



SUBARU

Nr 09/2005

30.04.2005

magazyn młotników subaru  
**PREJADY**  
www.subaru.pl

# Genewa 2005

Porady SJS

Zmiany w Regulaminie RSM

Kalendarium rajdowe

Subaru R1

Rallycross



cena 6,00 zł  
z podatkiem VAT 22%

Podsumowanie  
Rajdowych Samochodowych Mistrzostw świata



## OD WYDAWCY...

Szanowni Państwo.

Wprawdzie spóźnienia należą do "polskiego krajobrazu" tak, jak dziury do naszych dróg, lecz pragnę niniejszym niemniej serdecznie przeprosić za opóźnione wydanie Plejad. Ponieważ przyczyna tego stanu rzeczy jest wyjaśniona na sąsiednich kolumnach, nie będę jej w tym miejscu powtarzał.

Natomiast chcę Państwu - po raz kolejny - podziękować za zaufanie do marki i... tak często ostatnio wykazywaną cierpliwość w oczekiwaniu na nowe samochody Subaru.

Wbrew negatywnej tendencji rynkowej firma nasza zanotowała w pierwszym kwartale bardzo wyraźny przyrost sprzedaży. 166 samochodów wydanych klientom w ciągu pierwszych trzech miesięcy bieżącego roku to prawie tyle, ile sprzedaliśmy w analogicznych okresach we wszystkich poprzednich latach razem wziętych (2000-2004).

Tym bardziej cieszy mnie perspektywa spotkania w Wysowej, gdzie będziemy mieli okazję w liczniejszym niż w ubiegłym roku gronie spędzić kilka miłych, jak mam nadzieję, chwil.

Jedyną kroplą goryczy staje się w tej perspektywie fakt, że ilość miejsc jest niestety ograniczona i - sądząc po dotychczasowym tempie napływania do nas zgłoszeń - nie wszystkich chętnych do wzięcia udziału w naszej imprezie będziemy mieli przyjemność powitać na wspólnej zabawie.

Życzę przyjemnej lektury i... do zobaczenia w Wysowej!

**Witold Rogalski,**  
Dyrektor SIP

"PLEJADY" nr 09/2005 - kwiecień 2005

### Wydawca:

Emil Frey S. A.  
Al. 29-go Listopada 184  
31-236 Kraków  
tel.: +48 (12) 269 07 50  
e-mail: wydawca@plejady.subaru.pl

### Zespół redakcyjny:

Andrzej Lenczowski - lenczowski@sjs.pl  
ThanJu - thanatos@bracka.pl

### Marketing/Reklama:

Katarzyna Rejman - krejman@subaru.pl  
tel.: +48 (12) 269 07 50, fax +48 (12) 266 93 08

### Skład i druk:

BWCI - redakcja@plejady.subaru.pl  
tel.: +48 605 988 003

## WAWEL-IMOS, czyli współpraca po polsku...

Szanowni Państwo!

Przyznam, że temat tego artykułu wst pnego powstał na skutek wydarzeń, których jeszcze par dni temu absolutnie nie mogłem oczekiwać. Niejako z kronikarskiego obowiązku pozwolę sobie przytoczyć ich bieg.

Jak ogólnie wiadomo Subaru Import Polska powstało w 1999 roku. Siedziba została ustanowiona w lokalach, którymi dysponowała firma Barte Corporation na bazie umowy wieloletniej z właścicielem hotelu Forum w Krakowie (Orbis). I tak, nie licząc niewielkich "perturbacji", jak np. powodzie, stopniowo nastąpił rozwój marki Subaru zarówno na terenie miasta Krakowa, jak i całej Polski. Jesienią ubiegłego roku doszły nas pogłoski, jakoby (zamknij ty w mi dzyczasie) hotel miał zostać sprzedany.

Ponieważ konkretnych informacji na ten temat nie otrzymaliśmy, a nowy właściciel nie nawiązał z nami kontaktu, kontynuowali my normalną pracę.

W dniu 25.03. br., w Wielki Piątek, pojawił się w naszej siedzibie pan Robert Mrzygłód. Przedstawił się jako Dyrektor ds. Organizacyjno-Eksploatacyjnych firmy Wawel-Imos, która to firma, zgodnie z jego oświadczeniem, od października 2004 stała się właścicielem obiektu.

Następnie zostaliśmy poinformowani, że od dnia 01.01.2005 czynsz za wynajem lokalu wzrasta do 10A za metr kwadratowy powierzchni i ma być przekazywany bezpośrednio na konto firmy Wawel-Imos.

Ponieważ nasza dotychczasowa umowa nie została wypowiedziana poprosiliśmy pana Mrzygłoda o przedstawienie dokumentów z których by wynikało, iż firma Wawel-Imos jest właścicielem obiektu oraz potwierdzających wygaśnięcie dotychczasowej umowy z Barte Corp. Jednakże nie poprosiliśmy o przesłanie pisemnej oferty najmu lokalu.

W dniu 30.03. otrzymałem telefon od p. Mrzygłoda, który - ponownie w formie ustnej - przedstawił "nową ofertę", tym razem w wysokości 12A za metr kwadratowy.

Ponieważ żadnych dokumentów w formie pisemnej nie otrzymaliśmy, poprosiłem ponownie o ich przesłanie.

W dniu 31.03. zastaliśmy wycignięci do firmy zablokowane kłódkami i blokadami, podczas gdy ochrona firmy Komandos nie dopuszczała pracowników do naszego lokalu.

Pikantnego smaczku dodaje całej historii



torii fakt, iż firma Komandos jest też zleceniobiorcą... Subaru Import Polska. Naturalnie wezwaliśmy Policję, pod której ochroną mogliśmy dostać się do firmy.



O godzinie 11.15 odcięte zostały media. W tej sytuacji, bez możliwości kontynuowania normalnej pracy (brak wody, prądu, ogrzewania, telefonów i komunikacji elektronicznej), podjęliśmy decyzję o natychmiastowym opuszczeniu lokalu. Jedną inną opcją nie gwarantowaną niestety wypełniania naszych obowiązków wobec klientów i dealerów.

W ciągu tego samego dnia dokonaliśmy wyboru lokalu zastępczego i rozpoczęliśmy przeprowadzkę, która została faktycznie zakończona w sobotę, drugiego kwietnia.

Pomimo tych niecodziennych wydarzeń centrala Subaru Import Polska nie była dostępna dla naszych dealerów i klientów zaledwie ok. 24 godzin!

W tym miejscu chcę serdecznie podziękować wszystkim tym, którzy zarówno bezpośrednio, jak i deklaracjami i słowami otuchy pomogli nam w tych trudnych chwilach.

Szczególnie serdecznie dziękuję naszemu współpracownikowi, bez którego bezprzykładnego wsparcia i zaangażowania zapewnienie nieomal nieprzerwanej ciągłości działania, i bardzo szybkie przystosowanie nowego lokalu do naszych potrzeb, nie było by możliwe.

Nie mogę też wymienić firmy I. M. Patecki, reprezentowanej przez pana Marka Pateckiego, który natychmiast zaoferował nam do dyspozycji lokal zastępczy i wydatnie przyczynił się wraz ze swym zespołem do bezproblemowego przeniesienia firmy.

Mam nadzieję, że spotykając się już wkrótce na Złocie Plejad, będziemy mieli okazję - w doskonałych nastrojach i z humorem - opowiadać o przeszłych zdarzeniach, zgodnie ze starą maksymą: "Co nas nie zabije, to nas wzmocni".

**Witold Rogalski**  
Dyrektor SIP

PS. Jeszcze jedno, tym razem osobiste podziękowanie na ręce... pana Roberta Mrzygłoda.

To dzięki Pańskiej, sprzecznym z podstawowymi zasadami tak biznesu, jak i kultury osobistej, nonsensownej akcji, mam teraz w moim gabinecie okno i światło dzienne...

## NIBY WIOSNA, ALE...

To nie takie proste. Zrobiło si ciepiej, nadeszła wyczekiwana przez wi kszo kierowców wiosna. Miało by lepiej - łatwiej. Wydawało si , e jazda samochodem b dzie sielank dla zaprawionych w zimowych bojach kierowców. Lepsza widoczno , lepsza przyczepno . Rado niejsi ludzie. Czegó wi cej potrzeba?

Ale - jak to zwykle w yciu bywa - nic z tego. Wyje d amy na drogi, z których znikły lady nie nej pory roku i z przera niem stwierdzamy, e nie ma po czym je dzi . To, co zostało z dróg, napawa przera eniem. Zamiast ulgi dla kierowców, wraz z wiosn , nadszedł stan totalnego zagro enia. Na wszystkich rodzajach dróg, równie tych dodatkowo płatnych, czyhaj na kierowców pułapki w postaci dziur, przełomów. Permanentne "roboty drogowe" dodatkowo utrudniaj płynn jazd . Istny koszmar.

Wiele bada prowadzonych przez ró - nego rodzaju specjalistów od ruchu



drogowego dowodzi, e wiosna jest najniebezpieczniejszym okresem. Wynika to głównie z prze wiadczenia kierowców o tym, e po bezpiecznie "przeje d onej" zimie, mo e by ju tylko lepiej. Nadmierna pewno siebie, nonszalancja, przesadna wiara w swoje mo liwo ci - to najwi ksi wrogowie kierowców.

Ale kochani! Cho kierowca mo e by doskonały, my l cy, przewiduj cy (po bo ne yczenia), jednak jest on zes-



polony z samochodem. Zima dla samochodu jest okresem trudnym, ale jak wida nie najgorszym. Totalna agresja chemiczna pozostawia straszne lady na naszych ukochanych pojazdach. I to nie tylko - jak dotychczas uwa ano - w elementach karoserii. Prawdziwe zniszczenia dokonuj si we wszystkich elementach gumowych i w zawieszeniach. Je eli nie zadbamy o ich stan techniczny (wizyta w serwisie), to wspomniana katastrofa infrastruktury drogowej mo e doprowadzi do powa nego uszkodzenia pojazdu. A je eli zsumujemy straty zimowe, fatalne drogi z brawur - nie chc my le nawet o tym, como e si przytrafi .

Pami tajmy, e nie ma samochodów odpornych na takie warunki. adna konstrukcja nie przetrzyma tak ekstremalnych testów.

Pami tajmy wreszcie, e nie ma konstrukcji odpornej na brawur i głupot .

Jak prze y , jak przetrwa , jak cieszy si wiosn ?

Wolniej, ostro niej, z wi ksz ni zim uwag .

Andrzej Lenczowski - SJS

# 33 Rajd Elmot



# Remy



# SUBARU



Subaru Import Polska oraz Organizatorzy mają przyjemność zaprosić wszystkich miłośników rajdów na spotkanie w drugi weekend maja, podczas Rajdu Elmot - Remy w Widnicy, który w tym roku otworzy cykl eliminacji RSMP. Termin rozgrywania tych zawodów stał się tradycją, a panująca wokół niego atmosfera jest niezwykła. Tworzą ją: trudne technicznie trasy, wspaniały górski krajobraz i dziesiątki tysięcy kibiców na odcinkach specjalnych. Wygrywać tu tylko najlepsi i najbardziej doświadczeni zawodnicy.

Zawody podzielone są na dwa etapy. Walka rozgrywa się będzie na blisko 250 kilometrach dróg wokół Księżego Wądołki - Jaworskiego. Czternaście długich i wymagających odcinków specjalnych wyłoni najzdolniejszego i najszybszego załogę, a 33 Rajd Elmot - Remy do łatwych nie należy...

Zapoznanie się z trasami zawodów rozpocznie się 4 maja w niedzielę i potrwa do piątku (6 maja). Tego samego dnia w godzinach 13.00 - 17.00 odbędzie się również odcinek testowy, na którym zawodnicy będą mogli dokonywać ostatnich ustawień swych rajdowych bolidów. Rajd rozpocznie się w sobotę o 10.15 od uroczystego startu na Wądołkińskim Rynku.

Tam też blisko będzie mogli podziwiać współczesnych rycerzy i ich wierzchowce będące najnowocześniejszymi dziełami sztuki inżynierskiej. Zwycięzców Rajdu Elmot - Remy poznamy w niedzielę 8 maja. Warto przyjechać do Wądołki, by na własne oczy móc pasjonować się walką na trasach OS-ów. Zmagania kierowców można również śledzić na stronie internetowej zawodów - [www.rajdelmot.pl](http://www.rajdelmot.pl)

Serdecznie zapraszamy!

## NORWESKIE WI TO W KARLSTAD

Tak ogromnej liczby norweskich flag szwedzkie Karlstad jeszcze nie widziało. Fani Pettera Solberga opanowali całe miasto i okolice. Wszystko za sprawą swojego idola, który po raz pierwszy w karierze wygrał Rajd Szwecji. Kierowca Subaru World Rally Team wyprzedził Markko Märtina (Peugeot 307 WRC) oraz Toniego Gardemeistera (Ford Focus WRC).

Zespół Subaru reprezentowało w Szwecji a trzech zawodników: Petter Solberg, Stéphane Sarrazin i Chris Atkinson. Mistrz świata z 2003 roku rozpoczął zawody od wygranej na pierwszym odcinku specjalnym. Pozostali kierowcy niebieskich Imprez WRC do końca zawodów plasowali się daleko poza pierwszą dziesiątką. Tempa Solbergowi dotrzymywał tylko Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC). Dopiero w końcówce pierwszej połowy do głosu doszedł Marcus Grönholm. Wygrał trzeci odcinek i cały pierwszy etap. Ale jego przewaga nad Solbergiem wynosiła zaledwie 0,2 sek.! Drugiego dnia kierowca Subaru ponownie ostro zaatakował i pomimo jazdy z zaparowanym szybami, już po pierwszej połowie znowu znalazł się na prowadzeniu. Stabiej spisywali się: Martin (był dopiero czwarty ze stratą ponad dwóch minut) oraz kierowcy Forda - Tony Gardemeister i Roman Kresta. Z kolei do-



rze radzili sobie Gigi Gialli (Mitsubishi Lancer WRC) oraz Jane Tuohino (Skoda Fabia WRC). Ale rewelacyjną postawę wykazał starszy brat Pettera Solberga - Henning, startujący prywatnym Focusem WRC. Na mecie drugiego etapu był szósty. Gdyby nie wizyta w rowie miałby szansę na miejsce w pierwszej trójce, tym bardziej, że pod koniec etapu w Citroënie Loeba zaczął szwankować silnik. Grönholm jak zwykle postawił wszystko na jedną kartę. Przypuścił szale, czy atak, który skończył się dachowaniem i urwaniem koła w Peugeotzie. Na przedostatnim odcinku silnik w samochodzie Loeba "stanął" -

ba" i obecny Mistrz świata wyczołgał się z zawodów. Na drugie miejsce awansował, bezbarwnie jadący, Martin, a Petter Solberg mógł spokojnie dowiedzieć zwycięstwa do mety. W Production Car WRC triumfował Toshi Arai w N-grupowej Imprezie WRX 05. W Rajdzie Szwecji startowały również dwie polskie załogi: Michał Sołowow z Maikiem Baranem (Mitsubishi Lancer Evo VII) oraz Stefan Karnabał z Bartkiem Bobem (Mitsubishi Lancer Evo VI). Sołowow odpadł po awarii silnika, a sopocko-krakowski duet zajął 34 miejsce w klasyfikacji generalnej.

Lukasz Kasprzak-Chmielewski

## NIESAMOWITA JAZDA SOLBERGA

*"Jestem taki szczęśliwy! Przed startem odczuwałem zdenerwowanie, bo nie byłem do końca zadowolony z nowego samochodu, ale cały team uzyskał fantastyczny wynik",* powiedział Petter Solberg na mecie Rajdu Meksyku. Dzięki drugiemu zwycięstwu w tym sezonie, zawodnik Subaru World Rally Team awansował na pierwsze miejsce w klasyfikacji kierowców.

Lider zespołu Subaru pojawił się w Meksyku w nowym egzemplarzu Imprezy WRC. Rajd rozpoczął od zwycięstwa już na pierwszym odcinku specjalnym,

a prowadzenia nie oddał do samego końca. Jego największy rywal Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC) znowu miał kłopoty z silnikiem. Na dodatek na drugim odcinku popełnił błąd, wypadł z drogi i spadł na 18 miejsce w "generalce"! Do walki z Solbergiem przystąpił Marcus Grönholm (Peugeot 307 WRC) oraz drugi kierowca Peugeota - Markko Martin. Ale Norweg nie tylko jechał jak natchniony, ale obrał również doskonałe taktyki. Wygrywał wszystkie najdłuższe (czyli najbardziej trudne) odcinki specjalne. Uzyskał przewagę, która pozwoliła mu spokojnie kontrolować sytuację. Nieco gorzej wiodło się drugiemu kierowcy Subaru World Rally Team -

Chrisowi Atkinsonowi. Brak do wiadomości w jeżdżącym samochodem WRC sprawił, że partner Solberga starał się walczyć jedynie o miejsce w pierwszej dziesiątce. Na ostatnim odcinku pokonała go jednak awaria silnika. Bardzo emocjonujący był ostatni trzeci etap, a szczególnie sam finisz. Solberg miał ponad pół minuty przewagi nad Grönholmem, który na dwóch ostatnich próbach niespodziewanie... zwolnił. *"Jechałem wolniutko, aby oszczędzić metę, bo sporo już zepsułem",* powiedział zawodnik Peugeota. Trzeci na mecie był Martin, a na czwarte miejsce, po szaleńczej dwudniowej pogoni, awansował Loeb. Na ostatnim odcinku wyprzedził Harriego Rovanner (Mitsubishi Lancer WRC) o ponad 30 sekund. Wobec faktu, że z rywalizacji wyczołgał się Francois Duval (Citroën Xsara WRC - awaria silnika), jako pierwszy na mecie zjawił się Toni Gardemeister (Ford Focus WRC). Z kolei o pechu mógł mówić Jani Paasonen (Skoda Fabia WRC). Na ostatnim odcinku Fin "trafił krowę", spłoszony przez migłowiec ekipy telewizyjnej. Petter Solberg wygrał sześć z 14 odcinków specjalnych i objął prowadzenie w klasyfikacji kierowców M. Na mecie nie pamiętał już o tym, że jeszcze w czasie pierwszego etapu mocno narzekał na swój nowy Imprez WRC. Ale taki już jest "Mr. Hollywood"...

Lukasz Kasprzak-Chmielewski



## KUZAJ W BELGII...

Niezwykle udane rozpoczęcie sezonu Leszek Kuzaj z Maciejem Szczepaniakiem. Polacy wygrali Rajd Ardenne Bleue - pierwszy eliminacji Mistrzostw Belgii. Zawodnicy Subaru Poland Rally Team pokonali rywali jadących znacznie mocniejszymi samochodami m.in. Pietera Tsjoena w Toyocie Corolli WRC, Bernarda Munstera w Subaru Imprezie WRC, czy Larrego Colsa w A-grupowej Subaru Imprezie. Ozdobą zawodów było rajdowe, N-grupowe Porsche 911 GT2, przygotowane przez Future Word, którym wystartował Marc Duez. Zimowe warunki, jakie zapanowały w Ardenach zaskoczyły wszystkich belgijskich kierowców. "Nie jechałem po niego chyba z 10 lat", stwierdził Duez. Choć najpierw prowadzenie objął Tsjoen, to po wizycie w niej bandzie spadł na szóstą pozycję. Potem, na krótko, na czele stawki był Cols, jednak już na drugiej próbie musiał oddać pierwszą stawkę Kuzajowi. Polacy wygrali pierwszy etap, a potem kon-



trolowali sytuację aż do ostatniego odcinka specjalnego. Po awarii skrzyni biegów w samochodzie Tsjoena (spółni-

o 7 minut wyjazd z serwisu) Leszek Kuzaj miał już bardzo komfortową przewagę nad innymi zawodnikami, co pozwoliło mu na bardziej widowiskowy jazd, czym wzbudzał ogromny aplauz wśród widzów. Na mecie Polacy wyprzedzili o ponad 3 minuty Munstera. Trzeci był Bob Colsoul (Mitsubishi Lancer Evo VIII) ze stratą 10 minut.

"Bardzo się cieszymy! To bardzo udany początek sezonu dla mnie i dla naszego zespołu. Wzbudziliśmy lekką sensację wygrywania «N-k» z rywalami w samochodach WRC. Ale szczerze trzeba przyznać, że mieliśmy znacznie większe doświadczenie w jeżdżeniu pośniegu i lodzie niż konkurencja", powiedział zadowolony Kuzaj. Z tą sensacją to prawda. Jedną z belgijskich gazet nazwała jazdę Polaków "radością dla oczu", porównując ich do najlepszych na świecie par w telewizyjnym świecie figurów!

Lukasz Kasprzak-Chmielewski



## ... I WE WŁOSZECH

Po zwycięstwie w Belgii następnym etapem przygotowania do tegorocznego sezonu był udział w Rally del Ciocco - eliminacji inauguracyjnej Mistrzostwa Włoch. Tym razem "Kuzaj" przesiadł się do Imprezy, którą w ubiegłym roku startował Maciek Oleksowicz. Duet Subaru Poland Rally Team wystartował głównie po to, aby przetestować zawieszanie, poznać odcinki specjalne i konkurencję.

"Przyda nam się taka wiedza przed Rajdem Mille Miglia. Nie miałem do tej pory okazji jeździć po włoskich oesach", mówił przed startem Kuzaj. Drugą polską załogę, która miała podobny cel, tworzyli Michał Sołowow z Maciejem Baranem. Postanowili jednak przetestować swoje Renault Clio S 1600. Już pierwsza próba pokazała, że Polakom będzie niezwykle

trudno nawet za walkę o miejsca w pierwszej dziesiątce. Od początku do końca prym wiodli kierowcy włoscy: Piero Longhi, Andrea Navarra, Luca Cantamessa (wszyscy Subaru Impreza), oraz Renato Travaglia (Renault Clio) czy Paolo Andreucci (Fiat Punto). Pierwszego dnia Kuzaj dwa razy przebił opony, potem pojawiły się kłopoty z turbinami. Ale po pierwszym etapie polska załoga zajmowała 16. miejsce w "generalce". Drugiego dnia, podczas ostrego zjazdu, Kuzaj uderzył w kamień i uszkodził zawieszanie. Dalsza jazda nie była mu łatwa. Z powodu awarii wycofał się również Sołowow.

Rally del Ciocco wygrał Piero Longhi w Subaru Imprezie, będąc pierwszym w historii zwycięzcą tych zawodów za

kierownicą samochodu grupy N. Rajd oglądało ponad 150 tysięcy kibiców! Subaru Poland Rally Team miał zawitać do Włoch ponownie na początku kwietnia startując w pierwszym rajdzie w cyklu Mistrzostw Europy, Mille Miglia. Z powodu śmierci Jana Pawła II kierownictwo SPRT wycofało jednak załogę z udziału w tym rajdzie.

Subaru Poland Rally Team będzie dziękować oglądającym na Rajdzie Elmot, gdzie oprócz Leszka Kuzaja i Macieja Szczepaniaka barwy zespołu po raz pierwszy reprezentowała będzie także i Marcin Turski i Dariusz Burkat.

Dla SPRT będzie to pracowity sezon.

Lukasz Kasprzak-Chmielewski

## RAJD NOWEJ ZELANDII

### RAJD NOWEJ ZELANDII 2005 - - SOLBERG ZDARŁ WSZYSTKIE GUMY

Petter Solberg zajął trzecie miejsce w 39. Propecia Rally New Zealand. Kierowcy Subaru World Rally Team zabrakło do zwycięzcy - Sebastiana Loeba - dwóch minut. Zdobyte punkty pozwoliły jednak Norwegowi na utrzymanie pozycji lidera klasyfikacji kierowców tegorocznych Mistrzostw świata. Z bardzo dobrej strony pokazał się Chris Atkinson. Drugi zawodnik Subaru uplasował się na siódmej pozycji, ale najbardziej zaskoczył wszystkich wygran najlepszymi czasami na dwóch odcinkach specjalnych.

Dla Atkinsona był to dopiero trzeci start w samochodzie WRC. Australijczyk trafił do SWRT na początku tego roku, jako trzeci kierowca obok Solberga i Sarazina. Postawienie na młodziec i energię okazało się strzałem w dziesiątkę. Atkinson pojechał tak, jakby na nowozelandzkich szutrach cigał się od lat. Twardo walczył o miejsce w pierwszej "piątce" z Markko Martinem (Peugeot 307 WRC) i Francisem Duvaliem (Citroën Xsara). Kłopoty techniczne i problem z oponami sprawiły, że dopiero w samej końcówce został wyprzedzony przez Toniego Gardemeistera (Ford Focus WRC). *"Zabrakło szczęścia. Ale siódme miejsce w M nie jest takie złe. Ciesz się, że wygrali my dwa ośce. Bardzo mnie to podbudowało"*, mówił na mecie Atkinson.



Petter Solberg prowadził po pierwszej połowie, ale kiedy mokre szutry zaczęły przysychać stracił fotel lidera najpierw na rzecz Marcusa Grönholma (Peugeot 307 WRC), a potem Sebastiana Loeba. Konkurenci dysponowali nieco innym rodzajem opon niż Norweg, który prawie po każdej połowie musiał zmieniać swoje opony. *"Stanowczo za szybko się zużywały"*, stwierdził kierowca Imprezy WRC. Drugi etap Solberg również rozpoczął od zwycięstwa i... ponownie stracił pozycję lidera. Trzeciego dnia Norweg musiał zwolnić, bo zużył prawie wszystkie opony. Zgodnie z nowymi przepisami każdy zespół ma określone liczby opon na rajd. W przy-

padku gdyby wszystkie komplety uległy zniszczeniu zawodnik musiałby się wycofać z zawodów. Pomimo szaleńczego ataku w końcówce "Mr. Hollywood" nie zdołał wyprzedzić rywali. Solberg utrzymał jednak prowadzenie w klasyfikacji kierowców Wyprzedza Loeba i Markko Martina. Zespół SWRT zgromadził do tej pory 28 punktów i zajmuje trzecią pozycję w klasyfikacji producentów. W PC WRC przez prawie cały rajd prowadził Toshi Arai Subaru Imprezy STi. Na ostatnim oesie miał jednak kłopoty z hamulcami i został wyprzedzony przez Xeviego Ponsa. Japończyk nadal jednak prowadzi w klasyfikacji kierowców grupy N.

Lukasz Kasprzak-Chmielewski

[www.pirelli.pl](http://www.pirelli.pl)

## MOC POD KONTROLĄ



### Jest IMPREZA do wygrania!

Pełna kontrola i dynamiczny samochód najwyższej klasy - jedno i drugie zapewni Ci teraz Pirelli. Kupując 4 opony letnie Pirelli możesz wygrać wyjątkowe **SUBARU IMPREZA** lub je poprowadzić pod okiem samego Mistrza - **LESZKA KUZAJA**. Dla pierwszych 750 uczestników promocji oryginalna czapeczka Pirelli **GRATIS!**



PROMOCJA TRWA OD 29 MARCA DO 31 MAJA 2005 ROKU. WIĘCEJ INFORMACJI ORAZ ADRESY SALONÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROMOCJI NA STRONIE: [WWW.PIRELLI.PL](http://WWW.PIRELLI.PL)

## ZMIANY W REGULAMINIE RSM

## ROZMOWA Z JANUSZEM SZERL O REGULAMINIE WRC, FIA I PIENIĄDZACH...

R.K.: Pod koniec ubiegłego roku gło było o RSM z dwóch powodów: zmiany regulaminowe i pieniądze...

J.Sz.: Ze zmian, które mogą być uznane za nowatorskie, należy wymienić wprowadzenie zasady podobnej do tej, jaka obowiązuje w wyścigach Formuły 1: na jednym silniku zawodnik musi przejechać dwa rajdy. Jeździłby tak stało, a silnik po jednym rajdzie zostanie wymieniony na nowy, załoga takiego samochodu otrzymuje 20 sek. kary. Jednak z tego co wiem, kary te mają być jeszcze dotkliwsze.

R.K.: Pamiętam, że mówiło się tak o "flexi-serwisie". Na czym konkretnie polega ta zasada?

J.Sz.: Najprościej mówiąc "flexi-service" pozwala skutecznie doprowadzić do porządku samochód, który uległ poważnemu uszkodzeniu. Jak wiemy, dwa samochody jednego zespołu "punktują" w Mistrzostwach świata. Oczywiście załoga może być więcej, ale tylko dwie zdobywają punkty. Wyobraźmy sobie, że jedna załoga miała poważne uszkodzenie, np. dachowała; uszkodzenie jest poważne, a brakuje czasu na to, aby je usunąć. W takiej sytuacji przepisy dopuszczają, aby wydział napraw korzystał z czasu przysługującego innej załodze. Po prostu odbiera się jej odpowiedni ilość czasu. Jeśli drugi samochód wymaga naprawy, to dopiero po zakończeniu prac przy pierwszym serwisanci mogą wykorzystać pozostały czas dla załogi, która "oddała" swój czas serwisowy.

R.K.: Ilu mechaników pracuje w takim serwisie?

J.Sz.: W zeszłym roku naliczyłem 18 serwisantów w jednym zespole! W tej chwili mówi się o ograniczeniu ich liczby do 8, a nawet 6. Chodzi o to, aby nie było "tabunów ludzi", którzy potrafią zregenerować kompletnie zdevastowane auto w ciągu np. 20 minut. "Flexi-service" jest tylko na mecie etapu. Przedtem był dozwolony w każdym momencie rajdu, teraz tylko po jego zakończeniu, przy poważniejszych pracach.

R.K.: Skoro już jesteśmy przy fachowej terminologii - czy sto w informacjach z rajdów (nawet w Plejadach!) czytamy o powrocie zawodnika na trasę dzięki zasadzie "superrally". Czego dokładnie ta zasada dotyczy?

J.Sz.: Normalnie jeździ samochód w pierwszym dniu rajdu dachuje, jego załoga zostaje wykluczona z dalszych zawodów. Dzięki wspomnianej zasadzie pojazd może wrócić na trasę następnego dnia, z tym, że na każdym odcinku specjalnym

niejako "awansiem", otrzyma pięć minut kary. Jak łatwo się domyśleć jest to strata, która całkowicie eliminuje taką załogę z walki o miejsce punktowane.

R.K.: Jaki zatem sens ma dalszy udział takich pechowców w zawodach? Trening w warunkach rajdowych, zdobywanie doświadczenia?

J.Sz.: Wbrew pozorom ich dalsza jazda wciąż może mieć istotne znaczenie dla zespołu. Mogą poprzez odsuwanie przeciwników wypełniać zadania taktyczne. Poza tym wzbogacają widowisko i pozostają wciąż "no-nikiem" reklam dla zespołu.

R.K.: W kontekście dyskusji o kosztach udziału w Mistrzostwach ten "drobiazg" rzeczywiście nabiera niebagatelnej wartości...

J.Sz.: Kwestie finansowe to wielki problem RSM. FIA narzuca zawodnikom, załogom a właściwie zespołom liczbę rajdów w sezonie. W tym roku jest ich 16 - to ogromne obciążenie i gigantyczne koszty. Stąd gorące dyskusje, protesty, strajki wynikające dosyć poważnie "przeprychanki" pomiędzy producentami a FIA, bo wyjazd zespołu na rajd do Australii czy Japonii może kosztować dziesiątki milionów dolarów. I to jednorazowo...

R.K.: A ile osób średnio liczy zespół i ile kosztuje jego utrzymanie?

J.Sz.: Wie pan, zależy kogo na co stać. I tak liczba członków zespołu jest mniejsza niż za moich czasów. Nie wiem, jak to porównać, ale to są ogromne koszty.

R.K.: Może chociaż "rzucić wielkość"?

J.Sz.: Opowiem Panu pewną historię. Startowałem w latach '80 w Rajdzie Akropolu. Byli mi zaprzyjaźnieni z team'em Audi, jako że mieliśmy tego samego sponsora. Oczywiście rozmawialiśmy także o kosztach, których i tak nikt nie mógł wyjąć ze względu na tajemnicę handlową, ale pewnego dnia kierownik techniczny powiedział mi tak: "Wiesz, na pierwszych oesach pojawiły się nam problemy z oponami i niestety musieliśmy szybko zamówić nowe. Już w drodze: dwie awionetki z trzema tysiącami (!) opon do 4 samochodów. Różnica: na szuter mokry, suchy, miękki, na skały". Nadto mieli własne cysterny z... niemieckim paliwem, a na punktach kontroli czasu - serwisy (jeszcze nie było parków serwisowych). Na każdym z nich mogła być praktycznie wymieniona opona na nową...

R.K.: No tak, to przemawia do wyobraźni...

J.Sz.: Mało tego. W 1985-86 roku skrzynia biegów do Audi Quattro kosztowała 110 tys. dolarów. Mercedes kosztował 12 tysięcy dolarów. Skrzynię do Audi wymieniali na każdym punkcie

kontroli czasu. Czyli: 110 tys. dolarów razy 12 może być 14... Oczywiście były także "odzyski", były szybkie serwisy dzięki awionetkom czy helikopterom, ale to już wtedy były miliony dolarów na jeden rajd... Gigantyczne wręcz koszty, nad którymi w pewnym momencie trzeba było zapanować...

R.K.: Kto pierwszy zaczął liczyć?

J.Sz.: Liczyli i jedni, czyli producenci i drudzy - czyli organizatorzy. FIA jest specyficznym tworem, to niemal prywatna spółka posiadająca pieniądze i wpływy w mediach. Siła i mocni. Ale uważam, że w pewnym momencie poszli w dobrą stronę. Po pierwsze, zaczęli ograniczać koszty. Skąd się wzięły parki serwisowe? Aby nie było 16 serwisów, tylko jeden. Dlaczego na jednych oponach trzeba całkiem przejechać? Właśnie, aby ograniczyć "wyścig zbroje" i nakręcanie finansowej wirówki. Po drugie trzeba wiedzieć, że zawsze były trzy rajdy: serwisów, kibiców i zawodników. Najwięcej ginęło kibiców a także serwisantów, którzy po prostu najbardziej dynamicznie przemieszczali się podczas rajdu. Ograniczenia w serwisie podniosły poziom bezpieczeństwa. Wydaje mi się, że FIA działa dobrze, tyle że może przesadzili z ilością imprez. Szkoda, abyśmy stracili widowisko, gdyby zespoły zaczęły się wycofywać...

R.K.: Czy jest szansa, aby eliminacja RSM odbyła się kiedyś w Polsce?

J.Sz.: (śmiech)... Szansa jest zawsze...

R.K.: Rozumiem, kwestia finansowa.

J.Sz.: Na pewno trzeba zacząć od kilku, powiedzmy 3-4 milionów euro na zorganizowanie takiej imprezy. Nam brakuje 300 tys. euro na zorganizowanie Mistrzostw Polski... Oczywiście FIA ma interes w tym, aby w pewnych miejscach świata ten sport istniał. Czy takim miejscem jest Polska? Nie wiem... Kiedyś w latach siedemdziesiątych startowałem w Rajdzie Niemiec, już wtedy ta impreza 12 razy kandydowała do udziału w Mistrzostwach świata, a do cyklu eliminacji RSM weszła zaledwie kilka lat temu. Około 20 lat Rajd Niemiec czekał na to, aby stać się jednym z eliminacji. Myślę jednak, że gdyby niemiecki rynek motoryzacyjny nie był potęgą, to nie wiadomo kiedy, i czy w ogóle, doszłoby do tego... A Polska, cóż, gdybyśmy mieli odpowiednie fundusze...

R.K.: Takie, jakie mają jeszcze dalej na... Wschodzie?

J.Sz.: Na przykład tam. Jeśli Rosjanie nacieszą się już piłką nożną... Tak... myślę, że ich byłoby stać na organizację takiej imprezy... To nie jest aż tak trudne, jednak wciąż bardzo kosztowne.

R.K.: Dzięki za rozmowę.

Robert Kardzis



# masz AUTO? masz FIRME?

# masz

## PIERWSZY NUMER JUŻ W SPRZEDAŻY

- serwis prawnopodatkowy – zmiany w przepisach, kroczy prawnie, niuanse, których nieznanie może Cię sporo kosztować
- porady finansowe – kupić czy wynająć, skąd wziąć pieniądze, finansowanie bezpieczne dla Twojej firmy, gdzie szukać dofinansowania, jak pozyskać auto do firmy bez finansowego ryzyka
- poradnik dla menedżera – czyli o tym jak zredukować koszty generowane przez samochody firmowe, co należy wiedzieć o zarządzaniu flotami transportu i jak uniknąć kosztów i jazdy próbne – przewodnik po nowościach motoryzacyjnych, testy i prezentacje aut rekomendowanych do firm w klasach economic, business i LCV
- przewodnik rynkowy – regularny przegląd nowych produktów i usług czyli wszystko czego potrzebuje Twoje auto firmowe
- prezentacje, raporty i testy akcesoriów samochodowych, opon, nief, nowych usług finansowych i ubezpieczeniowych
- forum – opinie i komentarze przedsiębiorców oraz przedstawicieli branży motoryzacyjnej i finansowej
- bezpieczne auto firmowe – co możesz zrobić dla bezpieczeństwa kierownic aut firmowych?



**Idzie nowe dla mikro, małych i średnich firm**  
Rozmowa z Slavomirem Dudákiem z firmy CAREFLEET **str. 29**



**Jaja nie do wytrzymania!**  
Fotometr Tadeusza A. Kłosza **str. 81**

nr 1/2005 (okładnica) 8 zł (za typ 7% VAT)

# Auto Firmowe

www.autofirmowe.pl

**Służbowym  
czy prywatnym**  
Jak wykorzystać prywatne auto w firmie?  
**str. 37**

**Co z tym  
dieslem?**  
Czy ON będzie droższe  
od benzyny  
str. 38



cennik i dane techniczne  
10355 numer katalogowy

**Ku  
czy wynajm**

- nowe oblicza leasingu • wynajem
- czy tylko bogaci płacą gotówką?



**3** nowości na wiosnę



Skoda Octavia II Kombi **str. 46**



Honda Accord Laguna **str. 48**



Honda Civic **str. 50**

[www.autofirmowe.pl](http://www.autofirmowe.pl)

IPM Sp. z o.o., ul. Raclawicka 15/19  
53-149 Wrocław, tel. +48 71 78 35 100  
fax +48 71 78 35 101 redakcja@autofirmowe.pl

## JAZDA NA STO PROCENT!

Rozmowa z Maciejem Szczepaniakiem, pilotem Leszka Kuzaja.

ŁKCH: Przeznaczenie, przypadek? Co skłoniło Ci do jazdy na prawym fotelu?

M.Sz.: Jak ka dy zaczynałem jako kierowca, ale w pewnym momencie zabrakło mi pieniędzy (na szczęście) i Tomek Kuchar zaproponował mi start w rajdzie w roli pilota. On na ten pierwszy rajd nie miał z kim jechać. Wystartowali my i tak już zostało na siedem lat.

ŁKCH: Należysz do tych pilotów, którzy mają za sobą starty nie tylko w Polsce, ale również w Mistrzostwach świata i Europy. Pamiętaj w jakich samochodach? Było przecież kilka aut WRC...

M.Sz.: Moje pierwsze starty to prehistoria. Najpierw był N-grupowy Peugeot 205 oraz taki sam model tylko A-grupowy. Z Tomkiem startowałem Oplem Astrą, Peugeotem 306, VW Golfem Kitcar'em, Toyotą Celic, N-grupowym Lancerem i "wurcami" - Corollą, Hyundaiem Accentem i Fordem Focusem. Z Januszem Kuligiem jeździłem N-grupowym Mitsubishi Lancerem Evo VII i Corollą WRC. Z Leszkiem jeździłem Subaru. Rzeczywiście sporo się tego nazbięrało.

ŁKCH: Co najbardziej liczy się w pracy pilota z kierowcą?

M.Sz.: Do czasu gdy rajdy są tylko hobby to myślenie, a najważniejszy jest dobry klimat między zawodnikami. Jeśli jed-



nak ciganie staje się zawodem, tak jak u mnie, to najważniejsze jest stuprocentowe zaangażowanie i profesjonalne podejście do obowiązków. No i liczy się również zaufanie.

ŁKCH: Wielu pilotów dochodzi do sto procenta, a wielu kierowców? Co myślisz na ten temat?

M.Sz.: My piloci wiadczyliśmy "usługi". Zdarza się więc, że mamy różnych "usługobiorców". Ja nie chciałbym podać owa na przykładzie z innym kierowcą i przebiegu mojej kariery poka-

zuje, że nigdy tak nie było. Jednak z perspektywy czasu mogę powiedzieć, że ograniczenie się tylko do jednego kierowcy jest błędem. Ja miałem to szczęście, że jeździłem z trzema, moim zdaniem najszybszymi ludźmi w tym kraju - Tomkiem Kucharem, Januszem Kuligiem i teraz z Leszkiem Kuzajem. Gdybym ponownie wybierał drogę mojej "kariery" to wybrałbym ten sam scenariusz. Gdyby dało się cofnąć czas, to chciałbym dłużej popracować z Januszem.

ŁKCH: Co jest dla Ciebie wyzwaniem jeżeli chodzi o pilotowanie?

M.Sz.: Wyzwaniem jest zaspokojenie potrzeb mojego kierowcy, tak aby moje dyktowanie trasy, mój głos, stały się dla niego moim leniem w czasie jazdy.

ŁKCH: Czy zdarzają się jeszcze jakieś sytuacje, w których czujesz obawę, strach?

M.Sz.: Oczywiście, może nie na odcinku specjalnym, bo tam mam do roboty. Czasami, w wolnej chwili, przypominam sobie "big moments" i myślę, że mieliśmy szczęście. Tylko szaleć czy się nie boić, a ja nie jestem szalonym.

ŁKCH: Masz za sobą udział w Mistrzostwach świata. Czy starty za granicą dają Ci większą satysfakcję niż jazda w Polsce?

M.Sz.: Każde nowe wyzwanie jest trudniejsze od tych, które znasz - to oczywiste. Dla mnie kwintesencją tego sportu są Mistrzostwa świata i tu nie odkryję Ameryki. Cieszę się, że startowałem w 20 rajdach tego formatu. To wspaniałe doświadczenie.

ŁKCH: Jaki jest Twój ulubiony odcinek specjalny?

M.Sz.: Mam dwa takie odcinki "kolosy". Nie pamiętam ich nazw, ale to 59-kilometrowa próba w Rajdzie Nowej Zelandii i 40-kilometrowy odcinek w Rajdzie Szwecji. Chciałbym je jeszcze kiedyś pojechać.

ŁKCH: Dziękuję za rozmowę.

Lukasz Kański-Chmielewski



## SUBARU WKACZA DO RALLYCROSSU

Rallycross to młoda dyscyplina sportów motorowych. Wywodzi się z rajdów i podobnie do nich widoczne jest na każdym kroku. Wyścigi odbywają się na torze o zróżnicowanej nawierzchni przypominającejymi krótkimi odcinkami, w których połączono koniec z początkiem. Pierwotnie, startując w samochodach, były przeróbkami aut rajdowych, którym zaklejono wiatła i z których wyjąto fotel pilota. Z czasem zaczęto budować specjalne auta o ogromnych mocach, przybiegające do 100km/h w 3 sekundy. Tym, co odróżnia RC od klasycznych rajdów, jest bezpośrednia rywalizacja zawodników na torze. Wynik końcowy nie zależy zatem wyłącznie od uzyskanego czasu - ważna jest również umiejętność odpierania ataków konkurentów. Zacięta rywalizacja kończy się często kolizjami, a niekiedy nawet wypadkami.

Auto spod znaku Plejad pokazuje się w tym roku na torach rallycrossowych w Polsce dzięki Hubertowi Frelichowi, młodemu zawodnikowi z AK Rzemieńnik. Dzięki to jego drugi sezon w tej dyscyplinie. O ile w rajdach Subaru ma bardzo duży osiągnięcia, a SWRT



pie dochodzi do 550KM. Impreza zostanie tak wyposażona w turbiny Street Heat. W tym elemencie będzie zawieszenie z Bilstein B16 PSS9, które musi zostać dostosowane do betonowo-szutrowego toru, gdy w RC nie ma nawierzchni o jednolitej charakterystyce. Zamontowanie krótkiej, piśmiogowej klowej skrzyni o prostych zatkach,

Hubert Frelich poświęcił okres zimowy na treningi. Podczas dni otwartych na torze w Słomczynie, zawodnik przesiadł się ze słabszego Audi S2 4x4 do Subaru. Hubert nie preferuje modnej w rajdach jazdy "na okrągło", wychodzi z założenia, że kibicom też się należy. Możliwe zatem spodziewa się, że moc auta zostanie wykorzystana do efektywnego pokonywania zakrętów tak, aby cieszyć oko kibica. Tym bardziej, że Subaru wydaje się być stworzone do takiej jazdy...

Wielki sprawdzian nadejdzie we wrześniu. Na przedostatniej rundzie Mistrzostw Europy przyjedzie wtedy do Słomczyna pod Warszawę cała europejska czołówka. Wysokie uznanie dla organizacji naszej rundy pozwala liczyć na dużą frekwencję gości podczas tegorocznych zawodów. W tej "konkurencji" pokonali między innymi: Szwedów, Czechów, Francuzów.

Przed Frelichem i jego Subaru wielki sprawdzian. Zawodnik wybrał chyba najlepszego pomocnika do walki na torze. Trzymamy kciuki za Huberta i Subaru.

*Michał Kondrowski*



sięgał po najwyższe laury, o tyle w rallycrossie dominują samochody innych marek. Obecnie pojawiła się szansa, aby "błkitny bolid" tak i na torze walczył o punktowane miejsca. Hubert Frelich będzie startował w najwyższej klasie 4. Konkurentami jego Subaru będą Toyota Corolle WRC, Fordy Cosworth, Nissany Sunny i Lancie Delta. Klasa 4 jest najbardziej widowiskowa, szczególnie w swojej szutrowej części. Publiczność uwielbia, gdy na wirze, bokiem, jadą cztery auta z napędem 4x4, wgrzyzając się w nawierzchnię niczym koparki.

Plany młodego kierowcy Subaru są bardzo poważne. Z zagranicy sprowadzone zostanie czterodrzwiowe nadwozie, bliźniacze w stosunku do modelu jakim Colin McRae zdobył tytuł Mistrza Wiatła, a kilka lat później Krzysztof Hołowczyc tytuł Mistrza Europy. Nadwozie zostanie uzbrojone w podzespoły Czopera w Piasecznie. Kolor to oczywiście błkit Subaru. Pod maską znajdzie się silnik z kutymi korbami i tłokami o mocy 400KM, aczkolwiek niewykluczone, że w przyszłości będzie jeszcze silniejszy. W rallycrossie dopuszcza się bowiem poważniejsze przeróbki w autach, dzięki czemu moc tego typu pojazdów w Euro-

australijskiej firmy PPG, ma zapewnić mo liwie najlepszy start. W sytuacji, gdy auta jadą na torze jednocześnie, zawodnik przewodzi cy stawce jest w komfortowej sytuacji, gdy nawet jeśli jego konkurencja dysponuje większą mocą, może on ich blokować. Losy wyścigu, w dużej mierze, zależą od startu. Dla lepszej kontroli auta zamontowane zostaną hamulce Tarox, które pomogą uzyskać najkrótszą drogę hamowania.

Kalendarz zawodów w sezonie 2005:

- 30.04 - 1.05 (Toruń)
- 28-29.05 (Słomczyn)
- 01-02.07 (Słomczyn)
- 16-17.07 (Litwa)
- 06-07.08 (Litwa)
- 26-27.08 (Słomczyn)
- 10-11.09 (Toruń)
- 15-16.10 (Sosnowa)



# kalendarz rajdowy 2005

## RSM

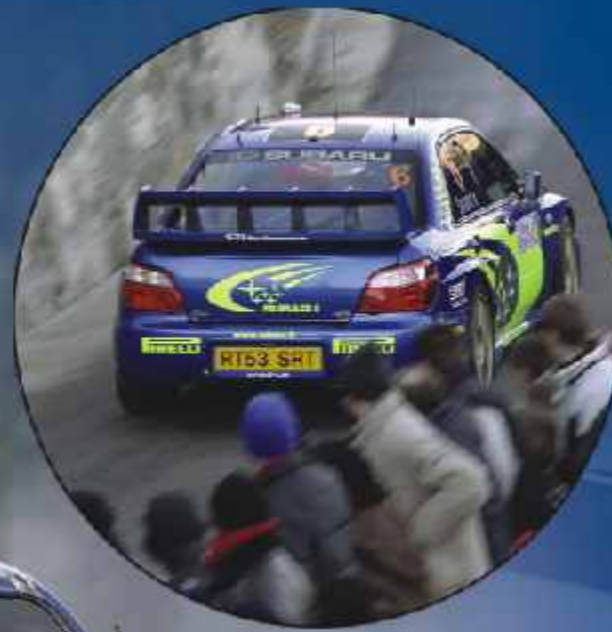
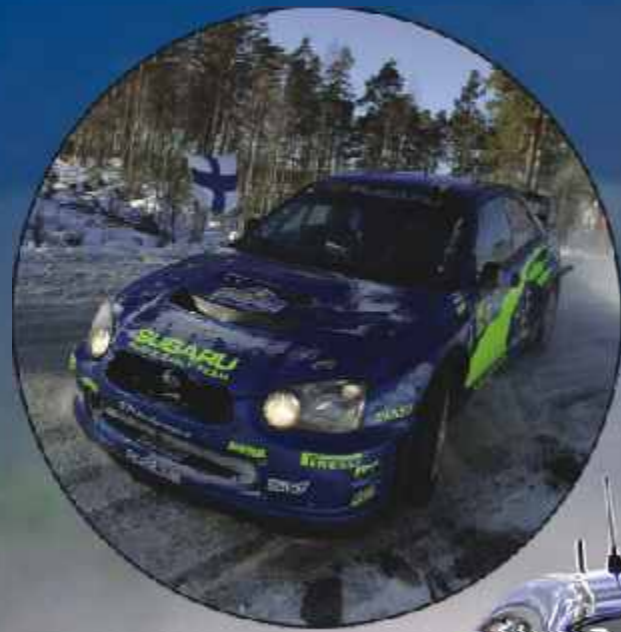
1.	Rajd Monte Carlo	2005-01-21	2005-01-23
2.	Rajd Szwecji	2005-02-11	2005-02-13
3.	Rajd Meksyku	2005-03-11	2005-03-13
4.	Rajd Nowej Zelandii	2005-04-08	2005-04-10
5.	Rajd Włoch	2005-04-29	2005-05-01
6.	Rajd Cypru	2005-05-13	2005-05-15
7.	Rajd Turcji	2005-06-03	2005-06-05
8.	Rajd Akropolu	2005-06-24	2005-06-26
9.	Rajd Argentyny	2005-07-15	2005-07-17
10.	Rajd Finlandii	2005-08-05	2005-08-07
11.	Rajd Niemiec	2005-08-26	2005-08-28
12.	Rajd Wielkiej Brytanii	2005-09-16	2005-09-18
13.	Rajd Japonii	2005-09-30	2005-10-02
14.	Rajd Korsyki	2005-10-21	2005-10-23
15.	Rajd Katalonii	2005-10-28	2005-10-30
16.	Rajd Australii	2005-11-11	2005-11-13

## RSMP

1.	Rajd Elmot-Remy	2005-05-06	2005-05-07
2.	Rajd Polski	2005-06-10	2005-06-12
3.	Rajd Nikon	2005-06-24	2005-06-25
4.	Rajd Rzeszowski	2005-08-05	2005-08-06
5.	Rajd Warszawski	2005-09-16	2005-09-17

## RSME

1.	Rallye Mille Miglia	2005-04-07	2005-04-09
2.	Rajd Polski	2005-06-10	2005-06-12
3.	Belgium Ypres Westhoek Rally	2005-06-24	2005-06-26
4.	Bulgaria Rally	2005-07-15	2005-07-17
5.	Rally Vinho Da Madeira	2005-07-29	2005-07-31
6.	Barum Rally Zlin	2005-08-19	2005-08-21
7.	Fiat Rally	2005-09-09	2005-09-11
8.	Elpa Rally	2005-09-23	2005-09-25
9.	Rallye d'Antibes	2005-10-20	2005-10-23



## GENEWA 2005



Mniej ekstrawaganckich samochodów, mniejsze tłumy, mniej nowo ci, mniej prototypów i... mniej pi knych pa , to w skrócie opis tegorocznego Salonu Genewskiego.

Niemniej udało nam si znaleźć par interesuj cych obiektów. Od "uskrzydlo-nych rajdówek" WRC, przez wy cigowe Maserati, pi kne prototypy Lexusa, Larak i Cività, sportowego Mercedesa XLR

i Dodge'a Viperą po nowe Mazdy MPS i MX5 i nasz Tribec , któr mamy nadzieję w przyszłym roku oferowa na polskim rynku.

I na tym tle, dla kontrastu, pierwszy model Subaru, który został wprowadzo-ny na rynek europejski.

Tak. wiat si zmienia. Czasami nawet na lepsze...



GENEWA 2005



## SUBIES, SŁODKIE SUBIES...

### SUBARU R1

W poprzednim numerze szeroko opisywaliśmy prezentowane na salonie genewskim Subaru Tribeca B9, najnowszy okręt flagowy koncernu Fuji Heavy Industries, którego seryjna produkcja powinna rozpocząć się w USA. Od dawna już plany marketingowe FHI przewidują skierowanie Tribeci do sprzedaży na rynkach amerykańskich (USA, Kanada, Chile), gdzie oczekiwane jest duże zainteresowanie super SUV'em. Brak, przynajmniej na razie, modelu z kierownicą po prawej stronie wywołał konsternację u dealerów brytyjskich, ogromnie zainteresowanych - jeszcze przed oficjalną premierą - sprzedażą Tribeci u siebie. Trudno zatem odebrać obecnie Tribeci na targach europejskich, jako swoiste... drażnienie konkurencji. Inaczej sprawa ma się z drugą, prezentowaną w Genewie, nowością FHI czyli Subaru R1. Konstrukcje Subaru należą do, jak R1, do segmentu K-cars są przeznaczone na rynek rodzimy i nigdy nie starano się o wprowadzenie ich do Stanów czy Europy, choć - jak nietrudno zgadnąć - z łatwością mogłyby wywołać zainteresowanie wśród mieszkańców zatłoczonych, europejskich metropolii. Tym razem jednak koncern nie zaprzeczał - obecnie w Genewie miała być dla R1 sprawdzianem zainteresowania europejczyków małym, zgrabnym samochodem.

Subaru R1 to połączenie stylizacji zastosowanej w elektrycznym, koncepcyjnym R1e z mechaniką, w jakiej wyposażona została jego mutacja czyli - produkowana już w Japonii - Subaru R2 (oba pojazdy prezentowaliśmy w 7 numerze Plejad). Opływowa sylwetka, podkreślona łagodnymi liniami karoserii i - dodatkowo - wyrazistymi nadkolami nadaje samochodowi dynamiczny, sportowy wygląd. Wrażeń nie ma i stabilność w wywołują także najniższe w tym segmencie pojazdy - 15-calowe koła. Do wyboru jest 6 kolorów karoserii, we wnętrzu natomiast sportowy charakter auta oddaje połączenie czerni i czerwieni (w R1e była to czerń i oł). Deska rozdzielcza zaprojektowana tak, aby dawała wrażenie trójwymiarowości i wyposażona w czytelne, elektroluminescencyjne zegary.



Trzydrzwiowe auto stworza wiele możliwości w zakresie przewożenia pasażerów i ładunków. Choć najwygodniej daje dwójga pasażerów, może być także wykorzystywany w układzie 2+2. System składanych foteli daje wiele możliwości konfiguracji wnętrza auta. Złoty fotel pasażera stanowi przedłużenie poziomu



bagażnika, dzięki czemu w R1 można przewozić nawet stosunkowo długie ładunki. Dzięki takiemu "podniesieniu" poziomu bagażnika, wygospodarowano dodatkowo - głównie bok - na 20 centymetrów - przestrzeń pod jego podłogą.

Specjalnie opracowany system zawieszający, które przesuwają się ku przodowi, umożliwiają bardzo szerokie otwarcie drzwi, co ułatwia wsiadania i wysiadania z pojazdu.

R1 produkowany jest w 2 wersjach: 2WD i 4WD. Samochód wyposażony jest w czterocylindrowy, 16-zaworowy silnik o pojemności 658 cm<sup>3</sup> (dopuszczalna pojemność dla K-cars to 660 cm<sup>3</sup>) i cechujący się niezwykle efektywnym zużyciem paliwa. Ogromny nacisk położony na kwestię zniżenia emisji spalin. R1 posiada certyfikat Ultra Low Emission Vehicle (ULEV), a to dzięki czemu o 50% niższej emisji spalin, nie wymagając tego bardzo rygorystycznej regulacji japońskiej.

Konstrukcja auta oparta jest na sprawdzonych już w Subaru specjalnie wzmocnionej ramie. Dzięki jednolitej konstrukcji R1 efektywnie przyjmuje siły uderze-

nia w przypadku zderzenia czołowego. Przedni i tylny ram, na których zamontowane są zderzaki, umieszczono powyżej poziomu podłogi, równoległe do podłoża. To rozwiązanie pozwala na redukcję siły uderzenia w przypadku kolizji z dużymi pojazdami. Specjalny system zastosowany w pedalach redukuje ryzyko kontuzji nóg kierowcy, a zamontowane na przednich fotelach zagłówki o wysokim stopniu sztywności, zmniejszają ryzyko uszkodzenia kręgosłupa podczas uderzenia w tył samochodu. Wszystkie modele wyposażone są w ABS oraz elektroniczny system rozkładania nacisku hamulców (EBD).

Czy Subaru R1 pojawi się na europejskich drogach? Jeszcze nie wiadomo. Można jednak przypuszczać, że auto wywołało spore i pozytywne zainteresowanie w Genewie, gdy Japończycy przebili je w głębi Europy i pokazali na Targach w Lipsku.

Oczywiście, to o niczym nie przesądza, ale... będziemy bacznie śledzić rozwój sytuacji. Wszak Subies, to zawsze Subies...

Valvoline **SynPower**® Motor Oils

# Siła Niezawodność Ochrona



## Valvoline **SynPower**® Motor Oils

Najnowszej generacji syntetyczne oleje silnikowe oparte na w pełni syntetycznej bazie olejowej i najbardziej zaawansowanych na świecie dodatkach uszlachetniających. Spełniają, a nawet przewyższają wymagania wiodących producentów samochodów. Stosowane przez mistrzów rajdowych i sprawdzone podczas wielu kilometrów jazdy oleje Syn Power zapewniają doskonałą ochronę silnika, nawet w najbardziej ekstremalnych warunkach wysokich temperatur.

Zalety syntetycznych olejów Valvoline **SynPower**® 0W-40 / 5W-40 / 5W-30

- Przewyższają wymagania wiodących producentów samochodów
- Chronią przed tworzeniem się osadów, nagarów i szlamów
- Zapewniają czystość silnika i wydłużają jego żywotność
- Chronią przed zużyciem dzięki podwyższonej odporności filmu smarnego
- Charakteryzują się doskonałą płynnością w niskich temperaturach
- Zwiększają wydajność paliwa
- Ułatwiają zimny rozruch silnika



**SUBARU**  
zaleca oleje **Valvoline**



**Valvoline**

**RACING**

### Najbardziej zaawansowana technologia smarowania

W naszej ofercie są oleje spełniające najwyższe wymagania. Wszystkie produkty oparte są na najbardziej zaawansowanej technologii smarowania, dzięki czemu zapewniają najwyższe osiągi silnika jednocześnie gwarantują mu doskonałą ochronę.

### Kompletna pielęgnacja i ochrona samochodu

Szeroka gama naszych produktów zawiera również chemię samochodową, dodatki uszlachetniające, kosmetyki samochodowe Eagle One i środki antykorozyjne Tectyl, które poprawią pracę i wygląd każdego samochodu.



## PISZ O NAS...

## Kombiwar Subaru Impreza WRX

GT nr 4/2005

"(...) mimo, iż elementy w kabinie wykonane są z wysokiej jakości, dobrze spasowanych plastików i nic nie skrzypi, ani nie odstaje to cała deska rozdzielcza nie robi dobrego wrażenia. Wygląda jakby jakiś biedny Japończyk został przykuty do deski kierownicy z poleceniem zaprojektowania (koniecznie z połotem) praktycznej deski rozdzielczej. (...)"

"(...) Impreza WRX kombi do setki ma przyspiesza w 6,1 sekundy, nam w tym czasie udało się nawet uzyskać 5,8 sekundy, co dobrze wiadomości o rzetelności producenta. (...)"

"(...) Niespotykane, w innych samochodach tej klasy, doznania zapewnia elastyczność jednostki napędowej. Raptownie cztery sekundy wystarczy, aby przyspieszyć na trójce z 80 do 120 km/h!"

"(...) No cóż, za przyjemność trzeba płacić, a jazda tym Subarakiem to czysta przyjemność, co zawdzięczamy również wspianemu podwoziu. (...)"

"(...) Mało którym autem, można tak płynnie i efektywnie pokonywać długie łuki. Jeszcze większą frajdę sprawia pokonywanie WRX'em kilku następujących po sobie zakrętów - to dopiero jest jazda! (...)"

Michał Kwiatkowski

### "Kosztowne znaczki. Krótki test Subaru Justy"

Motor nr 3/2005

"Po wejściu do wnętrza auta od razu czeka nas miłe zaskoczenie. Skórzana tapicerka w jasnym kolorze jest raczej rzadkością w samochodzie tej klasy. Po zajęciu miejsc na przednich fotelach trudno nie ma powodów do narzekania. (...)"

"(...) Silnik o pojemności 1,5 litra zapewnia wystarczającą moc, aby sprawnie poruszać się zarówno po mieście, jak i poza nim. Jazda z większymi prędkościami nie sprawia mu kłopotów, a do wnętrza auta nie dochodzą hałasy. Średnie spalanie ok. 7 litrów na 100 km - za dobry wynik. (...)"

Paweł Tyszkowski

### "Tajemniczy elegant - Subaru Legacy 3.0 Spec. B"

Auto wiat nr 9/2005

"(...) 3,0 litrowy silnik zapewnia auto bardzo dobre przyspieszenia. Już od niskich obrotów reaguje spontanicznie na gaz, choć prawdziwa eksplozja mocy następuje w górnym zakresie. Tam też jednostka brzmi najbardziej rasowo, bo dzięki pracy sześciocylindrowego boksera nie da się z niczym porównać. (...)"

"(...) Auto podczas pokonywania zakrętów prowadzi się niemal wzorowo. (...)"

"(...) Niskie położenie silnika typu bokser podwyższa poziom bezpieczeństwa. Przy czołowej kolizji jednostka nie przedostaje się do przedziału pasażerskiego, gdy przemieszcza się pod podłogę. (...)"

Janusz Borkowski

### "Cichociemny - Subaru Legacy 3.0R Spec. B"

GT nr 2/2005

"(...) We wnętrzu witają nas dobrze wyprofilowane skórzane fotele, małej rednicy, miła kierownica, aluminiowe, stylizowane na sportowe pedały oraz sześciostopniowa skrzynia biegów pochodząca wprost z Imprezy STi. (...)"

"(...) Na własnej skórze jednak poczułem, iż zastosowanie amortyzatorów Bilstein w znanym z Imprezy STi systemie upside-down wraz z nisko profilowanymi oponami sprawia, iż Legacy Spec. B zachowuje się jakby było przyklejone do drogi. (...)"

"(...) Dla Subaru nie ma większego znaczenia, czy jedziemy po asfalcie, czy po szutrze. Samochód niemal nie ma prawa fizyki - sprawia wrażenie, jakby wgrzyzał się w podłoże i nie bacz na nic więcej do przodu jak oszalały rumak. Istna rewelacja. (...)"

Michał Kwiatkowski

### "Pojedynki na szosie: Subaru Impreza WRX vs. Volvo V50 T5 AWD"

Wysokie Obrotory nr 8/2005

"(...) Cieszyć się to sportowe atrybuty. Przewodniej roli nie kryje wielki obrotomierz umieszczony po środku zestawu wskaźników. Pionowo wiszące pedały jakby czekały na sygnał do akcji. Sportowo ukształtowane fotele mocno obejmują ciało. Ogólnie Subaru przylega do kierowcy niczym rajdowa rakawica. Musisz precyzyjnie zwalniać sprężynę, bo inaczej samochód szarpie. Ledwie nacisnąć gaz, a już Impreza potrafi nie pasażerami. Ten samochód jest narowisty, ale dzięki temu daje mnóstwo radości z szybkiej jazdy. (...)"

"(...) Zima i Impreza to jak idealne małżeństwo, znakomicie się uzupełniają. (...)"

"(...) Ruszam. Impreza startuje niczym na asfalcie, wgrzyzając się w niego. Pierwsze łuki robi wrażenie, ale tylko na mnie, bo Subaru pokonuje je bez najmniejszych problemów. Choć pucho-we bandy gwarantują bezpieczeństwo, kolejne zakręty wzbudzają wielką emocję. (...)"

"(...) Nierówna droga? Subaru sprawia wrażenie, jakby ją ignorowało. Trzeba pamiętać, że taka zabawa zależy nie od szybkości, tylko od hazardu. (...)"

"(...) Subaru pozwala ci cieszyć się każdą milą, którą przejeżdżasz. (...)"

### Wojciech Ciołczyński - mistrz Polski w wyścigach, prowadzi Akademię Jazdy na terenie Automobilklubu Polska

"Nie bez powodu Subaru Impreza cieszy się tak dużej popularności wśród fanów rajdów. Pod względem właściwości jezdnych trudno mi jakiegokolwiek zastrzeżenia. Nieco większy przebieg zwiastuje mi jazdę po szutrowych i nierównych drogach, a miłe zawieszenie gwarantuje stabilność nawet w bardzo trudnych warunkach. Idealny samochód do zabawy na torze szutrowym lub pokrytym błotem. (...)"

Szczepan Mroczek

### "Super Torpeda - pierwsza jazda: Subaru Forester 2.5 XT"

Wysokie Obrotory nr 4/2005

"(...) Wprost niewiarygodne, jak ten wóz potrafi jeździć! Dzięki doskonale zestrojonemu zawieszeniu, napędowi na wszystkie koła i sporemu przebiegowi niestraszna mu żadna droga i wiele bezdroży. Jest winny jak kompakt, pojemny jak kombi, silny jak terenówka i szybki jak sportowe coupé. "Fast, fun and functional". Najbardziej uniwersalny pojazd, jaki dotychczas testowaliśmy. Japoński Unimog. Jego przebieg jest ci nad forms. Silny, solidny i pewny. Niezawodny przyjaciel na długie lata, srogi zimy i dalekie eskapady. (...)"

"(...) Właśnie nie zaczyna przyszywać. Trzy godziny później jest już całkiem biało. W tych warunkach stały na drodze cztery koła i opony Pirelli Snow Sport powiększają przepaść dzielącą Forestera od pospolitych przednio-napędówek. (...)"

"(...) Zapewniacie wietni widoczność cienkie słupki dachowe nasuwają obawy o wyniki prób zderzeniowych, ale to kolejna «zmyłka» Forestera: wszystkie testy potwierdzają wysoki poziom bezpieczeństwa. (...)"

"(...) Łatwiej sprawdzić, jak Forester wypada w terenie. Zwłaszcza, że nieopodal kolega ma działkę. (...) Rozprawiwszy się z wszystkimi pagórkami w okolicy, egnam znajomego, który w ciągu godziny niemal zadurzył się w aucie widzianym po raz pierwszy w życiu. (...)"

"(...) Teraz nie dziwi mnie, że to kanciaste Subaru upodobały sobie przeróżne organizacje, czyniąc z niego swój oficjalny pojazd. Oto niektóre: American Canoe Association, Gary Fisher Bicycle Components, Professional Ski Instructors of America, Tread Lightly! oraz Caravan Club's Towcar, który w dodatku przyznał mu tytuł Car of the Year 2004. (...)"

Artur Włodarski

zebrał: Mateusz Karzyński

## PRZYJEMNO Z JAZDY

Rozmowa z Jackiem D. bickim, Naczelnikiem GOPR-u.

Jak Subaru Forester sprawdza się w górach?

Dzi ki uprzejmo ci Subaru Import Polska od czterech lat, w każdym sezonie zimowym, mam przyjemno je dzi Foresterami. Przejechałem nimi około 55 tysiący kilometrów w trudnych, górskich warunkach, głównie zim . Na 19 miesiący u ytkowania a 17 było miesiącami zimowymi w południowych rejonach Polski - od Karkonoszy po Bieszczady. Uwam, e Forester to wietny samochód do jazdy w terenach górskich oraz na drogach, które zimow por staj się liskie lub mało przejezdne z powodu opadów niegu. W takich warunkach Subaru Forester spisuje się rewelacyjnie.

Jakie, Pana zdaniem, znaczenie ma napęd 4x4? Szczególnie dla jazdy w trudnych warunkach?

wiadomo posiadania napędu 4x4 daje w ogóle pewno siebie i poczucie bezpiecze stwa. Szczególnie na drogach publicznych, gdzie, w trudnych warunkach, samochód powinien doskonale trzymać się nawierzchni i zapewni bezpieczn jazd . Natomiast je eli chodzi o tereny trudne, drogi nie utwardzone, czy po prostu teren, to napęd na cztery koła pozwala poruszać się po nich bez większych problemów. Warunkiem jest oczywiście odpowiedni przebieg samochodu, czyli w przypadku Forestera około 20 cm. Je eli tylko przeszkody terenowe pozwalają na pokonanie nierówno ci, tak e nie powoduj uszkodzenia podwozia czyli kiedy przebieg jest wystarczający, to samochód ze stałym napędem na cztery koła jest w stanie zdziała bardzo wiele.

Jak Pan oceni bezpiecze stwo i dynamik Forestera?

Zawieszenie tego samochodu, jego przebieg, napęd na wszystkie koła powoduje, e odnosi się wrażenie pojazdu bardzo bezpiecznego. Mocna konstrukcja i dodatkowe wyposażenie czyli poduszki powietrzne oraz ABS pozwalają czuć się w tym samochodzie bezpiecznie w zasadzie w każdym warunkach. Dynamika 2-litrowego silnika jest odpowiednia. Po-



wiedziałbym, e w terenie jest wręcz idealna zwłaszcza, e Forester posiada jeszcze reduktor, który dodatkowo pozwala zwiększyć moc i zmniejszyć szybkość wia nie podczas trudnych jazd w terenie. Jest to te istotne przy liskich podjazdach zimowych, gdzie nie można do puścić do zerwania przyczepno ci kół. Reduktor sprawuje się idealnie, pozwala praktycznie z zatrzymaniem ruszyć pod każdym podjazdem. Natomiast dla mnie, na drodze, szybko w granicach 150-160 km/h jest wystarczający. Nie próbuję je dzi szybciej.

A jak Pan oceni urządzenie nazywane "hillholder"?

To taki "automatyczny" hamulec ręczny, wygodny i użyteczny urządzenie. Moje bardziej dla kobiet, które mają trudno ci z ruszeniem z rącznego stopnia, czy na podjazdach.

Jak radziłby Pan ludziom aktywnym używającym samochodu w terenie?

W moim przypadku Subaru Forester służy przede wszystkim pracy - ratownictwu górskiemu, ale myśli, e sprawdza się tak e w innych dziedzinach, gdzie wymagany jest dojazd do miejsca wykonywania zadania, czy do miejsca gdzie realizuje się swoje hobby, je eli jest to

związane z jazdą w terenie. Można go równie wykorzystywać jako samochód rodzinny, czy na wyjazdy weekendowe poza miasto, ponieważ jest bardzo wygodny i przestronny. Można na te zjechać nim w teren oczywiście tam, gdzie jest to możliwe i dozwolone. Pewne jest, e Foresterem można zjechać dalej, niż tradycyjnym samochodem z przednim napędem, w dodatku nisko zawieszonym. Napędem z Forestera, którymi je dziłem, nie miałem żadnej awarii. W każdym sezonie był to inny samochód, choć ten sam model.

Czy można porównać frajdę z jazdy takim autem jak Forester do takiej, jak daje narty, wspinaczka, czy zdobywanie górskich szczytów?

Każda jazda terenowa zapewnia dreszcz emocji, ponieważ nie jest to tradycyjna jazda utwardzonymi drogami. Na takich drogach należy liczyć się z trudnościami i niebezpieczeństwem, których pokonanie może znacznie podnieść poziom adrenaliny. Myślę, e wrażenie można spokojnie porównać do jazdy na nartach. Oczywiście do jazdy poza trasami, czy po puchu. Naturalnie, z "ratowniczego punktu widzenia" należy uważać na teren zagrożony lawinami, po których nie wolno je dzi . Dużo przyjemno ci daje miwo pokonywanie wia nie innego rodzaju dróg, do jakich nie jesteśmy przyzwyczajeni na co dzie .

W góry, chcemy w góry... Jak Pan myśli: dlaczego mają tak silną przyciąganie?

Góry stanowią wyzwanie. Nie wszyscy je lubią i nie wszyscy w nie je d , ale dla tych, którzy je poznali czucie stwo stanowi wyzwanie - wyzwala ich zdobywanie, i pokonywanie coraz wyższych szczytów. Podobnie jest z jazdą samochodem - dojeżdżając w jedno miejsce chciałoby myśleć, o ile jest to miwo, dojechać jeszcze wyżej. Jest to poczucie czegoś nowego i do sprawdzenia samego siebie. Dlatego tyle osób uprawia wspinaczkę . Góry czy teren stanowią równie wyzwanie dla samochodu; to jest test miwo ci i bezpiecze stwa.

Dziękuję za rozmowę .

Rozmawiała  
Katarzyna Rejman



## SEZON 2001

Początek pierwszego sezonu w XXI wieku był dla zespołu Subaru wyjątkowo nieudany. Wprowadzono, co prawda, nowy model Imprezy, a do Richarda Burnsa dołączyli Petter Solberg, Markko Märtin i Toshihiro Arai, jednak na losie nie zrobiło to wrażenia i Rajd Monte Carlo zakończył się totalną klęską. Do mety nie dojechali żaden z zawodników SWRT, a pierwsze miejsce zdobył Tommi Mäkinen. Rajdu Szwecji również nie można

zakreślić i zahaczyć o drzewo urywając koło. Prowadzenie objął wówczas, jadący Peugeotem, Harri Rovanpera. Zaraz za nim podał Marcus Grönholm, również za kierownicą 206-ki, a na trzecim miejscu znalazł się niespodziewanie Jani Paasonen startujący prywatnym Fordem Focusem. Jednak Burns i Märtin deptali mu po piętach. Po południu Grönholm, który zdobył w międzyczasie obję prowadzenie, oddał je na ósmym oesie

i wygrał dwa odcinki, wyprzedzając tym samym kierowców SWRT. Trzeciego dnia Burns postanowił wziąć odwet i zmniejszył przewagę Rovanpery z 24 do 6,2 sekundy. Grönholm wygrał, a Rovanpera znów miał kłopoty z zawieszeniem i na ostatnich dwóch odcinkach spadł na czwarte miejsce za Burnsem i McRae, plasując się przed Märtinem, Sainzem i Solbergiem.

W następnym rajdzie w Argentynie, Burns wywalczył pierwsze miejsce, i w kolejnych eliminacjach sukcesywnie zdobywał punkty, co nie udawało się McRae i Mäkinenowi - jego najwikszym konkurentom do tytułu mistrza świata. I tak oto, na starcie do ostatniego rajdu w Wielkiej Brytanii, McRae miał 42, BigMak 41, a Burns 40 punktów. Nawet Sainz z ilością 33 punktów miał jeszcze szanse na tytuł. Zapowiadała się najcięższa eliminacja ostatnich lat.

Jednak wszystkie dramatyczne sceny rozegrały się zaraz na początku. Mäkinen na pierwszym oesie stracił koło i tym samym wszelkie szanse na wygraną. Tak zakończył swój siedmioletni karierę w zespole Mitsubishi, bo w następnym roku jeździł dla Subaru. Również Solberg wycofał się z rajdu na drugim odcinku. Prowadził McRae, przed Grönholmem i Auriolem. Kolejny z "pretendentów do tronu", Carlos Sainz, na trzecim oesie stracił ponad minutę z powodu problemów z hamulcami. A prowadzący McRae na czwartym oesie uderzył w głaz i dachował kilka razy doszczętnie rozbijając swojego Forda. W ten sposób wrócił do zwyczajnego w klasyfikacji generalnej stanął tyłem w bok dla Burnsa, pod warunkiem, że dojeżdżałby do mety co najmniej na czwartym miejscu. Ostro na jazdzie nie przeszkodziła Burnsovi w zajęciu drugiego miejsca na podium, a to oznaczało tytuł Mistrza Świata dla Anglika.

ThanJu



było zaliczyć do szczęśliwych. Burns miał kłopoty już pierwszego dnia zakopując się w zaspie i nie mając nawet w cieple pogody do końca rajdu nie pozwoliła mu osiągnąć dobrej pozycji. Märtin przebił opony uszkadzając również układ hamulcowy i tracąc mnóstwo czasu. Tylko młody Norweg, Petter Solberg, dojechał do mety na... szóstym miejscu. Kolejne dwie eliminacje nie były lepsze - w Portugalii Burns zajęł czwarte, a w Katalonii siódme miejsce.

Dopiero gdy zbliżał się koniec sezonu, Brytyjczyk zaczął się rozkręcać. W Argentynie stoczył zaciętą walkę z Colinem McRae, który jednak przegrał o 21 sekund. Stosunkowo dobre wyniki osiągnęli również Solberg i Arai - pierwszy uplasował się na piątym, drugi na ósmym miejscu. Na Cyprze Burnsovi udało się znowu dojechać do mety zaraz za McRae i tym samym potwierdził swój powrót do gry. Za Solberg, któremu samochód stanął w płomieniach, w następnym, odbywającym się w Grecji, rajdzie po raz pierwszy w swojej karierze zdobył drugie miejsce. Jeszcze Rajd Kenii okazał się nieszczytnym, bowiem oba Subaru odpadły, jednak, jak miało się później okazać, był to ostatni taki kiepski wynik w tamtym sezonie.

W Finlandii wystartowała rekordowa ilość kierowców fabrycznych, bo a dzieje się w tym wszyscy najlepsi kierowcy, zarówno weterani, jak i wschodzące gwiazdy. Już pierwszy etap rozpoczął się dramatycznie, gdy Tommi Mäkinen na pierwszym oesie za mocno ciął

Burnsovi. Było to zagranie taktyczne, ponieważ w takiej sytuacji Brytyjczyk, startujący następnego dnia jako pierwszy, pojechałby po gorszej, spowalniającej go nawierzchni.

Manewr taktyczny sprawdził się wybornie, gdy już na pierwszym odcinku kolejnego etapu Grönholm z powrotem stał się liderem. Za nim i Burnsem zacięta walka toczyli Märtin z Rovanperą, któremu na dodatek szwankowało zawieszenie. Kiedy po południu usunięto problemy, Fin gwałtownie przyspieszył

	MC	S	P	E	RA	CY	GR	EAK	FIN	NZ	I	F	AUS	GB	SUMA
1 Richard Burns		0	3	0	6	6			6	10		3	6	4	44
2 Colin McRae		0			10	10	10		4	6	0	0	2		42
3 Tommi Mäkinen	10		10	4	3			3	10	0			1		41
4 Marcus Grönholm			4						10	2	0		10	10	36
5 Harri Rovanpera		10					4	6	3	4		0	3	6	36
6 Carlos Sainz	6	4	6	2	4	4			1	3	3		0		33
7 Didier Auriol			0	10					1	4	4	4	0		23
8 Gilles Panizzi			0	6					0		10	6	0		22
9 Francois Delecour	4	2	2	1	0		2	3	0	1	0				15
10 Petter Solberg		1			2		6		0	0	0	2	0		11
11 Jesus Peras												10			10
12 Freddy Loix	1	0		3	1	2	0	2	0	0	0	0	0		9
12 Armin Schwarz	3					0	0	4	0					2	9
14 Thomas Rådström		6													6
14 Sebastian Loeb				0			0	0			6	0		0	6
16 Toni Gardemeister	2	3							0						5
17 Alister McRae	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4
18 Toshihiro Arai					0	3				0				0	3
18 Markko Märtin		0							2			1			3
20 Renato Travaglia											2				2
21 Kenneth Eriksson		0	0						0	0			0	1	1
21 Philippe Bugalski				0			1								1
21 Gabriel Pozzo	0		0	0	0	0	0	1	0	0	0		0		1
21 Pasi Hagström			0			1			0						1

	MC	S	P	E	RA	CY	GR	EAK	FIN	NZ	I	F	AUS	GB	SUMA
1 Peugeot			4	16				6	13	5	16	16	14	16	106
2 Ford	6	8	6	2	14	14	10		6	10	7		3		86
3 Mitsubishi	13	10	10	7	4	3	6	13			1		2		69
4 SUBARU		4	3	1	8	6	6		7	11	2	7	7	4	66
5 Skoda	5	1				1	4	4						2	17
6 Hyundai	2	3	3			2						3		4	17



## ŁYK... ŁYK... ŁYKEND W NIEDZICY

W pi kny lutowy weekend 2004 roku, jako członek wyłoniony z ramienia... forumowiczów, wprosiłem si na prasow prezentacj nowego Subaru, mianowicie Outbacka 3.0 H6. Dlaczego wspominałm prezentacj sprzed ponad roku? Poniewa w oczekiwaniu na nast pn , zaschło mi w gardle. Oficjaln wersj wydarze przedstawiono tendencyjnie w zeszlórocznym, marcowym numerze PLEJAD. Pozwol sobie zaprezentowa cał imprez bardziej od strony kuchni, a wła ciwie... drink baru. Zacz łó si jak w bajce. Szanowna Dyrekcja stawiała mi, co popadło, ebym tylko przestał zakłóca konferencj prasow , tendencyjnie głupimi pytaniami. Rozrzutno Dyrekcji, mi nie mojej twarzy przyj ł skurczem zaskoczenie, natomiast krwioobieg przyj ł z pełn aprobat . Przywiezion w celach szpanerskich kamer analogow made in Tygrysy Azji, przeprowadziłem godzinn inwentaryzacj zatroskanej twarzy Dyrekcji. Sympatyczn atmosfer konferencji podkreślały kelnerki, roznosz ce chemikalia integruj co-zwiotczaj ce.

Z omawianych na konferencji prasowej tematów mo na było wyci gn zaskakuj co optymistyczne wnioski:

- stan polskich dróg wnosi nowe warto ci artystyczne do kultury europejskiej, propaguj c całkowicie now form rze biarstwa ludowego;
- polski kodeks drogowy jest bestsellerem wiatowej literatury symbolizmu;
- proces szkolenia polskich kierowców, zapewnia europejskim hotelarzom wietnie wyszkolonych parkingowych;
- polska policja, wniesie ogromny wkład w rozwój europejskiego rolnictwa, zapewniaj c opłacalno hodowli przydro nych krzaków;
- polski rz d, kopi cy społecze stwo po genitaliach, dla jego (społecze stwa) własnego dobra, pozostawia w tyle wszystkie europejskie rz dy, sił u ywanych argumentów, oraz legendarn ju precyzyj icelno ci działa ;
- Polska jest wiatow pot g w wysoko ci stawek celnych, a nawet je przewszya;
- roczny dochód, z racji pobieranego w Polsce podatku na budow dróg, pozwala pokry ocean Atlantycki asfaltem wysokiej jako ci. Niestety w Polsce wyst puje mniej stabilne podłó e;
- polski asfalt, b d cy mieszanin kurzu, psich odchodów i ciółki le nej, jest naszym najbardziej ekologicznym produktem, poniewa ulega błyskawicznej biodegradacji;
- polscy kierowcy TIR-ów przewy szaj Petera Solberga, fantazj , mas krytyczn oraz longiem vehicla.

Samochody marki Subaru s do kitu, poniewa :

- swoim bezpiecze stwem wpływaj na przeludnienie naszej planety;
- bezawaryjno ci , wpływaj na bezrobocie w ród mechaników samochodowych;
- stopniem skomplikowania powoduj

zanik warsztatów naprawczych reklamuj cych si : "ZAPŁON USTAWIAM GOŁ DŁONI ", "ZAPEWNIAMY NAJWYSZSZO JAKO OŚŁÓK", "WYSOKA JAKO I PRECJOZA WYKONANIA", "KLEPI WSZELKIE MODELE", "KOWALSTWO SAMOCHODOWE I MALARSTWO MOTORYZACYJNE" itp.;

- swoimi osi gami, wzbudzaj agresj u innych u ytkowników dróg;
- ich przyczepno do polskiego asfaltu, dodaje argumentów kolejnym ministrom transportu, e czepianie si jego jako ci, to przejaw demagogii, warcholstwa i rozpasania dobrobytem.

Nast pnego dnia, wczesnym witem, około 11.00, nowy Outback rozje d ał na stoku narciarskim tylko dorosłych, omijaj c dzieci i krokusy w ramach ochrony rodowiska. Czasem omin ł dobrze utrzyman czterdziestk w ramach szarmancji. Gołymi gumami, uzbrojonymi tylko w łó cuchy, pokonywał z dziecinn łatwo ci sze dziesi cioprocentowe wzniesienie wbrew prawom fizyki, rysunków, prac r cznych, oraz religii. Nast pnym punktem programu był obiad, ku mojemu zaskoczeniu z łazaniami i kapust , zamiast z lodem i z cytryn . Dziennikarze spo yli posiłek w skupieniu i ze znanstwem. Na po egnanie machali laptopami pełnymi danymi... Od godziny 14.00 rano, witali my licznie przybyłych VIP-ów. cisl - łem szyje krawatem, załó yłem okulary z fabrycznie wbudowanym błyskiem inteligencji i udałem si na konwersacje. Trwały one około jednej drugiej litra alkoholi szlachetnych, a potem wszyscy zacz li gada i chłó SIWUCH . Powtórka z konferencji prasowej utrwaliła moją dobr opini o polskich drogach oraz o miejscowym barmanie. Działania tego ostatniego spowodowały, e dwóch identycznych dyrektorów SIP-u zaprosiło wszystkich na dwa identyczne stoki narciarskie, gdzie odbył si slalom równoległy bli niaków jednojajowych. Zwyci yli tacy jedni, co si na samej górze po lizgn li i nie zd yli si niczego złapa do samej mety. Dwóch Dyrektorów rozdało zwyci zcom dwa identyczne kieliszki z artystycznie wydrapanymi autografami dwóch Dyrekcji. Równie dwugłó nie, co ze lizgiwanie si m skie, oceniono konkurencj lizgania si e - skiego i nijakiego. Ława przysi głych uzgodniła wyroki i rozdała odpowiednie naczynia. Nast pnie wszyscy rzucili si do jazd testowych. Testowane były narty marki BLIZZARD, smary marki OKOCIM oraz samochody marki SUBARU. Z testowania nart zrezygnowałem, poniewa nie doszedłem do porozumienia z panem z obsługi, co do ilo ci nart na jedn nog . Niekonwencjonalno składu płynów ustrojowych mojego organizmu, oraz resztk wiadomo ci, kazała mi wybra do testów samochód z maksymaln ilo ci komputerów i systemów bezpiecze stwa, czyli Outbacka. Szanowny Ojciec Dyrektor przeźornie wybrał tras przejazdu, przez bezludne zadupia, tłumacz c, e to w celu prezentacji zalet terenowych auta. Jazda po or-

nych polach sprawiła mi ogromn przyjemno , cho widok autochtonów z widłami, biegn cych za autem nieco mnie zaniepokoił, gdy adna ro lina ozima nie wymaga rozrzucania gnoju w połowie lutego. Wra enia z jazdy spowodowały u mnie zawrót głowy, chocia nie dam sobie jej uci , e przyczyn nie były nagminne konferencje prasowe. Drugi obiad w ci gu dwóch dni absolutnie rozchwał mój metabolizm, przywykły do chłodnych, chudych i pustych kalorii... Jadłem dla zachowania pozorów, jednak dr czyła mnie my ł, e jako ssak powinienem jedna co ssa . Ofiar był niedawno zmarły kotlet schabowy poniewierany po m ce i jajach. Niecierpliwie oczekiwałem kolejnej konferencji prasowej. W zanadrzu miałem kilka tendencyjnie głupich pyta , na wypadek gdyby Szanowna Dyrekcja zapomniała o moim wilgotnym deserze. Niestety, cz VIP-ów dalej testowała boazeri marki BLIZZARD, natłuszczon smarami marki OKOCIM, a cz testowała słó bowe kalkulatory, na sze ciocyfrowych liczbach, rekultywuj c zyski firmy o słó bowego Outbacka. Panie, cał uwaga skupiły na testach ci owych. Szanowna Dyrekcja, po otrzymaniu rachunku za całokształt prezentacji, była uprzejma zemdle , co nadało swojsko ci całej imprezie. Po odzyskaniu przytomno ci, Dyrekcja zaprosiła wszystkich na majowy ZŁOT PLEJAD, i zapowiedziała, e odb dzie si on w rodowisku naturalnym człowieka. Wszyscy ucieszyli si na sam my ł o zadymionej knajpie, drinkach, bilardzie i kelnerka w strojach toples. I tu okazało si , e Dyrekcja ma całkowicie archaiczne wyobra enie o rodowisku naturalnym człowieka, poniewa przewidziała imprez , na rodku pustyni, w nieprzyjaznym towarzystwie zaskroców, szerszeni, komarów, dzikich psów, hien, kojotów i s pów. W miejscu, sk d do najbliższego sklepu monopolowego jest sze dziesi t kilometrów. Go cie przez grzeczno , obiecali, e si zastanowi i w popłochu wyjechali. Zrzućciwszy pomysł dyrekcji na karb niedawnej utraty przytomno ci, spokojnie dopijałem kolejne desery, umilaj c sobie czas konwersacj z barmanem na tematy kluczowe. Po odparowaniu emocji, oraz dopasowaniu układu krwi do obowi zuj cych warto ci przewidzianych kodeksem ruchu drogowym, wróciłem do domowych pieluch. Pragn o wiadczy , e niezamieszczenie powy szego tekstu na łó mach Plejad, uznajm za prób zatuszowania całkiem... ciekawej prezentacji. Zapychanie ostatniej strony Plejad, motoryzacyjnymi pierdołami, mo e spowodowa uszczerbek dla image marki Subaru, co w konsekwencji mo e doprowadzi do wojny z Japoni .

*Szeregowy - Mamusia formowa*

PS 3. Je eli SIP, przez chytró lub z jakichkolwiek innych przyczyn, zaprzestanie organizowania podobnych prezentacji, to ja si poskar u producenta. Nie po to FHI nadało jednemu z swoich kultowych modeli nazw IMPREZA, aby to kto beżmy lnie zaprzepa cił.

## II ZLOT PLEJAD - WYSOWA

### TRASA SZOSOWA II ZLOTU PLEJAD

Podobnie jak na zeszłorocznym Zlocie Plejad, tak e tym razem przygotowanie trasy szosowej powierzono Szkole Jazdy Subaru (SJS). Trasa przebiega b dzie po malowniczym górkim obszarze powiatu Gorlickiego, gdzie w sposób doskonały historia ł czy si ze współczesno ci , daj c wspaniałą przykład zgodnej koegzystencji ró nych narodowo ci, wyzna i kultur. Bior cy udział w II Zlocie Plejad b d mieli okazj obcowa z wyj tkowo pi nym krajobrazem Beskidu Niskiego oraz przyrod Magurskiego Parku Narodowego.



Przygotowuj c tegoroczn tras szosow skorzystano z do wiadczce odbywaj cych si na tym terenie rajdów dziennikarzy oraz "Magurskiego Rajdu Zimowego". Jazda Subaru po bardzo w s kich, kr tych drogach wij cych si przez beskidzkie szczyty, to najczystsza przyjemno . Wychodz c naprzeciw oczekiwaniom uczestników opracowano jeszcze wi ksz ilo ci prób sportowych i zada , ni miało to miejsce w roku ubiegłym. Nie chcieliby my zdradza zbyt wielu szczegółów, jednak ju dzi możemy powiedzieć , e warto b dzie wzi udział w zawodach. W tegorocznej ksi ce drogowej znajdziemy próby sprawno ciowe na placach, odcinek szutrowy i kilka innych, niemniej atrakcyjnych. Wi kszo z prób b dzie miała charakter zawodów KJS'owych, w których poł czenie techniki z precyzj , a nie pr dko , zdecyduje o zwyci stwie. Wst pny projekt trasy przewiduje rozegranie a sze ciu prób z pomiarem czasu. W planie jest tak e konkursowa "jazda na regularno " na długim, malowniczym odcinku wzdłu jeziora Klimkówka.

Bardzo ciekawym fragmentem planowanej trasy b dzie droga biegn ca przez przeł cz Małostowsk , na której znajduje si przepi knie usytuowany cmentarz wojskowy z okresu I Wojny wiatowej. Wij ca si na odcinku niemal pi ciu kilometrów droga swym charakterem zbli ona jest do najstynniejszych "alpejskich serpentyn".

Na trasie zeszłorocznego Złotu królowały ruiny zamków znajduj ce si na szlaku Orlich Gniazd. W tym roku postanowili my przybli y uczestnikom Złotu szlak Architektury Drewnianej. Przepi kne, stylowe cerkwie i ko ciółki usiane na całym terenie powiatu gorlickiego to prawdziwy skarb tego regionu o bogatych walorach historycznych i kulturowych.

Jeszcze raz serdecznie zapraszamy do wzi cia udziału w przygotowanych przez SJS zawodach. Do zobaczenia na trasie!

### TRASA TERENOWA II ZLOTU PLEJAD

Trasa terenowa przygotowana dla samochodów bior cych udział w II Zlocie Plejad przebiega b dzie poprzez tereny Beskidu Niskiego w okolicach Wysowej Zdroju, wokół sztucznego jeziora Klimkówka, Magury Małostowskiej, oraz w pobli u Magurskiego Parku Narodowego. Tereny te, o wysokich walorach turystycznych, obfituj w wiele urokliwych zak tków. Trasa przebiega b dzie po wszelkiego rodzaju nawierzchniach, w pi nym górkim terenie. Na trasie o długo ci około 140 kilometrów b dziecie Pa stwo mogli sprawdzi mo liwo ci swoich samochodów. Błotniste zjazdy i podjazdy, polne drogi, ł ki, drogi szutrowe, gł bokie koleiny oraz łatwiejsze odcinki dróg bitych i asfaltowych przebiegaj cych przez przepi kne górskie krajobrazy na pewno pozostan na długo czas w Pa stwa pami ci. Uczestnicy trasy terenowej b d mieli mo liwo przeprowadz przez rzeki, górskie strumienie. Ponadto omawiana trasa wiedzie wzdłu kilkusetmetrowego odcinka biegn ce go w gór korytem strumienia. Trasa wytyczona jest w ten sposób, aby po trudniejszych odcinkach mo na było nacieszy si pi knymi widokami Beskidu Niskiego, odpocz lub wzi udział w przygotowanych przez nas konkurencjach. W ka dym samochodzie powinien znajdowa si aparat fotograficzny lub kamera poniewa Beskid Niski oferuje warte utrwalenia widoki.

Dokonuj c wyboru tras starali my si , aby mo na było zobaczyć jak najwi cej ciekawych miejsc. Teren ten, zamieszkały dawniej przez Łemków, obfituje w stare drewniane cerkwie, ko ciółki, kapliczki, ponad stuletnie chaty dawnych mieszka ców tej ziemi. Przeje d a b dziemy przez nieistniej ce ju miejscowo ci, zdziczałe sady i ruiny zabudowa gdzie do niesławnej, wysiedle cej akcji "Wisła" t tniło ycie.

W czasie pierwszej Wojny wiatowej na tym terenie rozegrała si wielka bitwa, po której pozostało wiele cmentarzy. Warto b dzie zatrzyma si na chwil i stan oko w oko z histori .

W czasie całodniowej wyprawy w teren spotkacie na pewno wielu obecnych mieszka ców tej ziemi; ludzi ycziwych i go cinnych. Nasza impreza organizowana jest wspólnie z władzami Powiatu Gorlickiego i we współpracy z władzami poszczególnych Gmin. Poniewa trasa biegnie cz ciowo przez wsie bardzo prosimy o bezpieczn i spokojn jazd .

Z pewno ci nie po alujecie Pa stwo wyjazdu w okolice Gorlic i Wysowej. Serdecznie zapraszamy.

Joanna Pajor - SIP

W nast pnym numerze...

- ▶ Perpetum Mobile -  
- czyli VAT od nowa
- ▶ II Zlot Plejad 2005
- ▶ Nowa siedziba Subaru
- ▶ Relacje z rajdów
- ▶ Internetowe Forum Subaru c. d.

## Prenumerata

- ▶ Roczni prenumerat  
(6 kolejnych numerów) w cenie  
**30,00** złotych mo na zamówi  
w dowolnym miesi cu.

### OBSŁUGA PŁATNO CI :

Wpłaty mo na dokona na poczcie lub w banku na rachunek:  
Subaru Import Polska Sp. z o.o.  
BRE Bank S.A. O/R Kraków  
03 1140 1081 0000 2784 5100 1001  
z dopiskiem "Plejady"

## PRENUMERATA:

Bartosz Szczepara  
Subaru Import Polska Sp. z o.o.  
31-236 Kraków, Al. 29-go Listopada 184  
tel.: +48 (12) 269 07 50  
fax: +48 (12) 266 93 08  
e-mail: sklep@subaru.pl

Serdecznie witamy pierwszych Klubowiczów!  
W ci gu niespełna półtora miesi ca działania Klubu Subaru wydali my blisko 60 kart klubowych. Do Klubu zapisało si ł cznie ponad 120 osób. To ju du y sukces, a ka dego dnia z rado ci witamy kolejnych kandydatów. A oto korzy ci, jakie obecnie daje posiadanie karty Klubu Subaru:

- mo liwo bezpłatnego uczestnictwa (z wyjątkiem ew. opłaty za nocleg) w imprezach organizowanych przez Subaru Import Polska na rzecz Klubu Subaru,
- roczna prenumerata dwumiesi cznika Plejady, którego pierwszy numer Klubowicz otrzymuje wraz z kart ,
- ubezpieczenie NW Finlife,
- 10% zni ki na usługi serwisowe i cz ci w autoryzowanych serwisach Subaru (lista serwisów partnerskich Klubu znajduje si na stronie [www.klub.subaru.pl](http://www.klub.subaru.pl)),
- 10% zni ki przy zakupie rocznej składki Subaru Assistance (dla samochodów nabytych przed 01/01/2005 oraz posiadaj cych wa n gwarancj ),
- 5-25% zni ki na wybrane gad ety w sklepie Subaru,

oraz zni ki na usługi wiadczone przez: Szkół Jazdy Subaru, Motel Subaru A. Koper w Warszawie, Hotel Demel w Krakowie, Hotel i Restauracj "Nosalowy Dwór" w Zakopanem, Stacj Narciarsk "Wierchomla", oraz na zakupy sklepach odzie owych House (szczegóły oferty na stronie [www.klub.subaru.pl](http://www.klub.subaru.pl)).

List firm współpracuj cych z Klubem b dziemy stale rozszerza , a o nowych mo liwo ciach b dziemy informowa Pa stwa na witrynie internetowej Klubu oraz oczywi cie w "Plejadach".

Chcieliby my, aby Klub Subaru stwarzał miłom i u ytkownikom naszych samochodów dodatkow , poza Forum Subaru ([www.forum.subaru.pl](http://www.forum.subaru.pl)) szans wymiany do - wiadczce i informacji, jak równie okazj do niesienia sobie wzajemnej pomocy. Mocnego wsparcia dostarczamy nam Subaru Import Polska aktywnie promuj c mark i organizuj c imprezy zwł zane z turystyk , rekreacji oraz sportami motorowymi. Jeste my przekonani, e dzi ki Pa stwa zainteresowaniu i działaniom SIP'u, Klub Subaru b dzie si rozwijał i rósł w sił .

Katarzyna Rejman - SIP



**pierre cardin**  
**jeanswear**