

NR 4 (27)/2009 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Frankfurt Europejska prezentacja Legacy



VI Złot Plejad
Trasa szosowa

Histora
**Dziedzictwo
symetrycznego napędu**



9 771897 198903

11

Brecht po polsku.



Skądinąd wiadomo, że standard życia w Polsce nie dorównuje temu u naszych zachodnich sąsiadów. Z tej też prawdopodobnie przyczyny nasz fiskus, zapewne parafrazując tytuł znakomitego utworu Brechta, urządził „operetkę za dwa grosze”. Jakże bowiem inaczej nazwać wytoczony pewnej emerytce z Łodzi proces o, jak to się ładnie w języku urzędowym nazywa, „uszczerpkowanie” należnego podatku właśnie o 2 grosze? Historia zaczęła się, gdy miejscowy urząd skarbowy w październiku 2008 roku postanowił sprawdzić, czy lokalni podatnicy zobligowani do używania kas fiskalnych wywiązują się ze swych zobowiązań wobec państwa. Podszywający się pod studenta pracownik urzędu udał się w ściśle tajną misję wywiadowczą, w czasie której prosił kioskarkę o wykonanie kopii legitymacji. Ta niebezpieczna praca „undercover” zakończyła się pełnym sukcesem. Istotnie złapano emerytkę, która wobec braku znajomości kodowania

kasy fiskalnej nie wydała paragonu na dokonaną transakcję o wartości - jakby nie było 30 groszy. A to powinno być opodatkowane 7%-owym VAT-em. Czyli wspomnianymi 2 groszami. Upór emerytki i konsekwentne trwanie w łamaniu prawa przejawiało się odmową przyjęcia mandatu. Tak więc sprawa trafiła do sądu, a w międzyczasie odsetki rosły. Doszło do tego, że zadłużenie wobec, znajdującego się przecież w trudnej sytuacji na skutek światowego kryzysu, budżetu państwa wzrosło wręcz do sumy 6 groszy. Nic więc dziwnego, że sąd wydał wyrok skazujący.

Nie może być tolerancji dla podatkowych oszustów! Należy tylko mieć nadzieję, że nakaz komorniczy pozwoli wyegzekwować zaległą należność, która być może, poprzez dalej narastające odsetki, przekroczy nawet 10 groszy. Aż dziwne, że ten bulwersujący przypadek uporczywego łamania obowiązującego prawa nie został użyty przez rządowych PR-owców jako kontrpunkt wobec nieudanych, szeroko komentowanych działań CBA, CBS i innych agencji. W końcu sukcesami pracowników rządowych należy się chwalić. Uważny czytelnik mógł zauważyć, że w ciągu zaledwie roku trwania postępowania karno-skarbowego należność podstawowa wzrosła na skutek naliczania odsetek z 2 do 6 groszy.

Może stąd wysnuć nawet, skądinąd logicznie słuszny wniosek, że takie oprocentowanie już w czasach Brechta nazywano lichwą. Tej drodze myślenia należy dać słuszny odpór – powyższe dywagacje nie mają znaczenia, albowiem Brecht nie żył w demokracji i nie miał okazji zaznać prawdziwego znaczenia pojęcia sprawiedliwości społecznej.

Należy w tym miejscu podkreślić, że w ciągu zaledwie jednego roku przeprowadzono postępowanie karno-skarbowe, odbył się proces, a także rozpatrzona została apelacja.

Sprawność powyższego działania rzuca na pojawiające się często w mediach skargi na ślamazarność sądów zupełnie inne światło – najwidoczniej w sprawach społecznie ważkich sądy jak najbardziej potrafią działać szybko i skutecznie, co jest przecież jednym z podstawowych atrybutów właściwie funkcjonującego systemu prawnego.

Pozostając w przyjętej konwencji propagandy sukcesu chciałbym przywołać w tym miejscu jeszcze inny przypadek skutecznych działań naszego wymiaru sprawiedliwości.

Pewna mieszkanka Tarnowa sprowadziła samochód z Kanady. Nic w tym dziwnego, aut sprowadzanych zza oceanu jest u nas mnóstwo. Miała jednak pecha, gdyż w kanadyjskim dowodzie rejestracyjnym znalazła się uwaga, iż samochód nie nadaje się do eksploatacji (nonrepairable). W świetle przyjętych w Polsce obyczajów jest to oczywisty nonsens – przysłowiowy „Pan Kaziu” jest przecież w stanie zrobić „nówkę” nawet z rozbitej budki telefonicznej. Tym jednak razem zadziałała matematyka, a konkretnie rachunek (nie)prawdopodobieństwa. Rzeźbiony dokument został zauważony, przeczytany, a nawet zrozumiany. Konkretnie zrozumiane zostało, że nie jest to już samochód, lecz odpad.

Wobec takiego stanu rzeczy GIOŚ (Główny Inspektor Ochrony Środowiska) nakazał nie tylko oddanie tego (już nie) samochodu do oficjalnej stacji



demontażu, lecz nałożył na właścicielkę także karę w wysokości 50 000 zł. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie skargę na GIOŚ oddalił. Wyrok bazuje na regulacjach prawnych dotyczących importu odpadów bez niezbędnego zezwolenia. Tak więc (była) właścicielka nie tylko pozbyła się odpłatnie pojazdu, którego nie udało się zarejestrować w Polsce, ale też będzie miała okazję zasilić Skarb Państwa.

Ponieważ przypadki sprowadzania do Polski samochodów rzeczywiście nie nadających się do użytku są ... nagminne, można tu zauważyć ogromny potencjał. W sensie fiskalnym cała afera hazardowa to, wobec otwierających się przez wyrok WSA możliwości, przysłowio- wy „pikuś”. Aczkolwiek, uwzględniając za co opisane osoby zostały skazane, a jednocześnie mając świadomość, że ponad 20% PKB wypracowywane jest w (przecież nielegalnej) szarej strefie, można też dojść do wniosku, że sam fakt życia w Polsce powinien być uregulowany ustawą hazardową. Może by tak w Polsce zamiast losowania Lotto czy też „Twojego szczęśliwego numerka” (dlaczego właściwie to drugie losowanie odbywa się w godzinach, w których telewizję mogą oglądać także dzieci ??) urządzać losowania „Nieszczęśliwego NIP-u”? Wylosowany pechowiec miałby następnego dnia skomasowaną wizytę BHP, PIP, UKS i paru innych. Przecież w/w kontrole też działają na zasadzie gier losowych, tyle tylko, że losowania nie są publiczne. Zauważmy ogromny potencjał pozytywnego wpływu na nastroje społeczne – aktualnie wyniki losowania uszczęśliwiają zaledwie jedną, czy

też parę osób. A tutaj – za wyjątkiem wylosowanego pechowca – absolutnie wszyscy pozostali byłiby szczęśliwi, że to nie ich trafiło...

A kupowałyby się losy zmniejszające prawdopodobieństwo trafienia – za- ręczam, że wpływy ze sprzedaży takich losów wielokrotnie przewyższy- łyby aktualne.

Powyższa propozycja zawiera w sobie naturalnie ogromny potencjał niebez- pieczeństwa. Ponieważ należy przyjąć, że prawie wszyscy obywatele RP śledzili- by takie losowania, to stacja telewizyjna mająca prawa do transmisji na żywo sta- ła by się praktycznie monopolistą.

A tu ustawa antymonopolowa się kła- nia. Ale przecież stacje telewizyjne też można by losować, na przykład w cyklu tygodniowym. A poza NIP-em, można też sobie wyobrazić inne losowania. np. zamiast (niemoralny!) „Szczęśliwy nu- merek” - „Pechowy Peselek”.

A dnia następnego ekipa filmowa, za- miast sztucznych i nudnawych „Big Ro- therów,” mogłaby na żywo kręcić praw- dziwy „reality” horror (wszelkie prawa do pomysłu zastrzeżone – prowadzę już rozmowy z firmą de Mol).

Ale powróćmy do cytowanych wyroków naszych sądów, które oprócz niezaprze- czalnych skutków wychowawczych, otwierają też nowe drogi do zasypania dziury budżetowej.

Policzmy. Bez prawdopodobieństwa wielkiego błędu można przyjąć, że co piąty, sprowadzony do Polski używany samochód, to faktyczny złom (wiele z nich nigdy nie pojawia się nawet w SKP – od razu są rozbierane na części). Przy imporcie prywatnym aut, w ilości ok.

miliona rocznie, mamy 200 tys. poten- cjalnych „przestępców”, których należy przykładowo ukarać.

Ponieważ widełki sankcji przewidzia- nych za nielegalny import odpadów sięgają od 50 do 300 tysięcy złotych, możemy dopasować stosowane kary do potrzeb budżetowych.

Już suma podstawowa, czyli 50 tysięcy, da nam całość przychodu na poziomie 10 miliardów złotych. Za mało? Nie ma problemu. Jestem głęboko przekonany, że każdy z nas popełnił takie czy inne wykroczenie, które wartością przekra- cza cytowaną w pierwszym przykładzie sumę 2 groszy. A to przekroczenie pręd- kości, a to wyrzucenia papierka w nie- stosownym miejscu, przejście przez jezdnię poza pasami itd. itp. Należy więc jednorazowo ukarać całe społeczeństwo ot tak, na wszelki wypadek. Mandatem w wysokości 150 zł oraz kosztami sądo- wymi (170 zł) – podobnie jak to zasto- sował sąd w Łodzi. I już mamy kolejne 12 miliardów. A wobec opornych zasto- sować odsetki karne.

W efekcie zasypiemy dziurę budżetową bez żadnych dalszych cięć wydatków Skarbu Państwa.

I tylko gdzieś powstaje drobna wątpli- wość – czy aby przypadkiem zasypując dziurę, nie zakopimy też podstawowych zasad moralności i zdrowego rozsądku? Tak jak to wobec opisanych osób, na za- sadach jako żywo przypominających lo- sowanie toto-lotka, już dzisiaj w pełnym majestacie prawa czynimy...

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

14 reportaż

Europejska prezentacja Legacy
(Frankfurt)





	aktualności	6
	reportaż	17
Salon samochodowy w Tokio		
	Złot Plejad 2009	20
Trasa szosowa		
	Szkoła Jazdy Subaru	26
Hamowanie		
- podstawa bezpieczeństwa		
	reportaż	32
Wyprawa życia – USA (cz. II)		
	reportaż	38
Portrety		
	technika	40
Bezstopniowo w 100 milisekund		
	historia	48
Dziedzictwo symetrycznego napędu		
	styl życia	54
Kirgistan - tam nas jeszcze nie było		
	pasje	60
Historia forum modelarskiego		
	felieton	62
Futro z pszenicy		
	sklepik	64
	piszą o nas	66

Nowy Legacy wśród najbezpieczniejszych samochodów

W niezależnych testach zderzeniowych Euro NCAP Legacy uzyskało maksymalną ocenę, a więc pięć gwiazdek.



Konstruktorzy Fuji Heavy tworząc najnowsze Legacy doskonale wywiązali się ze swojego zadania. Potwierdzają to zastosowane w nim rozwiązania. Zaawansowana, pierścieniowa rama wzmacniająca nad-

wozie chroni pasażerów ze wszystkich kierunków. Ponadto energię uderzenia przejmuje na siebie specjalnej konstrukcji rama-kołyska, do której mocowany jest silnik. Jej kształt oraz nowy system mocowa-

nia silnika umożliwia podczas kolizji przesunięcie zespołu napędowego do tyłu i stworzenie większej przestrzeni na odkształcenie się ramy zasadniczej. Z boku podróżujących chronią słupki wykonane ze stali o ultra wysokiej wytrzymałości, wzmocnienia w drzwiach oraz uchwyty zapobiegające wnikaniu zdeformowanych drzwi do wnętrza samochodu. Podczas najechniania z tyłu energia uderzenia jest rozpraszana stopniowo odkształcając ramę w jej tylnej części, a dodatkowym zabezpieczeniem jest specjalna konstrukcja foteli. Aby zmniejszyć możliwość powstawania urazów u pieszych podczas kolizji, zwiększono przestrzeń pod maską silnika, co w połączeniu z materiałem z którego wykonana jest pokrywa, tworzy swego rodzaju strefę pochłaniającą energię.

Bardzo wysoka ocena w testach Euro NCAP to odzwierciedlenie bezpieczeństwa biernego. Jeżeli uwzględnimy też najwyższy poziom bezpieczeństwa aktywnego, z którego samochody Subaru są znane, to otrzymamy pełny obraz zakresu ochrony oferowanego przez nowe Legacy.

Legacy samochodem roku w Japonii

Wramach konkursu Japoński Samochód Roku (Japan Car of the Year) Legacy 2010 otrzymało specjalną nagrodę w kategorii „Best Value Award”. Tym samym Legacy poszło w ślady modelu Exiga, który w sezonie 2008-2009, w ramach tego

samego konkursu, zdobył nagrodę dla samochodu dającego największą przyjemności z jazdy („Most Fun Award”). Tak więc Subaru w dwóch kolejnych latach otrzymało trofea za wyjątkowe osiągnięcia w rankingu „Japan Car of the Year”.

Jurorzy podkreślili znakomite zachowanie samochodu na drodze, wynikające z ciągłego, konsekwentnego doskonalenia podstawowej kluczowej technologii Subaru (Silnik przeciwobrotowy połączony ze stałym napędem wszystkich kół S-AWD).



Subaru Legacy Luksusową Marką Gentlemana

„Luksusowa marka” to nagroda przyznawana dorocznie przez miesięcznik dla panów “Gentleman” w kategoriach “najistotniejszych dla prawdziwego gentlemana”.

O tytuł luksusowej marki Gentleman walczą produkty i usługi wyróżniające się na rynku klasą, wyjątkowością i charakterem. „Gentleman to (...) taki mężczyzna, który otacza się, niemalże mimowolnie, najlepszymi, ekskluzywnymi, co nie zawsze znaczy najdroższymi, przedmiotami. Stąd pomysł, by z natłoku dostępnych na rynku produktów wskazać warte zainteresowania” – podkreśla redakcja magazynu. W każdej z kategorii kapituła nominowała pięć marek.

W kategorii Luksusowy Samochód Osobowy 2009 triumfowało Subaru Legacy, które zostało szczególnie docenione za bezpieczeństwo i komfort.



Outback SUV-em roku 2010

Wiodący amerykański magazyn motoryzacyjny Motor Trend przyznał doroczną nagrodę SUV-roku dla Outbacka. Wśród samochodów kandydujących do tego prestiżowego tytułu znalazły się m.in. takie, znane także w Europie, znakomite samochody jak: Mercedes GLK, Audi Q5, Volvo XC60 czy też Lexus RX. Samochody oceniano w sześciu różnych kategoriach. Outback znalazł szczególne uznanie poprzez swe znakomite zachowanie tak na drogach utwardzonych, jak i w warunkach terenowych. O ile jurorzy oczekiwali dobrych wyników naszego modelu w klasycznych próbach dynamicznych, to zaskoczeniem okazały się możliwości terenowe Outbacka przekraczające to, co oferują współczesne SUV-y. Kluczową rolę w tej kategorii odegrało dobrze dopracowane zawieszenie, większy niż u konkurentów prześwit oraz pewność prowadzenia w każdych warunkach. Wśród innych, szczególnie pozytywnych elementów wymieniano najczęściej przestronność kabiny pasażerskiej, łatwość wsiadania i wysiadania, a także niskie zużycie paliwa wynikające z korzystnego stosunku mocy do masy.

Redaktor naczelny magazynu, Angus MacKenzie powiedział o nim - „Outback rocznik 2010 oferuje unikalną kombinację komfortu, funkcjonalności, wszechstronności oraz dobrego stosunku ceny do wartości.. Po raz pierwszy w historii nagroda już po raz drugi z rzędu przyznana została tej samej firmie (w roku ubiegłym zwyciężył Forester). Outback tak dalece jednak przekonał do

siebie jurorów, że nie zawahali się przed podjęciem tej precedensowej decyzji.

Decyzji tym bardziej ważkiej, że to właśnie USA są „ojczyzną” SUV-ów i jednocześnie największym na świecie dla nich rynkiem, a aktywny styl życia, do którego samochody tej kategorii są szczególnie przydatne, stał się tam modny znacznie wcześniej niż na starym kontynencie.



Szanowni Państwo!

W życiu każdej firmy nadchodzi czas zmian. Również taki moment nadszedł w przypadku Subaru Import Polska.



Od dnia 21 listopada pracujemy w nowym miejscu. A zatem korespondencję prosimy teraz kierować na adres - **Subaru Import Polska, 31-357 Kraków, ul. J. Conrada 51**. Zmieni się również numer naszego telefonu stacjonarnego i będzie następujący - **012 687 43 00**. Kontakt elektroniczny, a więc adresy e-mail oraz adres naszej strony internetowej pozostają bez zmian.

Nowe Legacy uzyskuje najwyższe oceny także w JNCAP

Po bardzo dobrych wynikach testów potwierdzających najwyższy poziom bezpieczeństwa Subaru Legacy w USA, Australii i Europie przyszedł czas na jego ojczyznę – Japonię. Także w badaniach JNCAP osiągnęło najwyższą notę. Nadzór nad japońską wersją testów bezpieczeństwa pasywnego sprawuje MLIT (Ministerstwo Gospodarki Przestrzennej, Infrastruktury, Transportu i Turystyki) oraz NASVA (Narodowa Agencja na rzecz Bezpieczeństwa Motoryzacji). Przedstawiciele tych instytucji oceniają przede wszystkim ochronę kierowcy i pasażera przedniego fotela, a także skuteczność ochrony pieszych podczas kolizji. Subaru nie po raz pierwszy z brawurą „zaliczyło” egzamin JNCAP. Kilka miesięcy temu triumfowały Forester i Exiga. A w roku ubiegłym tytuł Grand Prix przyznano Imprezie.

Doceniony na świecie

IIHS (amerykański Ubezpieczeniowy Instytut Bezpieczeństwa Drogowego) przyznał nowemu Legacy oraz nowemu Outbackowi (model 2010) tytuł „Top Safety Pick”. Są to kolejne modele po Tribecce, Foresterze i Imprezie, które otrzymały to zaszczytne wyróżnienie. Tym samym Subaru w USA pozostało jedynym producentem, którego pełna gama dostępnych modeli spełnia najostrzejsze kryteria w zakresie bezpieczeństwa (ocenę taką posiadała już poprzednia generacja Legacy i Outbacka). IIHS stosuje czteropozomowy system ocen. Jego głównym założeniem jest dostarczenie konsumentom informacji na temat bezpieczeństwa testowanych samochodów. Podstawowymi próbami są testy zderzenia czołowego przy prędkości 40 mph (co odpowiada około 64 km/h), uderzenia bocznego przy prędkości 31 mph (ok. 50 km/h) oraz uderzenia w tył samochodu z prędkością 20 mph (ok. 32 km/h). Po ich przeprowadzeniu jurorzy analizują uszkodzenia manekinów znajdujących się w kabinie oraz materiał filmowy powstały podczas prób. Przy uderzeniu bocznym dodatkowo zwracają uwagę na efektywność działania poduszek i kurtyn powietrznych oraz penetrację słupka środkowego do wnętrza, natomiast przy uderzeniu od tyłu dokonuje się oględzin foteli, zagłówek oraz pozostałych systemów zabezpieczeń. Dodatkowych informacji dostarczą czujniki przeciążeń umieszczone w manekinach. By zostać laureatem nagrody samochód musi otrzymać najwyższą ocenę w każdej z poszczególnych prób.



Do ich uzyskania, oprócz testów z zakresu bezpieczeństwa pasywnego, niezbędne jest standardowe wyposażenie samochodu w system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy.

W przypadku Legacy i Outbacka szczególnie podkreślano wysoce poziom ochrony kierowcy oraz pasażerów.

Komentując ten sukces Wiceprezydent Subaru Ameryka powiedział – „Budowanie bezpiecznych samochodów to właśnie to, czego nasi klienci od nas oczekują. Uzyskanie aprobaty Ubezpieczeniowego Instytutu Bezpieczeństwa Drogowego (IIHS) dla wszystkich oferowanych przez nas modeli, jest dowodem uznania dla naszych inżynierów oraz potwierdzeniem dla konsumentów faktu, że skupiamy się nie tylko na produkcji aut dających przyjemność z jazdy, ale też na pojazdach trwałych i wzbudzających zaufanie.”

Amerykański sukces nowego Legacy i Outbacka nie jest jedynym. Najwyższy poziom bezpieczeństwa potwierdziły także niezależne badania wykonane w Australii (ANCAP), Japonii (JNCAP) oraz Europie (Euro NCAP), o czym piszemy w innym miejscu. Na szczególnie godny podkreślenia zasługuje fakt, że pomimo różnic w testach i systemie ocen poszczególnych wersji NCAP, Legacy i Outback spełniają najwyższe wymagania ich wszystkich. A to oznacza, że jeżeli już dojdzie do wypadku, to kierowca i pasażerowie będą chronieni w najlepszy możliwy sposób, niezależnie od tego, czy sam wypadek będzie przebiegał zgodnie z kryteriami ustalonymi dla celów Euro NCAP, czy też może jego charakter będzie bliższy standardom przewidzianym dla innych rejonów geograficznych.

W świetle reflektorów

Współczesny sport niczym nie przypomina tego sprzed lat. O ile pozornie sportowcy rywalizują w tych samych, od „wieków” niezmiennych dyscyplinach sportowych, to tak naprawdę walczą w zupełnie nowych konkurencjach. Powodem stale zmieniających się przepisów i zasad rozgrywania zawodów są media.



Kiedyś życie sportowca było proste. Zapisywał się do klubu, dostawał sprzęt, wsparcie trenera i pieniądze na zawody. Jedynym jego zadaniem było trenowanie i robienie wyniku. Współczesny sport to widowisko, a zawodnicy to aktorzy. Wynik sportowy coraz bardziej uzależniony jest od środków finansowych. Rywalizacja o nie często okazuje się znacznie cięższa od samych zmagani sportowych. Co ciekawe, w tej walce uczestniczą wszystkie dyscypliny sportowe naraz.

Wagę mediów i promowania w nich swojej dyscypliny zauważają również organizatorzy zawodów MTB. Liderem w tym jest Czesław Lang. Wieloletnie doświadczenie w organizacji wyścigu Tour de Pologne pozwoliło mu na wypracowanie dobrej współpracy z Telewizją Polską. Od trzech lat Czesław Lang organizuje kolarskie imprezy pod nazwą Skandia MTB Maraton. Początki były trudne, ale z każdym rokiem frekwencja na tych wyścigach sukcesywnie rosła. W tym roku kilka najsilniejszych klubów kolarskich

wybrało ten cykl jako główny cel sezonu. Dzięki temu mogły walczyć z najlepszymi drużynami, a przy okazji promować swoich sponsorów. Takie właśnie rozwiązanie wybrali zawodnicy Subaru Trek Gdynia. Przez trzy lata występowali na ciężkich trasach cyklu Powerade MTB Marathon, pnąc się w rankingu team-ów do góry. Piętnaste, czwarte, by w roku 2008 osiągnąć trzecie miejsce. W tym sezonie team wspierany przez firmę Subaru Import Polska skoncentrował się na cyklu Skandia MTB Maraton. Dobra forma przez cały sezon pozwoliła zawodnikom na odniesienie sukcesów indywidualnych. Sławomir Wojciechowski przez pięć imprez był liderem klasyfikacji generalnej elity mężczyzn. Liderką była też Anna Świrkowicz, ona nie oddała prowadzenia aż do końca. Mocny, wyrównany zespół dał klubowi Subaru Trek Gdynia trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej. Zawodnicy z Gdyni wygrali też swoją walkę o media. Aż czterokrotnie pojawiali się w relacjach telewizyjnych na TVP Sport.

Inteligentny System Ratunkowy (ISR).

Montowany od początku marca 2008 roku seryjnie do wszystkich samochodów Subaru sprzedawanych w sieci dealerskiej Subaru Import Polska system ISR doczekał się drugiej generacji.

Jego główna funkcja – skrócenie czasu przybycia pomocy w razie zaistnienia wypadku – pozostała bez zmian. Został jednak dodatkowo wyposażony w zestaw głośnomówiący z konsolką służącą do jego obsługi. Możemy więc wezwać pomoc także wtedy, gdy przeciążenia nie przekroczyły war-

tości krytycznych i nie wyzwoliły automatycznego alarmu. Umożliwia to także wezwanie pomocy do wypadku, w którym sami nie braliśmy udziału. Służby ratownicze będą miały szansę znacznie szybciej jej udzielić, dzięki dokładnej lokalizacji dokonanej w centrum monitoringu, a my być

może przyczynimy się do uratowania komuś życia. Wprawdzie brak infrastruktury europejskiej uniemożliwia jeszcze pełną funkcjonalność systemu poza granicami Polski, lecz dodana została możliwość manualnego połączenia z numerem ratunkowym 112 we wszystkich krajach Unii.



Przycisk wezwania pomocy. Traktowany jest przez Centrum Monitorowania na równi z automatycznym sygnałem o wypadku. Służy również do wezwania pomocy w sytuacji pogorszenia stanu zdrowia użytkownika, np. w przypadku wystąpienia zawału.



Przycisk serwisowy. Służy do połączenia się z Centrum Monitorowania w celu wezwania Assistance lub czasowego zawieszenia usługi monitorowania, np. przed oddaniem pojazdu do serwisu lub przed wjazdem na prom. Przycisku tego można także użyć w celu powiadomienia Centrum Monitorowania o wypadku, którego jest się świadkiem. Przycisk ten służy również do zakończenia rozmowy telefonicznej.



Przycisk informacyjny. Używany w celu uzyskania połączenia z Centrum Monitorowania i otrzymania informacji o utrudnieniach drogowych (korkach, objazdach, warunkach pogodowych), a także o lokalizacjach takich miejsc, jak: stacje benzynowe, hotele, bankomaty itp. Przycisk ten służy również do zakończenia rozmowy telefonicznej. Uwaga!!! Usługa dostępna od 01.01.2010 za dodatkową opłatą.



Połączenie z numerem 112. Jednoczesne naciśnięcie tych dwóch przycisków przez 5 sekund powoduje połączenie z numerem alarmowym 112 w całej Europie.



Przyciski widoczne obok służą do regulacji głośności rozmowy w trakcie jej trwania i do regulacji głośności dzwonka w pozostałych przypadkach. Pierwszy z lewej służy do zmniejszenia, a drugi do zwiększenia głośności.



System ISR wzbudził w międzyczasie zainteresowanie wielu importerów w naszym kraju. Pionierska inicjatywa Subaru Import Polska została w tym roku podjęta m.in. przez firmę Volkswagen Polska, która także zaczęła seryjny montaż tych urządzeń (pod nazwą Sat Assist) w Passatach CC.

Wyposażenia samochodu Subaru w ISR nie powoduje po stronie klienta dodatkowych kosztów. Sam system jest montowany standardowo (i zawiera abonament na pierwszy rok eksploatacji), natomiast koszt abonamentu na następne lata (327zł netto/rok) jest w praktyce rekompensowany przez udzielane zniżki tariff ubezpieczeniowych.

Przedłużanie abonamentu może nastąpić w dealerstwach Subaru, lub też przez kontakt bezpośredni z firmą Keratronik Safety (www.keratronik.pl)

Oczywiście nie należy zapominać, że właściwe funkcjonowanie systemu podlega naturalnym ograniczeniom wynikającym z możliwości infrastruktury jak np. zakres zasięgu sieci operatora GSM.



Subaru pozbywa się ciepła

W hierarchii systemów, od których zależy sprawność i bezpieczeństwo jazdy, układ hamulcowy pełni najważniejszą funkcję, choć sam proces hamowania jest wyjątkowo prosty. Polega on najzwyczajniej na zmianie energii kinetycznej pojazdu w energię cieplną, która następnie rozpraszana jest w powietrzu. Dzieje się to na skutek tarcia pomiędzy okładziną cierną a powierzchnią tarczy hamulcowej (w starszych rozwiązaniach między okładziną szczęki i bieżnią bębna hamulcowego). Naciskając na pedał hamulca wytwarzamy ciśnienie w układzie hydraulicznym, następnie w przypadku hamulców tarczowych ciśnienie to uruchamia tzw. zacisk, w którym tłoczek lub tłoczki dociskają klocki (okładziny cierne na metalowej podstawie) do tarczy hamulcowej. Uzupełnieniem układu jest zazwyczaj urządzenie wspomagające (zwiększające siłę hamowania), korektor sił hamowania rozdzielający je między osie, a także - w nowoczesnych autach - system ABS zapobiegający blokowaniu hamulców, współpracujący z dodatkowymi rozwiązaniami w rodzaju VDC (stabilizacja toru jazdy) i innymi, pokrewnymi. Tak naprawdę jednak wszystko, co najważniejsze rozgrywa w się w zespole: tarcza hamulcowa - okładziny cierne - jarzmo hamulca.

WALKA Z CIEPŁEM

Wspomniana wyżej funkcja hamulców samochodowych skutkuje tym, że w sposób naturalny się rozgrzewają. Ilość wytwarzanego ciepła wynika z masy samochodu oraz

z różnicy jego prędkości na początku i na końcu hamowania. Współczesne układy hamulcowe radzą sobie z tą funkcją doskonale. Nie stwarza trudności nawet zablokowanie kół (czyli przekroczenie granicy przyczepności opon, czemu skutecznie przeciwdziała ABS) w samochodzie dowolnej kategorii, a więc praktycznie każdy samochód jest w stanie dość dobrze, intensywnie zahamować przynajmniej jeden raz. Gorzej jest z powtarzającymi się hamowaniami z dużej szybkości, podczas zjazdu ze stromej góry, a także gdy kierowca na krętej drodze przez dłuższy czas wykorzystuje pełną dynamikę auta itp. Sporym obciążeniem dla hamulców mogą być także nowoczesne systemy stabilizacji toru jazdy, których działaniem polega przecie-

przyhamowywaniu niektórych kół auta, nawet „wbrew silnikowi”, gdy kierowca jedzie bardzo agresywnie. W opisanych tu sytuacjach hamulce słabną i „mięknią”, a w skrajnych przypadkach może dojść do przegrzania i zagotowania płynu hamulcowego. Wtedy układ hydrauliczny przestaje prawidłowo przekazywać siłę nacisku na klocki hamulcowe i efektywna siła hamowania spada prawie do zera.

W typowym aucie osobowym już kilkukrotne ostre hamowanie z dużej prędkości może wyczerpać „pojemność cieplną” hamulca.



Wynika to z tego, iż w seryjnych samochodach wielkość, a zarazem i masa tarcz hamulcowych mają swoje ograniczenia konstrukcyjne. Kolejne hamowania wymagają, by owo niechciane ciepło intensywnie oddawać na zewnątrz.

To właśnie potrzeba intensywnego chłodzenia zmusiła konstruktorów do budowy hamulców tarczowych, odporniejszych na przegrzanie niż bębnowe. W hamulcu tarczowym nieuniknione rozszerzanie się tarczy na skutek nagrzewania jest względnie niegroźne, gdyż mimo wszystko utrzymuje ona (lub przynajmniej powinna) płaski i kołowy kształt.

Narastająca przy ko-

lejnych hamowaniach temperatura powyżej pewnej granicy (przyjmuje się, że dla tarcz stalowych lub żeliwnych wynosi ona ok. 600 st. C) może jednak zmniejszyć współczynnik tarcia między okładzinami a tarczą, doprowadzić do zmiany struktury okładziny czarnej (to już powoduje wspomniany wyżej efekt „mięknięcia” hamulców), a wreszcie spowodować niebezpieczne przegrzanie i przejście w stan gazowy płynu hamulcowego w cylinderku hamulcowym. Tak więc następnym krokiem było stworzenie tarcz wentylowanych, z wewnętrznymi kanałami poprawiającymi chłodzenie. Takie rozwiązanie znajdziemy dziś w prawie każdym średniej wielkości współczesnym aucie, przynajmniej w hamulcach przednich.

Kolejnym ulepszeniem są tarcze perforowane lub/i rowkowane. Służą to wbrew pozorom nie polepszeniu

chłodzenia, a przede wszystkim odpro-wadzeniu wytwarzających się w czasie intensywnego hamowania gazów spomiędzy okładziny czarnej i tarczy. Tego typu tarcze poprawiają także oczysz-



czanie okładzin ze szkliva mogącego powstać przy intensywnym hamowaniu. W tym przypadku rezygnuje się więc z dużej trwałości okładzin, na rzecz lepszej sprawności intensywnych hamowań. Tarcze perforowane najlepiej współpracują z okładzinami o dużej powierzchni, a te z kolei, dla uzyskania równomiernego docisku, są zazwyczaj osadzone w wielotłoczkowych jarzmach (zaciskach) hamulcowych.

Wreszcie następnym, chyba już ostatnim krokiem na drodze do uzyskania hamulców o optymalnej efektywności i odporności na przegrzanie, jest wykonanie tarcz z materiału węglowego lub węglowo - ceramicznego.

Takie tarcze, trwałe i odporne na temperatury do 1000 st. C, współpracują z odpowiednimi równie trwałymi okładzinami ciernymi. Są jednak niezwykle drogie, a ich pełna efektywność uzyskiwana jest dopiero po nagraniu tarcz, więc stosowane są jedynie w kosztownych samochodach wyścigowych i sportowych.

DLA WYMAGAJĄCYCH KIEROWCÓW

Optymalnym rozwiązaniem dla dynamicznego kierowcy auta klasy średniej jest więc użycie zestawu hamulcowego o nieco lepszych parametrach, z perforowanymi tarczami i prawidłowo dobranymi do nich okładzinami. Pamiętajmy jednak, że hamulce to newralgiczna część samochodu i użycie elementów dobranych przypadkowo, bez przeprowadzenia niezbędnych do homologacji testów, może prowadzić nawet do bardzo negatywnych konsekwencji. Dlatego Subaru wprowadziło do swej oferty zestaw hamulcowy Brembo Gran Turismo, pozwalający poprawić parametry hamowania Forestera (2.0, 2.5 Turbo, 2.0 Diesel), Imprezy (2.0, 2.5 Turbo, 2.0 Diesel) i Legacy (2.0, 2.5 oraz 2.0 Diesel). Zestaw składa się z kompletu tarcz wentylowanych i perforowanych, czterotłoczkowych zacisków wraz z klockami hamulcowymi, elastycznych przewodów hamulcowych w stalowym oplocie, osłon, nakrętek piast, a wreszcie z kompletu obręczy z lekkiego stopu o nazwie DTM Competition. Całość kosztuje 9995 zł brutto plus koszt montażu. Warunkiem zachowania pełnej gwarancji na samochód jest montaż zestawu w ASO Subaru.



Europejska prezentacja Legacy

Kolejny, 63. Salon Samochodowy we Frankfurcie mamy już za sobą. PozwólmY sobie jednak na chwilę wspomnień. Jeden z najbardziej prestiżowych salonów samochodowych na świecie. Na stoiskach atmosfera wyczekiwania. Na podwyższeniach ustawione samochody w najlepiej wyposażonych wersjach, pokryte najciekawszymi kolorami lakierów, a pod przykryciem modele nowe oraz koncepcyjne czekające na swoją premierę.



Tłumy dziennikarzy wkraczają na tereny targowe. Wszyscy z ciekawością, co nowego tym razem zaprezentuje branża motoryzacyjna. Wprawdzie większość firm zdradziła wcześniej, co pokaże na wystawie, niemniej czym innym jest wiedzieć o czymś, czy też oglądać na zdjęciach, a czym innym zobaczyć w naturze, zapoznać się z tym „organoleptycznie”. Część żurnalistów podąży do

pawilonów, w których znajdują się stoiska preferowanych przez nich producentów, ale większość rusza „śladem konferencji prasowych”, a więc zgodnie z otrzymaną przy wejściu „rozpišką” - kto, gdzie, o której godzinie. Po południu wszyscy zwalniają tempo, wszak tereny wystawowe we Frankfurcie zajmują ogromną powierzchnię, na której ustawiono aż 11 piętrowych pawilonów. Szczególnie duże ekspozycje

mają producenci niemieccy, ale to nie powinno dziwić, są tu gospodarzami.

I wreszcie mija godzina 14.30 pierwszego dnia prasowego. Na stoisku Subaru rozpoczyna się konferencja prasowa. Najpierw zabiera głos dyrektor zarządzający Subaru Deutschland, Jens Becker, po jego przemówieniu następuje odsłonięcie nowego Legacy oraz Outbacka. Tłumnie zgromadzeni dziennikarze ruszają do



wyeksponowanych samochodów, oglądają wystawione egzemplarze, fotografują przekroje przybliżające zastosowane rozwiązania konstrukcyjne. Biorą z punktu informacyjnego materiały prasowe. Nowe Legacy i Outback rozpoczęły swój europejski żywot.

Legacy Anno Domini 2010 to już piąta generacja tego modelu. Utrzymano w nim najbardziej charakterystyczne cechy samochodów Subaru,

a więc symetryczny napęd wszystkich kół i poziome silniki w układzie bokser. Główny nacisk postawiono na to, by optymalnie połączyć doskonale własności jezdne z komfortem podróżowania.

Omówienie tradycyjnie rozpoczniemy od nadwozia. Jest ono większe zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz, dzięki czemu podróżujący mają dużo więcej miejsca. Wysokość kabiny wzrosła o 40 mm, rozstaw (znacznie teraz większych) foteli o 30 mm, a odległość pomiędzy oparciami foteli przednich a kanapą tylną aż o 62 mm. Przy wsiadaniu zaskakują bardzo szerokie otwory drzwiowe. W połączeniu z bardzo dużym kątem otwierania drzwi daje to bezkonkurencyjną wręcz łatwość zajmowania miejsca wszystkim pasażerom. Bezproblemowym stał się na przykład montaż fotelika dzieciennego, czy też późniejsze zapinanie w nim dziecka. Bagażnik w obu wersjach nadwoziowych ma

większą o kilkadziesiąt litrów pojemność. W kombi wzrosła wysokość i szerokość przestrzeni bagażowej. Sedan mimo krótkiego, sportowego tyłu też oferuje dobry dostęp do przewożonych pakunków, sprzyja temu pokrywa otwierająca się pod znacznym kątem oraz zawiasy niewnikające do wnętrza.

Oferowane są trzy silniki benzynowe i jeden wysokoprężny. Za wyjątkiem nowego, turbodoładowanego silnika 2,5 są one znane z wcześniejszych modeli. Poddano je jednak modyfikacjom mającym na celu głównie zmniejszenie zużycia paliwa. Ich przegląd rozpoczniemy od benzynowych. Już podstawowy, dwulitrowy, wolnossący silnik oferuje 150 KM, i może współpracować z manualną skrzynią sześciobiegową, lub bezstopniową przekładnią automatyczną Lineartronic. Większy, o pojemności 2,5 l. posiada 167 KM, a dzięki bardzo korzystnemu przebiegowi momentu obrotowego

szczególnie dobrze współgra z charakterem standardowej skrzyni Lineartronic. Dla kierowców lubiących bardzo dynamiczną jazdę najodpowiedniejszy będzie silnik 2.5 Turbo. Jego 265 koni mechanicznych umożliwia w połączeniu z pięciobiegową skrzynią automatyczną bezstresowe osiągnięcie prędkości 100 kilometrów na godzinę już po 6,2 sekundy. Na koniec, znany już z innych modeli silnik wysokoprężny, nadzwyczaj wysoko oceniany ze względu na wyjątkową kulturę pracy i bardzo niskie zużycie paliwa. Współpracuje on z sześciostopniową skrzynią manualną. Wszystkie silniki montowane są do ramy pośredniej. System ten i konstrukcja samej ramy pozwala na skuteczne tłumienie drgań i hałasu. W połączeniu z przeciwnym układem cylindrów oraz dobrą izolacją dźwiękową nadwozia powoduje to, iż w czasie jazdy słyszymy tylko szmer. Jak to określił jeden dziennikarzy w trakcie jazd testowych, większe drgania powodują wycieraczki włączone na najwyższy bieg. Ponadto

taki sposób mocowania umożliwia w przypadku zderzenia czołowego cofnięcie jednostki napędowej pod część pasażerską, w rezultacie czego zwiększa się efektywna długość strefy zgniotu, a tym samym zdolność do pochłaniania energii przez szkielet nadwozia. Dodatkowo zwiększyła się sztywność mocowania przedniego zawieszenia, co skutkuje szybszą reakcją samochodu podczas wchodzenia w zakręt.

Na szczególną uwagę zasługuje bezstopniowa skrzynia biegów Lineartronic - pierwsze tego typu rozwiązanie, w którym napęd przenoszony jest przez metalowy łańcuch klinowy. Pozwoliło to zmniejszyć straty wynikające z tarcia, a więc zwiększyć sprawność i zmniejszyć wymiary, tak by mogła zamontowana wzdłużnie, współpracować z napędem Symmetrical AWD.

Tradycyjnie już dla Subaru zastosowano symetryczny napęd wszystkich kół Symmetrical AWD. Zawieszenie przednie oparte jest na kolumnach Mc Phersona. By zwiększyć jego

poprzącą sztywność dolny wahacz umocowano na ramie pośredniej. Mocniejszy stabilizator, przy niezmienionej charakterystyce sprężyn, poprawia trzymanie się drogi, nie zmniejszając komfortu. Tylne zawieszenie to rozwiązanie kompaktowe z dwoma poprzecznymi wahaczami, mocowanymi do ramy pomocniczej. Powoduje to dobre wytłumienie odgłosów pochodzących od nawierzchni jezdni. Układ hamulcowy wyposażony jest w hamulce tarczowe wszystkich kół, ABS, EBD (korektor siły hamowania), VDCS (układ kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy) oraz asystenta hamowania.

Zupełną nowością jest elektryczny hamulec postojowy, którego przełącznik znajduje się na tablicy przyrządów po lewej stronie kierownicy. Kierowcom podróżującym często w górzystym terenie przydatny będzie Hill-Holder.

Legacy 2010 to wizytówka Subaru, zaprojektowana tak, by pokazać nowe kierunki rozwoju produktów firmy.





Salon samochodowy w Tokio.

Tokio jesienią to miejsce, które szczególnie warto odwiedzić. Nie jest już tak gorąco, jak w okresie letnim, a jednocześnie słoneczna, ciepła pogoda wręcz zaprasza do dłuższych spacerów. A dla fanów motoryzacji oferowana jest dodatkowa atrakcja w postaci odbywającego się co dwa lata salonu samochodowego.



Subaru Hybrid Tourer Concept

W odległości ok. 40 km od centrum miasta, w dzielnicy Makuhari prezentowane są najnowsze osiągnięcia światowej motoryzacji. Są, a raczej były, albowiem w tym roku cień kryzysu położył się także na tych tradycyjnych targach. Klasyczne cięcie kosztów spowodowało, że wielu producentów zrezygnowało z udziału. Stary kontynent był więc reprezentowany z honorem przez tak znakomite firmy jak Lotus, Caterham i Alpina.

Można to skomentować pozytywnie – „nie masa, lecz klasa”, lub też

bardziej lapidarnie – „liczy się kasa”.

Siłą rzeczy uwaga odwiedzających skupiła się na produktach lokalnego przemysłu, znanego przecież ze swej jakości.

Hasłem naczelnym stała się redukcja CO₂. Prezentowano głównie samochody elektryczne i hybrydowe. Po hybrydowych z zewnątrz nie bardzo widać, jaki mają rodzaj napędu.

Po elektrycznych na ogół tak – niestety.

Wydaje się, że projektanci skupiając się na niskiej emisji zapomnieli o tak ważnej dla nabywcy sferze, jaką są emocje.

Czarny, matowy Lotus był jednym z nielicznych samochodów przyciągających uwagę zwiedzających. Żadna tam elektryczność, żadna ochrona środowiska – po prostu maszyna do jeżdżenia dla przyjemności. Ciekawe czy jego nazwa – Exige Stealth - nawiązująca do technologii wojskowej, ma sugerować możliwość ukrycia auta przed radarami. Gdyby tak było, to można śmiało stawiać prognozę, że albo odniesie ogromny sukces rynkowy, albo zostanie zabroniony. W tym pierwszym przypadku



potencjalni nabywcy w Polsce zapewne wystąpią do producenta o jak najszybsze wyprodukowanie wersji uterenowanej, ponieważ minimalny prześwit prezentowanej wersji skutecznie uniemożliwi jazdę po większości naszych dróg.

Wątek sportowy został podjęty także przez Toyotę, która zaprezentowała prototyp samochodu coupe opracowywany wspólnie z „naszym” Subaru. Trzeba przyznać, że FT-86 prezentuje się na żywo zupełnie dobrze. Kompaktowe wymiary, właściwe proporcje oraz... brak prawie jakichkolwiek informacji technicznych sugeruje dość jeszcze wczesną fazę rozwoju, choć sam samochód wygląda na prawie gotowy. Aktualnie wiemy więc tylko, że wyposażony będzie w wolnossący silnik przeciwsobny (dostarczany przez Fuji Heavy), napędzający koła tylne.

Krótką wizyta na stoisku Daihatsu zaowocowała odkryciem projektu, który nasze Ministerstwo Finansów zapewne przyprawiłoby o ból głowy. Małe, sympatyczne autko nazwane Basket, które przez fakt posiadania odkrytej przestrzeni ładunkowej uprawniałoby właściciela do pełnego odpisu VAT-u. I to niezależnie od tego, co też nasi specjaliści z MF jeszcze wymyślą. No ale jak wiemy Daihatsu nie jest w Polsce oficjalnie reprezentowane, więc i bólu głowy nie będzie.

Marki reprezentujące litery „M” i „N” nie zaprezentowały nic takiego, co moim – nadzwyczaj subiektywnym – zdaniem wymagałoby odnotowania.

U Hondy zauważyłem bardzo ciekawe prototypy wspomaganych elektrycznie... rowerów.

Inny specjalista od motocykli, Suzuki, przedstawił samochód stanowiący dla tej firmy krok w górę, czyli do segmentu D. Kizashi to średniej wielkości limuzyna o średniej stylizacji zaprezentowana w średnim (szarym)

kolorze. Można zaryzykować tezę, że producent postanowił stworzyć samochód dla grupy docelowej prywatnych detektywów.

Na koniec Subaru. Właściwie w porządku chronologicznym powinienem właśnie od naszej marki rozpocząć, gdyż naturalnie pierwsze kroki skierowałem na „macierzyste” stoisko.

Ale z marketingowego punktu widzenia, podobno właśnie zakończenie jest najlepiej zapamiętywane...

A ponadto – po podstawowym menu powinien przecież być deser.

Wiem, wielu czytelników ma na temat stylizacji Subaru wyrobione, nie zawsze naszpikowane komplementami zdanie. Osobiście też w pierwszym rzędzie cenię sobie w naszych autach rozwiązania techniczne oraz ich indywidualny charakter.

Tym przyjemniejszym zaskoczeniem stał się zaprezentowany pojazd hybrydowy. Nawet, gdyby w wyobraźni usunąć „skrzydlate” drzwi, to i tak proporcje nadwozia, oraz wyraziste elementy stylizacji pozytywnie wyróżniają ten samochód spośród prezentowanych modeli i prototypów. Ogromne, 21 calowe koła podkreślają dynamiczną sylwetkę, której charakterystycznym elementem jest niewątpliwie znaczna szerokość karoserii. Do gustu przypadła mi także stylistyczna interpretacja, nawiązujących do aeronautycznych tradycji koncernu, „skrzydeł” zdobiących atrapę chłodnicy.

Jeśli chodzi o stronę techniczną to dowiedzieliśmy się, że auto wyposażone jest w 2-litrowy, doładowany elektrycznym silnikiem bokser z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Wprawdzie nie podano jego mocy, lecz na co taką konstrukcją stać, możemy sobie łatwo wyobrazić. Skrzynia Lineartronic, która niedawno debiutowała w nowym Legacy, przejęła i tu funkcję



Legacy B4 GT300

przekazywania napędu. Przy dynamicznym ruszaniu jednostka napędowa jest wspomagana przez dwa silniki elektryczne, z których przedni pełni także funkcję generatora wykorzystującego energię kinetyczną przy zmniejszaniu prędkości, czy też podczas jazdy z góry. Ich sumaryczna moc – 30 KW – nie jest wprawdzie wielka, lecz wysoki moment obrotowy charakterystyczny dla tego typu jednostek może zdecydowanie pomóc właśnie w tym zakresie obrotów, w którym turbina jeszcze nie nabrała właściwej prędkości.

Wprawdzie FHI oficjalnie dystansuje się od jakichkolwiek wypowiedzi na temat przyszłości tego

konkretnie projektu, lecz zapowiedź wprowadzenia od roku 2012 hybryd do produkcji seryjnej daje jakieś pojęcie o możliwym kierunku rozwoju.

Zupełnie innym eksponatem było wyścigowe Legacy, które na pierwszy rzut oka niewiele miało wspólnego z samochodem seryjnym. Taki hardcore sugerujący raczej tylko stylistyczne nawiązanie do normalnego samochodu. Tym bardziej byłem więc zdziwiony, gdy okazało się, że samochód ten powstaje z przeróbki seryjnego auta! Startujący w nieco bardziej standardowej klasie samochodów 300 – konnych (jest też klasa aut o mocy do 500 KM, gdzie dozwolone są większe przeróbki...)

zachował zarówno oryginalny silnik, jak i system napędu wszystkich kół. Czyli – prawdziwe Subaru.

Jak zwykle podczas targów wybrane zostały też japońskie samochody roku. Oczywiście nie mógł w nich startować żaden z powyżej opisanych – w końcu chodzi o samochody seryjne.

I tu nowe Legacy/Outback może pochwalić się cennym trofeum - w kategorii „best value” otrzymało najwyższe oceny. Tym sposobem, oprócz osiągniętego już w USA sukcesu (Outback został uznany za SUV-a roku 2009) nowy model naszej marki wzbogacił się o kolejną cenną nagrodę.

Trasa szosowa – dzień pierwszy czyli „w imię ojca i syna... przejechało Subaru... amen”

Samochody Subaru zawdzięczają swoją popularność - przede wszystkim - rajdom samochodowym. Zainteresowanie fanów rozpoczyna się naturalnie od rajdowych wersji modelu „Impreza”. W odróżnieniu od miłośników innych marek, pierwsze zauroczenie następuje dużo częściej za pomocą receptorów słuchu niż wzroku. Charakterystycznemu, gardłowemu bulgotowi wydechu silnika boxer oraz polityce firmy FHI, produkującej modele seryjne niewiele różniące się charakterystyką, budową i mocą od wersji rajdowych, model Impreza zawdzięcza to, że został przez fanów uznany autem kultowym.





Kolejny, już VI ZLOT PLEJAD, a zwłaszcza rosnące z roku na rok zainteresowanie „trasą szosową” Zlotu, to pewien dowód na tę kultowość. A najlepszym przykładem na zniewalający dźwięk wydechu „Imprezy” może być przygoda, której świadkiem i prowokatorem został jeden z uczestników, pędzący do bazy Zlotu w Mikołajkach z drugiego krańca Polski w dzień święta Bożego Ciała. Otóż w kilku mijanych miejscowościach natrafił na odświętne ołtarze polowe usytuowane tuż przy drodze. W chwili jego przejazdu całe miejscowe społeczności parafialne wraz z kapłanami klęczały tyłem do ołtarza, zaciekawione i zafascynowane dźwiękiem zbliżającej się, a potem szybko oddalającej Imprezy. Dla fanów tej marki to pierwszy przejaw „wyznania” zwanego Subaroholizmem, tym bardziej, iż jego „parafianie” posiadają już swojego Ojca Dyrektora (Prezesa SIP), swój obrządek (Rajd Polski), porcja adrenaliny zastępuje im opłatek, a Wigilią jest coroczny Zlot Plejad.

A co odróżnia wyznawcę od – nazwijmy to – poganina? Dla poganina Subaru Impreza to Subaru Impreza. Dla wyznawcy, to cały różaniec modeli: GL, GX, WRX, STI, GT, TYPE R, 203, 204, i na koniec „amen”... czyli mityczny już 22B. Tylko nieliczne marki i modele samochodów w historii światowej motoryzacji wzbudzały takie emocje i posiadały tak liczną grupę zagorzałych fanów.

Subaru Import Polska poprzez or-

ganizację Zlotu Plejad daje okazję nie tylko do spotkań fanów, wymiany doświadczeń „duchowych” i eksploatacyjnych ale, a może przede wszystkim, oferuje swoim klientom i miłośnikom marki zapoznanie się z możliwościami posiadanych pojazdów i zawsze zachęca do podjęcia kroków w celu poprawienia umiejętności kierowania nimi.

Chciałabym, lecz ...boję się

Pierwsze dwie próby sportowe, pierwszego dnia trasy szosowej Zlotu, odbyły się na torze Super OS-u w Mikołajkach, a ponieważ rozgrywany dwa tygodnie później tegoroczny Rajd Polski został zakwalifikowany jako eliminacja mistrzostw świata, uczestnicy mieli możliwość rywalizować (korespondencyjnie) z najlepszymi kierowcami rajdowymi naszego globu. Na większość kierowców świadomość inauguracji toru podziałała niestety paraliżująco, i to z przerywaniami na pilotów, dlatego też obecni na próbach instruktorzy SJS (Szkoła Jazdy Subaru) doradzali przed startem, aby „rozpiąć” swoje emocje i zapiąć „napędy” samochodu. I prawie wszyscy tak też zrobili - tyle, że ... odwrotnie. Większość zaliczyła tor z zapiętymi emocjami i rozpiętymi „napędami”, co spowodowało, że czasy przejazdów były – delikatnie mówiąc – lekko pół średnie, co wcale nie korelowało z rozpalonymi, jak żelazko z duszą, twarzami kierowców. Jednak już sama możliwość rywalizowania na tym torze była dla wszystkich ogromną niespodzianką i gigantyczną frajdą.

Ustalone przez organizatora trasy dojazdowe do prób sportowych w dalszej części pierwszego dnia Zlotu spowodowały u zawodników niepowstrzymany ślinotok. Szerokie, kręte, gładkie, szutrowe odcinki i spory zapas mocy pod maską prowokowały wręcz do zdeptania pedału gazu na śmierć,

co niestety kolidowałyby z przepisami kodeksu o ruchu drogowym i bardzo niekorzystnie odbijało ... wiązki radarowe.

Nieloty w PKS-ie

Trzecia próba sportowa tego dnia, to dosyć prosty, długi odcinek z luźną nawierzchnią i „hopą” w połowie trasy. Hopa na trasach rajdowych służy do długich, efektownych, karkołomnych skoków z pełną prędkością, natomiast na Zlocie traktowana jest z konieczności, jak osiedlowy poprzeczny spowalniacz. Nie wynika to absolutnie z braku odwagi uczestników, a jedynie braku sponsorów, własnej bazy serwisowej i nie do końca przystosowanego seryjnego zawieszenia. Kilka ambitniejszych załóg – mimo wszystko - wykonało na przeszkodzie śmieszny podryg. Aplauz zgromadzonych kibiców był adekwatny do akrobacji i po przejeździe każdej załogi objawiał się wybuchem ...ziewnięć. Sędziowie, niewyposażeni w suwmiarkę, postanowili nie punktować tej konkurencji.

Po „hop-akrobacjach” załogi stawiały się kolejno do próby zorganizowanej w bazie PKS-u, gdzie objeżdżały trasę o nawierzchni wybitnie mieszanej, z naciskiem na słowo „wybitnie”. Wieloletnie manewry wielotonowych autokarów po betonowym placu, zarały nawierzchnię przystosowując ją do poruszania się pojazdami znanymi jedynie z filmu „Flinstonowie” oraz Subaru. Trasa ustawiona została pod kątem widowiskowości przejazdów. Latarnie oświetleniowe służyły jako pachołki wokół których kręcono „bączki”, a „szykanami” były dziury w nawierzchni i głębokie kałuże. Doborem opon nikt sobie nie zwracał głowy, ponieważ startowano z betonu, by później babrać się w głębokim błocie, kałużach, nawierzchni trawiastej, a niekiedy trafić

nawet – ku zaskoczeniu kierowców - na gładki fragment asfaltu. Zwabieni hałasem ryczących silników okoliczni mieszkańcy z niedowierzaniem przyglądali się, jak ludzie z uśmiechem na ustach potrafią upaprać sobie drogie samochody dla jakiejś ozdoby różnietej szklanki, czy też innego trofeum. Wyniki jak zwykle zależały od sędziego, który dzierżył stoper i wyłączał go w chwili stawienia się załogi na mecie, o ile się nie zagapił lub nie paplał przez „komórkę”.

Karkówka wędzona ...opona.

Prosto z PKS-u załogi udały się do mrągowskiego miasteczka kowbojskiego, gdzie organizator przewidział catering i próbę sportową rozegraną na dużym parkingu. To było rozdzierające przeżycie. Z jednej strony aromat grillowanej karkówki powodował nadprodukcję soków trawiennych, z drugiej pisk opon i smród „palonej gumi” – wydzielał się adrenalinę. I chyba nie trzeba tłumaczyć, dlaczego aromat przegrał ze smrodem. Załogi ambitnie „wykręcały” coraz lepsze czasy, tym bardziej, że każda pokonywała odcinek według

własnej, niczym nieskrępowanej fantazji, omijając pacholki z podziwu godną dowolnością. Rezultaty były adekwatne przede wszystkim do długości i skomplikowania trasy, jaką sobie dana załoga po swojemu ustaliła. Jednym słowem, wyniki tej próby można byłoby wywalić w błoto (co nie było trudne, ponieważ nieopodal taplała się w nim trasa terenowa), gdyby nie specyficzny charakter Złotu, który bardziej preferuje dobrą zabawę niż ostrą rywalizację.

Dwa metry wyżej

Na kolejnej próbie załogi zderzyły się z ... TIR-ami. Na szczęście jedynie w przenośni. Organizator zafundował uczestnikom niespodziankę w postaci krótkiej przejażdżki ciągnikami siodłowymi MAN. Kierowcy, przesiadający się ze sportowych nisko zawieszonych „maszyn” za kierownicę TIR-a, cierpieli na zawro-

ty głowy wywołane lękiem wysokości, a sam przejazd był przeżyciem podobnym do pilotowania Boeinga 747 na stosunkowo niskim pułapie. Opuszczając plac manewrowy załogi pomachały na pożegnanie „skrzydłami” ... zamontowanymi na klapach bagażników, po czym udały się do Bazy Złotu na papu, siusiu, paciorek i lulu, chociaż zdarzały się odstępstwa od tej sztampy.

DZIEŃ DRUGI CZYLI „SZOSOWE REGATY I OFF ROAD-owa BIESIADA”

Poranna aura napawała wszystkich niepewnością. Załogi zaopatrzone w komplety ogumienia przystosowane-



go do różnych warunków drogowych były się z myślami, co widać było po obolałych twarzach. Uczestnicy zabierali rajdowe parasole, a jedyną suchą rzeczą na wyposażeniu był ... suchy prowiant. Obudzone w kierowcach zwierzę rywalizacji przysiadło w kuce. Rozsądek - ostatni instynkt jaki włącza się kierowcy Subaru na torze super OS-u - spuścił łomot fantazji, co spowodowało narzucenie tempa przejazdu zbliżonego do prędkości dziarsko maszerującej staruszki, tyle że w niebieskim, sportowym, turbodoładowanym balkoniku. Pomiary czasów poszczególnych załóg, dokonywane przy użyciu





przemokniętych sędziów z zaparowanymi stoperami, w niczym nie odbiegały od Złotej tradycji, czyli odbywały się częściej na chybił, a rzadziej na ... trafił. Pozwoliło to kilku załogom pobić rekord toru ustanowiony przez Sebastiena Loeba, a kilku innym osiągnięcie czasu przelotu samolotu rejsowego z Paryża do Nowego Jorku. Hamulce oraz opony chwilami osiągały zawrotną temperaturę pokojową.

Podstępnie zmieniona kolejność latarni

Powtórka z PKS-u charakteryzowała się naturalnym powiększeniem szykan wodnych oraz zmianą trasy, by dać szansę tym z nadgryzioną pamięcią. Sędziowie przypominali każdej załodze, iż konkurencja polega na objeżdżaniu latarni, a nie na ich „zaliczaniu”. Emocji nie zdołała wystudzić, ani ulewa, ani brak dopingu, ani nawet przemoknięci sędziowie z zalanymi deszczem i odmawiającymi posłuszeństwa stoperami. Zaparowane od wewnątrz szyby pojazdów świadczyły o tytanicznej pracy organizmów załogantów i emocjach, jakie towarzyszyły wszystkim startującym ekipom, jednak rozbieżności w wynikach uzyskanych czasów przejazdu na kilkusetmetrowej trasie powodowały, że nawet stoper mierzący czas, był ... zdziwiony

...ZZZZZ0000000mmmmmm...

...optyczny...

Pomysł zorganizowania konkursu fotograficznego na trasie szosowej niewiele różnił się od pomysłu przeprowadzenia turnieju brydża sportowego na Rollercoasterze. To tak, jakby Pan Kajetanowicz z Panem Baranem rozwiązywali krzyżówkę w trakcie OS-u. Załogi w pierwszym dniu nie zdążyły lub zapomniały użyć przydzielonego sprzętu, natomiast drugiego dnia starały się go przechowywać w miejscach wodoszczelnych. Zaledwie kilka fotografii zaciekało jury konkursu, i to jedynie z racji całkowitej nierozpoznawalności fotografowanych obiektów. Jak wszystkim dobrze wiadomo, aparat cyfrowy wykonuje zdjęcie w momencie, w którym komputer ma pewność, że się nie przegrzeje, czyli w chwili w której matryca ma jak najmniej do zapamiętania, a nie w chwili, w której to sobie zaplanował operator. Powodowało to, iż próby wykonania zdjęcia pędzącego auta, czyli w kategorii „ZLOT”, skutkowały przesunięciem fotografii do kategorii „PEJZAŻ”. Nagrody, dyplomy, wyróżnienia oraz misternie rżnięte szkliwo, skrzętnie ominęły uczestników tej trasy.

Łzy radości, rozpacz i ...zatokowe.

Organizator sprawnie rzucił okiem na punkty i rozdał nagrody na chybił go pies, a uczestnicy z powodu ulewnego deszczu nieznacznie już tylko wystawali z błota. Nikt nie poczuł się urażony ani niedoceniony, ponieważ jest to niepisana tradycja Złotów. Zwycięzców najpierw złał rześisty deszcz, potem otrzymali rześiste brawa, za które rześiście dziękowali i to by było na tyle rżenia o nieistotnych sprawach. Istotnym fragmentem tej części imprezy była tradycyjna już aukcja na rzecz Oskara Langnera,

wielkiego fana rajdów i marki Subaru, który w wyniku wypadku, zupełnie niezwiązanego z motoryzacją, porusza się na wózku inwalidzkim. Zebrane ze sprzedaży gadżetów - przekazanych przez Dyrektora SIP - pieniądze przeznaczone są na rehabilitację Oskara. Kilka Pań zaciekle walczyło do ostatniego banknotu. Jak się później okazało były to banknoty mężów, o czym mężowie - wtuleni w drink bar - nie mieli pojęcia. Na szczęście barman przyjmował czeki.

Biesiada ...sztormowa

O ile na wszystkich dotychczasowych Złotach Plejad uczestnicy „Biesiady Do Białego Rana” usiłowali „zalać” się tylko tradycyjnym poczęstunkiem, o tyle tegoroczna impreza zmusiła ich do uczynienia tego w trójnasób. Mianowicie: krew ich zalewała na pogodę, czyniła to sama pogoda, a dopiero na końcu wyszynk. Organizator - prywatnie miłośnik przyrody - uparł się zorganizować na zakończenie każdego Złotu imprezę plenerową, zapomniawszy, iż od dawna środowiskiem naturalnym człowieka jest wygodny, wysoki stołek w zadytmionym drink barze. Mimo fantastycznej muzyki na żywo aura sprawiła, iż biesiadnicy rozpełzli się w miejsca, gdzie zawsze sucho, zawsze ciepło, zawsze bezpiecznie (podobieństwo tego fragmentu do reklamy pampersów było całkowicie ...zamierzone).

PS. Dziękuję serdecznie organizatorowi za zaproszenie i przy okazji przestrzegam przyszłych gości Złotu Plejad przed traktowaniem tej imprezy jako typowo sportowej. Chociaż, jak szczerze zauważył sam Dyrektor Witold Rogalski, serwisy są przygotowane na taką ewentualność. A przewodnim hasłem tegorocznej imprezy było stwierdzenie jednego z uczestników, brzmiało: Będzie Pan Zadowolooooony!!! I faktycznie ...byłem.



Hamowanie – podstawa bezpieczeństwa

W codziennej pracy na torze podczas realizowanych eventów motoryzacyjnych, bardzo często spotykamy się z Klientami siadającymi za kierownicę nawet tych najmocniejszych samochodów SJS. Jako instruktorzy mamy jedynie kilka chwil na wstępną ocenę umiejętności, po czym rozpoczyna się dynamiczna jazda. Jak poznać dobrego kierowcę? Jednym z takich fundamentów jest umiejętność prawidłowego hamowania. Co należy rozumieć poprzez prawidłowe hamowanie? W tym odcinku porad dotyczących techniki jazdy zajmiemy się podstawami bezpiecznego, a zarazem pewnego użycia pedału hamulca.





lekcja 4

Na wstępie warto poznać swój samochód. Brzmi to być może banalnie, jednak często zdarzają się osoby nie mające pojęcia jakimi systemami zwiększającymi poziom bezpieczeństwa dysponuje ich samochód. W gąszczu trzyliterowych oznaczeń niejednemu kierowcy skutecznie udaje się zginąć. Każda z firm stosuje nieco inne symbole, a ich klienci w momencie zakupu patrzą jedynie na ilość tego typu systemów, nie zaś na to, za co one odpowiadają. O ile zdecydowanie poprawiła się wiedza dotycząca działania układu ABS (umożliwia jednocześnie awaryjne hamowanie i zmianę kierunku jazdy zapobiegając blokowaniu się kół, lecz nie skraca drogi hamowania), to wiedza na temat np. układu wspomagania hamowania czy kontroli trakcji jest wręcz znikoma. Sprawdźmy więc najpierw czym dysponujemy i poznajmy w bezpiecznych warunkach zachowanie naszego samochodu.

Samo hamowanie awaryjne jest dosyć prostym procesem, jednak wymaga odpowiednich reakcji ze strony kierowcy. Jak wykonać poprawnie ten manewr? Gdy podejmiemy już decyzję o jego rozpoczęciu, bardzo energicznie, z całej siły uderzamy prawą nogą w pedał hamulca. Lewa noga równocześnie wciska w pedał sprzęgła. Takie kopnięcie sprawi, że dostępne systemy zadziałają poprawnie dodatkowo nas wspomagając. Przez cały czas trwania hamowania, już od samego jego początku powinniśmy czuć pod nogą pracujący ABS. Charakterystyczne drganie pedału hamulca i dla niektórych nieprzyjemny jego dźwięk spr-

wiają, że podświadomie zmniejszają siłę nacisku. To jeden z największych i najczęściej popełnianych błędów. Od momentu uderzenia, aż do pełnego zatrzymania nie możemy zmniejszać siły. W taki sposób konsekwentnie skracamy drogę hamowania. Musimy również pamiętać o jednym, to, że czujemy pracujący ABS nie oznacza, że nie mogliśmy zatrzymać się na krótszym dystansie. W samochodach popularnych system ten włącza się stosunkowo wcześniej. To od nas kierowców zależy po jakim dystansie się zatrzymamy. Jeśli uda nam się przełamać i w tym momencie nawet docisnąć jeszcze pedał, wówczas w pełni wykorzystamy układ hamulcowy. Podczas sytuacji awaryjnej powinniśmy zareagować w taki sposób jakbyśmy chcieli połamać pedał hamulca! Nie miejmy oporów. Technologicznie jest on do tego przygotowany, dbając o nasze bezpieczeństwo. Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż co raz popularniejsze na rynku stają się obecnie systemy zwane „asystentami hamowania”. Przychodzą one z pomocą kierowcy; w momencie zarejestrowania odpowiednio energicznego i silnego kopnięcia w pedał hamulca dodatkowo same zwiększają siłę hamowania minimalizując ewentualny błąd kierowcy. System elektroniczny nie widzi jednak zagrożenia. Dla niego liczą się tylko zera i jedynki. Jeśli nie kopniemy w pedał tylko nacisniemy go jakbyśmy zwalniali przed światłami lub odpuścimy siłę choć na moment – nie zadziała! Warto więc nauczyć się go poprawnie wykorzystywać, a nie tylko wozić ze sobą. Dotyczy to każdego z dostępnych systemów, a w szczególności ABS.

Często spotykamy się również z niewiedzą dotyczącą użycia sprzęgła w trakcie hamowania. Podkreślam,

mówimy tutaj wyłącznie o sytuacji awaryjnej, nie zaś o przypadku zwykłego zwalniania, kiedy to należy unikać używania sprzęgła lub wciskać pedał w końcowej fazie. W sytuacji kryzysowej, gdy pojawia się stres i walka o utrzymanie na drodze, jednocześnie z hamulcem wciskamy pedał sprzęgła. U podstaw takiego działania leży potrzeba rozłączenia napędu. Podczas ćwiczeń na torze – np. na płytach poślizgowych – gdy w kontrolowanych warunkach trenujemy manewr awaryjnego hamowania z jednoczesnym omijaniem przeszkód, w sposób świadomy staramy się budować dodatkową atmosferę stresu. To właśnie stres, a właściwie nieumiejętność jego opanowania w znakomitej większości przyczynia się do utraty kontroli nad pojazdem. W sytuacji awaryjnego hamowania przynajmniej jedno na dziesięć uderzeń w pedał kończy się niewłaściwym wycelowaniem! Obserwujemy częste mocne naciśnięcie pedału hamulca jednocześnie z gazem lub najzwyczajniej w świecie zsunięciem się nogi ze środkowego pedału. Dotyczyć to może każdego! Nie trzeba wybijać wyobraźni, aby pomyśleć o skutkach takiego błędu na drodze. Wbrew obiegowej opinii nie jest to domena wyłącznie niedoświadczonych kierowców. Dotyczyć to może także osób o ogromnym doświadczeniu za kierownicą. To, że mamy na swoim koncie miliony przejechanych kilometrów wcale nie oznacza, że w odpowiedni sposób zareagujemy w sytuacji awaryjnej. Jeśli nie trenujemy, możemy nie być w stanie osiągnąć celu. Wciśnięcie sprzęgła w takiej sytuacji pozwala z jednej strony swobodnie pracować systemom aktywnego bezpieczeństwa, z drugiej zaś wyeliminować ewentualny błąd kierowcy

w postaci jednoczesnego hamowania i dodania gazu. Rozłączając napęd nie zgasimy również silnika. To kolejny argument za jednoczesnym wciśnięciem lewego pedału. W sytuacji kryzysowej przeciętny Kowalski przestaje myśleć i koncentrując się na przeszkodzie zapomina o istnieniu lewej nogi lub zapiera się nią o drzwi. Wszystko to oczywiście po to, aby nie wypaść z fotela, bo ma najczęściej zbyt luźno zapięte pasy, a sam fotel przypomina swym ustawieniem leżak rozłożony na skąpanej

słońcem plaży. Uderzając w sprzęgło równocześnie z hamulcem eliminujemy (minimalizujemy) ryzyko zgaszenia silnika. No dobrze, ale czy to faktycznie naprawdę jest takie ważne? Tak. Przede wszystkim po zgaszeniu silnika automatycznie wyłączają się wszystkie systemy wspomagające kierowcę (ABS, wspomaganie siły hamowania, asystent hamowania, kontrola toru jazdy itp.). Po drugie, na drodze nie jesteśmy sami. Interesujemy się również tym co dzieje się dookoła. Jeśli zaskoczyła nas jakaś

sytuacja, jest bardzo prawdopodobnym, że zaskoczyła ona także i innych uczestników ruchu, a z tyłu ktoś próbuje w nas nie wjechać. Jeśli to możliwe, zawsze starajmy się kontrolować poprzez lusterka co dzieje się też za nami. To, że nam się uda bezpiecznie zatrzymać, nie oznacza, że unikniemy kolizji. Jeśli rozpoczniesz awaryjne hamowanie szybki rzut oka w lusterka pozwala na uzyskanie informacji, czy oprócz tego, że musisz się zatrzymać, powinieneś pozostawić jeszcze komuś miejsce. Jeśli to możliwe zbliż się





do jednej z krawędzi swojego pasa. Jeśli hamowałeś awaryjnie może się ponadto okazać, że będziesz musiał szybko odjechać, gdyż jadąca za Tobą ciężarówka lub autokar nie mają miejsca na zatrzymanie. Jeśli zgasiłeś silnik, a masz gdzie zjechać lub przeszkoda przed którą hamowałeś już zniknęła, możesz nie mieć czasu na ponowne uruchomienie samochodu. Droga hamowania zestawu

z naczepą jest wielokrotnie dłuższa niż „osobówki”. Nie miejmy też złudzeń, kierowca autokaru mający na pokładzie 50 osób, za które bierze odpowiedzialność wybierze mniejsze zło. Woli nas „nieco” przepchnąć, niż ryzykować życiem lub zdrowiem niezapiętych pasażerów na pokładzie swojego Ikarusa.

To tylko mały wycinek zagadnienia hamowania. Na szkoleniu poznaje się

zdecydowanie szersze aspekty tego manewru.

Mimo że trudno jest nauczyć się jeździć z książki, zachęcam do ćwiczeń w bezpiecznych warunkach. Nawet samemu próbując zatrzymać się na jak najkrótszej drodze, na różnych nawierzchniach, w pełni kontrolując swoje reakcje.

Szerokiej drogi!

Czy wiesz, że...

...jadąc z prędkością 100 km/h po zobaczeniu przeszkody przejedziesz niemal 28 metrów bez jakiegokolwiek reakcji!

• Czas reakcji jest jednym z najczęściej pomijanych przez kierowców parametrów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do badań przyjmuje się średnią wartość na poziomie 1 sekundy. Wytrenowany kierowca sportowy osiąga wynik na poziomie 0,4-0,6 sekundy! Wartość przeciętna może jednak wzrosnąć gdy jesteśmy zmęczeni, o wpływie alkoholu nawet nie wspominamy! Jak to się ma do praktyki? W nocy nasze światła mijania oświetlają drogę kilkudziesięciu metrów (40-70 m w zależności od zastosowanych lamp i strony samochodu). Załóżmy, że przeszkoda pojawi się nam z lewej strony i będzie to np. pieszy w tak popularnym ciemnym ubraniu. Po jego zobaczeniu musimy się zatrzymać gdyż nie mamy jak go ominąć (tak typowe w polskich warunkach). Czas po którym rozpoczniemy ten proces to laboratoryjna 1 sekunda. W tym momencie tracimy już 28 metrów! Zakładając optymistycznie, że droga jest sucha i czysta, a asfalt gładki (o zgrozo co za szczęście, a cała akcja przydarzyła nam się gdzieś poza brudnymi i pofalowanymi polskimi drogami!) rozpoczynamy hamowanie. Kierowca umiejący posługiwać się hamulcem (z doświadczeń instruktora SJS, około 90% kierowców nie potrafi użyć dostępnych systemów związanych z hamowaniem) wytraci prędkość do 0 km/h, w przeciętnym samochodzie na dystansie około 38-42 m. Zestawiając dystans jaki oświetlają nam światła, z drogą potrzebną na zatrzymanie (czas reakcji plus dystans hamowania) wynika smutna prawda. Z dużym prawdopodobieństwem uderzymy pieszego! A przecież mieliśmy tyle szczęścia! Było przecież sucho, akurat zwolniliśmy tylko do 100 km/h, nie jechaliśmy w koleinach, byliśmy akurat wyspani i skoncentrowani na jeździe a nasze hamulce były w pełni sprawne. Gdyby chociaż pieszy miał jakikolwiek element odblaskowy i moglibyśmy zobaczyć go wcześniej!

Instruktorzy Szkoły Jazdy Subaru

Na fali rajdowych sukcesów staje się on co raz bardziej rozpoznawalną osobą. Dlatego warto przybliżyć nieco jego dotychczasową drogę. Kajetan Kajetanowicz – bo o nim mowa – to Mistrz Polski gr. N, najszybszy Polak w rajdach samochodowych w sezonie 2008, aktualny zawodnik Subaru Poland Rally Team oraz stały instruktor Szkoły Jazdy Subaru. Jak rozpoczęła się jego przygoda z rajdami i jak trafił do grona trenerów SJS?

Zamiłowanie Kajtka do motoryzacji i rajdów pojawiło się bardzo wcześnie. Jako kilkulatek zabierany przez ojca, Jakuba Kajetanowicza, na rozgrywany niemalże „pod domem” Rajd Wisły nie chciał opuścić nawet jednego odcinka marząc o tym, aby kiedyś samemu wystartować na trasach rajdowych. Pasja dojrzewała przez lata, aż w końcu popularny dziś „Kajto” w 2000 roku zaliczył swój debiut – Rajd Cieszyńskiej Barbórki. Wybór maszyny, którą zmierzy się z czasem był prosty - Fiat 126p kupiony za pierwsze zarobione przez siebie pieniądze. Jego start zakończył się spektakularnym... dachowaniem!



Niezrażony trudnościami nadal walczył o szlify zawodnika-amatora. Swoją pasję dzielił wraz z pilotką - a obecnie żoną - Olą. Krok po kroku piął się po drabinie doświadczeń, by w 2003 roku występując Peugeotem 106 w Rajdzie Śląskim zanotować pierwszy start w zawodach zaliczanych do klasyfikacji RSMP.

Zdobył wtedy 1. miejsce w klasie N2. Rok później przesiadł się do Peugeota 206, aby w kolejnym sezonie rozpocząć starty w rajdowym pucharze tej marki. Na wyniki Kajtka nie musieliśmy czekać zbyt długo. W 2005 roku wziął udział łącznie w 8 rajdach, z czego aż 6 razy stawał na najwyższym stopniu podium! Pech sprawił jednak, że ostatnia eliminacja Rajdowego Pucharu Peugeota nie potwierdziła absolutnej dominacji „Kajta” w tamtym sezonie. I Kajtek został Wicemistrzem Polski.

Występy i postawa Kajtka nie mogły pozostać bez echa. Okrzyknięty przez dziennikarzy i specjalistów objawieniem rajdów i największym talentem młodego pokolenia, otrzymał propozycję startów w Subaru Poland Rally Team u boku ówczesnego lidera zespołu, Mistrza Polski Leszka Kuzaja. Przesiadka do Subaru Imprezy gr. N nie przysporzyła „Kajto” większych trudności i już na pierwszych oesach bez kompleksów walczył z bardziej doświadczonymi kolegami notując

fantastyczne czasy. Niestety Kajtek nie mógł dokończyć dobrze rozpoczętego sezonu, ale dzięki propozycji Wacława Kosteckiego, prezesa Szkoły Jazdy Subaru dołączył do grona instruktorów SJS. Szybko odnalazł się w nowej roli skutecznie przekazując, głównie podczas wyższych stopni szkoleń, swoją wiedzę oraz doświadczenie. Podczas kolejnych eventów bliżej poznał pilota-legendę Macieja Wiśławskiego – patrona oraz instruktora SJS. W luźnej rozmowie, pełnej dowcipów i żartów Maciek w charakterystyczny dla siebie i jak zawsze bardzo dosadny sposób stwierdził, że gdyby startowali razem, Kajtek zostałby Mistrzem Polski! Wielu puściłoby taką wypowiedź mimo uszu, ale nie „Kajto”. Traktując sprawę bardzo poważnie zaczął rozmowy z „Wiślakiem”, trzymając go za przysłowiowe słowo, by po kilku miesiącach rozpocząć wspólne starty. Już w kolejnym sezonie wygrywają w klasyfikacji generalnej Rajd Elmot! To pierwsze zwycięstwo w cyklu RSMP dla Kajtka, a kolejne, choć po wielu latach przerwy, dla Maćka. Szybkie postępy i zbieranie doświadczeń, tak w skrócie moglibyśmy nazwać dalszą część sezonu 2007. Starty z „Wiślakiem”, wyjazd do Finlandii na lekcje u Jani Passonena, niezliczona ilość treningów w SJS, to wszystko było efektem bardzo dobrze poukładanej wizji przyszłości jaką posiada Kajtek. Bardzo cierpliwie, krok po kroku realizując założone cele sięga już w kolejnym roku – sezonie 2008 – po tytuł Mistrza Polski w gr. N oraz Wicemistrza Polski w klasyfikacji generalnej! Pomimo trudności budżetowych, swą wspaniałą i mądrą jazdą pozostawia w tyle znacznie bardziej doświadczoną konkurencję w klasie, nawiązując nawet równorzędną walkę z kierowcami dosiadającymi znacznie szybszych samochodów S2000!



Kajetan Kajetanowicz:

Kierowca idol:

Sebastien Loeb

Zawód wyuczony:

*technik ekonomii,
technik administracji*

Ulubiona dyscyplina:

rajdy samochodowe

Pierwszy poślizg:

około 28 lat temu (na bosu :))

Pierwsze zawody:

Cieszyńska Barbórka 1999r

Ulubiona droga:

każda z dużą ilością zakrętów

Ulubiona nawierzchnia:

śnieg, lód

Na fali sukcesów w naturalny sposób Kajtek wpisał się również w realizowane przez SJS imprezy motoryzacyjne. Jego widowiskowa jazda podczas codrive'ów kończących eventy stała się ich wizytówką.

Dzisiaj nazwisko Kajetan Kajetanowicz nabrało jeszcze większego znacze-

nia w świecie motoryzacji. Wszystko za sprawą podpisanego kontraktu z Subaru, na mocy którego Kajtek pozostaje liderem Subaru Poland Rally Team tworząc załogę z Jarkiem Baranem – wieloletnim pilotem Janusza Kuliga, a obecnie dealerem Subaru we Wrocławiu.



Wyprawa życia

USA



Dzień drugi „New York, New York...czyli ma Marianna ćwiczona usta”

Wstajemy stosunkowo wcześniej rano. Stosunkowość owa wynika z relatywnie krótkiego snu. Mój organizm nie zdążył się jeszcze przystosować, pomimo wprawek we śnie szarpanym, podporządkowanym rytmowi funkcjonowania Misiuchów. Schodzimy na śniadanie i zastajemy na nim czerstwawe croissanty, niezbyt smaczne pieczywo tostowe, a w formie dodatków dżemy i serek Filadelfia. Kawa też rozczarowuje nas nieco, ale za to sok pomarańczowy jest przepyszny. Wczoraj w nocy Radek obwieścił, że po mieście oprowadzać nas będzie wynajęty przez Mazurkasa (biuro podróży) przewodnik, a w zasadzie przewodniczka, o czym Radek przekonał się w ostatniej chwili, widząc czekającą nań w holu hożą siedemdziesięciolatkę. To nic, że telefonicznie poczynił szereg ustaleń, co chwila przytakując „tak, panie Marianie, ofkors panie Marianie”. I tak ostatecznie Marian okazał się Marianną, słabo dosyć „mówiącą po polskiemu, bo już tyle lat w Stanach przepędziła ona, ju

no”. W odróżnieniu od Smiley-sana, oprowadzającego nas w zeszłym roku po Japonii, Marianna na miękko przyjęła 45 minutowe spóźnienie, i w ogóle nie zwracała uwagi na krążące po autobusie kabanosy pani Danuty. Kabanosy cieszyły się sporym wzięciem, z uwagi na wspomniane wcześniej śniadaniowe wiktuały, do których, nie oszukujmy się, żadne z nas jeszcze nie nawykło. Najpierw jedziemy obejrzeć Statuę Wolności i Wyspę Emigrantów. Marianna zaczyna swoją opowieść od standardowego „ju no”, a potem gładko już idzie dalej, że „azaliż, wiele a wiele przyjechało tu emigrantów do Niujorku, prawie same Murzyny, niemieckie i radzieckie Żydy”. Radek otwiera oczy ze zdumienia i mówi „Marianna, uspokój się!”, lecz ta niewzruszenie ciągnie dalej „ju no!, ich nie było stać na komorne i musieli wyjechać z Manhattan, i pojawili się wyrobki, takie niekwalifikowane wyrobki, no, ju no!”. Kompletnie niespieszona i bardzo z siebie zadowolona Marianna przedstawia nam pokrótce plan wycieczki i oznajmia, że pojedziemy jeszcze „dziwować Central Park i Rockefeller Center, tam gdzie

jest zimą ślizgawica i wiele a wiele jeszcze innych cudów”.

Dojeżdżamy do portu, skąd zabierze nas statek na statkę. Na szczęście nie ma kolejek. Jest za to czarnoskóry, tęczowowłosy kloszard przygrywający sobie na gitarze. Natychmiast orientuje się skąd jesteśmy i zaczyna drzeć się na cały głos, brzdąkając po strunach „kofam cie, kofam cie, łorsoł, krakoł kofam cie”.

Grzesiek, mający siostrę w Stanach opowiada, że wśród polskich emigrantów panuje przesąd, mówiący o tym, że jeśli ktoś stara się o amerykańskie obywatelstwo, albo przynajmniej o tzw. stały pobyt i zanim otrzyma stosowne papiery jedzie zobaczyć statkę, to już nigdy, nigdy wcale jego zamierzenia się nie zrealizują. My nie zamierzamy zostawać tu na stałe, zatem bez strachu płyniemy stateczkiem pod samą statkę. Jednak zanim na ten stateczek wejdziemy, musimy przejść kontrolę, przy której europejska kontrola celna to naprawdę jest bułka z masłem. Kolejny raz przekonujemy się, że po 11 września Stany stały się państwem policyjnym. Kontrole są na każdym kroku. W każdym momen-



cie byle jaki policjant na ulicy może zrewidować ciebie i cały majdan, który niesiesz na sobie. Wszelkie dyskusje nie mają raczej sensu, bo amerykańscy policjanci raczej nie charakteryzują się poczuciem humoru. Doprawdy nijak ma się to do mitycznej amerykańskiej wolności.

Po obejrzeniu statui płyniemy na Wyspę Emigrantów, gdzie (jak nazwa wskazuje, osiedlali się pierwsi emigranci). Wchodzimy do środka budynku, w którym mieści się muzeum i natychmiast wiszą mi sople z nosa. Wspominałam o amerykańskiej klimatyzacji??? W rzezonym muzeum znajdują się komputery do dyspozycji zwiedzających, służące do wyszukiwania emigrantów z takim samym nazwiskiem, czyli rodziny w domyśle. Wystarczy wpisać swoje nazwisko i otrzymuje się informacje teoretycznie o swoich przodkach, którzy przyплыnęli na Wyspę Emigrantów.

Z punktu widzenia Amerykanów, cechujących się olbrzymią, bo aż dwuwiekową historią, czasy początku XX wieku, to już prehistoria. Trudno im wytłumaczyć, że niektórzy Europejczycy odtwarzają drzewa genealogiczne swych rodzin, sięgając do czasów odkrycia Ameryki przez Kolumba. Tym niemniej, Jackie idzie „odkryć” swego przodka. Przodek to Adolf Łukaszeński, który dobił do brzegów Ameryki około 1903 roku z Polski. Tak na marginesie, trochę to dziwne, bo Polska wówczas nie istniała jako państwo, ale o tam, ja zawsze się czepiam. Po wyjściu z muzeum, mamy jeszcze trochę czasu, by się poplątać po nadbrzeżu, pogapić na mewy i dzieciaki biegające po parku.

Coś mnie podkuśiło, by zjeść precla i teraz muszę wypić wiadro wody. To cholera jest tak słońce, że nie wiem jak można je jeść jako przegryzkę. Ale i tak trafiam nie najgorzej, bo ludzie ryzyku-





ją życiem i biorą kurczaka smażonego w głębokim tłuszczu, którego zapach przywodzi myśli właśnie o przodkach. Także nie wiem, kto ma gorzej: ja człapiąca jak Bazyliszek z siarką w brzuchu czy ci, którym odbija się stęchłym kurczakiem ociekającym przepalonym olejem silnikowym. Po godzinie wracamy i spostrzegamy, że opłacało się wstać nieco wcześniej. Aktualnie kolejki do statków wiozących na wyspę zapewniają atrakcyjne, czterogodzinne wyczekiwanie w cudownym, amerykańskim słoneczku.

My natomiast jedziemy do World Financial Center, z którego okien rozciąga się widok na Ground Zero.

W samym centrum finansowym jest raczej pustawo. Wynika to z faktu, że mamy dzisiaj niedzielę, a na dodatek

spora część mieszkańców Nowego Jorku, korzystając ze święta pracy przypadającego w poniedziałek, wyjechała na weekend. Przez olbrzymie szyby widać całą strefę, w której stały bliźniacze wieże. Najbardziej przygnębiający widok stanowią budynki, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie tego, co pozostało po wieżach. Czarny pył, wgrzyziony głęboko w elewacje zostanie już tam chyba na zawsze. Naprawdę trudno sobie wyobrazić, jak wyglądało to miejsce tuż po tragedii, skoro kilka lat później wciąż sprawia takie przygnębiające wrażenie. Rzekomo na tym miejscu mają stanąć identyczne architektonicznie wieże, lecz większe i puste w środku, z muzeum na niższych kondygnacjach. Ma to być swoistego rodzaju pomnik upamiętniający ofiary zamachu. Zostajemy jeszcze przez moment i znowu wychodzimy na palące słońce.

„Zaiste więc udamy, iż teraz do Central Parkmybędziemy” oznajmia Marianna, a sympatyczny kierowca wiezie nas na Truskawkowe Pola. Central Park jest rzeczywiście fascynującym miejscem. Nie dziwi mnie, że wszelkie gwiazdki szolbizu i innego hajlajfu chcą mieć mieszkanie, albo lepiej jeszcze, jakiś loft z widokiem na ten park. I pomyśleć, że taki fajny kawałek przestrzeni powstał na wysypisku śmieci. Park jest ogromny, przechodzimy tylko przez jego mały kawałek, zatrzymując się w miejscu, gdzie jest tzw. mozaika Lennona, czyli chodnik z napisem „IMAGINE”. Wokół napisu jest oczywiście mnóstwo kwiatów, a nawet świeże jabłka. I, jakże by inaczej, na ławeczkach, hippisi różnego autoramentu. Ktoś brzdąka „Hey Jude” na gitarze. Wieje chłodny wietrzyk. Fajny klimat, taki nowojorski właśnie. Od razu przypominają się hollywoodzkie czikfliki, gdzie on i ona spacerują sobie po zielonej trawce, i ju noł, na kładeczkę i „over the rainbow”.





Wracamy do autobusu. Klimat Lennona rozluźnia trochę towarzystwo, które żąda niezwłocznego dostarczenia na miejsce sprzedawania piwa. Od razu również pojawia się zastrzeżenie, że ma to być piwo IMPORTOWANE, żadne inne. Nieco zdziwiony kierowca próbuje wyjaśnić, że właśnie przejeżdżamy przez Harlem i nawet najmniejsza próba postoju grupy białych obcokrajowców raczej nie jest tu wskazana. Jednakże presja jest na tyle wielka, że Radek idzie pertraktować z kierowcą oraz przerażoną lekko Marianną, która powtarza „wszelakoż to Harlem i very niebezpieczny plejs to jest, ju no!”

Plejs nie plejs, dandżerus czy nie dandżerus, zdesperowana grupka ochoczo wyskakuje z busika i na oczach zdziwionych nieco tubylców biegnie do pobliskiego supersamu. Za nimi leci Radek z wraskiem „nie rozchodźcie się, trzymajcie się razem, na Boga”. Przysięgam, gdyby miał pistolet, to na pewno by go odbezpieczył. A tak, czeka przy busiku nerwowo gryząc paznokcie. Z niekłamaną ulgą odnotowuje kolejne osoby objuczone jak wielbłądy, głównie Heinekenem, powracające do busa. Krótkotrwałe zadowolenie ulatnia się jak bańka mydlana, gdy okazuje się, że nie ma Renaty, zgrabnej, młodej dziewczyny z łanem pszenicznych włosów. Zaginęła w środku Harlemu. Stwierdzenie, że w autobusie zaczyna się unosić lekki smrodek paniki, to sformułowanie oględne dosyć. Połowa facetów wyskakuje na ulicę szukać Renaty. Bezszykownie. Gdy po kwadransie nadal jej nie ma, a na twarzy kierowcy pojawia się mina z cyklu „a nie mówiłem”, Marianna powtarza „Jesus Christ”, my zaczynamy się zastanawiać co będzie, pojawia się roześmiana Renata z sokiem pod pachą i lodem w ręce (paradowała liżąc tego loda przed zdziwioną grupą czarnoskórych nastolatków) i stwierdza rozbrajająco

„sorry, ale była spora kolejka”. Po szeregu delikatnych perswazji i pouczeń, okraszonych słowami wzmacniającymi, których nie będę tutaj cytowała, wyjeżdżamy w kierunku Piątej Alei. Migają nam przed oczami apartamentowce gwiazd, muzeum Guggenheima, siedziba Apple’a, sklep Tiffaniego i Minamoto, bardzo ekskluzywne i te mniej ekskluzywne butikie z kolejkami przed wejściem (początek wyprzedaży). Znowu wysiadamy i zatapiamy się w klimat Fifth Avenue.

Spędzamy trochę czasu w Trump Tower, posiłkowani przez cudowne opowieści Marianny o podbojach miłosnych Donalda Trumpa, oraz jego żony Ivany.

Następnie idziemy do Rockefeller Center. Tłok jest straszny. Doprawdy wszędzie jest mnóstwo ludzi. Trudno mi sobie wyobrazić, jak jest tutaj każdego innego dnia, skoro Radek na każdym kroku powtarza, że jeszcze nie widział tak PUSTEGO Nowego Jorku. Ja tam nie lubię tłoku, jak pan Zagłoba. Chowam się zatem w jakimś ulicznym zakamarku, obok ulicznego sprzedawcy, handlującego manuskryptami scenariuszy filmowych, których akcja rozgrywa się właśnie w Nowym Jorku. Później udajemy się w kierunku katedry św. Patryka. Sama katedra jest naprawdę imponująca. Szkoda, że klimat jej wnętrza psują ochroniarze sprawdzający plecaki. Trochę to dziwne uczucie być rewidowanym w świątyni. Zapalamy świeczkę w intencji naszych Misiuchów i wychodzimy. Przed wejściem okazuje się, że nasza grupa doceniła już „jednakowoż” walory wnętrza katedry, a teraz podziwia jej atrybuty zewnętrzne. Chodzi zwłaszcza o bardzo młody, czarnoskóry, wystylizowany na Naomi Campbell atrybut, siedzący na schodach katedry bez majtek i bezceremonialnie wcinający lunch. Radek pogania męską część grupy, bar-



dzo zainteresowaną wszechstronnym zwiedzaniem obiektów sakralnych.

Jedziemy na Wall Street. Po drodze mijamy dziwny architektonicznie budynek zwany potocznie „flat iron”. Kierowca, który w czasie dzisiejszego dnia osunął się wewnętrznie już pewnie z pięć razy, nawet nie protestuje, gdy zmuszamy go do zatrzymania się na postoju taksówek. Wyskakujemy robić zdjęcia, gdy tymczasem bus jest otrąbiany ze wszystkich możliwych stron, „wszelakoż” zatarasował cały uliczny ruch. Dopiero gdy widzimy zbliżające się białe samochody z dużymi napisami „NYPD” na karoseriach, szybko wskakujemy do busa.

Dojeżdżamy pod siedzibę nowojorskiej giełdy. Tutaj zostajemy pozostawieni przez wyraźnie ucieszonego kierowcę. Idziemy zrobić sobie zdjęcia i chwycić giełdowego byka za jaja, tak na szczęście, wiadomo. Okazuje się to nie taką prostą sprawą, gdyż aktualnie byk okupowany jest przez grupę rosyjskich turystów, krzyczących raz po raz „Tamara, uchadzi, jajców nie wiżu”. Z trudem wciskam się między Tamary i mam cudowną fotkę, oczywiście z byczymi jajami. Kupujemy ojcu za 5 баксов statuetkę z bykiem, co by mógł ją sobie postawić w biurze na etażerze.

Potem idziemy w stronę budynków giełdy. Nieopodal stoją dwaj nowojorscy policjanci, którzy chętnie zgadzają się pozować do zdjęcia z Jackiem. A potem z Jackiem i z dziewczynami z naszej wycieczki. A potem z Jackiem, dziewczynami i chłopakami z naszej wycieczki. A potem z grupą Rosjan i Tamarami. A potem wyciągają papierosy, ich miny zdają się mówić „hu de fak is nekst”, a wtenczas wycieczka Niemców rezygnuje z tej formy pamiątki z Nowego Jorku.

Część naszych ludzi łapie nowojorskie taksówki i wraca do hotelu. My postanawiamy przejść się jeszcze kawalek do



Chinatown i stamtąd wrócić metrem na Broadway. Po drodze zahaczamy o MacDonalda. Może to i jest całkiem niesamowite, lecz polski macdonaldowy fast food smakuje mi bardziej, niż jego amerykański protoplasta. Co do Jackiego, on jest z kolei zupełnie przeciwnej opinii i wchłania przeogromne ilości jedzenia, ciesząc się, że po zamarkanych serkach Filadelfia oraz „preclach – sreclach” nareszcie się naje. Trochę to trwa, ale po prawdzie ni-

gdzie nam się tak bardzo nie spieszy. Wolno przechodzimy sobie przed olbrzymim budynkiem sądu, następnie mijamy budynek United Nations. Po drodze spotykamy artystę – karykaturzystę z karteczką „Please, no coins. I have hangover”. Doprawdy, należy to zrozumieć.

Dochodzimy do Chinatown. Znow zatapiamy się w tłumie. Tym razem głównie smażącym kotlety na grillu i handlującym wszelkimi możliwymi



podróbkami wszystkiego. Choć nie, patrząc na jakość owych produktów można odnieść wrażenie, że są to właściwie podróbki podróbek.

Gdy docieramy do metra, uderza w nas fala gorąca. Choć przed nami do przejechania tylko cztery przystanki już zastanawiam się jak to wytrzymam. W środku wagonu dla odmiany przemyli ziąb. Trafiamy jeszcze na portorykański chór chłopięcy zarabiający „śpiewem i gitarą” na życie. Zastanawiam się, kiedy odpadnie mi głowa i potoczy się w dół wagonika. Dla zabicia czasu czytam reklamy. Najfajniejsza jest ta z cyklu „Chcesz poprawić swój los? Przyjdź do nas i pracuj jako parkingowy na Manhattanie”. „Chcesz poprawić swój los?” – pytam Jackiego. Jakoś nie chce.

W końcu wysiadamy na Broadwayu. Mijamy garniturek w kratkę i znajdujemy się w naszym hotelu.

Jeszcze tylko relaksacyjny dwuminutowy prysznic i możemy iść na kolację do pobliskiej irlandzkiej knajpki. Oczywiście, przez zmęczenie i wariacje z klimą, mam już zatkaany nos. Ledwo jestem w stanie wysiedzieć na krzeselku. Ale siedzę, jem zapiekankę kartoflaną i lody waniliowe. I żadnych precli. Towarzystwo powoli zaczyna coraz bardziej się rozluźniać. Po wyjściu z knajpki próbujemy jeszcze wejść na szczyt Empire State Building, ale widząc olbrzymie kolejki, oceniane przez Radka na 2-3 godziny czekania, rezygnujemy. Część idzie płatać się jeszcze po Times Square. Ja wymiękam. Mój organizm, moja głowa, mój nos i pozostałe me członki mówią po prostu „dość”. Wracamy do hotelu. Zасыpiam prawie na stojąco. Ostatnią rzeczą, którą percepuję, mało już zresztą świadomie, jest Barack Obama mówiący mi „good bye” prosto z ekranu telewizora.

Cd. artykułu w następnym numerze



Portrety



Majówka 2006



Dni Twierdzy 2006



Dni Twierdzy 2006



Dni Twierdzy 2006



Świętokrzyskie



Świętokrzyskie



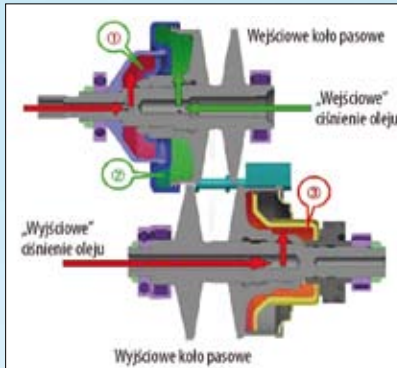
Bezstopniowo w 100 milisekund

W najnowszym Subaru Legacy V generacji zadebiutowała innowacyjna bezstopniowa skrzynia biegów Lineartronic. Teraz, wybierając w modelach z silnikami wolnossącymi 2.0 i 2.5 dm^3 przekładnię automatyczną, nie trzeba się już godzić na jej leniwą pracę i podwyższone zużycie paliwa.



W nowym Legacy jednym z ciekawszych rozwiązań jest bezstopniowa automatyczna skrzynia biegów CVT (Continuous Variable Transmission), którą nazwano intrygującym słowem - Lineartronic. Skrzynie bezstopniowe w samochodach osobowych nie są nowością, jednak mimo teoretycznie bezsprzecznych zalet nie cieszą się dużą popularnością. Idea jest piękna - urządzenie oferuje silnikowi (i kierowcy) nieskończoną ilość przełożeń w taki sposób, że wybór „biegu” następuje automatycznie i zupełnie płynnie, pozwalając jednostce napędowej pracować w każdej chwili, niezależnie od warunków drogowych, z najbardziej optymalnymi obrotami. W ten sposób powinniśmy osiągać najmniejsze z możliwych zużycie paliwa, dysponując na każde żądanie dużymi osiąganiami oraz nie kłopotząc się zmianą przełożeń. I tak jest w rzeczywistości, ale z jednym zastrzeżeniem - większość podobnych urządzeń generuje dużo strat mechanicznych, zaś ich „płynność działania” jest tak duża, że żaden aktywny kierowca nie czuje się usatysfakcjonowany. Rezultat jest kiepski - ani niskiego zużycia paliwa, ani osiągów, ani przyjemności z jazdy.

Znaczna część stosowanych dziś skrzyń bezstopniowych oparta jest na idei



Zespół zmieniający przełożenie, zwany wariatorem. Składa się z dwóch kół pasowych - wejściowego i wyjściowego. Średnica opasania przez łańcuch zmienia się, gdy klinowy w przekroju rowek wewnątrz koła zmienia szerokość, na skutek zmiany ciśnień w komorach hydraulicznych oznaczonych numerami 1, 2 i 3.

dr. Huberta van Doorne, Holendra, który w latach 50. XX wieku zastosował ją po raz pierwszy w małych samochodach firmy DAF. Nie inaczej jest ze skrzynią Lineartronic Subaru, skonstruowaną w koncernie Fuji Heavy Industries. Japończycy postanowili jednak dopracować konstrukcję w ten sposób, by wspomniane wyżej wady znikły, a zalety pozostały. I udało się - urządzenie o nazwie Lineartronic pozwala jeździć nowym Legacy płynnie, oszczędnie, ale też aktywnie. A o to właśnie chodzi.

Pas czy łańcuch?

Zasada działania typowej skrzyni bezstopniowej jest wyjątkowo prosta. Urządzeniem pozwalającym na płynną zmianę przełożenia jest jedna para kół pasowych, przystosowanych do współpracy z pasem klinowym. Podobne są one do tradycyjnego napędu alternatora w samochodzie czy bębna w domowej pralce, z tą jednak różnicą, że połówki obu kół mogą się do siebie zbliżać lub oddalać. Zespół siłowników hydraulicznych powoduje, że czynią to zgodnie - gdy w jednym kole owe połówki się zbliżają, to w drugim się oddalają, zmieniając promień opasania pasa tak, aby pozostał on zawsze napięty. Zmiana obwodów współpracy pasa z kołami powoduje zmianę przełożenia całej przekładni.

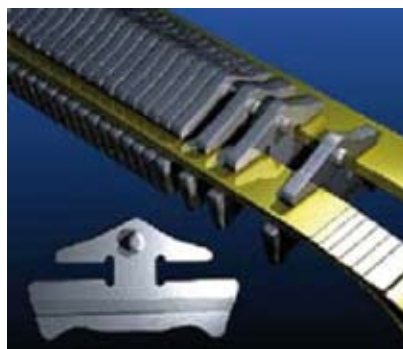
Prostota tego urządzenia nie mogła umknąć uwadze konstruktorów, ale jest ona nieco pozorna. Całość musi być wyposażona w sprawny, szybki mechanizm sterujący, uzależniający dobór przełożeń od aktualnych warunków, potrzeb silnika oraz żądań kierowcy. Do opisanego wyżej zespołu zwanego „wariatorem”, czyli „zmieniaczem przełożeń”, należy dodać sprzęgło pozwalające samochodowi płynnie ruszyć z miejsca. Nieodzowne jest też urządzenie odwracające napęd, gdyż bez wstecznego biegu samochód byłby bezużyteczny.



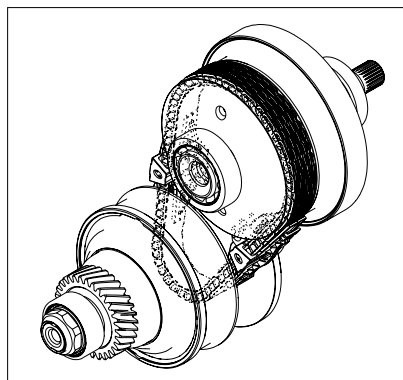
Przejdźmy teraz do minusów skrzyni bezstopniowej z kołami stożkowymi i pasem klinowym. Pierwszym i najpoważniejszym są duże straty mechaniczne w układzie pas klinowy - koła stożkowe. Wynikają one z tarcia pasa o powierzchnie kół i z konieczności bezustannego przeginania tego pasa. Na szczęście kwestia trwałości została rozwiązana. Van Doorne stosował początkowo wzmacniany pas gumowy, ale okazał się on wystarczający jedynie dla małych samochodów ze słabymi silnikami. Obecnie stosowany jest np. w skuterach. Przy większych momentach powszechnie używany jest klinowy pas stalowy, zwany pasem „pchany”. W tym rozwiązaniu, na sprężyste, stalowe taśmy stanowiące rdzeń pasa nanizane są setki również stalowych blaszek, których boczne krawędzie tworzą razem klinowy profil. Cechą charakterystyczną konstrukcji jest to, że moment przenoszony jest tu nie przez „ciągnięty” odcinek pasa między kołami (a więc przez taśmy stalowe), ale przez odcinek „pchany”, gdzie stalowe blaszki blokują się między sobą w sztywny „popychacz” działający między kołami stożkowymi. Dzięki temu pokonano problem trwałości pasa przenoszącego duży moment napędowy, jednak tu właśnie pojawiają się wady typowej przekładni CVT. Wynikają one z oporów jakie stawiają przy nieustannym przeginaniu naprężone stalowe taśmy, szczególnie na małym promieniu koła pasowego, a także z tarcia blaszek stalowych nie tylko o powierzchnie kół stożkowych, ale i o siebie. Częściowym rozwiązaniem jest ograniczenie minimalnego promienia zagięcia pasa, a zatem konieczność stosowania kół pasowych o dużych średnicach, co jest niewygodne konstrukcyjnie.



Łańcuch klinowy zastosowany w przekładni Lineartronic



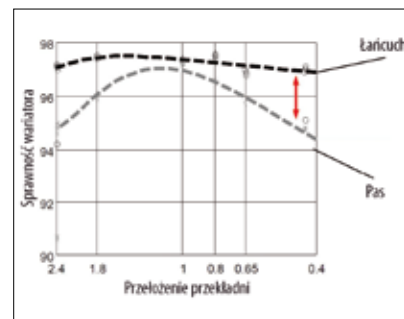
Tradycyjny metalowy pas klinowy z elastycznymi taśmami prowadzącymi i swobodnymi płytkami roboczymi.



Łańcuch klinowy stabilizowany jest dwoma ślizgowymi prowadzicami.

Subaru w skrzyni Lineartronic zastosowało bardziej radykalne rozwiązanie, dostarczone przez firmę LuK - zamiast pasa stalowego użyto łańcucha klinowego. Jest on nieco

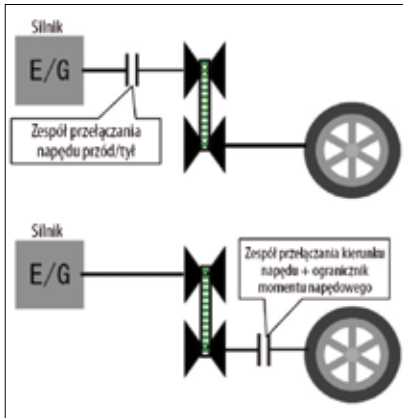
podobny do szerokiego łańcucha motocyklowego czy rowerowego, z całym pakietem płytek łączących poszczególne ogniwa. Powierzchnie klinowe pojawiają się tu na czołach trzpieni poszczególnych ogniw, zastosowano 150 trzpieni i 900 płytek. Zaletą łańcucha (w przeciwieństwie do sprężystego pasa) jest zdolność do zaginania się na znacznie mniejszym promieniu, bez najmniejszych sił i oporów powstających wewnątrz sąsiadujących ogniw. W efekcie możliwe jest zastosowanie mniejszych średnic kół pasowych, bez ograniczenia ogólnego przełożenia skrzyni biegów. W skrzyni Lineartronic wynosi ono 6,33:1, co jest wartością większą niż spotykana nawet w typowych automatycznych przekładniach sześciobiegowych. Jak wiadomo rozpiętość przełożeń skrzyni



Porównanie sprawności napędu przy 100 km/h, moment 100 Nm, 2000 obr/min.

biegów ma istotne znaczenie przy doborze ich do charakteru pracy silnika i warunków drogowych w jakich pracuje samochód.

Ograniczenie całkowitej średnicy kół pasowych ma też niebagatelne znaczenie, szczególnie dla skrzyni biegów w układzie podłużnym, jaki stosowany jest w samochodach Subaru. Zauważmy, że podstawowym elementem mechanicznym są tu właśnie dwa koła pasowe pracujące w jednej płaszczyźnie - w tym



Większość przekładni bezstopniowych ma zespół przełączania biegu wstecznego umieszczony pomiędzy silnikiem i wariatorem (górny rysunek). W przekładni Lineartronic ten zespół znajduje się za wariatorem (dolny rys.), a zatem umieszczone tam sprzęgło wielotarczowe może służyć jako ogranicznik maksymalnego momentu przenoszonego przez układ, gdy wystąpią uderzenia pochodzące od kół samochodu.

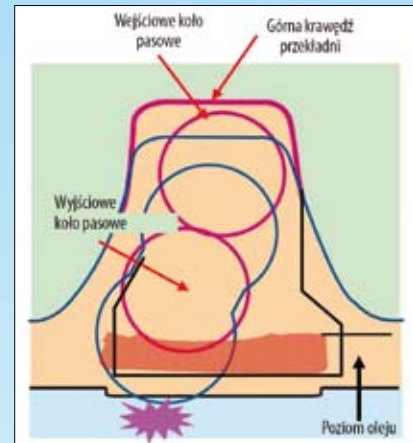
układzie jest to płaszczyzna prostopadła do osi samochodu. Rzutuje to przede wszystkim na szerokość i wysokość skrzyni biegów (możliwość ograniczenia jej długości nie ma tu znaczenia), a zatem na wielkość tunelu w którym jest ona umieszczona. W rezultacie - im mniejsze robocze koła pasowe, tym więcej kierowca i pasażer z przodu mają miejsca na nogi.

Subaru udało się wykonać tak zwartą skrzynię Lineartronic, że mieści się ona w nieznacznie tylko podwyższonym tunelu, przystosowanym do skrzyń innego typu. Posłużono się tu, prócz użycia łańcucha klinowego zamiast pasa, co skutkowało ograniczeniem średnic kół, także innymi nietypowymi rozwiązaniami. Oba koła znajdują się nie jedno nad drugim, ale są lekko skośnie przesunięte.





Górne z nich jest kołem wejściowym. Ponieważ jego oś nie mogła znaleźć się w osi wału korbowego silnika lecz nad nią i z boku, za sprzęgłem zastosowano dodatko-



Przekrój poprzeczny przekładni Lineartronic - szczególnie położenie kół pasowych.

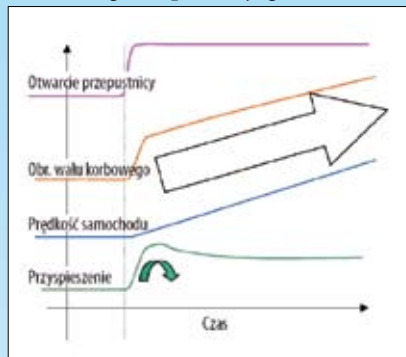
wą przekładnię zębatą (o przełożeniu 1,129:1). W rezultacie para kół i obudowa skrzyni mieszczą się w niezbyt szerokim tunelu, a dolne koło jest na tyle wysoko, by nie pracować w sposób ciągły w zbiorniku oleju znajdującym się w dole skrzyni. Jest to także ważne, gdyż ogranicza straty pompowania oleju, a więc w rezultacie zużycie paliwa samochodu.

Subaru podaje, że straty mechaniczne jakie pojawiają się wewnątrz skrzyni Lineartronic podczas jazdy z najmniejszym przełożeniem (długa jazda autostradowa, istotna dla ogólnego zużycia paliwa) zamykają się wielkością 2-3%, natomiast typowa skrzynia CVT z pasem klinowym charakteryzuje się w tym regionie wartością strat powyżej 5%. Liczby te można przełożyć bezpośrednio na przyrost lub spadek zużycia paliwa samochodu.



Ochrona przez bieg wsteczny

Kolejnym interesującym rozwiązaniem skrzyni Lineartronic jest umiejscowienie zespołu biegu wstecznego i sposób jego działania.



Zależność pomiędzy obrotami wału silnika a prędkością samochodu.

Typowym rozwiązaniem dla skrzyń CVT jest umieszczenie pomiędzy sprzęgłem a pierwszym kołem pasowym urządzenia zawierającego przekładnię planetarną i dwa sterowane hydraulicznie sprzęgła. Przełączanie tych sprzęgieł powoduje wybranie biegu do przodu (zablokowanie przekładni planetarnej) lub do tyłu (przekładnia planetarna zmienia kierunek obrotów i działa jako reduktor). Podobnie jest w skrzyni Lineartronic, tyle, że cały ten zespół

umieszczono za zdawczym kołem pasowym, a przed przełożeniem głównym zespołu napędowego. Ta pozornie nieistotna zmiana pozwoliła na takie skonstruowanie sprzęgła przekładni planetarnej, że przy jeździe do przodu stanowi ono także ogranicznik momentu maksymalnego pojawiającego się w układzie napędowym. W razie pojawienia się przeciążeń pochodzących od kół, o co przy napędzie 4x4 nietrudno, sprzęgło to ma możliwość chwilowego kontrolowanego poślizgu. Ponieważ w ten sposób inżynierowie zyskali władzę nad maksymalnymi momentami występującymi w zespole kół pasowych, mogli do tego dostosować ich budowę, oraz ograniczyć ciśnienia sterowania w układzie hydraulicznym. Jest to kolejny czynnik zmniejszający ogólne straty mechaniczne w skrzyni Lineartronic. Mała pompa oleju zasilająca systemy skrzyni napędzana jest oddzielną przekładnią bezpośrednio od wału wejściowego.

Jak wiadomo, po wejściowej stronie skrzyni, także tej bezstopniowej, konieczne jest zastosowanie sprzęgła. W skrzyni Lineartronic zastosowano hydrokinetyczny przetwornik

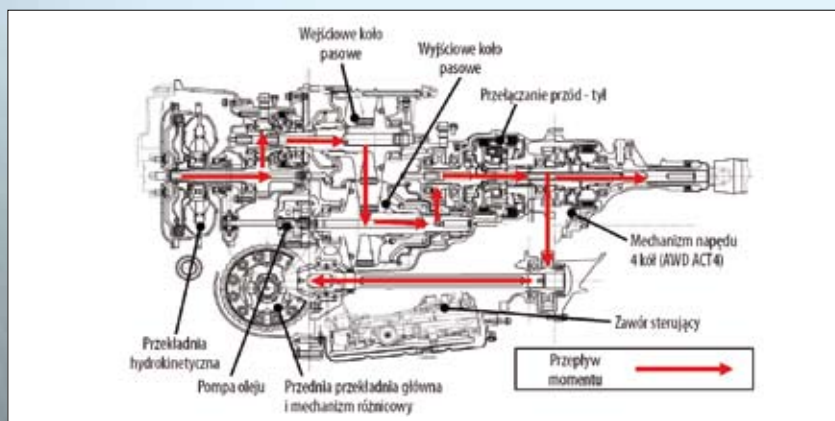
momentu, podobny do znanego z typowych, stopniowych skrzyń automatycznych. Przed nim znajduje się dwustopniowy tłumik drgań skrętnych.

Ze względu na szczególny sposób działania bezstopniowej skrzyni biegów oraz bardzo szeroki zakres przełożeń skrzyni Lineartronic,



Podział zakresu pracy przekładni Lineartronic na 6 przełożeń.

sprzęgło hydrokinetyczne działa tylko podczas ruszania samochodu z miejsca. W pozostałych zakresach pracy skrzyni jest ono zablokowane, a zatem nie następują w nim żadne straty. Co więcej, dzięki szerokieму zakresowi przełożeń, sprawność przeniesienia momentu (zdolność do szybkiego ruszenia samochodu z miejsca) jest wyraźnie większa niż przy zastosowaniu dotychczasowych automatycznych skrzyń Subaru. Konstruktorzy z dużą uwagą opracowali zachowanie sterownika silnika, zmiennika przełożeń i sprzęgła hydrokinetycznego, aby odczucie kierowcy po szybkim wciśnięciu gazu i podczas przyspieszania było podobne do tego jakie występuje przy użyciu klasycznych skrzyń automatycznych, a nawet manualnych. Z tej przyczyny zrezygnowano z możliwości ustawienia stałych obrotów wału silnika i dostosowywania przełożenia skrzyni do rosnącej prędkości samochodu. W skrzyni



Przeptyw momentów napędowych w skrzyni biegów Lineartronic.

Lineartonic założenie jest takie, że po mocnym wciśnięciu pedału gazu przyspieszenie auta chwilowo wzrasta maksymalnie, a potem utrzymuje się na stałym poziomie.



Prędkość auta rośnie liniowo, i co istotne, również prędkość obrotowa wału silnika po pierwszym „skoku” rośnie mniej więcej liniowo, pozwalając odczuć kierowcy związek pomiędzy pracą jednostki napędowej a zachowaniem samochodu. Taka filozofia zachowania układu napędowego po części wyjaśnia zagadkę nazwy skrzyni biegów. „Lineartronic” może oznaczać „Generator Liniowości” choć oczywiście najistotniejsze jest zapewne ładne i bardzo „techniczne” brzmienie tego słowa.

Bezstopniowe sześć biegów i 4x4

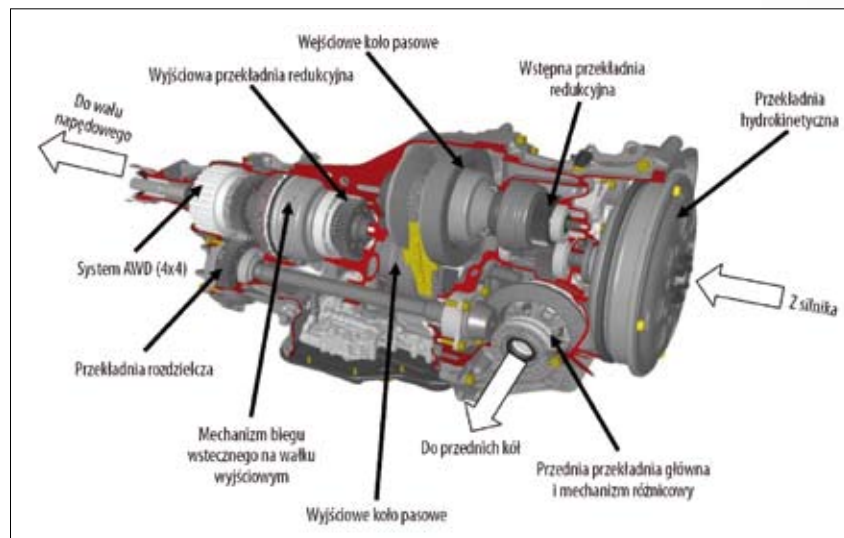
Niektórym kierowcom może nie wystarczać automatyczne, liniowe zachowanie skrzyni Lineartronic. Nic straconego, dostępny jest także tryb „stopniowy”, także z manualną zmianą wirtualnych przełożeń. Po ustawieniu drążka zmiany biegów w położenie „M” skrzynia zachowuje się jak by była urządzeniem stopniowym, mechanicznym, jedynie zauto-

matyzowanym. Dostępne jest sześć prawidłowo dobranych, ustalonych wartości przełożeń. Choć ruszanie z miejsca nadal następuje w trybie automatycznym, „biegi” można zmieniać ręcznie, tak, jak w sportowym samochodzie, łopatkami przy kierownicy. Lewa łopatka powoduje redukcje, prawa podwyższenie przełożeń. Bardzo dużą wagę

przyłożono do szybkiego, sportowego zachowania skrzyni biegów, charakterystycznego dla Subaru. Jak podaje producent, maksymalny czas zmiany wirtualnych biegów wynosi 100 milisekund, jednak dla większości zmian jest on krótszy, np. czas redukcji z „czwórki” na „trójkę” wynosi ok. 50 milisekund (0,05 sekundy). Są to wartości, które pozostawiają daleko z tyłu konkurencję

dysponującą możliwością ręcznej zmiany biegów w automatycznych lub zautomatyzowanych przekładniach stopniowych. Dodajmy, że w razie popełnienia błędu w doborze przełożenia, system zapobiega „przekręceniu” silnika lub nadmiernemu spadkowi obrotów i samoczynnie podwyższa lub redukuje przełożenie.

Skrzynia Lineartronic powiązana jest oczywiście z typowym dla Subaru symetrycznym układem napędowym 4x4 - jest to pierwsze na świecie (w samochodzie osobowym) połączenie „łańcuchowej” bezstopniowej skrzyni biegów w układzie podłużnym i napędu 4 kół. W tylnej części skrzyni, na wałku wyjściowym, umieszczono przekładnię zębatą dostarczającą poprzez krótki wał napęd do przedniej przekładni głównej i mechanizmu różnicowego. Umieszczono je w tej samej obudowie po prawej stronie, za przekładnię hydrokinetyczną. Tym samym napęd przedni w skrzyni Lineartronic jest stały, bez możliwości odłączenia.



Widok mechanizmów skrzyni Lineartronic.



*Dźwignia zmiany biegów
skrzyni Lineartronic.*



*Manetki zmiany biegów
przy kierownicy.*



Dziedzictwo symetrycznego napędu

Historia firm motoryzacyjnych, które odnoszą sukces wskazuje, że najlepiej jest znaleźć własny, szczególny styl a potem konsekwentnie go rozwijać, nie wprowadzając drastycznych zmian. Tak właśnie czyni Subaru.

Subaru nie sięga swą historią tak daleko jak kilku pionierskich producentów samochodów z Europy i USA. Przypomnijmy, pierwszy samochód Subaru - P1 - pojawił się dopiero w roku 1954, nie trafił jednak do produkcji seryjnej. Subaru rozpoczęło zmagania rynkowe w roku 1958 od małego „360” i przez pierwsze trzy dekady z powodzeniem konkurowało w segmentach mikrosamochodów, a potem aut kompaktowych (modele „1000”, a następnie Leone). Mimo to w latach osiemdziesiątych XX wieku Subaru zyskało już, nie tylko w Japonii, reputację solidnych aut o szczególnym charakterze. Wszystko to za sprawą przyjętego w linii 1000 - Leone układu napędowego z silnikiem bokser umieszczonym podłużnie z przodu i docenionej przez klientów opcji stałego, symetrycznego napędu 4x4.

Trudno jednak podbijać świat (a z pozycji japońskiej firmy w tamtych latach „światem” był przede wszystkim rynek USA), dysponując autkiem o długości niewiele ponad czterech metrów. Co prawda od końca lat siedemdziesiątych Subaru oferowało Amerykanom także interesującego pickupa o nazwie Brat, ale ambicje firmy sięgały wyżej. A zatem w końcu dekady lat osiemdziesiątych przyszedł czas na porządny samochód klasy średniej.

Szefowie firmy położonej w podtokijskim Ōta nie zamierzali stworzyć zwykłego, klasycznego sedana

z napędem tylnym, lub typowym dla Europy ekonomicznym napędem przednim, jakich wiele było już wtedy na rynku. Wiedzieli, że bardzo dobrze przez nich opanowany symetryczny, stały napęd 4x4 wraz ze specyficznym, przeciwsobnym silnikiem o nisko położonym środku ciężkości, da im trudną do przezwyciężenia przewagę nad konkurencją. Innymi słowy, postanowili trzymać się koncepcji, która zapewniła im sukces rodziny Leone, uzupełnionej w połowie lat osiemdziesiątych o nowoczesne coupe XT. I może właśnie dlatego nazwali swój nowy samochód klasy średniej „Legacy”, co dla całego anglosaskiego świata oznacza ni mniej ni więcej tylko „Dziedzictwo”. Było to dziedzictwo koncepcji, która powstała stosunkowo niedawno, bo około dwadzieścia lat wcześniej, ale potrafiła pozytywnie odróżnić samochody Subaru od wszystkiego co można spotkać w ofercie innych producentów. Tylko na rynku australijskim słowo „Legacy”, kojarzące się tam z pewną lokalną organizacją, zastąpiono słowem „Liberty”.

Budujemy lepsze samochody!

Tak właśnie brzmiało jedno z haseł reklamowych Legacy, gdy model ten pojawił się na rynku USA. Pierwsza generacja trafiła do japońskich salonów na początku 1989 roku, ale już dwa miesiące później auto sprzedawano w Ameryce. Europejska premiera odbyła się równoległe z ame-





Rok 1993
*Legacy kombi ustanawia
światowy rekord prędkości*

Legacy
I-generacji



rykańską, jednak sprzedaż na Starym Kontynencie rozpoczęła się dopiero jesienią.

Akcja promocyjna nowego modelu Subaru była bardzo ambitna. Tuż przed premierą podjęto się udanej próby pobicia oficjalnego rekordu prędkości dla pojazdu seryjnego na dystansie 100 000 km. Test przeprowadzono, przy użyciu trzech samochodów, na torze w Arizonie. Auta wystartowały drugiego stycznia 1989 r. i po następnych 447 godzinach, 44 minutach i 9,8 sekundy najszybsze z nich osiągnęło metę, uzyskując średnią prędkość 223,35 km/h. Wszystkie trzy Legacy poprawiły poprzedni rekord o więcej niż 10 km/h. Na tym przykładzie widzimy także, jak bardzo zmienił się świat przez ostatnie

20 lat. Dziś premierze kolejnej, piątej generacji Legacy towarzyszy udowodnienie jak auto jest przyjazne, bezpieczne, wygodne i komfortowe, a kilkusetgodzinny test prędkości byłby zapewne uznany za atak na nasze środowisko. Czy jednak dziś jest równie interesująco jak kiedyś?

Wspomnijmy też, że Legacy było pierwszą poważną bronią Subaru w rajdach WRC. Rajdowe występy tego modelu zaczęły się w roku 1990 i były bardzo obiecujące, choć pierwsze i jedyne zwycięstwo przyszło dopiero w roku 1993, gdy Colin McRae wygrał rajd Nowej Zelandii. Był to też

ostatni oficjalny występ rajdowy Legacy, zastąpionego od następnej rundy przez mniejszą i bardziej zwinną Imprezę WRC.

Debiutowi pierwszej wersji Legacy towarzyszyło wprowadzenie do produkcji nowej serii czterocylindrowych silników bokser. O ile dotychczas np. w modelach Leone stosowano silniki ośmiozaworowe serii EA z wałkiem rozrządu w kadłubie lub z pojedynczymi wałkami w głowicach, nowe jednostki EJ we wszystkich wersjach (2xSOHC i 2xDOHC) mają szesnaście zaworów. Silniki tej serii, poddane oczywiście wielu modyfikacjom, stosowane są do dzisiaj. Pierwsze Legacy wyposażono w ich wersje o pojemności 1.8 dm³ oraz 2.0 dm³ (dla Europy) i 2.2 dm³/2.2 dm³ turbo (w wersji USA). W Japonii już w momencie debiutu pojawiła się turbodoładowana wersja RS z silnikiem DOHC 2.0 T o mocy maksymalnej 217 KM. W następnych latach powstawały rozliczne odmiany silnika EJ, o różnych pojem-



Legacy II-generacji



i mocach, doładowane lub nie. Na pewnym etapie, ale już w Legacy II generacji, oferowano w Japonii nawet silnik przystosowany do zasilania gazem ziemnym oraz jednostkę z podwójnym (sekwencyjnym) turbodoładowaniem.

Podwozie pierwszego Legacy było typowe dla marki Subaru - z przodu zastosowano kolumny MacPhersona, z tyłu znalazło się także zawieszenie kolumnowe wsparte na długich wahaczach poprzecznych i jednym podłużnym. W powiązaniu z korzystnym rozkładem mas i niskim położeniem środka ciężkości, auto już z założenia prowadziło się lepiej niż większość konkurentów. Dodajmy, że dwadzieścia lat temu symetryczny napęd 4x4 nie był w Legacy jedyną opcją, słabsze odmiany z wolnossącymi silnikami oferowane były także z napędem przednich kół. Jednak już wtedy limuzyna Subaru kojarzona była w wersjach eksportowych raczej z mocnymi, najczęściej turbodoładowanymi silnikami i napędem czterech kół.

Samo nadwozie Legacy I generacji było szczególnie przede wszystkim poprzez zastosowanie pozornie „bezśłupkowej” konstrukcji - można było odnieść wrażenie, że boczne szyby drzwi pozbawione ramek łączą się ze sobą, co zwłaszcza w wersji kombi, która zadebiutowała wkrótce po sedanie, tworzyło nietypowy wygląd auta. Warto zauważyć, że ówczesne Legacy nie było dużym samochodem. Rozstaw osi wynoszący 258 cm (dziś znaczna część samochodów kompaktowych legitymuje się większą wartością), długość raptem 451 cm (kombi 460 cm), nikomu po dwudziestu latach nie zaimponują. Auto było dzięki temu stosunkowo lekkie (masa

Legacy III-generacji



podstawowego sedana niewiele przekraczała tonę), więc w każdej wersji osiągi były całkiem niezłe, a z silnikami turbodoładowanymi, na ówczesne czasy - imponujące. Ten fakt, plus obecność (prawie standardowo) napędu 4x4 i bardzo dobre prowadzenie, powodowało, że Subaru Legacy od początku znajdowało się wśród aut klasy średniej na specjalnej pozycji. W Japonii odmiana kombi zapoczątkowała boom na auta z takim nadwoziem. W USA Legacy wyposażone w silniki o większej pojemności ale niewygórowanej mocy, skutecznie konkurowało z Hondą Accord i Toyotą Camry, w Europie zaś, zwykle wyposażone w jednostkę turbodoładowaną i napęd 4x4, stawiało w trudnej sytuacji sportowe odmiany Audi A4, Alfy Romeo 75 i BMW serii 3.

Outback, czyli bardziej terenowo

Druga generacja Legacy pojawiła się po czterech latach, czyli w roku 1993. Jak można się spodziewać auto urosło (263 cm rozstawu osi, 459,5 cm długości, kombi 467 cm), dzięki czemu stało się pojazdem nieco bardziej luksusowym. Zmieniła się stylizacja, europejski designer Oliver Boulay zgodnie z ówczesnymi tendencjami zaprojektował auto znacznie bardziej „zaokrąglone”, próbując nawiązać także do kształtów flagowego ówczesnie pojazdu Subaru - sportowej limuzyny SVX. Tendencja do ukrycia słupków drzwi posunęła się jeszcze dalej - odmiana kombi widziana z tyłu wygląda jakby dach połączony był z resztą karoserii wyłącznie przy użyciu szyb.

Outback I-generacji



Outback II-generacji



Więszemu nadwoziu towarzyszyć musiały większe silniki - gama zaczynała się od wolnosącego 2.0, a kończyła oczywiście na wersjach turbodoładowanych, włącznie ze wspomnianym już dwustopniowym 2.0 „Twin Turbo” oraz silnikami 2.5 dm³. Oszczędnościowy napęd tylko przedniej osi stał się opcją dostępną wyłącznie w Japonii. Wkrótce pojawiły się odmiany oznaczone literą „B” (np. GT-B), wyposażone w kolumny amortyzatorów pochodzące od znanego w kręgach sportowych wytwórcy - Bilstein. Kontynuowano ambitny marketing, nawiązujący do osiągnięć auta - tuż po premierze Legacy II generacji pobiło rekord prędkości seryjnie produkowanego samochodu z nadwoziem kombi. Był to rekord na dystansie jednego kilometra, a pomiaru dokonano na słynnym jeziorze Boneville w Utah (USA). Osiągnięto 249,98 km/h.

Dруга ge-neracja Legacy produkowana była do roku 1999, ale trzy lata wcześniej, w roku 1996 pojawiła się pewna odmiana tego samochodu, która po raz kolejny wytyczyła nowy kierunek w motoryzacji. Mowa o Legacy Outback, znanym na niektórych rynkach jako Lancaster. Pozornie zmiany (względem zwykłego Legacy) dokonane w Outbacku były niewielkie. Wzięto auto z nadwoziem kombi, oczywiście w wersji 4x4 i z silnikiem 2.5 dm³. Nieco podniesiono zawieszenie, dołożono zderzaki i progi sugerujące „półterenowy” charakter auta. Jednak zestrojenie zawieszenia było takie, by Outback zachowywał się na asfal-

cie prawie tak dobrze jak zwykłe Legacy kombi, zyskując tylko nieco, w sumie bardzo niewiele, własności terenowych. W sam raz by sprawnie poruszać się po polnej drodze lub w koleinach w śniegu. Powstał w ten sposób jeden z pierwszych samochodów, które według dzisiejszej nomenklatury nazywają się „crossoverami”, czyli autami łączącymi wydawałoby się przeciwstawne zalety. Idea przyjęła się na stałe i teraz jest całkiem liczna grupa nabywców, którzy wolą Outbacka od seryjnego Legacy.

Krótką zmiana

Trzecia generacja Legacy pojawiła się w roku 2000 i przetrwała zaledwie do roku 2003. Także i w tym przypadku zwiększyła nieco swe wymiary w stosunku do poprzednika, ale przyrost był dość niewielki. Rozstaw osi osiągnął 265 cm (dwa cm więcej niż u poprzednika), długość zaś 460/468 cm. Mimo wszystko technicznych i stylistycznych zmian było sporo. Z zewnątrz Legacy tej generacji stało się bardziej „napompowane” i zyskało spore przednie lampy w stylu ówczesnej Imprezy. Pod poszczymi pojawiło się



Outback III-generacji



nowe wielodrażkowe tylne zawieszenie, a pod maską po raz pierwszy trzylitrowy wolnossący bokser z sześcioma cylindrami. Okazało się, że możliwe jest skonstruowanie jednostki sześciocylindrowej o długości minimalnie tylko większej niż czterocylindrowa, zatem nie były konieczne żadne poważne zmiany w nadwoziu - komora silnikowa mieściła swobodnie także większą jednostkę. Silnik ten, o oznaczeniu EZ30 (210 KM), znalazł się od roku 2001 przede wszystkim w wyposażeniu wersji Outback. Poza tym dostępne były nadal jednostki czterocylindrowe 2.0 wolnossące i turbodoładowane (o mocach do 280 KM), a także 2.5 dm³ (156 KM).

Dodajmy, że Legacy III generacji promowano nowym rekordem prędkości (dla seryjnego samochodu kombi z silnikiem turbodoładowanym do 2000 cm³). Tym razem, na drodze w Colorado, Legacy Kombi GT-B osiągnęło 270,5 km/h.

Nowa stylizacja

Kolejna, IV generacja Legacy pojawiła się w roku 2003 i dotrwała do roku 2009. Charakteryzowała się przede wszystkim naprawdę nowoczesnymi, dynamicznymi kształtami nadwozia i znowu minimalnie większymi wymiarami. Rozstaw osi wzrósł o kolejne 2 cm do 267 cm, długość auta sięgnęła 463,5/468 cm. Silniki pozostały właściwie te same co w poprzedniej generacji, jednak odmiany wolnossące stały się nieco mocniejsze - jednostka 2.0 16V miała moc od 140 KM, zaś 3.0 2xDOHC 24V - 245 KM. Najbardziej „topowa” odmiana to limitowana 3.0R spec. B z sześciobiegową skrzynią biegów, krótkimi przełożeniami i specjalnym wyposażeniem. W Legacy tej generacji, podobnie resztą jak poprzedniej, nie można już było zamówić napędu ograniczonego do przednich kół. W różnych konfiguracjach dostępne były natomiast napęd 4x4 i skrzynie manualne lub automatyczne.

Największą innowacją, jaka pojawiła się w czwartej generacji Legacy, był

pierwszy wysokoprężny silnik bokser zastosowany w samochodzie osobowym. Rzeczywiście, stu pięćdziesięciokonny czterocylindrowy Boxer Diesel 2.0D 16V, połączony z pięciobiegową manualną skrzynią biegów, trafił najpierw (w roku 2008) pod maskę Legacy i Outbacka. Wkrótce potem zaanonsowano (podczas wystawy samochodowej w Detroit na początku 2009 r.) koncepcyjne Legacy V generacji. Ale to, jak przedstawia się najnowsza odmiana podstawowego modelu Subaru, to już zupełnie inna historia.

Warto jeszcze tylko dodać, że przez dwadzieścia lat wyprodukowano w dwóch głównych fabrykach, w Japonii i w USA w stanie Indiana, około 3,6 miliona sztuk Legacy/Outback. Prawie połowa z nich znalazła klientów na kontynencie amerykańskim i wszystkie z dotychczasowych czterech generacji cieszyły się równie wysokim powodzeniem. Można przypuszczać, że dzięki obecności silnika wysokoprężnego, piąta, obecna generacja będzie równie „europejska” co „amerykańska”.



Rok 1989
Legacy ustanawia światowy rekord prędkości na dystansie 100 000 km

Kirgistan

- tam nas jeszcze nie było

Kokshaal-Too w centralnym paśmie gór Tien-Shan, to mało znane i trudno dostępne miejsce. Ten rejon położony niedaleko miejsca gdzie stykają się Kirgistan, Tadżykistan i Chiny nie widział do tej pory wielu wspinaczy. Brzmi to jak opis doskonałego miejsca, w którym można przeżyć kolejną przygodę. Dlatego jeszcze zimą zdecydowaliśmy, że tegoroczna wyprawa Freerajdy Subaru Climbing Team skieruje się właśnie tam. W jej skład weszli Andrzej Sokołowski i ja jako wspinacze oraz Adam Kokot, który miał robić zdjęcia.

Wstępem do wyprawy był kilkutygodniowy pobyt w Alpach, chcieliśmy poprawić kondycję i zaaklimatyzować się w warunkach zbliżonych do tych jakie czekały na nas w górach Tien-Shan. Po czym na początku sierpnia nadszedł wreszcie wyczekiwany przez nas moment – wyruszamy. Pierwszym etapem był lot do Biszkeku, stolicy Kirgistanu, miasta bardzo szarego i ponurego. Ten mroczny wizerunek potęguje niezliczona ilość zakładów przemysłowych przeróżnych branż, począwszy od firm włókienniczych, poprzez spożywcze, aż po maszynowe i motoryzacyjne.

Po przylocie szukamy naszego hotelu, którego stan faktyczny sprawia wrażenie jakby jego ilość gwiazdek miała coś wspólnego chyba tylko z jedną, niegdyś jedynie słuszną, gwiazdą czerwoną. Po jego znalezieniu od razu ruszamy do agencji, która ma nam dostarczyć sprzęt biwakowy oraz transport w góry. Następny dzień przeznaczamy na kupno pozostałego wyposażenia. Na miesięczny pobyt w górach potrzebujemy niemało rzeczy, już sama lista prowiantu

jest imponująca - dwadzieścia kilogramów orzechów, suszone owoce, warzywa, ryż, makaron, liofilizowana żywność, a przecież to tylko jedzenie, a gdzie pozostały sprzęt? Rankiem kolejnego dnia pojawia się nasz kierowca i wyruszamy z nim do leżącego na wysokości ok. 2500 metrów małego miasteczka Naryń, które jest przedzielone rzeką o tej samej nazwie. Tu czeka nas nocleg. Nazajutrz dalszy ciąg podróży, 250 kilometrów fatalnymi drogami, szutrowymi, dziurawymi, podobnie jak większość dróg w Kirgizji. Nawet główne drogi w tym kraju potrafią stanowić wyzwanie dla samochodu terenowego. Po drodze mijamy pasące się konie, ludzi mieszkających w jurtach, a na horyzoncie ukazują nam się potężne ośnieżone góry. Wiozący nas Uaz bez trudu pokonuje coraz bardziej strome odcinki drogi. W tych warunkach zaczynamy doceniać jego napęd na cztery koła.

Po 8 godzinach ciężkiej i męczącej podróży docieramy do bazy położonej na wysokości 3 750 m n.p.m. Na miejscu wita nas wyprawa rosyjska, oni również postawili sobie za cel

wspinaczkę na okoliczne szczyty. Jest już późno, więc rozbijamy namioty na podmokłej łące i nasz dzień dobiega końca. Rano po krótkiej naradzie z Andrzejem udajemy się na wstępny rekonesans i rozpoznanie terenu. Mamy wprawdzie jakieś zdjęcia ścian z tej okolicy, ale chcemy naocznie się przekonać jak one wyglądają i wybrać cel godny naszego entuzjazmu. Na początek decydujemy się na ciąg nitek lodowych przecinających stromą, osiemsetmetrową ścianę dziewięczonego szczytu Mińsk.

Pierwszy tydzień pobytu na miejscu poświęcamy na transport sprzętu pod ścianę, pozwala nam to na dodatkową aklimatyzację. Odcinek między bazą (3 750 m.n.p.m.) a ścianą wynosi 10,5 km przy 450-500 m deniwelacji (różnicy poziomów), my musimy go pokonać dziesięć razy. W tym samym czasie przebywający obok nas w bazie Rosjanie rozpoczynają wspinaczkę niezdołanym filarem tego samego szczytu. Od nich dowiadujemy się, że Pik Mińsk nie ma jeszcze wejścia.

Zaplanowaliśmy wstępnie naszą trasę, wieść miała najpierw nitkami





Przydrożny motel w stylu kirgiskim



lodowo-mikstowymi na duże strome pole lodowe, a następnie przewieszającym się miejscami kominem, wylanym cienką polewą lodową. Niestety w pierwszej próbie nie podołaliśmy kominowi, okazał się zbyt ryzykowny. Stopień trudności był na tyle duży, że prowadzącemu groziły kilkudziesięciometrowe upadki. Po części wynikało to z faktu, iż możliwość osadzania asekuracji była ograniczona. Postanowiliśmy zjechać i wrócić z wiertarką by nawiercić stanowiska i osadzić punkty asekuracyjne w miejscach, gdzie nie było szczelin pozwalających na użycie innej asekuracji. Gdy wróciliśmy pod ścianę Rosjanie wracali zwycięzcy, można by powiedzieć, że z tarczą. Było ich pięciu i w tym dużym zespole, w kilkudniowej wspinaczce zrobili filar i weszli na szczyt. Wspinali się używając głównie technik hakowych.

My postanowiliśmy także wspiąć się w bardziej obłędnym stylu i następnego dnia na ścianie zostawiliśmy ok. 240 m lin poręczowych z przygotowanymi stanowiskami. Po kilkudniowym odpoczynku wróciliśmy po poręczach do wcześniej przez nas osiągniętego, najwyższego punktu. Tym razem zabraliśmy ze sobą sprzęt biwakowy, w tym portaledge, rodzaj wiszącego namiociku, który umożliwia nocleg na ścianie. Tego dnia zrobiliśmy jeszcze dwa bardzo trudne wyciągi, osadzając po dwa nity asekuracyjne na każdym z nich. Droga w dalszym ciągu była bardzo wyczerpująca, odstępy między punktami były bardzo duże, a co za tym idzie możliwość upadku z dużej wysokości też znaczna. Ciężka praca wcześniej się opłacała, dobrze przygotowane stanowiska wykluczały możliwość wyrwania asekurującego i upadku całego zespołu.

O zmroku rozłożyliśmy nasze

portaledge. Po tym pierwszym noclegu w portalu przyszło nam prowadzić kolejne czujne i trudne wyciągi w cienkim lodzie. Na domiar złego lód był bardzo twardy, kruchy i szklisty. To bardzo niska temperatura powoduje kruchość lodu, a zimno było straszliwie - nie na darmo szczyt nazywa się Mińsk, co w naszym kraju powoduje nieodparte skojarzenie z lodówką o tej nazwie. Tego dnia zostawiliśmy dwie liny poręczowe nad naszym biwakiem, by następnego dnia szybko wspiąć się po nich i spróbować dojść do szczytu.

Niestety podczas wspinaczki w pewnym momencie spadł większy kawał lodu i „uszkodził” piszącego te słowa. Najpierw zaatakowana została głowa, a następnie bark. Jak się później okazało uszkodził wiązadła barku. Po zaaplikowaniu środków przeciwbólowych ruszyliśmy dalej. Po pewnym czasie zmuszony byłem jednak ponownie zażyć leki, ponieważ ból nie ustępował. Niestety, w miejscu gdzie teren już zaczynał się kłaść i robiło się wyraźnie łatwiej, musieliśmy się wycofać. Wracając zostawiliśmy na ścianie tyle lin, ile tylko mogliśmy. Uznaliśmy, że skoro mamy jeszcze dwa tygodnie, to plan by wrócić i dokończyć drogę po wykurowaniu się jest bardzo realny. Zjechaliśmy do portalu i po trzeciej nocy spędzonej na ścianie wróciliśmy do obozu. Podczas wycofywania się, w kluczowych miejscach osadziliśmy asekurację, tak by przy kolejnym podejściu sprawnie pokonać trudności. Nie wiedzieliśmy jeszcze wtedy, że nasza działalność górską w taki sposób się zakończy...

Na szczęście moja ręka wraca już do formy i śmiało mogę planować następne wyprawy. Priorytetem jest Kirgistan, przecież musimy dokończyć nasz niezrealizowany projekt.



Baza wysunięta - w tle nasza ściana



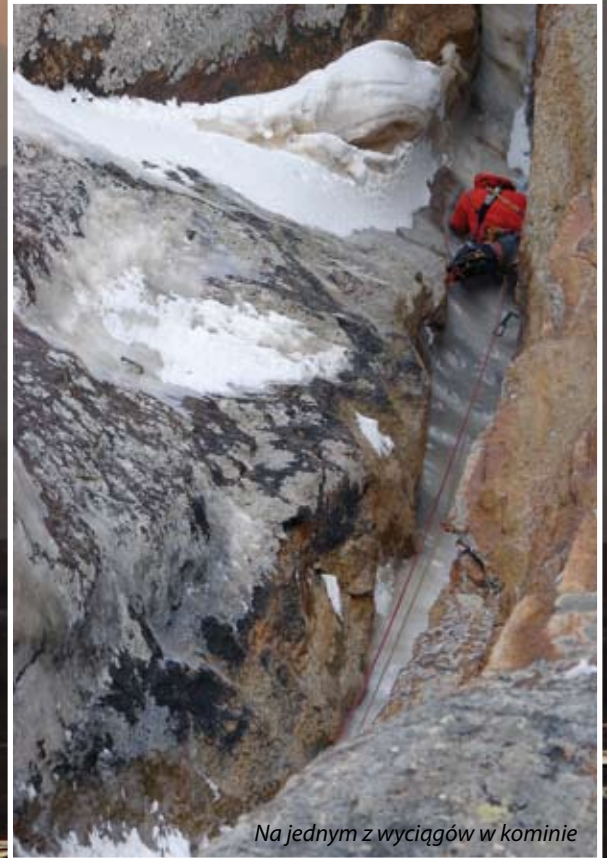
Baza wysunięta - w tle nasza ściana



Podejście do bazy wysuniętej



Rzeka pionowego lodu



Na jednym z wyciągów w kominie



Zjazdy

Serdeczne podziękowania dla **SUBARU IMPORT POLSKA** - głównego sponsora wyprawy, bez którego nasza działalność i eksploracje górskie nie doszłyby do skutku.

Historia forum modelarskiego www.modelowanie.fora.pl



Jak zaczynaliśmy? No cóż, najpierw należałoby powiedzieć kilka słów o sobie, bo to właśnie moje osobiste doświadczenia z modelarstwem leżą u źródła powstania forum. A sam początek, tak naprawdę, nie miał nic wspólnego z tym hobby.

Otóż moja historia z rajdówkami, modelarstwem i Subaru rozpoczęła się z chwilą wejścia na rynek pierwszej części gry komputerowej Colin McRae. Może to trochę dziwne, ale fakt jest faktem. Spędzałem przed komputerem mnóstwo czasu, śmigając wirtualnie po rajdowych trasach. Jeździłem, a jakże, oczywiście Subaru Imprezą. Wtedy o tej marce i jej samochodach wiedziałem tyle co nic – fajnie wyglądały, wydawały ładny dźwięk, a po ekranie monitora jeździły „bokami”, ot i cała moja ówczesna wiedza. Gdy pojawiła się druga część Colina McRae moja wiedza na temat Subaru była już nieco większa, no i przede wszystkim zacząłem interesować się rajdami. Początkowo moją uwagę

przyciągał tylko wyczyn z najwyższej półki, a więc walka o mistrzostwo świata. Obecnie przekonuję się również do rajdów odbywających się w Polsce, co więcej dwukrotnie już kibicowałem bezpośrednio na trasie rajdowych zmagani. Zgłębiając tajniki rajdów, a przy tym ulubionej marki rajdowych aut „odkryłem”, że przecież rajdowe Subaru mogę sam zbudować. To był początek mojego flirtu z modelarstwem. Początki to modele w skali 1:43, malowane niezbyt dokładnie za pomocą pędzelka i najlepszej jakości, przypadkowych farb. Kolejne Subaru, to już znacznie dokładniejszy model w skali 1:24, który w mojej ówczesnej ocenie był super zrobiony. Jakie było moje zdziwienie, gdy udało

mi się go sprzedać, i to za dość wysoką cenę. Pozwoliło mi to zaopatrzyć się w mój pierwszy aerograf, wprawdzie nie najwyższych lotów, ale własny. Nie rozwiązywało to w pełni kwestii malowania moich dzieł, bo potrzebne było jeszcze sprężone powietrze. Cóż, trzeba było sobie jakoś radzić, więc jeździłem 30 km do znajomych, którzy dysponowali sprężarką. Dziś samo wspomnienie o tym wywołuje mój uśmiech, ale wtedy wymagało to wiele samozaparcia. Kolejnym etapem mojej kariery modelarskiej było wyszukiwanie zestawów modeli coraz to lepszej jakości, coraz większej dokładności. Przełomową była chwila, w której moja piękniejsza połowa obdarowała mnie mini kompresorem oraz lepszym aerografem. Nowy sprzęt nie załatwiał jednak sprawy, ponieważ wiedza i doświadczenie za nim nie nadążały. I tu pomocnym okazało się znalezione w sieci forum modelarskie. Dzięki kontaktom z forumowiczami poznałem wiele tajników budowania i lakierowania modeli. Miałem już wiedzę, którą mogłem doskonalić, ćwicząc jednocześnie swą cierpliwość. Bardzo wiele zawdzięczam poradzom, jakich udzielił mi mistrz modelarstwa – Grzegorz Leśniak, to właśnie dzięki niemu zbudowałem swój pierwszy profesjonalny (tak przynajmniej wtedy mi się wydawało) model.

W 2006 roku na forum internetowym poznałem Sławka Mulkę z Kłodzka, który miał już na swoim koncie kilka zbudowanych maszyn rajdowych w miniaturze, a jako że interesował się rajdami szybko znaleźliśmy wspólny język. Można powiedzieć, że to „Mulczas”



(forumowy nick Sławka) był ojcem mojego pierwszego sukcesu. W listopadzie 2006 roku zaprosił mnie na konkurs modelarski. Jakież było moje zdziwienie, gdy podczas ogłaszania laureatów w kategorii na najlepszy model w barwach sportowych usłyszałem swoje nazwisko. Tak, wykonane przeze mnie Subaru Impreza WRC Monte Carlo 2001 zajęło pierwsze miejsce, a dodatkowo jeszcze otrzymało puchar Automobilkłubu Ziemi Kłodzkiej. Ten sukces dodał mi zapału do pracy nad kolejnymi replikami Subaru.

Niestety, jako że na dotychczasowym forum modelarskim pojawiły się pewne nieporozumienia, postanowiłem je opuścić. Chcąc jednakże mieć nadal kontakt z kolegami „po fachu” wspólnie z „Mulczasem” uruchomiliśmy nowe forum. Tak właśnie powstało www.modelowanie.fora.pl

Początki nie były łatwe, bo nie my jedyni wpadliśmy na ten pomysł, niemniej dzięki naszemu uporowi oraz wydatnej pomocy innych modelarzy nasze forum działa już dwa i pół roku i ma się doskonale. Co więcej, nawet się rozwija, bo kolegów stale przybywa. Razem z „Mulczasem” i Bartkiem Bujonkiem, zwanym „Bujonem”, który od początku wspiera nas swą wiedzą i umiejętnościami, staramy się promować nasze forum wśród hobbystów. Na konkursach występujemy w koszulkach

forumowych, ufundowaliśmy też 3 modele samochodów na rzecz kierowcy rajdowego - Tomka Kramarczyka, a nasze logo można znaleźć na wielu stronach internetowych.

W 2007 roku podczas rajdu Nikon poznaliśmy Karola Ferencę, dziennikarza, który prowadzi audycję radiową „Odcinek Specjalny” w Akademickim Radiu „LUZ”. Chyba tylko on jeden spośród niezwiązanych z modelarskim hobby osób dostrzegł w naszej działalności i modelach rajdowych to coś, co nas kręci. Może ktoś spytać, czemu budujemy tylko modele odwzorowujące samochody rajdowe. Odpowiedź jest prosta, one stanowią namiastkę tego, co chcielibyśmy przeżywać na rajdowych trasach. W moim przypadku tą rekompensatą są modele Subaru. Przez pięć lat mojej kariery modelarskiej wszystkie modele przeze mnie stworzone odwzorowują tylko i wyłącznie samochody Subaru, a konkretnie Subaru Imprezę. Można to nazwać zauroczeniem, można inaczej, ale tak właśnie jest, to dla mnie jedyna słuszna marka.

Odkąd zacząłem zgłębiać tajniki rajdów samochodowych moim marzeniem stało się uzyskanie na własnoręcznie przeze mnie wykonanym modelu autografów mistrzów tej dyscypliny, a w szczególności Petterera Solberga. Okazja się pojawiła podczas tegorocznego

Rajdu Polski. Wprawdzie zostało to okupione wielokrotnymi wędrowkami między serwisem a hotelem oraz długim wyczekiwaniem. Ale warto było, zdobyłem nie tylko autograf, ale również pamiątkowe zdjęcie i uścisk dłoni Mistrza. A jego pilot, Phil Mills nawet zapoznał się z dokumentacją powstawania mojego modelu, którą skwitował lakonicznie, ale będącym „miodem na moją duszę” stwierdzeniem „Good job!”. Tak zrealizowałem jedno z moich wielkich marzeń, ale największym nadal pozostaje posiadanie modelu Subaru - w skali 1:1.



Futro z pszenicy czyli ile wspólnego ma ekologiczność z logicznością? i dlaczego... nic.

Nawiedzony obrońca zwierząt bezcześnie farbą olejną futro z soboli zawieszona gustownie na wieszaku zwanym modelką wybiegową. Wyczerpany krzewieniem świadomości ekologicznych, pożera w barze wieprzowego hamburgera i zadowolony ze spełnionego obowiązku wobec natury, kroczy dumnie, stukając o bruk skózanymi podszwami, a w domu zasypia snem sprawiedliwego pod puchową kołdrą. Czy można coś zarzucić temu człowiekowi? Absolutnie nic, ponieważ obdarzy ze skóry sobol to cierpiące, niewinne zwierzątko, świnia na hamburgera, to zalegalizowany pokarm ze zwierzyny hodowlanej, buty z jej skóry to norma w dziedzinie mody, a pierze z obdartego z jego naturalnego okrycia drobiu to ekologiczna, zdrowa pościel. Ponieważ nasz ekolog nie jest bezduszny, po dłuższym zastanowieniu nad trawionym hamburgerem, rozpocznie walkę o prawo świń do humanitarnej śmierci. Nie aż tak, żeby ona mogła umrzeć ze starości. Bez przesady. Nikt przecież nie lubi starej padliny w bułce (tak się naturalnie tylko przyjmuje, ponieważ nikt nie zdaje sobie sprawy, że to rarytas w porównaniu z hamburgerem). Humanitarnie zabić świnie - czyli młodą, dobrze odżywioną i zdrową - porazić prądem o wysokim napięciu, tak po... ludzku. Ledwie jednak wymusił na rzeźnikach prawa dla świń, a już musi zmagać się z firmami transportującymi konie konsumpcyjne dla Włochów. Klacze i ogiery przewożone są bowiem w warunkach urągających wszelkim przepisom sanitarnym. Biedne rumaki cierpią z głodu, pragnienia i pa-

dają z wyczerpania. To wręcz nieludzkie, przecież koń powinien być zarzynany wypoczęty, zrelaksowany i przede wszystkim zadowolony z podróży. Niestety, dyrekcja PKP nie wyraziła zgody na przewożenie zwierząt kuszatkami. Oburzony ludzką znieczulicą ekolog wyruszył natychmiast do Doliny Rospudy bronić żab przed zalaniem ich asfaltem z obwodnicy Augustowa. Po całym dniu rozpaczliwej walki o ich prawa, ledwie dzióbnał skrzydełko nietota zwanego kurą. W tym samym czasie jego francuski kolega, znużony kilkudniową batalią w obronie zagrożonej wyginięciem populacji pewnych nietotów, posłał się właśnie zabimi udkami. Nazajutrz opinię publiczną całej Europy zelektryzowała wiadomość o okrucieństwie pewnego Azjaty zamieszkującego w Polsce, który został skazany na dwa miesiące więzienia za zamordowanie i skonsumowanie psa, najlepszego przyjaciela człowieka. Zadowolony wydaniem sprawiedliwego wyroku sędziego, wracając z rozprawy, posłał się w pobliskiej restauracji wołowinę w sosie beszamelowym i przeglądał prasę. Jego uwagę przykuł tekst o okrutnym wyroku jaki wydano w Azji na pewnego Europejczyka, który zaszlachtował świętą krowę. Dumny z faktu, iż sprawiedliwości stało się zadość, ów azjatycki sędzia spożywał właśnie w tamtejszej regionalnej restauracji szaszłyk z psa. Święcie oburzony ekolog protestuje przypięty łańcuchem do drzewa, które ma pecha rosnąć na trasie przyszłej autostrady, lecz już po jej wybudowaniu, ekolog skrzętnie ją wykorzystuje, by skrócić sobie dojazd na jakiś kolejny protest.

Czy człowiek jest paranoikiem? Czy cywilizacja ludzka jest schizofreniczna? - NIE! Pada odpowiedź ekspertów ekologów. To tylko - może nie do końca skoordynowana lecz świadoma - walka o środowisko naturalne. Fajnie! Ale czyje, człowieka, zwierząt czy samej Ziemi? Najodpowiedniejsze środowisko naturalne dla Ziemi jest aktualnie na Wenus. +450 stopni Celsjusza i zero zarazków, również tych humanoidalnych. Środowisko naturalne człowieka to od dawna wygodna kanapa, pełny barek, telewizor i moskitiery w oknach. Zwierząt? Zgoda, ale które środowisko jest dla nich dzisiaj naturalne? Sawanna afrykańska, chlewnia czy może lada garmazeryjna w supermarkecie? O których zwierzętach mowa? Tych hodowlanych z prawem do humanitarnej rzezi? Tych dzikich, odstrzeliwanych regularnie dla utrzymania bezpiecznej dla człowieka populacji? Czy może tych zagrożonych wyginięciem, które człowiek wiedziony troską i współczuciem próbuje usilnie rozmnażać w niewoli? I w ogóle dla-



czego człowiek uzurpuje sobie prawo do decydowania o ich życiu, a skoro już dał sobie takie prawo, to czemu nie jest w tym konsekwentny? Dlaczego nie wyróżnie w pień wszystkich obrzydliwych, brzydkich, niesmacznych i niebezpiecznych, a nie zostawi tych pysznych, miłych, łagodnych i ślicznych? Świat byłby piękny – pieski, kotki, kanarki, bydło, drób i człowiek. Po co nam rekiny, skoro zawsze istnieje groźba, że wpłyniemy im do jadalni w porze obiadowej? Co kieruje naukowcami genetykami, którzy starają się odtworzyć dawno wymarłą populację diabła tasmańskiego?

Ani to ładne, ani to poglaskać, wydoić i nie znosi jajek.

Ilekoć słyszę stwierdzenie „ekologicznie”, tylekoć zastanawiam się, czy powstało od słowa „logicznie”. Lecz jak słucham o pomysłach naukowców ekologów, to dochodzę do wniosku, że... wręcz przeciwnie. Amerykański specjalista od ratowania świata, zafrasowany efektem cieplarnianym, zaproponował - i to nie robiąc do kamery ani jednej głupiej miny, która by świadczyła, że sobie żartuje - wpompowywanie wytwarzanego przez przemysł CO₂, do istniejących w ziemi naturalnych komór skalnych na wieki wieków... amen. Podejrzewam, że pracując nad tym projektem, musiał nie opuszczać swojej pracowni przez ostatnie dziewięćdziesiąt lat, odcięty od wszelkich informacji, dlatego też nie znał takich zjawisk jak trzęsienie ziemi, wojna lokalna lub światowa, terrorysta z bombą. Załóżmy, że wtłaczamy sobie mozolnie ten gaz do jakiejś jaskini przez pięćdziesiąt lat, po czym (zupełnie przypadkowo) jeden facet z brodą, opasany jakimś przyszłościowym materiałem rozszczepialnym, potknął się, w imię Allacha wpadł nam do tej dziury i w dwie sekundy uwolnił całe tak skrętnie gromadzone „zbiory”. Nawet gdyby ten naukowiec przeżył i odszczekał, jakoby to był dobry pomysł, i tak już niewielu adwersarzy miało by okazję mieć satysfakcję. Brnąc dalej w bagnie logiki ekologicznej, zgodnie z porozumieniem z Kioto i wytycznymi Unii Europejskiej, elektrociepłownie zobowiązane są kilkanaście razy w ciągu miesiąca używać paliwa ekologicznego, w związku z czym, puszczają w komin po kilkaset ton... pszenicy. I SŁUSZNIEM!!! Somalijskie dzieci powinny umierać z głodu w nieskażonej atmosferze ziemskiej za to ze świadomością, że idąc do nieba, najedzą się niedopalonymi otrębami po drodze. Dlaczego nie wieżę w ekologii? Bo to jest tylko moda i poza, a ekolog to ciepła

posada, jak polityk czy kapłan którejkolwiek religii. Człowiek zanieczyszczał, zanieczyszcza i będzie zanieczyszczał tę planetę, cokolwiek by górnolotnie nie deklarował, do momentu, gdy ta sobie kaszlnie i zmiecie nas ze swojej powierzchni. Już wielokrotnie udawadniała nam, poprzez różne, drobne, regionalne kataklizmy, że jesteśmy śmieciem z którym, w razie konieczności, bez problemu sobie poradzi. Nie wieżę w ekologii, ponieważ światem rządzi pieniądź, a nie świadomość. Jedynym sposobem aby czło-



wiek uratował, a właściwie przedłużył swoje istnienie na tej planecie, byłby powrót do jaskiń i na drzewa, a na to się nie zdobędzie. Nie zrezygnuje z dóbr cywilizacji nawet za cenę masowej nuklearnej zagłady, która wcale nie jest taka niemożliwa, biorąc pod uwagę dorównujący ekologii swoim zasięgiem i popularnością - terroryzm. Ziemia istnieje miliardy lat i jeszcze miliardy będzie istniała. Człowiek próbuje ją sobie podporządkować, zaledwie od paru tysięcy. Wróżę mu jeszcze „parę”, a potem ziemia sama się oczyści, bez naszych fałszywych wysiłków. Patrząc na historię ludzkiej cywilizacji oraz aktualny jej stan, ciśnię mi się na usta tylko jedno: CZŁOWIEK TO BRZMI... DURNIE.



Każdemu według jego potrzeb

To komunistyczne skądinąd hasło, w ramach jedyne go sprawiedliwego systemu, niestety nigdy nie zostało zrealizowane.

Teraz mamy kapitalizm i możliwości są znacznie większe. A w każdym razie na pewno są większe w dziedzinie motoryzacji. Oferując tak indywidualne samochody, jakimi niewątpliwie są właśnie Subaru, nie wyczerpujemy jeszcze całego spektrum możliwości... i ewentualnych potrzeb. Dla tych spośród Państwa, których oczekiwania nie są w pełni zaspokojone standardowym wyposażeniem samochodu, sklepik Subaru oferuje różne akcesoria, które pomogą w realizacji preferowanego stylu życia, czy też zaspokoją potrzeby wynikające z sytuacji rodzinnej.

Foteliki dziecięce, zapewniające bezpieczny transport nieletnich towarzyszy podróży, to oczywiście konieczność dla wielu rodzin.

Dla tych, preferujących aktywny styl życia niezbędnym może okazać się bagażnik dachowy do transportu rowerów, nart, czy też innego sprzętu turystycznego lub rekreacyjnego.

Kierowcy pokonujący trudniejsze szlaki z pewnością będą chcieli ochronić podzespoły podwozia montując specjalne płyty podpodłogowe. Nie brakuje też profesjonalnych zestawów hamulcowych dla kierowców o sportowym zacięciu, czy ogrzewania postojowego dla ceniących sobie wyjątkowy komfort i przyjemną atmosferę.

Przegląd dostępnych akcesoriów możecie Państwo znaleźć na stronie internetowej www.subaru.pl w zakładce broszury (akcesoria). Także autoryzowani partnerzy Subaru chętnie udzielą wszelkich potrzebnych informacji i pomogą dokonać wyboru.



552,46 zł
Bagażnik na 6 part nart lub 4 snowboard do mocowania na poprzeczkach aluminiowych E361EAG550



825,81 zł
Fotelik dziecięcy F410EYA214



318,31 zł
Dywaniki welurowe OutbackPremium 10MY J505EAJ300



1 038,04 zł
Aluminiowa osłona silnika Legacy 10MY E515EAJ100





Kurtka rajdowa

Sportowa kurtka dla fana rajdów i samochodów Subaru.

Na kurtce loga sponsorów oraz SUBARU POLAND RALLY TEAM.



Dzięki współpracy z naszymi stałymi klientami udało nam się stworzyć niepowtarzalny produkt. Spełnia on w pełni postawione przed nim założenia. Miał jednoznacznie kojarzyć się z marką SUBARU oraz zespołem SPRT.

W czasie oficjalnej prezentacji, która odbyła się na VI Złocie Plejad, kurtka wzbudziła ogromne zainteresowanie. W sprzedaży są wersje damskie i męskie.



Auto Motor i Sport

Nr 10, październik 2009

„Nie tylko fan”

(Legacy 2010)

(...) Najważniejsze, że ani kierowca i pasażer z boku, ani pasażerowie tylnej kanapy nie odczuwają w Legacy ciasnoty. Co więcej, miejsca we wszystkich kierunkach jest dużo.

Za kierownicą siedzi się dość nisko, fotel można odsunąć mocno do tyłu, a kierownicę – daleko od deski. Taka pozycja sprzyja obniżeniu środka ciężkości auta i zbliżeniu się do idealnego rozkładu masy zespołu samochód-kierowca. Na punkcie obu zagadnień w Subaru mają hopta od zawsze. Stąd pomysł na stosowanie we wszystkich modelach poziomego silnika przeciwsobnego (co pomaga obniżyć środek ciężkości) oraz stałego napędu na wszystkie koła (zapewnia znakomitą trąkcję i pozwala zbliżyć się do idealnego rozkładu masy). U podstaw dobrego zachowania samochodu na drodze i wycucia przez kierowcę tego, co dzieje się z autem w czasie jazdy, leży fizyka ruchu pojazdu, na którą środek ciężkości i rozkład masy mają kolosalny wpływ. Moc silnika,

charakterystyka zawieszenia i układu kierowniczego to parametry wtórne. Nie bez powodu w autach rajdowych i wyścigowych kierowcy siedzą najniżej jak się da i możliwie najbliżej pionowej osi obrotu auta. (...)

(...) Mimo że przy napędzie na cztery koła liczba mechanizmów, które hałasują i zżerają moc nie tylko na skutek tarcia, jest większa niż w samochodach z napędem na jedną oś, opory tarcia zdają się nie występować w Legacy. W dobrze wyciszonym wnętrzu nie słycać ani pracy mechanizmów różnicowych, ani wału napędowego, który tunelem środkowym przebiega wzdłuż całego auta. Piąta odsłona Legacy jest, bez wątplenia, najbardziej komfortową w historii modelu. Spora w tym zasługa dobrze zestrojonego zawieszenia – które skutecznie filtruje nierówności, a przy tym zapewnia nadwoziu dobrą stabilność (...)



Flota

Nr 09, wrzesień 2009

„ON na Imprezie”

(Subaru Impreza 2.0D)

(...) Impreza 2.0 D to najlepszy podwoziowo samochód, jakim były mi dane jeździć.

Po pierwsze, wyważenie samochodu.

Układ cylindrów w silniku boxer gwarantuje nisko umieszczony środek ciężkości, do tego napęd AWD to nic innego, jak osiowa symetria skrzyni biegów, wału napędowego i mechanizmów różnicowych umieszczonych za silnikiem. To wszystko sprawia, że Impreza jest doskonale wyważona, co czuje się szczególnie w zakrętach. (...)

(...) Ale to jeszcze nie wszystko. Poza napędem i silnikiem w Imprezie pracuje doskonale zawieszenie, nazwane Subaru Dynamic Chassis Control Concept. Z przodu kolumny McPhersona i sprężyny śrubowe, z tyłu zawieszenie wielowahaczowe. Niby klasyczny zestaw, ale duży skok w połączeniu ze znaczną sztywnością sprawił, że Subaru przyjemniej było jeździć po szybkich i dziurawych zakrętach niż po równej drodze. Dziury, uskoki, fałdy, koleiny – bez względu na to, po czym jechaliśmy, wszystkie koła wciąż miały kontakt z podłożem. To naprawdę udany kompromis między sportowymi a komfortowymi nastawami zawieszenia. (...)



Motor

Nr 35, 24 sierpień 2009

„Na każdą pogodę”

(Legacy 2.0D RC)

Legacy z dieslem to oszczędne auto, które sprawdzi się w każdych warunkach. (...)

(...) Pierwsza próba z napędem dieslowskim okazała się wyjątkowo udana. Dwulitrowy silnik o mocy 150 KM bardzo sprawnie radzi sobie z masywnym Legacy. Dynamika nie pozostawia wiele do życzenia, podobnie jak zużycie paliwa. (...)

(...) Biorąc pod uwagę masę własną (1460 kg) i stały napęd 4x4 to spalanie testowe w trasie na poziomie 5,5 l/100 km jest wynikiem rewelacyjnym. Podobać może się również dyskretny pomruk silnika, który nie przypomina „klekotu” diesla. (...)



Off-Road PL magazyn 4x4

Nr 09, wrzesień 2009

„Nie ma tego złego”

(Skoda Octavia Scout, Subaru Outback, Audi A4 Allroad)

(...) Wyposażenie Outbacka zależy od wersji. Najlepiej wyposażona cieszy luksusowym wykończeniem. Mamy tu skórzaną tapicerkę i przednie fotele z regulacją elektryczną i pamięcią ustawienia, pełny pakiet elektryczny szyb i lusterek, ksenonowe reflektory, alufelgi, dodatkowe światła przeciwmgłowe

i ksenonowe światła główne, system kontroli trakcji VDCS. Jest też dobre audio ze sterowaniem z kierownicy, dwustrefowa klima automatyczna, komputer pokładowy, tempomat, a w kompletacji NAVI – system nawigacyjny. Ale i podstawowej kompletacji niczego nie brakuje. W zasadzie różnice dotyczą tylko tapicerki i drobiazgów (skromniejszy pakiet elektryczny). Dostajemy też w każdym Outbacku wysokiej jakości materiały wykończeniowe, jasne, czytelne i bardzo eleganckie wskaźniki oraz panel sterowania. Tu nic nie skrzypi i nie trzeszczy nawet podczas jazdy po nierównościach. Tak jak Skoda, Subaru nie proponuje gadżetów, ale solidne i praktyczne wnętrza. (...)

(...)samochód przyspiesza sprawnie od dolnych rejestrów obrotów, turbosprężarka nie daje o sobie znać poważną bezwładnością, a osiągnięcie 5 000 obr./min wcale nie kończy jego możliwości. To naprawdę żwawy, szybki i kulturalny motor. Do tego wszystkiego dochodzi zadziwiająca ekonomika jazdy. Podczas sprawniej jazdy w zróżnicowanych warunkach można liczyć na średnie spalanie na poziomie 6,0 l/100 km – mniej niż w Skodzie TDI. Jako jedyne auto w naszej trójce Outback dysponuje pięciobiegową skrzynią, ale w zupełności wystarcza ona do obsługi tego diesla.

Zrównoważony stały napęd wszystkich kół zapewnia pewne prowadzenie na śliskich i krętych drogach, zawieszenie zestrojone jest bardzo miękko, jak na auto osobowe, ale nie przeszkadza to w sprawnym wykonywaniu manewrów na drodze i zapewnia doskonały komfort. Tylko w naprawdę krytycznych sytuacjach do akcji wchodzi system stabilności jazdy. (...)

PLEJADY

Adres redakcji:

Subaru Import Polska sp. z o.o.
Al. 29 Listopada 184, 31-236 Kraków
tel. 012 665 37 71

Wydawca:

Subaru Import Polska sp. z o.o.
Al. 29 Listopada 184, 31-236 Kraków
tel. 012 665 37 71

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redakcja:

Zbigniew Karcz
Dante Cinque Wydawnictwo

Współpracownicy:

Marek Włodarczyk
Jerzy Dyszy
Peiper
Beata i Jacek Łukaszewscy

Janusz Dudek

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Zdjęcia:

Archiwum Subaru
Freerajdy Subaru Climbing Team - archiwum
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru
Agnieszka Kalita
Marysia Gąsecka

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

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

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

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

Rasowe paliwo

dla Twojego Subaru!



Suprema 98

SupraDiesel

najwyższa jakość • lepsze osiągi • większa wydajność

Poczuj różnicę