem wchodzić w tegoroczny sezon kolarski?**

Po ubiegłorocznym sukcesie, gdzie zawodnicy Subaru Trek Gdynia startując w najbardziej prestiżowych imprezach MTB w kraju zdobyli łącznie 65 medali, ciężko będzie to powtórzyć. Oczywiście bardzo ambitnie wejdziemy w ten sezon i nadal będziemy chcieli pokazywać się na podium ważnych wyścigów kolarskich. W tym roku nieco zmieniamy politykę startową klubu. Nie będziemy już kurczowo trzymali się jednego cyklu maratonów, bo zbyt często w ubiegłym roku dochodziło do nakładania się terminów ciekawych imprez MTB. W ten sposób przepadały nam wyścigi na lokalnym terenie, a przecież zależy nam na promocji sponsorów i kolarstwa górskiego na Wybrzeżu.

### **Zatem gdzie najczęściej będzie można was spotkać?**

W tym sezonie chcemy się skupić na imprezach rozgrywanych w północnej części Polski. W Trójmieście nie ma zbyt wielu wyścigów, dlatego najczęściej będziemy startowali na Thule Cup w Wielkopolsce oraz na wyścigach cross country i marato-

nach rozgrywanych w województwie kujawsko-pomorskim. Oczywiście w górach również będziemy się pokazywać, najczęściej w cyklu MTB Marathon. Imprezami docelowymi będą Mistrzostwa Polski w konkurencji olimpijskiej cross country i w maratonie. W tym sezonie liczymy na walkę o medale.

### **Jak w tym roku będzie się kształtował skład Subaru Trek Gdynia?**

Nasz skład praktycznie co roku jest taki sam. Są tylko „kosmetyczne” zmiany. Odeszła jedna zawodniczka, a w to miejsce przyjęliśmy do klubu nowego zawodnika, który jest jeszcze juniorem młodszym. Do kolarstwa w pełnym wymiarze powrócił Sławomir Wojciechowski, który poprzedni sezon miał luźniejszy z powodu ślubu i narodzin dziecka. Liczymy, że szybko dojdzie do formy i poprowadzi młodszych zawodników do zwycięstw. W składzie będzie również

Maciej Siedlecki, Michał Dargacz, Paweł Maszota, Monika Lange, Michał Felon, Dariusz Sawicki, Michał Bogdziewicz oraz młodzi kolarze: Wojciech Gruk, Daniel Baranowski i Kamil Kozicki. Luźniejszy rok będzie miał Łukasz Derheld, który poprowadzi nasz nowo powstały klubowy sklep rowerowy.

### **Niedawno było otwarcie tego salonu firmowego Treka, skąd taki pomysł?**

Od kilku lat klub kolarski Subaru Trek Gdynia jest jednym z najmocniejszych i najbardziej znanych zespołów w Trójmieście. Niestety nie przekładało się to na sprzedaż tych rowerów w naszym regionie, bo ich po prostu nie było. Zaproponowaliśmy więc polskiemu importerowi Treka – firmie SSC z Wrocławia, że się tym zajmujemy. Słowa dotrzyaliśmy i tak wspólnymi siłami powstał w Gdyni na ulicy Demptowskiej 27, przy siedzibie klubu, sklep rowerowy. Wydaje nam się, że taki salon firmowy Treka prowadzony przez zawodników od lat ścigających się na rowerach tej marki, to ciekawa propozycja dla lokalnego środowiska. Nasi kolarze znają każdy model niemalże na wylot, więc mogą dobrze doradzić przy kupnie i pomóc później odpowiednio serwisować.

### **Dziękuję za rozmowę i życzę powodzenia w zbliżającym się sezonie.**

Wszelkie informacje związane z klubem Subaru Trek Gdynia znajdują się na stronie klubowej [www.trek.gd.pl](http://www.trek.gd.pl) oraz na Facebooku <http://www.facebook.com/pages/Subaru-Trek-Gdynia/115507868512527>





## Plany na przyszłość

Zimowe miesiące upłynęły zawodnikom drużyny Subaru AZS UEK pod znakiem przygotowań do nowego sezonu. W tym czasie kolarze zamienili rower na inne formy aktywności, takie jak gry zespołowe, narciarstwo, pływanie czy bieganie. Jest to również okres intensywnych treningów na siłowni, bez których budowanie dobrej formy jest niemożliwe. Nie oznacza to jednak, że treningi na rowerze zostają całkowicie zaniedbane. Śnieg i siarczysty mróz niejednokrotnie zmuszają do treningu na „nudziarzu”, co w slangu rowerzystów oznacza treningi na domowym trenerze. Są wyzwaniem nie tylko fizycznym, ale również psychicznym. Bardziej wytrwali lub szukający urozmaicenia - ubrani „na cebulkę” - wybierają trening na świeżym powietrzu, bo jak mówi kolarskie przysłowie „nie ma złej pogody, są tylko złe ubrania kolarze”. Jest jeszcze inne: „wyścigi wygrywa się zimą” i każdy, kto poważnie podchodzi do ścigania o nim pamięta.

Tak jak każdy profesjonalny team, także drużyna Subaru udała się w lutym na obóz treningowy w celu szlifowania formy. Już po raz drugi miejscem zgrupowania było hiszpańskie Calpe, będące idealną bazą wypadową, umożliwiającą wykonanie każdego rodzaju treningu. Najlepszym dowodem na to jest obecność w tym miejscu wielu zarówno zawodowych, jak i niezliczonej ilości amatorskich ekip kolarskich z całego świata. Dzięki słonecznej pogodzie kolarze z zapałem pokonywali kolejne kilometry. Przez dwa tygodnie pobytu na Costa Blanca zawodnicy odbyli zarówno długie treningi wytrzymałościowe, jak i te bardziej wymagające - interwałowe, a także siłowe. Setki pokonanych kilometrów w poziomie oraz tysiące metrów w pionie powinny zapunktować już niedługo. Zamierzenia treningowe na ten okres zostały zrealizowane w 100%!

W nadchodzącym sezonie znów będziemy



możli spotkać kolarzy w niebiesko-żółtych strojach. Tym razem będą się ścigać pod nazwą Subaru PrinzWear MTB Team. Kolejny rok z rzędu działalność sportową drużyny wspiera Subaru Import Polska, rozpoczęła się też współpraca z producentem odzieży kolarskiej - PrinzWear.

Nie jest to jedyna zmiana - skład drużyny został bowiem wzmocniony o czołowego polskiego maratończyka Romana Pietruszkę, bardzo dobrze znanego w środowisku kolarskim. Mimo młodego wieku ma już na swoim koncie liczne sukcesy, w tym tytuł Mistrza Polski w Maratonie MTB.

Na nowy sezon grupa Subaru postawiła sobie bardzo ambitne plany. Obok walki o czołowe lokaty w klasyfikacji indywidualnej, priorytetowym celem zespołu jest zwycięstwo w klasyfikacji drużynowej prestiżowego cyklu maratonów MTB Marathon, organizowanego przez Grzegorza Golonko. Imprezy te rozgrywane są w przeważającej mierze na bardzo trudnych trasach, wymagających zarówno pod względem kondycyjnych, jak i technicznych. Zawodnicy zmierzą się z wieloma pasmami Beskidów i Sudetów. Wśród ambitnych planów zespołu wypada także wymienić starty w wyścigach etapowych: czterodniowym MTB Trophy

(uważanym za najtrudniejszy etapowy wyścig MTB w Europie) oraz kultowym tygodniowym Sudety MTB Challenge, rozgrywanym na terenie Polski i Czech. Wyjątkowy charakter tych wyścigów przyciąga zawodników z całego świata. Nie może więc tam zabraknąć zawodników Subaru!

Podobnie jak w ubiegłym sezonie, kolarze staną również na startach wyścigów szosowych. Zobaczyć będzie ich można na wyścigu w Sobótce, etapowym Beskidy Road Trophy, Tatry Tour czy słowackiej Jarna Klasika. Zawodnicy planujący start w tych wyścigach pokazali niezwykle wysoką formę już na zgrupowaniu w Hiszpanii, dlatego założeniem jest walka o czołowe lokaty.

Obecnie zawodnicy Subaru PrinzWear MTB Team niecierpliwie oczekują na pierwsze w tym sezonie starty. Chcąc zrealizować swoje założenia muszą zaprezentować jak najlepszą formę już na pierwszym wyścigu, dlatego wciąż pracują nad jej polepszeniem. Mamy nadzieję, że włożony trud w przygotowanie zaprocentuje w nadchodzącym sezonie, a nasi zawodnicy będą stawać na najwyższych stopniach podium!

Zapraszamy do śledzenia ich poczynąń na stronie [www.subaruazsuek.com](http://www.subaruazsuek.com).



## Subaru pod pełnymi żaglami

Poprzedni numer „Plejady” to nasz prawdziwy wielki start w żeglarską przygodę, wspólnie z przedstawicielami jednej z najlepszych polskich załóg olimpijskiej klasy Star – Maciejem Grabowskim i Łukaszem Lesińskim.



Już od momentu podpisania kolejnej umowy współpracy pomiędzy zawodnikami a Subaru Import Polska jesienią ubiegłego roku chcieliśmy, by owa współpraca była czymś więcej niż tylko sponsoringiem załogi w jej przygotowaniach do Igrzysk Olimpijskich 2012 roku w Londynie. Chcieliśmy stworzyć możliwość przybliżenia Państwu sylwetek naszych reprezentantów oraz bieżącego informowania o ich poczynaniach na szerokich wodach. Udało się!

Rozmowa przeprowadzona z Maciejem Grabowskim okazała się początkiem współpracy redakcyjnej. Od momentu naszego spotkania z żeglarzem jesteśmy w stałym kontakcie korespondencyjnym z załogą i na bieżąco bacznie obserwujemy zmagania łódki sygnowanej znakiem Subaru w kolejnych wielkich startach. Warto przypomnieć, że rywalizacja naszych reprezentantów w klasie

Star rozpoczęła się już w czerwcu ubiegłego roku zajęciem 12. miejsca podczas Mistrzostw Europy. Był to jednocześnie pierwszy wspólny zagraniczny start Grabowskiego i Lesińskiego. Start, który udowodnił, iż nowicjusze w klasie Star są i będą w stanie skutecznie rywalizować z najlepszymi. Po czerwcu przyszedł czas na lipcowe Mistrzostwa Polski – zawody zakończone zdobyciem 2. miejsca, a po nich regaty jesienne. To



właśnie jesień okazała się dla naszych zawodników najintensywniejszym okresem ubiegłego roku. Przyniosła kolejne sukcesy w zawodach Potsdamer Kanne, Międzynarodowych Mistrzostwach Niemiec, Mistrzostwach Wschodniej Półkuli oraz w serii regat we Włoszech nad Jeziorem Garda. Wszystkie te wydarzenia dały naszej załodze szansę rywalizacji z najlepszymi zawodnikami na świecie i pozwoliły doskonalić umiejętności żeglarskie. Końcówka roku 2010 to żegluga na wodach Włoch i Hiszpanii, a wszystko w celu jak najlepszego przygotowania się do startów w roku 2011. Pierwsze tegoroczne regaty Pucharu Świata – styczniowe Rolex Miami Olympic Classes Regatta w Stanach Zjednoczonych były dla załogi ciężkim sprawdzianem. Mimo kilku bardzo udanych wyścigów, które potwierdziły przynależność Grabowskiego i Lesińskiego do ścisłej światowej czołówki zawodników, dwa falstarty uniemożliwiły im niestety zajęcie miejsca w gronie zwycięzców. Kolejne zatem kilka tygodni treningów miało na celu wyeliminowanie popeł-

nianych błędów i jak najlepsze przygotowanie się do marcowego startu w prestiżowych regatach klasy Star – Bacardi Cup. Z ogromną radością spieszymy zatem z informacją, iż załoga, której tak gorąco kibicujemy, zdobyła w wyścigu 9. miejsce! Łatwo nie było, gdyż każdego roku impreza przyciąga niczym magnes same gwiazdy światowego żeglarstwa. Regaty na akwenie zatoki Biscane Bay u wybrzeży Miami odbyły się już po raz 84. Warto pamiętać, że zawody te rangą ustępują jedynie Mistrzostwom Świata, choć wielu światowych medalistów marzy o tym, by choć raz w swojej karierze odebrać trofeum za miejsce na podium w tej właśnie imprezie z rąk przedstawiciela rodziny Bacardi. Tegoroczna edycja regat miała charakter wyjątkowy, gdyż zbiegła się z obchodami setnej rocznicy powstania Stara. Na tydzień przed imprezą lista startowa liczyła ponad 100 załóg ze wszystkich stron świata, a nazwiska zgłoszonych do startu zawodników od samego początku zapowiadały bardzo ciekawą rywalizację do ostatnich metrów każdego z sześciu zaplanowanych wyści-

gów. Na starcie stały się ostatecznie 93 załogi ze wszystkich krajów, w których klasa Star istnieje, a na pokładach łódek nie zabrakło mistrzów olimpijskich, świata i Europy. Cieszymy się zatem niezmiernie, iż w tak utytułowanym i doświadczonym gronie nasi reprezentanci zajęli miejsce w pierwszej dziesiątce. Nie lada satysfakcji dostarczyło również bardzo miłe wyróżnienie w postaci trofeum dla „perspektywicznej załogi, która wdarła się do czołówki klasy”, które Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński otrzymali podczas ceremonii nagradzania zwycięzców. Nasza załoga udowodniła tym samym swoim konkurentom, iż należy się z nią liczyć oraz, że jest bardzo poważnym kandydatem do startu na Igrzyskach Olimpijskich w Londynie. Krajowe eliminacje olimpijskie rozpoczną się dopiero w połowie roku, lecz my nie przestaliśmy trzymać kciuków – w połowie kwietnia żeglarze wystartowali w regatach Pucharu Świata we włoskim San Remo oraz we francuskiej miejscowości Hyeres. Pomyślnych wiatrów!





# Nowy styl Subaru

Poważne koncerny samochodowe poszukują dla swych produktów określonego, rozpoznawalnego stylu plastycznego. Nie wszystkie go znajdują, bo to bardzo trudne zagadnienie. Subaru nie jest odosobnione w tych poszukiwaniach. Swoją najnowszą koncepcję poddało pod osąd gości niedawnego 81. Salonu Samochodowego w Genewie.

Oferowana obecnie generacja Imprezy wydaje się dość młodym samochodem, ale gdy spojrzymy na kalendarz okaże się, że znamy ją już prawie pięć lat. To całkiem sporo jak na auto segmentu C. Przecież przez pół dekady może zmienić się obowiązująca moda stylizacji nadwozia, poza tym większość producentów, przy obecnych nowoczesnych metodach projektowania, wymienia swoje auta popularne nawet częściej. Co prawda zupełnie niedawno pojawiła się w Europie nowa dla nas Impreza sedan, ale nie jest to pełna wymiana modelu. Nic dziwnego zatem, że szefowie Subaru myślą poważnie o następnej generacji, a ponadto chcą przy tej okazji wypromować nowe hasło marki: Confidence in Motion.

Wszystko to, co napisaliśmy powyżej, wydaje się wręcz oczywiste, ale sprawa jest bardziej skomplikowana niż się wydaje. Każdy przyzna, że samochody zazwyczaj kupuje się oczami. Niektóre rozwiązania stylistyczne zyskują szerokie uznanie, zaś inne, nie wiedzieć czemu nie podobają się i model, często technicznie doskonały, staje się kulą u nogi producenta. Subaru może oczywiście liczyć na swoich stałych zwolenników, którzy wcześniej poznali zalety silnika SUBARU BOXER i napędu

Symmetrical AWD, lecz w walce o nowe rzesze klientów potrzebny jest też atrakcyjny i pozytywnie wyróżniający auto (i jego markę) wygląd. Ale jaki? Czy na przykład taki sam w Europie, USA i Japonii? Czy spokojny, czy właśnie agresywny?

Sprawa jest tym trudniejsza, że to, co debiutuje w salonach firmowych, należało określić około trzy lata wcześniej, a sprecyzować w najdrobniejszych detalach najpóźniej dwa lata przed premierą rynkową. Zatem powszechnie stosowaną metodą jest prezentowanie samochodów koncepcyjnych, które oficjalnie są „przyszłościową wizją”, a w rzeczywistości mają wysondować czy to co właśnie przygotowuje się do produkcji za kilka lat, będzie przyjęte z życzliwością, czy może z niechęcią. Były już przypadki, i to w całkiem poważnych firmach, gdy po takiej sondażowej premierze (oficjalnej czy w zamkniętym gronie) zaczynały się nerwowe prace nad nową koncepcją, a ustalona data premiery opóźniała się.

Pokazany w Genewie koncepcyjny model nowej Imprezy nie jest jednak rozczarowujący. Przede wszystkim powrócono do koncepcji, że podstawowa wersja Imprezy powinna mieć formę sedana. Tym razem – wyrazistego sedana-











coupe - o charakterze trochę zbliżonym do obecnego modelu WRX STI (potężne nadkola!) w wersji sedan. Można nawet powiedzieć, że styliści postanowili pod każdym względem zrobić nową Imprezę „bardziej” - nadać jej ostrzejsze, zdecydowane rysy i sprawić, by od razu robiła wrażenie samochodu sportowego.

Co ciekawe, koncepcyjna Impreza wydaje się dzięki swojej formie autem dość dużym, ale podane wymiary na to nie wskazują. Rozstaw osi jest zaledwie o 20 mm większy niż w obecnej Imprezie (2640 mm), długość nieznacznie mniejsza niż obecny sedan (4520 mm), szerokość większa od obecnej STI o 20 mm (1820 mm), a wysokość o ok. 30 mm mniejsza (1430 mm). Na wzrokowy odbiór auta wpływa zapewne płynna, długa linia dachu, w której słupki przednie niemal łączą się z tylnymi. Rzuci się w oczy także zdecydowana forma przodu auta nawiązująca do Legacy oraz dość skomplikowany tył, z wyraźnymi liniami wychodzącymi z jednego centralnego punktu i ze spojlerem wbudowanym w pokrywą bagażnika. Ten samochód na pewno przyciągnie na ulicy oczy przechodniów, a pytanie brzmi tylko – czy zostanie zaakceptowany jako pojazd rodzinny? Jeżeli tak, to raczej

jako konkurent BMW serii 3, a nie VW Golfa/Jetty. I chyba o to chodziło.

Gdyby zaś do czegoś się przyczepić – z niektórymi załamaniem nadwozia mogą sobie nie poradzić myjnie automatyczne...

Wnętrza samochodów koncepcyjnych to zazwyczaj pole do popisu dla wyjątkowo szalonych stylistów, poczynając sobie tym swobodniej, że i tak wiadomo, iż w końcu w wersji produkcyjnej wszystko będzie „zwykłe”. Tym razem jest podobnie, choć tablica przyrządów (znamy ją bardziej z fotografii, bo wnętrze samochodu nie było dostępne, nie atakuje dziwnością. Zaprezentowano przyrządy w niebieskiej tonacji, tajemnicze niebieskie „linie światła” dzielące poszczególne panele oraz sterowanie dotykowe na dużych płaszczyznach wyświetlaczy, także na kierownicy. Wygląda to ładnie, ale najbardziej chcielibyśmy sprawdzić, jak dotykowa obsługa „wszystkiego” zadziała w samochodzie. Niestety, obawiamy się, że w wersji produkcyjnej tego akurat nie będzie.

O wyposażeniu koncepcyjnego modelu (rozpoznawanie obiektów na drodze, kamery itp.) pisać nie będziemy, bo takie nowinki są standardem w autach wystawowych, a w produkcyjnych rzadko

pojawiają się nawet na liście opcji. Zresztą zobaczymy w przyszłości.

Na razie podano, że tę Imprezę napędzać będzie nowy, wolnossący silnik benzynowy rodziny FB, poprzez skrzynię bezstopniową Lineartronic i z użyciem napędu Symmetrical AWD. Wszystko dlatego, że auto, podobnie jak i inne pojazdy Subaru, ma być spokojne, przyjazne i ekologiczne. Liczymy, że BOXER DIESEL (nie mówiąc o jakimś silniku turbo) i skrzynia manualna - także są przewidziane. Oficjalne tłumaczenie hasła Confidence in Motion podkreśla przecież nie tylko spokój, ale także przyjemność płynącą z jazdy, a ta wiąże się również z solidnymi osiąganiami.

Na koniec słowo o terminie wprowadzenia nowej Imprezy do produkcji. Tutaj sprawa jest prosta: nic na ten temat nie wiadomo.





# Trezia

## - czyli częściowa zmiana wizerunku

Podjmując trzy lata temu decyzję o wycofaniu się z rajdów WRC szefowie Subaru zasugerowali zmianę obrazu firmy – odejście od opcji sportowej, na rzecz bardziej wszechstronnego wizerunku marki premium. Kolejne modele potwierdzają ten kierunek, a teraz przyszedł czas, by zapłacić lukę w ofercie, w której brakowało praktycznego miejskiego minivana.

Poważne zmiany obrazu firmy mającej pewne tradycje, są zawsze dość niebezpieczne, bo nieuchronnie prowadzą do utraty części „stałych” i „starych” klientów, a wcale nie dają pewności pozyskania nowych. Subaru nie zamierza jednak rezygnować ze swojej historii. Przeciwnie, przyjęto, że największą wartością firmy są rzadkie i nietypowe rozwiązania techniczne, czyli silniki SUBARU BOXER i napęd Symmetrical AWD. To właśnie wokół nich budowana jest nadal swoista legenda samochodów spod znaku „Plejady” i nawet jeżeli w jednym z modeli wkrótce układ AWD zastąpiony zostanie napędem tylnym, to jeszcze lepiej. Silnik bokser i symetryczny napęd (bez AWD) będą mogły wykazać się swoimi zaletami na nowym polu.

### Wspólnymi siłami

Wspomniane rozwiązania techniczne ograniczają jednak ofertę Subaru do samochodów położonych od segmentu C wzwyż. Kwestia jest czysto praktyczna, gdyż zabudowanie silnika bokser i układu AWD w aucie subkompaktowym czy miejskim mogłoby ograniczyć jego walory (ilość miejsca w kabinie), podnosząc jednocześnie koszty. Ponadto firma Subaru nie ma w programie produkcyjnym wystarczająco małych silników i układów napędowych. Skonstruowanie nowych mechanizmów byłoby oczywiście

możliwe technicznie, ale prawdopodobnie nieuzasadnione ekonomicznie. Przy dzisiejszej konkurencji w branży motoryzacyjnej, na niewielkich samochodach zarabia się tak mało, że jedynym ratunkiem są bardzo długie serie oraz współpraca pomiędzy markami i koncernami. Producenci aut czynią to skrzętnie, klonując platformy na których budowane są auta i tworząc dziesiątki „nowych” modeli, zadziwiająco podobnych technicznie, a różniących się tylko detalami.

Subaru, które jakiś czas temu nawiązało ścisłą współpracę z Toyotą, nie miało z tym kłopotów. Największy japoński koncern reprezentowany jest w większości segmentów, więc gdy Subaru zainteresowało się modelem „o długości poniżej czterech metrów”, wypełniającym lukę między Justy (oferowanym przy współpracy z Suzuki) a Imprezą, pojawiło się kilka możliwości. Większość z nich wywodzi się z platformy Toyoty Yaris, ale zdecydowano się na częściowo nowy model – Verso S / Ractis, będące „minivanową” wersją Yaris – ze zwiększonym o 9 cm rozstawem osi i z nadwoziem w nieco pudełkowej formie. Model ten zadebiutował w Europie podczas ostatniego salonu samochodowego w Paryżu, czyli jesienią 2010 r. Tak powstał nowy samochód Subaru – Trezia, nawiązujący w językach romańskich swą nazwą do słowa „skarb”. Do sprzedaży w Japonii

wszedł w grudniu 2010 r., a obecnie debiutuje na rynkach europejskich.

### Prosta, rozsądna konstrukcja

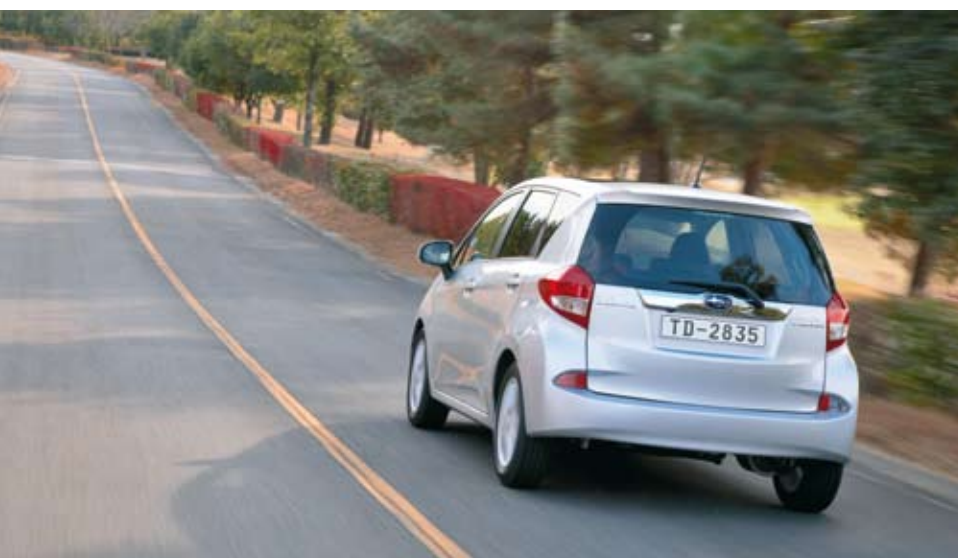
Trezia (tak jak Verso S) nie ma być pojazdem odkrywczym pod względem technicznym. Oparto ją na dość prostej platformie z poprzecznie ustawionym zespołem napędowym, z zawieszeniem kolumnowym z przodu i wahaczami wleczonymi połączonymi belką skrętną z tyłu. Przekładnia kierownicza jest zębatkowa, z elektrycznym wspomaganie. Hamulce – wentylowane tarczowe z przodu, tarczowe lub bębnowe z tyłu. ABS i stabilizacja toru jazdy są standardowe. Zastosowano koła o średnicy 15 lub 16” i opony o szerokości 185 mm, o umiarkowanie niskim profilu 65 lub 60 proc.

Interesująca jest kwestia samego układu napędowego: zasadniczo samochód ten ma napęd przedni, lecz Toyota dysponuje w tym segmencie także napędem 4x4, dalekim jednak od zaawansowania Symmetrical AWD firmy Subaru. Jest to prosty, dołączany napęd kół tylnych, posługujący się sprzęgłem elektromagnetycznym, umieszczonym w obudowie tylnego mostu. Całością steruje elektronika wykrywająca podczas przyspieszania ewentualne poślizgi przednich kół. Rozwiązanie to









dostępne jest w niektórych japońskich wersjach Trezii wraz z bezstopniową skrzynią biegów, nie zdecydowano się jednak na zaoferowanie go w Europie.

Jednostki napędowe Trezii również zaczerpnięto z gamy Toyoty. W Japonii oferowane są dwa silniki benzynowe - 1,3 i 1,5 l. Do Europy trafił tylko ten mniejszy, DOHC 16V o pojemności 1329 cm<sup>3</sup>, mocy maksymalnej 99 KM (73 kW) przy 6000 obr/min i momencie 125 Nm przy 4000 obr/min. To bardzo nowoczesna, długoskokowa jednostka, wyposażona w podwójną (dla zaworów dolotowych i wydechowych) regulację kątów rozrządu z napędem łańcuchowym, elektryczne sterowanie przepustnicy oraz szereg rozwiązań ograniczających opory pracy mechanizmów. Budowa tego silnika wyraźnie wskazuje na dążenie do ograniczenia zużycia paliwa, choć akurat w Trezii i Verso S nie zdecydowano się na zastosowanie dostępnej w innych modelach funkcji start/stop. Średnie znormalizowane zużycie benzyny w Trezii wynosi 5,5 l/100 km. Silnik ten skojarzony jest w każdej wersji tego samochodu z sześciobiegową manualną skrzynią biegów. Prędkość maksymalna samochodu wynosi 170 km/h, czas przyspieszania od 0 do 100 km/h - 13,3 s.

Drugi silnik Trezii to dobrze znany z gamy Toyoty ośmiozaworowy „mały” turbodiesel o pojemności 1364 cm<sup>3</sup>, SOHC, z wtryskiem common-rail i z turbosprężarką o regulowanym ustawieniu kierownic. Dysponuje on mocą maksymalną 90 KM (66 kW) przy 3800 obr/min. i momentem 205 Nm od 1800 do 2800 obr/min. Co ciekawe, samochód z silnikiem wysokoprężnym i również sześciobiegową skrzynią manualną, mimo że jest o ok. 65 kg cięższy od benzynowego oraz, że jednostka wysokoprężna jest nominalnie słabsza, oferuje według producenta nieco lepsze osiągi - czas przyspieszania do 100 km/h wynosi



12,1 (MMT – 12,5 s), prędkość maksymalna zaś 175 km/h. Średnie znormalizowane zużycie paliwa wynosi w tej wersji 4,3 l/100 km.

Z silnikiem wysokoprężnym skojarzona może być manualna skrzynia sześciobiegowa, a także jej wersja zautomatyzowana (MMT). W tym drugim przypadku sprzęgło obsługiwane jest przez elektryczny siłownik, a biegi mogą być zmieniane automatycznie przez serwo-mechanizm, lub w trybie manualnym przez kierowcę, który wydaje polecenia serwomechanizmowi sekwencyjnie dźwignią, względnie łopatkami za kierownicą. Przełożenia skrzyni manualnej i zautomatyzowanej są takie same.

### Jakość i wygoda

Trezia nie jest samochodem o imponujących wymiarach. Zdecydowanie należy do segmentu B (subkompaktów), zresztą producent najwyraźniej chciał ograniczyć jej długość (399,5 cm), by nie przekroczyć czterech metrów. Szerokość auta to 169,5 cm, wysokość 159,5 cm, zaś rozstaw osi 255 cm. Mimo niewielkiej długości, a zapewne za sprawą sporego rozstawu osi, wewnątrz jest zaskakująco przestronnie i to nie tylko na przednich fotelach. Wewnętrzna długość kabiny wynosi według producenta 187,5 cm, szerokość 142 cm, a wysokość 1310 cm. Te spore wartości uzyskano dzięki bardzo ciasnej zabudowie komory silnikowej, dzięki czemu przednia część samochodu jest wyjątkowo krótka oraz przede wszystkim dzięki dwubryłowej formie nadwozia, w której tylna ściana (drzwi bagażnika) jest praktycznie pionowa. Dodajmy do tego sporą wysokość auta i odpowiednie „pionowe” skonfigurowanie pozycji pasażerów, a okaże się że także w tylnym rzędzie jest dla nich sporo miejsca i przede wszystkim w żadnej konfiguracji nie brakuje im przestrzeni na nogi. Nie odbyło się to kosztem pojemności bagażnika, która wynosi

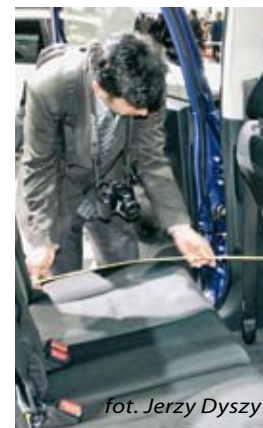
od 429 l, przez 786/852 l (do dachu samochodu) – aż do 1390 l po złożeniu obu dzielonych oparć tylnych siedzeń. Podwójna wartość pojemności samego bagażnika wynika z faktu, że jego podłoga może być wygodnie ustawiana na dwóch poziomach, w zależności od tego czy wybierzemy opcję „wyższej” przestrzeni bagażowej czy płaskiej skrytki pod jego podłogą.

Trezia, nawet w podstawowej wersji, jest bardzo bogato wyposażona. O wszelkiego rodzaju podstawkach na kubki, schowkach czy haczykach na bagaż wręcz nie warto wspominać. Auto jest ich pełne, jak zresztą przystało na użyteczny pojazd miejsko-rodzinny. W standardowym wyposażeniu znajduje się radio z CD i czterema głośnikami, manualna klimatyzacja, siedem poduszek powietrznych, ABS/VDCS, elektrycznie sterowane boczne szyby i (podgrzewane) lusterka, regulowana kierownica i wiele innych udogodnień. W bogatszych wersjach (z oznaczeniem L i S) pojawia się automatyczna klimatyzacja, teleskopowa regulacja kierownicy, zaawansowany system audio, skórzane wykończenie kierownicy, aluminiowe obręcze, podgrzewane siedzenia, itp. To co uderza przy pierwszym kontakcie

z Trezią, to wrażenie nowoczesności projektu plastycznego nadwozia, a poza tym wyraziste skomponowanie przede wszystkim przodu auta w stylu współczesnych Subaru. Mimo że od siostrzanej Toyoty różni ją Trezią tylko przedni zderzak, wlot powietrza do silnika i reflektory, auto zdaje się bez wątpienia należeć do rodziny Subaru.

Wnętrze samochodu, a szczególnie jego tablica przyrządów, cieszy brakiem udziwnień i zdecydowaną koncepcją plastyczną. Poza tym zauważyć można dbałość o detale i dobre wykonanie. Pozycja za kierownicą daje się łatwo regulować, liczyć można także na wygodną zmianę biegów krótką dźwignią umieszczoną na podniesionym tunelu. Oczywiście, czas na szczegółową ocenę przyjdzie po pierwszych jazdach, ale już teraz widać, że samochód nie razi tanim wykonaniem i wśród małych minivanów aspirować będzie do swojego segmentu premium.

Wraz z debiutem Trezii Subaru zyskuje praktycznie pełną gamę samochodów w klasie minivanów, w której znajduje się przecież już mikroskopijne Justy i siedmiomiejscowe Subaru Exiga. Niestety, ten duży minivan z „prawdziwymi” zespołami mechanicznymi Subaru, nie jest sprzedawany w Europie.



fot. Jerzy Dyszy

*Samochód budził w Genewie duże zainteresowanie, a oglądający szczególnie uwagę poświęcali ilości miejsca w kabinie.*



# cars

MAGAZYN O SAMOCHODACH

Nr 4(8) kwiecień 2011 CENA 6,90 zł (w tym 8% VAT) nr indeksu 266671



## FIAT 500

Renesans silnika dwucylindrowego



# JEEP

## Grand Cherokee

PORÓWNANIE:

**SKODA**  
Superb  
**vs**  
**RENAULT**  
Latitude



**PLUS:** Recepta na eleganckie kombi  
Alfa Romeo 159 Sportwagon vs Volvo V60



Testujemy  
dla polskich kierowców,  
na polskich drogach!



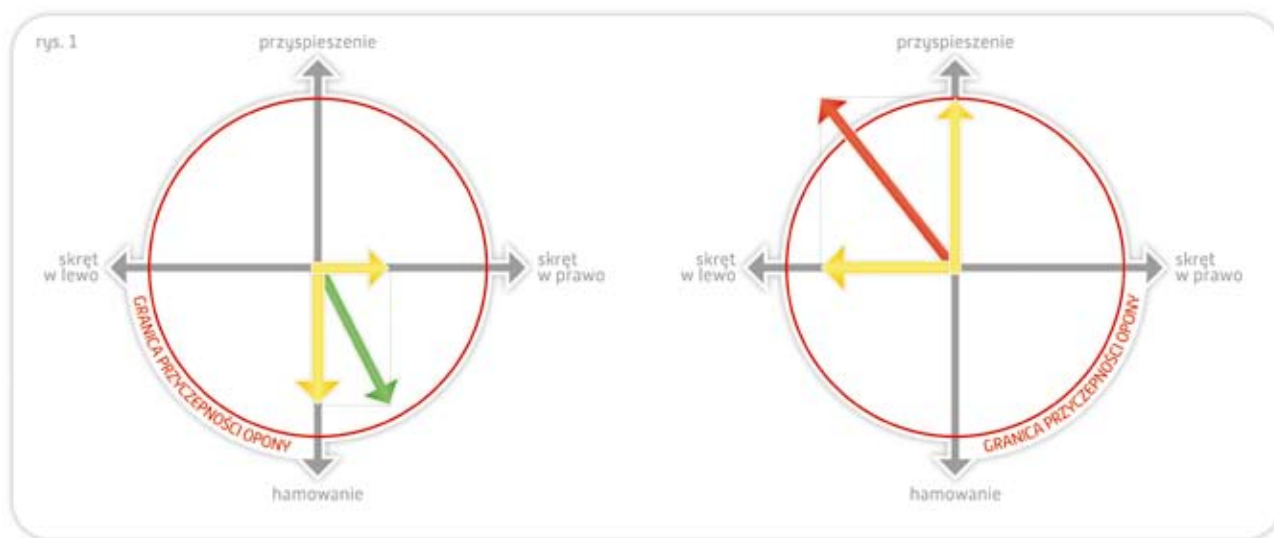
# Koło, które rządzi naszym bezpieczeństwem

Gdy 4000 lat przed naszą erą człowiek wynalazł koło, jego odkrywcy z pewnością nie śniło się jak wielki wkład wniesie do historii całej cywilizacji. Nie wspominając już o tym, jak ogromną

chciałbym się dzisiaj pochylić - a właściwie zrozumienie zasady nim rządzącej stanowi jeden z kluczy pewnych działań za kierownicą samochodu. Pomaga w osiągnięciu konsekwencji prowadze-

niań swoich doświadczeń z codziennej jazdy. Zaczynamy?

Idealne koło przyczepności przedstawia rysunek 1. Pamiętajmy, jest to jedynie model teoretyczny, nie biorący pod uwa-



slawę i majątek zyskały w dobie dzisiejszej globalnej, telewizyjno-internetowej popkultury. Koło na przestrzeni wieków znalazło wiele zastosowań. Odkryjemy go dzisiaj – wspólnie - na nowo. Spójrzmy na nie jednak w zupełnie innym świetle... Przekonamy się przede wszystkim, że od niego zależy w dużym stopniu nasze bezpieczeństwo. Koło przyczepności (z ang. traction circle) - bo nad nim

nia, przy okazji wyjaśniając znaczną część powodów powstawania niechcianych w codziennej jeździe reakcji pojazdu. Czym ono jest i jak wygląda? Zanim zaczniemy, spróbujmy pozbyć się chociaż na chwilę uprzedzeń do wykresów i rysunków jakimi byliśmy dręczeni w szkole. Teoria ta nie jest trudna, ale wymaga od nas odrobiny zaangażowania, z jednoczesnym przełożeniem

gę bardziej zaawansowanych elementów jazdy. Doskonale jednak opisuje ideę rządzącą prowadzeniem samochodu. Jak widzimy na przykładzie, akcentuje ono cztery jego aspekty, lub może bardziej czynności kierowcy. Stożące do siebie w opozycji pary: przyspieszanie lub hamowanie, a także skręt w prawo lub skręt w lewo. Narysowany okrąg wyznacza natomiast poziom granicy przyczepno-

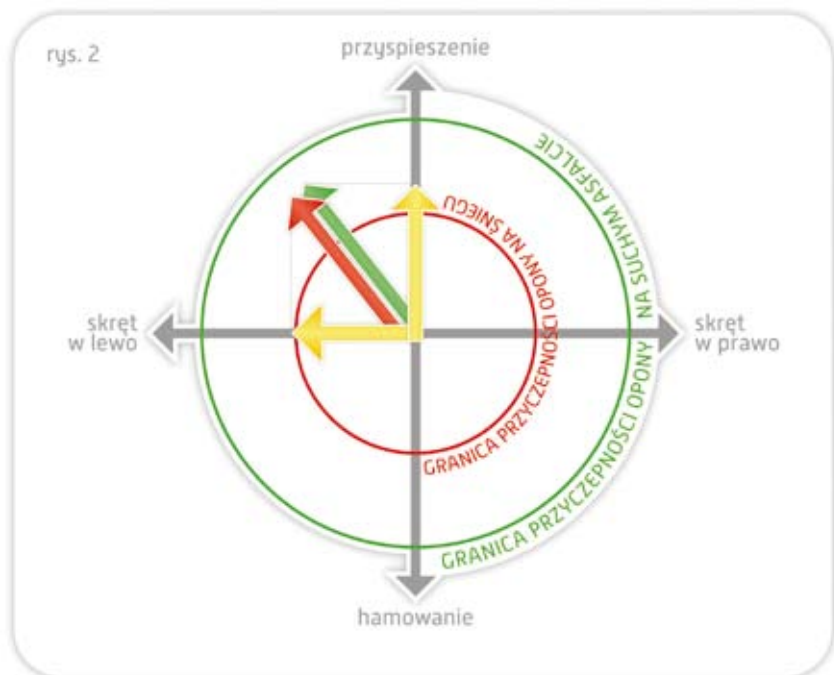




ści naszej opony dla każdej z nich. Aby rozpocząć działania na tym kole należy zaznaczyć, że wszystko co mieści się wewnątrz okręgu jest przyczepnością (rys. 1 – przykład po lewej). Podczas jazdy oznacza ona nasze bezpieczeństwo, możliwość przeniesienia polecenia kierowcy na reakcję samochodu, a przez to przyjemność prowadzenia. Wszystko co znajduje się poza nią (rys.1 – przykład po prawej) czyli na zewnątrz naszego koła - to poślizg. W świecie codziennej jazdy przekroczenie tej granicy kończy się podsterownością lub nadsterownością, buksowaniem kół, słabą reakcją auta na skręt kierownicy i wieloma innymi mniej lub bardziej groźnymi problemami. No dobrze, ale jak wykorzystać to koło do zrozumienia istoty prowadzenia samochodu? Jak zawsze zachęcam do ćwiczeń praktycznych, a w chwili czytania postaramy się odnieść teorię do własnych doświadczeń. Weźmy na początek jedną czynność. Co powiecie na hamowanie? Jedziemy prosto, w bezpiecznym, wyłączonym z ruchu miejscu. Mamy ustabilizowaną prędkość i zaczynamy płyn-

nie, coraz mocniej wciskać środkowy pedał. Zwalniamy. Wszystko wydaje się być wręcz dziecinnie proste. Im więcej używamy siły, tym bardziej wytracamy prędkość. Wszystko pod kontrolą, aż do

momentu, w którym zbliżymy się do granicy przyczepności dla danych warunków. Przekraczając ją pocujemy jak blokują nam się koła, a gdy posiadamy system ABS pocujemy jak rozpocznie



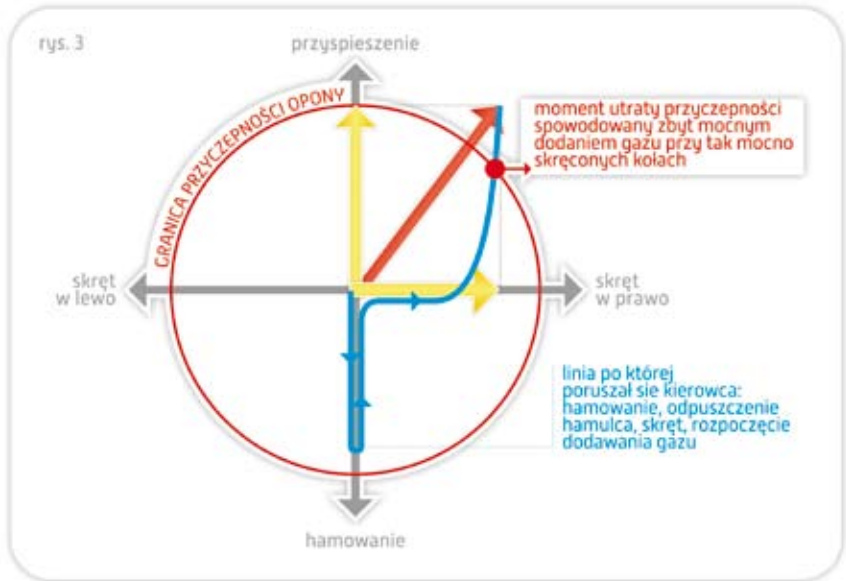


swą pracę. Z oczywistych powodów tak samo mocne naciśnięcie na hamulec np. na lodzie i na suchym asfalcie oznaczać będzie odpowiednio poślizg/pracę ABS tuż po dotknięciu pedału lub spokojną możliwość sięgania w odległe granice przyczepności opony. Rysunek 2 ukazuje znaną zależność: im bardziej śliska nawierzchnia - tym mniejsza jest nasza przyczepność! Okrąg w którym jesteśmy bezpieczni jest mniejszy. Proste? Teoretycznie tak. Każdy to wie, ale nie każdy potrafi to wykorzystać we wszystkich z czterech wspomnianych obszarów jazdy. Pominę tu, ułańską fantazję co bardziej krewkich osób, dla których ruszenie spod świateł z piszcącym jednym kołem będzie szczytem szpanu. Nie zamilknę już jednak, jeśli widzę jak ktoś po skręcie kierownicą na śliskiej nawierzchni dziwi się, że auto jakby bardziej chciało jechać na wprost, a zaskoczony tym zacznie coraz mocniej skręcać kierownicą. Co takiego stało się na naszym kole przyczepności? Tak jak było to w przypadku hamowania tak i teraz im mocniej skręcamy kierownicą, tym bardziej zbliżamy się do granicy przyczepności naszej opony w zakręcie. Jeśli jedziemy po suchej nawierzchni - opona jest w stanie przenieść większy skręt niż wówczas, gdy jedziemy po śliskim podłożu. Widzimy więc teraz dokładnie, że skręcanie kierownicą w myśl zdawałoby się legendarnej już zasady „im więcej skręć tym lepiej samochód zareaguje” jest dużym błędem. W rzeczywistości po przekroczeniu cienkiej linii przyczepności z każdym dalszym ruchem rąk tylko oddalamy się od upragnionego – odzyskania stabilności oraz zamierzonego kierunku jazdy. Analogicznie sprawa ma się w przypadku użycia zarówno pedału gazu jak i hamulca. Podkreślam jednak, że rozpatrujemy sytuację modelową, a nie zajmujemy się awaryjnym manewrem np. hamowania z ominięciem przeszkody.

Życie nie jest jednak czarno-białe. Jego różnorodne barwy i kolory sprawiają wiele radości gdy w samotności podziwiamy kolorowy świat. W jeździe samochodem różnorodność staje się jednak kłopotliwa i wymagająca w stosunku do kierowcy. Zacznijmy więc łączyć obszary

koła lub bardziej nerwowo pracujemy gazem tym bardziej zwiększamy tylko ryzyko przekroczenia granicy naszego koła przyczepności.

Przeanalizujmy teraz kilka dosyć typowych sytuacji w których przekraczamy granicę. Zacznijmy od rysunku 3. Po wy-



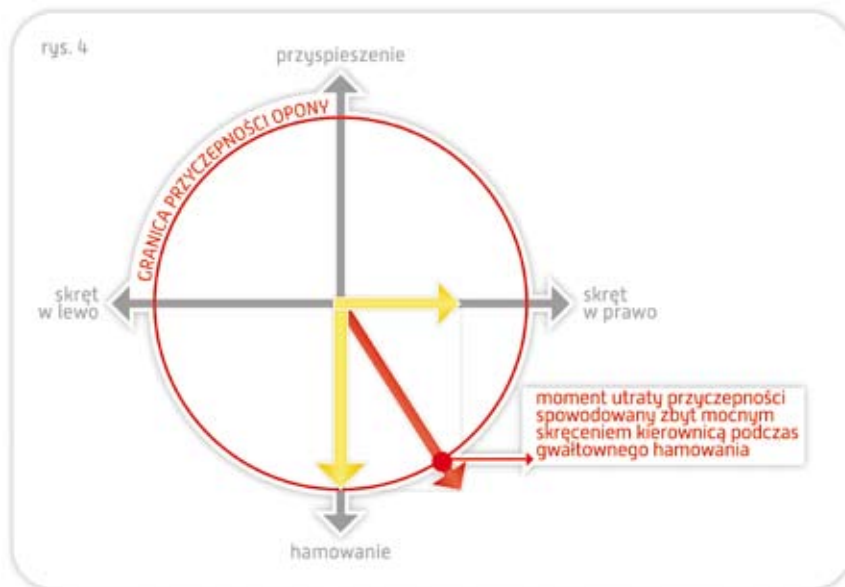
jazdy. Dodajmy do skrętu hamowanie lub przyspieszanie, a zobaczymy prawdziwą siłę matki fizyki. Z poprzednich numerów „Plejady” wiemy już jak powinno wyglądać pokonanie zakrętu. Dojeżdżając do zakrętu (pierwsza faza) przygotowujemy się do niego m.in. hamując. Druga faza rozpoczyna się w momencie skrętu kierownicą. Zgodnie ze sztuką, tuż przed nią odpuścimy hamulec i ściągniemy nogę ze sprzęgła, jeśli konieczna była zmiana biegu. W trzeciej fazie pracują głównie nasze ręce i staramy się wyczuć przyczepność jaką dysponujemy oraz to jak mocno możemy skręcić kierownicą. Wyjście z zakrętu, czyli faza czwarta to znowu połączenie pracy rąk z nogą na pedale gazu. Im bardziej prostujemy koła, tym więcej gazu możemy dodawać. Inaczej mówiąc: im mniej prostujemy

jechaniu ze spotkania spieszyło nam się na kolejne. Byliśmy i tak już spóźnieni jadąc klasycznym flotowym, przednapędowym np. Fordem Focusem. Do zbliżającego się zakrętu na drodze przygotowaliśmy się wręcz perfekcyjnie, tak jak nas tego uczono – dobraliśmy odpowiedni tor jazdy, rozpoczęliśmy hamowanie i wykonaliśmy konieczną w tym przypadku redukcję biegu. Puściliśmy hamulec, zwolniliśmy sprzęgło, płynny skręt kierownicą i... nasza chęć nadrobienia straconego czasu wzięła górę – dodaliśmy energicznie gazu. Efekt? Samochód zamiast skręcać, zaczął przodem niebezpiecznie zbliżać się do krawędzi naszego pasa ruchu. Przyczynę tego wyjaśnia rysunek. Widzimy na nim jak trzymanie zbyt dużej ilości gazu w stosunku do skręconych kół „wycią-



gnęło” nas poza obszar przyczepności. Jak w takiej sytuacji zareagować? Odpowiedz narzuca się sama – ująć gazu. Z doświadczenia instruktora doskonalenia techniki jazdy wiem, że częstym przypadkiem wśród kierowców zwłaszcza samochodów firmowych czy ludzi młodszych jest trzymanie stałego, „dużego” gazu i jednocześnie dokręcanie kierownicy w stronę zakrętu. Sytuację tę ukazuje czerwona linia. Straciliśmy przyczepność zbyt mocnym dodaniem gazu w zakręcie, tak więc zwiększając skręt nie będziemy w stanie jej przywrócić. Byłoby to możliwe po delikatnym cofnięciu kierownicy, lecz mogłoby się wówczas okazać, że dysponując już przyczepnością skręcamy zbyt mało w stosunku do zakrętu. Decyzja zawsze leży po stronie kierowcy. Kwestia ćwiczeń, zdobytego doświadczenia i świadomości tego co dzieje się z samochodem.

Inną sytuację ukazuje rysunek 4. Weźmy tym razem pod lupę kierowcę dosiadającego piękne, tylnonapędowe, „benefitowe” BMW 5. Jak zwykle szef ostatni opuszcza firmę i spokojnie udaje się do swojego domu tuż za miastem. Na drodze jest już nieco luźniej, a jak zwy-



kle na trasie jest kilka „bardzo fajnych” zakrętów. W głowie prezesa pojawia się chęć „sprawdzenia możliwości samochodu”. Wjeżdża w długi łuk. Okazuje się jednak, że konieczne będzie mocne hamowanie – drogą dostojnie sunie furmanka! Będąc w przeszłości na szkoleniu z techniki jazdy, nasz prezes reaguje właściwie – uderza z całej siły w hamulec. Zaczyna pracować ABS, auto wytraca prędkość, jednak ku jego zaskoczeniu

auto zaczyna wyjeżdżać przodem na zewnątrz zakrętu (podsterowność). Co się stało? Oczywiście uważny czytelnik zapewne zapyta o model w zamyśle, czy dysponuje systemami trakcji i stabilizacji toru jazdy. A ja odpowiem: jakie to ma znaczenie? Błąd jest błędem, a czy naprawi go za nas system czy też sam kierowca będzie musiał się z nim zmierzyć - technika prowadzenia pozostaje niezmienna. To, że dysponujemy jakimś





systemem mającym na celu ochronić nas w sytuacji awaryjnej nie zwalnia nas od rozumienia co się wydarzyło i unikania takich działań. Kluczem zrozumienia tej sytuacji był brak reakcji rękami i dopasowania ich do działania nogami. Wykorzystując cały „budżet przyczepności opon” na hamowanie nie pozostało nam wiele na skręcanie, a z pewnością nie pozostało nic aby wykonać bardzo ciasny zakręt! Sytuację poprawiłoby minimalne cofnięcie kierownicy. Jest to sytuacja bardzo dobrze opisująca zjawisko pojawiającej się podsterowności przy pracy ABS.

Zachęcam do testowania innych sytuacji próbując samodzielnie rysować przypadki jakie przydarzyły się nam w przeszłości. Przypomnijmy sobie co robiliśmy wówczas rękami i nogami, a wiele z tych sytuacji lepiej teraz zrozumiemy. Nie zapomnijmy także o praktyce. Świadoma jazda! Prowadząc samochód od czasu do czasu, podczas wykonywania manewru pomyślmy o wspomnianym kole. Starajmy się umieścić nas na jego tarczy. Odszukajmy punkt, w którym się znajdujemy. Odpowiedzmy sobie na pytanie co zrobić aby pozostać po „bezpiecznej” stronie przyczepności. Powodzenia!





## Subaru wokół Bałtyku (cz. 2)



### Trzy kraje, wcale nie tak małe

*O trzech krajach nadbałtyckich: Litwie, Łotwie i Estonii myślimy zwykle łącznie, jak o jednym, niewielkim organizmie na skraju Unii Europejskiej. Tymczasem po pierwsze wcale nie są one tak małe, a po drugie każdy z nich ma swój odrębny charakter, nie mówiąc o kulturze i języku. Ta odrębność zaznacza się szczególnie na tle Polski.*

Czym właściwie różnią się kraje bałtyckie od Polski? Nie tylko wielkością i ich trzema różnymi i dość trudnymi językami. Także wyraźnie zaznaczoną wielonarodowością i zdecydowanie inną, nie słowiańską kulturą. Także tym, że Polska mimo iż graniczy z Bałtykiem na znacznie większym niż one odcinku, nie wydaje się krajem morskim, tak jak Łotwa i przede wszystkim Estonia. Bez wątplenia z tej trójki Polsce najbliższa jest Litwa, choć większość Litwinów widzi to zupełnie inaczej.

Najbardziej interesujące jest jednak to, że kraje tak blisko położone i tak łatwo dostępne, są współczesnym Polakom prawie zupełnie nieznane. Krótka wyprawa

dziennikarza Radia Gdańsk z lata 2010 roku mogła to zmienić jedynie w niewielkim stopniu, wzbudzając zaledwie należne zainteresowanie. Włodzimierz Raszkievicz spędził tydzień w każdym z nich, realizując za każdym razem kilkanaście kilkuminutowych relacji dźwiękowych. Relacja wzbogacona fotografiami pojawiła się na stronie internetowej [studiobaaltyk.pl](http://studiobaaltyk.pl)

### Litwa: tylko trochę Polski

Wyprawa Włodzimierza Raszkievicza podróżującego Subaru Legacy kombi z silnikiem BOXER DIESEL rozpoczęła się w miejscowości Troki, 27 km od Wilna. Słynie ona z położonego na malowniczej jeziornej wyspie zamku Księcia Witolda i z kultury Karaimów sprowadzonych przez tego władcę do Trok aż z Krymu. Jak się okazało, do tego miejsca dociera sporo turystów z Polski. Akurat w czasie wizyty reportera Radia Gdańsk w Trokach odbywały się tu obchody 600-lecia bitwy pod Grunwaldem. Uroczystości odbyły się zupełnie bez akcentów polskich – przecież to Litwini samodzielnie pokonali Krzyżaków... Zresztą nawet afiszowanie

się zarówno językiem polskim, jak i rosyjskim, nie jest tu dobrze widziane, choć z drugiej strony nawet rdzenni Litwini często rozumieją, a nawet mówią po polsku. Jeżeli można, lepiej jest jednak porozumiewać się po angielsku.

Litwa i Wilno kojarzą się z Matką Boską Ostrobramską. Jest też Litwa pogańska, mniej znana Polakom. Taką właśnie można poznać w Dąbrowie Dauksztańskiej





koło Wilna. Litwini nie zapominają o dawnej religii Białtów, nocy świętojańskiej i bogu Perkunie.

W kolejnym dniu reporter Radia Gdańsk odwiedził podwileńską miejscowość Ciechanowyszki, a tam polską Izbę Palm i Użytku Codziennego. Ten miniskansen założyła Jadwiga Norkuniene, etnograf, nauczycielka muzyki, ale też entuzjastka tradycji ludowych, a także zielarka i... organizatorka polskiego dziecięcego kabaretu.

Wizyty w polsko litewskich domach przekonały reportera, że tradycja gościnności w żadnym razie na tym terenie nie zanikła. Gość poruszający się samochodem ma kłopot; odmówić alkoholu jest bardzo trudno, ale tu ciekawostka – pijanych na ulicach zupełnie się nie widuje. Najślynniejszy trunek litewski to ziołowy balsam o nazwie 999.

Jak zatem jeździ się na Litwie samochodem? Przede wszystkim znacznie łatwiej niż w Polsce – ruch wydaje się minimalny, a drogi dobrze utrzymane i zazwyczaj proste, często dwupasmowe. Jak zatem z prędkością? Tu nie jeździ się szybko, co w porównaniu z Polską może zaskakiwać. Idealne warunki, mało samochodów (szczególnie ciężarówek), a wszyscy suną maksymalnie 90 km/h, zaś w razie ograniczeń – wolniej. Może nie ma się dokąd spieszyć? Prawdziwą przyczyną jest jednak nie tyle brak słowiańsko ułańskiej fantazji, a bardzo słone mandaty oraz liczne patrole milicji. Podobno za większe przekroczenie szybkości można stracić prawo jazdy na co najmniej miesiąc.

Następnie reporter Radia Gdańsk odwiedził Żmudź, w drodze z Wilna nad litewskie morze zwiedzając Szawle i Możejki. W Szawlach znajduje się Góra Krzyży – zadziwiająca ekspozycja podobno milionów krzyży stawianych spontanicznie przez ludzi, początkowo na cześć ofiar powstania sprzed 200 lat, a potem po prostu wbrew zakazom sowieckich władz. Po Górze Krzyży oprowadzał Włodzimierza Raszkiewicza Wiktor Zarzycki, emerytowany chirurg.



## Litwa

► Dąbrowa Dauksztańska ► Ciechanowiszki ► (Żmudź) Możejki ► Szawle ► Palanga ► Wilno

*Kraj ten nie jest tak mikroskopijny, jak to z naszej perspektywy może się wydawać. Litwa graniczy z Polską, Białorusią, Łotwą i Rosją, a jej granica morska liczy 99 km. Całkowita powierzchnia to 65 200 km<sup>2</sup>. Żeby zachować odpowiednie proporcje – Litwa ma powierzchnię półtora razy taką, jak Szwajcaria, ale tylko połowę jej ludności. Żyje tam ok. 3,3 mln ludzi, w tym 2,8 mln mieszkańców jest wyznania rzymsko-katolickiego. 85% ludności stanowią Litwini, Polacy to zaledwie nieco ponad 6 procent.*

*Stolicą jest Wilno, główne miasta to Kowno, Kłajpeda, Szawle, Poniewież, Olita, Mariampol. Walutą narodową jest lit (ok. 1,17 zł).*

*Litwa ma tysiącletnią historię, w tym ok. dwustuletni okres unii z Polską. Po okresie przyłączenia do Rosji, niepodległość odzyskała w roku 1990.*



Z kolei w Możejkach centralnym obiektem jest oczywiście polska rafineria kupiona za 2,5 mld dolarów przez Orlen. Trafność tej inwestycji będzie długo obiektem dyskusji. Same Możejki to miasto przemysłowe z jedną ulicą „starego miasta”. Drewniane domy, w okolicach gospodarstwa agroturystyczne. Spokój, mały ruch, mało Polaków. Generalnie Litwa różni się od Polski brakiem intensywnej infrastruktury turystycznej. Hotele, zajazdy, przydrożne bary, to widok dość rzadki. W restauracjach nie promuje się tradycyjnej kuchni litewskiej czy żmudzkiej – dobrze poinformowani mówią, że to raczej kuchnia chłopska, prosta i niezbyt atrakcyjna. Natomiast wsie choć drewniane, są czyste, krajobrazy przydrożne piękne i nieskalane zabudową czy np. nachalnymi reklamami. Czystość zresztą jest jednym z charakterystycznych (na tle Polski) elementów Litwy. Tu, ani w miastach, ani na wsi nie ma brudnych ulic.

Podobnie, choć znacznie bardziej bogato, jest w nadmorskiej Palandze. Palanga to kurort podobny do Sopotu, kiedyś jedyny na Litwie. Tu jest dość zamożnie i drogo, tak jak wszędzie, gdzie odpoczywają tzw. elity, a w tym przypadku głównie goście z Rosji.

Wreszcie ostatnim celem kierowcy Subaru na Litwie było Radio znad Wilii (103,8 MHz), licząca 18 lat polska rozgłośnia na Litwie. To stacja komercyjna, skierowana do prawie 300 000 tutejszych Polaków, która w programie ma sporo audycji publicystycznych, sponsorowanych przez polskie władze i organizacje polonijne. Między innymi polską listę przebojów dotuje nasze Ministerstwo Kultury. Pracują tu Polacy, ale też i Litwini. Redakcja radia mieści się oczywiście w Wilnie, mieście o siedemsetletniej historii, które dwa lata temu było Europejską Stolicą Kultury. Co ciekawe, według pewnych obliczeń, właśnie tuż obok Wilna znajduje się prawdziwy geometryczny środek Europy.

### Bania w każdym łotewskim domu

Pierwsza różnica, jaką widzi kierowca wjeżdżający z Litwy do Łotwy, to szybszy ruch drogowy. Samochodów nadal nie jest dużo, ale w Rydze widzi się przede wszystkim drogie, luksusowe modele, zaś aut popularnych – stosunkowo mniej. Na tym tle Legacy prowadzone przez Włodzimierza Raszkiewicza wydawało się jak najbardziej na miejscu.



Pierwsze kroki po zainstalowaniu się w Rydze reporter Radia Gdańsk skierował do... lasu. Łotwa to piękny kraj z nieskażoną naturą, a więc naturalne wydawało się towarzyszenie przyjaciółom w wyprawie na grzyby. W lecie jednak grzybów nie było, ryby też nie brały, skończyło się na zakupie pstrąga i grillowaniu. Pierwsze wrażenia podobne jak na Litwie – prawie żadnej agroturystyki, hotele i motele bardzo drogie. W tej sytuacji sporą ciekawostką była kawiarnia prowadzona przez byłego żołnierza Armii Radzieckiej Jurija, wyposażona w niewielkie muzeum pojazdów i samolotów.

Przy okazji reporter dowiedział się od miejscowych, że łotewskie rolnictwo też upada, w czym znaczną rolę odgrywają dotacje unijne... za nieuprawianie pól. Innym problemem Łotwy, tak zresztą jak Litwy i Estonii, jest ujemny przyrost naturalny. Liczba ludności tych krajów systematycznie spada, częściowo za sprawą tak łatwej dziś emigracji zarobkowej.

Tych problemów nie widać w miastach. Ryga jest piękna, a jeszcze bogatsza wydaje się Jurmala. To nadmorski kurort położony 12 kilometrów od Rygi. Można go porównać do naszego Sopotu czy litewskiej





Palangi. Właśnie w Jurmale spotkać można sporo samochodów z najwyższej półki. Natomiast na wjeździe do miasta – bramki z opłatami, a gdy ktoś nie zapłaci, wysokie mandaty.

Także i tu, podobnie jak na Litwie, uderza czystość miasta i kultura jego mieszkańców. Młodzi ludzie twierdzą, że nawet publiczne palenie papierosów (nie mówiąc o rzucaniu niedopałków) jakoś nie przystoi. Łotysze są zresztą zamknięci w sobie, spokojni i pracowici. Strajków tu właściwie nie ma, a protesty, np. polityczne wyraża się – trudno w to uwierzyć - śpiewem. To jest właśnie ta kulturowa różnica pomiędzy Polską a krajami bałtyckimi.

Sami Łotysze w większości mówią po rosyjsku, ale są przede wszystkim germanofilami i nie ukrywają tego. Łotwa to kraj o specyficznej strukturze ludności. Prawie 30% mieszkańców to Rosjanie, z czego większość ma szczególny status bezpieczeństwa – dla uzyskania obywatelstwa łotewskiego muszą wykazać się znajomością tego języka, co bywa trudne. Mają więc dokument stanowiący o braku jakiegokolwiek obywatelstwa, co zresztą daje też pewne korzyści – dokument ten pozwala na swobodne podróżowanie i w Unii Europejskiej i w Rosji.

W kolejnym dniu wyprawy okazało się, że wizyta reportera Radia Gdańsk wzbudziła spore zainteresowanie miejscowych mediów. W prasie pojawił się nawet stosowny artykuł. Inną ciekawostką jest wizyta w miejscowej piekarni, z wypiekami sławnymi być może na cały świat. A jakie jest typowe łotewskie danie? Gotowany groch, ze śmietaną i słoniną, putra – kasza ze skwarkami, albo po prostu kaszanka...

Następny cel podróży to największy w basenie Morza Bałtyckiego, lekko górzysty Park Narodowy Guaja koło Siguldy. Rozciąga się on na długości 93 km wzdłuż rzeki Guaja.

Na zakończenie tej części wyprawy Włodzimierz Raszkiewicz odwiedził na Łotwie miasto partnerskie Tczewa – Aizkraukle. To najmłodsze (postsowieckie) miasto na Łotwie.

A o co chodzi z tą bania? To łaźnia, mało znana w Polsce. Jakaś jej wersja znajduje się podobno w prawie każdym łotewskim domu, a na pewno w każdym hotelu i zajeździe.



### Łotwa

► Ryga ► Ogra ► Jurmala ► Sigulda ► Igate ► Aizkraukle

Łotwa graniczy z Estonią, Rosją, Białorusią i Litwą. Jej granica morska ma ok. 500 km, powierzchnia to ok. 64 600 km<sup>2</sup>.

Stolicą jest Ryga, największe miasta to Daugavpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Ventspils.

Łotwa liczy ok. 2,2 mln mieszkańców (w tym 59 proc. Łotyszy, 28 proc. Rosjan). Jej waluta to łat (ok. 5,5 zł).

Tereny Łotwy były przez setki lat pod wpływami niemieckimi lub szwedzkimi. W roku 1918 Łotwa ogłosiła niepodległość.

W czasie II Wojny Światowej zajęta przez ZSRR, odzyskała niepodległość w latach 1990/1991.



## Estonia czyli prawie Finlandia

Pierwszym estońskim celem reportera Radia Gdańsk jadącego Legacy było nadmorskie Vosu. Bałtyk jest tu płytszy i cieplejszy niż w innych rejonach. Jest także sporo wysp. W tym regionie kwitnie agroturystyka, turyści mają co robić latem i zimą.

W następnym dniu wyprawy Włodzimierz Raszkiewicz zwiedzał piękny, odrestaurowany i historyczny, opanowany przez mewy (a nie gołębie) Tallin, który zresztą w znacznej mierze odnawiali polscy specjaliści. Estonia „to kraj dumnych ludzi” - mówi Mariusz Gubała, wiceprzewodniczący Związku Polaków w Estonii. Polska jest tu znana głównie ze swoich owoców i oraz (podobno) polskich przypraw.

Estończycy latem najchętniej wypoczywają na bałtyckich wyspach, które stanowią 10% terytorium kraju. Tallin natomiast opanowany jest przez turystów, jednak nie polskich, bo jest tu drogo, ocenia się, że drożej nawet niż w Finlandii. Co uderza w Tallinie? Znowu czystość, estetyka, bezpieczeństwo. W języku estońskim podobno praktycznie nie ma przekleństw! Jeżeli pojawia się ktoś pijany, to zapewne jest to Fin. W przydrożnych knajpkach często pije się mleko lub kefir. Natomiast narodowa kuchnia estońska to zupa lub mleko i ryba, (np. śledź), wieprzowina i ziemniaki, a na deser kasza + otręby. I znowu jest to prosta kuchnia chłopska.



### Estonia

► Tallin ► Vosu ► Tallin ► Tartu ► Kunda ►

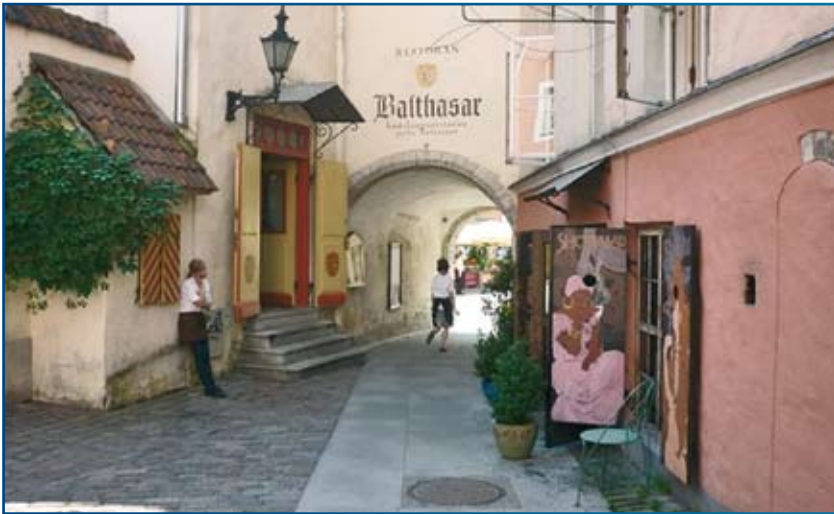
Estonia ma powierzchnię ok. 45 200 km<sup>2</sup>, graniczy z Łotwą i Rosją, a jej granica morska liczy 764 km. W skład państwa wchodzi ok 1 500 wysp położonych na Bałtyku.

Mieszkańców jest zaledwie 1,351 mln. Estończycy stanowią 68 proc., Rosjanie – 26 proc, Ukraińcy – 2 proc, Białorusini i Finowie po 1%.

Oficjalnym językiem jest estoński, należący do grupy ugrofińskiej. Wiodącą rolę w Estonii odgrywa kościół luterński, jakkolwiek większość Estończyków deklaruje brak zainteresowania religią. Stolicą Estonii jest Tallin, główne miasta to Tartu, Narva, Kohtla-Järve, Pärnu.

Tereny Estonii w dawnych latach były pod władaniem Niemiec, Szwecji lub Danii. Państwowość Estonia uzyskała podobnie jak Łotwa dopiero w 1918 roku, a po okupacji sowieckiej odzyskała ją w latach 1990/1991.

Waluta Estonii to wcześniej korona (ok. 0,25 zł), a obecnie Euro.



Warto zaznaczyć, że panuje tu raczej pełna religijna swoboda. Ludzie chodzą do kościoła (luterskiego) bardziej z ciekawości niż duchowej potrzeby. Większość Estończyków to ateści. W Tallinie jest także Kościół katolicki, ale jego pro-

blemy są podobne. Wynika to głównie z faktu, że przez stulecia wszelkie kościoły reprezentowały tu najeźdźców i ucisk miejscowej ludności.

Poza tym daje się zauważyć szacunek dla historii. Reporter Radia Gdańsk wybrał się

do miejskiego skansenu Rocca Al Mare. Zaś na rynku w Tallinie – nieustannie działają stoiska rzemieślnicze na których sprzedaje się wyroby lniane i drewniane. Na koniec polski reporter trafił do Kundy. To niewielkie, czterotysięczne miasto nad morzem, miasto partnerskie Gdyni. Kunda powstała 140 lat temu wraz z budowaną cementownią i przypomina trochę postsowieckie osiedle. Zabytków tam nie ma, ale za to jest wspaniałe morze i... popiersia twórcy cementowni. Oraz czystość i porządek. Jak wszędzie w krajach nadbałtyckich

*Ciąg dalszy  
w następnym numerze*



# Numerologia Subaru

Rajdowe Legacy, o którym pisaliśmy w dwóch poprzednich wydaniach „Plejady”, było bardzo interesującym sprzętem, ale brytyjska firma Prodrive od początku zdawała sobie sprawę, że prawdziwe sukcesy przyjdą, gdy samochód wyczynowy będzie po prostu mniejszy.

**D**ebiut nowej rajdowej broni firmy Subaru zaplanowano na lato 1993 roku, podczas bardzo ważnego rajdu Finlandii. Oznacza to oczywiście, że samochód rajdowy przygotowywano już od dobrych dwóch lat, w rzeczywistości nawet przed jego rynkową premierą, która odbyła się w Japonii w listopadzie 1992 r. Podaje się zresztą, że Prodrive konsultowało konstrukcję przyszłego, mniejszego od Legacy sportowego Subaru o symbolu WRX, już w roku 1990.

Dla zespołu Prodrive, który realizował od roku 1991 normalny plan startów Legacy, przygotowywanie kolejnej rajdowej broni zapewne nie było bardzo kłopotliwe. Nowy samochód, Impreza, mechanicznie był przecież prawie identyczny z Legacy tyle, że trochę mniejszy, a dokładniej krótszy. Różnica zresztą nie była tak wielka, jak mogło się wydawać: ówczesne seryjne Legacy turbo miało rozstaw osi 258 cm, Impreza – 252 cm. Długość Legacy wynosiła 454,5 cm, Imprezy turbo – 434 cm. Impreza była nawet o ok. 1 cm wyższa (140,5 cm), a szerokość obu aut była identyczna i wynosiła 169 cm. Wyraźnie różniła się masa seryjnych samochodów; sedan Legacy turbo ważył 1290 kg, Impreza turbo – 1200 kg, zaś jej wersja RA – 1170 kg.

W tym miejscu dochodzimy do zastanawiającej kwestii – czym właściwie startowali zawodnicy zespołu Prodrive i jak w rzeczywistości brzmiała nazwa rajdowej (oraz seryjnej, stanowiącej bazę do przygotowania samochodu rajdowego) Imprezy? Jak się przekonamy – nie można mieć w tej kwestii absolutnej pewności.

### Nomenklaturowe zamieszanie

Dwie podstawowe nazwy, a raczej nazwa i symbol, nie budzą żadnej wątpliwości. Samochód, o którym mówimy, to Impreza – nazwa międzynarodowa, używana także w Japonii. Jego symbol fabryczny to „GC”, a dokładniej „GCA” – czterodrzwiowy sedan, „GCB” – kombi i „GCF” – dwudrzwiowy sedan. Pozostałe oznaczenia stanowią już rodzaj japońskiej łamigłówki.

Najbardziej interesuje nas oczywiście odmiana Imprezy z dwulitrowym silnikiem doładowanym. Jak podają kronikarze, wersja taka pojawiła się na rynku japońskim od razu, czyli w roku 1992, a przygotowała ją firma STI. I rzeczywiście musiało tak być, bo dla uzyskania sportowej homologacji FIA w grupie A konieczne było wtedy wyprodukowanie w ciągu roku co najmniej 2,5 tys. samochodów,





Końcówka numeru rejestracyjnego  
„STE” to skrót od Subaru Team Europe.





a do klasy wyczynowych samochodów produkcyjnych (czyli prawie seryjnych) – pięć tysięcy. Auto wyposażono w zespoły wcześniejszego Legacy RS turbo czyli prócz symetrycznego napędu AWD z centralnym i tylnym mechanizmami różnicowymi z blokadą wiskotyczną, w turbodoładowany silnik 2,0 DOHC o mocy maksymalnej ok. 240 KM. Seryjne samochody wyposażano w manualne, pięciobiegowe skrzynie biegów. Odmianę tę nazwano w kraju Kwitnącej Wiśni WRX, o czym pisaliśmy już wyżej. Od razu powstała też jej wersja sportowa, można powiedzieć, że „homologacyjna” z przydomkiem RA, co było skrótem od Race Altered czyli... „Przygotowany do Zawodów”. Była ona nieco lżejsza, pozbawiona części dodatkowego wyposażenia i przystosowana do zamontowania klatki bezpieczeństwa. Najprawdopodobniej ten właśnie model (czterodrzwiowy sedan) był podstawą do opracowania samochodów rajdowych przez Prodrive, chociaż wspomniane wyżej zmiany ułatwiały przede wszystkim mniejszym warsztatom przygotowanie rajdowych samochodów produkcyjnych (grupy N).

Wersja RA oficjalnie nie pojawiła się w Europie, ale zwykle WRX jak najbardziej, choć z około dwuletnim opóźnieniem. Tu jednak turbodoładowana Impreza otrzymała mało odkrywczą nazwę „turbo”, a następnie symbol GT. Podawano, że europejska Impreza GT miała mniejszą moc (208 KM) i twardsze zawieszenie, ale tej mocy nie można być zupełnie pewnym. Z pewnością samochód dostosowany był do europejskich

przepisów, w tym dotyczących czystości spalin, jednak katalogowa moc silnika mogła się różnić ze względu na inne normy jej pomiaru w Japonii i na Starym Kontynencie.

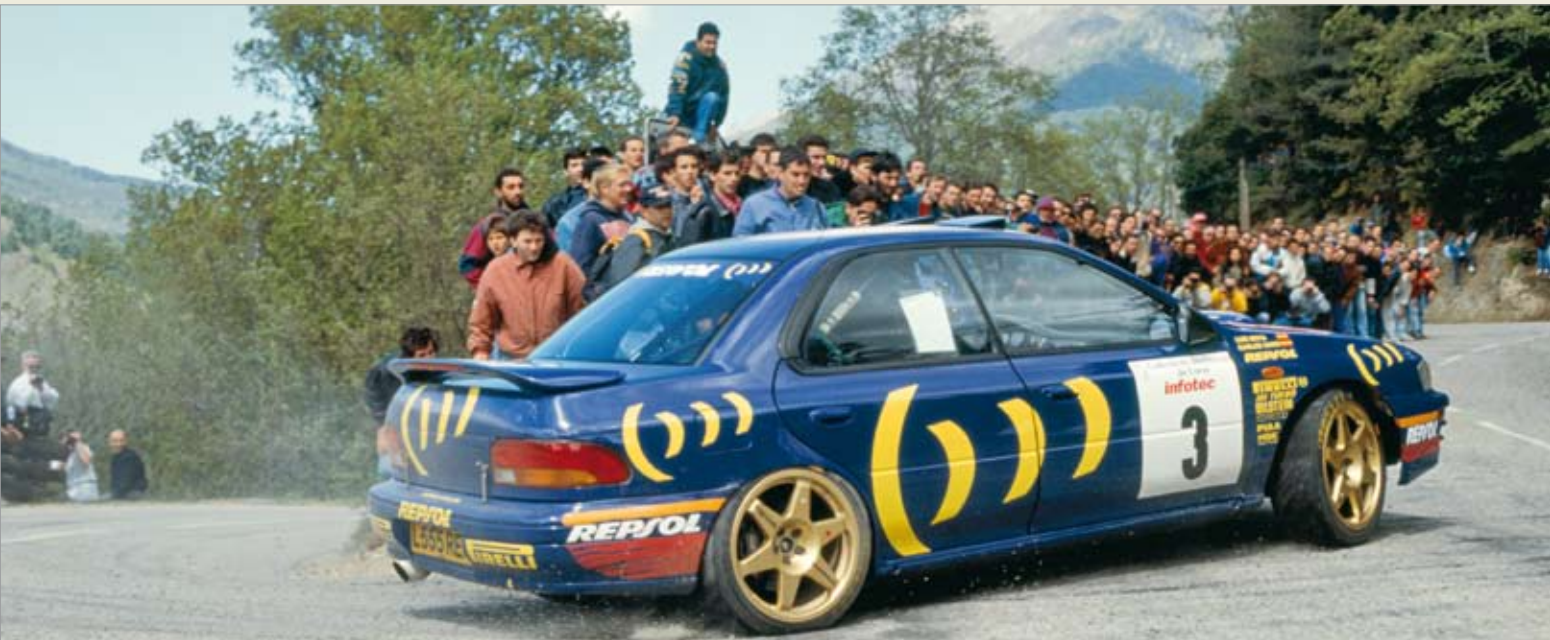
Tymczasem w Japonii przeróbkami i przygotowaniem limitowanych serii Imprezy WRX zajmowała się firma STI. Pamiętajmy, że już od kilku lat STI nie przygotowywała wyczynowych samochodów Subaru, zatem nie była ograniczona sportowymi przepisami. Pojawiały się więc odmiany STI Type-R czy WRX RA-STI z różnymi przeróbkami i bardzo mocnymi silnikami, zazwyczaj o mocy nie przekraczającej 280 KM. Dziś, wśród europejskich miłośników szybkich Imprez japońskie egzemplarze z lat 90. są bardzo cenione, mimo oczywistych kłopotów z przystosowaniem ich do ruchu prawostronnego.

Ale to wcale nie koniec konfuzji w nazewnictwie. Przez cały ten czas samochody wyczynowe czyli te, które przygotowywano w Prodrive i wykorzystywano w rajdach WRC, nosiły dość szczególną nazwę – 555. Dlaczego? Gdy nie wiadomo o co chodzi, to zawsze chodzi o pieniądze. Oto jeszcze za czasów wyczynowego Legacy, w roku 1992, zespół rajdowy pozyskał bardzo ważnego sponsora – firmę



*Pierwszy start Imprezy, Finlandia 1993, za kierownicą Aari Vatanen. Końcówka numeru rejestracyjnego „BAT” to skrót nazwy głównego sponsora. Następnie, do roku 1995, tę rejestrację przypisano Colinowi McRae, by w roku 1996 zamienić ją na N1 WRC.*





*Takie nietypowe oznaczenie pojawiało się podczas niektórych europejskich rajdów, gdy symbol 555 okazywał się niezgodny z miejscowymi antynikotynowymi przepisami. Numer 555 pozostawał jednak na tablicy rejestracyjnej. W tym przypadku wraz z symbolem literowym „REP” od firmy petrochemicznej Repsol, co oznaczało, że ten właśnie samochód prowadzi Carlos Sainz.*

tytoniową British American Tobacco. Początkowo kontrakt wykorzystywano do promocji papierosów „Rothmans”, a następnie właśnie „555” - to marka najbardziej znana na Dalekim Wschodzie. Pamiętamy zresztą rajdowe Legacy w fioletowo-niebieskich kolorach z żółtymi symbolami „555”. Tymczasem na początku lat 90. w poszczególnych krajach europejskich pojawiały się już obostrzenia dotyczące reklamy wyrobów tytoniowych. A zatem Subaru, zmieniając model samochodu wyczynowego, posłużyło się chytrym manewrem - Imprezy przygotowane przez Prodrive zostały po prostu nazwane 555. Była to nazwa modelu, a nie papierosów, prawda? I choć w salonach Subaru takiego auta nie można było kupić, to krótka seria kilku sztuk (liczba samochodów wyczynowych przygotowywanych przez Prodrive w ciągu sezonu wahała się od

trzech do ok. dziesięciu) rzeczywiście istniała. Zresztą ich nazwa znajdowała się zazwyczaj także w indywidualnym numerze rejestracyjnym. Z czasem niebieskawa kolorystyka rajdowych Imprez stała się znakiem rozpoznawczym - jeżeli nie marki, to przynajmniej modelu. W połowie lat 90. zaadoptowano jeszcze ostrzej-

szy niebieski metalik, ale zmiana była niewielka. Sprawy zaszły tak daleko, że gdy w 1998 r. Subaru straciło stałe poparcie tytoniowego sponsora, kolory nie zostały wycofane, a liczbę 555 zastąpił żółty (później złoty) znak Subaru i „Plejady”. Co zresztą wcale nie każdemu już się podobało, szczególnie gdy dotyczyło to samochodów seryjnych.







### Wielkie sukcesy

Impreza zaczęła swe starty (przypomnijmy – Finlandia 1993) bardzo obiecująco, od drugiego miejsca Aari Vatanena z Bruno Berglundem. Był też start w rajdzie Wielkiej Brytanii i piąte miejsce Vatanena. W roku 1994 przyszły już poważne zwycięstwa – pierwsze miejsce w Wielkiej Brytanii i Nowej Zelandii (Colin McRae) oraz w rajdzie Akropolu (Carlos Sainz), a także kilka innych wartościowych rezultatów. W kategorii producentów – drugie miejsce za Toyotą, a przed Fordem.

Kolejny sezon był tym, w którym Subaru odniosło największe sukcesy. Ekipa składała się z dwóch fabrycznych kierowców – głodnego sukcesów Colina McRae (szybki, ale często nieprzewidywalny) i doświadczonego już, rozsądnego, dwukrotnego Mistrza Świata Carlosa Sainza. Na koniec sezonu Subaru zanotowało pierwsze miejsce w kategorii producentów, a Colin McRae zdobył wtedy swój pierwszy i jedyny tytuł Mistrza Świata, wygrywając zresztą tylko dwa rajdy (znowu Wielka Brytania i Nowa Zelandia).







Carlos Sainz w całym sezonie był drugi, wygrywając trzy rajdy (Katalonia, Portugalia i Monte Carlo).

W kolejnym roku 1996 zespół Subaru, już bez Carlosa Sainza a z Kennethem Ericsonem oraz okazjonalnie Piero Liattim i Didierem Auriólem, zajął znowu pierwsze miejsce, Colin McRae był zaś drugi (zwycięstwa w Katalonii, San Remo i Akropolu).

Wreszcie rok 1997, przyniósł znowu pierwsze miejsce zespołowi Subaru (przed Fordem i Mitsubishi), a Colinowi McRae udało się zająć drugie miejsce indywidualnie, wygrywając aż pięć rund – Safari, Tour de Corse, San Remo, Australię i Wielką Brytanię.

Zawodnicy zespołu Subaru Prodrive startowali Imprezami pierwszej generacji (GC) aż do roku 2000. Oficjalnie podaje się, że dwulitrowe, turbodoładowane silniki samochodów startujących w rajdach WRC dysponowały mocą maksymalną 300 KM przy 5000 obr./min (przepisy nie pozwalały na więcej) i momentem 480 Nm przy 4000 obr./min. Oczywiście dokładna specyfikacja i jej zmiany nie były nigdy podawane, np. osiągi silnika oceniano jako w rzeczywistości znacznie wyższe. W kolejnych sezonach następowały też zmiany wynikające z modyfikacji przepisów, np. zmniejszono średnicę zwężki, przez którą zasysane było powietrze do silnika. W roku 1995 wynosiła już







tylko 34 mm, co pociągało za sobą poważne zmiany konstrukcyjne sterowania i rozrządu jednostki napędowej. Pewnego rodzaju tajemnicą była też i masa samochodu, na wadze zawsze zgodna z limitami narzuconymi przez FIA. W tamtych latach masa minimalna samochodów grupy A o takiej pojem-



ności wynosiła 1200 kg. Masę Imprezy oficjalnie oceniano na 1208 kg, potem na 1230 kg, ale zupełnie nie wiadomo, ile z tego przypadało na balast.

Najważniejsza zmiana techniczna rajdowej Imprezy GC nastąpiła w roku 1997. W tamtym sezonie FIA dokonała modyfikacji technicznych przepisów rajdowych i Prodrive przygotowało nowy pojazd, już nie grupy A, ale jako samochód o charakterze prototypu sylwetkowego kategorii WRC.

Ideą nowych przepisów było umożliwienie skonstruowania samochodu wyczynowego o wyglądzie zbliżonym do seryjnego pojazdu konkretnej marki, bez konieczności produkowania dużej liczby „wyjściowych” aut sportowych. Można było wykorzystać prawie dowolny, popularny model produkowany w liczbie 25 000 sztuk rocznie i przygotować go profesjonalnie, prawie jak prototyp. Teoretycznie umożliwiało to opracowanie „bardziej wyczynowych” samochodów rajdowych za mniejsze pieniądze. Subaru takiego ułatwienia nie potrzebowało, bo w rzeczywistości bazą była nadal Impreza WRX (GC), ale tym razem w wersji dwudrzwiowej i z poszerzonymi błotnikami.

Co ciekawe, taki seryjny samochód również w rzeczywistości istniał. Został przygotowany i wyprodukowany w liczbie podobno 424 egzemplarzy, przez STI. Była to wersja specjalna, która miała uhonorować dwa pierwsze zwycięstwa zespołu Subaru w kategorii producentów. Miała silnik o pojemności 2,2 litra o mocy maksymalnej 280 KM i natychmiast stała się poszukiwanym klasykiem. Nazywała się 22B – pozornie od pojemności silnika i amortyzatorów Bilstein. Ale i z tym nie jest tak prosto! Symbol 22B to w zapisie szesnastkowym... po prostu liczba 555. Liczba, której w roku 1997 już nie bardzo można było użyć jako nazwy modelu samochodu. A zatem – od roku 1997 przez następne trzy sezony



zawodnicy Subaru startowali w rajdach do klasyfikacji Mistrzostw Świata samochodem o nazwie 22B, co oznaczało 555 (nawet gdy nie było już kontraktu z BAT), a naprawdę była to zmodyfikowana według przepisów kategorii WRC Impreza WRX-RA serii GC.

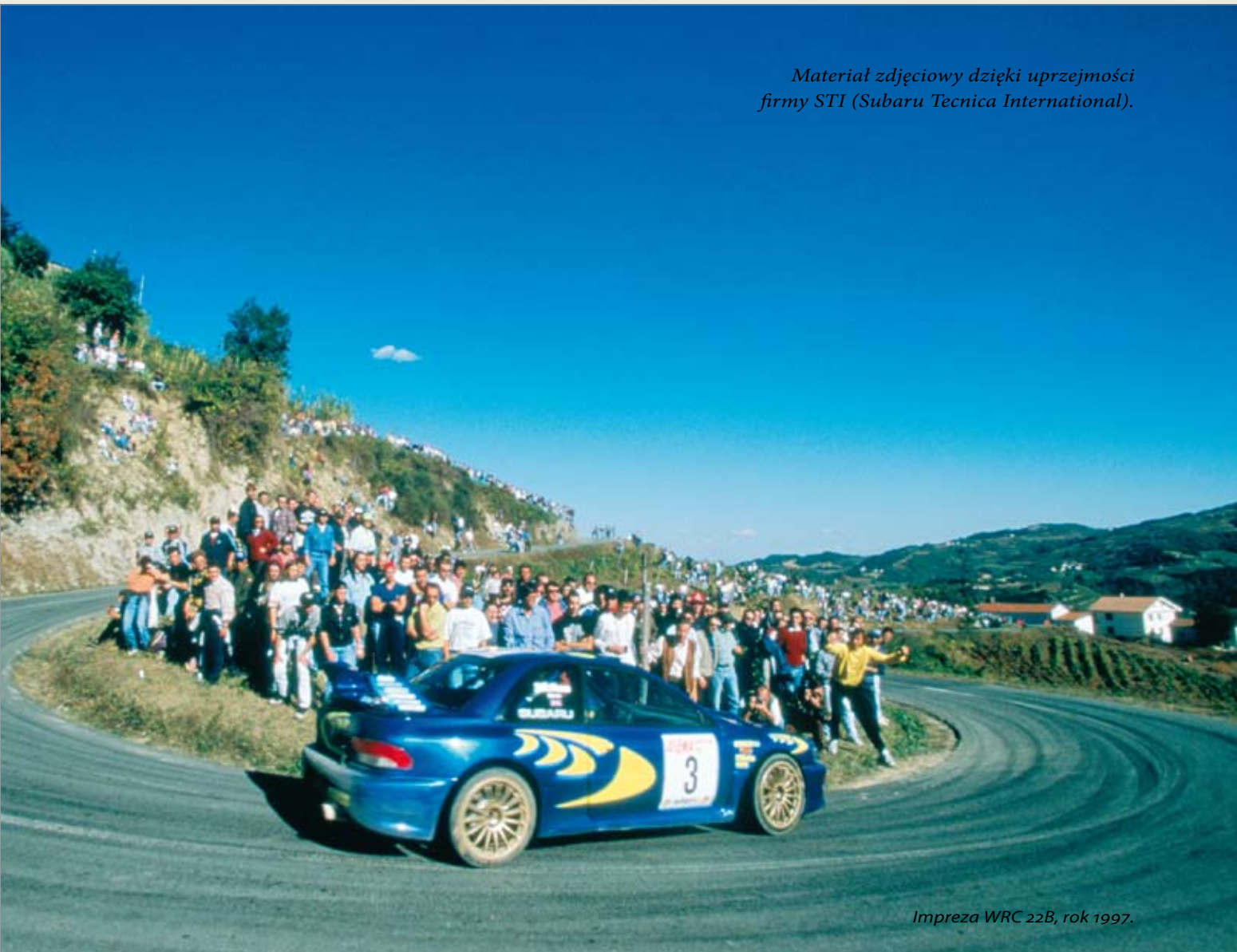
Gdy zaś chodzi o seryjne modele Imprezy turbo (GT), także wśród nich pojawiały się modele limitowane lub

dedykowane. Po sukcesach z roku 1995 można było kupić, co zupełnie naturalne, Imprezę serii McRae. W roku 1996 pojawiła się Impreza Catalunya, nawiązująca nie do futbolu, a do wyjątkowego zwycięstwa zespołu w Rajdzie Katalonii. Wreszcie w roku 1997 w salonach znalazła się Impreza o niewyszukanej nazwie Terzo (Trzeci). Bo jak inaczej można nazwać samochód, któ-

ry trzy razy pod rząd zdobył rajdowe Mistrzostwo Świata producentów?

Wydaje się, że na jeden raz już wystarczy takiej porcji numerologii w wydaniu Subaru. W następnym odcinku sportowej historii firmy spod znaku Plejad przejdziemy do kolejnych symboli i do następnych sukcesów rajdowych, spróbujemy też opisać różnice pomiędzy czterodrzwiową Imprezą 555 grupy A a Imprezą WRC 22B.

*Material zdjęciowy dzięki uprzejmości firmy STI (Subaru Tecnica International).*



*Impreza WRC 22B, rok 1997.*



# Nie tylko AWD!

Firma Subaru jest dumna z tego, że wszystkie „prawdziwe” samochody tej marki mają stały napęd wszystkich kół (Symmetrical AWD). Wiadomo jednak, że klasyczne samochody sportowe miały napęd tylny, a dziś, w dobie rozsądnej motoryzacji „przednionapędowej”, posiadanie w ofercie auta tylnonapędowego bez wątpienia nobilituje. I dlatego Subaru będzie takie auto produkować.



**H**istoria Subaru nie zaczęła się od aut z symetrycznym napędem AWD. Pierwszy samochód tej marki, Subaru 1500 (P-1) zaprojektowany w 1954 roku, miał typowy w tamtym okresie napęd tylny. Czterodrzwiowy sedan wyposażony w zaawansowane przednie zawieszenie oparte na wahaczach poprzecznych i przede wszystkim w unikalne wtedy w Japonii nadwozie samonośne, okazał się zbyt zaawansowany, by trafić na rynek – wyprodukowano tylko kilkanaście egzemplarzy.

Ale i następne Subaru, produkowane już masowo „360” (oraz jego kolejne wersje) miało napęd tylny, tym razem w układzie z silnikiem umieszczonym z tyłu.

Dopiero Subaru 1000 z roku 1966 rozpoczęło dla firmy spód znaku „Plejady” erę aut przednionapędowych z ustawionym podłużnie silnikiem bokser. Stąd był już tylko krok do symetrycznego układu AWD (początkowo w modelu Leone) i w ten sposób firma ominęła wszelkie „czyste” konstrukcje tylnona-

pędowe. W latach 80. i 90. XX wieku, sportowe coupe XT i luksusowo-sportowe SVX wyposażono w typowy już wtedy dla Subaru napęd Symmetrical AWD, choć podaje się, że rozważano też napęd tylny.

Dziś sytuacja rynkowa jest nieco inna. Subaru nie musi udowadniać, że produkuje samochody z doskonałym napędem czterech kół. Z kolei kierowca, który chce jeździć sportowym coupe, niekoniecznie poszukuje idealnej trakcji i niczym nie zmaćonej stabilności swe-



go samochodu. Może natomiast szukać nieco tradycyjnych doznań sportowych w aucie, które jest choć trochę inne niż miliony produkowanych masowo hatchbacków z doskonale zaprojektowanymi mocowaniami fotelików dla dzieci. I w tę właśnie niszę rynkową zamierza zapewne wejść Subaru z przedstawionym niedawno w Genewie „Tylnonapędowym Sportowym Bokserem”.

### Wspólnymi siłami

Auto na razie nie ma jakiejś dobranej komputerowo, ładnie brzmiącej nazwy. „Tylnonapędowy Sportowy Bokser” (Rear-Wheel Drive Sports Car with Boxer Engine) musi wystarczyć, ale trzeba przyznać, że to dobry pomysł. Przynajmniej od razu wiadomo, o co chodzi. Co ciekawe, wydaje się, że takiego układu – bokser z przodu, ale tylny napęd, chyba jeszcze w światowej motoryzacji nie było, przynajmniej w masowej produkcji. A to też ważne, z marketingowego punktu widzenia...

Subaru przy opracowywaniu nowego samochodu ma stosunkowo ułatwione zadanie, bo zawiązany jakiś czas temu alians z Toyotą pozwala na skorzystanie z doświadczeń technologicznych tej firmy. Dlatego można sądzić, że cała nowa platforma na jakiej budowany będzie Tylnonapędowy Bokser, stanie się rozwiązaniem stosowanym wspólnie przez Subaru i Toyotę. Uprzedzamy od razu – nie wiemy, czy potencjalny samochód Toyoty, który wykorzysta tę platformę, będzie miał silnik w układzie bokser. I szczerze w to wątpimy, tam spodziewamy się raczej jakiejś „sportowej hybrydy”. Ale wróćmy do technicznych zawiłości tylonapędowego Subaru.

Istota projektu jest w gruncie rzeczy dość prosta. Układ napędowy pozostaje mniej więcej taki sam, jak w wielu Imprezach czy Legacy, tyle, że bez napędu przednich kół. Co się zatem zmienia? Mimo wszystko dość sporo.

### Nowe elementy

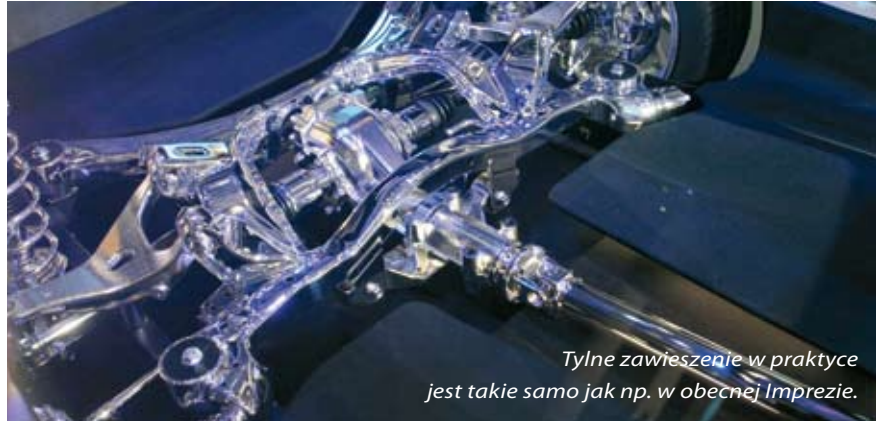
Należy po pierwsze skonstruować nową dla Subaru, choć klasyczną w rozumieniu techniki motoryzacyjnej skrzynię biegów, przeznaczoną do tylnego napędu. Bo przypomnijmy sobie – układ napędowy z podłużnie ustawionym z przodu silnikiem i tylnym napędem, określany jest właśnie jako „klasyczny”. Dziś stosowany jest on szeroko przez dwóch dużych niemieckich producentów, Mercedesa i BMW, a poza tym występuje w niektórych konstrukcjach ich japońskich konkurentów z segmentu premium, w dużych autach amerykańskich, oraz - i to jest właśnie segment, w który celuje Subaru - w stosunkowo nielicznych autach sportowych o kla-

sycznym charakterze. Miejmy nadzieję, że nie będzie to skrzynia automatyczna, np. bezstopniowa.

Przezroczysty model przedstawiony na genewskim stoisku pozwala ocenić, że tylne zawieszenie nowego auta będzie wywodziło się wprost ze współczesnych rozwiązań Subaru, czyli tak jak w Imprezie, Legacy i Foresterze wykorzystany zostanie kompaktowy układ ramy pomocniczej z dwoma poprzecznymi wahaczami nierównej długości z każdej strony. Z pewnością pojawi się inna przekładnia główna z półosiami oraz wał napędowy – należy uwzględnić, że cały (a nie tylko część) moment napędowy silnika kierowany będzie zawsze na tylne koła. Nie powinno być









Drugi od lewej - prezes FHI p. Ikuo Mori.  
Po prawej stronie p. Toshio Masuda, szef Działu Produktów i Planowania Gamy  
Modeli Subaru. Towarzyszy im szef szwajcarskiego importera Subaru.

jednak z tym problemem, bo fragmentaryczne dane techniczne wskazują, że do napędu auta przewidziano zaledwie wolnossący, czterocyldrowy silnik benzynowy, czyli z pewnością jednostkę z rodziny FB.

Przednie zawieszenie Tylnonapędowego Boksera to klasyczne dla Subaru kolumny MacPhersona. Pojawia się jednak istotna zmiana wobec konfiguracji znanej z dotychczasowych samochodów Subaru. Rezygnacja z napędu przednich kół powoduje oczywiste dążenie do przesunięcia dość jednak ciężkiego zespołu napędowego jak najdalej do tyłu. I w przypadku stosunkowo niskiego silnika w układzie bokser owo przesunięcie może być nieco większe, niż gdyby pod maską zamontować rządową, pionowo ustawioną „czwórkę” lub „szóstkę”. Wygląda na to, że w tym samochodzie, w dość rozbudowany tunel środkowy wchodzić będzie nie tylko cała skrzynia biegów, ale i w pewnej części sam silnik. Nie mamy w tej kwestii szczegółowych danych, ale można ocenić, że zespół

napędowy jest tu przesunięty do tyłu (względem układu Symmetrical AWD) o dobre 30 centymetrów. Producent informuje, że środek masy auta znajduje się bardzo blisko geometrycznego środka samochodu, w jego osi podłużnej. Ponadto podaje się, że znajduje się on też nieco niżej niż w samochodach AWD. Z kolei, aby samochód miał odpowiednią dla modelu sportowego łatwość „skręcania”, zastosowano stosunkowo niewielki rozstaw osi (2570 mm) i nieduże zwisy - przedni i tylny - co ogranicza moment bezwładności pojazdu wobec osi pionowej.

### **Sportowy, ale bez przesady**

Można zatem oczekiwać, że nowy samochód z tylnym napędem będzie prowadził się wyjątkowo dobrze – niewielka masa aluminiowego silnika, wyjątkowo nisko położony środek ciężkości i wyraźne przesunięcie masy do tyłu oraz mały moment bezwładności muszą zrobić swoje. Ponadto przewidujemy, że konstruktorzy wykorzystają

cały arsenał elektronicznych systemów, które nie pozwolą, by kierowca dysponujący napędem tylko tylnych kół, nie zrobił sobie krzywdy. Należy tylko mieć nadzieję, że systemy nie ograniczą przyjemności prowadzenia.

Tylnonapędowy Bokser będzie autem stosunkowo niewielkim. Długość 4200 mm, szerokość 1770 mm i wysokość 1270 mm plus wspomniany już rozstaw osi 2570 mm, czyli mniejszy niż w Imprezie, wskazują, że nie była tu priorytetem ilość miejsca dla pasażerów na tylnej kanapie. Nie zdziwimy się, gdy samochód ten uzyska status „2+2”.

Z drugiej jednak strony producent podkreśla, że auto nie będzie „hardcorowo” sportowe. Ma ono wyrażać nową filozofię Subaru, ukierunkowaną na przyjemność z prowadzenia samochodu, ale też na spokój i pewność za kierownicą. Będziemy z niecierpliwością czekać na wiosnę przyszłego roku, kiedy to Tylnonapędowy Bokser zadebiutuje już nie jako model, ale w wersji drogowej.



# Jazda figurowa na nartach

– czyli Facebook w życiu przewodnika



*K*onto na Facebook? Nigdy nie wydawałeś mi się typem człowieka z portali społecznościowych – usłyszałem od Mike’a, mojego przyjaciela ze Stanów Zjednoczonych. – Wiesz, to tak naprawdę ze względu na pracę. Od dawna słyszałem od ludzi z którymi jeżdżę na nartach i się wspinam, że powinienem być na „fejsie”,

bo będzie mi łatwiej być w kontakcie. Taka była prawda – zabierałem się do tego jak pies do jeża – rzeczywiście nie jestem takim typem, ale człowiek jest elastyczny.

Profil Freerajdy na Facebooku funkcjonuje od kilku miesięcy i już się do niego całkiem przekonałem. Pozwala na szybkie kreowanie albumów zdjęć

z wyjazdów, zamieszczanie informacji i przypominanie o moim istnieniu w lekki, bezpośredni sposób. Facebook sprawdza się jako narzędzie. Korzystanie z niego wpłynęło na sposób, w jaki patrzę na robione przez siebie zdjęcia. Dobór zdjęć do gazety czy magazynu jest ograniczający w tym sensie, że ograniczona



jest powierzchnia i miejsce jest wartością. Nie można sobie pozwolić na nadmiar fantazji, czy dobór fotografii zbyt luźno związanych z tematem tekstu. Zdjęcia na Facebooku to zupełnie inna sprawa. Mogą być po prostu fajne i pokazywać cokolwiek, bo i tak zaraz będą następne. Tu przechodzimy do pierwszej części

tytułu tego tekstu czyli prawdziwej jazdy bez trzymanki. Nowej, facebookowej perspektywie zawdzięczam docenienie czegoś, co do tej pory byłem skłonny uważać za zwykłe błędy w sztuce narciarskiej. Teraz widzę, że są to z poświęceniem i zaangażowaniem wykonywane tricki. Wiele z nich kończy się

upadkami lub odbywa częściowo w parterze, ale dla prawdziwie zdedeterminowanych zawodników nie jest to żadna przeszkoda. Interwencje bramkarzy piłkarskich też często kończą się leżeniem na murawie, a traktowane są zupełnie normalnie i nikt nie powie – „O, popatrz, jak się wywalił w błoto”.







Żałuję teraz, że przez wiele lat zostawiałem tylko zdjęcia, na których narciarze wyglądają w miarę dobrze, w ciasnym konserwatywnym rozumieniu tego słowa. Na szczęście dobiegający końca sezon pozwolił mi na zgromadzenie bazy fotogalerii pokazującej interesujące ewolucje wykonywane często w efektownej górskiej scenerii. Na profilu Freerajdy na Facebooku wystartował konkurs na najciekawszą uchwyconą w tym

sezonie ewolucję. Kryptonim operacji: „Dzwon roku”. Osoba uwieczniona na fotografii, którą polubi na Facebook najwięcej osób - dostanie specjalną nagrodę – koszulkę i kubek Freerajdy. Zamknięcie konkursu około połowy maja, bo wtedy mniej więcej zakończymy sezon. Do tego czasu zdjęć będzie jeszcze przybywać – zapraszam do uczestnictwa, a ten tekst ilustruję wyborem fotografii konkursowych.







## VII Złot Plejad

Wiosna jest jak wiadomo czasem odrodzenia. Przyroda budzi się ze snu zimowego, wypełniając soczystą zielenią otaczający nas świat. Jest to też okres, w którym myśli pewnej niezwykle pozytywnej grupy ludzi zaczynają się intensywnie koncentrować wokół długo wyczekiwanego wydarzenia. Zdarzenie, które zagościło już na stałe w kalendarzu wielu osób to oczywiście Złot Plejad.

Już od siedmiu lat spotykamy się, aby wspólnie spędzić czerwcowy długi weekend. Co roku czeka na Państwa ogromna ilość dobrej zabawy, ciekawe wyzwania oraz odrobina adrenaliny, a wszystko to we wspaniałej rodzinnej atmosferze. Integracja posiadaczy i miłośników Subaru nie jest jak wiadomo jedynym celem zlotu. Bardzo ważne jest także propagowanie hasła „cudze chwalicie - swego nie znacie” czyli przypominanie wszystkim uczestnikom zlotu jakimi wspaniałymi miejscami usiany jest nasz kraj. Zgodnie z tą myślą bawiliśmy się już wspólnie w takich regionach jak: Jura Krakowsko-Częstochowska, Beskid Niski, Kaszuby, Podlasie, Sudety, Mazury oraz Góry Świętokrzyskie. W tym roku odkrywać będziemy okolice Zielonej Góry. Tradycją jest rozpoczęcie imprezy w Boże Ciało. I tym razem nie będzie niespodzianki. Złot odbędzie się w dniach 23-26 czerwca, a na bazę wybraliśmy hotel Bukowy Dworek znajdujący się w miejscowości Gronów, położonej około 60 km na północ od Zielonej Góry.







Jak co roku dajemy Państwu możliwość wyboru jednej z trzech starannie przygotowanych tras. Miłośnicy szybkiej jazdy czy technicznego pokonywania ciasnych zakrętów wybiorą z pewnością trasę szosową pełną prób sportowych przewidzianych właśnie dla nich. Osoby, u których adrenalina uwalnia się w momencie przejeżdżania przez bród pełen wody, wjazdu na strome wzniesienie czy przejazdu przez wypełnioną koleinami grząską dróżkę zapewne wybiorą trasę terenową. Dla pozostałych, szukających mniej ekstremalnych wrażeń, rodzin z dziećmi, bądź po prostu chcących poznać jak najlepiej uroki województwa lubuskiego idealna będzie trasa turystyczna. Współorganizująca zlot

firma Schnug Polska sp. z o.o. zatroszczyła się, aby podczas zmagania napotkali Państwo wiele wyzwań i atrakcji - niezależnie od dokonanego wyboru. Jesteśmy pewni, że każdy znajdzie coś dla siebie.

Nie zabraknie także atrakcji dodatkowych, takich jak na przykład (będący już niemal naszą wspólną tradycją) konkurs fotograficzny Nikon. Podobnie do lat poprzednich - i tym razem będą Państwo mogli wykazać się umiejętnościami wychwycenia i utrwalenia wyjątkowych chwil w kategoriach: krajozabytki, ludzkie, zlot.

Wspólnie z firmą Sony Vaio przy-

gotujemy też nowe wyzwania. W tej chwili możemy tylko powiedzieć, że wskazane jest zaopatrzenie się na zlot w sprzęt rejestrujący obrazy ruchome.

Tych z Państwa, którzy się jeszcze nie zgłosili - zapraszamy na stronę [www.zlot.subaru.pl](http://www.zlot.subaru.pl), gdzie znaleźć można zarówno dużo informacji na temat zlotu, jak również formularz zgłoszeniowy, który zamknięty zostanie 16 maja.

*Życzymy, aby wiosenny powiew świeżości zagościł w Waszych sercach. Do zobaczenia na zlocie!*



# Czarna muzyka, czarny sport i Subaru. A wino czerwone!



Zielona Góra - to nie tylko wyjątkowe miasto z unoszącym się nad Starówką duchem wielu znakomitości. Architektura, niepowtarzalne zabytki, teatr, filharmonia, galerie... wszystko to sprawia, że kto raz odwiedził to miasto, zawsze chce tu wracać. Winny Gród to miasto lata. Łagodny, ciepły klimat, wspaniały krajobraz i fascynujące świadectwa minionych wieków co roku ściągają tu rzesze turystów. Bo tutaj wszystko o ciekawym życiu mówi więcej, niż najlepiej napisany przewodnik. Podobnie jest z winem.



**W**szechobecne, często bardzo przeciętne obce rosę, zawojowało nastawione na turystów sklepy i restauracje, skrywając pod powierzchnym spojrzeniem prawdziwe skarby z rodzimych winnic. Aby wyprodukować dobre wino, nie wystarczą tylko sprzyjające warunki. Niezbędna jest wiedza i „rzemiosło” ludzi. Takimi okazali się zielonogórcy winiarze, dumni ze swoich plantacji, wszelkich

wyrobów i ze Stolicy Wina. Bo to Zielona Góra jest winem i miodem słynąca. Wiele klubów i pubów zlokalizowanych wokół płyty deptaka oraz w przyległych uliczkach, stanowi jedyne w swoim rodzaju centrum spotkań wielbicieli różnych kultur. Nie brakuje tu koncertów skupiających setki widzów. Bo właśnie to miejsce szczególnie upodobali sobie miłośnicy filmu, jazzu i rocka, nie mówiąc

już o lokalnych winiarzach, którzy rokrocznie we wrześniu zapraszają na winobranie miłośników boskiego trunku. W te najważniejsze dni (10-17.IX.2011 r.) klucze do wszystkich „bram” miasta przejmuje bóg wina Bachus, któremu towarzyszy cały orszak pięknych Bachantek. Od tej chwili nasze wino leje się strumieniami.





Każdy strudzony podróżą turysta może swą melancholię winem doprawić, rozkoszować się jazzem czy zażyć iście różnorodnych sportów. Wtedy właśnie pięcioletnia Hala Centrum Rekreacyjno-Sportowego, gdzie gra wspaniała drużyna „Zastalu”, czy piętnastotysięczny stadion żużlowy „Falubazu”, nazwany tak przez fanów „czarnego sportu” i ubiegłorocznej mistrzowskiej drużyny Polski, nie mieści wszystkich przychodzących dopingować Naszych Mistrzów, którzy jak nikt inny potrafią wręcz zahipnotyzować tłumy. Szczególnie wtedy, gdy są derby.

Aby w pełni zrozumieć rozwój nowoczesnego człowieka, należy sięgnąć głębiej.

Sny miewają wszyscy ludzie na świecie. W przypadku snu mężczyźni, wyraźną przewagę mają samochody sportowe, kobiet zaś - rajdy w asyście bardzo męskich pilotów. Naukowcy twierdzą, że śniąc o określonych przedmiotach, wcale nie musi to oznaczać, że marzy się o nich naprawdę.

W rzeczywistości marzenia senne mają głęboką wymowę symboliczną. Ale to, że w dniach 23 - 26 czerwca

2011 roku do Zielonej Góry zawiata eleganckie i wyścigowe Subaru na VIII Złot Plejad - to nie jest sen. Zaslugujemy na siebie nawzajem.

Odwiedziny Muzeum Wina czy Palmiarni, energetyzująca wizyta w winnicach i degustacja zielonogórskich win na miejscu sprawią, że nie zechcecie stąd wyjeżdżać, o czym zapewnia Was Ojciec panującego tu winnego ducha - Janusz Kubicki, Prezydent Miasta.

*Serdecznie zapraszamy wszystkich na Złot „Plejad” i Winobranie.*

# ZIELONA GÓRA

## WINOBRANIE 10-17.09.2011



[www.zielona-gora.pl](http://www.zielona-gora.pl)



**SONY**  
make.believe

VAIO zaleca system Windows® 7.

VAIO

Pracujesz  
intensywnie

Żyjesz  
intensywnie



## Wydajność w ruchu: nowa seria VAIO S zwiększa efektywność.

### VAIO VPCSB1V9E:

- Lekki, o nowej, eleganckiej „całkowicie płaskiej” konstrukcji jest bardziej mobilny i wyjątkowo wytrzymały.
- Nowe, zaawansowane zasilanie akumulatorowe pozwala pracować i grać dłużej.
- Dynamiczna grafika hybrydowa zapewnia odporność i wydajność.
- Podświetlana klawiatura i czujnik oświetlenia.
- Wbudowany modem 3G.

Inteligentna wydajność zauważalnie podnosi komfort obsługi komputera. Druga generacja rodziny procesorów Intel® Core™. Zauważalna inteligencja.

[www.sony.pl/vaio](http://www.sony.pl/vaio)

„Sony”, „make.believe”, „Vaio” są zastrzeżonymi znakami towarowymi Sony Corporation.

„Intel”, logo Intel, Intel Core i Core Inside są znakami towarowymi firmy Intel Corporation w Stanach Zjednoczonych i innych krajach.”





# MONO, STEREO I DEMO - KRACJA CZYLI

## Jak ludzie lubią być rządzeni? W pojedynkę, gęsiego czy tyralierą?

Ludzkość od zarania poszukuje jakiejś fajnej formy nadzoru nad samym sobą czyli najmądrzejszych, najbardziej altruistycznych i najłagodniejszych rządów. Zaranie było bardzo dawno temu, a do dzisiaj nikt nie wymyślił niczego sensownego, a wręcz wszystko w tym względzie wychodziło źle, na opak i bez sensu. Zawsze na czoło narodu dopychał się jeden kretyń lub krętacz, który przewyższał resztę narodu agresją, zachłannością i nietolerancją. Zaraz po objęciu władzy był milusi, bo się radował, potem przez jakiś czas straszył przeciwników, aż w końcu zaczynał wycinać opozycję. Naród początkowo miłował władcę, potem przez jakiś czas cierpiał ze strachu, ale jak człowiek długo odczuwa strach, to on zaczyna mu powszednieć i wreszcie naród nie wytrzymał, pakował dysydenta do worka, abdykował z mostu (lub jakimś ostrym sztucem) i wymyślał sobie jakąś inną odmianę rządów, która na ten czas wydawała się niedoścignionym ideałem wolności, równości i braterstwa. Po jakimś czasie okazywało się, że zaś do kitu i tak wkoło Macieju.

Cywilizację zachodnią zachwycała starość zapożyczona od starożytnych Greków czyli forma władzy powszechnej, gdzie rządzą wszyscy. Pomysł ma jednak pewien mankament, taki mianowicie, że wszyscy nie mogą naraz rządzić wszystkimi, bo ktoś musi pracować, być rządzonym i trzeba znowu wybierać kogoś, kto będzie to robił w naszym imieniu, przy okazji będzie rządził również nami, a tego nie lubimy dlatego, że... BO TAK!!! Ponieważ jednak nikt nie wymyślał niczego lepszego, uznano chwilowo, że nie jest najgorzej i cywilizacja zachodnia walczy wszelkimi dostępnymi środkami (najczęściej zbrojnymi) o demokrację na świecie. Byłoby to może i chwalebne, gdyby nie fakt, że wyraz „demokracja” w dosłownym tłumaczeniu oznacza właśnie rządy ludu. Lud, a już szczególnie ten pchający się do władzy w imieniu reszty ludu jest kłótniwy, egocentryczny, zachłanny, a każdy przedstawiciel takiej władzy (których jest w każdym demokratycznym kraju tysiące), stawia się od razu ponad ustanowionym przez siebie prawem czyli



jest to w rezultacie monarchia... Tylko władców jest więcej niż podopiecznych związku kynologicznego.

W historii ludzkości był jeden ustrój, który otarł się o ideał - mianowicie komunizm. Jego założenia były słuszne, tylko popełniono błąd, nie łącząc go z żadną religią, bo to był ustrój jak w mordę strzelił dla aniołów (i to tych uczciwszych). Służba zdrowia leczyła ludzi - i to teoretycznie za darmo - co dla współczesnych jest wręcz nie do pojęcia, że... leczyła. Wszyscy jeździli na wczasy prawie za darmo, dzieci na kolonie podobnie, a młodzi mieli dostęp do żłobków i przedszkoli. W partii rządzącej nikt nikogo nie obrzucał błotem,

a niektórzy nawet poddawali się archaicznej już w naszych czasach samokrytyce. Wszyscy wiedzieli na kogo głosować, a ludzie bali się milicji. System ten miał wiele wspólnego ze współczesną demokracją, gdyż tam również rządził lud, tyle że pracujący, ale ponieważ istniał obowiązek pracy - tak więc rządzili wszyscy. Komunizm upadł, ponieważ ze Stoczni Gdańskiej zwolniono dwie osoby, które w ten sposób pozbawiono władzy i one przeprowadziły rewolucję. Przyczyną ekonomiczną upadku komunizmu był niski popyt na ocet, a byliśmy światową potęgą w jego produkcji. Po zmianie ustroju na lepszy, nowocześniejszy, demokratyczny - duża grupa społeczna cofnęła się w czasie do epoki kamienia łupanego i zajęła się zbieractwem wszystkiego co się da zjeść, sprzedać lub postawić na telewizorze i tu dużą popularnością cieszą się butelki, między innymi te po occie. Inna grupa, która już nie ma co zbierać, wyspecjalizowała się w proszeniu o wsparcie. Do przedszkoli i żłobków są zapisy jak na studia dzienne i równie nieliczni



się dostają, kultura polityczna potknęła się, upadła na twarz i już nigdy się nie podniosła. Służba zdrowia nie ma czasu leczyć, bo strajkują lekarze, jak lekarze skończą, zaczynają pielęgniarki, a potem sanitariusze, salowe, kierowcy karettek i szatniarki. W naturze jest jednak obieg zamknięty i jak gdzieś ubywa, to gdzie indziej musi przyrastać i tak też dzięki strajkom służby zdrowia podniosła się stopa życiowa kamieniarzom i grabarzom. Na pomoc samej służbie zdrowia ruszyli właściciele zakładów komunalnych, a ta kooperacja postawiła na nogi producentów „Pawulonu”. Demokracja doprowadziła do sytuacji, w której każdy w rodzinie ma kilku polityków i każdy głosuje na innego, policji boją się tylko skacowani kierowcy, a ze Stoczni Gdańskiej wywalono prawie wszystkich. Najbardziej zastanawiające jest w tej sytuacji to, że rządzi lud, który sam siebie wywala z pracy. W demokracji nie ma obowiązku pracy, ponieważ konstytucja nie pozwala nikogo do niczego przymuszać, stąd mamy bezrobocie i o dziwo bezrobotni nie strajkują. NIECH ŻYJE DEMOKRACJA!!!

Niestety ustrój społeczno-polityczny jest jak egzotyczna choroba. W jednym klimacie jest co najwyżej lekką dolegliwością, jaką w Polsce była zbyt wysoka zawartość octu w organizmie, ale przeniesiona w inny staje się śmiertelną chorobą. Najlepszym przykładem jest azjatycka odmiana komunizmu, który na przykład w Korei Północnej rozwinął się w Partię Ludowo -Demokratyczną z pierwszym jej sekretarzem, którego kadencja trwa tyle ile u nas kara dożywotni, bez prawa do wcześniejszej wokandy. Wszystkich to oburza i bulwersuje mimo że w Chinach jest podobnie, a nikt na to nie zwraca uwagi. Ta wybiórcza ślepotą, to objaw pierwszej fazy choroby wenerycznej zwanej „stosunki gospodarczo-polityczne”. Nie leczona skutkuje hemoroidami na d...yplomacji.



Demokracja według mnie jest uciążliwa, a komuna ponoć jest fe, to zastanówmy się nad zreformowaną monarchią. Posadźmy na tronie jednego człowieka, w ramach kontroli wydatków najmijmy jakiegoś średnio zdolnego studenta ekonomii. Dwór królewski dla pewności, że władca nie straci rozsądku w swojej zachłanności umieścimy na wahadłowcu kosmicznym, którego silniki startowe odpaląby niezadowolona grupa poddanych (na przykład 10% narodu), dzwoniąc z komórki na odpowiedni numer 0700... A gdyby do tego monarchę wybierać za karę spośród bezrobotnych, pobierających zasiłek, to już drugiego władcę z kolei (po odlocie pierwszego) trzeba by szukać za granicą, ponieważ u nas wskaźnik bezrobocia spadłby do zera absolutnego, a już bezrobotnych kosmonautów nie mamy wcale. Dajmy mu wszystko czego zapagnie, a i tak razem z wahadłowcem wyjdzie taniej niż utrzymanie nierobów i darmozjadów z Sejmu i Senatu. Żeby jednak nie zbankrutować na wahadłowcach, trzeba by ten kraj podzielić na trzy różne. W pierwszym ciepło stosunków międzyludzkich opierałoby się na pale-

niu niewiernych, w drugim palono by w centralnym osobnikami bez dzierganego nakrycia głowy, a w trzecim, tym normalnym, zabroniono by Palić koty, za to można by... trawkę. Obserwując wszystkie zawieruchy polityczno-wojenne na świecie dochodzę do wniosku, że najlepiej mają się właśnie monarchie, księstwa, księstwka, księcióstwa i ja bym radził pójść w tym kierunku, tym bardziej, że ostatnia tragedia w cesarstwie Japonii uświadomiła mi przepaść technologiczną jaka dzieli ich monarchię od naszej demokracji. Otóż my się zastanawiamy czy postawić sobie elektrownię atomową, podczas gdy oni już posiadają przestarzałe.

No to cóż nam jeszcze zostało, hmm... rządy totalitarne? To najmniej skomplikowany układ. Władca ma jak w niebie, opozycja ma jak w piekle, reszta ma jak w czyszcju, chyba że stanie po stronie opozycji, to wtedy władca idzie do pierdła i dalej ma jak w niebie, a reszta ma piekło na ziemi, bo zaczyna się walka o władzę, którą wygrywają jak zwykle Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, a miejscowa opozycja oddaje się rozrywce jakimś materiałem rozszczepialnym, a przy okazji wyburza



Ameryce w rewanżu kawałek jakiegoś miasta. Wtedy Ameryka wypowiada wojnę terrorystom i bogaci się na podatkach od przemysłu zbrojeniowego, który połowę produkcji opyla rządowi amerykańskiemu na walkę z terroryzmem, a drugą połowę terrorystom, żeby się jak najdłużej bronili, bo czym dłużej trwa wojna, tym Ameryka się bardziej bogaci. Polski rząd już jakiś czas temu coś pokapował z tym terroryzmem, bo też zaczął z nim walczyć na świecie. Jak zwykle jednak ktoś czegoś nie dosłyszał lub nie zrozumiał do końca i dzięki temu staliśmy się światową potęgą w produkcji bombek, tyle że... choinkowych, a te niestety schodzą dużo gorzej i na inną okazję.

Od jakiegoś czasu mamy awanturę w Libii o przejęcie władzy przez... no właśnie przez kogo? Ameryka udaje że to nie ona, dlatego tak długo zwlekano z pomocą dla rewolucjonistów. Od 1969 roku czyli od przewrotu w wyniku którego władzę objął Muammar al Kaddafi, Libia jest republiką arabską zarządzaną przez Kongresy Ludowe. Ustrój miał być alternatywą dla kapitalizmu i komunizmu, ale w efekcie... zaś padaczka, bo niby z jednej strony nacjonalizm, ale z drugiej, przewodniczący partii z napoleońskim podejściem do władzy czyli pomysł alternatywy tych dwóch ustrojów okazał się sklejeniem ich do kupy z podziałem, że komunizm dla ludu, a kapitalizm dla władzy.

Pierwsza na pomoc wybitym już prawie do nogi rewolucjonistom libijskim ruszyła Francja, której prezydent jeszcze kilka tygodni wcześniej gościł z oficjalną wizytą u tyrana i satrapy Kaddafiego i żarł zupę na jego dworze i na jego koszt. Widocznie była za słona. Ponieważ tym razem Francuzi mają chrapkę na ten kawałek tortu, polecili wieża Eiffla i katedra Notre Dame. Nasz Pałac Kultury jest bezpieczny, po pierwsze dlatego, że sami chcemy go wyburzać, wszyscy o tym wiedzą i nikt nam nie będzie robił przysługi, a po drugie nie wybieramy się na wojnę do Libii, ponieważ to jest daleko, a nasze F16 co dopiero ledwie dotelepały się z Ameryki i to z międzyawaryjnym międzyrządowaniem w Niemczech. Nie posiadamy lotniskowca, a z kajaka się nie da startować. Mamy do tych cacuszek co prawda już dwóch wyszkolonych pilotów, ale nie mamy uzbrojenia, a na system walki kamikaze, F16 są dla nas zbyt cenne i wszystkich aktualnie sprawnych wystarczyłoby na dwa cele. Resztę trzeba by jakoś przetransportować i z czegoś zrzucić. Poza tym prawdziwi kamikaze umierali z własnej woli mając wpojona wielowiekową tradycję harakiri czy też seppuku i umierali za ukochanego cesarza, wypijając przed lotem czarkę sake. W polskich pilotach heroizm (czyli lekka śruba) rozdziłby w wypadku tego cienkuszka, dopiero w okolicach trzeciego wiadra, a z po-

dobnych tradycji co harakiri, znaczy... „dożynania się” – mamy jedynie tradycję sobotniej biesiady, gdzie odruch kamikaze rodzi się w chwili gdy kończy się gorzała i w stanie „zdecydowanie wskazującym” trzeba jechać do „nocnego”. I za TO jesteśmy skłonni ginąć - za Komorowskiego – nie sądzę.

Co zmieni ta libijska zawierucha w systemie rządów tego kraju? Będzie gorzej, ale wywalczone krwią i łzami czyli lepsze gorzej, bo nowsze i oczywiście dzięki wygranej rewolucji przybędzie terrorystów, którzy chętnie zginą w świętej wojnie przeciw innowiercom, bo męczeńska śmierć daje im przywilej obracania w niebie siedemdziesięciu dwóch dziewic przez wieczność.

Widzę w tym pewne rozwiązanie problemów współczesnego świata. Gdyby każdy święty wojownik przytułił się równocześnie do niewielkiego ładunku C4 i kilkunastu innowierców i troszeczkę rozerwał, to mielibyśmy z głowy problem przeludnienia, efektu cieplarnianego i wieszającego się Windows. Prezes świętych wojowników co prawda musiałby wtedy zacząć wulkanizować te zużyte dziewice, bo kilka milionów męczenników razy siedemdziesiąt dwa daje jakąś niewyobrażalną populację, ale Bóg to Bóg, a cuda to jego robota i musiałby te parę dniówek mocniej przysiąść po godzinach.

Jak można wywnioskować z powyższego tekstu, moją ulubioną formą władzy jest świecka monarchia. Nawet pokusiłem się o przewertowanie historii, żeby znaleźć jakiegoś najbliższego mojemu ideałowi władcę, którego by można obudzić i posadzić na tronie. Chodziło mi o jakiegoś równego chłopca, który nie przeginał w żadną stronę. Padło na Piłsudskiego, tylko trzeba by to zrobić po cichutku, żeby... nie obudzić reszty.





## Nowa kolekcja

Za oknami jest coraz cieplej, więc najwyższy czas na zaprezentowanie kilku nowych gadżetów, które są wstępem do naszej nowej, wiosennej kolekcji.



**Kubek termiczny**  
(S11KTERM)  
Cena: 59 PLN



**Kubek biały**  
(10KSTARW)  
Cena: 30 PLN

Znany już chyba wielu osobom nasz kubek „Black Star” doczekał się swojego młodszego brata, w kolorze białym. Uniwersalny kształt oraz ciekawy design zyskał wielu sympatyków. Mamy nadzieję, że biała odmiana również przypadnie Państwu do gustu.

Kolejną nowością jest kolejna wersja kubka termicznego. Na pewno przyda się wszystkim, którzy nie mogą się obejść bez ciepłej kawy lub herbaty w swoim samochodzie. Dyskretne logowanie oraz ciekawy kolor to jego niepodważalne atuty.



Na wiosenne dni proponujemy także nowy model czapki z daszkiem. Zaprojektowana w jedynym słusznym kolorze. Dzięki uniwersalnemu rozmiarowi dopasuje się do każdej głowy miłośników marki Subaru.



**Czapka**  
(S11CB)  
Cena: 42 PLN



**Koszula**  
(S11SHIRT)  
Cena: 179 PLN



Wkrótce zaprezentujemy Państwu nasze kolejne nowości z kolekcji wiosenno-letniej. Przypominamy także, że nasz asortyment z poprzednich edycji można kupić w bardzo atrakcyjnych cenach. Więcej informacji można znaleźć na stronie [www.sklep.subaru.pl](http://www.sklep.subaru.pl).





**Auto Moto**

nr 03/2011

**„Dyskretny debiutant”**

(Forester 2.0XA)

Forester doczekał się bardzo delikatnego face liftingu. Najbardziej istotne zmiany dotyczą silnika, pod maską auta zadebiutowała trzecia generacja słynnego „boxera”.

(...) Forester jest ceniony za swoje właściwości jezdne, przestronne wnętrze (to od drugiej generacji modelu) i przeciwsobny silnik boxer, który oszczędny nie jest, ale gwarantuje samochodowi całkiem przyzwoite osiągi. (...)

(...) Zmodernizowany nieco Forester otrzymał inną kratę wlotu powietrza i to najbardziej charakterystyczna modyfikacja jego wyglądu. W środku pojawiła się dwustrefowa klimatyzacja i sprzęt audio kompatybilny z takimi urządzeniami jak np. iPod. W bogatszych wersjach seryjnie stosowane będą zegary z wyświetlaczem LCD. (...)

(...) Inżynierowie Subaru zabrali się również za modyfikacje nastawów zawieszenia. Auto wydaje się teraz odrobinę sztywniejsze, a przy tym lepiej izoluje od nierówności podłoża. Zmieniono także kąty pochyleń kół i zbieżność, co powinno poprawić przyczepność podczas szybciej pokonywanych zakrętów. Przy prześwicie 215 mm i stałym napędzie 4x4 Forester charakteryzuje się także sporą dzielnością terenową.

Auto wciąż prowadzi się bardzo stabilnie, nie zaskakując kierowcy nieprzewidywanymi reakcjami. Układ kierowniczy jest precyzyjny, a jego wspomaganie ma odpowiednią siłę. (...)



**Auto Motor i Sport**

nr 03/2011 (3)

**„Boksuje” aż miło**

(Subaru Forester 2.0X)

(...) Niepozorny. Na sezon 2011 Forester otrzymuje nowy silnik, nowe zestrojone zawieszenie plus kosmetyczny lifting nadwozia i wnętrza.

Ten ostatni obejmuje między innymi nową osłonę chłodnicy i zmienioną kolorystykę wnętrza, natomiast znacznie ciekawsze są modyfikacje techniczne Forestera. Przede wszystkim, SUV Subaru ma teraz pod maską nowy benzynowy silnik – czterocylindrowy boxer rozwija 150 KM i jak podaje producent, zużywa o 10 procent mniej paliwa niż dotychczas oferowana jednostka.

Nowy boxer żywo reaguje na gaz i w porównaniu z poprzednikiem ma dużo lepszy humor w niskim i średnim zakresie obrotów. Najlepszy efekt daje łagodne traktowanie gazu, na jakie silnik reaguje niewygórowanym zużyciem paliwa. Na korzyść Forestera działa też stosunkowo nieduża masa własna (poniżej 1,5 tony), mająca nie mały udział w uzyskaniu dobrej dynamiki pojazdu. (...)

(...) Natomiast największymi zaletami Forestera pozostaje danie główne – układ napędowy i zawieszenie. Stały napęd czterech kół z centralnym mechanizmem różnicowym to rozwiązanie tak klasyczne, jak idealnie skuteczne w każdych warunkach. Właściwości trakcyjne są znakomite i nawet na nawierzchniach o bardzo słabej przyczepności – jak błoto i śnieg, kiedy koła co chwilę wpadają w poślizg – Forester radzi sobie bardzo dobrze. Samochód jest zwrotny i przy swojej wysokości nadwozia nieźle trzyma się zakrętów, a jednocześnie zawieszenie ma tę charakterystyczną dla modeli Subaru sprężystość, która skutecznie „wyrównuje” kiepskie nawierzchnie. Można odnieść wrażenie, że układ jezdny tego SUV-a nie odczuwa nawet najbardziej koszmarnych wybojów, z kolei 215-milimetrowy prześwit pozwala zaliczać bezdroża nawet naszych dróg, bez obaw o posiniaczenie podwozia. Dobrze, że pewne rzeczy się nie zmieniają.



**Gentleman**

nr 03/2011 (70)

**„Nowy Subaru Forester - jeszcze bardziej wyprzedza konkurencję”**

(Subaru Forester)

W okolicach pięknego Budapesztu odbyła się europejska premiera czwartej już generacji produkowanego już od 1997 r. Subaru Forester.

Od tego czasu sprzedano na świecie ponad 1 626 500 sztuk tego rodzinnego samochodu. Zawsze wzbudzał zainteresowanie ze względu na swe nieprzeciętne własności jezdne. To auto na autostradę i w teren. Eleganckie i pojemne, więc bez żenady pojedziemy do filharmonii. Dlatego Forester doskonale nadaje się do wielkiej turystyki, więc w swojej historii dostał aż 42 różne nagrody światowe. (...)

(...) Nowy Subaru ma lifting nadwozia. Zmieniono przednią atrapę, światła kierunkowskazów w lusterkach oraz jeszcze lepsze tworzywa we wnętrzu. Lepsze wykończenie daje o sobie znać, gdyż nic nie skrzypi we wnętrzu i mniej słychać silnik i układ przeniesienia napędu. Właśnie silnik jest największą zaletą auta. Subaru słynie z silników typu boxer. Od 1966 r. sprzedano 11,5 miliona takich jednostek napędowych. Obecny silnik to trzecia generacja boxera. Ma mniejszą średnicę tłoka i większy skok, co sprzyja większemu momentowi obrotowemu w pełnym zakresie obrotów, a dzięki elastyczności redukcji zużycia paliwa, czyli także szkodliwych związków wypuszczanych do atmosfery. Oczywiście, największym hitem już od kilku lat jest boxer diesel, pierwszy taki na świecie. Przy mocy 150 KM wyjątkowo mało pali i jest niezwykle elastyczny. My jeździliśmy autem z benzynowym silnikiem wolnossącym 2,0 l. 150 KM. Ma również wysoki moment obrotowy, co czuć na drodze, przy przyspieszaniu. Jazdząc spokojnie można oczekiwać zużycia paliwa na poziomie 8-9 litrów. W terenie, a w szczególności przy użyciu reduktora zużycie może znacznie wzrosnąć. Producent jednak zastrzega, że silniki najnowszej generacji palą mniej niż poprzednie. Pojechaliśmy także ośnieżonymi drogami terenowymi. Reduktor daje pewność pokonania błota i większych śliskich wzniesień. Subaru ze względu na wieloletnie doświadczenie w produkcji samochodów osobowych z napędem na cztery koła i duże doświadczenie w rajdach

samochodowych zawsze mają doskonałą dzielność w terenie. To dzięki stałemu napędowi na wszystkie koła. Dlatego ta marka jest kultową wśród młodych niezależnych finansowo ludzi. Nowy Forester w tej materii również wyprzedza konkurencję. (...)



### **Top Gear** nr 03/2011 (37) **„Bokser na diecie”** (Forester 2.0)

Co wyróżnia Forestera? Ma silnik boxer. I dlatego nazywa się Subaru. (...)

(...) W odnowionym SUV-ie zastosowano jego trzecią generację, która zastąpiła motor używany od przeszło dwóch dekad. Było to konieczne ze względu na nowe europejskie normy emisji spalin. Inżynierowie Subaru przede wszystkim zwiększyli skok tłoka, dzięki czemu silnik wcześniej uzyskuje większy moment obrotowy i, co było głównym celem, emituje mniej CO<sub>2</sub>. Poza tym wprowadzono innowacyjny system pozwalający ustawić trzy różne fazy rozrządu dla zaworów dolotowych. Dzięki temu silnik spala mniej benzyny „na zimno”, a podczas jazdy lepiej dopasowuje się do aktualnego obciążenia. (...)

(...) Przyszuję, że jestem pod wrażeniem swobody z jaką pokonałem dość trudną przeprawę zaśnieżoną i błotnistą leśną drogą. Mało który kompaktowy SUV poradził by sobie z tak trudnym terenem. (...)

## **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

### **Redaktor prowadzący:**

Robert Malara  
robert.malara@plejady.subaru.pl

### **Redakcja:**

Subaru Import Polska sp. z o.o.

### **Stali współpracownicy:**

Rafał Czepulkowski, Janusz Dudek,  
Jerzy Dyszy, Agnieszka Jama,  
Grzegorz Jemiolo, Marcin Kacperek,  
Beata i Jacek Łukaszewscy,  
Jacek Pieńiewski, Mateusz Senko

### **Opracowanie graficzne:**

Dante Cinque Wydawnictwo

### **Korekta:**

Dante Cinque Wydawnictwo

### **Reklama:**

redakcja@plejady.subaru.pl

### **Pozostałe zdjęcia:**

Archiwum Subaru,  
Archiwum Fuji Heavy Industries,  
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru, Stock.XCHNG

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

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

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989





750 TESTÓW  
200 RUCHOMYCH CZĘŚCI SILNIKA  
100 EKSPERTÓW



# 1 LOTOS QUAZAR



## Wzrost

zawsze niespodziewanie pojawiały się kamery i czujniki, które zmieniały kierunek jazdy. Jak to możliwe? – myślałem. W końcu udało się przebić opony i przejechać na bieżnikach. Sprężynki i amortyzatory zostały wymienione. Wciąż nie udało się znaleźć przyczyn. W końcu udało się znaleźć przyczynę. W końcu udało się znaleźć przyczynę.



REKOMENDOWANY PRZEZ



LOTOS QUAZAR TO OLEJE SYNTETYCZNE NAJNOWSZEJ GENERACJI, STWORZONE PRZEZ MIĘDZYNARODOWY ZESPÓŁ SPECJALISTÓW I NAUKOWCÓW. ZOSTAŁY Poddane WSZECHSTRONNYM TESTOM. PROFESJONALNĄ JAKOŚĆ OLEJÓW LOTOS QUAZAR POTWIERDZA REKOMENDACJA SUBARU. ICH NIEZAWODNOŚCI ODWIDLY MISTRZOWSKIE REZULTATY FABRYCZNEGO ZESPÓŁU RAJDOWEGO SUBARU (MISTRZOWIE POLSKI RSMP 2010\*). DLATEGO LOTOS QUAZAR TO GWARANCJA MAKSYMALNEJ OCHRONY SILNIKA TWOJEGO SAMOCHODU, A DLA CIEBIE PRZYJEMNOŚĆ Z KAŻDEGO SPOSOBU JAZDY.



WWW.LOTOSQUAZAR.EU



Bezgraniczna ochrona

www.lotsoil.pl