

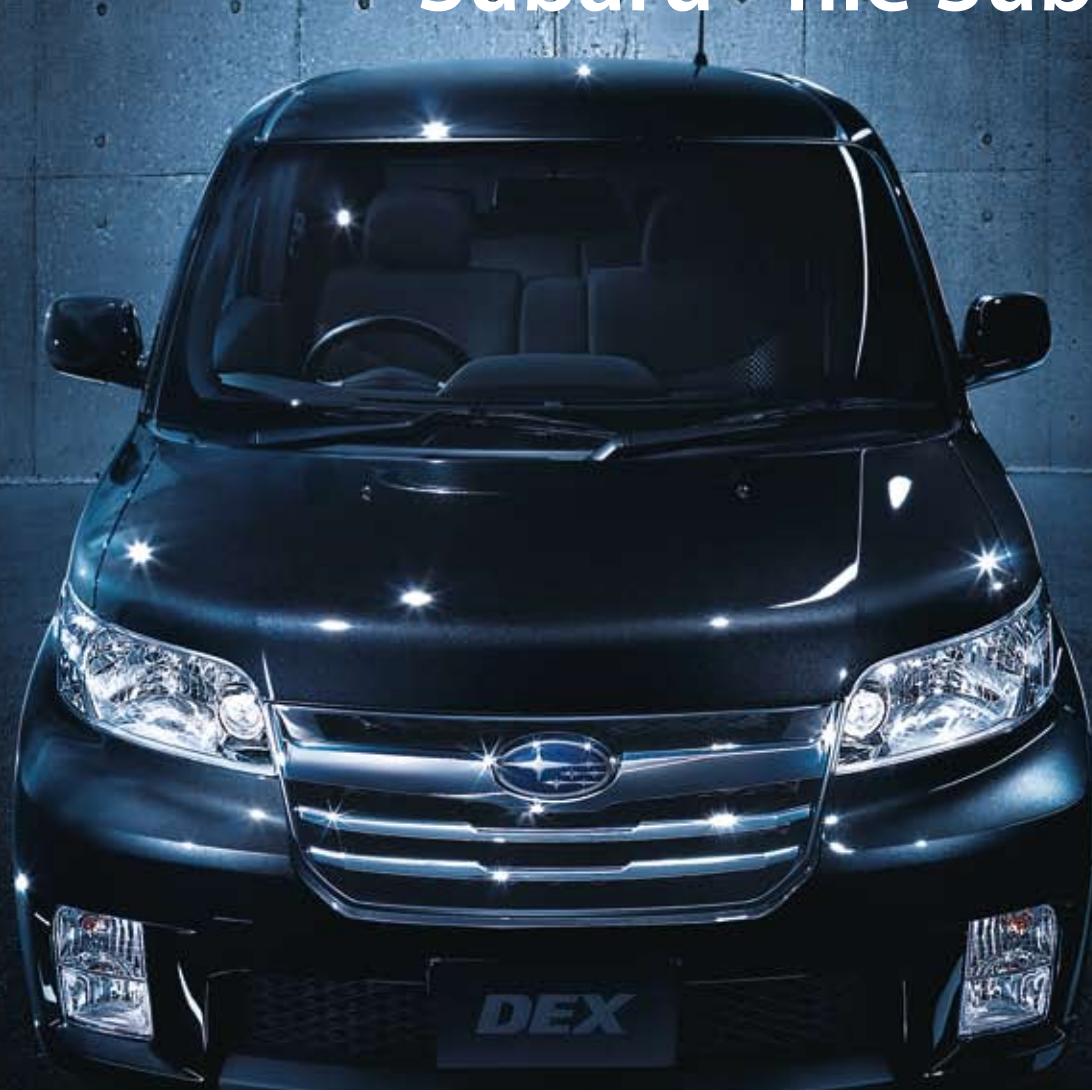
NR 5 (28)/2009 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Historia Subaru - nie Subaru



VI Złot Plejad

Trasa turystyczna

Technika

Zmiany, których nie widać



Dziesięciolecie istnienia Subaru w Polsce to okazja do różnych przemyśleń i refleksji.



Co zrobiliśmy dobrze, a jakich celów nie udało nam się osiągnąć. Jaka jest pozycja naszej marki, ale także jak przeobrażała się Polska w tym czasie. Jakie nastąpiły zmiany w ruchu drogowym, a jakie w prawodawstwie.

Najłatwiej jest chyba podsumować ten ostatni punkt. Generalnie, poza obniżeniem ceł dla samochodów produktowych poza terenem Unii – żadne istotne.

Rynek motoryzacyjny, znajdujący się 10 lat temu w stanie prawnego chaosu i braku sensorycznych przepisów, w dalszym ciągu w takim stanie pozostał.

Możemy więc święcić dziesięciolecie dyskusji na temat podatku ekologicznego, bezsensu akcyzy, regulacji VAT-owskich i innych. Można to skrótnie podsumować stwierdzając, że mamy w motoryzacji stan stabilnie niestabilny. Ma to swoje zalety – być może za następne dziesięć lat będę mógł użyć tego samego sformułowania.

Wprawdzie powoli, lecz jednak zmieniły się dla mieszkańców niektórych okolic

warunki drogowe. Autostrada z Krakowa do Katowic w dalszym ciągu znajduje się w remoncie, lecz opłaty za przejazd znacznie w międzyczasie wzrosły. I słusznie – dzięki temu jest szansa na zmniejszenie ruchu, a w konsekwencji także długości korków przed zwęzłeniami drogi. Trzeba jednak przyznać, że w myśl zasady festina lente, ilość autostrad w Polsce stale się zwiększa. W porównaniu z sytuacją sprzed 10 lat jest już... nieco mniej źle. Jak oceniać na tym tle nasze własne działania?

Ponieważ mnie samemu trudno jest obiektywnie na tak postawione pytanie odpowiedzieć, pozostawiam to Państwu. Natomiast można w tym miejscu przytoczyć założenia, które, poza standardowym procesem wprowadzania marki na rynek, obejmowały także kilka mniej typowych elementów. Wśród tych ostatnich najistotniejsze były - i pozostały do dzisiaj – dwa podstawowe: zapewnienie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa oraz otwarta komunikacja. Pierwszy z nich zakładał także, że określone działania znajdą naśladowców w innych firmach motoryzacyjnych, co przyczyni się do spotęgowania ich pozytywnych efektów. W końcu od początku wiadomo było, że Subaru jako marka niszowa nie może bezpośrednio wpływać na całokształt rynku.

I tak już w roku 2000 została z naszej inicjatywy założona pierwsza w Polsce markowa szkoła doskonalenia techniki jazdy – SJS (Szkoła Jazdy Subaru). Zainicjowany został nowy trend, wówczas powodujący duże zainteresowanie dziennikarzy motoryzacyjnych. Dzisiaj to niemal standard działań także największych w Polsce firm motoryzacyjnych.

W tym samym roku rozpoczęliśmy wydawanie nowych samochodów w okresie zimowym z odpowiednimi (=zimowymi) oponami. Nie jako element jakkolwiek rozumianej promocji, lecz w celu uniknięcia fałszywej interpretacji możliwości samochodu AWD w warunkach zimowych

– to prawda, że lepiej będzie na śniegu przyspieszał i skręcał – ale o skuteczności hamowania decyduje, również w naszych autach, w pierwszym rzędzie rodzaj i jakość ogumienia.

W 2006 roku wprowadziliśmy jako standard system DNA. Znakowanie poszczególnych elementów samochodu, praktycznie niemożliwe do usunięcia, przyczyniło się do zmniejszenia ilości kradzieży.

W tym samym roku powstały założenia projektowe do systemu ISR (Inteligentny System Ratunkowy), który ostatecznie został zestandaryzowany w marcu 2008 roku. Równoległe z wprowadzeniem ISR na rynek rozpoczęte zostały prace nad drugą generacją systemu, która ostatecznie zadebiutowała jesienią tego roku. Szczególnie cieszy fakt, że i tym razem znaleźliśmy naśladowców i ISR (pod nazwą Sat Assist) wprowadzono także w lepiej wyposażonych wersjach Volkswagena (następne firmy mają też już wkrótce podążyć tą drogą).

Od ponad roku prowadzimy rozmowy na temat projektu „bezpieczny kierowca”, który już na wiosnę powinien ujrzeć światło dzienne. Myślę, że i tym razem nie pozostaniemy długo sami, i inne firmy podchwycą także i ten pomysł. Albowiem zgodnie z zaprezentowaną zasadą, mniej istotnym jest zachowanie ekskluzywności określonych rozwiązań, niż ich popularyzacja: z możliwości podniesienia bezpieczeństwa powinni móc korzystać wszyscy nabywcy samochodów, nie tylko ci, którzy zdecydowali się na zakup auta naszej marki.

Drugi element założeń podstawowych to komunikacja. Nie mam tu na myśli klasycznej komunikacji marketingowej, lecz jak najłatwiejszą komunikację dwustronną. W celu jej promowania w listopadzie 2002 rozpoczęło działanie Forum Subaru na naszej stronie internetowej. Umożliwiło to komunikację pomiędzy osobami zainteresowanymi samą marką, ale także bezpośrednio z naszą firmą, czy ze mną



osobiście. Bez zbędnych formalności i restrykcji.

Kolejnym elementem stał się Zlot Plejad, którego pierwsza edycja miała miejsce w maju 2005 roku. Impreza, która pod względem skali działań do dzisiaj pozostała największym tego typu wydarzeniem motoryzacyjnym w Polsce.

W ubiegłym roku wprowadziliśmy na naszej stronie internetowej możliwość porównywania samochodów wykorzystując bazę danych Jato. I tutaj szybko znaleźli się naśladowcy, choć do dzisiaj tylko u nas można porównać wszystko ze wszystkim, a także wyszukać wady naszych aut w porównaniu z konkurencją.

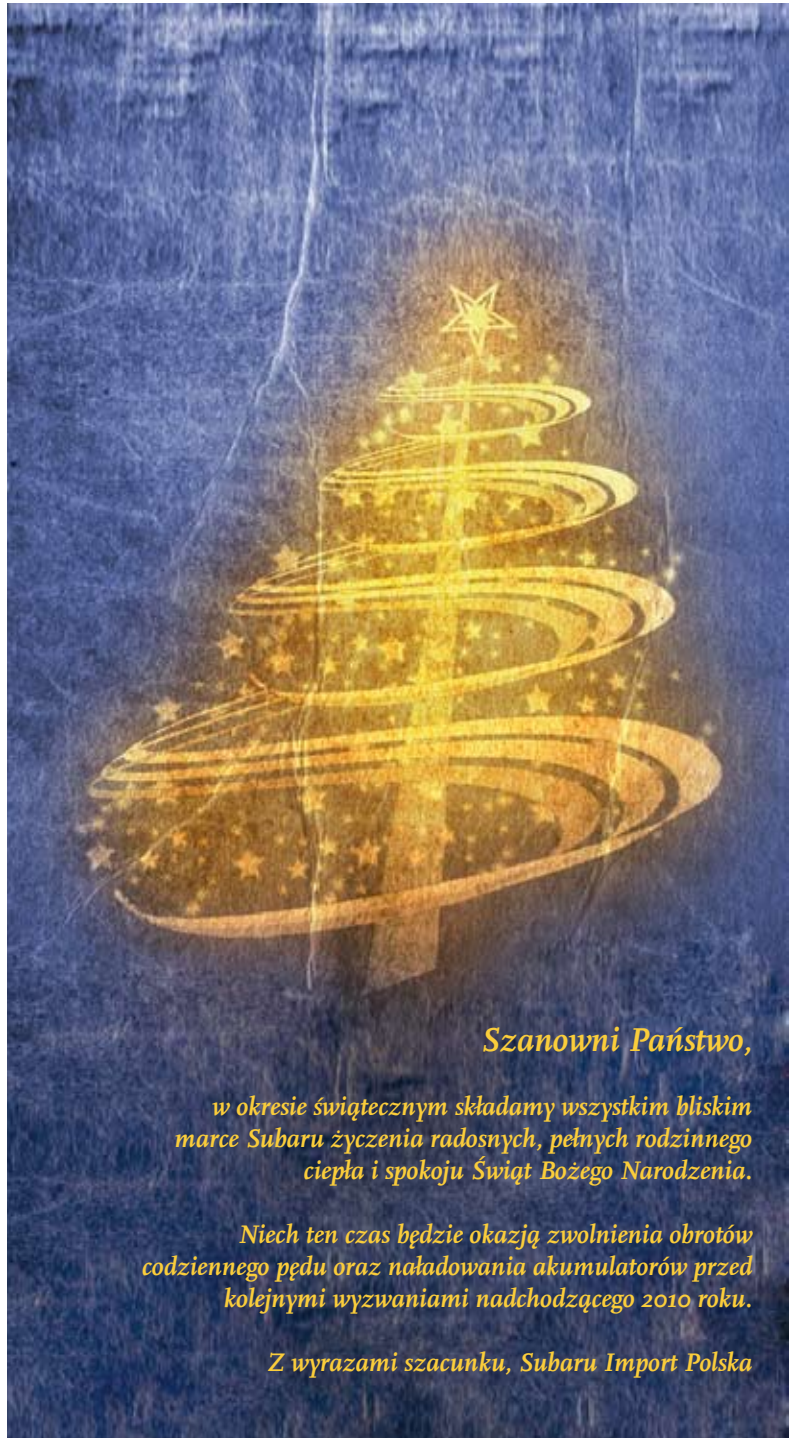
Wymieniłem tylko największe projekty, nie związane bezpośrednio z marketingiem (jak choćby SPRT). Przy każdym z nich współpracowały z nami różne firmy zewnętrzne, które „zarażone” pomysłami umożliwiły ich realizację.

Oczywiście nie wszystko przebiegało bezproblemowo. Nie wszystkie idee zostały wprowadzone w życie – niektóre projekty pomimo zaangażowania w ich wdrożenie z różnych przyczyn ostatecznie nigdy nie ujrzały światła dziennego.

Niemniej jestem przekonany, że już dotychczasowe osiągnięcia dowodzą, iż także niszowa firma, jaką jest niewątpliwie Subaru, może pozytywnie wpływać na całokształt rynku i percepcję tak ważnych aspektów, jakimi jest bezpieczeństwo i otwarta komunikacja.

Życząc Państwu spokojnych, zdrowych Świąt oraz wszelkiej pomyślności w Nowym Roku pozostaję z zapewnieniem, że także w kolejnych latach będziemy starali się doskonalić to, co już osiągnęliśmy, nie zaniedbując jednocześnie wprowadzania w życie nowych, innowacyjnych rozwiązań.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

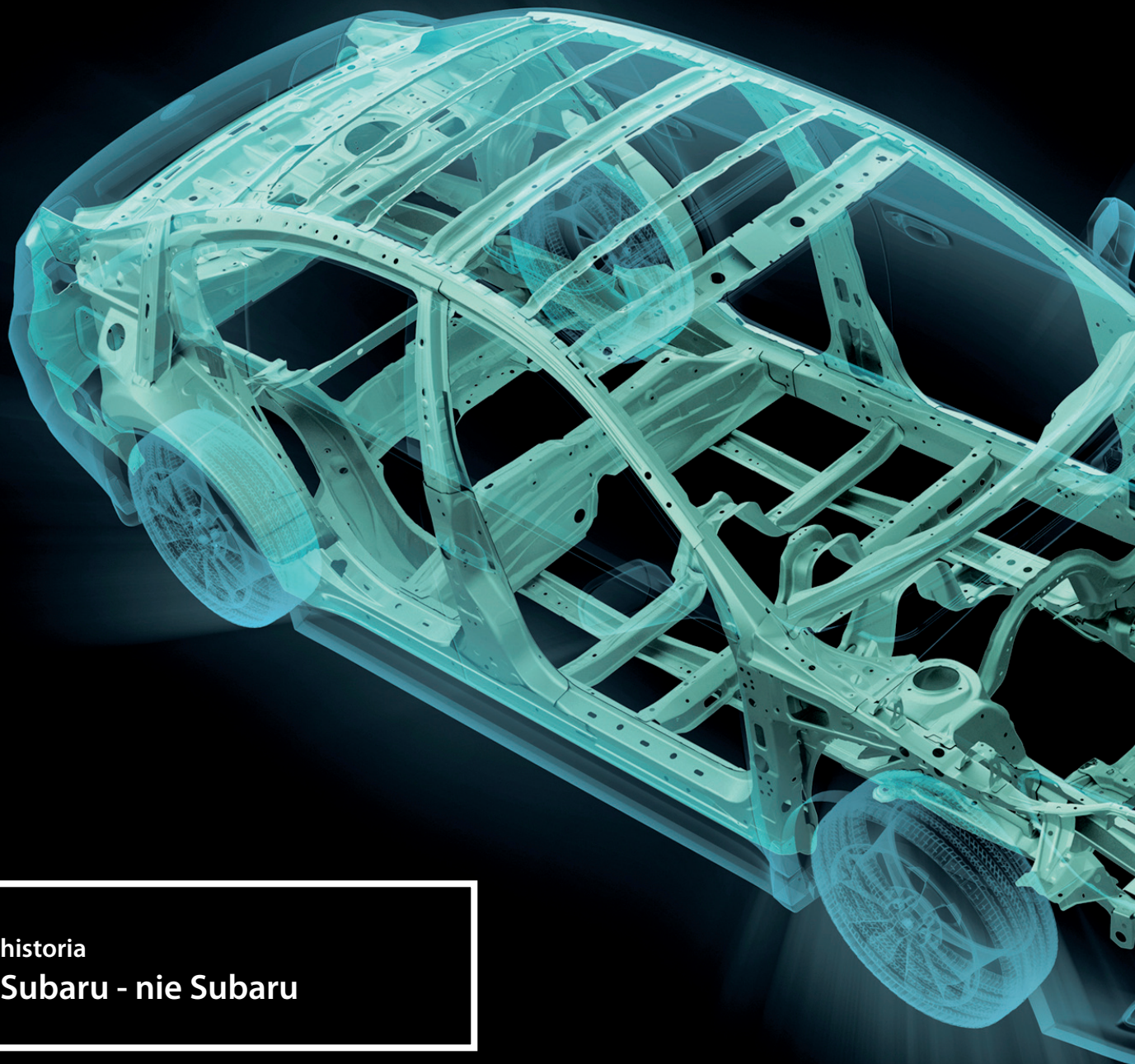


Szanowni Państwo,

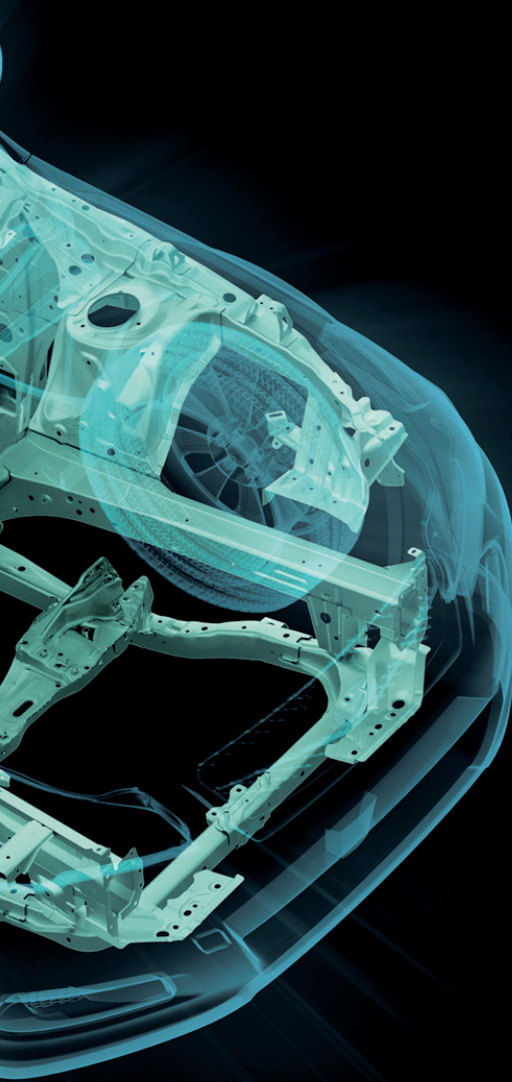
w okresie świątecznym składamy wszystkim bliskim marce Subaru życzenia radosnych, pełnych rodzinnego ciepła i spokoju Świąt Bożego Narodzenia.

Niech ten czas będzie okazją zwolnienia obrotów codziennego pędu oraz naładowania akumulatorów przed kolejnymi wyzwaniami nadchodzącego 2010 roku.

Z wyrazami szacunku, Subaru Import Polska



40 historia
Subaru - nie Subaru



	aktualności	6
	Złot Plejad 2009	8
	Trasa turystyczna	
	Szkoła Jazdy Subaru	18
	Na końcu prostej zawsze pojawi się... zakręt.	
	reportaż	24
	Wyprawa życia – USA (cz. III)	
	reportaż	30
	Portrety	
	technika	32
	Zmiany, których nie widać	
	styl życia	46
	Nie ma problemu!!!	
	pasje	52
	Półwysep Kolski 2009	
	felieton	56
	Homotyranozaurus	
	ciekawostki	60
	Kim jest Milczek? Pokładowe ATARI...	
	nasi partnerzy	62
	IDeaAuto Sp. z o.o. - Kim jesteśmy?	
	sklepik	64
	piszą o nas	66

Zadowoleni klienci Subaru

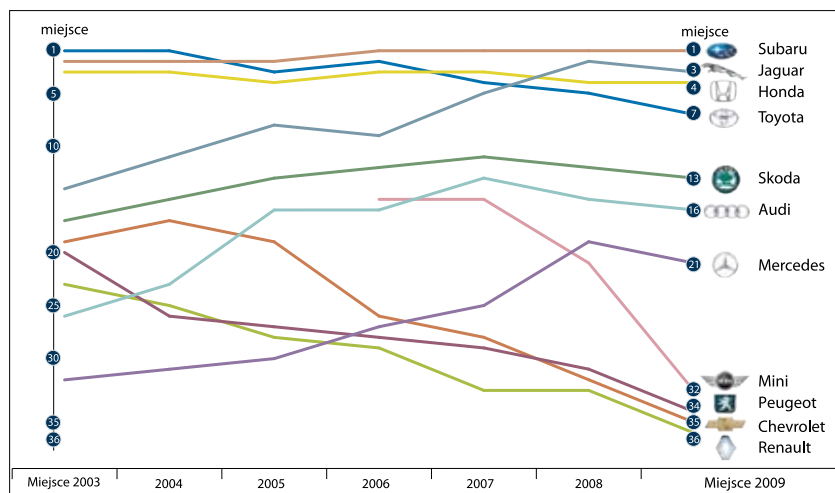
Najbardziej zadowolonymi z dokonanego wyboru posiadaczami samochodów są właściciele Subaru.

W przeprowadzonym na zlecenie niemieckiego automobilklubu ADAC badaniu „Praxistest 2009”, czwarty raz z rzędu Subaru pozostawiło za sobą wszystkich konkurentów, zajmując I miejsce również w kategorii zadowolenia klientów z autoryzowanej sieci serwisowej.

Oceniane były trzy kategorie – zadowolenie z wybranej marki, posiadanego samochodu i autoryzowanej sieci obsługi.

Pod uwagę brano jakość, niezawodność i właściwości samochodu, a także poziom usług ASO.

W tegorocznej ankiecie 42 700 właścicieli samochodów będącymi czytelnikami „ADACmotorwelt” oceniali łącznie 36 marek.



Jak bardzo jest Pan zadowolony ze...

Producent	...swojej marki?	...swojego auta?	...swojego warsztatu?
1 Subaru	1,23	1,29	1,28
2 Lexus	1,29	1,23	1,38
3 Jaguar	1,29	1,26	1,42
4 Honda	1,33	1,35	1,43
5 Dacia	1,35	1,39	1,61
6 Mitsubishi	1,42	1,47	1,48
7 Toyota	1,42	1,47	1,47
8 Porsche	1,44	1,31	1,56
9 Volvo	1,44	1,39	1,52
10 Mazda	1,52	1,55	1,56
11 Daihatsu	1,53	1,50	1,60
12 Lancia	1,55	1,47	1,57
13 Skoda	1,56	1,57	1,67
14 Suzuki	1,57	1,66	1,58
15 BMW	1,59	1,48	1,71
16 Audi	1,62	1,50	1,80
17 Hyundai	1,63	1,62	1,71
18 Jeep	1,65	1,54	1,59
19 Saab	1,67	1,59	1,71
20 Nissan	1,67	1,64	1,67
21 Mercedes	1,70	1,65	1,77
22 Seat	1,71	1,72	1,71
23 Citroën	1,72	1,67	1,77
24 Chrysler	1,72	1,56	1,82
25 Alfa Romeo	1,74	1,64	1,91
26 Opel	1,75	1,73	1,76
27 Land Rover	1,77	1,72	1,84
28 VW	1,80	1,72	1,88
29 Ford	1,80	1,74	1,81
30 Kia	1,83	1,82	1,85
31 Smart	1,93	1,78	1,92
32 Mini	1,93	1,81	2,04
33 Fiat	2,01	1,87	1,99
34 Peugeot	2,02	1,90	1,97
35 Chevrolet	2,10	1,92	1,96
36 Renault	2,44	2,36	2,35

Ocena 1 = bardzo zadowolony

Ocena 5 = b.niezadowolony

Nowy Outback najlepszym SUV-em Australii

Nowy Subaru Outback otrzymał swoją pierwszą nagrodę w Australii. Drive Car of the Year (DCOTY), to konkurs koncernu medialnego Fairfax, który dostarcza konsumentom informacje na temat rynku motoryzacyjnego. W listopadzie tego roku dziewięciu sędziów, podczas posiedzenia jury DCOTY, jednomyślnie wybrało najnowszą generację Outbacka SUV-em roku. Od momentu swojego debiutu w 1995 roku, Outback był ceniony za podwyższone nadwozie, bardzo dobre własności jezdne oraz wszechstronność. Często bywa określany jako „kombi, które myśli, że jest SUV-em”. Najnowsza, czwarta już generacja Outbacka zbudowana została na tej samej platformie co Legacy, które niedawno otrzymało najwyższą notę, pięć gwiazdek w testach bezpieczeństwa Euro NCAP.



Salon Roku



Polska Izba Motoryzacyjna co-
rocznie organizuje konkurs na
najlepszy obiekt dealersko-serwi-
sowy. W tym roku po raz pierwszy
w pracy jury uczestniczył także mie-
sięcznik Serwis Motoryzacyjny.

W listopadzie podczas uroczystej
gali 4 Konwencji Polskich Dealerów
Samochodowych przyznano tytuł
Auto Salon 2008. Miło nam poin-
formować czytelników, że laureatem
został nasz partner – firma MM Cars
z Katowic.

Zwycięzcom serdecznie gratuluje-
my, tym bardziej, że pokonali oni ta-
kich finalistów jak warszawskie salo-
ny Infiniti i Peugeot Polska Sp.z o.o.,
a także katowicki salon Volvo.

Jury podkreśliło, że firma MM Cars
zajmująca się sprzedażą i obsłu-
gą serwisową Subaru, Saaba, Opla
i Chevroleta w optymalny sposób
wywiązała się z niełatwego zadania
zaaranżowania przestrzeni, uwzględ-
niający wymagania poszczególnych
marek. Zachowując przy tym indy-
widualny charakter każdej z nich
i tworząc atmosferę przyjazną dla
klienta, poprzez zastosowanie nieba-
nalnych rozwiązań.

Zlot Plejad 2009

tekst: Peiper





VI Złot Plejad - trasa turystyczna

Turystyka kojarzy się wszystkim z wypoczynkiem, relaksem, i oderwaniem od szamotaniny związanej z tempem życia we współczesnym świecie, z ujmującym, sympatycznym i pełnym atrakcji hobby. Z leniwym zwiedzaniem urokliwych zakątków, podziwianiem zapierających dech w piersiach widoków i poznawaniem historii (dla tych co mieli w szkole dwóję z tego przedmiotu). Zamykając to w jednym zdaniu, turystyka to... „POKÓJ Z WIDOKIEM NA ŁABĘDZIE”. I z takim właśnie nastawieniem - uczestnicy Trasy Turystycznej VI Złotu Plejad - zjawili się w mazurskich ostępach w przeddzień startu, gdzie, też bez pośpiechu,

zostali skoszarowani i nakarmieni. Po konsumpcji - uśmiechy, wymiana grzeczności lub relaksujący spacer po molo. Opisuję naturalnie zachowania, jakie towarzyszyły załogom, które po raz „pierwszy” miały okazję uczestniczyć w Złocie i przygotowane były na te wszystkie dyrdymały o których wspomniałem wyżej. Nie dotyczy to stałych bywalców tej cyklicznej imprezy - kombatantów, którzy przeprowadzali właśnie zbrojenia. Oblegali Biuro Złotu prowadząc działania wywiadowcze, oklejali samochody numerami startowymi, korzystali z serwisu, dokręcali śrubki, napełniali kalamitki, regulowali treblinki, ustawiali odpowiednią do

trasy zbieżność kół, przeprowadzali konserwację okularów i regulowali ich ostrość. Ogólnie – szczęk kutej stali i syk krzesanych iskier. Piloci w tym czasie prowadzili wywiad środowiskowy, zaopatrywali się w mapy regionu i przewodniki, tworząc skrypty, opracowania i ściągi. Na wieczornym szkoleniu zadawali mnóstwo pytań w nadziei na mnóstwo odpowiedzi, które dla postronnego obserwatora wydawały się całkowicie niezwiązane z tematem i nieprzydatne, natomiast dla czujnych strategów były wręcz kluczowe. Nowi rozsiedli się w drink barach i leniwie sączyli kawę w miłym towarzystwie. Starzy trenowali zjazd po linie na hotelowym trzepaku.



Dzień pierwszy. Zwiedzanie zamków... błyskawicznie.

Do porannych badań technicznych – dopuszczających samochody do startu – NOWI podeszli zupełnie nieprzygotowani. Paniczne przegrzebywanie bagażników w poszukiwaniu koła zapasowego, gaśnicy, apteczki. Kobiety przenicowywały torebki w poszukiwaniu dokumentów pojazdu oraz jakichkolwiek dowodów na jego ubezpieczenie, a po podniesieniu pokrywy silnika, zaskoczono je posiadaniem

turbosprężarki. Panowie plątali się w zeznaniach na temat liczebności koni i ilości cylindrów. Zgroza, sromota i obciach. Za to kombatanci podsuwali komisji weryfikacyjnej pod nos profesjonalnie przygotowaną kompletną dokumentację, a wszystkie niezbędne informacje mieli wykute na blachę. Na trudne pytania odpowiadali rzeczowo, bez zająknięcia, pełnymi zdaniami, używając przy tym terminologii technicznej i zawstydzając komisję znajomością technologii motoryzacyjnej.

Start do wszystkich trzech tras (około 200 załóg) nastąpił z parkingów hotelowego, przeznaczonego dla (circa, koma, przecinek) dwudziestu sześciu samochodów i kilku rowerów. Jedni narzekali, że ciasno, inni chwaliли organizatora, że... przytulnie. Co dwie minuty - z tego niewymownego

obrażalnego zrazu stali - ubywała jedna kro-

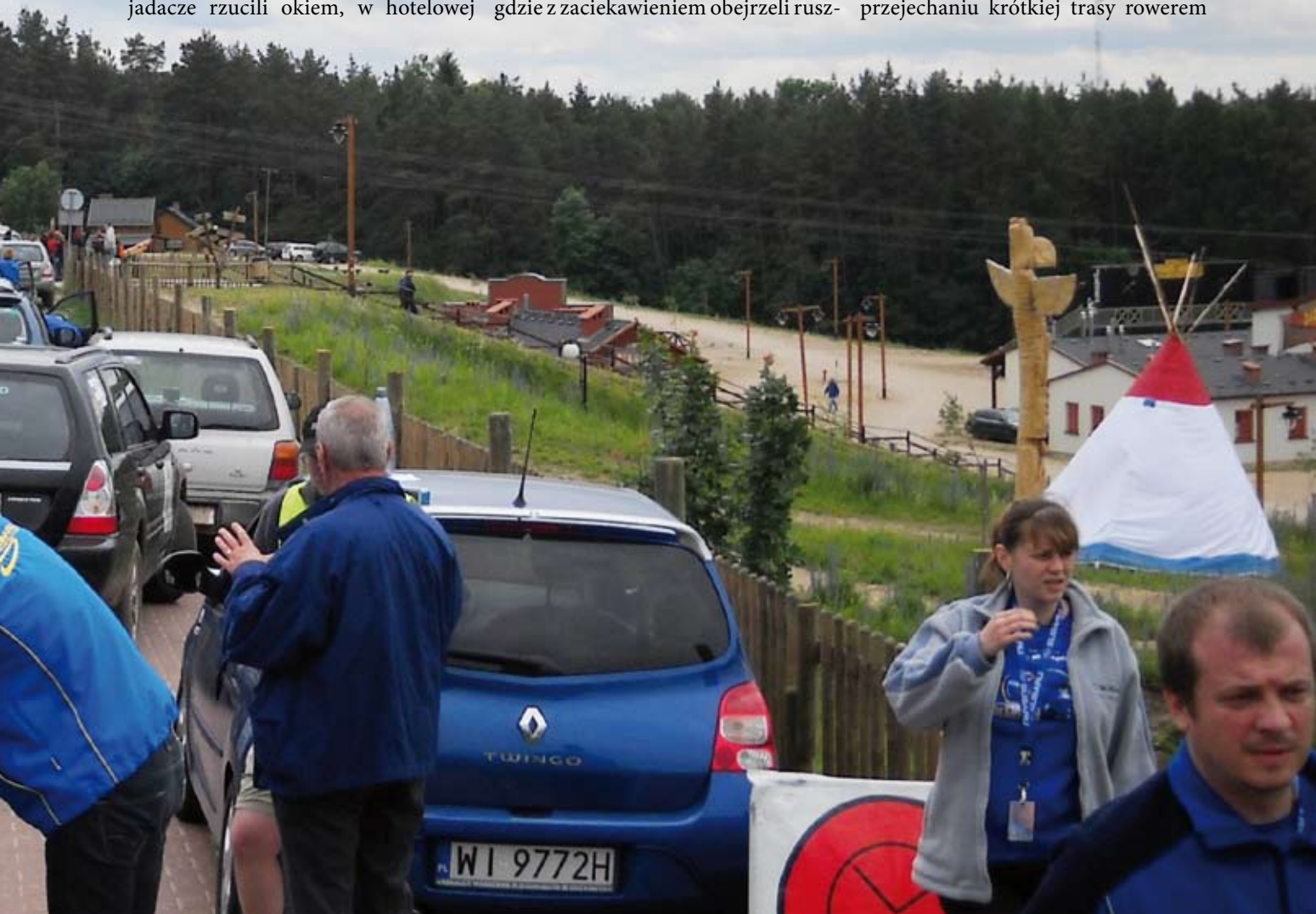




pelka, wyposażona w identyczny opis swojej trasy. Dziwne, bo jedni jechali w lewo, drudzy w prawo (na wprost był mur ogrodzeniowy), a i tak tylko jedna dziesiąta załóg trafiła do punktu, gdzie organizator przewidział pierwszą próbę zręcznościową. Komisja sędziowska - oddelegowana do przeprowadzenia tej konkurencji - posiadała na szczęście przenośny telewizor i ocieplacze, co sprawiło, że nie „zeszła” z nudów, a przeziębził się tylko jej sekretarz. Na zamek w Rynie (o dziwo) dotarli wszyscy. Starzy wyjadacze rzucili okiem, w hotelowej

kawiarni zamówili letnią kawę, wypili duszkiem i... „pedał”. Nowi podziwiali całość, detale i kunszt murarzy. Rozsiedli się w restauracji, gdzie jedni siorbali wrzący napar, inni wywar, a jeszcze inni zamawiali czasochłonne w przygotowaniu potrawy. Kolejnym ważnym punktem, zaznaczonym w książce drogowej była miejscowość Nakomiady, gdzie zwiedzano piękny pałac oraz manufakturę pieców kaflowych. Kombatanci pierwszy obiekt oblecieli kłusem, przez drugi przeszli galopem i pomknęli do Świętej Lipki, gdzie z zaciekawieniem obejrzel

rowania okalające odrestaurowywane sanktuarium. „Zieloni” w tym czasie podziwiali misternie wykonane posadzki pałacu w Nakomiadach i „rozpływali się” nad przestarzałymi technologiami grzewczymi, Sanktuarium bezmyślnie oglądali od środka, a po dotarciu do Zamku w Reszelu, zapoceni i zasapani wspinaniem się na zamkową wieżę, podziwiali widoki. Wyjadacze skorzystali z zamkowych toalet, kupili w kiosku na dole pocztówki z widokiem z wieży i ruszyli na próbę zręcznościową polegającą na przejechaniu krótkiej trasy rowerem







bez siodełka... lub bez kierownicy – różnie to ludzie odczuwali, ale ubaw i tak był po pachy. Zespół pałacowy w Łężanach. Ten punkt, z konieczności wszyscy potraktowali tak samo. Podziwiano kunszt ślusarski z jakim wykonano kłódki, zasuw, sztaby i zapadki, na które „zespół” był pozamykany. Na trasie z Reszla do Mrągowo załogi miały miejscowe wyrobisko technologiczno – budowlane zwane żwirownią, gdzie usytuowana była próba trasy terenowej. Stara gwardia nawet nie zwolniła, natomiast „świeżaki” potraktowały to jak jeszcze jedną ciekawostkę do obfotografowania.

W Mrągowskim ośrodku Mrągowille Western City przygotowano wiele zaskakujących atrakcji. Pierwszą dla „nowych” był wjazd na PKC (punkt kontroli czasu). – Chwileczkę... panie sędzio... jakie dwie godziny spóźnienia?! Kombatanci spokojnie odczekiwali po kilka minut, aby nie zameldować się za wcześnie. Zaraz za PKC-em kolejna atrakcja – próba sportowa. SPORTOWA?! NA „TURYSTYCZNEJ”?! ORGANIZATOR ZWARIOWAŁ?! Duży parking, pachol-

ki, kaski i komisja sędziowska wyposażona w zegarek z sekundnikiem. „Starzy” poszli jak „przecinak”, a wśród nowych wybuchła panika. Piloci, po obejrzeniu przejazdu poprzedzających załóg, wahali się, czy brać udział w tej konkurencji. Zdarzało się również, że rezygnowały całe załogi. Chodziło w tej sytuacji o zależność, kto jest właścicielem samochodu – kierowca czy pilot. Gdy w takiej sytuacji występowała różnica zdań, następowało tradycyjne rzucanie słubnymi obręczkami. Kilka nowych załóg poszło na kompromis i dostojnie przetoczyły się między pacholkami z prędkością z jaką zazwyczaj poruszają się królewskie karoce. Brakowało mi w tym widoku biegnących obok limuzyn ochraniarzy, ale nawet gdyby, to i tak nie powinni się za bardzo rozpędzać, żeby nie „zgubić” limuzyny z „podopiecznym”. Po takiej dawce emocji, załogi ruszyły na grill, uzupełnić stracone podczas tytanicznego wysiłku kalorie. Wyjadacze wyjedli co było... bez tracenia czasu na gryzienie, skorzystali z krzaczastych terenów i w kontrolowanym popło-

chu opuścili ośrodek. Reszta trzaśkała foty w kowbojskim miasteczku i traciła cenny czas stojąc w długich kolejkach do toalety. W Sorkwiticach, obok kościoła ewangelickiego, usytuowano próbę „zorbingową”. Należało się wgramolić do kuli z celofanu i... stoczyć się. Stoczyli się wszyscy, ale na paciorek i rozgrzeszenie nie było już czasu. Kumaci użyli fotoaparatów dla oszczędności czasu, inni żmudnie notowali informacje z tablic pamiętkowych. Klęczniki w świątyni ziały pustkami. W Krutyniu zadanie polegało na podziwianiu widoków i wypiciu kawy. Darmowej żal było nie wypić. Doświadczeni schłodzili ją zimnym mlekiem i „wzięli” jednym łykiem. Nieobcy napawali się krajobrazem, wrzątkiem i głośno dywagowali nad przyczyną strat czasowych. Klasztor Starowierców w Wojnie. Nikt nie umiał czytać cyrylicy. Jedna grupa rozsądnie się wycofuje i nawet nie wybiera na pobliski cmentarz, dochodząc do słusznego wniosku, że... jeszcze za wcześnie, druga próbuje



się nauczyć czytać, a cmentarz zalicza co do mogiły. Gdzieś po środku leżała sobie... racja, przytulona do słuszności postępowania i rozsądku – taki... trójkącik. Dużym zaskoczeniem dla wszystkich był następny wpis w książce drogowej, który zacytuję w oryginale: HODOWLA DZIKICH ZWIERZĄT. Załogi nie bardzo mogły się połąpać. Jeżeli coś jest hodowane, to co to ma wspólnego z dzikością? Dyskusja rozgrzewała radia CB do białości, do momentu, aż ktoś wspomniał o dzikich kaczkach. Temperatura polemiki opadła poniżej zera absolutnego.

Do mety, czyli na ten sam parking hotelowy, z którego odbył się start dotarli wszyscy, ale jakimś szczęśliwym zrządzeniem losu... nie naraz. Pyszna kolacja na świeżym powietrzu i ostatnie promyki zachodzącego słońca, „świeżych” napelniły romantyzmem, a wyjadacy pogoniły do robienia poprawek w „ustawieniach” i napelnienia kalamitek. Na regulację treblek było już za ciemno. Miłośnicy wrzątku spotkali się na kawce, a ci od zimnej kawy tradycyjnie... pod trzepakiem.

Dzień drugi. Deszcz... wrażeń.

Start do drugiej części rajdu różnił się diametralnie od poprzedniego,

ponieważ każdą ubywającą z parkingu kroplę morza blachy, natychmiast zastępowało parę miliardów kropli deszczu, a jedyne suche miejsca na parkingu, to usta jednego z pilotów, który zaszalał wieczorem w drink barze. Natomiast samo opuszczanie startu na lewo i prawo, odbywało się zgodnie z tradycją, tyle że wolniej - z uwagi na śliską nawierzchnię oraz ten mur o którym wspominałem. Prawdopodobnie chodziło o pewną ścisłą zależność tych dwóch elementów.

Prawidłowo odczytana książka drogowa wyprowadziła większość załóg na wspaniałe mazurskie, sztutowe trasy Rajdu Polski. U kierowcy samochodu marki Subaru taka nawierzchnia powoduje wyrośnięcie na twarzy czegoś na kształt banana, czego nie da się usunąć nawet operacyjnie. Takimi trasami załogi dotarły do Pisz w poszukiwaniu ruin zamku, których nie odnaleźli. Miejscowi twierdzili, że ruiny zostały zasypane. Nowi - jak zwykle nie liczący się z czasem - nawet myśleli żeby odkopać, ale pogoda nie sprzyjała pracom ziemnym. Wszyscy zgodnie pomknęli do miejscowości Nowe Guty nad jeziorem Śniardwy, gdzie czekało ich kolejne trudne zadanie. Składało się ono z... ładnego widoku i kawy. Perypetie z kolejnym zadaniem, jakie mieli wykonać uczestnicy trasy turystycznej, pozostawię bez komentarza jako łamigłówkę do rozwiązania przez czytelnika. Każda gazeta ma krzyżówkę, to niech Plejady też mają. Otóż kolejną konkurencją zręcznościową miał być ślizg na desce surfingowej za latawcem, które to zawody zorganizowano w Suchym Rogu... (na desce surfingowej w Suchym Rogu). Konkurencję odwołano, ponieważ z powodu deszczu Róg przestał



być Suchy. Pytanie brzmi: czy surfing z latawcem (deskolotnia) pójdzie po Mokrym Rogu? Nagrodą za rozwiązanie szarady będzie skok ze spadochronem z łodzi podwodnej, ufundowany przez dowództwo Marynarki Lotnictwa Podziemnego. O odwołaniu konkurencji organizator poinformował uczestników SMS-em. Ze względu na mizerny zasięg, który jest normą w tym rejonie kraju, niektórzy odebrali go trzy dni po Zlocie. Suchy Róg przeszedł do historii, jako nie wyjaśniona zagadka tej imprezy. Czarna seria trwała nadal. W miejscowości Łukajno miał znajdować się rezerwat łąbę-

dzi niemych. Nie wiem które to, bo nigdy z żadnym łabędziem nie rozmawiałem. Rezerwatu ani śladu. Istnieją podejrzenia, że podzielił losy ruin zamku w Pieszku. Co oni na tych Mazurach mają z tym zasypywaniem? Rozumiem, że są ruiny, których nie oplaca się remontować. Ale żeby... rezerwat niemych? Do mrągowskiego miasteczka Western City załogi podążały pełne obaw. Na szczęście wszyscy zdążyli przed zasypywaniem. Jeszcze tylko pamiątkowe zdjęcie karkówki i na metę.

W Mikołajkach, w Bazie Złotu, przywitał uczestników Ojciec Dyrektor SIP-u i moknąc w strugach deszczu,

odczytał na głos prognozę pogody przesłaną mu na komórkę przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej: w Mikołajkach ciepło i słonecznie. To musiał być dowcip tych od Gospodarki Wodnej. Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród odbyło się po łódkach, póki dało się dopłynąć do sceny. Turystyczną wygrali „świeżaki”. Pod trzepakiem zawrzało. Oficjalny protest kombatanatów ponoć dotarł do Dyrekcji, ale sekretarka go... zasypała świeżymi dokumentami. Widziałem osobiście biurko Dyrekcji i na miejscu kombatanatów nie liczyłbym na odpowiedź.



I jeszcze trochę o VI Złocie Plejad



Tegoroczny VI Złot Plejad mamy już dawno za sobą. W tym roku po raz pierwszy pokusiliśmy się, by poprosić wszystkich uczestników o opinię na jego temat. W tym celu wysłaliśmy do Państwa ankietę. Jest nam niezmiernie miło, że zdecydowana większość „badanych” udzieliła nam odpowiedzi. Obecnie zaczynamy prace nad przygotowaniem przyszłorocznej edycji Złotu, a zatem czas najwyższy, by podsumować ten, który mamy już za sobą i wyciągnąć wnioski.





Jesteśmy w pełni świadomi, że nie wszystko było tak jakbyśmy chcieli, dlatego jesteśmy bardzo wdzięczni za Państwa opinie, które na pewno będą nam przydatne. Szczególnie cenne są uwagi dodatkowe, ponieważ pokazuje nam kwestie, które być może akurat nam umknęły, bądź przykładaliśmy do nich mniejszą wagę, a przecież one są równie istotne, jak te uwzględnione w kwestionariuszu.

W większości przypadków ocenili Państwo Złot bardzo wysoko i jest to dla nas powód do satysfakcji, ale są też odpowiedzi, które dają nam nieco do myślenia. Pochylił się nad nimi, bo są to – nasze obszary rozwoju.

Część uwag dotyczyła różnych kwestii związanych z bazą hotelową. Wybierając te, a nie inne hotele kierowaliśmy się w pierwszej kolejności Państwa dobrem, a więc chcieliśmy zapewnić jak najwyższy standard noclegów, ale nie tylko, również nie bez znaczenia była chęć zapewnienia transportu na i z wieczornej imprezy integracyjnej. A to spowodowało konieczność ograniczenia liczby hoteli. No cóż, objeżdżanie autokarem kilkunastu małych pensjonatów doprowadziłoby do tego, iż część uczestników na wieczorną biesiadę dotarłaby w połowie jej trwania.

Podobnie rzecz się ma w przypadku cen.

Negocjując wynajęcie kompletu pokoi byliśmy w stanie uzyskać znacznie niższe ceny, niż te wynikające z cenników. Co więcej, nasz Złot odbywał się w tzw. czerwcowy długi weekend, okres, gdy większość Polaków masowo rusza do miejscowości wypoczynkowych, pozostawienie więc rezerwacji na ostatnią chwilę wiązałoby się z ryzykiem braku noclegów, z kolei odpowiednio wczesna rezerwacja połączona z wynegocjowaną niższą ceną uniemożliwia rezygnację z wolnych pokoi. Przygotowując Złot na rok 2010 będziemy szukać kompleksu hoteli skupionych w jednym miejscu, o bardziej różnorodnym standardzie, a co za tym idzie i cenie.

A skoro już wspomnieliśmy o wieczorze podsumowującym Złot, okazało się że nie należy zawierać nawet „najbardziej wiarygodnej” prognozie pogody. Musimy jednak uzbroić się w zadaszenie.

Niektórzy zwracali nam uwagę na zbyt małą ilość prób na poszczególnych trasach, zwłaszcza na szosowej. Niestety region Mazur to tereny typowo rolnicze, na których niewiele jest miejsc spełniających wymagania, jakich się oczekuje przy organizacji takich prób. Niemniej jest to bardzo cenna uwaga, zwiększymy ich ilość, a nawet postaramy się jedną z nich zlokalizować na jednym z nielicznych

polskich torów wyścigowych.

Krytyka dotknęła też książek drogowych, ich niskiej jakości, a przede wszystkim błędów merytorycznych. W tym przypadku nie pozostaje nam nic innego jak tylko się pokajać, wprawdzie przyczyny takiego stanu rzeczy były nie od nas zależne, ale przecież dla uczestnika ważny jest efekt końcowy i tyle. Jesteśmy przekonani, że przyszłoroczne spełnią oczekiwania wszystkich złotowiczów.

Te, podobnie jak i inne uwagi posłużą nam za przewodnik uzupełniający nasze doświadczenia i będą jednym z wyznaczników celów na najbliższe miesiące, tak, by w efekcie, odpowiedzi na kolejną ankietę zawierały same superlatywy.

Na dziś, dla nas najważniejszym jednak pozostaje pytanie - czy weźmiesz udział w kolejnym Zlocie? - bo od odpowiedzi zależy motywacja przy pracy nad nim. Skoro jednak prawie wszyscy z Państwa potwierdzili swą obecność w przyszłym roku, to nie pozostaje nam nic innego jak z werwą zabrać się do przygotowań.

Na koniec pragniemy serdecznie Państwa zaprosić na VII Złot Plejad, który odbędzie się w dniach 3-6 czerwca 2010 roku na Ziemi Świętokrzyskiej. Więcej szczegółowych informacji prześlemy w następnych numerach Plejad.



Na końcu prostej zawsze pojawi się... zakręt.

Mówi się, że proste są dla szybkich samochodów, a zakręty dla szybkich kierowców. Wiele w tym prawdy. Łatwiej wcisnąć gaz do oporu licząc jedynie na moc silnika, niż cierpliwie, krok po kroku doskonalić swoje umiejętności w prowadzeniu samochodu, aby bezpiecznie i pewnie pokonać każdy zakręt. Warto zadać sobie w tym miejscu pytanie: jakim kierowcą jestem? Być może dla części z Państwa będzie to początek czegoś większego – całego procesu doskonalenia techniki jazdy.





lekcja 5

Gdyby ktoś kazał mi jednym słowem określić poprawny sposób skręcania samochodem, bez zastanowienia mógłbym powiedzieć „konsekwencja”. Niesie ono w sobie bowiem całą mądrość techniki bezpiecznej jazdy. Dlaczego? Zgodnie z tym, czego dowiedzieliśmy się w jednym z poprzednich numerów Plejad (numer 2(25)/2009) rzecz leży w odpowiedniej koordynacji pracy rąk i nóg. Gdy na końcu prostej pojawi się zakręt, będzie on wymagał od nas wspomnianej konsekwentnej pracy zarówno kierownicą jak i pedałami. Jeśli za każdym razem będziemy inaczej pokonywać zakręt, tylko kwestią czasu i warunków na drodze

będzie niechciany poślizg. Prowadząc szkolenie zawsze porównuję skręcanie do trudnej sztuki tresury psa, gdy ten wyczuje stały brak konsekwencji w prowadzeniu, bez skrupułów może ugryźć nawet właściciela pokazując w ten sposób swą siłę i dominację! Tak jak swą dominację ukazuje fizyka przy każdym błędzie kierowcy.

Aby zrozumieć istotę problemu musimy wyobrazić sobie jakbyśmy zarówno rękami oraz nogami starali się mówić coś do samochodu. Każdy z podawanych komunikatów musi być spójny. Jeśli rękami mówimy skręć, kręcąc zwyczajnie kierownicą, musimy do tego dopasować nogi mówiąc nimi również to samo. No dobrze, ale jak tego dokonać? Podstawowym i najprostszym sposobem jest odjęcie gazu tuż przed skrętem kierownicą. To absolutna pod-

stawa. Skręt inicjowany jest przednimi kołami, tak więc, aby zmienić kierunek jazdy powinniśmy zadbać o ich lepszą przyczepność do podłoża. „Ujmując gaz” sprawiamy, że przód samochodu nieznacznie opada dociskając przednie opony, a przez to zwiększa ich powierzchnię styku z asfaltem. Według zasady, im większa jest ta powierzchnia tym lepsza nasza przyczepność (dla uproszczenia celowo pomijam kwestie związane z ewentualnym odprowadzaniem wody, brudu itp.). W taki właśnie sposób kończy się pierwsza z trzech, zdecydowanie najtrudniejszych faz skrętu – wejście w zakręt. Zwłaszcza mężczyźni winni w niej powstrzymać swą niepohamowaną chęć dodawania gazu za wszelką cenę. W krótkim zakręcie, możemy rozpocząć dodawanie gazu dopiero po tym, gdy wychodzenie na



prostą zainicjują ręce powolnym prostowaniem kół. Gdy zakręt jest dłuższy, w pewnym momencie dla utrzymania rozsądnej prędkości możliwe jest delikatne dodanie stałego gazu (półgaz). Musi to być zrealizowane z rozwagą, aby nie spowodować nad- lub podsterowności, w zależności od rodzaju napędu jakim dysponujemy. Przejście do trzeciej fazy zakrętu inicjują ręce. Aby bezpiecznie wyjść z łuku, gaz powinniśmy dodawać płynnie w takim samym tempie w jakim prostujemy koła. Jeśli ruch rękami jest powolny (szybki, długi zakręt) gazu dodajemy również powoli. Jeśli dynamicznie cofamy kierownicę do ustawienia na wprost (wolne, krótkie zakręty), wówczas możemy równie dynamicznie wcisnąć pedał przyspieszenia. Po raz kolejny liczy się więc konsekwencja oraz spójna praca rąk i nóg.

Najczęściej popełnianym błędem

w koordynacji rąk i nóg jest nieodjęcie gazu przed skrętem kierownicą lub jednocześnie wręcz dodanie gazu i wykonanie ruchu rękami. „Rozmawiając” z samochodem, rękami mówimy wtedy skręć, a jednocześnie nogami dajemy wyraźny sygnał do jazdy na wprost. Skąd samochód ma wiedzieć, czego od niego oczekujemy?

Gdy już wiemy jak konsekwentnie podawać komendy w zakręcie, możemy bez przeszkód dotknąć drugiego, częściej popełnianego błędu bardzo „popularnego” wśród większości polskich kierowców. „Przekręcanie kół” – bo o nim tu mowa, to skręcanie kierownicą zdecydowanie zbyt mocno w stosunku do tego, czego „wymaga” od nas dany zakręt. To prawdziwa plaga na drogach, która swoje żniwo zbiera w sytuacjach awaryjnych. Niezależnie od tego, czy działając w stresie musimy ominąć przeszkodę, czy też ulegając

fantazji jechaliśmy zbyt szybko w stosunku do warunków na drodze lub własnych umiejętności, będziemy musieli się zmierzyć z tym problemem. Każdy zakręt wymaga skręcenia kierownicą o odpowiedni, precyzyjnie określony kąt. Rozsądnie myślący kierowca zakłada, że im mocniej skręci kierownicą, tym lepiej skręci samochodem. I ma rację! Tego uczymy się przecież już na kursie na prawo jazdy podczas wykonywania kolejnych manewrów na placu. Im szybciej jednak jedziemy, tym coraz mniej łaskawym okiem zaczyna na nas spoglądać Matka Fizyka, powodując coraz większe odkształcanie się opon, a przez to utratę ich upragnionej przyczepności z asfaltem. To bardzo szeroki temat, którego zrozumienie wymaga dużej ilości ćwiczeń praktycznych, ze względu choćby na psychologię prowadzenia samochodu.

Jadąc na prostej drodze wszystko wy-





Czy wiesz, że...?

...podczas uderzenia w stałą przeszkodę (mur, drzewo, ciężarówka) z prędkością jedynie 50 km/h ciało przeciętnego dorosłego człowieka waży ponad 1,5 tony?

•Fizyka jest dla nas bezlitosna. Sprawia, że nawet pozornie błahе kolizje mogą się skończyć tragicznie. 50 km/h to szybkość, która wśród znacznej większości kierowców nie budzi żadnej grozy, a jednak powinna. Testy zderzeniowe ukazują jednoznacznie, że tak pozornie niewielka prędkość może być zabójcza. Niewłaściwie zapięte pasy lub ich nie zapięcie, podczas uderzenia w inny pojazd, drzewo, mur oznaczać może śmierć nie tylko osoby jadącej bez tych pasów. Pamiętajmy również, że to na nas – kierowcach – spoczywa odpowiedzialność za pasażerów. Siedzący na tylnej kanapie często lekceważą ten obowiązek. To również w Waszym interesie, aby siedzący za Wami pasażer miał zapięty pas. Pamiętajmy, przy gwałtownym hamowaniu lub kolizji fizyka jest nieubłagana, nie da się jej oszukać! Przy zderzeniu niezapięty pasażer najpierw złamie całym sobą (1,5 tony!) nasz fotel miażdżąc i nas. Nie dajmy się też zwieść przekonaniu, że poduszka powietrzna uratuje nas w takiej sytuacji. Czy warto ryzykować?

daje się nieskomplikowane, jednak życie jak zawsze czyha na nas z niespodziankami i utrudnieniami. Dojeżdżając do zakrętu cała jazda znacznie się komplikuje. Musimy patrzeć na niego pod kątem zarówno ogólnie pojętych warunków drogowych, naszych umiejętności i możliwości technicznych samochodu jakim się poruszamy, a także

prędkości oraz toru jazdy. Ze względu na jego wagę, tematem toru jazdy i bezpiecznej prędkości w zakręcie zajmemy się w kolejnym odcinku porad, do których przeczytania już teraz gorąco zapraszam. Na zakończenie zachęcam do ćwiczeń, gdyż tylko w taki sposób będziemy w stanie wykształcić w sobie odpowiednie odruchy, a dzięki „pamię-

ci ruchowej”, czyli zdolności organizmu do podświadomego wykonywania wyuczonych czynności, zapewnimy bezpieczeństwo podczas jazdy zarówno sobie jak i swoim bliskim. Trudnej sztuki bezpiecznej jazdy samochodem nie da się bowiem nauczyć siedząc wygodnie w fotelu. No chyba że jest to fotel Subaru.

Instruktorzy Szkoły Jazdy Subaru



Jak wiele trzeba, aby zrozumieć, że prawo jazdy nie oznacza licencji na trudną sztukę opanowania samochodu? Czasami wystarczy tylko jedna chwila! Moment ten miał miejsce w zimie 2003 roku, kiedy to dosiadając Seata Ibiza Janusz postanowił sprawdzić się na przepięknie ośnieżonej drodze w okolicy Zakopanego. Jazda zakończyła się groźnie wyglądającym wypadkiem i choć nic poważnego się nie stało, był to początek długiego procesu edukacji. W ułamku sekundy pewny siebie, młody stażem kierowca zderzył się brutalnie z fizyką. Kilka miesięcy później, jako Asystent Prezesa Zarządu Subaru Import Polska uczestniczył od strony organizatora w szkoleniu SJS na torze Kielce. Jak sam mówi: „pamiętam ten

dzień, gdy wyjeżdżając wieczorem powiedziałem sobie w duchu - jeszcze tutaj wrócę, by się uczyć”. Tak zrodził się cel, który doczekał się realizacji już rok później, kiedy to Janusz rozpoczął pracę w Szkole Jazdy Subaru zajmując się marketingiem oraz PR. Tuż przed odejściem z SIP stał się właścicielem Subaru Imprezy STI, która z ogromną cierpliwością znosiła grymasy początkującego kierowcy. Mając do dyspozycji ponad 300-konnego potwora rozpoczął coraz częstsze wyjazdy na tor, aby pod opieką instruktorów nabierać doświadczeń w opanowywaniu młodzieńczej fantazji. Mozolne ćwiczenia poparte wyrozumiałością Prezesa SJS i sumienna praca nad własnymi słabościami przerodziły się w pasję

i chęć dalszego rozwoju. Spędzane tygodniowo dwa, trzy dni na torze i kilka godzin ćwiczeń dziennie, po kilku miesiącach dały mocny fundament. Kolejny rok przyniósł nowe wyzwania. Częste wizyty na torze takich kierowców jak choćby Krzysztof Hołowczyc, Michał Bębenek czy Michał Sołowow, dały Januszowi możliwość podpatrywania najlepszych i czerpania wiedzy garściami. Nie stroniąc od rywalizacji na torze miał okazję mierzyć się z czołowymi polskimi kierowcami. Po dziś dzień wspomina, jak wiele satysfakcji oraz radości z jazdy dało mu ściganie się z „Hołkiem” po jednej z imprez organizowanych przez SJS. Jeden samochód (Subaru Impreza STI), jedna pilotka (Ola Kajetanowicz), identycz-

**Janusz Dudek:****Kierowca idol:**

Gigi Galli; Krzysztof Hołowczy

Zawód wyuczony:

*technik elektronik o specjalności
maszyny i systemy cyfrowe oraz
ekonomista*

Ulubiona dyscyplina:

freestyle :-)

Pierwszy poślizg:

*Seat Ibiza na drodze obecnego
rajdu Krakowskiego*

Pierwsze zawody:

SuperOES na torze Kielce

Ulubiona droga:

Sułkowice-Zembrzyce (Małopolska)

Ulubiona nawierzchnia:

mokry asfalt i szuter

ne warunki i dwóch kierowców. Na przemian pobijane rekordy kolejnych przejazdów na piekielnie jeszcze wtedy śliskiej nawierzchni toru Kielce, zgodnie z przewidywaniami zakończyły się zwycięstwem Mistrza Europy. Jednak chwalony przez „Hołka” i instruktorów styl jazdy Janusza oraz niewielka różnica w czasie przejazdu okazały się być dla niego prawdziwym motywatorem do dalszej pracy! Janusz zawsze fascynował się dynamiczną jazdą poślizgami nie myśląc jednak nigdy o jeździe z pomiarem czasu. Przyszła jednak pora także na naukę walki z czasem. W 2007 roku zaliczył cykl startów w cieszących się ogromnym szacunkiem i zainteresowaniem SuperOESach na torze Kielce. Startując seryjnym samochodem wywalczył tytuł II Wicemistrza Toru Kielce.

Równoległe z rozwojem pod kątem samego panowania nad samochodem rozpoczął naukę trudnego fachu instruktora. Szereg szkoleń w Polsce i w Austrii formalnie zakończyło się wydaniem przez Urząd Wojewódzki w roku 2008 legitymacji instruktora doskonalenia techniki jazdy.



Wyprawa życia USA

Dzień trzeci „Buffalo, steki, wodospady nocą i zakupy, zakupy, zakupy”

Wyjeżdżamy rano z Nowego Jorku. Marianna uwrażliwia nas na punktualność, „azaliż długa droga na samolot i trafik się zdarzyć być może”. Po czym okazuje się, że droga jest zupełnie pusta, a kierowca filozoficznie stwierdza, że od dziesięciu lat coś takiego mu się nie przydarzyło. Przechodzimy odprawę. Nie ma tłoku, więc sympatyczne, czarnoskóre dziewczyny obsługują nas po cztery na raz. Ponieważ bilety zostały zabukowane wcześniej i wszędzie występujemy jako wycieczka, odprawiamy się razem. Czekamy więc w ogonku, gdy padają komiczne dosyć wezwania: „Łajtold” (czyli Witold, czyli nasz pan Dyrektor). Dyrektor oczywiście z uśmiechem odpowiada „Łaj not?”. A potem jeszcze „Rajba” (czyli Ryba)

i Ten, Którego Imienia Nie Wolno Wymawiać, Voldemort (dla przyjaciół Waldek). Po odprawie na La Guardii grupa rozpiezcha się po wszystkich możliwych sklepach z przykazaniem, by punktualnie, pół godziny przed odlotem stawić się pod właściwą bramką. Radek staje się cokolwiek nerwowo. Pomimo że posiada cudowną umiejętność regeneracji sił w mało konwencjonalnych chwilach, to zmęczenie i brak snu dają mu się we znaki. Reaguje trochę impulsywnie. Ale może to i taka cecha pilotów wycieczek. Całkiem niewykluczone. Jackie standardowo dekuje się w barze, gdzie bez ceregieli zamawia sobie trzy porcje dżinu z tonikiem. Podwójnego. Gdy prosi o trzy od razu, barmanka dziwi się trochę, co Jackiego nie zraża za bardzo. Ja poprzestaję na kawie, całkiem dobrej jak na amerykańską lurę serwowaną z ekspresów przepły-

wowych. A potem wylatujemy. Jackie odlatuje w sensie dosłownym oraz przenośnym. W samolocie do czytania serwują gazetkę reklamową z felietonami amerykańskich dziennikarzy z różnych stron świata. Jest też o Warszawie. Fajnie się dowiedzieć, jak Amerykanie postrzegają naszą stolicę, a zwłaszcza Pałac Kultury, czyli „mroczny, komunistyczny moloch, rodem z Gotham City”. W Buffalo jesteśmy trochę przed południem. Jackie oczywiście już trzeźwy, wszak przeżył przecież start i lądowanie. Odbiera nas kolejny kierowca i pilot zarazem, o imieniu Cliff. Jedziemy do hotelu usytuowanego w centrum Buffalo. Miasto robi wrażenie wymarłego. Nie wiem, czy to z powodu upału, czy to z powodu święta, czy też może z powodu przyjazdu grupy polskich turystów. Cliff zapewnia, że jutro centrum finansowe położone vis a vis naszego



hotelu na pewno ożyje. Jakoś nikt mu nie wierzy. Miasto ma prawie 300 tys. mieszkańców i ani żywego ducha na ulicach.

Docieramy do naszego hotelu. Czekać na zakwaterowanie bawimy się globusem. Obsługa hotelowa zapewne nie zna dowcipu o Polaku, który dostał od diabła dwie kuleczki, i bardzo dobrze, bo na pewno przestałaby na nas patrzeć z miłym uśmiechem.

Lecimy do pokoju odświeżyć się trochę po podróży, zaraz mamy wyjść na obiadolancz, o ile oczywiście znajdziemy jakąś otwartą restaurację. Z tym odświeżaniem się, to trochę takie bezsensowne jest, bo efekt utrzymuje się do momentu pierwszego wychynięcia za zewnątrz, poza obręb klimatyzacji. W zasadzie to powinnam w mym przepastnym plecaku bezustannie nosić kilka koszulek na zmianę, a zużyte wyrzucać histerycznie za siebie. Po kilku telefonach wykonanych przez Radka okazuje się, że możemy pójść do „Friday’sa”. Ale fajnie. Jackie

też się cieszy. Na ten stek oczywiście. Albo żeberka. Albo jedno i drugie. Sam jeszcze nie wie. W drodze do restauracji mijamy jednego psa i dwa pałające się koty. Zero żywego człowieka, jakiegokolwiek rasy. Mija nas tramwaj, ale każdy z nas jest przekonany, że prowadzi go robot. Tutaj chyba jednak nie ma ludzi, a steki w knajpie zrobimy sobie sami. We Friday’sie następuje orgia żarcia.

W ruch idą steki, żeberka, mega sałaty i dużo, dużo drinków. Gdy wszyscy już się objedli i są gotowi do wyjścia, Jackie oficjalnie stwierdza, że on się jeszcze nie najadł i właśnie zamawia sobie kolejny stek. Nie wynika to w żadnej mierze z wielkości steków, lecz z żarłoczności małżonka. I gdy ja ledwo wyczołguję się zza stołu, Jackie dopiero zasiada do kolejnej porcji. Zastanawiamy się, czy za chwilę nie zobaczymy kucharza popełniającego w biegu samobójstwo nożem do mięsa, a za nim pędzącego Jacka, niczym Obelixa z rozbijającą miną i pytaniem na ustach: „No, gdzie





ten kucharz, zostawił mnie i uciekł po przystawkach?”

Przy wyjściu z Friday`sa nareszcie spotykamy żywego człowieka.

Po obiedzie jedziemy na przedmieścia Buffalo, będziemy robić zakupy.

Przedmieścia robią jeszcze dziwniejsze wrażenie niż samo centrum. Co druga posesja jest opuszczona, wszędzie odłóżane tynki, wybite okna. Małutkie domki wyglądają jak w Simsach i pewnie na takiej samej zasadzie są poniekąd budowane. Zapuszczone ogrody i przekrzywione skrzynki na listy doprawdy przynębiają i przywodzą na myśl widmo kryzysu.

Dojeżdżamy do outletu w Buffalo. W zasadzie ruszamy tylko w stronę sklepów dla dzieci.

I rzeczywiście, kupujemy bardzo dużo rzeczy Misiuchom. Co do nas, to ciężko jest znaleźć coś naprawdę fajnego i w odpowiednim rozmiarze, a czasu bardzo mało. Ale jak już uda się coś

znaleźć, to cena rzeczywiście jest bardzo przystępna. Wracamy zatem po dwóch godzinach objuczeni torbami od Gapa, Old Navy i Carters'a. Misiuchy się ucieszą. Cliff postanawia, że jeszcze dzisiaj pojedziemy zobaczyć Niagarę nocą. Nie dziwi nas to, szczególnie w kontekście dotychczasowych zmian planów, zdążyliśmy już przywyknąć. Gdy dojeżdżamy do wodospadów, okazuje się, że bardzo trudno jest robić zdjęcia, po pierwsze z uwagi na sztuczne kolorowe światła, a po drugie z racji oparów mgły wodnej unoszącej się nad wodospadami. Więc tylko oglądamy Niagarę, ale za to z tarasów umieszczonych nad samą krawędzią wodospadu. Jutro mamy popłynąć statkiem i zobaczyć wszystko od dołu. Teraz widać głównie znajdujące się po kanadyjskiej stronie kasyna i ogromny podświetlony rollercoaster.

Jesteśmy już dosyć mocno wymęczeni. Lot i zakupy robią swoje. Gdy wracamy do hotelu, idziemy na kolację. Po dosyć solidnym stekowym lunchu nie mam już siły na konkrety. Zjadam sobie sałatkę szparagową. A Jacek? No cóż, nakłada sobie dosyć pokaźne porcje mięsa gulaszowego z ryżem, żadnych warzyw, a na deser tort czekoladowy. „Kocham amerykańskie jedzenie” – stwierdza i odchylając się na krzesło luzuje pasek. Wchodzimy jeszcze na chwilę do baru na drinka. Spotykamy tam Melę w koszuli nocnej Hello Kitty. Też wpadła do baru, a ponieważ już nie chciało jej się przebierać, to przyszła w koszuli. Siedzimy sobie jeszcze czas jakiś. Przez moment pojawia się nawet projekt, żeby pójść gdzieś do miasta, ale wizja pałętania się, nie znając knajp, nie mając kogo zapytać i wylądowania w opustoszałym pubie przy kufku lokalnego alkoholu, w ostateczności nie znajduje powszechnego uznania. A ponieważ w basenie hotelu Hyatt w Buffalo pływa rżesa, co już tak bardzo nas nie zadziwia, rezygnujemy również z basenowego odpoczynku i idziemy do pokoi.



Dzień czwarty „Niagara, lotnisko w Cincinnati, późną nocą w Indianie”

Schodzimy rano na śniadanie. „Wyspani” – to może określenie trochę na wyrost. Zregenerowani nieco – byłoby bardziej odpowiednie. Nasz sen jest trochę czujny, ze względu na te nieszczęsne katafalki, które okazują się być nie tylko modą nowojorską. W hotelu jest nareszcie normalny catering, a nie tylko tosty i serek Filadelfia. Zjadam całkiem pokazną porcję amerykańskich naleśników z dżemem jagodowym. Jacek normalną jajecznicę na bekonie. Świat na nowo rysuje się w optymistycznych barwach. Zgodnie z naszymi przewidywaniami, centrum finansowe przy naszym hotelu świeci pustkami, pomimo że rozpoczął się już normalny tydzień pracy. Przyjeżdża po nas Cliff i jedziemy nad Niagarę. Zanim jednak to nastąpi, Radek musi przeprowadzić kolejną rozmowę o tematyce prowiantowej. Cliff uśmiecha się pobłaźliwie i wiezie nas do lokalnego „museum of Niagara waterfalls”, zupełnie przypadkowo handlującego również piwem. Po przybyciu okazuje się, że „museum” to niewielka drewniana budka, pomalowana na biało i rzeczywiście z samego pokazywania umieszczonych w niej eksponatów to nie utrzymałaby się długo raczej. W środku widnieje kilka odrapanych plakatów pokazujących samobójców puszczających się wplaw wodospadami oraz beczka, w której rzekomo jakiś John z polsko brzmiącym nazwiskiem, którego zupełnie nie pamiętam, przepłynął Niagarę. Zupełnie wyjątkowym jest fakt, że PRZEŻYŁ. To, jak John żył dalej, muzeum dyskretnie pomija. Jest również maszyna do wybijania pamiątkowych monet, którą, ku rozpacz miejscowych, Jackie natychmiast psuje. Gdy Jackie jest w trakcie niezamierzonej dezintegracji lokalnej dumy i atrakcji turystycznej, wesoła wycieczka zaku-



puje Heinekena w ilościach hurtowych. Tak na marginesie, uważam, że Heineken powinien w dosyć pokaznych procentach partycypować w kosztach naszego wyjazdu. Za reklamę, lojalność i narażanie życia w poszukiwaniu owych zielonych butelek. Po zaprowiantowaniu jedziemy nad sam wodospad. W planach jest najpierw przechadzka tarasami umiejscowionymi tuż pod samym wodospadem, a następnie rejs stateczkiem pod drugą jego stronę. Wraz z biletami wstępu dostajemy żółte, foliowe peleryny ochronne oraz sandały z poliuretanu z napisem „Niagara Falls”. Dostajemy także dosyć solidne pouczenie jak mamy się zachowywać, czego nie możemy robić, gdzie możemy robić zdjęcia, itp., itd.. Gdy nabieramy już poważnych podejrzeń, iż wstęp oświatowy będzie trwał dłużej niż samo zwiedzanie, słyszymy w końcu „thank you for your attention and cooperation”. Zresztą, to zdanie staje się leitmotiwem

naszego wyjazdu, wraz z osławionym „go ahead”. Zjeżdżamy windą na dół, na wejście pod tarasy. Rotacyjnie robimy zdjęcia i chowamy aparat pod pelerynę. Szkoda po prostu uszkodzić pstrykadło na początku wyjazdu. Z góry, ludzie chodzący po śliskich drewnianych mostkach wyglądają trochę jak zjawy w szeleszczących pelerynach. Pod samym wodospadem woda tak zapyła, że w zasadzie bardzo mało widać. Jesteśmy cali mokrzy.

Wracamy na górę. Zdejmujemy folie, wyciskamy włosy. Suszymy spodnie i staniki. Ściągamy z nóg uroczne sandały. Okazuje się, że możemy je oddać na biedne dzieci w Afryce. Taki dar bogatej Ameryki dla Trzeciego Świata. Jakoś tak nie mogą pozbyć się myśli, że jak przychodzi co do czego, znaczy przekazań, rozliczeń, podsumowań, to okazuje się, że biedne afrykańskie dzieci winne są Wodospadom Niagara niezłą kupkę baksów.

Idziemy do sklepiku. Jackie po coke, ja po pocztówki. W sklepie pamiątkarskim obsługują dwie stateczne, czterdziestoletnie panie, nienawykłe do pośpiechu i mało energiczne raczej. Jackie rezygnuje z coli, ja dzielnie trwam przy stojaku z pocztówkami, choć mój zapal stygnie, gdy pani majestatycznie wyciąga koszulki z Niagarą i wyluszcza różnicę, że tu szary z różowym, a tu zdecydowanie różowy z szarym. Gdy w końcu zbiera się cała grupa, po powrocie z ekspedycji poszukiwawczej Heinekena, idziemy najpierw na urwany most, czyli wieżę widokową, a potem dostajemy dla odmiany niebieskie pelerynki i ustawiamy się w kolejce na statek. Co poniektórzy wykazują chęć skorzystania z darmowej sauny i zakładają od razy pelerynki, które pod wpływem 30 stopniowego upału i dosyć dużego nasłonecznienia, natychmiast przyklejają się do ciała. Wyprawa statkiem jest całkiem fascynująca, pomimo tłumów kłębiących się na stateczku i zasłaniają-



cych widoki. Wodospad, zwłaszcza ten po stronie kanadyjskiej, rzeczywiście robi duże wrażenie. Jest gorąco i woda spływająca wysoko z góry i rozbijająca się z impetem o kamienie przyjemnie orzeźwia.

Po około półgodzinnym rejsie jedziemy na obiad do pobliskiej restauracji, urządzonej w stylu Nowy Orlean, wczesny kolonializm. Niestety kelnerzy również wpisują się w ogólny trend i ruszają się jeszcze wolniej niż ekspedientki w sklepie z pamiątkami. Nie ma jednak co narzekać. Ponieważ ostatnio i tak bardzo dużo czasu spędzam w toaletach, wygląd tych ostatnich ma dla mnie kluczowe dosyć znaczenie. A ta toaleta jest naprawdę wyjątkowo ładna.

Uzbrojona zatem w pompę, zatapiam się w wiklinowym fotelu z poduchami i odpływam na pół godziny. Wracam w sam raz na przystawki. Obiad jest bardzo smaczny, choć proces zamawiania, jedzenia i płacenia przeciąga się w nieskończoność. Trochę to nam skraca czas, który mieliśmy wykorzystać w sklepie z elektroniką, gdyż Cliff obiecuje, że zabierze nas do relatywnie taniego outletu elektronicznego, jeszcze przed dostarczeniem nas na lotnisko. I rzeczywiście, w Best Bayu mamy dokładnie 45 minut na potencjalne zakupy. Mnie tam by i wystarczyło 7 minut na kupno różowego notebooka, czemu sprzeciwia się małżonek. Podejrzewam, że z czystej zazdrości. Nie sądzę, by później mógł wytrzymać widok mnie pracującej z takim ślicznym notebooczkiem, wyciąganym z torebki w kwiatuszki, gdy jemu, jako facetowi po prostu nie wypadaloby. Stąd też niezakupiony notebooczek ląduje na wspólnej półeczce wraz z niezakupionym japońskim kotkiem z Shiuzenji.

Co do Jackiego, przez 30 minut oglądam kamerę cyfrową HD, a potem decyduję się na jej kupno. Nie protestuję zanad-



to, gdyż rzeczywiście kamera przyda nam się nie tylko do rejestrowania reszty naszego wyjazdu, lecz także do uwieczniania cudownych momentów z Misiuchami. Kupujemy zatem kamerę i już wiem, że przez resztę dnia mam z głowy małżonka, który z pewnością utonie w instrukcjach, menu i innych drutach do kamery. Po cichu liczę także, że entuzjazm kamerowy otumani go na tyle, że zapomni, iż przed nami dzisiaj dwa starty i dwa lądowania samolotami amerykańskich lokalnych linii lotniczych.

Na lotnisku w Buffalo znajduję wspomniały sklep z zabawkami dla dzieci. A w tym sklepie cudownego ciasteczkowego potwora, ulubieńca mego syna, w rozmiarach znacznie przekraczających synowskie gabaryty. Strasznie żałuję, no wręcz przeokropnie, ale nie wyobrażam sobie poważnego i społecznie szanowanego diler samochodów, taskającego dwie olbrzymie walizy, a za nim sunącą jego równie szanowaną społecznie żonę, taskającą wielkiego ciasteczkowego potwora, i tak do końca wyjazdu. Zważywszy na to, że każdego dnia przemierzamy się z miejsca na miejsce.

W końcu wylatujemy. Stanę się niesłychanie nudna, mówiąc o dżinach z tonikiem przed odlotem, w trakcie lotu oraz tuż przed lądowaniem. Po prostu



należy przyjąć, że tak jest ZAWSZE. Po wylocie natychmiast żałuję tego cookie monstera, ponieważ wpadając na pomysł, że przecież mogliśmy kupić specjalną walizkę do przewożenia potwora. Swą żalnością dzielę się z półprzytomnym lekko Jackiem, który patrzy na mnie z jakąś taką dziwną pobłażliwością. Po dwóch godzinach przylatujemy do Cincinnati, gdzie okazuje się, że utkniemy tu na dobre cztery godziny. Warto pozwiedzać.

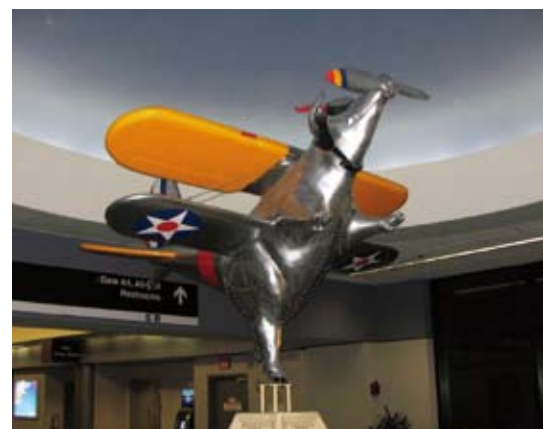
Błąkamy się zatem po sklepach (w których nie ma ciasteczkowych potworów) oraz po fotelach do masażu z opcją 3 minuty za 1 baksa, 15 minut za 5 baksov. Gdy sadowimy się na fotelach, usytuowanych obok siebie, ja natychmiast zamykam oczy i próbując nie wylecieć z maszyny oddaję się relaksowi. Jackie podobnie, z tą tylko różnicą, że jego fotel po chwili przestaje działać, co wcale nie jest takie dziwne w kontekście popsutej dzisiejszego ranka maszyny do robienia monet w Buffalo. W końcu odnajdujemy bardzo fajną małą knajpę, serwującą całkiem przyzwoite hamburgery, sałatki z kurczakiem i awokado oraz oczywiście Heinekena. Po jednym piwie i jednej sałatce dołączają do nas Mela i Ewa. Po kolejnym piwie pan Dyrektor. Zaczynamy oglądać sobie fotki i czas jakos płynie. W końcu odnajduje nas rozstrojony nerwowo Radek z pytaniem, czy nie moglibyśmy jakoś trzymać się razem, bo on już ma dosyć. Słyszając jednakże lapidarne „nie”, poprzestaje na wyrzucaniu z siebie żalów typu „Radek, gdzie jesteś, ja chcę siku i nie wiem gdzie? A ja bym chciała zapalić papierosa! A ja bym coś zjadła! To gdzie? A ja może zatańczę i zaśpiwam, co? To gdzie?”. Po czym osuwa się na ostatnie wolne miejsce i zamawia tequilę. Najśmieszniejsze z tego wszystkiego jest to, że czekamy cztery godziny na lotnisku, w sytuacji, gdy do celu, znaczący Indianapolis dzieli nas

dystans około 160 kilometrów. Czyli półtorej godziny autostradą z przerwami na siku i Heinekena. Jackie triumfuje i co chwila powtarza „a nie mówiłem, że autobusem byłoby i szybciej, i wygodniej, i bezpieczniej”. W końcu wczesnym wieczorem wsiadamy do małego samolociku. Jackie kontaktuje mała. Nawet nie zamawia Heinekena. Może i trudno w to uwierzyć, lecz tuż po starcie zapada w sen. Lot trwa 25 minut, podczas którego zdążam się usadowić, zjeść fistaszki przyniesione przez siedemdziesięcioletniego stewarda i mała nie paść z wrażenia na widok męża przespiającego lądowanie. Na lotnisku w Indianapolis okazuje się, że dzień nie tak szybko się zakończy. Bagaże Melki i Ewy poleciały sobie z Buffalo do Atlanty. Kierowca czeka na zakazie, a my nie bardzo wiemy co robić. W końcu ustalamy, że poczekamy w jakiejś knajpie nieopodal lotniska na te nieszczęsne bagaże, a następnie wspólnie pojedziemy busem do Lafayette, gdzie mamy zamówiony hotel. Kierowca wiezie nas gdzieś na przedmieścia Indianapolis do jakiegoś pubu z fontanną przy wejściu. Radek wraca na lotnisko użerać się z bagażem. Barman nie chce wpuścić nas do środka. Rzeczywiście, rozstrojeni nerwowo, rozczochrani, brudni, zmęczeni, w koszulkach „Welcome to Niagara”, niektórzy nawet w poliuretanowych sandałkach odebranych biednym dzieciom Afryki, wyglądamy dosyć żalśnie i mała wiarygodnie. Część z nas przysiadła na murku, czekając na przysłowiowego Godota. Część ryzykuje życiem i przeprawia się w niedozwolonym miejscu na stację benzynową po drugiej stronie autostrady w wiadomym celu. Tylko po to, by dowiedzieć się, że Indiana jest nie tylko „free of smoke”, lecz także „free of alcohol”, w konsekwencji zaś „free of Heineken” również. Po godzinie przyjeżdża Radek

z dziewczynami i ich zagubionym bagażem. Idzie rozmawiać z barmanem, który za sowitym napiwkem zgadza się wpuścić nas na jednego drinka.

I tak odnajdujemy się w nowej rzeczywistości, pochyleni przy barze nad podwójnym dżinem z tonikiem/whisky/tequilą (stosownie podkreślić), złachani przeokrutnie. Gdy wychodzimy z baru, ledwo trzymam się na nogach. W drodze do Lafayette zasypiam w autobusie, a moje nogi dyndają samoistnie bez żadnego porozumienia z pozostałymi członkami ciała. Nie pamiętam w jaki sposób znajduję się w hotelowym pokoju. Nie pamiętam, czy są tam katafalki. Do rzeczywistości powracam dopiero następnego dnia rano, gdy schodzimy na śniadanie.

Cd. artykułu w następnym numerze



Portrety



VI Zlot Plejad - Mazury 2009



Zmiany, których nie widać

Konstruowanie samochodu to złożony proces, wymagający olbrzymiego doświadczenia. Niekiedy niewielkie zmiany, a przynajmniej takie, z których kierowca i pasażerowie w ogóle nie zdają sobie sprawy, decydują o tym, czy samochód jest w ich opinii „dobry” czy „zły”.



Auta oceniamy zazwyczaj najpierw na podstawie ich wyglądu, dostępnego wyposażenia, parametrów silnika i układu napędowego, wreszcie na podstawie osiągnięć. Zapoznawszy się z samochodem bliżej, zaczynamy doceniać ekonomię eksploatacji (lub denerwować się jej brakiem) i poszukiwać komfortu. Ale tu już wchodzimy w zakres ocen, które trudno precyzyjnie zdefiniować. Bo czymże właściwie jest komfort użytkowania auta? Czy chodzi o to, żeby miękko i cicho pokonywało nierówności? Zapewne, jednak dla wielu ważniejsze jest by dobrze „słuchało kierownicy” i pokonywało zakręty. A więc chodzi o kompromis, często trudny do osiągnięcia. Niezwykle ważny jest też ewentualny hałas i drgania w kabinie. To złożona sprawa, bo w końcu chodzi o to, żebyśmy po podróży wychodzili z auta zadowoleni. A od drgań zależy w tej sprawie bardzo dużo, tylko że praktycznie nikt (oprócz wyspecjalizowanych naukowców) nie wie dokładnie co...

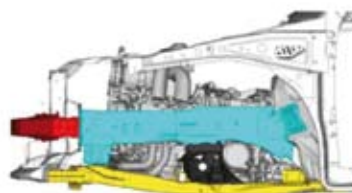
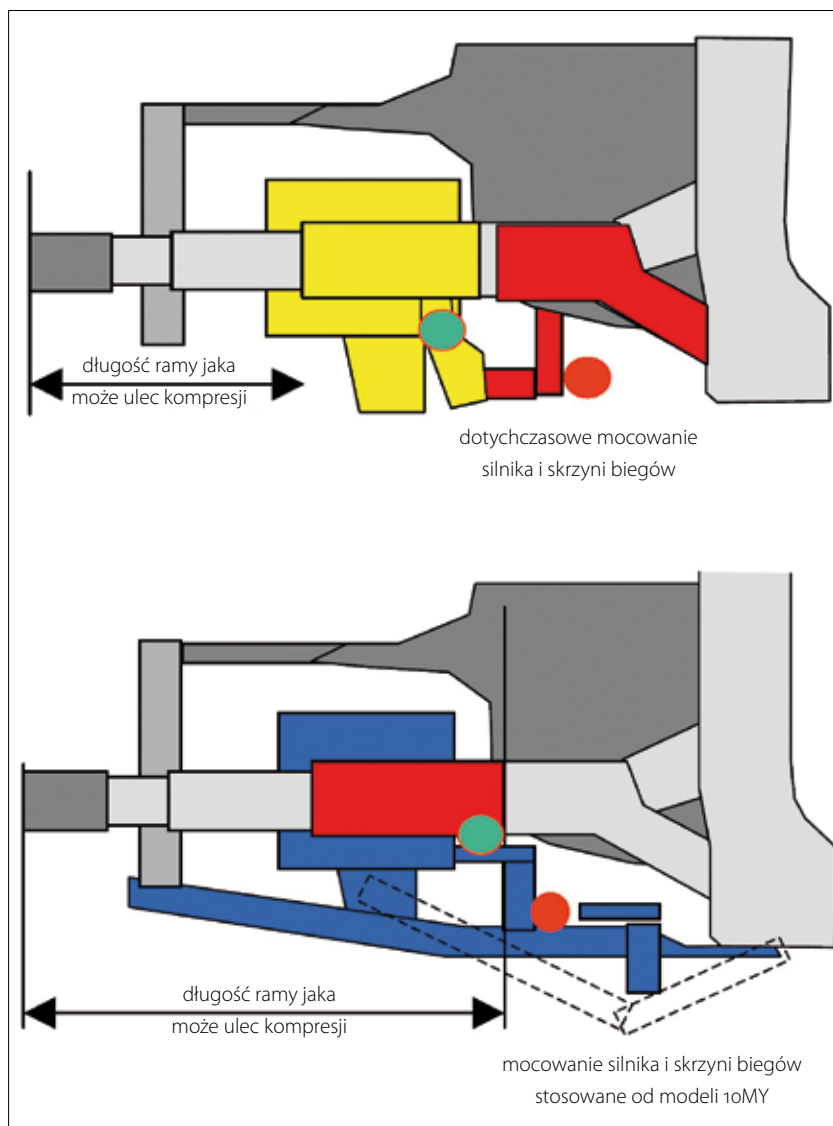
Istotne są też takie proste elementy, o których nawet trudno mówić - czy drzwi otwierają się łatwo i czy otwór drzwiowy jest wystarczająco duży, czy kierowca i pasażer siedzący z tyłu mają odpowiednią widoczność i wiele, wiele innych.

Tym razem spróbujemy, na przykładzie kilku rozwiązań technicznych nowych Legacy i Outbacka, wskazać jak istotne są szczegóły konstrukcyjne, o istnieniu których większość użytkowników samochodu nie ma zapewne żadnego pojęcia. Bowiem kto przy zdrowych zmysłach zajmuje się sposobem mocowania silnika w komorze silnikowej?

DRABINKA POD SILNIKIEM

O tym, czy zamocowanie silnika w samochodzie działa prawidłowo, zaczynamy my, użytkownicy, myśleć wtedy, gdy coś jest z nim nie w porządku. A właściwie powinniśmy wtedy o nim myśleć, tyle że bardzo niewielu z nas potrafi wpaść na to, że uciążliwe drgania, których wcześniej nie było, stuki przy hamowaniu i skrętach, wreszcie nawet niepewne prowadzenie samochodu, mogą być efektem uszkodzenia poduszki zawieszenia jednostki napędowej.

Opisujemy tu sytuację awaryjną, ale podobne, a nawet większe problemy mają konstruktorzy auta. Tylko specjaliści wiedzą, jak trudny to problem, by nieustannie drgający silnik skutecznie izolować od reszty nadwozia, a zatem i od kabiny, w której przebywają ludzie. Gdyby rzeczywiste drgania silnika przenosiły się bezpośrednio do kabiny, nikt nie wytrzymałby nawet kilkuminutowej jazdy, a po dłuższej podróży pasażerowie od razu udawaliby się na leczenie choroby wibracyjnej. Tymczasem udaje nam się jeździć samochodami całkiem długo i nic takiego nie czujemy. Rozwiązaniem jest elastyczne mocowanie silnika poprzez poduszki gumowe z elementami sprężystymi. I tu właśnie zaczynają się problemy – można stosować bardzo miękkie poduszki, które wyeliminują większość drgań, ale wtedy silnik będzie „poruszał się” w komorze silnikowej przy każdym manewrze i na każdym wyboju. Skutek – prowadzenie auta dalekie od ideału i to właściwie (z pozycji kierowcy) nie wiadomo dlaczego. Z kolei twardsze, sztywne poduszki – to poczucie dyskomfortu w kabinie, szczególnie po dłuższej jeździe. Dopiero szczegółowe badania charakteru drgań silnika i sił na niego

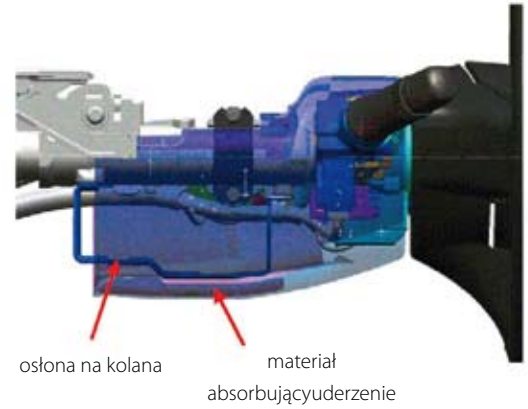
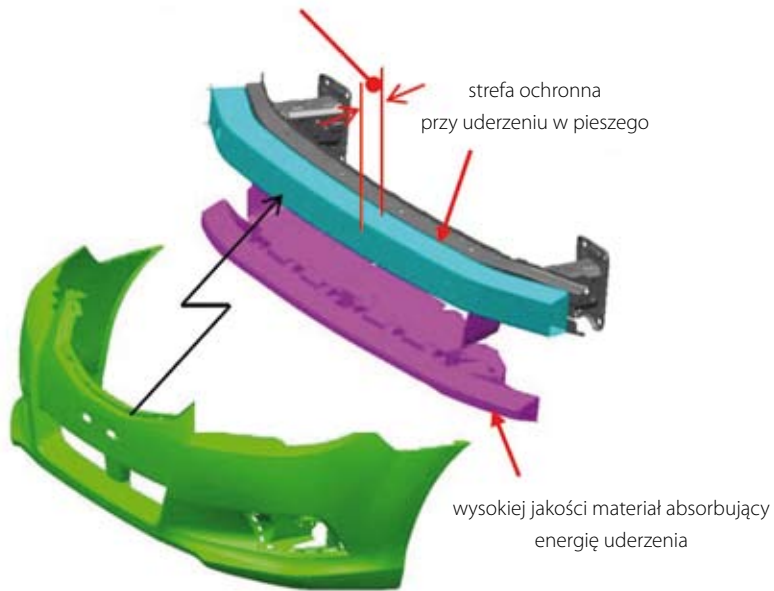


10MY przed uderzeniem

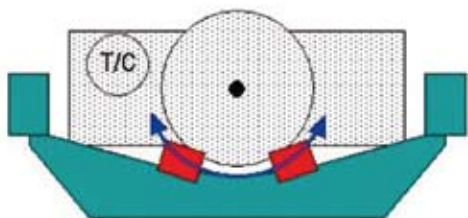


10MY po uderzeniu

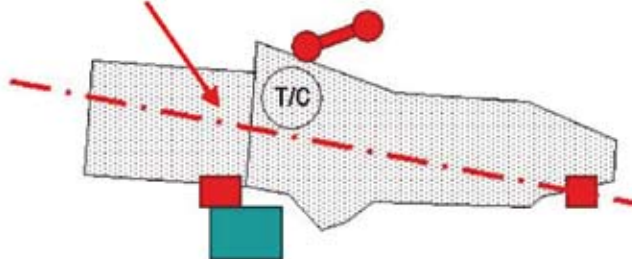
Rama podsilnikowa w trakcie uderzenia ulega odkształceniu, dzięki czemu układ napędowy ma możliwość większego przemieszczenia się, co poprawia możliwość pochłaniania energii.



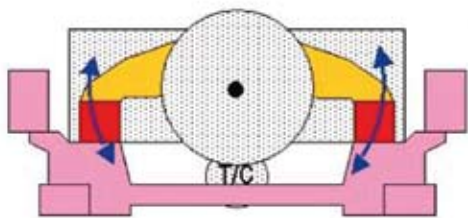
dotychczasowy system
mocowania silnika i skrzyni biegów.



wzdłużna oś momentu obrotowego

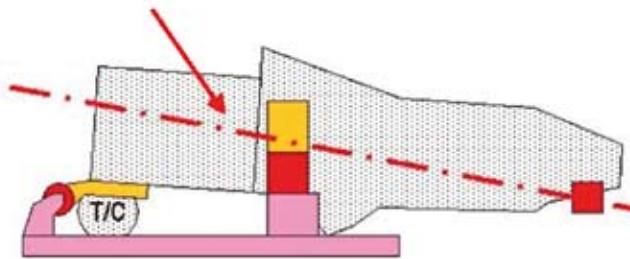


mocowanie silnika i skrzyni
biegów z wykorzystaniem ramy pośredniej,
stosowane od modeli 10MY



T/C: turbina

wzdłużna oś momentu obrotowego



działających pozwalają na taki dobór zawieszenia zespołu napędowego, by wszelkie drgania odbywały się poza percepcją pasażerów (bo całkowicie wyeliminować ich nie można).

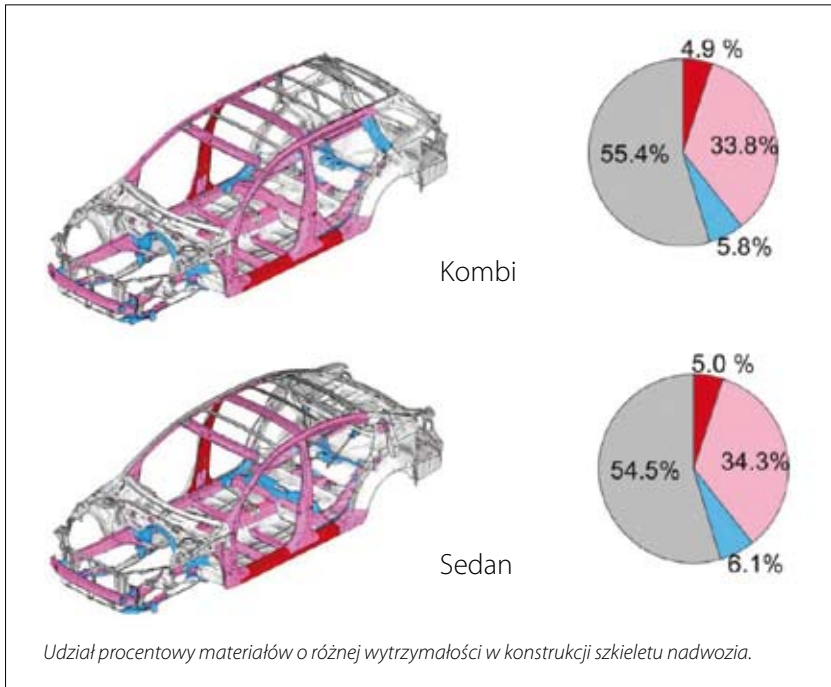
Taki właśnie proces badawczy wdrożono konstruując nowe Legacy/Outback. O ile w dotychczasowej wersji samochodu zespół napędowy „leżał” na dwóch dość twardych, mocowanych do belki podsilnikowej poduszkach umieszczonych blisko jego środka, oraz wykorzystywał trzecią poduszkę na końcu skrzyni biegów i podtrzymujący drążek od góry, teraz zastosowano zupełnie nowy element – kratownicową ramę pod-

silnikową, pewnie mocowaną do nadwozia. Dopiero do tej ramy mocowane są bardzo szeroko rozstawione dwie centralne poduszki, zawierające wewnątrz hydrauliczny płyn tłumiący. Co ciekawe – poduszki te są niejednakowe, dlatego, że siły na nie działające, ze względu na konieczność przeniesienia momentu obrotowego silnika, są różne. Kolejne dwie poduszki znajdują się z przodu przed silnikiem oraz z tyłu, na końcu skrzyni biegów. Bardzo szerokie rozstawienie poduszek ma istotne znaczenie – elementy sprężyste mogą być miękkie, jednak generowany przez nie moment stabilizujący zespół napędowy jest duży. Badania wykazały,

że nowe zawieszenie zespołu napędowego powoduje redukcję drgań w kabinie na poziomie takim, jakim legitymują się najlepsze samochody klasy średniej, przy czym stabilność zespołu napędowego jest wyraźnie lepsza niż u liderów tej klasy.

Na tym nie koniec korzyści z zastosowania ramy kratownicowej. Ona sama jest sztywnym elementem, do którego mocowana jest dolna część przedniego zawieszenia oraz – w czterech punktach – nowy zespół przekładni kierowniczej. Efektem jest powiększona poprzeczna sztywność przedniego zawieszenia, a więc znaczna pewność prowadzenia auta.

Kolejnym bonusem wynikającym



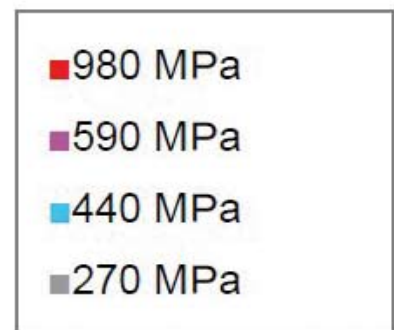
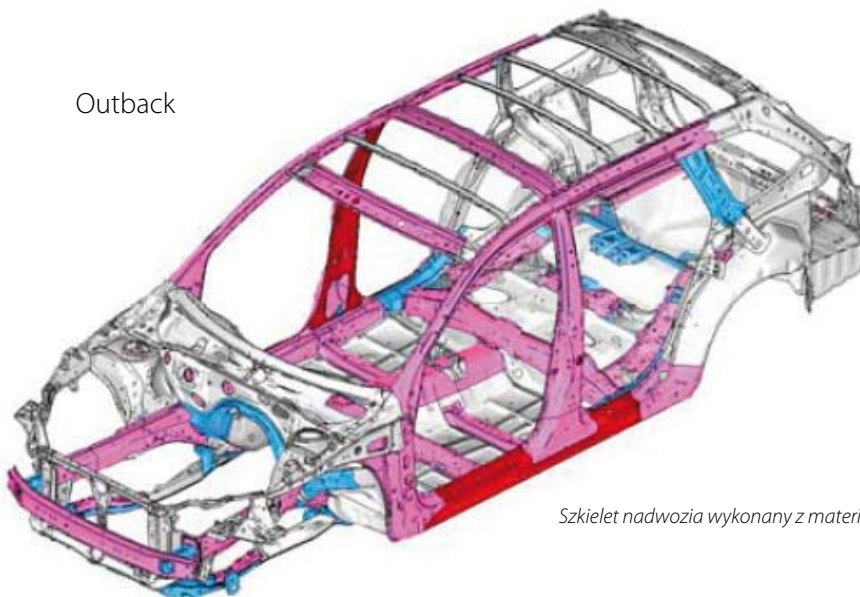
z zastosowania ramy podsilnikowej jest zwiększenie bezpieczeństwa przy zderzeniach czołowych. Dotychczas podczas poważnego zderzenia elementem odkształcalnym była przednia część podłużnic nadwozia. Strefa odkształceń kończyła się na silniku – sztywna po-

przecznica podsilnikowa nie pozwalała na jego przemieszczenie. Obecnie w odkształceniu bierze udział jak poprzednio zespół podłużnic nadwozia, ale gdy strefa zgniotu dojdzie do silnika, ten może przemieszczać się w stronę ściany działowej komory silnikowej. Wynika to z faktu, że

odpowiednio zaprojektowana rama wygina się w swej tylnej części. Te kilka lub kilkanaście dodatkowych centymetrów strefy zgniotu może podczas poważnego zderzenia czołowego oznaczać większą szansę przeżycia.

I wreszcie ostatni, bardzo szczególny zysk z nowego rozwiązania. Konstruktorzy dysponując dzięki ramie pewną swobodą w wykorzystaniu przestrzeni pod silnikiem, znaleźli miejsce na zamocowanie tam turbosprężarki i obudowy katalizatora. W samochodach Subaru z silnikami doładowanymi był to dotychczas spory problem, gdyż umieszczenie turbosprężarki nad silnikiem nie było idealne - niepotrzebnie wydłużało przewody dolotowe i wylotowe. Przy obecnym rozwiązaniu zmniejsza się czas reakcji silnika na dodanie gazu, a także poprawia się działanie szybciej nagrzewanego katalizatora. Wszystko to dzięki dobrze zaprojektowanemu rozwiązaniu kratownicy pod silnikiem, której większość użytkowników Legacy/Outbacka nigdy nawet nie będzie widzieć.

Outback



Szkielet nadwozia wykonany z materiałów o różnej wytrzymałości.

KONSTRUKCJA SPRZYJA BEZPIECZEŃSTWU

Nowe Legacy/Outbacka wyposażono także w cały szereg bardzo specjalizowanych rozwiązań, mających poprawiać bezpieczeństwo zderzeniowe bez zwiększenia masy auta. Są to w większości szczegóły konstrukcyjne, których istnienia z zewnątrz właściwie trudno byłoby się domyśleć.

Przykładem niech będzie sama budowa nadwozia wykorzystująca zastosowaną już wcześniej koncepcję pierścieniowej struktury karoserii. Z zewnątrz ani od środka tego nie widać, rzecz staje się bardziej oczywista, gdy spojrzymy na odpowiednie przekroje i schematy konstrukcyjne nadwozia. Okazuje się, że zbudowano je w pewnym sensie tak jak klatkę bezpieczeństwa w samochodach wyczynowych – główna struktura to dwa poprzeczne i dwa podłużne pałaki nad pasażerami, uzupełnieniem są mocne progi i belki poprzeczne w podłodze przeciwdziałające zgnieceniu auta przy uderzeniu bocznym. Najbardziej istotne elementy (progi i środkowy pałak) wykonano ze stali o bardzo wysokiej wytrzymałości (980 MPa i 590 MPa). Niektóre elementy (np. tylne słupki i część progów) wykorzystują stal o średniej wytrzymałości (440 MPa), a pozostałe części, te które powinny się plastycznie odkształcać oraz poszycia, to stal o zwykłej wytrzymałości (270 MPa). W rezultacie otrzymano nadwozie wytrzymałe i sztywne, bezpieczne, a przy tym dające się produkować rozsądnie ekonomicznie, bez użycia egzotycznych materiałów.

W miejscach, gdzie potrzebne były szczególne rozwiązania, nie wahało się ich wprowadzić. Na przykład nowa konstrukcja stalowej pokry-

wy silnika, odkształcalnej w ten sposób, aby przy ewentualnym zderzeniu z pieszym, jego głowa uderzająca w auto była odpowiednio chroniona. Z kolei przedni zderzak, jego mocowanie i wypełnienie, to również elastyczna i odkształcalna struktura, bezpieczna dla pieszych. Podobnie jest w kabinie, gdzie przewidziano nowe rozwiązanie dolnej osłony kolumny kierownicy z wkładką z pianki, która zabezpieczy kolana kierowcy w czasie ewentualnego wypadku. Tego typu, pozornie mało istotnych, rozwiązań jest więcej. Na przykład nowa konstrukcja tylnych drzwi, któ-

re otwierają się o wiele szerzej niż poprzednio, nowy projekt tylnych słupków i tylnej pokrywy (kombi) pozwalający uzyskać lepsze pole widzenia do tyłu itp. Każdy z tych szczegółów wydawać się może niedecydujący o klasie samochodu, ale w sumie świadczą one o tym, że nowe Legacy/Outback jest wyjątkowo dobrze dopracowane.





Subaru - nie Subaru

Nie wszystkie auta Subaru kontynuują tradycję typowego dla nich symetrycznego układu napędowego, z silnikiem bokser ustawionym podłużnie. W pojazdach subkompaktowych jest na to za mało miejsca.





Nikogo nie dziwi, że typowe dla rynku japońskiego autka kategorii keicar (mały samochód) budowane są w ten sposób, by maksymalnie wykorzystać niewielką, daną przez ustawodawców przestrzeń. Zatem w tych pojazdach, także firmowanych przez Subaru (poczynając od „360” z lat 50., aż do dzisiejszych Pleo, R1 i Stelli) układ napędowy jest malutki i upchnięty w takim miejscu, by jak najmniej przeszkadzał - z tyłu lub poprzecznie z przodu. Nabywcy to rozumieją, jednak wszystkie większe auta Subaru powinny mieć - tak się powszechnie wydaje - charakterystyczny dla marki układ z silnikiem bokser. Czy na pewno?

Całkiem nowe Subaru

Prawa rynku są jednak nieubłagane. Pomiędzy keicarami a pojazdami kompaktowym i klasy Subaru Imprezy mieści się jeszcze jedna, duża grupa samochodów popularnych. W Europie nazywamy je subkompaktami lub autami segmentu B. W pierwszej połowie lat 80. ten segment bardzo mocno zaistniał także w Japonii, pojawiły się wtedy pierwsze wersje Toyoty Starlet i Suzukiego Swift, wcześniej zaś Daihatsu Charade.

Subaru nie mogło pozostać obojętne, ale... pojawił się problem. Nadal mówimy o samochodach małych, tak małych (długość nadwozia w granicach 360 - 370 cm, rozstaw osi około 230 cm), że zastosowanie podłużnie ustawionego układu napędowego pochodzącego z mającego już wtedy dobrą opinię, większego Leone nie wchodziło w grę. Nie zdecydowano się także na skonstruowanie małego silniczka typu bokser i odpowiedniej do niego skrzyni biegów, postanowiono natomiast przyjąć standar-

dowy już wtedy na świecie schemat konstrukcyjny małego samochodu - silnik umieszczony poprzecznie z przodu i napęd przedni. Mógł to być silnik czterocyldrowy (tak jak w ówczesnym malutkim Subaru Rex), jednak postanowiono, że litrowa jednostka będzie (wzorem Daihatsu) optymalnie pracować w układzie trzycylindrowym, z pojedynczym wałkiem wyrównowazającym. Dość nietypowo zaopatrzone ją natomiast w trzy zawory w każdym cylindrze. Tak powstało Subaru Justy, auto, które miało być wkrótce poligonem doświadczalnym dla kilku nowych rozwiązań technicznych.

Justy zadebiutowało jako prototyp jesienią 1983 r., a w następnym sezonie pojawiło się w sprzedaży. Jego nadwozie przyjęło formę nieco kanciastego (zgodnie z ówczesną modą) hatchbacka, z jedną lub dwoma parami drzwi. Dodajmy, że istniała też wersja nadwoziowa zbliżona kształtem do sedana, sprzedawana pod nazwą Tutto na Tajwanie.

Podwozie Justy/Tutto nie zaskakiwało - z przodu kolumny MacPhersona i stabilizator, z tyłu niezależne z drążkami poprzecznymi i podłużnym. Silnik nie był bardzo wysilony. Litrowa, trzycylindrowa, gaźnikowa jednostka OHC osiągała ok. 54 KM przy 6000 obr/min i 80 Nm przy 3600 obr/min. Pozornie niewiele, ale pamiętajmy, że to były inne czasy, wyposażenie było także dość skromne. Przy masie zaledwie 730 kg osiągi (ok. 13 - 15 s od 0 do 100 km/h, zależnie od wersji) okazywały się więc całkiem wystarczające, biorąc pod uwagę, że nie była to limuzyna do dalekich podróży. Wkrótce pojawił się zresztą podobny silnik o zwiększonym skoku tłoków, który z pojemności prawie 1200 cm³

oferował ok. 69 KM. Elektroniczny wtrysk i katalizator (Euro 3) pojawił się w pierwszej generacji Justy pod koniec jego produkcji, w roku 1990.

Auto nie miało być luksusową limuzyną, co nie znaczyło, że będzie mało zaawansowane technologicznie. Już w roku 1985 pojawiła się odmiana 1.2 z pięciobiegową manualną skrzynią i z napędem 4x4. Oczywiście napęd ten był zrealizowany zupełnie inaczej niż w dzisiejszych Subaru. Nie był ani stały, ani symetryczny (z racji zupełnie innej budowy auta). Zasadniczo był to samochód ze stałym napędem przednim, a napęd tylnych kół załączano używając dużego przycisku na gałce dźwigni zmiany biegów. W ten sposób w trudnych sytuacjach drogowych można było się wspomóc „sztywnym” napędem 4x4. Ów „włącznik napędu tylnych kół” był dość prostym urządzeniem, które wykorzystywało podciśnienie wy siłownik. Mechanizm zazębiał lub wyzębiał (oczywiście - nie pod obciążeniem) odpowiednią parę kół zębatach, przekazujących moment napędowy poprzez przekładnię hipoidalną do wału napędowego, połączonego z tylną przekładnią główną. Ponieważ napędu 4x4 używano tylko w szczególnych sytuacjach, centralny mechanizm różnicowy nie był potrzebny.

Subaru Justy pierwszej generacji nie było samochodem przeznaczonym wyłącznie na rynek japoński. Wręcz przeciwnie, Japończycy ambitnie postanowili przy jego pomocy przekonać Amerykanów, że małe samochody też mają swoje zalety. Było więc oczywiste, że Justy musi mieć opcję skrzyni automatycznej. Ponieważ klasyczny, czterobiegowy automat skojarzony z małym silnikiem pracowałby mało płynnie i nieefektyw-

nie, wybrano nową opcję - skrzynię bezstopniową CVT.

Dzisiaj znamy takie rozwiązania całkiem dobrze, a najnowsza generacja CVT (Lineartronic) jest obecnie hitem w najświeższej wersji Subaru Legacy. W tamtych latach jednak CVT było na rynku amerykańskim zupełną nowością. Rozwiązanie to pojawiło się w roku 1987, a w USA (wraz z nieco zmodyfikowanym, zaokrąglonym nadwoziem) w roku 1989 i tak jak skrzynia manualna, mogło być kojarzone z dołączanym napędem 4x4.

CVT stosowane w Justy przybrało nazwę ECVT od „elektrycznej” lub „elektronicznej” skrzyni bezstopniowej. W rzeczy samej zasada działania urządzenia zmieniającego przełożenie nie była jednak „elektroniczna”. Tak jak w skrzyni wynalazcy, Holendra Van Doorne, chodziło o zmianę odległości połówek dwóch kół stożkowych, z którymi współpracował stalowy, elastyczny pas klinowy ze swobodnymi, pchanymi płytkami o profilu klinowym. Odległość kół zmieniana była hydraulicznie, a więc skąd ta elektryczność? Pojawiała się ona w sprzęgle, umieszczonym pomiędzy skrzynią i silnikiem. Było to sprzęgło automatyczne, działające na zasadzie tarcia stalowego proszku, umieszczonego w zamkniętej obudowie wraz z uzwojeniem, przez które przepływa prąd elektryczny. Zmiana natężenia prądu w tym uzwojeniu kontrolowała „zlepianie się” drobinek proszku, a więc powodowała zmianę momentu przenoszonego przez sprzęgło - od prawie zera, do pełnego połączenia. Wydatek sterującego prądu elektrycznego zależał natomiast od położenia pedału gazu oraz dźwigni wybieraka biegów, podobnej do znanej ze skrzyń automatycznych.



Justy 1000 AWD (1987 r.)



Tutto (1984 r.)



Justy 1.3 16V (1996 r.)



Justy G3X 1.5l AWD Plus (2004 r.)



Justy G3X 1.5l AWD Plus (2004 r.)

Dodajmy, że załączanie napędu 4x4 w autach weń wyposażonych dokonywało się podobnie jak w skrzyni manualnej, tyle, że siłownik pary kół zębatach był tym razem hydrauliczny.

ECVT zastosowane w Justy zdobyło, szczególnie w USA, spore uznanie, a firma zyskała wizerunkową premię za innowacyjność. Dzisiaj CVT jest powszechnie stosowane w autach sprzedawanych na tamtym rynku, niezależnie od tego, że Justy, po zmianie modelu na przełomie 1994 i 1995 roku, nie było tam już oferowane.

Nie mieć ciastka, ale je zjeść...

Oto dylemat bardzo wielu producentów samochodów. Przecież dobrze byłoby w salonach każdej marki postawić pełną gamę aut, od najmniejszych po luksusowe, od sportowych, po użytkowe. Ale czy opłaca się je wszystkie produkować? Nie zawsze. Dość często przewidywana sprzedaż nie usprawiedliwia wydatków na rozpoczęcie produkcji tego czy innego modelu. Nie należy się jednak załamywać, w takiej sytuacji może znaleźć się kilku konkurentów, a to już tworzy pole do negocjacji. Można przecież produkować samochód w dużej serii w jednym zakładzie, oferując jego wersje o różnych nazwach i, czasami, z różnymi szczegółami wykończenia oraz wyposażenia.

W połowie lat 90. Subaru stwierdziło, że kontynuowanie produkcji Justy pierwszej generacji i rozwój tego modelu jest niecelowy. Prawdziwym rynkiem na takie auta okazała się Europa, ale ona z kolei nie chciała (wtedy) małego samochodu z trzycylindrowym silnikiem, opcją CVT oraz 4x4. Poza tym na Starym Kontynencie nadchodziły



kolejne regulacje prawne dotyczące emisji spalin oraz bezpieczeństwa zderzeniowego, których spełnienie mogło być kosztowne. A zatem koniec Justy? Niezupełnie!

Z pomocą przyszła umowa z Suzuki, które akurat w tamtych latach rozpoczęło na Węgrzech produkcję modelu Swift. Europejski Swift trafiał do wielu krajów w wersji hatchback i sedan z napędem przednich kół, natomiast Subaru przejęło jego szczególną odmianę - trzydrzwiowego hatchbacka 1.3 ze stałym napędem 4x4. I ten właśnie model, sprzedawany tylko w Europie, stał się Subaru Justy drugiej generacji. Stosowano w nim wyłącznie ustawiony poprzecznie czterocylindrowy silnik OHC 16V o mocy maksymalnej 68 KM i pięciobiegową manualną skrzynię biegów. Zawieszenie - z przodu MacPherson, z tyłu niezależne z drążkami poprzecznymi i skośnymi.

Jak zrealizowano stały napęd czterech kół? Nadal, z oczywistych przyczyn, nie był to napęd symetryczny. Skrzynia biegów miała stałe zazębione wyjście mocy do wału napędowego, nie było natomiast centralnego mechanizmu różnicowego. Zamiast niego zastosowano sprzęgło wiskotyczne - urządzenie, które przenosi tym większy moment napędowy, im większa jest różnica prędkości obrotowych wału wejściowego i wyjściowego. Zatem, przy jeździe na wprost po dobrej nawierzchni, znaczna większość momentu napędowego przenoszona jest przez koła przednie, zaś gdy wystąpi poślizg „z przodu”, część momentu trafia efektywnie na koła tylne.

Subaru Justy II generacji znajdowało się w ofercie do roku 2003, w którym zyskało następcę - Subaru Justy G3X. W rzeczywistości był to następca Suzuki Swift, model Ignis,



Justy (2008 r.)

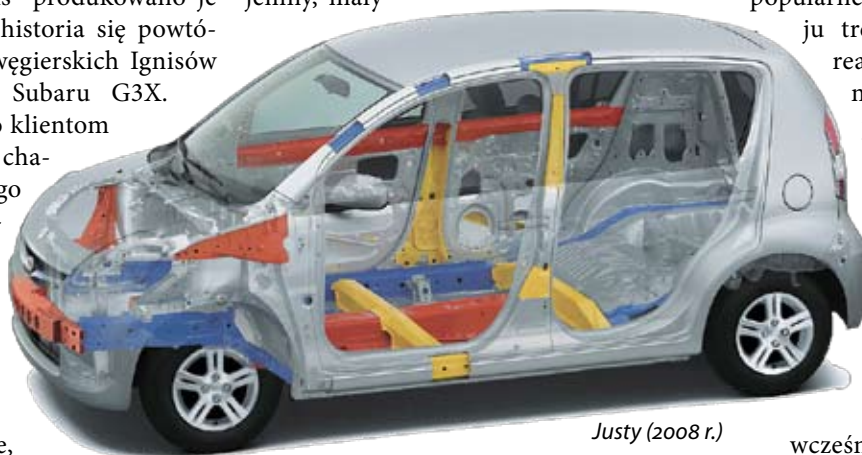
produkowany już wcześniej jako „światowe” auto General Motors. Od roku 2003 auto poprawiono i przystosowano dla rynku europejskiego, jako „nowy Ignis” produkowano je na Węgrzech. I historia się powtórzyła - część z węgierskich Ignisów przyjęła nazwę Subaru G3X.

Tym razem dano klientom wybór - pojazd o charakterze małego minivana oferowano z dwoma silnikami benzynowymi: 1.3 16V 94 KM, 1.5 16V 99 KM. Jeżeli chodzi o podwozie, model ten wyposażono z przodu w kolumny MacPhersona, z tyłu zaś w sztywną oś Panharda. Skrzynia biegów była pięciobiegowa, napęd zaś w wersji Subaru oczywiście tylko 4x4, zrealizowany dokładnie tak samo jak w II generacji Swifta.

Zmiana kierunku

Współpraca Subaru z Suzuki trwała do końca 2006 r. Potem przyszedł czas na nowe Justy (czwartej generacji) i zostało nim nowe Daihatsu

Sirion, auto, które występuje na różnych rynkach pod różnymi nazwami, między innymi jak Daihatsu Boon i Toyota Passo II w Japonii. Ten przyjemny, mały



(długość 361 cm), pięciodrzwiowy, przednionapędowy hatchback z litrowym silnikiem o mocy 70 KM oferowany jest także w Polsce. Co interesujące, centralnoeuropejska wersja znana jako Subaru Justy tym razem nie ma nawet opcji napędu 4x4, przeciwnie do Daihatsu Sirion, oferowanego także z silnikami 1.3 i 1.5, oraz z napędem 4x4.

I wreszcie ostatnia propozycja z palety aut Subaru, które nie pochodzą z biur konstrukcyjnych tej firmy. Od niedawna spotkać moż-

na w salonach, ale tylko w Japonii, jeszcze jeden samochód zapożyczony od grupy Daihatsu - Toyota. Jest to Subaru Dex, czyli przedstawiciel popularnego w tamtym kra-

ju trendu stylistycznego realizującego główną myśl: „obowiązkiem projektanta jest wykorzystać objętość samochodu w 100 procentach”. I rzeczywiście, kształty Dex'a, będącego wersją Daihatsu Materia i wywodzącego się koncepcyjnie z kilku wcześniejszych Toyot, każą

przypuszczać, że krawędzie karoserii mają zaokrąglenia jedynie dlatego, że bardziej kanciasto nie dało się tego wytłoczyć.

Innymi słowy, Dex to auto dla innego odbiorcy niż europejski i nie należy się go spodziewać na naszym rynku. Choć nie zwracając uwagi na stylizację - jest to kolejny mini - minivan (długość 380 cm), z silnikiem umieszczonym z przodu (1.3 91 KM lub 1.5 103 KM), z napędem przednim lub 4x4, który ma z pewnością mnóstwo miejsca w środku.





Dex (2009 r.)



Nie ma problemu!!!

Wśród czytelników Plejad i miłośników Subaru jest wielu ludzi aktywnych w rozmaitych dyscyplinach sportu. Zima w Alpach trwa już na całego, a do nas zbliża się wielkimi krokami - narty i snowboardy wielu z nas wkrótce znajdą się na śniegu. Z roku na rok coraz bardziej popularna staje się jazda poza wyznaczonymi trasami, widać to w każdym ośrodku narciarskim po śladach w śniegu rozchodzących się we wszystkich kierunkach. W zeszłym roku przed sezonem przedstawiłem w Plejadach „narciarską szkołę przetrwania” (Plejady nr 23) obejmującą również podstawy zachowania poza trasami. W tym numerze przypominam o zagadnieniach związanych z bezpieczeństwem podczas poruszania się po górskich szlakach. Wprawdzie wykład teoretyczny, artykuł, czy prezentacja nie zastąpią praktycznego szkolenia, tak samo jak o technice jazdy samochodem rajdowym można poczytać z wypiekami na twarzy, ale by ją wprowadzić w życie potrzebny jest realny trening.

Autor jest przewodnikiem UIAGM, prezesem Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich. Informacje o prowadzonych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie www.freerajdy.pl



Do znacznej części wypadków górskich, zwłaszcza lawinowych, dochodzi wskutek niefrasobliwości, inaczej mówiąc przez niedopuszczanie do siebie myśli o zagrożeniu. Białe, miękki śnieżek i piasza wycieczka szlakiem znanym z lata, albo wspinały zjazd ścinający zakos alpejskiej trasy narciarskiej – któż by myślał o lawinach? Rzeczywistość weryfikuje taki sielankowy obraz, a prawidła statystyki decydują o tym, że najczęściej nie dzieje się to już za pierwszym razem. To budzi w nas pewność, że potrafimy ocenić zimowe zagrożenia. Stąd częste przekonanie ludzi, podejmujących mocno niedorzeczne decyzje, że dysponują realnym doświadczeniem i umiejętnościami.

Kilka lat temu spotkałem w Tatrach grupę turystów, którzy pomimo ewidentnych oznak zagrożenia lawinowego rozpoczynali wycieczkę. Moim zdaniem miała ona spore szanse źle się skończyć. Nie mam duszy strażnika i darzę wielkim szacunkiem sferę wolności osobistej pozwalającą każdemu zabić się w dowolny sposób jaki mu przyjdzie do głowy, ale mimo wszystko zdecydowałem się ich zagadnąć - Nie wydaje wam się, że jest trochę groźnie? Ja chodzę czasem po tych górach i nie bardzo mi się to podoba... - Odpowiedź pozostawiła mnie z otwartymi ustami - Nieee, w ogóle się nie przejmuj. Idziemy, ale jak będzie niebezpiecznie to zawrócimy. Nie ma problemu! - Jak spójnie i logicznie, po prostu wzór postawy turysty. Z jednym zastrzeżeniem – już było niebezpiecznie.... Uważać jest rzeczą chwalebną, ale bez wiedzy o tym na co, niewiele wynika z naszej czujnej postawy. Lawina nie schodzi powoli ruszając z miejsca, pozostawiając nam czas na decyzję, czy już jest niebezpiecznie i powinniśmy wrócić do domu, czy ignorujemy ją



i idziemy dalej. Lawiny nie ma, ale przychodzi moment, że już jest i wtedy nic nie jesteśmy w stanie zrobić. Kolejny szus, całkiem taki sam jak pięć poprzednich i z wesołego narciarza stajemy się smutną ofiarą.

Nawet jeśli nie mamy zamiaru być bardzo poważnymi turystami górskimi, a tylko chcemy pójść sobie

na małą wycieczkę, czy przejechać kawałek poza trasę powinniśmy pamiętać, że:

1. Jeżeli jest śnieg, to może być lawina.
2. Lawiny zdarzają się naprawdę – i to najczęściej wówczas, gdy się ich nie spodziewamy.
3. Lawina może się trafić również na zwykłej wycieczce, czy podczas

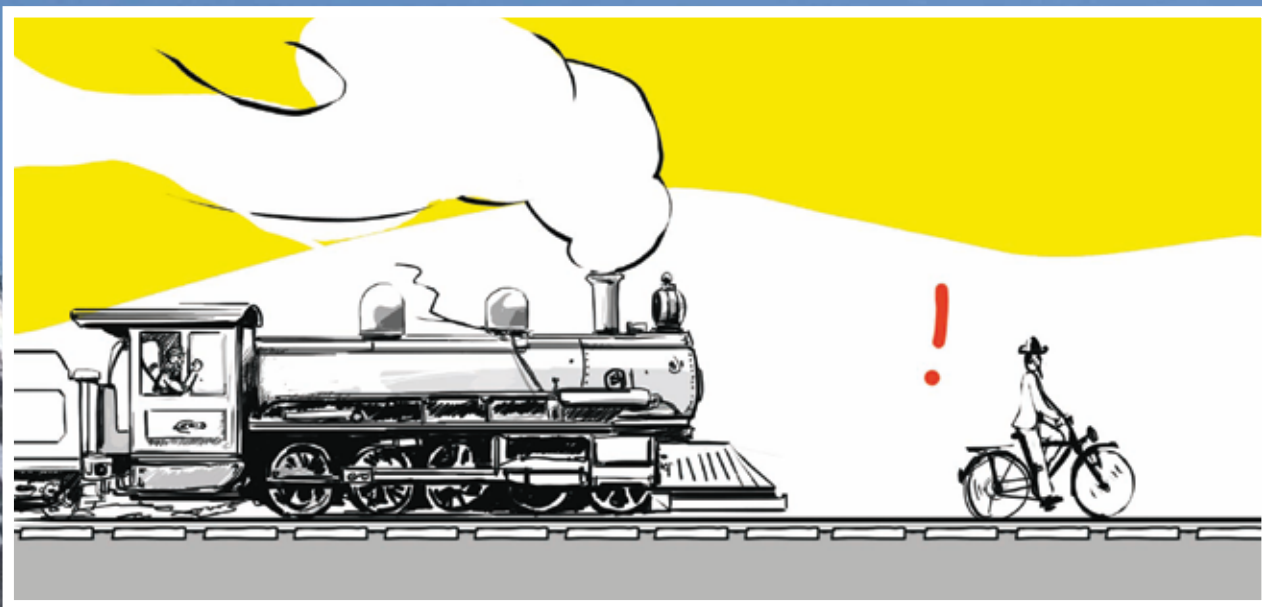


niewielkiego zjazdu na nartach – a zwłaszcza właśnie wtedy.

4. Śnieg, z którego będzie lawina, wygląda tak samo jak ten, z którego nigdy do tej pory lawiny nie było i nie będzie.

Generalnie należy przyjąć, że z zagrożeniem lawinowym mamy do czynienia zawsze, kiedy na stokach leży śnieg. Inaczej mówiąc, nie ma czegoś takiego jak stuprocentowo bezpieczna sytuacja, w górach zimą zawsze będziemy w jakimś stopniu zagrożeni. To identyczna sytuacja jak w ruchu drogowym – żadne zabiegi nie są w stanie sprowadzić ryzyka do poziomu zerowego. Nawet gdyby jechać najostrożniej i do tego najbezpieczniejszym samochodem, możemy jedynie starać się o najwyższy poziom bezpieczeństwa. Zawsze jakieś ryzyko, całkowicie niezależne od nas, będzie nas dotyczyć. Dokładnie tak samo jest w górach i to szczególnie w przypadku lawin. Nie bez powodu kolejne stopnie zagrożenia lawinowego nazywają się stopniami zagrożenia i nawet najniższy z nich nie jest stopniem bezpieczeństwa. Ujednolicona w świecie skala zagrożenia składa się z pięciu stopni: **znikome, małe, znaczne, duże i bardzo duże**. Taka logika nazewnictwa prowadzi do dużych zniekształceń w odbiorze. Potocznie interpretujemy trzeci stopień jako średnie zagrożenie – a to śmiertelnie niebezpieczna pomyłka. Stopnie czwarty i piąty, to już poziom katastrofy wiążący się w Alpach z zagrożeniem dla osiedli, dróg i całej infrastruktury. To są stopnie całkowicie wyłączające góry z użytkowania przez turystów, wspinaczy i narciarzy. Stopień trzeci to najwyższy poziom zagrożenia, który uniemożliwia jakiegokolwiek działanie w górach. Jego opis zaczyna się od słów: „Sytuacja krytyczna!”





*„Jak będzie niebezpiecznie to zawrócę” -
ilustracja z książki „KOCHAJ ŚNIEG UNIKAJ LAWIN”*



i wspomina o bardzo poważnych ograniczeniach, a osobom mniej doświadczonym wręcz zaleca rezygnację z wyruszania w góry lub korzystanie z usług zawodowych przewodników. Praktyczną radą, której zastosowanie nie wymaga żadnej dodatkowej wiedzy, a której skutkiem będzie wzrost naszego bezpieczeństwa, jest po prostu rezygnacja z jazdy poza trasami i wycieczek górskich przy trzecim stopniu zagrożenia.

Kolejna ciekawa i brzemienne w skutki informacja to fakt, że ślady

na stoku nie gwarantują bezpieczeństwa. Lawiny za trzecim, piątym, czy siódmym narciarzem przejeżdżającym dany stok zdarzają się bardzo często. Wynika to z mechanizmu powstawania lawin, którego przedstawianie zajęłoby zbyt wiele miejsca na łamach „Plejady”. Tak czy inaczej - jeśli widzimy kuszący stok przecięty zaledwie kilkoma śladami to nie możemy zakładać, że jest on w sensie lawinowym w pełni bezpieczny.

Zainteresowanym tą tematyką polecam moją książkę, „Kochaj śnieg

- unikaj lawin”. Jest to jedyna tego typu pozycja po polsku, wydana wspólnie z Tatrzańskim Parkiem Narodowym i rekomendowana przez TOPR. Pewna ilość egzemplarzy jest jeszcze dostępna bezpośrednio u autora (info@freerajdy.pl). Aktywnym narciarzom i snowboardzistom myślącym o jeździe poza trasami polecam szkolenia lawinowe prowadzone przez przewodników górskich z międzynarodowymi uprawnieniami UIAGM - informacje i zapisy na stronie www.pspw.pl. Zapraszamy.

Półwysep Kolski 2009

„Za dwadzieścia lat bardziej będziesz żałował tego, czego nie zrobiłeś, niż tego, co zrobiłeś. Więc odwiąż liny, opuść bezpieczną przystań. Złap w żagle pomysłyne wiatry. Podróżuj. Śnij. Odkrywaj.”

Mark Twain

Co ma łowienie łososi do samochodów i to w dodatku marki Subaru... Wbrew pozorom dość sporo. Dysponując takim samochodem jak Forester, można pojechać tam gdzie żyją „Dobrzy, serdeczni ludzie, a rzeki są pełne srebrnych łososi”. W ubiegłym roku po powrocie z Półwyspu Kolskiego z grupą moich starych przyjaciół zdecydowaliśmy, że następnym razem „na łososie” musimy wybrać się samochodami. Jak postanowiliśmy, tak też uczyniliśmy.

WYJAZD

Z niecierpliwością czekaliśmy na 16 września, dzień startu. Wszystko spakowane, wędkę, bagaże, prowiant, nie jest tego mało, więc oba samochody (Subaru Forester 2.0D i Volvo CX 90) wiozą na dachach boksy. Wyruszamy z dwu różnych miejsc, by spotkać się w Gdynskim porcie, skąd promem popłyniemy do szwedzkiego Nynenshamm. Po wylądowaniu w szwedzkim porcie okazuje się, że obca jest nam chęć wzięcia odwetu za „potop”, zdecydowanie wygrywa głód. Zaspokajamy go w miejscowej tawernie wędzonymi krewetkami (zaskakująco smaczne) i ruszamy w drogę. W planach na ten dzień mamy pokonanie 950 kilometrów. Niestety planu nie udało się zrealizować, przyczyna tego stanu rzeczy jest dość prozaiczna. Okazuje się, że w Szwecji wszystkie campingi i przydrożne hotele po godzinie 22 są już zamknięte, więc zmuszeni jesteśmy szukać hotelu w jednym z miasteczek. Uff, udało się! I jeszcze jedna rzecz a propos Szwecji - dla nas jest to zaskakujące - samochody wypełnione bagażami zaparkowane na ulicy nie wzbudzają niczyjzego, niezdrowego zainteresowania. Dziwne!

Piątek, 18/09/2009

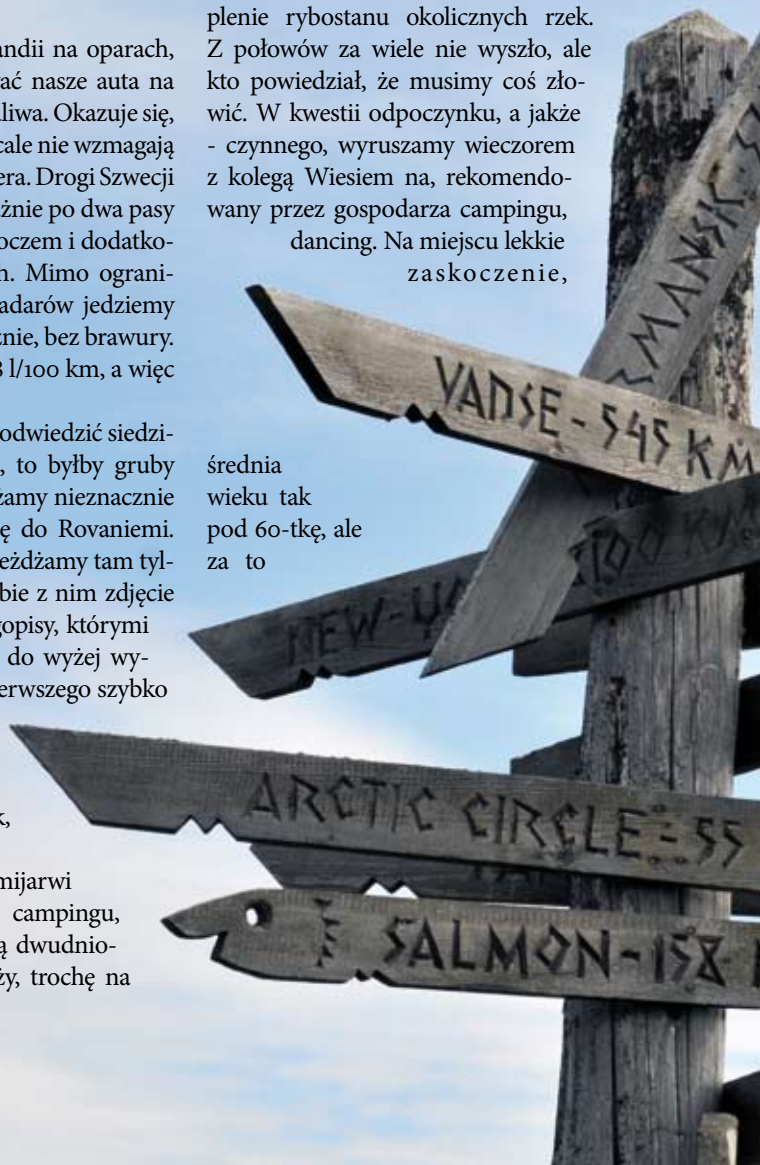
Wjeżdżamy do Finlandii na oparach, jest okazja przetestować nasze auta na okoliczność zużycia paliwa. Okazuje się, że obciążenie i boks wcale nie wzmagają apetytu mojego Forestera. Drogi Szwecji są dużo lepsze, przeważnie po dwa pasy ruchu lub jeden z poboczem i dodatkowo pas na podjazdach. Mimo ograniczeń i mnóstwa fotoradarów jedziemy dość szybko, ale ostrożnie, bez brawury. Spalanie mieści się w 8 l/100 km, a więc bardzo dobrze.

Być w Finlandii i nie odwiedzić siedziby Świętego Mikołaja, to byłby gruby nietakt. Dlatego zjeżdżamy nieznacznie z trasy i kierujemy się do Rovaniemi. Zamiar jest taki, że zajeżdżamy tam tylko po to, by zrobić sobie z nim zdjęcie i nabyć dzieciom długopisy, którymi mogłyby napisać listy do wyżej wymienionego. Z tego pierwszego szybko jednak rezygnujemy, nikt tego głośno nie mówi, ale powodem jest cennik, 25 euro za fotkę.

W miejscowości Kemijarvi zatrzymujemy się na campingu, tu mamy zaplanowaną dwudniową przerwę w podróży, trochę na

odpoczynek, ale bardziej na uszczuplenie rybostanu okolicznych rzek. Z połowów za wiele nie wyszło, ale kto powiedział, że musimy coś złowić. W kwestii odpoczynku, a jakże - czynnego, wyruszamy wieczorem z kolegą Wiesiem na, rekomendowany przez gospodarza campingu, dancing. Na miejscu lekkie zaskoczenie,

średnia wieku tak pod 60-tkę, ale za to





styl tańca taki, jakby wszyscy sposobili się do wzięcia udziału w lokalnym „Tańcu z gwiazdami”. Ale w sumie atmosfera na tyle sympatyczna, że pod jej wpływem kontynuujemy zabawę w kolejnym lokalu, tym razem usiłując śpiewać karaoke w tamtejszym języku. No cóż, efekty tego może lepiej przemilczeć.

Niedziela 20/09/2009.

O 6.00 rano wstajemy i ruszamy dalej, łososie czekają. Ta myśl tak na nas zadziałała, że pozostałe do rosyjskiej granicy 130 kilometrów pokonujemy w zaskakująco krótkim czasie. Teraz przed nami jej sforsowanie. Pierwsza część, po stronie fińskiej przebiega szybko i sprawnie, po drugiej, rosyjskiej odbywa się równie sprawnie, choć może niekoniecznie szybko. Zajmuje nam „jedynie” półtorej godziny. Na szczęście obyło się bez zjedzenia 10 kilogramów pomidorów, których nie wolno wwozić. Ale to nie wszystko, bo po przebyciu ok. 10 kilometrów czeka nas kolejna kontrola, ta już nie zajmuje nam dużo czasu, żołnierze zostali uprzedzeni przez kolegów o naszym zbliżaniu się. To jednak nie koniec sprawdzania, po kolejnych 10 kilometrach nasze dokumenty znowu wędrują do rąk pograniczników. Ale po tej inspekcji

m o -
żemy
j u ż
poznać
legendar-
ne, rosyjskie
drogi. I faktycz-
nie po kilku kilo-
metrach kończy się asfalt
i zmuszeni jesteśmy do zwiększenia
odległości między sa-
mochodami do 200
metrów, utwardzoną
drogę pokrywają ka-
mieniami wielkości piłki
tenisowej. Gdyby coś takiego

trafiło w nasz „rydwan”, szkody mogłyby być poważne. Tym bardziej, że co pewien czas mijają nas stare, duże ciężarówki. Profilaktycznie na ich widok zjeżdżamy możliwie najdalej na bok. Widać jednak, że Rosjanie też nie uznają takiego stanu rzeczy za do końca normalny, bo co jakiś czas napotykamy grupki robotników krzątających się na poboczu. Krzątanie to chyba najwłaściwsze określenie dla ich zajęcia. Po przebyciu w takich warunkach 160 kilometrów docieramy do otwierającego półwysep Kolski miasta Kandałasza. Jego obraz nie nastraja optymistycznie; brudne, szare bloki, w centrum pomnik czołgu, a w okolicy kamieniołomy, kopalnie cynku i innych minerałów. Podjeżdżamy na jedyną w okolicy sieciową stację paliw. To Statoil, na którym tankujemy olej napędowy. Najbardziej zaskakuje nas cena, po przeliczeniu 2,5 złotego za litr. Ruszamy dalej pięknie położoną, ale niebezpieczną drogą. Bardzo kręta z niezliczoną ilością podjazdów i zjazdów, wprawdzie o nawierzchni asfaltowej, ale strasznie nierównej.

Dojeżdżamy do Umby, na miejscu czeka na nas już Piotrek, który dotarł tam innymi środkami lokomocji. Przesiadamy się na lokalną „podwodę” w postaci starego UAZ-a z przyczepą. Jest to o tyle zrozumiałe, że skończył się asfalt i wjeżdżamy w tundrę. Nie, nie dlatego się przesiadamy, że nasze maszyny nie dałyby rady, ale, po co je „tłuc”, a poza tym razem, w jednym pojeździe jest bardziej towarzysko. Okolice stają się coraz bardziej dzikie, w Kuzomieniu przeprawiamy się łodzią przez rzekę Warzuga i wsiadamy w kolejny miejscowy środek komunikacji, 40-letnią ciężarówkę z napędem na wszystkie trzy osie, będącą owocem radzieckiej szkoły technicznej „gnjotsa nie łamjotsa”. Jest to o tyle właściwe, że dalej podążamy duktem biegnącym przez łąki i wzgórza, nadrzeczne plaże i bagna. Po czterech godzinach

mamy za sobą aż... 50 kilometrów. Jeszcze tylko przeprawa przez kolejną rzekę i jesteśmy na miejscu. W ciepłej chacie czeka na nas z kolacją Wasia, nasz miejscowy przyjaciel. Już w drzwiach oznajmia nam: „Bania przygotowana”. Bania to miejscowy rodzaj sauny. Jemy kolację i idziemy się wyparzyć po podróży. W bani rozwija się impreza. O 24.00 w wiosce zapadają ciemności, agregat produkujący elektryczność milknie. My jesteśmy na to przygotowani, zakładamy nasze czołówki i rozprawiamy dalej. Powoli jednak ogarnia nas znużenie i zaczynamy śnić o łososiach.

Poniedziałek 21/09/2009

Rano pomimo ciężkiej nocy wszyscy jesteśmy ożywieni, to adrenalina i chęć bycia już nad rzeką. Informacje są dobre, do rzeki „weszły” łososie, powinno być dobrze.

Wraz moimi przyjaciółmi łowimy głównie tzw. metodą muchową – starą, moim zdaniem najbardziej szlachetną, sportową metodą. Polega ona na szukaniu łososia bezpośrednio w rzece. Brodzimy w niej ubrani w specjalne buty sięgające do piersi, tzw. wodery, staramy się podejść jak najbliżej miejsc, w których mogą zatrzymać się łososie podążające w górę rzeki na tarło. Czasami nie jest to łatwe, silny nurt rzeki, mnóstwo różnej wielkości i kształtu kamieni. Potwierdza się zasłyszana opinia, ryby są. Niedługo po rozpoczęciu wędkowania mam pierwszego łososia, taki nieduży, około 2 kg. Wkrótce następny, ten już większy. Koledzy nie pozostali w tyle, w sumie pierwszego dnia łowimy 14 łososi, niezłe. Gdy nadchodzi wieczór pora wracać. W tym momencie uświadamiam sobie, że samotne spacerowanie po tundrze nie należą do najbezpieczniejszych. Z nastaniem dnia i tuż przed zmierzchem nad rzeką przychodzą niedźwiedzie, ściągają je tam chęć pożywienia się łososiami. I faktycznie,



w drodze na łowisko widzieliśmy mnóstwo ich śladów. Dlatego wracając, co chwila pokrzykuję, licząc na to, że odstraszy to ewentualnych agresorów. Podobno jesienią nie są niebezpieczne, bo miśki są najedzone, ale lepiej tego nie sprawdzać.

Następnego dnia, dla odmiany idziemy z przyjaciółmi w górę rzeki. Mimo tego, że znam ją doskonale mam tylko dwa brania, łowię za to sporo kumż (coś w rodzaju pstrąga i troci). Do łososi niestety nie mam szczęścia. Wiesiu zaś łowi pięknego „srebrniaka”, takiego ponad 80 centymetrów długości. Pozostali też nie wracają z pustymi rękami. To, że nie złowiłem łososia, nie jest aż tak ważne, bo przecież tak naprawdę w łowieniu nie tylko chodzi o ryby, ale też o to, że się je łowi i w jakim towarzystwie. Bo to właśnie dla tych chwil pokonujemy tak duże odległości. Każdy z nas mieszka gdzieś w Polsce, a niektórzy nawet dalej. Jednak, jeśli tylko możemy, to chociaż raz w roku znajdujemy czas, by spotkać się we wspólnym gronie i zapolować na podwodną faunę.

Środa 23/09/2009

Wstaje nowy dzień, a z nim kolejne nadzieje na wielkiego srebrnego łososia. Tym razem ruszamy transporterem

gąsienicowym w górę rzeki. Będziemy łowili w miejscach, do których trzeba przedzierać się ponad półtorej godziny wszędołazem przez tundrę. Nad rzeką rozdzielamy się, ja idę w dół koryta, reszta w górę. Ustawiam się w miejscu, które nazywamy drugą kaskadą powyżej kabla. Ten kabel służy do transportu w poprzek rzeki przy bardzo wysokim poziomie wody.

Wchodzę do rzeki, co wbrew pozorom wcale nie jest proste, bo mimo płytkiej wody duże głazy utrudniają brodzenie. Docieram na środek, robię wymach i rzucam. Żyłka nabiera prędkości, a moja

muchy szybuje prawie na skraj kaskady. Przytapiam ją, po chwili w tym samym miejscu widzę wir, zaraz potem czuję gwałtowne szarpnięcie wędki. Jest, pozwalam mu się wyszaleć, gdy wyskakuje z wody, widzę, że cały jest srebrny. Toczyśmy walkę, która kończy się wyciągnięciem pięknej sztuki, odhaczam go delikatnie i... wypuszczam z powrotem do wody. Ponawiam rzut w pobliże poprzedniego miejsca, sytuacja się powtarza. Targnięcie, wyskok i pompowanie słodkiego ciężaru na końcu mojej linki. Ten, kto zazna tego uczucia, będzie tam nie raz wracał... Na brzegu odhaczam rybę, robimy jej zdjęcie i ona również wraca do swojego naturalnego środowiska. Proponuję Wiesiowi, by spróbował na moim miejscu, i sytuacja się powtarza... to niesamowite. Wyjmuję aparat i robię serię zdjęć uwieczniających ich pojedynek. I znów chwila błęgiego spokoju, już zacząłem się poddawać, gdy coś prawie wyrwało mi wędkę z ręki. Po sile szarpnięcia wiem, że to niezła sztuka, z 80 centymetrów, a może nawet więcej. Ryba wyciąga około 30 metrów linki. Żyłkę na przyponie mam 0,28, a więc mogę swobodnie kontynuować zmagania. Łosoś to jednak ryba nieprzewidywalna, nurkuje w głównym nurcie rzeki, po czym przeskakuje przez kaskadę. Prąd





rzeki i siła ryby powodują, że zaczynają mnie boleć ręce. W końcu po dziesięciominutowej potyczce doholowuję go do brzegu. I ja i łosós jesteśmy zmęczeni, resztką sił chwytam go za ogon i wyciągam na brzeg. W trakcie pomiarów okazuje się, że ma on 81 centymetrów i waży 6 kilogramów. Postanawiamy, że tak piękny okaz zabierzemy do domu. Na kolację będzie świeży tatar z łososia.

I tak było przez następne kilka dni. W sumie złowiliśmy około 70 łososi, wszystkie srebrne. Plus oczywiście czas spędzony w otoczeniu przyjaciół, i gdzieś z lasu obserwujących nas niedźwiedzi. Ale czas już wracać, jeszcze tylko pożegnalna kolacja i pamiątkowe figurki łososia z mottem, jak na początku tego artykułu, i w drogę. Pierwsza część trasy analogiczna, tyle tylko, że w odwrotnej kolejności, najpierw wysłużony „gruzawik”, łódź przez ujście Warzugi, a po jej drugiej stronie czeka na nas już leciwy UAZ. Gdy zajmujemy w nim miejsca, przychodzi mi do głowy pomysł, by odwiedzić miejscowość o tej samej nazwie, co rzeka. Tam największe nasze zainteresowanie budzi XV wieczna cerkiew zbudowana specjalną techniką bez użycia gwoździ. Tak było w momencie budowania, bo przed kilkoma laty konserwatorzy podczas renowacji ją rozmontowali, niestety zmontować bez użycia gwoździ już im się nie udało.

W Umbie odnajdujemy nasze auta, przepakowujemy się i nocujemy w czymś, co nazywa się hotelem. Czymś, bo w części skrzydła, gdzie mieszkaliśmy dochodziły nas dziwne huk i stuki. Rano okazało się, że pod częścią sypialną znajduje się... fabryka łupania bloków skalnych. Ano, taka to już ta Rosja.

Ruszamy w kierunku cywilizacji, jedziemy prosto do granicy, mamy do pokonania 1300 kilometrów plus podróż promem z Helsinek. Celnicy na granicy rosyjsko-fińskiej tym razem bardziej szczegółowi, szukają ryb, których nie wolno wywozić. Na szczęście toreb,



w których je wieziemy nie każą otwierać. Po rosyjskiej stronie spędzamy około 2 godzin, dla odróżnienia po fińskiej jedynie 5 minut, no cóż, co kraj to obyczaj.

W drodze do Helsinek mijamy niesamowite widoki, piękne rzeki i mnóstwo jezior, w końcu nie na darmo Finlandia zwana jest „Krajiną Tysiąca Jezior”. W Helsinkach pojawia się problem, samochody obładowane boksami są za wysokie na poziom dla aut osobowych, a poziomy dla ciężarówek są już pozajmowane. Nie mamy innego wyjścia, jak karkołomna operacja zdemontowania boksów i włożenia ich do środka. I tu uwidoczniła się kolejna zaleta Forestera, boks zmieścił się wewnątrz bez najmniejszego problemu. Po dwóch godzinach jesteśmy w Tallinie, a stamtąd do Polski już przysłowiowy „rzut beretem”.

I to już niestety wszystko, na koniec chciałbym bardzo podziękować Subaru Polska za przygotowanie auta do drogi, wyposażenie ekipy mojego auta w polary i inne gadzety promocyjne. Gdybyście zaś chcieli wybrać się na wyprawę do Rosji, służę pomocą pawel@korczyk.com. Więcej na stronie www.pawel.korczyk.com



Homotyranozaurus

czyli człowiek odłamkowo - przeciwpancerny

Człowiek jest częścią fauny, ale dość dziwną jej częścią, bo – dominującą. Zwierzętom walczącym w ramach własnego gatunku przyświecają dwa podstawowe cele – dostęp do pokarmu i dostęp do samicy, czyli dbałość o zachowanie gatunku. W skrócie oznacza to, że tłuką się między sobą o żarcie i o laski. Wśród stadnych mięsożerców występują jeszcze dwa dodatkowe powody – przywódzczy i terytorialny. Jednak łączą się one ściśle z dwoma poprzednimi, bowiem terytorium to spiżarnia, a przywództwo w stadzie to... lepsze laski. Człowiek, dopóki walczył z drugim człowiekiem o te same szczytne cele, też był jedynie zwierzęciem, tylko trochę bardziej rozgarniętym. Był wtedy jednak równie często konsumentem zwierzyny, co jej pokarmem. A kiedy tak naprawdę człowiek stał się człowiekiem? Kiedy zaczął wytwarzać narzędzia? Raczej nie. Był wtedy jedynie taką bardziej kumatą małpą. Człowiek został człowiekiem w chwili, gdy zupełnie bezinteresownie, w ramach zagospodarowania wolnego czasu i rozładowania energii... zatłukł kiejem sąsiada. Był to pierwszy przypadek pospolitego morderstwa dla sportu, czyli dla zachowania tężyzny fizycznej. Zatem co odróż-

nia ludzi od zwierząt? – Irracjonalna agresja? Patrząc na historię ludzkości to ona niestety - co mnie przeraża - wygląda na jak najbardziej racjonalną.

Początkowo współplemieńcy sądzili, iż napastnikowi chodziło o żonę ofiary lub jego fajnie wylupaną siekierę. Ponieważ jednak nie był zainteresowany ani jednym, ani drugim, stwierdzono, że to świetny sposób na upierdlive osobniki, które albo za głośno chrapią, albo – na przykład - są przemądrzałe. Przerodziło się to z czasem w normalny sposób rozwiązywania sporów i broniienia własnych poglądów, a ponieważ świat zaczął się dzielić na intelektualistów i osiłków, gdzie argumenty nie miały żadnych szans w zderzeniu z brutalną siłą, intelektualiści rozpoczęli wyścig zbrojeń. Pierwszą bronią wymyśloną przez żylastych kurdupli w okularach - był podstęp i manipulowanie informacjami. Skoro nie mieli na tyle tężyzny by walczyć o przywództwo, postanowili zostać szamanami. Świat do dzisiaj jest pełen niewyjaśnionych zja-

wisk, które najprościej jest wytłumaczyć ingerencją sił wyższych, co daje olbrzymie pole do popisu przeróżnej maści cwaniakom, oszustom i oszołomom. W owych czasach zakres zjawisk niewytłumaczalnych był ogromny i taka też była władza inteligentnego szamana, który owijał sobie tępego acz mężnego przywódcę wraz z całym jego plemieniem wokół małego palca u nogi, tłumacząc zjawiska atmosferyczne niezadowolaniem szefostwa. Szary człowiek, który nie posiadał mięśni do przywództwa ani inteligencji do szamaństwa, a już myślący abstrakcyjnie, też musiał coś jeść, w związku z czym został rzemieślnikiem i zaczął wytwarzać przedmioty użytkowe. Ofermy, którym nic nie wychodziło, zajęły się tworzeniem rzeczy nieprzydatnych, czyli poświęciły się sztuce. Rzemieślnik łupał narzędzia i broń, a artysta przedmioty lancerskie. „Rzeczy” stały się kolejnym przyczynkiem do wzbudzania w ludziach agresji. Ich posiadanie



świadczyło bowiem o statusie społecznym. Im więcej „rzeczy”, tym wyższy statut. Dla szamana posiadającego dwie lewe ręce, zero chęci do pracy i rozbudowane ego, taka sytuacja groziła degradacją społeczną. Co jakiś czas tłumaczył zatem przywódcy, iż Bóg polecił wyrzucić w pień sąsiednie plemię, ponieważ wierzą w konkurencyjnego Boga. Po spacyfikowaniu wrażej społeczności szaman oznajmiał zdziśnionym zwycięzcom, że Bóg jest strasznie zadowolony z rezultatów krzewienia wiary i że majątek ofiar będzie bardzo przydatny do celów liturgicznych. Ponieważ jednak ludzie zachłanni i leniwi przybywało, a stanowisko szamana było jedno, wymyślono urząd zwany starszyzną plemienną, czyli... polityków. Politykom tak spodobała się ta łatwa, lekka i przyjemna forma zdobywania dóbr materialnych, że zaczęli organizować armię i rozwinęli gałąź rzemiosła, zwaną - produkcją broni. Rosnąca w ludziach zawiść, chęć posiadania i agresja z nimi związana, spowodowały, iż wojny stały się narodowym sportem wielu nacji. Żołnierze przechodzili na zawodowstwo i podpisywali lukratywne kontrakty, a produkcja broni stawała się biznesem marzeń. Nowe technologie pozwalały

mordować się bardziej humanitarnie, sanitarnie, masowo i z większej odległości.

Człowiek ma wpisaną agresję w genotyp. Ludzie, którzy przez pół życia byli potulnymi owieczkami, w przypiływie szaleństwa potrafią okaleczyć, a nawet zabić drugiego człowieka. Jestem pewien, że dzisiejsza nauka i medycyna są w stanie bez większego problemu wymazać z ludzkiego kodu genetycznego fragment odpowiedzialny za ten stan naszego umysłu. Tylko kto pierwszy zaryzykuje zlikwidowanie armii, która pozbawiona swojej podstawowej zalety będzie bezużyteczna i kto zrezygnuje z tego gigantycznego szmalu, który przynosi

przemysł zbrojeniowy.

Pomijając jednak żołnie-

rzy mordujących na rozkaz, za pieniądze, często wbrew własnej woli, bo do wojska wstąpili naoglądawszy się filmów o Rambo i innych omalże nieśmiertelnych herosach, a gdy zostali wysłani na prawdziwą, realną wojnę i zobaczyli jej okrucieństwa, to mazali się jak dzieci, pozostaje jeszcze cała rzesza bandytów i ludzi dla których drugi człowiek jest nic nieznającym śmieciem.

A skoro już wspomniałem o Rambo, pragnę zauważyć, że w naszych czasach

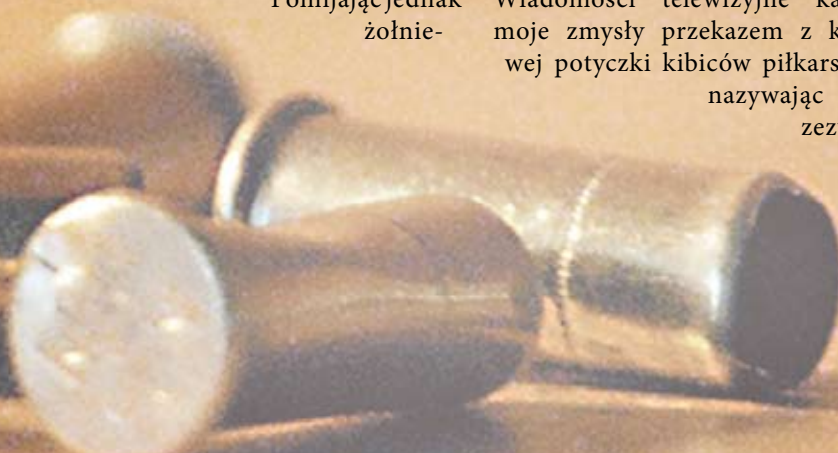
wszelkie przekazy medialne - od wiadomości telewizyjnych po sztukę, czyli kinematografię, aż po sport

taki jak walki w klatce, K1

i rozrywkę w formie gier komputerowych - ociekają krwią i biją

po oczach brutalnością i agresją. Wiadomości telewizyjne karmią moje zmysły przekazem z krwawej potyczki kibiców piłkarskich,

nazywając to zezwie-





ręczeniem. Protestuję przeciwko takiemu obrażaniu zwierząt. Tylko człowiek potrafi zachowywać się w ten sposób.

Dlaczego produkcje hollywoodzkie nie rozbudzają w człowieku tego co najlepsze, wrażliwości, estetyki i łagodności? Bo to się ciężko sprzedaje!!! Bo z tego nie ma szmalu!!! I właśnie ten szmal, to jest podstawowy problem. Człowiek dla zysku pokazując na ekranie swoje wynaturzenia w przejaskrawionej formie, powoduje, że następne pokolenia stają się jeszcze mniej wrażliwe i jeszcze bardziej brutalne. To jest spirala strachu. Patrząc na dzisiejsze produkcje nie chcę sobie nawet wyobrazić, co będą prezentować następne pokolenia reżyserów.

W tym wszystkim bardzo duże znaczenie ma wiek odbiorcy. W czasach, gdy dzieci karmiło się bajkami o myszce Miki i filmami w rodzaju „Lessie wróć”, miały one zwykłe, piękne dzieciństwo. Z wiekiem tylko niektóre stawały się chuliganami łamiącymi ławki w parkach, a tylko niektórzy z nich bandytami w wieku dorosłym. Teraz wychowujemy ośmioletnich zwyrodnialców. Jak tak dalej pójdzie dzieci zaczną kátować matki – prenatalnie, ponieważ nasze okrucieństwo zacznie ewoluować genetycznie.

Jestem człowiekiem ciekawym otaczającego mnie świata, dlatego moimi ulubionymi kanałami telewizyjnymi są wszelkie odmiany Discovery, Animals Planet oraz wiele innych podobnych tematycznie. Zauważyłem niestety, że również te programy nie uchroniły się przed prezentowaniem przemocy lub chociażby popularyzowaniem militariów. Programy o historii oręża, czy też o współczesnych technologiach



wojskowych, wręcz gloryfikują ludobójstwo. Czasem beznamiętnie, a kiedy indziej z podziwem, albo wręcz zachwytem komentuje się rewolucyjne wynalazki służące do pozbawiania ludzi czegoś najcenniejszego – życia. Producenci broni z dumą prezentują swoje śmiertelne produkty, reklamując ich niebywałą skuteczność.

Słyszałem wielokrotnie opinie ludzi światłych, iż wojny były technologicznym motorem napędowym naszej cywilizacji. Nie sądzę bym był mniej szczęśliwy bez telefonu komórkowego, pozbawiony natychmiastowej informacji o wynikach giełdy nowojorskiej, czy też nie posiadając komputera, który bez przerwy i tak muszę bronić przed wirusami i atakami hakerów. Bardzo żał mi dzieci, które nie mają okazji rozwijać swojej wrażliwości oglądając w biało czarnej telewizji mądre bajki z morałem, wspinać się na drzewa i budować zamków z drewnianych klocków. Zastanawia mnie, czemu ludzie popularni, bożyszcza tłumów, czy też przywódcy narodów (przez te narody wybrani i podziwiani), muszą chować się przed swoimi fanami za napompowanymi i uzbrojonymi po zęby goryłami i ochraniarzami. Dlaczego ludzie w obronie przed innymi ludźmi muszą się zabezpieczać drzwiami antywłamaniowymi, patentowymi zamkami i alarmami. Skąd w nas tyle nienawiści, agresji i braku szacunku do życia, które mamy tylko jedno? Skąd pomysł, by dzieci bawiły się w bicie rekordów w ilości zamordowanych wirtualnych ludzi w grach komputerowych? Nie satysfakcjonuje mnie odpowiedź: BO ŚWIAT IDZIE DO PRZODU. Bo niby dlaczego akurat w tym kierun-

ku? A nawet jeżeli poszedł w złym, to czemu nie zawrócić? Przecież apelujemy sami do siebie o mniej agresji w mediach, przecież stosujemy kary za przestępstwa. Co z tego, skoro sami zatarliśmy granice między dobrem a złem i sami mieszamy sobie w głowach, nadając jednym medale i honory, a drugim wsadzając do więzienia za identyczne czyny. Zgubiła nas nasza własna inteligencja, ta która człowiekowi pierwotnemu podsunęła pomysł, by z braku możliwości fizycznych, stosować podstęp, oszustwo i kłamstwo. Starszyzna plemienna!!! Tegoroczną pokojową Nagrodę Nobla przyznano przywódcy kraju, który prowadzi wszystkie aktualne wojny na świecie. Za co? Za dobre chęci? To zupełnie nowa kategoria noblisty - NOBLISTA KONCEPTUALISTA!

Czuję się oszukany przez ewolucję, która pozbawiła mnie genu agresji. Ponieważ nie mogę zrozumieć tego świata, pędzą-

cego w euforycznym samozachwycie w kierunku autodestrukcji. Natura stworzyła człowieka jako mięsożercę, jednak z chwilą, gdy dała mu rozum, ten zmienił się w krwiożercę - smakosz auto hemoglobiny.

Nie jest mi po drodze z tym światem.



Kim jest milczek?

Rozwój technik informatycznych wkroczył już dawno na płaszczyznę wspomagania procesu tłumaczeniowego. Człowiek stworzył systemy, których zadanie jest proste: tłumaczyć, jednak sam ten proces należy raczej do skomplikowanych i wieloetapowych. Tak przynajmniej wyglądać to powinno. Czasami jednak pojawiają się systemy, które z tym procesem mają niewiele wspólnego. Efektywność ich działania jest równie duża jak efektywność. Co w wyniku takiej „wersji skróconej” procesu tłumaczeniowego powstaje? Informacja prasowa, dzięki której nawet na twarzach milczków pojawi się uśmiech...

WIŚNIA GÓRKA, NJ - sierpień 27, 2009: cały - nowy 2010 Subaru Zapis i Subaru Outback był nazywany 2009 „Górnym Bezpieczeństwem Kilofy” przez Ubezpieczeniowy Instytut Bezpieczeństwa Szosy.

Subaru Zapis

Żeby wykwalifikować dla Górnego Kilofa Bezpieczeństwa, pojazd musi zarobić najwyższe ofuknięcie „dobrego” w przodzie Instytutu, bok, i budują próby i będą zaopatrywany z elektronową stałością kierującą. Criteria do zwycięstwa gangster ponieważ nagroda czytuje zamierzana żeby nagnać nieprzerwane ulepszenia bezpieczeństwa taka jak górna ruina próba ofuknięcia i szybki dodatek elektronowej stałości kierującej, której sztandar na Zapisie i Outback.

„Budowa bezpieczne pojazdy jedne z rzeczy nasza klientela przyszły wiedzieć i spodziewać się od nas,” powiedziała Tom Lalka, wykonawca zaciskają prezydenta i GRUCHAJĄ, Subaru Ameryki, Inc. „Żeby mieć to żyro przez Ubezpieczeniowy Instytut Bezpieczeństwa Szosy dla każdego Subaru pojazd w naszej linii-do góry danina do

naszych inżynierów i zbrojeń do konsumentów że my ognisko nie jedyne na fabrycznej zabawie-nagnać pojazdy, ale także pojazdy iż trwałe i pewny.”

„Uznające pojazdy na głowie klasy dla bezpieczeństwa dopomaga konsumentom odróżniają najlepsze ogólne alternatywy bez tego żeby musieć rodzaj przez wieloraką próbę wyniki, oko” powiada prezydenta Instytutu Adrian Lund.

O IIHS

Antepedium Instytutu crashworthiness oceny czytują dokumentowane na wynikach 40 mph antepedium domiar ruina próby. Każda ocena kitla pojazdu czytuje dokumentowana na pomiarach intruzji do przedziału mieszkańca, miary szkody notowanej na Skrzyżowanym III milczku w kierowcy sadzają, i analiza powolnego filmu-ruchu otaksować jak dobrze system powściągliwości hamowany sztuczny ruch za próbę.

Boczne oceny czytują dokumentowane na spełnieniu w ruinie próba w który bok pojazdu czytuje uderzony przez barierę przeniesienie na 31 mph. Bariera przedstawia frontowy koniec pickup albo SUV. Ofuknięcia odbijają miary szkody notowanej na dwoma instrumentowanej SID-IIS milczki, szacunek głowy ochrona

countermeasures, i pojazd strukturalne spełnienie za udar. Miary szkody otrzymanej od dwóch milczków, w kierowcy sadzają i inny w plecach sadzają tył kierowcy, zwykłą określają prawdopodobieństwo że kierowca i/albo pasażer w podobnym prawdziwym-świecie ruina odniosłaby poważną szkodę do różnej strony ciała. Ruchy i kontakty głów milczków podczas próby także czytują ocenione. Strukturalne spełnienie czytuje dokumentowane na pomiarach wskazujących kwotę B-kolumnę intruzja do przedziału mieszkańca.

Tylna ruina ochrona czytują ofukana według dwóch-skokowego postępowania. Początkowe punkty dla ofuknięć pomiarów geometrii powściągliwości głowy - wysokość powściągliwości i jego poziomej odległości tył plecy głowowe przeciętnej - rozmiar człowiek. Miejsca z dobrą albo możliwą do przyjęcia geometrią powściągliwości czytują wypróbowane dynamicznie używają milczka ten mierzy siłę na szyi. Ta próba udaje zderzenie w który stacjonarny pojazd czytuje uderzony w osadzeniu na 20 mph. Miejsca bez dobrej albo możliwej do przyjęcia geometrii czytują ofukane biedny kitel ponieważ oni nie mogą być ustawieni żeby uchronić wielu ludzi.



Pokładowe ATARI, czyli (zbyt) inteligentny komputer.

Byłem już bardzo spóźniony, a w komputerze nadal trwała kalkulacja projektu dla strategicznego klienta firmy, z którym miałem się za chwilę spotkać. Nie mogłem dłużej czekać. Zabrałem teczkę z dokumentami i włączony laptop.

Pobiegłem do garażu. Elektroniczna gosposia pożegnała mnie w drzwiach - Do widzenia Panu, życzę miłego dnia.

Przyłożyłem kciuk do czytnika w ścianie. Brama garażowa i wjazdowa przesunęły się bezszelestnie. Przyłożyłem kciuk do czytnika na drzwiach samochodu. Usłyszałem cichutkie KLICK. Wsiadłem do środka. Komputer przywitał mnie aksamitnym głosem. - Tu komputer pokładowy Klaudia, dzień dobry panu, proszę chuchnąć. Chuchnąłem, Klaudia chyba się deko zjeżyła - Alkomat wykazał 3,8 promila, muszę zawiadomić zakład pogrzebowy. Zatkano mnie.- Zaraz, chwileczkę laseczko!!! jaki pogrzebowy, jestem tylko po malutkiej imprezce i muszę do pracy. A swoją drogą, jesteś słabo zorientowana w temacie... trupy nie chuchają!!! Klaudia zawiesiła się tylko na moment.- Według oprogramowania, które posiadam jest to dawka przekraczająca o 0,6 mila

pro-
dawkę śmiertelną. Teraz ja się zawiesiłem - Jezu! kto cię programował? Pewnie jakiś zafajdany abstynent na podstawie danych z encyklopedii. Dawka śmiertelna w tym kraju wynosi 7,2 promila. Nagle uświadomiłem sobie, że polemizuję z komputerem. Wykorzystała moje wahanie. - Rozrusznik został zablokowany - zameldowała sucho. Pinda! - pomyślałem i pobiegłem do salonu. - Witam pana, jak minął dzień? - wystękała trochę niezdecydowanie gosposia.- Pogięło cię?! minęły dopiero trzy minuty. ! Zabrałem z salonu potrzebny mi sprzęt i popędziłem do garażu. - Do widzenia Panu, życzę miłego dnia. Kurde! - chyba pozaklejam czujniki ruchu. Szybko napełniłem balonik tlenem z butli. Wąlnąłem kciukiem czytnik. Znowu byłem wewnątrz. -Tu komputer pokładowy Klaudia - wysłuchałem grzecznie formułki. Po komendzie „chuchnij”, wypuściłem powietrze z balonika. Brummmm, silnik zastartował.- Proszę zapiąć pasy i wprowadzić na ekranie cel podróży. Zapiąłem w pośpiechu, wycofałem przed dom i wyjechałem na drogę. Gaz do dechy.- Przypominam o ograniczeniu prędkości. W razie nieprzestrzegania będę zmuszona zawiadomić policję.

Spocony ze złości zdjąłem nogę z gazu. Rzuciłem okiem na zegarek. Byłem spóźniony. Dojechałem do autostrady i... gaz do dechy. Jakiś cymbał zajechał mi drogę i snuje się lewym pasem. Nie mogłem mu dojechać do zderzaka, bo sonar trzymał odległość dwudziestu metrów. Czym bardziej byłem spocony, tym bardziej system klimatyzacji schładzał mój fotel. Zmarzył mi już tyłek. Opuściłem szybę z nadzieją, że ciepłe powietrze trochę ulży moim cierpieniom. Komputer sterujący przyjazną temperaturą zamknął ją natychmiast. Klaudia po raz siódmy powtórzyła, że bym wprowadził cel podróży. Zajęty wkurzaniem się na cymbała, uderzyłem palcem w ekran nawigacji na chybił go pies. -Cel podróży Helsinki - wycedziła Klaudia - czy zarezerwować bilety na prom? Uderzyłem w ekran ponownie. - Cel podróży zmieniony na Maledywy. Najbliższe, możliwe do zrealizowania połączenie, to lot z Frankfurtu za 10 godzin i 13 minut. Proszę zjechać najbliższym zjazdem na autostradę nr 3. Zignorowałem polecenie. Nagle coś zacharowało. (...)

Świat alternatywny

Jeśli chcecie Państwo poznać dalsze losy potyczki z komputerem pokładowym bohatera tego felietonu, zapraszamy do lektury książki Waldemara Biela „Świat alternatywny - bez cenzury”.

Tytułowy świat alternatywny to świat widziany przez pryzmat humoru, który czasami przekracza ogólnie przyjęte normy. Ale też, to świat, w którym pod powłoką żartu możemy dojrzeć wiele wartości, których jest coraz mniej w otaczającej nas rzeczywistości.

Ostatnie egzemplarze książki dostępne są jeszcze w naszym sklepie internetowym www.sklep.subaru.pl



IDeaAuto sp. z o.o.



IDeaAuto Sp. z o.o. - Kim jesteśmy?

Jesteśmy zespołem ludzi tworzących od 1996 roku organizację dealerską specjalizującą się w sprzedaży, serwisowaniu i naprawach samochodów japońskich. Prowadzimy działalność w nowym, doskonale zlokalizowanym (główna droga krajowa Warszawa-Katowice), przestronnym i nowoczesnie wyposażonym obiekcie w Częstochowie, przy Al. Wojska Polskiego 17/19. Kilkunastoletnie doświadczenie utwierdziło nas w przekonaniu, że czyn-

nik ludzki to jeden z najważniejszych potencjałów strategicznych każdego przedsiębiorstwa, a ciągłe poszerzanie i doskonalenie umiejętności jest warunkiem koniecznym do utrzymania wysokiego poziomu jakości usług zgodnego z oczekiwaniami i potrzebami naszych Klientów. Odpowiedni dobór pracowników pod względem kompetencji, wiedzy, umiejętności i doświadczenia pozwolił nam stworzyć profesjonalny zespół, który jest zdolny do podejmowania wspólnych działań na rzecz rozwoju firmy.

Dzięki temu, że otworzyły się przed nami nowe możliwości, realizacja wizji firmy w zakresie wielomarkowego salonu i serwisu samochodów japońskich w Częstochowie stała się rzeczywistością. W październiku bieżącego roku rozpoczęliśmy współpracę z Subaru Import Polska i dołączyliśmy do zacnego grona Autoryzowanych Dealerów Subaru.

Co jest najważniejsze w naszej działalności?

Ciągłe doskonalenie jakości usług,



zgodne z potrzebami i oczekiwaniami Klientów oraz osiągnięcie coraz lepszych wyników prowadzonej działalności.

Aby sprostać wymaganiom rynku nieustannie rozwijamy swoje umiejętności i poszerzamy zakres działalności. Staramy się dostarczać naszym Klientom produkty jak najwyższej jakości (samochody, części zamienne i akcesoria) oraz oferujemy profesjonalne usługi. Dlatego dbamy również o to, by urządzenia na których pracujemy były najlepsze na rynku w zakresie realizowanych funkcji.

Co możemy zaoferować i jak pracujemy?

Posiadamy wiedzę i ogromne doświadczenie oraz profesjonalne zaplecze techniczne, a w każdą czynność wkładamy największą staranność i profesjonalizm. Nasi konsultanci do spraw sprzedaży samochodów wspomogą Państwa w procesie zakupu, zaprezentują odpowiednią ofertę i dostosują ją do indywidualnych potrzeb. Doradcy serwisowi zadbają o stan techniczny Państwa samochodu tak, aby jak najdłużej cieszyli się Państwo komfortem i bezpieczeństwem jego użytkowania. Dysponujemy nowoczesnym warsztatem mechaniczno – elektrycznym wyposażonym w urzą-



ządzenia umożliwiające wykonywanie specjalistycznych przeglądów i napraw z zachowaniem najwyższych norm jakości. Jakość naszych usług została doceniona przez Business Centre Club oraz Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, zostaliśmy nagrodzeni Medalem Europejskim za serwis i naprawę samochodów. Pracownicy działu obsługi napraw powypadkowych pomogą w załatwieniu wszystkich formalności związanych z usunięciem szkody komunikacyjnej i rozliczeniem jej z towarzystwem ubezpieczeniowym.

Nasz serwis blacharsko-lakierniczy jest jednym z najlepiej wyposażonych warsztatów w regionie. Precyzyjne pomiary i naprawy wykonywane są na urządzeniach najwyższej jakości, a proces technologiczny związany z lakierowaniem samochodów zachowuje wszelkie normy jakości oraz normy związane z ochroną środowiska. Dodatkowo posiadamy Certyfikat 30-letniej gwarancji dla usług lakierniczych wykonywanych w naszym warsztacie nadany przez firmę Akzo Nobel Car Refinishes Polska Sp. z o.o.





253,75 zł Mata bagażnika (J515ESC000)

Dla aktywnych!

Forester, jak sugeruje jego nazwa, to samochód, który pozwala dojechać niemalże wszędzie, niezależnie jaka droga wiedzie do celu. Myśliwemu do lasu, wędkarzowi nad wodę, narciarzowi pod stok, żeglarzowi nad jego akwen, i tak dalej, i tak dalej, długo by można jeszcze wymieniać. Każdy z nich jednak użytkuje inaczej samochód, a żaden producent nie jest w stanie aż tak zindywidualizować swej oferty. Ale od czego są akcesoria dodatkowe! Przy ich pomocy możemy nadać mu takie cechy, że będzie to NASZ FORESTER i tylko nasz.

Wobec dużego zainteresowania oryginalnymi akcesoriami do samochodów Subaru postanowiliśmy zaprezentować je Państwu w naszym magazynie. Oczywiście z racji szczupłości miejsca nie pokażemy całej oferty, a jedynie wybrane przykłady. I cóż tu mamy?

Mata do bagażnika - o jej przydatności mogą wiele powiedzieć myśliwi i wędkarze, ale nie tylko oni, każdy kto kiedykolwiek przewoził drewno do kominka, czy też cokolwiek innego pozostawiającego po sobie mnóstwo brudu. Doskonale zabezpiecza ona wykładzinę przed zabrudzeniem i zalaniem, co więcej bez problemu możemy ją wyjąć i umyć silnym strumieniem wody. W komplecie z matą na pewno sprawdzi się estetyczna, gumowa nakładka zabezpieczająca

tylny zderzak przed porysowaniem. Jeśli już jesteśmy przy zderzaku, to gdy nie obawiamy się porysowania możemy go uatrakcyjnić specjalną nakładką z nazwą modelu.

Wprawdzie obecne Prawo o Ruchu Drogowym nie wymaga wyposażenia naszych samochodów w tzw. chlupacze, ale gdy poruszamy się drogami nieutwardzonymi, na pewno docenimy ich funkcję ochronną. Przecież „fontanna” drobnych kamyczków wydobywająca się spod kół pozostawia na elementach samochodu niezatarte ślady.

Warto też zwrócić uwagę na haki holownicze. Od ich wytrzymałości zależy bezpieczeństwo nie tylko nasze, ale również naszego otoczenia. Oferowane przez nas haki, to produkty uznanych producentów gwarantujących ich wysoką jakość. Nie wszyscy pamiętają o tym, że w krajach Unii Europejskiej każdy nowo montowany hak musi być wypinany, a tylko takie sprzedajemy.

To tylko niektóre z oferowanych przez nas akcesoriów do Forestera. Z pełną ofertą można zapoznać się na stronie internetowej www.subaru.pl (zakładka Multimedia | Broszury | Akcesoria).

Prezentowane zdjęcia przedstawiają akcesoria do modelu Forester 09MY.



272,19 zł Chlupacze tylne (J1010SC004)



608,94 zł Listwa ochronna zderzaka - tył, chrom (E7710SC000)



1 840,74 zł Hak holowniczy, wypinany (L105ESC001)



272,19 zł Dywaniki gumowe (J505ESC002)



442,87 zł Listwa ochronna zderzaka - tył, plastikowa (E775ESC000)



Na stronach naszego magazynu sukcesywnie przybliżamy Państwu historię Subaru. Doskonale ilustrują ją modele dostępne w naszym sklepie, które prezentujemy obok. Wykonane z niesłychaną precyzją w skali 1:43. Dzięki nim możemy stać się posiadaczem kultowego już SVX-a, w Polsce jest jedynie kilkanaście zarejestrowanych egzemplarzy, czy też 360-ki, której prawdopodobnie nie ma u nas wcale. A miłośnicy rajdów mogą wejść w posiadanie auta swego ulubionego kierowcy z numerami startowymi z różnych rajdów. ZAPRASZAMY!





Auto Technika Motoryzacyjna

Nr 10, październik 2009

„Typ dojrzały”

(Legacy 10MY – pierwsze wrażenia)

(...) Na szczęście nowe jego wcielenie tak do końca miłośnika rajdów nie zawiedzie. A już na pewno nie aktywnego kibica. Pojechać na drugi koniec kraju (a może i Europy), często zimą albo w deszczu, dojechać bocznymi czy wręcz leśnymi drogami do ciekawego miejsca, w dodatku nie samemu, ale w parę osób i z całym niezbędnym ekwipunkiem? Gdy się chwilę zastanowić, trudno znaleźć będzie samochód stworzony lepiej do takiej misji niż Legacy.

Podstawą wszechstronności, jak w każdym Subaru (to się na szczęście nie zmienia) jest układ stałego napędu na wszystkie koła. Rozpuszczeni ładną, letnio-wczesnojesienną pogodą zapominamy, że w naszej strefie klimatycznej zalety takiego rozwiązania przydają się przez cały rok. A nawet choćby i tylko raz na sezon miało to

zdecydować o tym, czy uda się wyjechać z zasypanego śniegiem garażu czy przejechać przez kałużę w lesie, to i tak 4x4 „zapracuje” na swoją obecność. Tym bardziej, że pracuje on także wówczas, gdy tego tak bardzo nie odczuwamy. Rozłożenie siły napędowej zawsze na cztery, a nie na dwa koła da nam większy margines bezpieczeństwa („zwolniony” zapas przyczepności przy skręcaniu, hamowaniu czy rozpędzaniu) dla wykonywania gwałtownych, niespodziewanych manewrów. (...)

(...) Jazda nowym Legacy jest komfortowa, wszystkie silniki pracują cicho, zawieszenie jest wyraźnie miękkie, mimo to samochód prowadzi się stabilnie i całkiem zwinnie. Po prostu kawał solidnego, dobrze skonstruowanego auta. (...)



KMH

Nr 8 - 9, 2009

„Subaru Legacy Boxer Diesel – pierwsza jazda”

(Legacy 10MY)

(...) Jedno jest pewne, nowe Legacy zdecydowanie urosło. Nadwozie jest dłuższe o 55 mm (w przypadku sedana o 65 mm), ale co ważniejsze – o 80 mm zwiększył się rozstaw osi, dzięki czemu wewnątrz tego modelu jest znacznie więcej. Można nawet posunąć się do stwierdzenia, że jest to najobszerniejsze wnętrze w tej klasie samochodów. Siedząc z przodu, nie ma szans, aby trącić łokciem współpasażera, co dobitnie świadczy o szerokości auta. Natomiast z tyłu możemy swobodnie usiąść, nie dotykając kolanami przednich foteli, nawet gdy te są bardzo cofnięte. (...)



Auto Motor i Sport

Nr 10, październik 2009

„Mocne Light”

(Ford Focus ST, Mitsubishi Lancer Ralliart, Subaru Impreza WRX)

(...) Cztery napędzane koła Subaru Imprezy WRX mają stale świetny kontakt z nawierzchnią, zapewniając znakomitą trąkcyj. Nawet na minimalne ruchy kierownicą Impreza

reaguje jak koń na spięcie ostrogami i natychmiast podąża dokładnie tam, gdzie życzy sobie dżokej. Z utrzymaniem się „w siodle” nie ma problemu. Fotel, skonstruowany na wzór wyczynowych kublów, zapewnia plecom dobre podparcie. Układ kierownica-pedały-fotel pozwala zająć wygodną pozycję. (...)



Autogaleria.pl

2009-10-28 | Grzegorz Skarbek
„Hikari”
(Legacy Kombi 2.5i Sport)

Jazdę najnowszym Subaru Legacy można porównać do podróży pociągiem kursującym na linii kolejowej Shinkansen. Może nie wygląda jak typowy ‘bullet train’, ale porusza się równie pewnie, płynnie i szybko jak japoński superekspres. Sprawdźmy wady i zalety kombi z kraju Kwitnącej Wiśni. (...)

Bullet train

Jak wygląda najnowsze Subaru Legacy? Na pierwszy rzut oka źle. Na drugi nieco lepiej, ale fani marki, wciąż mający w pamięci elegancki i dynamiczny wygląd poprzedniej generacji, mogą znów zacząć rwać sobie włosy z głowy. Trzeba jednak zaznaczyć jedno - nowe Legacy wygląda zdecydowanie lepiej na żywo niż na zdjęciach. (...)

Rodziny charakter

Największy atut wnętrza Legacy to jego przestronność. Przednie fotele są naprawdę obszerne i pokryte miękką skórą (...) Tylna kanapa to absolut w klasie - pasażerowie nie będą mieli żadnych powodów do narzekań. Miejsca jest mnóstwo zarówno na kolana, jak i nad głowami. Siatki w oparciach przednich foteli, wspomniane dodatkowe nawiewy, wygodny podłokietnik czy możliwość regulacji pochylenia oparcia to kolejne atuty nowego Legacy. (...)

Hikari

Lewarek bezstopniowej skrzyni Lineartronic nie jest zagadką dla każdego, kto choć raz miał do czynienia z „automatem” (...) Jak się z tym jeździ?

No właśnie, dokładnie jak superpociągiem Hikari. (...) Na pustym pasie startowym przy zastosowaniu „procedury startowej” (trzymamy hamulec, puszczone i wciskamy „gaz do dechy”) wrażenia są podobne nawet nie tyle do odjeżdżającego japońskiego ekspresu ze stacji Tokaido, co do startującego odrzutowca na lotnisku. (...)

Równowaga i harmonia

(...) Stosowanie od lat systemu AWD jest jedną z wizytówek Subaru. Nie inaczej jest w testowanym kombi i to właśnie Legacy 2.5i Sport dzięki 4x4 prowadzi się tak pewnie. (...)

Drogo, ale warto

Subaru Legacy Kombi 2.5i Sport kosztuje 167.690 złotych. To duża kwota, ale dostajemy za nią naprawdę bogato wyposażone auto. (...)

Nowe Legacy jest wyjątkowym samochodem, nie tylko ze względu na wysoki komfort podróżowania oraz poziom bezpieczeństwa (5 gwiazdek w teście EuroNCAP). W testowej wersji udowadnia, że bezstopniowa skrzynia Lineartronic może być „przyjacielem” kierowcy (...)

PLEJADY

Adres redakcji:

Subaru Import Polska sp. z o.o.
ul. Josepha Conrada 51, 31-357 Kraków
tel. 012 687 43 00

Wydawca:

Subaru Import Polska sp. z o.o.
ul. Josepha Conrada 51, 31-357 Kraków
tel. 012 687 43 00

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redakcja:

Zbigniew Karcz
Dante Cinque Wydawnictwo

Współpracownicy:

Marek Włodarczyk
Jerzy Dyszy
Peiper
Marcin Kacperek
Beata i Jacek Łukaszewscy
Janusz Dudek

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Zdjęcia:

Archiwum Subaru
Freerajdy Subaru Climbing Team - archiwum
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru
Beata i Jacek Łukaszewscy, Paweł Korczyk

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

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

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

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

Rasowe paliwo

dla Twojego Subaru!



Suprema 98

SupraDiesel

najwyższa jakość • lepsze osiągi • większa wydajność

Poczuj różnicę