NR 2 (41)/2012 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ISSN 1897-1989 04 >
9 771897 198200

NR 2 (41)/2012
MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU
PLEJADY

Wywiad
Samochód jak drugi dom
- wywiad z Maciejem Orłosiem

Targi
Subaru
w Genewie

Testy
Subaru XV
- bardziej technicznie

Historia
Zabawki
dla dużych chłopców

Ludzie listy piszą…

…coraz rzadziej. To, o czym swego czasu śpiewali niezapomniani Skaldowie pomału odchodzi do lamusa. Torba listonosza nie zawiera już wyczekiwanego listu od wujka z Ameryki, lecz raczej reklamówki sieci handlowych lub rachunki za energię czy też telefon.

Komunikacja z naszymi bliskimi stopniowo migrowała w kierunku mediów elektronicznych. Maile, komunikatory i inne tego typu formy zdominowały korespondencję tak prywatną, jak i biznesową. Oprócz szybkości funkcjonowania formy te mają jeszcze jedną, ogromną, przewagę nad klasycznym formatem listów - są (nieomal) bezpłatne.

Nie zmienia to faktu, że różne inne formy korespondencji, bardziej czy mniej klasyczne, w dalszym ciągu istnieją. Ważne dokumenty są przesyłane kurierami. Forma droga, lecz czasem nieodzowna (na przykład gdy konieczne jest przekazanie formalnych dokumentów zawierających podpisy osób uprawnionych). Dalej funkcjonuje też korespondencja dyplomatyczna, włącznie z jej bardzo szczególną formą - listami uwierzytelniającymi. Te ostatnie są zgodnie z tradycją wręczane przez nowych przedstawicieli dyplomatycznych w trakcie sformalizowanej, tradycyjnej procedury.

Hobbyści czasem stosują jeszcze, w dawnych czasach zdecydowanie bardziej popularną, pocztę gołębią. O ile dawniej służyła często do komunikacji oblężonych z siłami odsieczy, co wiązało się ze znacznym ryzykiem utraty gołębia; dzisiaj ryzyko dla skrzydlatych posłańców jest zdecydowanie mniejsze: jastrzębi już prawie nie ma, a i wraże siły z łukami rzadziej koczują pod murami naszych grodów.

Można też wspomnieć o klasycznej, acz mało zakorzenionej w naszej tradycji, poczcie butelkowej. Trzeba przyznać, że ta forma korespondencji nigdy nie była uważana za nadzwyczaj skuteczną - nawet w czasach PRL-u poczta funkcjonowała lepiej (chyba, że ktoś naiwnie usiłował listem przesłać gotówkę, lub pisał coś szkaradnego na temat jedynej słusznej partii).

Swego rodzaju novum na rynku usług komunikacyjnych mieliśmy okazję zaobserwować w pierwszych dniach marca, gdy władze pięknego miasta Gdańska przesyłkę do rodziny królewskiej Arabii Saudyjskiej powierzyły nowatorskiemu wynalazcy poczty kite'owej.

Oczywiście (spolszczając) „kajtowej", nie „Kajtowej" - to ostatnie mogłoby sugerować udział w przedsięwzięciu aktualnego Mistrza Polski w rajdach samochodowych.

Ta możliwość, uwzględniając konieczność przekroczenia Morza Czerwonego oraz wyjątkowo lądowy charakter sprzętu używanego w rajdach, pozostawałaby w ewidentnej sprzeczności z klasycznymi kanonami naszej wiary, ale również bardziej banalnie, fizyki.

Treści listu naturalnie nie znamy, co jest oczywiste uwzględniając tajemnicę korespondencji. Natomiast jego charakteru można się domyślać - to zapewne coś w rodzaju:

„Dla sympatycznej rodziny królewskiej Arabii Saudyjskiej, od sympatycznego prezydenta miasta Gdańska…".

Zapewne dlatego też, po banalnej podróży samolotem, jako faktyczne miejsce nadania przesyłki posłużyła klasyczna lokalizacja wczasowa. Acz zamiast znanych z piosenki Młynarskiego góralskich lasów, na miejsce akcji wybrano egipską plażę. Skądinąd logiczne - nie dość, że Egipt dziś tańszy od Zakopanego, to w tym ostatnim kitesurfing do najpopularniejszych dyscyplin sportu nie należy.

Cała (prawie) Polska śledziła z zapartym tchem najnowsze meldunki o postępach akcji ratowniczej, gdy rzeczony kurier zaginął w czasie wykonywania obowiązków służbowych.

Pojawiły się liczne meldunki o bohaterskim wyczynie. Tym łatwiej przyjmowane, że zgodnie z narodową tradycją, wyczyn nie został uwieńczony sukcesem. Do tego momentu absolutnie wszystko było medialnie prawidłowe i słuszne. Samotny Polak walczy z przeważającymi siłami natury. Heroizm na miarę pokoleń. Było to zresztą przewidziane, albowiem już w dniu 23 lutego na łamach portalu Moje Miasto (pododdział: Trójmiasto) zacytowano wypowiedź p.t. Autora listu: *„Lisewski wpisuje się w listę znakomitych gdańszczan, obok Marka Kamińskiego czy Izy Sokołowskiej, którzy promują miasto swoją pasją - ocenia planowany wyczyn kitesurfera Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska"*.

Uważny czytelnik zapewne zauważył, że laury zostały przydzielone jeszcze przed skutecznym wykonaniem zlecenia. Parafrazując – „nie *myślenie*, lecz chęć szczera, zrobi z Ciebie… *bohatera*".

To pozytywne nastawienie do naszego wielkiego rodaka, postępującego zgodnie z kanonami ułańskiej fantazji niestety się załamało, gdy został uratowany.

To nieomalże skandal! Nie sposób obarczyć winą siły ratownicze, gdyż spełniły swoje zadanie. Słabe zarzuty, że

niewystarczająco szybko, nie miały juz właściwej siły przebicia.

Surfer, w opinii wielu innych surferów (tych internetowych), niestety nie dostosował się do klasyki historii narodowej - hasło *„zwycięstwo lub śmierć”* (w naszej pieczołowicie pielęgnowanej tradycji narodowej z jasnym wskazaniem na tę drugą możliwość) zostało przez niego w pełni zignorowane! To już skandal. Kierunek wypowiedzi zmienił się wobec takiego afrontu o 180 stopni. Zaczęło się zarzucanie, że:

- nie miał nawet wizy kraju docelowego;
- koszt przesyłki zdecydowanie przekroczył przyjęte normy (40 000 zł z funduszy Miasta Gdańska);
- wydano pieniądze polskiego podatnika;
- nie posiadał właściwego sprzętu lokalizacyjnego, zgodnego z przyjętymi w ratownictwie morskim normami;
- nie poinformował ani Arabii Saudyjskiej, ani Egiptu o swych planach;
- lepiej by było, gdyby zjadły go rekiny (!).

Tak dalece niewłaściwym komentarzom należy dać zdecydowany odpór!

Po cóż była mu wiza Arabii Saudyjskiej, gdy z góry założone było niepowodzenie całej akcji? W końcu poszanowanie narodowej tradycji to moralny obowiązek każdego prawdziwego Polaka (jak twierdzi większość internautów na różnych forach dyskusyjnych).

Koszt przesyłki jest symbolicznym podarunkiem Miasta Gdańska dla Rodziny Królewskiej; trzeba to zrozumieć w szerszym kontekście, podkreślającym gospodarność włodarzy naszej północnej metropolii. Otóż zgodnie z tradycją w gości należy się wybierać z gościńcem. I to takim, który będzie odpowiadał statusowi obdarowanego. To co - mieliśmy zafundować czterdziestego piątego Rolls Royce'a? Ani to oryginalne, ani ekonomicznie korzystne! Jeżeli już nie treść, to choć forma przesyłki z pewnością absolutnie spełniała antycypowane oczekiwania tak wysoko postawionych i jednocześnie zamożnych (nie mylić z zamorskich) adresatów.

Koszt zapewne nie obciążył polskiego podatnika - należy przyjąć, że zapłacił podatnik Unii, a to poprzez fundusze na popularyzowanie miast, czy regionów. Czyli zgodnie z przyjętym w Polsce sposobem rozumowania - nie zapłacił nikt.

Zarzut braku dostosowania się do przyjętych norm to wręcz zaprzeczenie polskości! A któż w naszym kraju do norm się dostosowuje? Może kierowcy samochodów przestrzegają przepisów? A może ci sami internauci, krytykujący postępowanie naszego bohatera, są zwolennikami ACTA? A może budowniczowie autostrad (materiały), czy producenci wędlin (sól) stosują normy? Bądźmy realistami - w tak fantazyjnym przedsięwzięciu przestrzeganie jakichkolwiek norm to zdrada narodowej tradycji!

Nie jest też prawdą, że zamiar dokonania opisywanego wyczynu nie został jednoznacznie zasygnalizowany. Jak już wyżej cytowałem, na portalu mojemiasto.pl znalazła się odpowiednia notatka. A że władze Egiptu, czy też Arabii Saudyjskiej tego nie czytają - to już zdecydowanie nie wina naszego kitesurfera. W tym kontekście na naganę zasługuje ocena postępowania naszego rodaka umieszczona na jakimś lokalnym portaliku HEPCA:

Neither the Egyptian nor the Saudi authorities were informed about Lisewski's attempt in advance, an irresponsible act of stupidity.

„Nieodpowiedzialny akt głupoty”?! Obrażają Polaków, a nasza dyplomacja milczy?

Przejdźmy jednak do ostatniego, nie tyle zarzutu, ile życzenia internautów.

O ile życzenie komuś śmierci z różnych przyczyn jest w naszym Internecie chlebem powszednim (mamy bardzo życzliwe społeczeństwo), to życzenie komuś zjedzenia przez rekiny jest raczej rzadkie. Oczywiście na pozór chodzi tu o bezpośrednie powiązanie sytuacyjne. Poprzednio cytowane zarzuty, jak wyżej udowodniono, są zdecydowanie nietrafne. W tym jednak przypadku uważny czytelnik dostrzeże metaforyczną troskę wynikającą z upadku dobrych obyczajów (a to też istotna część godnej pielęgnacji spuścizny narodowej). Troskę która staje się zrozumiała dopiero w kontekście wypowiedzi naszego Odyseusza, iż „walczył z rekinami uderzając w nie przez materiał latawca… nożem”!

Coś, co dla Japończyka czy Chińczyka jest w pełni moralnie dozwolone, nie może być akceptowane w duchu narodowej kultury Polski! Z nożem do ryby?!

Tak naprawdę, to jest to jedyna skaza na całym przedsięwzięciu.

Efekt medialny poprzez nieosiągnięcie celu jest zdecydowanie większy, niż gdyby nasz surfer do brzegu dotarł o własnych siłach.

Efekt finansowy najprawdopodobniej wielokrotnie przeważy koszty (a i tak przecież to nie my płaciliśmy) - wystarczy, że jeden z saudyjskich szejków zdecyduje się odwiedzić miejsce, gdzie żyją tacy wariaci, a jego harem zapewni gdańskim handlarzom biżuterii obroty, o jakich do tej pory mogli tylko pomarzyć.

Efekt dyplomatyczny zapewne też zostanie osiągnięty - rodzina królewska prawdopodobnie teraz już wie o istnieniu Gdańska. W myśl zasady wyznanej kiedyś przez sławną aktorkę: *„rzeczą zdecydowanie gorszą od tego, że mówią o mnie źle jest to, że o mnie nie mówią”*.

Podsumowując - w przeciwieństwie do wielu internautów jak najbardziej wybaczam naszemu sportowcowi, że przeżył. Kultywowanie tradycji za wszelką cenę uważam za błędne.

Jednocześnie chciałbym podziękować mu za to, że na miejsce realizacji swych pomysłów wybrał Morze Czerwone, a nie np. polskie drogi - na tych jest już wystarczająco dużo osób nieodpowiedzialnych.

PS. Ciekawe, dlaczego właściwie rodzina królewska nie zaprosiła naszego ocalonego rodaka na audiencję, w celu wręczenia tytułowego listu… być może jest coś w plotce mówiącej o tym, ze przygotowywana jest arabska edycja piosenki Młynarskiego.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

22 wywiad
Samochód jak drugi dom
- wywiad z Maciejem Orłosiem

aktualności 6

rajdy 14

8. Rajd LOTOS Baltic Cup:
podium było blisko

Rajdowy konkurs fotograficzny
po raz drugi

LOTOS - Subaru Poland Rally Team
kontynuuje naukę

Zlot Plejad 20

Konkurencja
dla EURO

targi 30

Subaru
w Genewie

testy 34

Subaru XV
- bardziej technicznie

technika 42

Turbosprężarka
w nowoczesnym silniku

historia 48

Koniec produkcji
małych samochodów

historia 54

Zabawki
dla dużych chłopców

nasi partnerzy 60

Reiski Auto Sp. z o.o.
- realizacja nowych inwestycji

felieton 62

Pij mleko – będziesz miał ser w jelitach,
czyli jak umrzeć zdrowszym

sklepik 64

piszą o nas 66

Samochody Subaru na produktach szkolnych

Samochody Subaru są marzeniem wielu chłopców. Bezdyskusyjnie kojarzą się one z bezpieczeństwem i radością z jazdy. Nic więc dziwnego, że nie trzeba było długo czekać, by marka Subaru pojawiła się na produktach dla przyszłych świetnych kierowców. Od roku 2009 współpracujemy z jednym z liderów polskiego rynku produktów szkolnych, a mianowicie z krakowską firmą Amex Stationery. Amex jest przedsiębiorstwem o 30-letniej historii. Początkowo zajmował się produkcją artykułów piśmienniczych, ale z czasem jego działalność ewoluowała w kierunku reprezentacji dystrybucyjnej w Polsce uznanych, światowych marek oraz budowy własnego portfolio produktowego w zakresie rynku papier-biuro-szkoła. Korzystając z powyższych doświadczeń w ramach naszej współpracy powstaje bardzo ciekawa linia produktów dla chłopców w wieku szkolnym. W ofercie tej znajdują się m.in. bloki rysunkowe, techniczne, kredki ołówkowe czy też plecaki i torby młodzieżowe.
Już wkrótce mogą się Państwo spodziewać kolejnych nowych produktów przedstawiających najnowsze dzieła motoryzacji w marce Subaru. Oczywiście wszystkich fanów Subaru zapraszamy również do zakupów tychże produktów, które znajdziecie Państwo w każdym dobrym sklepie z produktami szkolnymi.

25 lat minęło

Ćwierć wieku – tyle czasu upłynęło w marcu bieżącego roku od momentu rozpoczęcia działalności Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA). Amerykańska fabryka FHI, której historia toczy się nieprzerwanie od roku 1987, produkcję pojazdów zapoczątkowała od modelu Legacy, którego pierwszy egzemplarz zszedł z taśmy produkcyjnej w roku 1989. Obok Legacy z fabryki wyjeżdżają również Outback i Tribeca (odpowiednio od 1995 i 2005 roku).
W dniu 25. urodzin fabryka poszczycić się może rekordową, bo przekraczającą już 2 110 000 łączną ilością wyprodukowanych samochodów. Rekordowa jest również liczba zatrudnionych pracowników, którzy w trosce o najwyższą jakość pojazdów, bezpieczeństwo ich użytkowników i czyste środowisko naturalne pracują na kolejne sukcesy SIA – gratulacje należą się ponad 3 600 osobom!

Pięć gwiazdek dla XV na bis

O deszczu nagród, jaki spadł na Subaru XV pod koniec ubiegłego roku pisaliśmy w styczniowym wydaniu „Plejad". Rok 2012 zapowiada się z kolejnym pasmem sukcesów dla najnowszego dziecka Subaru. Dobra passa najwyraźniej go nie opuszcza, o czym świadczy powtórne wyróżnienie XV aż pięcioma gwiazdkami w tegorocznej edycji badań Euro NCAP. Bez najmniejszych zastrzeżeń spełnia on wszystkie najnowsze wymagania stawiane przez Euro NCAP, czyli agencję, która oceną bezpieczeństwa nowych samochodów zajmuje się już od piętnastu lat.
Warto przypomnieć, że w roku 2009 wymogi stawiane przez Euro NCAP zostały zaostrzone, a badania stały się jeszcze bardziej wymagające. Zdecydowanie bardziej rygorystycznie zaczęto oceniać samochody pod kątem „ochrony pasażera dorosłego", „ochrony przewożonego dziecka", „ochrony pieszego" oraz „systemów wspomagania bezpieczeństwa". XV we wszystkich tych kategoriach jest nadal bezkonkurencyjne!
Udoskonalona konstrukcja szkieletu nadwozia, wzmocniona pierścieniowymi ramami wykonanymi ze stali o niezwykle wysokiej wytrzymałości – oto klucz do sukcesu. Takie rozwiązanie umożliwiło obniżenie masy pojazdu, lepsze zachowanie się samochodu podczas uderzenia z każdego kierunku oraz zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Dodatkowymi atutami, które czynią XV modelem ekstremalnie bezpiecznym są przednie i boczne poduszki powietrzne, poduszka ochraniająca kolana kierowcy oraz system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy VDCS.

Start produkcji BRZ w Gunma

Od marca bieżącego roku ruszyła produkcja modelu BRZ w głównym zakładzie japońskiej fabryki Gunma. Taką wiadomość podało niedawno do publicznej wiadomości FHI, które wcześniej informowało o zakończeniu w tej właśnie fabryce produkcji małego komercyjnego samochodu o nazwie Sambar *(więcej w materiale „Koniec produkcji małych samochodów" na kolejnych stronach „Plejad").* Obie decyzje są efektem wieloletnich starań i przygotowań japońskiego producenta Subaru, mających na celu odpowiednie przygotowanie jego głównej fabryki w mieście Ota do produkcji większych samochodów. BRZ nie ma być bowiem jedynym modelem Subaru, który wyjeżdżać będzie z Gunma – od marca 2013 z taśm produkcyjnych fabryki schodzić ma również Impreza.
Prezes FHI Yasuyuki Yoshinaga podczas inauguracji produkcji BRZ nie ukrywał swojego ogromnego zadowolenia z zachodzących zmian. Podkreślił on, że podjęta decyzja jest niewątpliwie dużym krokiem naprzód, lecz nie jest celem sama w sobie. Głównym zamierzeniem jest bowiem skupienie się na ciągłym udoskonalaniu nowego modelu i nieustannych pracach nad nim tak, aby cieszył się on dużym zainteresowaniem klientów na całym świecie przez wiele kolejnych lat. Trzymamy kciuki!

Polska Akcja Humanitarna dla Japonii

11 marca 2011 roku miała miejsce największa i najtragiczniejsza katastrofa naturalna w najnowszej historii Japonii. Czarna masa fal tsunami uderzyła w budynki kompleksu przedszkolnego w mieście Kesenuma w północno-wschodniej Japonii. Z kompleksu przedszkolnego Ashinome i Ashinome Hoshiya korzystało ponad 300 dzieci. Wszystkie dzieci i pracownicy przedszkoli zostali ewakuowani przed nadejściem fal. W geście solidarności z narodem japońskim PAH przeprowadziła zbiórkę pieniędzy i dzięki hojności Polaków przekazała 1 200 000 zł na odbudowę zniszczeń. Na początku 2012 została zakończona pierwsza faza projektu: odbudowa przedszkola Ashinome Hoshiya, z którego korzysta 171 dzieci. Aktualnie trwają prace nad odbudową przedszkola Ashinome, którego otwarcie planowane jest na wrzesień 2012 r. My wsparliśmy pomoc Polskiej Akcji Humanitarnej na rzecz pomocy ofiarom trzęsienia ziemi i tsunami Japonii. Również i Państwa zapraszamy do przyłączenia się do Klubu PAH SOS (www.pah.org.pl) lub przekazania 1% swojego podatku (Polska Akcja Humanitarna KRS 000136833).

EyeSight dociera do Ameryki Północnej

EyeSight, czyli elektroniczny system wspomagający jazdę samochodami Subaru, już latem tego roku będzie miał swój debiut na kontynencie północnoamerykańskim. Jest to pierwsze, i jak dotąd jedyne, urządzenie na świecie stworzone na podobieństwo ludzkiego oka, w celu ochrony ludzkiego zdrowia i życia. Jego wyjątkowość polega na zastosowaniu dwóch kamer wideo zamontowanych po to, aby pomóc kierowcy uniknąć kolizji lub zminimalizować jej skutki. EyeSight sygnalizuje bowiem obecność przechodniów, rowerzystów czy też innych pojazdów, które znajdują się przed prowadzonym samochodem. Ponadto wyposażony jest on w dodatkowe funkcje – system kontroli hamowania oraz system dostosowania prędkości jazdy.

Warto podkreślić, że od samego początku stosowania EyeSight w Japonii, czyli od roku 2010, zbiera on najwyższe pochwały i wyrazy uznania tamtejszych kierowców. Uważany jest za urządzenie niezwykle przyjazne każdemu, kto zasiada za kółkiem Subaru. O jego niezwykłej popularności na japońskim rynku motoryzacyjnym świadczy liczba osób, które się na niego decydują – niemalże 90% kupujących Legacy czy Outbacka wybiera modele wyposażone właśnie w EyeSight. System sprawdza się również na rynku australijskim, gdzie swoją premierę miał w grudniu ubiegłego roku. Jak będzie w Ameryce? Jesteśmy pewni, że i tam szybko zaprzyjaźni się z miłośnikami samochodów naszej marki.

Subaru XV wyróżnione w plebiscycie Samochód Roku Playboya

Już po raz dziewiętnasty odbył się jeden z najbardziej prestiżowych plebiscytów motoryzacyjnych w naszym kraju - Samochód Roku Playboya. Jury, w skład którego weszli dziennikarze magazynu - Rafał Jemielita oraz Marcin Klimkowski, jak również takie sławy jak Krzysztof Hołowczyc, Włodzimierz Zientarski, Andrzej Borowczyk czy Andrzej Koper, wybrało triumfatorów w różnych klasach. W chyba najbliższej naszemu krajowi i jego trasom kategorii „Auto na każdą drogę" zostało wyróżnione Subaru XV, najnowszy model marki spod znaku „Plejad".

Jako zalety XV zostały podkreślone przede wszystkim właściwości jezdne, nie tylko na gładkich, asfaltowych serpentynach, ale także na typowych, dziurawych polskich drogach czy poza utartymi szlakami. Kolejnym atutem, który zapewni nowemu modelowi japońskiego producenta dynamiczny wjazd na rynek, jest mocny silnik w układzie bokser.

Wyróżnienie w plebiscycie Samochód Roku Playboya 2012 to kolejne osiągnięcie Subaru XV. Najnowsze dziecko marki spod znaku Plejad ma już na swoim koncie Guinnessa Flotowego w kategorii „Crossover", wyróżnienie w kategorii „Odkrycie Roku" w Ogólnopolskim Badaniu Postaw i Preferencji Konsumenckich „Dobry Produkt 2011" oraz tytuł Najlepszego Samochodu Roku 2011, przyznany w plebiscycie „Gazety Wyborczej Wrocław". Więcej informacji o Subaru XV można znaleźć na www.subaruxv.pl oraz na facebook.com/SubaruXV.

Rajd po zdrowie: II edycja Rajdu Polski Kobiet (26-27 maja)

Wbrew pozorom rajdy samochodowe mają wiele wspólnego z walką o życie i zdrowie, jaką muszą przejść osoby dotknięte chorobą nowotworową. W obu przypadkach istotne są: czas, wola zwycięstwa, wytrwałość, wiara we własne siły, potrzeba pokonania strachu oraz konieczność przezwyciężenia trudności trasy i problemów związanych z chorobą.

Z tych powodów Fundacja Teraz Kobiety już po raz trzeci organizuje rajd samochodowy skierowany wyłącznie w stronę przedstawicielek płci pięknej (pierwszy Rajd Polski Kobiet odbył się 17-19 czerwca, a jesienny Rajd Teraz Kobiety miał miejsce 14-16 października ubiegłego roku).

Do II edycji Rajdu Polski Kobiet zapraszamy wszystkie kobiety, które mają prawo jazdy i samochód (własny lub pożyczony). W wyścigu mogą wziąć udział kobiety zdrowie, jak i te, które są w trakcie leczenia onkologicznego (za zgodą lekarza), lub chorobę mają już za sobą.

Organizowane rajdy, czy też pikniki medyczne są niestandardowym narzędziem komunikacji i edukacji kobiet. Podczas eventów propagowane są badania profilaktyczne piersi i szyjki macicy w celu wczesnego wykrywania zmian nowotworowych. Dzięki inicjatywom Fundacji Teraz Kobiety w 2011 roku udało się uratować zdrowie i życie ponad 200 kobiet na terenach podejmowanych inicjatyw.

W trakcie II edycji Rajdu Polski Kobiet, ich uczestniczki będą miały zapewnione badania mammograficzne oraz cytologiczne w Centrum Onkologii (Instytut im. Marii Skłodowskiej Curie w Warszawie oraz Europejskie Centrum Zdrowia w Otwocku). Przed rajdem i po jego zakończeniu realizowane będą pikniki medyczne w różnych miastach Polski i przy udziale partnerów samochodowych – również i my wspieramy tą jakże słuszną inicjatywę. Już drugi rok jesteśmy wiodącym Partnerem Fundacji, a na tegoroczną, majową edycję udostępniamy kilka modeli nowego crossovera Subaru: XV, który już wkrótce zadebiutuje na polskim rynku.

Organizatorom życzymy dużej ilości pięknych, kobiecych załóg, a uczestniczkom udanej zabawy i pozytywnych wyników badań profilaktycznych!

Zapisy przyjmowane są do dnia 10 maja 2012 roku, a po więcej szczegółów zapraszamy na stronę organizatora rajdu: www.rajd-polski-kobiet.pl

Mocny akcent w plebiscycie Auto Lider

17 lutego w hotelu Sheraton odbył się finał jubileuszowej, 10. edycji plebiscytu Auto Lider. Właśnie tam spotkali się przedstawiciele wszystkich najważniejszych koncernów motoryzacyjnych. Ci, których produkty nagrodzono, otrzymali pamiątkowe statuetki. Podczas gali wręczono także kluczyki do najnowszego crossovera marki Subaru - modelu XV. Był on nagrodą główną, którą rozlosowano wśród głosujących. Warto wspomnieć, iż w tej edycji oddano rekordową liczbę 152 370 głosów, dzięki czemu Auto Lider cały czas jest największym plebiscytem motoryzacyjnym w Polsce.

W tym roku szczęście uśmiechnęło się do Dariusza Radziewicza z Konstancina-Jeziornej i to właśnie on odebrał symboliczny klucz ze znaczkiem „Plejad" z rąk przedstawiciela Subaru Import Polska - Marcina Solarza. Zapewnienie głównej nagrody nie było jedynym akcentem tegorocznego plebiscytu Auto Lider, związanym z Subaru. Japońska marka została bowiem nagrodzona w aż trzech kategoriach. Model WRX STI stanął na trzecim stopniu podium w kategorii „Auto sportowe i kabriolet". Dzięki stylizacji, nawiązującej do uczuć i namiętności entuzjastów najwyższych osiągów, WRX STI od lat jest uznawany za ikonę rajdów, ale jak widać, jest doceniany również przez kierowców cywilnych.

Pisząc o rajdach, należy dodać, że LOTOS - Subaru Poland Rally Team zajął trzecie miejsce w kategorii „Projekt marketingowy". Jako pierwszy w Polsce profesjonalny program prowadzenia młodej załogi rajdowej, projekt zyskał uznanie uczestników plebiscytu, którzy głosując na L-SPRT, brali udział w losowaniu atrakcyjnych nagród, wśród których znalazło się Subaru XV. A skoro już o XV mowa, to najnowsze dziecko japońskiej marki zajęło drugie miejsce w kategorii „Premiera motoryzacyjna". Kategoria premier zawsze była określana jako najbardziej prestiżowa i wzbudzająca największe emocje, a w bieżącej edycji plebiscytu osiągnęła także najwyższą frekwencję.

Auto
Lider
2011

Auto
Lider
2011
motor

Auto
Lider
2011

Auto
Lider
2011
Auto
Lider
2011
motor

Specjaliści od trudnych tematów

Organizowany przez Onet coroczny konkurs Blog Roku to najbardziej prestiżowy plebiscyt związany z blogosferą w Polsce. Subaru jako marka otwarta na nowe technologie, trendy i formy komunikacji zostało sponsorem głównym tegorocznej edycji konkursu, po to, aby wraz z Onetem zorganizować to najważniejsze w polskim Internecie wydarzenie. W wybór najlepszych blogów co roku zostają zaangażowane znane osoby oraz specjaliści z różnych branż. W tym roku do kapituły jury należeli m.in.: Michał Żebrowski, Henryk Sawka, Natalia Hatalska, Martyna Wojciechowska oraz Tomasz Sianecki. Blogerzy nie boją się mówić o rzeczach trudnych i niewygodnych. Pokazują i rysują świat takim, jakim go widzą, bez owijania w bawełnę. Już po raz siódmy najlepsi twórcy blogów zostali nagrodzeni za swoją wiedzę, pasję i niepowtarzalny styl. Internauci oraz kapituła mieli z czego wybierać, gdyż do konkursu zostało zgłoszonych ponad 3 600 blogów w 10 różnych kategoriach.

Tegoroczna Gala Finałowa Konkursu Blog Roku odbyła się w Centrum Nauki Kopernik w Warszawie. Gospodarzami spotkania byli dziennikarka Anna Maruszeczko oraz prezenter Maciej Orłoś. Byliśmy głównym sponsorem Blog Roku 2011.

Nagrodę główną odebrali autorzy bloga „Paragon Podróży", Patryk Świątek i Bartosz Szaro. Na swoich stronach opisują fascynujące podróże za przysłowiowy „jeden uśmiech".

- Co my mamy zrobić z taką kupą kasy? Za 15 tysięcy to mamy rok podróżowania! Nie jesteśmy do tego przyzwyczajeni - mówili na scenie.

Wśród nagradzanych nie zabrakło również blogów poruszających ważne tematy polityczne i kościelne oraz tych, dotykających samego życia, jego trudu i choroby. Warto tutaj pokazać Agnieszkę Kalugę, której blog zorkownia.blogspot.com zdobył w tym roku „Wyróżnienie Główne". Autorka jest wolontariuszką w hospicjum, a na swoich wirtualnych łamach opisuje historie ludzi, z którymi pracuje i których tam spotyka. Są one dramatyczne, wyjątkowe, pełne poświęcenia i bólu. Mimo to pisarka nie boi się mówić o przemijaniu i śmierci. Bo jak sama pisze – *„Życie toczy się dalej... Z radością w oczach, jeśli się uda"*.

Aż trzy nagrody w konkursie zgarnął Grzegorz Sikora, twórca blogu PiktoGrafiki.com. Rysownik

otrzymał w tym roku „Wyróżnienie Główne" oraz pierwsze miejsce w kategorii „Foto, Video, Komiks". Nagrodę przyznał Henryk Sawka, znany ilustrator i humorysta specjalizujący się w satyrze polityczno-społecznej. Swoje uznanie dla twórczości Grzegorza Sikory wyrazili również dyrektor Subaru Witold Rogalski oraz aktor Krzysztof Majchrzak, przyznając autorowi Nagrodę Sponsora Blogu Roku 2011.

Nagrodą Sponsora jest 10 dni i 2 000 km za kierownicą naszego najnowszego dzieła - Subaru XV. Autor PiktoGrafik będzie mógł szukać inspiracji do kolejnych prac, przemierzając polskie drogi wzdłuż i wszerz, nie zważając na przeszkody oraz brak przejezdnych dróg.

Grzegorz Sikora na swoich stronach za pomocą rysunku komentuje i opisuje otaczającą go rzeczywistość. Często robi to w sposób humorystyczny, bawiąc się słowami i skojarzeniami. Z własnym blogiem wystartował w lipcu 2011 roku. W tak krótkim czasie zyskał już ponad 3 tysiące fanów, a na stronie zamieścił prawie 200 rysunków. O jego pracy, inspiracjach i marzeniach można przeczytać obok; a w celu poznania wszystkich zwycięzców zapraszamy na stronę www.blogroku.pl

- Od jak dawna prowadzisz bloga i w jakim celu go założyłeś?

Blog jest dosyć świeży – pierwszy wpis to przełom lipca i sierpnia poprzedniego roku, więc tak naprawdę PiktoGrafiki.com funkcjonują w polskiej cyberprzestrzeni od kilku miesięcy.

A funkcjonują dlatego, że jako grafik czasem mam nieodpartą potrzebę ubrania tego, z czym się spotykam na co dzień w prostą, rysunkową formę, która, jak się okazuje, przypada do gustu coraz to nowym czytelnikom. A że codzienne życie, zarówno to publiczne, jak i to związane z interakcjami między ludźmi, inspiruje niemal na każdym kroku, blogowe wpisy pojawiają się regularnie i chyba są już dobrze rozpoznawalne w polskiej blogosferze.

Zajmujesz się grafiką zawodowo czy to tylko Twoje hobby?

Jestem grafikiem komputerowym, więc należę do grona osób, którym udało się połączyć pasję z pracą zawodową. Grafiką oraz projektowaniem zajmuję się od wielu lat.

Co Cię inspiruje? Masz jakieś ulubione tematy?

Nie mam chyba jakichś tematycznych faworytów. Zasadniczo staram się nie ograniczać do jednej sfery np. życia politycznego czy tylko i wyłącznie do relacji damsko-męskich. Staram się, aby każdy z istotnych, zabawnych czy aktualnych w danej chwili tematów ubrać w prostą oraz nieco przekorną formę i finalnie podzielić się tą graficzną refleksją z polskimi internautami.

Czy nagrody w konkursie Blog Roku były dla Ciebie zaskoczeniem?

Na pewno był to jeden z najciekawszych wieczorów w ostatnim czasie. Możliwość spotkania się ze śmietanką towarzyską cyberprzestrzeni była mocno budująca. Wygrana w kategorii „Foto, Video, Komiks", zdobycie nagrody sponsora głównego oraz prestiżowego „Wyróżnienia Głównego" na pewno są czymś niesamowicie istotnym oraz dającym bardzo pozytywny feedback, że to, co robię, jest ciepło odbierane przez bardzo wymagające środowisko Internetu.

Czy wygrana w konkursie otworzyła przed Tobą jakieś nowe możliwości? Albo może sam chcesz ten fakt jakoś wykorzystać?

Na pewno przez chwilę było trochę głośniej o PiktoGrafikach, ale tak naprawdę regularne wpisy oraz stały poziom decydują o popularności bloga. I to właśnie blogowa sumienność sprawia, iż PiktoGrafiki są dla mnie jako grafika skutecznym narzędziem marketingowym i promocyjnym.

Nie byłbym sobą, gdybym nie zapytał o Twoje pasje motoryzacyjne.

Tu zdecydowanie wpisuję się w kanon typowego faceta i przyznaję, że mam dużą słabość do wszystkiego co związane z czterema kółkami.

Rozumiem więc, że ucieszyła Cię nagroda jaką przygotowało dla Ciebie Subaru?

Pewnie! Możliwość przetestowania XV na pewno da mi dużo frajdy, tym bardziej, że Subaru zawsze kojarzyło mi się z solidną i bezkompromisową marką. A nowy crossover Subaru prezentuje się bardzo okazale.

Zdradzisz nam gdzie zamierzasz pojechać nowym Subaru XV?

Planuję wybrać się na niezapomniany wyjazd majowy. I oczywiście obiecuję, że przygotuję relację z „Majówki z Subaru" i podzielę się nią z czytelnikami w następnym numerze.

Czy masz jakieś plany graficzne na najbliższy czas, jakieś nowe pomysły, projekty, przedsięwzięcia?

Oprócz typowo komercyjnych projektów, chcę zaangażować się w tworzenie rzeczy dla mojego miasta, czyli Łodzi oraz mam z tyłu głowy kilka innych pomysłów, które chciałbym zrealizować, ale z racji tego, iż raczej należę do osób, które najpierw robią, potem mówią, na razie dyplomatycznie powiem, że zachęcam do regularnego odwiedzania PiktoGrafiki.com - bo na pewno będzie warto.

Na koniec chciałbym pozdrowić wszystkich użytkowników marki Subaru i do zobaczenia, a właściwie przeczytania w kolejnym numerze.

8. Rajd LOTOS Baltic Cup: podium było blisko

fot. Tomasz Kaliński

Dzień 23. urodzin nie okazał się do końca szczęśliwy dla Wojtka Chuchały, ale mimo to popularny Siemanko, wraz z Kamilem Hellerem i całym Zespołem LOTOS - Subaru Poland Rally Team, mogą zaliczyć do udanych występ w 8. Rajdzie LOTOS Baltic Cup. Gdy po sobotnim etapie inauguracyjnej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski reprezentanci L-SPRT zajmowali drugie miejsce, wszystko wskazywało na to, że podium jest w zasięgu ręki. Niestety w niedzielę Wojtek Chuchała i Kamil Heller przekonali się, że chwila dekoncentracji może kosztować bardzo wiele. Mimo to zawodnicy wrócili z Trójmiasta zadowoleni ze swojego tempa i głodni rywalizacji w kolejnych rundach RSMP.

Odcinek testowy był potwierdzeniem wysokiej formy Wojtka Chuchały i Kamila Hellera, którzy zanotowali drugi rezultat na tej krótkiej próbie. - *Mocno się staraliśmy i udało się wykręcić niezły czas* - zgodnie podkreślali reprezentanci LOTOS - Subaru Poland Rally Team. Również rozpoczynający zawody oes, wytyczony na terenie hali Ergo Arena, zawodnicy L-SPRT ukończyli jako drudzy, tracąc do zwycięzcy jedynie pół sekundy.
Zgodnie z przewidywaniami, warunki na pierwszej pętli były bardzo wymagające. Wojtek Chuchała i Kamil Heller zanotowali odpowiednio czwarty, drugi i czwarty czas, by po trzech próbach uplasować się na trzeciej pozycji w klasyfikacji generalnej pierwszej rundy RSMP. - *Nie jest najważniejsze, że jesteśmy w czołowej trójce, bo tempo jeszcze nie jest wymarzone. Niektóre miejsca atakowaliśmy trochę za szybko, więc na drugiej pętli postaramy się pojechać bardziej płynnie - mówił Siemanko. - Warunki są bardzo ciężkie, dużo mokrego, kopnego śniegu, miejscami pojawia się asfalt. Jest trudno, ale na szczęście nasze STI spisuje się rewelacyjnie* - uzupełnił Kamil Heller.
Autorzy dwóch drugich i jednego czwartego czasu na drugiej sobotniej pętli zakończyli pierwszy dzień awansem na 2. pozycję w klasyfikacji generalnej. Siemanko wraz ze swoim pilotem wyszli także na prowadzenie w klasie 3, czyli dawnej grupie N. Zawodnicy L-SPRT poprawili swoje rezultaty na wszystkich trzech próbach, a na najdłuższym, 22,6-kilometrowym odcinku Bożepole, uzyskali

wynik o ponad pół minuty lepszy niż podczas pierwszego przejazdu.

- *Druga pętla była prawie perfekcyjna. Jechało się nam znacznie lepiej. Warunki jeszcze się pogorszyły, w niektórych miejscach było mocno ślisko* - komentował Wojtek Chuchała. - *Na trasę wyszło błoto, na odcinkach zalegał też bardzo mokry śnieg. Cały czas staraliśmy się trzymać drogi i jechać optymalnym torem. Mimo to mocno przyspieszyliśmy i pierwsze dwa odcinki były bardzo dobre* - dodał Kamil Heller.

Pierwsza niedzielna pętla przywitała zawodników załamaniem pogody. Mimo wyjątkowo trudnych warunków i niemal zerowej przyczepności, reprezentanci LOTOS - Subaru Poland Rally Team utrzymywali dobre tempo, pilnując 2. pozycji w zawodach. Niestety kapeć, złapany na drugiej próbie dnia, kosztował Wojtka Chuchałę i Kamila Hellera kilkanaście sekund. Ostatni odcinek w pętli okazał się jeszcze bardziej pechowy, a niewielka przygoda spowodowała dużą stratę i spadek w klasyfikacji.

- *Ciężki dzień, dużo przygód. Mieliśmy naprawdę szybkie tempo, była fajna walka, ale niestety przydarzyła się wizyta poza drogą. To może niezbyt motywujący prezent urodzinowy, ale nie załamujemy rąk. Szkoda tylko, że straciliśmy tyle czasu i uciekło podium* - mówił Wojtek Chuchała. - *Warunki dramatyczne! Nie było wcale trudno popełnić jakiś błąd, no i niestety jeden nam się przydarzył. Zaskoczyło nas jedno z hamowań i znaleźliśmy się poza drogą. Nie było tam kibiców, więc zanim udało się wrócić do walki, uciekło dużo czasu* - uzupełnił Kamil Heller.

W klasyfikacji generalnej RSMP Wojtek Chuchała i Kamil Heller ukończyli 8. Rajd LOTOS Baltic Cup na 7. pozycji, odbierając także puchar za zwycięstwo w Klasyfikacji Producentów. Niedzielna przygoda nie była wymarzonym prezentem dla obchodzącego tego dnia 23. urodziny Wojtka Chuchały, ale zarówno Siemanko, jak i jego pilot podkreślali, że gdyby nie pechowy oes Przyjaźń, byłby to naprawdę świetny weekend.

- *Jesteśmy zadowoleni z naszego tempa podczas tego rajdu. Pierwszy dzień poszedł zdecydowanie po naszej myśli, drugi też byłby całkiem niezły, gdyby nie ta przygoda. Do tej pory wszystko grało i liczyliśmy na dobry wynik w domowym rajdzie Grupy LOTOS. Dziękujemy całemu zespołowi za świetną pracę i perfekcyjne przygotowanie STI,*

fot. Marcin Kaliszka

fot. Tomasz Kaliński

a także naszym partnerom: Subaru Import Polska, LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Mega Service Recycling, Geberit, SJS, Sony VAIO oraz Makita, która dołączyła do nas podczas 8. Rajdu LOTOS Baltic Cup. Podziękowania także dla kibiców, którzy nie tylko dopingowali nas mimo niesprzyjającej pogody, ale przede wszystkim pomogli nam wrócić do walki - podsumował Wojtek Chuchała.

- *Rajd był bardzo ciężki, warunki na trasie wymagające, a pogoda nieprzewidywalna. Trzymaliśmy dobre tempo, choć na pewno szkoda straconego czasu. Mimo to cieszymy się, że udało się podjąć walkę, która dostarczyła wielu emocji. Bardzo dużo pomogła nam praca z Urmo Aavą. Dzięki temu możemy cały czas się rozwijać i poznawać kolejne możliwości STI, które jest stworzone do jazdy w trudnych warunkach. Mamy nadzieję, że daliśmy powody do zadowolenia zespołowi, partnerom i naszym kibicom, których przy odcinkach było wyjątkowo dużo* - dodał Kamil Heller.

Rajdowy konkurs fotograficzny
po raz drugi

fot. Darek Jakubczyk

Pierwsza runda RSMP 2012, 8. Rajd LOTOS Baltic Cup, była dla LOTOS - Subaru Poland Rally Team inauguracją kolejnego, pełnego wyzwań sezonu. Wraz z rozpoczęciem rajdowych zmagań ruszyła także druga edycja konkursu L-SPRT i Sony VAIO. Podobnie jak w ubiegłym sezonie, fani sportów samochodowych i fotografii mają możliwość wygrania atrakcyjnych nagród oraz dzielenia z zawodnikami rajdowych emocji. Konkursowy maraton obejmuje wszystkie rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Wraz z biegiem sezonu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, których rundy są rozsiane po całym kraju, uczestnicy zyskają kolejne okazje do wykonania niepowtarzalnych fotografii i utrwalenia emocji, towarzyszących sportowej rywalizacji. Po Rajdzie Barbórka spośród zwycięskich prac, podsumowujących siedem odsłon tegorocznego cyklu RSMP, zostanie wybrane najlepsze zdjęcie. Zwycięzcy kolejnych etapów otrzymają aparaty Sony

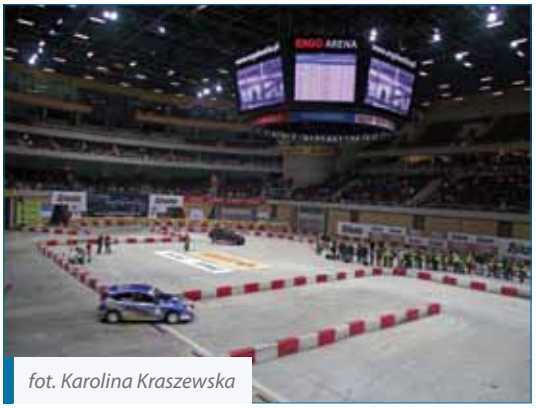
fot. Paweł Szot

Cyber-shot DSCW610, natomiast nagrodą specjalną za najefektowniejszą fotografię z całego sezonu będzie tablet Sony SGPT113PL/S.EE9 oraz aparat Sony NEX5NKB.CEE4. Regulamin oraz szczegóły konkursu zostaną umieszczone w serwisie internetowym LOTOS - Subaru Poland Rally Team: www.sprt.pl.

Kalendarz RSMP 2012:

1. Rajd LOTOS Baltic Cup (Gdańsk), 17-19 lutego
2. Rajd Świdnicki (Świdnica), 20-22 kwietnia
3. Rajd Karkonoski (Jelenia Góra), 1-3 czerwca
4. Rajd Rzeszowski (Rzeszów), 9-11 sierpnia
5. Rally Kosice (Słowacja), 6-8 września
6. Rajd Polski (Mikołajki), 28-30 września
7. Rajd Dolnośląski (Polanica-Zdrój), 18-20 października

fot. Sebastian Taciak



fot. Karolina Kraszewska

fot. Jacek Szpilak

fot. Justyna Siedlak

fot. Daniel Tonowicz

fot. Marcin Brzemiński

LOTOS - Subaru Poland Rally Team kontynuuje naukę

fot. Tomasz Kaliński

W ramach przygotowań do asfaltowych rund Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, Wojtek Chuchała odwiedził rajdową akademię Vittorio Canevy. Ponieważ Włochy słyną nie tylko ze wspaniałych samochodów, ale także z krętych, asfaltowych dróg o specyficznym charakterze, nie ma chyba lepszego miejsca, aby szukać specjalistów od tej nawierzchni. Kierowca LOTOS - Subaru Poland Rally Team spędził trzy pracowite dni, poznając tajniki jazdy pod okiem samego Canevy, uznanego autorytetu i współautora sukcesów wielu czołowych zawodników z całego globu.

Jazda po asfalcie mogłaby się wydawać prosta. Chodzi przecież o to, żeby cały czas trzymać szybkie tempo i nie popełniać błędów. Czasami trzeba też skręcić, trochę rzucić auto bokiem i dalej gnać do przodu. Jednak tak naprawdę wygląda to troszkę inaczej. Dobrze, że są takie miejsca, gdzie można zupełnie zmienić swoje wizje techniki rajdowej, poprawić pewne elementy i zbudować spójną całość. Jednym z nich jest szkoła Vittorio Canevy, w której miałem przyjemność zdobywać wiedzę. Jestem bardzo szczęśliwy, że mogłem wziąć udział w tym szkoleniu, dzięki któremu wiem, jak jeździć lepiej i nawet moja codzienna jazda wygląda teraz zupełnie inaczej.

- Nauka u włoskiego specjalisty od asfaltów mocno wpłynęła na mój styl jazdy. I mimo że nie zostałem nauczony wchodzenia w nawroty tyłem jak Gigi Galli, i tak z niecierpliwością czekam na kolejny rajd, aby wykorzystać zdobytą wiedzę i po raz kolejny godnie reprezentować barwy naszych partnerów: Subaru Import Polska, LOTOS Oil z marką olejów LOTOS Quazar, LOTOS Paliwa z marką paliw LOTOS Dynamic, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Mega Service Recycling, Geberit, SJS oraz Sony VAIO - opowiadał Wojtek Chuchała.

Niemal bezpośrednio po powrocie z rajdowej akademii Vittorio Canevy, Wojtek Chuchała wraz z Kamilem Hellerem i całym zespołem LOTOS - Subaru Poland Rally Team stanęli na starcie szóstej edycji Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. Zawodnicy finiszowali na trzecim miejscu w klasyfikacji generalnej zawodów, upamiętniających dwóch mistrzów kierownicy. Wojtek Chuchała i Kamil Heller zanotowali odpowiednio 7. i 3. czas podczas kolejnych przejazdów 2,5-kilometrowej trasy, wytyczonej ulicami Wieliczki, a kierowca L-SPRT podkreślał, że

fot. Robert Magiera

nawet podczas tak krótkiej imprezy widział efekty szkolenia u włoskiego specjalisty od asfaltów.

Zapowiedzią niedzielnych zmagań był sobotni Prolog 6. Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza o Puchar Burmistrza Wieliczki. Zawodnicy dwukrotnie pokonywali kilometrowy odcinek, którego start zlokalizowano nieopodal Zamku Żupnego. Wojtek Chuchała i Kamil Heller rozpoczęli od 2. wyniku, by przypieczętować zwycięstwo w sobotniej części zmagań wygraniem drugiego przejazdu krótkiej próby.

- Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza okazał się dla nas bardzo udany. Mamy nadzieję, że oddaliśmy hołd dwóm wielkim mistrzom, jadąc pełnym gazem i dając masę frajdy kibicom. Nasze N-grupowe STI, mimo mniejszej niż u konkurencji mocy, po raz kolejny pokazało swoją przewagę i było bardzo szybkie. Udało nam się wygrać wczorajszy prolog, który był bardziej techniczny. Dzisiaj na nieco szybszych próbach także jechaliśmy „full trotilem" i byliśmy blisko czołówki. Dziękujemy całemu zespołowi i naszym partnerom - podsumował Wojtek Chuchała.

- Start w Memoriale, upamiętniającym tak wielkich zawodników, był dla nas ogromnym zaszczytem. Cieszymy się tym bardziej, że zarówno wczoraj, jak i dziś udało nam się uzyskać bardzo dobre wyniki. Wczorajszy prolog, bardziej kręty i techniczny, okazał się naprawdę ciekawą próbą. Dzisiaj było więcej prostych, więc nawet mimo mokrej nawierzchni większe znaczenie odgrywała moc. Dziękujemy zespołowi za świetną pracę, a kibicom za bardzo mocny doping - dodał Kamil Heller.

fot. Robert Magiera

Konkurencja dla EURO

Podczas gdy cała Polska i Europa będą ogarnięte piłkarskim szaleństwem, znanym powszechnie jako EURO 2012, pewna grupa ludzi będzie miała myśli ukierunkowane na zupełnie inne wydarzenie. Chodzi oczywiście o Zlot Plejad, który w tym roku odbędzie się w okolicach Bełchatowa i Łodzi. Będzie to już dziewiąta odsłona imprezy, przeznaczonej dla miłośników marki Subaru i co roku odbywającej się w innym rejonie naszego kraju. Tym razem konwój aut japońskiej marki uda się do województwa łódzkiego. Bazą imprezy będzie Hotel Wodnik w miejscowości Słok koło Bełchatowa, nieopodal którego znajduje się największe w Polsce zagłębie paliwowo-energetyczne, w skład którego wchodzą kopalnia węgla brunatnego Bełchatów oraz elektrownia Bełchatów.

Trasa Zlotu Plejad obejmie Łódź, siedzibę władz województwa, której historia sięga XIV wieku. Miasto, trzecie w naszym kraju pod względem liczby ludności, jest zarówno ośrodkiem przemysłowym, jak i kulturalnym. Słynie także z zabytkowej architektury, zarówno sakralnej, rezydencjonalnej czy przemysłowej. Jednak celem dziewiątej edycji Zlotu Plejad nie będzie wyłącznie turystyka oraz zwiedzanie kolejnych regionów Polski. Impreza, która tradycyjnie rozpocznie się w Boże Ciało, tym razem przypadające na czwartek, 7 czerwca, to przede wszystkim wiele sportowych wrażeń, wyzwolonych podczas rywalizacji w duchu fair play.

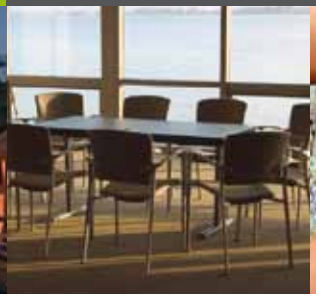
Podobnie jak w ubiegłych latach, właściciele różnych modeli Subaru będą mogli dozować poziom trudności, wybierając pomiędzy Trasą Szosową, Turystyczną, Terenową oraz całkowitą nowością, czyli Trasą Turystyczną - Terenową, zawierającą w sobie elementy, charakterystyczne dla obu tych tras. Finał imprezy przewidziano na 9 czerwca, a uczestników czekają dwa dni emocji pod znakiem Subaru. Uroczyste zakończenie Zlotu Plejad także zaskoczy kilkoma nowościami, nie zabraknie jednak stałego punktu programu, czyli koncertu. Do rywalizacji można się zapisać w terminie od 1 kwietnia do 10 maja poprzez formularz, umieszczony na stronie www.zlot.subaru.pl.

Wakacje
rodzinne?

Wyjazdy
służbowe?

Imprezy
firmowe?

ORIENTE



ORIENTE

Biuro Podróży Oriente
pl. Sikorskiego 11/3–3A
31–115 Kraków
tel: 12/ 267 31 40
fax: 12/ 397 31 94
e–mail: info@oriente.pl
www.oriente.pl

tekst: Jacek Pieśniewski
zdjęcia: Jerzy Dyszy, AKPA (Blog Roku)

Samochód jak drugi dom

Z Maciejem Orłosiem, „AkumulaTOR-em" ekranu telewizyjnego rozmawiamy o dobrej energii, którą można przekazać na różne sposoby i o jego najnowszej książce dla dzieci.

Pod koniec ub. roku został Pan laureatem plebiscytu „MediaTOR-y" jako „AkumulaTOR, czyli dziennikarz ładujący pozytywną energią". Czy istotnie zadaniem dziennikarza jest ładowanie tą pozytywną energią?

- Już myślałem, że chciał Pan zapytać, czy w moim aucie akumulator dobrze się sprawował w ostatnie mrozy...

- ***A dobrze się sprawował?***

- Oczywiście, nie miał prawa zawieść, jest nowy, tak jak mój samochód... Czy przekazywanie pozytywnej energii jest ważne? Myślę, że telewidzowie to doceniają. Lubią, kiedy z telewizji płynie dobra energia. Ja też lubię programy, z których emanuje dobra energia. Nie lubię złych, tragicznych wiadomości, choć wiadomo, że też są. Programy informacyjne w dużym stopniu na nich się opierają. Jest takie powiedzenie: „good news is bad news". Nie jest informacją to, że nic się nie wydarzyło, że wszystko było dobrze. Informacją jest to, że zdarzyło się coś wyjątkowego, np. katastrofa – odpukać… *(rozmawialiśmy jeszcze przed katastrofą kolejową pod Szczekocinami – przyp. red.).* Ale widzowie lubią się uśmiechnąć. Pozytywny przekaz może przejawić się nie tylko w warstwie werbalnej, ale i pozawerbalnej, w tym jak prezenter się zachowuje, czy jest sztywny czy nie. Widzowie lubią nawet, jak ktoś się pomyli – niezbyt często oczywiście – bo przez to staje się bardziej ludzki. Siła telewizji polega właśnie na obcowaniu z ludźmi, bo te same wiadomości mamy w Internecie. Stąd bardzo wysoka oglądalność telewizji

w Polsce. Szczególnie widać to po „Teleekspresie", co mnie bardzo cieszy. To pokazuje, że ludzie potrzebują i pozytywnej energii i kontaktu z człowiekiem.

- Wyszedł Pan z domu, w którym wysoka kultura słowa odgrywała ogromną rolę. W „Teleekspresie" pokazujecie przykłady śmiesznych błędów popełnianych na co dzień. Lecz dziś mamy chyba coraz wyraźniej do czynienia z bolesnym zjawiskiem: w paskach na dole ekranu trafiają się błędy ortograficzne, w reklamach – gramatyczne. Jak Pana zdaniem wygląda kultura słowa w życiu publicznym, w mediach?

- Bardzo ciekawy temat, ale najpierw muszę powiedzieć kilka słów na usprawiedliwienie kolegów z kanałów informacyjnych, czyli tam, gdzie pojawiają się te paski. Nie pracowałem tam nigdy, ale przechodząc koło newsroomu widzę, że są oni pod niezwykłą presją czasu. Nie ma mowy o dopieszczeniu tekstu, program musi iść 24 godziny na dobę. Emisja wymusza pośpiech, a przy pisaniu pasków jest on oczywisty. To się dzieje „on line". Błędy mnie rażą, ale wiem, że one biorą się z tego pośpiechu.

Jeśli idzie o kulturę słowa w mediach, to jest słabo, a może nawet źle. Są takie programy i tacy dziennikarze, których się aż miło słucha, ale są takie błędy, z którymi nie mogę się pogodzić. Przykład: złe akcentowanie czasowników w pierwszej i drugiej osobie liczby mnogiej w czasie przeszłym, czyli „zrobiliśmy", „postanowiliśmy" itd. Nagminnym błędem

Maciej Orłoś

Aktor, prezenter i dziennikarz. Urodził się w 1960 r. w Warszawie w rodzinie o bogatych tradycjach literackich. Jest synem znanego pisarza, dramaturga, scenarzysty i publicysty, Kazimierza Orłosia. W dzieciństwie był aktorem dubbingującym w filmach dla dzieci. Absolwent wydziału aktorskiego Państwowej Wyższej Szkoły Teatralnej w Warszawie. Występował w teatrach warszawskich: Ateneum (1983-89) i Popularnym (1984). W 1985 roku zagrał w słynnym spektaklu Andrzeja Wajdy pt. „Wieczernik" Ernesta Brylla. Grał w wielu filmach i serialach. W 1991 roku zaczął pracę w Telewizji Polskiej. W 2008 roku został odznaczony przez Prezydenta Lecha Kaczyńskiego Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Jest autorem trzech książek: „Moje spotkania oko w oko" (1998) oraz książek dla dzieci: „Tajemnicze przygody Kubusia" (Znak, 2007) oraz „Tajemnicze przygody Meli" (Znak, 2008).

jest przenoszenie akcentu na przedostatnią sylabę. Inny taki błąd to końcówki „-ą" i „–om" – np. „swojom drogom". Mnóstwo ludzi ma z tym problem, łącznie z politykami z pierwszych stron gazet. Pamiętam jak pewien polityk skandował pod Sejmem: „Precz z komunom"! Te przykłady można mnożyć. To, że Polacy mają problemy z językiem, wiem bardzo dobrze. I ludzie mediów też nie są wolni od słabości. Często padają ofiarą odmiany liczebników oznaczających lata, np. rok „dwutysięczny dwunasty". Powie tak dziewięć na dziesięć osób pojawiających się w mediach – polityków, ekspertów czy dziennikarzy, podczas gdy poprawnie jest tylko „rok dwa tysiące dwunasty". Dwutysięczny był tylko jeden, właśnie dwutysięczny.

- Jest na to lekarstwo?

- Wydawałoby się, że tak. Po pierwsze – szkoła. Lecz i stamtąd można wynieść złe nawyki, podobnie jak z domu. Po drugie – media. W „Teleekspresie" staramy się posługiwać poprawną polszczyzną, wytykać błędy z przymrużeniem oka. Ale przydałyby się też programy poświęcone tej tematyce. Kiedyś prowadziłem „Zabawy językiem polskim". Ekspertami byli profesor Andrzej Markowski i dr Marek Kochan, wykładowca UW. Był to rodzaj konkursu z udziałem znanych osób rywalizujących w kategoriach dotyczących znajomości języka polskiego: związków frazeologicznych, ortografii, krótkiego wystąpienia oratorskiego, itd. Bawiliśmy się świetnie, a jednocześnie był to rodzaj edukacji. Media, zwłaszcza publiczne, mają tu swoją rolę do wypełnienia i jest do zagospodarowania duże pole.

- Gala wręczenia „MediaTOR-ów" była poprzedzona debatą o przyszłości dziennikarstwa. Jak ona może wyglądać Pana zdaniem?

- Bliska mi była wypowiedź prof. Zygmunta Baumana *(socjologa, filozofa, eseisty – przyp. red.)*, że rola dziennikarza polega na tłumaczeniu rzeczywistości odbiorcom. W programie informacyjnym mam w tym zakresie niewielkie możliwości, bo w nim przekazujemy informacje, ale chodzi też o to, jak się to robi. Walczymy z językiem, żeby podawać ją w sposób zrozumiały. Krótka forma jest trudna. Wszystko leci bardzo szybko, informacji do podania jest wiele i trzeba to zrobić tak, żeby widzowie przynajmniej wszystko dobrze usłyszeli. Trzeba unikać trudnego języka, bo on zaciemnia obraz rzeczywistości.

Przyszłość dziennikarstwa na pewno wiąże się z Internetem. Nie sądzę, żeby wyparł telewizję. Może coraz częściej będzie się ją oglądać w Internecie, ale to nadal będzie telewizja. Chciałbym jednak, żeby pewne trendy się zmieniły. W Internecie widzę tendencję do kreowania rzeczywistości. Wypełnia on swoją przestrzeń trochę na siłę, lekko manipulując

odbiorcami. Często tytuły brzmią sensacyjnie i dlatego w nie klikamy, o co właśnie chodzi nadawcy. A potem okazuje się, że tam nie ma żadnej sensacji. Przykład: w grudniu, kiedy wręczano w Sztokholmie nagrody Nobla, znalazłem informację zatytułowaną: „Uroczystość wręczania Nobli zakłócona przez manifestantów". Ciekawe. Kliknąłem. I już w pierwszym akapicie była informacja, że owszem, była manifestacja, ale nie zakłóciła uroczystości, bo odbyła się o kilometr od sztokholmskiego ratusza. Zostałem zmanipulowany. Pomijam wpadki, jakie zdarzają się w Internecie. Moja ulubiona, to informacja o tym, że „znany zespół rockowy protestuje przeciwko naruszaniu etyki dziennikarskiej". Wszedłem i dowiedziałem się, że zespół R.E.M. jakoby wypowiedział się na temat związany z etyką dziennikarską. Przygotowującemu tę informację pomylił się R.E.M. z REM, czyli Radą Etyki Mediów. To autentyk, stworzony być może przez młodego, niedoświadczonego dziennikarza, fana zespołu R.E.M. Chciałbym, żebyśmy nie ulegli temu szaleństwu. Wszystko się dzieje strasznie szybko, za szybko. W kanałach informacyjnych też jest pośpiech, zdarza się kreowanie rzeczywistości, pomijanie faktów, żeby podgrzać atmosferę. Ale w tym nie można przekroczyć pewnych granic. Tu powinno nastąpić jakieś przełamanie, uspokojenie.

- Czy w tym wszystkim jest jeszcze miejsce na obiektywizm dziennikarski?

- Musi być. Ta sprawa moim zdaniem szczególnie dotyczy polityki. Rozumiem, że świat mediów, zwłaszcza w prasie, dzieli się tak, że kupując pewien tytuł wiem, jaką opcję patrzenia na rzeczywistość tam znajdę. Natomiast w mediach publicznych ten obiektywizm powinien być zachowywany za wszelką cenę. Nie podoba mi się, gdy następuje w nich zwrot w tę czy inną stronę. Niedawno oglądałem brytyjski program rozrywkowy, w którym gościem była dziennikarka BBC. Program polega na zabawnym komentowaniu wydarzeń tygodnia. Jedno z nich miało wyjątkowo polityczny charakter i gdy ona miała je skomentować, powiedziała: „Mam pewien problem, bo jestem dziennikarką BBC, a oni mi płacą za to, żebym nie miała poglądów". Coś w tym jest i u nas tego chyba brakuje. W mediach publicznych dziennikarz powinien być pośrodku i nie powinienem czuć, że bardzo popiera tego, a nie tamtego rozmówcę.

- Więc spróbujmy się teraz wznieść na wyżyny obiektywizmu i porozmawiajmy o tym, co się Panu

najbardziej podoba w Pana Outbacku, a co najmniej?

- Najbardziej podoba mi się to, że mało pali. To jest moje pierwsze Subaru, z dwulitrowym Dieslem. Gdy zastanawiałem się nad jego zakupem, wiedziałem że ma takie wskaźniki zużycia paliwa i one potwierdziły się w praktyce. Spalanie staram się monitorować cały czas. Średnia z ostatnich 3 tysięcy kilometrów, które obejmują jazdę zimą, w mieście, wyjazd w Alpy i powrót niemieckimi autostradami, na których trochę szybciej można jechać, więc zużycie jest od razu wyższe. Ta średnia wyniosła 6,2 litra na 100 kilometrów. Czasami próbuję schodzić poniżej 6 litrów i to też się udaje. Oczywiście nie w mieście, tylko na trasie, gdzie mogę mieć „lekką nogę". Mój rekord na trasie na Podlasie i z powrotem to 5,4 l/100 km w zimie.

Bardzo doceniam napęd na wszystkie koła. W Alpach, w zimowych warunkach, czułem się bezpiecznie, pewnie i to dla mnie jest bardzo ważne. Podoba mi się, jak pewnie pokonuje zakręty, jak stabilnie trzyma się nawierzchni.

- A dla równowagi – co sprawia najmniej satysfakcji?

- Może to sprawa wersji, ale podrasowałbym trochę wnętrze. I brakuje mi czujników cofania. Raz już zatrzymałem się na przeszkodzie, na szczęście delikatnie. Muszę je sobie wstawić. Są potrzebne.

- Gdy powiedział Pan „podrasował" byłem już gotów na opinię o zupełnie innym elemencie samochodu...

- O silniku?

- W Pana pierwszej książce, o „Niezwykłych przygodach Kubusia", w pierwszej opowieści, gdy jej bohater, którego pierwowzorem był Pana młodszy syn, idzie z babcią do zoo, to co robi? Wypatruje sportowych samochodów z szerokimi oponami! Tymczasem Tatuś Kubusia ma samochód jakby niezbyt sportowy. Co Pana przekonało właśnie do Outbacka?

- Po pierwsze – marka, która nie jest bardzo popularna i dla mnie miało to znaczenie. Po drugie – napęd wszystkich kół, a po trzecie – zwiększony prześwit. Wcześniej jeździłem terenowym samochodem i świadomość, że nie jestem blisko ziemi, lecz nieco wyżej, miała dla mnie znaczenie.

- Faktycznie jeździ Pan tam, gdzie ten prześwit się przydaje czy to tylko sprawa komfortu? Może wystarczyłby Legacy kombi?

- Różnica może nie jest duża, kilkucentymetrowa, ale dla mnie ważna. W mieście często parkuje się przodem do krawężnika albo do zwałów śniegu. Pamiętam ten ból, gdy do uszu dochodził zgrzyt zderzaka najeżdżającego na te przeszkody. Tutaj taka sytuacja jest mniej prawdopodobna. Zdarza mi się wyjechać na Mazury, zapuścić w las szutrową drogą i wtedy też czuję się

znacznie lepiej, bo nie obawiam się, że usłyszę szuranie spodem o podłoże.

- Lubi Pan spędzać czas za kierownicą?

- Lubię.

- Samochód ma na to wpływ?

- Lubię być w drodze i przy tym czuć się komfortowo, gdy siedzę w samochodzie, który jest bezpieczny, który znam, który reaguje zgodnie z moją wolą. Lubię podróżować mimo że wiemy, jakie są nasze drogi. Jazda samochodem bez „odejścia" byłaby oczywiście dużo mniejszą przyjemnością. Spędzam w samochodzie dużo czasu i chcę się w nim poczuć jak w drugim domu. Często wybieram samochód zamiast pociągu, żeby mieć tę chwilę prywatności. W pociągu są inni pasażerowie, a ponieważ mam znaną twarz, nie ma miejsca na prywatność. Mogę ją zachować tylko we własnym samochodzie.

- Z jakich udogodnień najchętniej Pan korzysta?

- Z komputera pokładowego. Trudno mi sobie wyobrazić samochód bez niego. Zimą doceniłem podgrzewane siedzenia.

Subaru to nie tylko samochody. To także pierwsza w Polsce markowa szkoła jazdy – SJS. Miał Pan już okazję skorzystać ze szkolenia z doskonalenia techniki jazdy?

- Jeszcze nie. Wiem, że powinienem.

- Czego oczekiwałby Pan po takim szkoleniu?

- Przede wszystkim wskazówek jak radzić sobie w trudnych sytuacjach na drodze, zwłaszcza z uwzględnieniem tego, że mam napęd na cztery koła. Jakiś czas temu przypadkiem nauczyłem się np. inaczej ustawiać

boczne lusterka. Wcześniej ustawiałem je tak, żeby widzieć w nich kawałek tyłu mojego auta. Teraz odsuwam je bardziej na boki, dzięki czemu niweluje się martwe pole. Na początku trudno mi było się przyzwyczaić, ale teraz jest bezpieczniej. Jestem pewien, że na szkoleniu okazałoby się, że jest jeszcze kilka innych spraw dotyczących prowadzenia samochodu, których świadomość warto mieć.

- W jednym z wywiadów przyznał Pan, że z domu wyniósł postawę bezkompromisową. W latach 80. przejawiało się to tym, zaangażował się Pan w działalność Niezależnej Oficyny Wydawniczej, brał Pan udział w strajku studenckim w 1981 roku. Czy dziś ta postawa ma przełożenie na Pana sposób jazdy i zachowanie na drodze?

- Za kierownicą wiele osób staje się jakby kimś innym, nie tylko ja. Nawet ludzie obyci i niezwykle kulturalni potrafią przeistoczyć się w bestie, a spokojni stają się piratami drogowymi. Myślę jednak, że z wiekiem przychodzi uspokojenie. Mnie zdarzały się, i czasem się zdarzają, momenty irytacji, kiedy widzę totalną nieporadność czy nieznajomość przepisów. Jeśli skrzyżowanie jest zablokowane dlatego, że kierowcy stoją na jego środku, bo nie potrafią sobie wyobrazić, że światło się zmieni zanim je opuszczą, to święty by się zdenerwował.

Staram się jeździć zgodnie z przepisami, a nie jest to u nas łatwe. Jadący tak okazuje się wyjątkiem i zaczyna się czuć jak frajer. Jeśli jadę wylotówką z Warszawy i widzę ograniczenie do 70 km/h, to zwalniam nie dlatego, że boję się kontroli, tylko dlatego, że są przejścia dla pieszych, dochodzą lokalne drogi, jest duży ruch. Ale szybko okazuje się, że z lewej strony auta śmigają jedno za drugim, a z tyłu jestem poganiany długimi światłami. Mimowolnie zaczyna się przyspieszać. Chodzi o to, żeby oprzeć się tej pokusie. To bardzo trudne. Fotoradary mnie też denerwują, ale jeśli okaże się, że one działają i będzie faktyczna egzekucja wykroczeń, to może wszyscy zaczniemy spokojniej jeździć.

- Opowiedział Pan kiedyś, że gdy chciał wysłać swoje chłopięce opowiadanie na konkurs do „Płomyczka", ojciec zabronił Panu, bo nie chciał, żeby nazwisko Orłoś znalazło się w oficjalnej prasie. Kiedy indziej, gdy nie odniósł Pan sukcesu w konkursie recytatorskim ktoś uświadomił Panu, że „z takim nazwiskiem" nie należy się za wiele spodziewać. Czy kiedykolwiek nazwisko Panu pomogło?

- Pomaga mi to, że jestem znaną osobą, bo ludzie nastrajają się do mnie na ogół życzliwiej, uśmiechają się bardziej niż zwykle do innych. Owszem, łącznie z policją drogową. Ktoś mi nawet powiedział, że ja nie znam realnego życia, bo jest zupełnie inaczej, niż mi się wydaje. Nie wszyscy są tacy mili i uśmiechnięci. Ale staram się tej życzliwości nie nadużywać.

- W programie „Oko w oko", który Pan prowadził, spotkał się Pan z plejadą niezwykłych postaci. Rzesza dziennikarzy marzy o tym, by którąkolwiek z tych osób spotkać i móc z nią przeprowadzić wywiad. Jak to się stało, że miał Pan szansę wziąć udział w tym niezwykłym programie?

- Program był już na antenie „Jedynki". Pierwotnie miał to być przegląd pokolenia, czyli ówcześni wybijający się trzydziestoparolatkowie. A potem otworzyły się drzwi na świat który zrozumiał, że Polska to jest istotny rynek, zarówno jeśli chodzi o muzykę jak i film i że warto się tu pokazać. Oczywiście, to wszystko było możliwe także dzięki Telewizji Polskiej. Dlatego nie tylko miałem szansę zapisywać się na te wywiady, ale pewne propozycje same przychodziły! Było to i wyzwanie i bardzo ciekawe doświadczenie. Weźmy sam wywiad z Billem Gatesem czy Meryl Streep, która wciąż jest na topie, a w której kiedyś się podkochiwałem. A wtedy siedziałem z nią tak, jak my teraz. Niezwykła sprawa.

- Łatwiej jest przeprowadzić wywiad z taką postacią czy napisać książkę dla dzieci?

- Łatwiej jest zrobić wywiad. Przygotowanie się zajmuje mniej czasu. Trudno jest dotrzeć do takiej osoby, ale od strony merytorycznej – książkę jest trudniej napisać, dla dzieci też. Teraz pracuję nad nową książką. To jest jeszcze większe wyzwanie. Piszę już dla starszych dzieci. Poza tym próbuję wyciągnąć wnioski z poprzedniej pozycji i tę napisać lepiej. Ta książka powinna być w księgarniach w okolicach maja. To coś dla dzieci w wieku wczesnoszkolnym. Bohaterami jest rodzeństwo – dziewczynka i chłopiec, których pierwowzorami są moje własne dzieci. Ideałem był dla mnie słynny „Mikołajek", z tym, że on nie jest polski, tylko francuski i rzecz dzieje się w latach 50. Śmiejemy się z niego, ale żyjemy już w zupełnie innej rzeczywistości. Wydarzeniem nie jest – jak u Mikołajka – pojawienie się telefonu, lecz że kolega przynosi do szkoły najnowszy model iPhone'a. Autorem ilustracji będzie Henryk Sawka.

- Ze wszystkich aktywności: bycia aktorem (skończył Pan PWST, występował w teatrze, wielu filmach fabularnych i serialach telewizyjnych), dziennikarzem, prezenterem, autorem i z bycia osobą, która angażuje się w działalność charytatywną – która przynosi Panu największą satysfakcję?

- Aktorstwo czasem przynosi mi parę złotych z tantiem wypłacanych przez ZASP za powtórki filmów, coraz mniej. Satysfakcja jest i z tego, że się komuś pomogło i z tego, że jest się współautorem ciekawego programu. Ale to są zupełnie inne rodzaje satysfakcji. Pomagać po prostu lubię. A satysfakcję czerpię z tego, co robię na co dzień, czyli z dziennikarstwa. Wie Pan jaka jest oglądalność „Teleekspresu"? Zwykle ponad 5 milionów. Rekord ze stycznia to prawie 7,5 miliona. Pomijając Super Bowl, pojedynczy program nie ma takiej oglądalności w Stanach Zjednoczonych! Z tego co wiem, Oprah Winfrey *(autorka jednego z najpopularniejszych programów telewizyjnych w USA – przyp. red.)* miała mniejszą oglądalność. To oczywiście trudno porównać, bo mamy inny rynek, ale budzi respekt - także mój. Można powiedzieć, że nawet gdyby był tylko jeden widz, zrobilibyśmy tak samo dobry program. Ale ta skala robi wrażenie i pogłębia świadomość odpowiedzialności za słowo. A jeśli chodzi o książki, to także jest satysfakcja i też zupełnie inna. Kiedy powstaje coś w wyobraźni, pracuje się nad tym, a potem z wydawcą składa się w namacalne dzieło – to niezwykle cieszy. Szczególnie, kiedy ktoś mówi: „dzieciom się podobało, czytamy to co wieczór".

- Dziękuję za rozmowę. ■

Subaru w Genewie

Genewski salon samochodowy, który już 82. raz odbył się w stolicy kraju, który nie ma przemysłu samochodowego, uznawany jest za najważniejszy w tej branży w Europie. Przynajmniej najważniejszy w pierwszej połowie roku.

Szwajcaria nie ma żadnej liczącej się własnej marki samochodowej, a na jej terytorium brak nawet wytwórni aut światowych koncernów. Z drugiej jednak strony jest to bogaty kraj, a Szwajcarzy chętnie kupują nowe samochody. I najczęściej są to pojazdy z tzw. górnej półki, najlepszych marek lub przynajmniej w najwyższych możliwych wersjach. Nic dziwnego więc, że każdy poważny producent walczy o uznanie na tym rynku, a sukces odniesiony tutaj, oznacza przyszłe sukcesy w całej Europie. Co więcej, właśnie fakt, że Helweci nie mają własnego przemysłu motoryzacyjnego sprawia, że ich rynek jest neutralny, stosunkowo mało obciążony wpływami poszczególnych producentów. A więc salon samochodowy odbywający się tradycyjnie na początku roku, jest okazją, by pokazać całej Europie propozycje nadchodzącego sezonu. To, co będzie się działo później na wystawach we Francji, Włoszech lub w Niemczech, jest równie ważne, lecz odnosić się będzie znacznie mocniej do lokalnych rynków.

Stoisko Subaru na genewskim salonie samochodowym

Na genewskiej wystawie Subaru przypomniało o 40-leciu Symmetrical AWD

Nie dziwi więc, że zarówno Szwajcaria, jak i genewski salon są bardzo ważne dla Subaru. Dochodzi przecież jeszcze jeden czynnik - to kraj górzysty, ma wiele krętych dróg, a zimowe warunki jazdy nie są zaskoczeniem. A więc Subaru jest tu jak najbardziej na miejscu. W tym roku jednak brakło na stoisku nowości na skalę światową, nie pokazywanych nigdy wcześniej. Premiery miały charakter europejski, czyli przedstawiono auta, które zadebiutowały już podczas salonów w USA i Japonii, ale nie miały prezentacji na naszym kontynencie.

Główną gwiazdą ekspozycji było Subaru BRZ. Tak, wiemy, czytelnicy „Plejad" i miłośnicy marki znają już ten samochód z licznych relacji prasowych, a w zeszłorocznym sprawozdaniu z Genewy pokazywaliśmy jego przezroczysty model z widokiem na nietypowy dla Subaru układ napędowy, łączący silnik tylko z tylnymi kołami. Wtedy nie znaliśmy jeszcze nazwy przyszłego auta, nie mówiąc o jej rozwinięciu brzmiącym „Boxer Rear-Wheel drive Zenith". Teraz dowiadujemy się o licznych szczegółach technicznych, które dopiero w przyszłości będziemy mogli skonfrontować z drogową rzeczywistością. Drugą premierą Subaru w Genewie była nowa Impreza. W tym przypadku nowość okazała się jednak trochę więcej niż europejska. Co prawda zdjęcia kolejnej generacji Imprezy znamy już od zeszłego roku z wystaw samochodowych w USA ale... to niezupełnie ten sam samochód. Mieszkańcy Stanów Zjednoczonych poznali auto w wersji sedan, a my, Europejczycy, dostaniemy hatchbacka.

Nie pomyli się natomiast ten, kto uzna nową Imprezę za wygładzone stylistycznie XV. Rzeczywiście, auta te mają ze sobą wiele wspólnego choć i różnic, w tym stylistycznych, jest sporo. W każdym razie wiemy już, że nadchodząca Impreza będzie

Bezstopniowa skrzynia biegów Lineartronic dla Imprezy

Silnik w układzie bokser - wizytówka Subaru

Najmłodsze dziecko Subaru, crossover XV

Prezentacja prasowa

Nowa Impreza w wersji hatchback

spokojnym, pojemnym pięciodrzwiowym autem rodzinnym, a jej układ napędowy skomponowano z nowego, wolnossącego silnika w układzie bokser i do wyboru, skrzyni bezstopniowej CVT lub manualnej, pięciobiegowej. Bez obaw jednak - symetryczny układ AWD pozostaje!

Jakże mogłoby być inaczej gdy Subaru wybrało właśnie genewską wystawę, by przypomnieć, że Symmetrical All-Wheel Drive narodził się dokładnie 40 lat temu? W roku 1972 w japońskich salonach firmy pojawił się innowacyjny w skali świata samochód osobowy „Subaru Leone Estate Van", czyli po prostu Subaru Leone kombi z napędem 4x4. Firma spod znaku „Plejad" jako pierwsza pomyślała o takim rozwiązaniu. Przez kolejne cztery dekady układ Symmetrical AWD był nieustannie doskonalony i rozwijany, a dziś jest on nie tylko znakiem firmowym Subaru, ale był i jest stosowany przez inżynierów Subaru jaka baza w konstrukcji każdego samochodu, który ma stać się naprawdę bezpieczny, wszechstronny i przydatny do eksploatacji w różnych warunkach. Tak jak cała gama pozostałych Subaru (XV, Legacy, Outback, Forester, WRX STI), które zaprezentowano szwajcarskim odbiorcom.

Subaru XV
- bardziej technicznie

W poprzednim numerze „Plejad" przedstawiliśmy przekazane nam przez Wojtka Chuchałę, kierowcę zespołu LOTOS - Subaru Poland Rally Team, wrażenia z jazdy modelem XV. Teraz przyszedł czas, by podejść do sprawy bardziej technicznie. A zatem, czym jest właściwie Subaru XV?

Dla osoby, która po raz pierwszy styka się z marką Subaru, zdefiniowanie modelu XV będzie bardzo łatwe. To kolejny na rynku reprezentant kategorii SUV (Sport Utility Vehicle), z tego jej segmentu, który przyjmuje tajemniczą nazwę „crossover". W domyśle auto po części sportowe, po części terenowe, po części użytkowe, a po części służące do zabawy. To wszystko prawda, jednak zaangażowany fan aut spod znaku „Plejad" zacznie się też zastanawiać, jaka jest geneza XV? Nowy model - oczywiście, jednak skąd się wywodzi? I okaże się, że jego historia jest całkiem długa.

Jednak na początek zastanówmy się nad określeniami „SUV" i „crossover". O ile z trzyliterowym skrótem poradzić sobie łatwo, to „crossover" budzi pewne wątpliwości. Media czasami sugerują, że słowo to oznacza nowoczesny samochód terenowy, bo przecież kojarzy się z czynnością „przejeżdżania nad czymś". Tymczasem jest zupełnie inaczej. Termin „crossover" w ogóle nie odnosi się do konkretnej budowy czy przeznaczenia jakiegokolwiek auta. Kilka lat temu wymyślono go dla określenia wszelkich pojazdów, których nie można zakwalifikować do żadnej tradycyjnej kategorii. Na przykład kabriolet ze skrzynią ładunkową, albo samochód

terenowy skonfigurowany do jazdy sportowej po gładkim asfalcie, byłyby właśnie crossoverami. Inaczej mówiąc, to coś dziwnego, pojazd, jakiego wcześniej nie było, znajdujący się pomiędzy segmentami. Producentom aut potrzebna była taka nowa kategoria, by wyłonić z niej nowe nisze rynkowe, potencjalnie interesujące dla klientów.

Crossovery firmy Subaru

A więc, dlaczego (i czy na pewno) Subaru XV jest crossoverem? Jest, bez najmniejszej wątpliwości, dlatego, że powstało jako prawie standardowy samochód osobowy, ale dodano mu sporo interesujących funkcji, które umieściły go pomiędzy klasycznymi kategoriami. A dokładniej - jest terenowym SUV-em, ale bez charakterystycznych własności podwyższanego, pojemnego vana, ale jest też osobowym hatchbackiem, który jednak bez problemów pokona średniej trudności teren.

Skąd koncernowi Subaru przyszedł pomysł na taki samochód? Można powiedzieć krótko i wymijająco - konkurencja wymusza rozszerzanie gamy produktów. To oczywiste. Wręcz zastanawiające, dlaczego Subaru nie oferowało dotychczas takiego auta. Ale... tak naprawdę oferowało, i to kilka razy. Tyle tylko, że wtedy jeszcze kategoria crossoverów nie została tak nazwana.

Pierwsza próba stworzenia stworzenia pre-crossovera Subaru miała miejsce w roku 1995. Samochód otrzymał nazwę Outback Sport, a była to w rzeczywistości Impreza pierwszej generacji z nadwoziem Wagon (kombi), z podniesionym zawieszeniem oraz z plastikowymi nakładkami na drzwi i nadkola. Samochód oferowano przede wszystkim w USA oraz w Japonii, gdzie znany był także pod nazwą Impreza Gravel Express. Pamiętajmy, że wtedy w gamie Imprezy nie oferowano nadwozia typu hatchback, więc użycie kombi (tak jak zrobiono to w Legacy Outback, debiutującym mniej więcej w tym samym czasie), było jedyną możliwością stworzenia auta „bardziej użytkowego" niż zwykły, osobowy sedan. Pojazdy Subaru z założenia predystynowane były do takich kombinacji nadwoziowo - podwoziowych, bo jak wszyscy wiemy, z wprowadzeniem

stałego napędu wszystkich kół Symmetrical AWD do jakiegokolwiek nowego modelu firma nie miała żadnych kłopotów.

Okazało się jednak, że sprzedaż Subaru Outback Sport nie była zadowalająca. Można sądzić, że stosunkowo mało pojemne nadwozie Imprezy pierwszej generacji nie sprawdzało się w aucie rodzinno - terenowym dla Amerykanów.

W związku z tym podjęto kolejną próbę - drugim crossoverem Subaru w segmencie aut kompaktowych był Forester. Oczywiście można się spierać, jaki był cel opracowania auta opartego na mechanizmach Imprezy i wyposażonego w nieznacznie większą i bardziej pudełkowatą karoserię. Z dzisiejszej perspektywy widać jednak wyraźnie - pierwszy Forester, debiutujący w latach 1997/1998 (zależnie od rynku), był kolejnym protoplastą aut kategorii SUV/crossover, tyle, że z wyraźnym odchyleniem w kierunku nieco już terenowego SUV-a. Historia potoczyła się tak, że następne generacje Forestera rosły i podążały swoją off-roadową drogą, a obecny model jest już zdecydowanym, dużym SUV-em. Z tej przyczyny Subaru wkrótce znowu pozostało bez kompaktowego samochodu o częściowych własnościach terenowych.

Rok 2007 rozpoczął kolejną erę w historii firmy, gdyż właśnie wtedy

zadebiutowała zupełnie nowa i znacznie większa od poprzedniej Impreza, wyposażona także w nadwozie hatchback, przeznaczone przede wszystkim na rynek europejski. Wkrótce potem pojawiła się jej odmiana, której zewnętrznym wyróżnikiem były: podniesione zawieszenie, plastikowe nakładki na nadkola i relingi dachowe. Wszelkie skojarzenia są jak najbardziej uprawnione, bo mowa o aucie, które początkowo komentatorzy nazywali „nowym Subaru Outback Sport". Zyskało ono oficjalną nazwę - Impreza XV - i było trzecim kompaktowym crossoverem Subaru, osadzonym pomiędzy klasycznymi segmentami samochodów osobowych i SUV-ów. Impreza XV, to jednak pojazd bardziej „osobowy" niż „terenowy" i to właśnie dzięki niej jesteśmy już bardzo blisko obecnego Subaru XV.

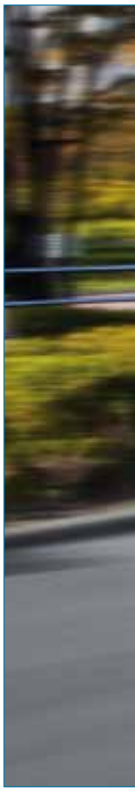
Czwarta generacja Imprezy zadebiutowała w kwietniu 2011 roku, podczas Auto Show w Nowym Jorku. Na naszym kontynencie właściwie jej jeszcze nie znamy, bo pierwsza europejska prezentacja, z oczywistych przyczyn statyczna, nastąpiła dopiero podczas tegorocznego salonu w Genewie. Jednak już wiemy, że najnowsza Impreza jest mocno restylizowaną, unowocześnioną i ulepszoną wersją poprzedniej, z wieloma zmianami zespołów mechanicznych i nawet ze zwiększonym rozstawem osi. A co najważniejsze, nadwozie tego auta zaprojektowano od razu w ten sposób, że stało się ono podstawą do stworzenia zarówno nowego crossovera, jak i osobowego auta rodzinnego w wersji sedan lub hatchback.

Tym razem szefowie Subaru postanowili owego crossovera potraktować bardzo poważnie i uczynić z niego oddzielny model. Tak powstało XV, (już nie Impreza XV!), zaprezentowane jako pojazd koncepcyjny w zeszłym roku w Szanghaju, zaś oficjalnie przedstawione poza Japonią najpierw na naszym kontynencie. I o tym właśnie samochodzie, który mimo zmian nazwy ma prawie dwudziestoletnią historię, opowiadamy poniżej.

Czym się różni XV?

Crossover Subaru XV jest oficjalnie pozycjonowany jako auto wielozadaniowe - o walorach terenowych, nadające się na zwykłą szosę, ale przede wszystkim pomagające sprostać wyzwaniom wielkomiejskiego ruchu drogowego. Ten

bardzo uniwersalny obraz XV nie wynika wyłącznie z działań marketingowych i obecności plastikowych nakładek na nadkolach. Nowe nadwozie ma nieznacznie większy rozstaw osi (2635 mm to więcej w porównaniu do Imprezy), jest też trochę dłuższe (4450 mm), a więc znajduje się ono zdecydowanie w grupie największych hatchbacków segmentu C. Dołożono starań, by szereg zmian we wnętrzu, a szczególnie przemyślane wyprofilowanie paneli i oparć przednich siedzeń oraz nieznaczne przesunięcie tylnych foteli do tyłu, spowodowało, że kabina stała się jak na tę klasę samochodów wyjątkowo obszerna. Co charakterystyczne, w przeciwieństwie do wielu innych „miejskich SUV-ów", w XV jest bez zwiększenia wysokości kabiny, sporo miejsca nad głowami. To dobrze rokuje dla położenia środka masy auta, a także dla jego sprawności aerodynamicznej. Ponadto w nowym nadwoziu zajęto się często pomijanymi detalami.



Na przykład obniżono górną krawędź progów drzwi i „wyprostowano" pochylenie ramek bocznych okien. Dzięki temu zajęcie miejsca w XV nie wymaga szczególnego wysiłku, a opuszczenie auta na ciasnym parkingu, gdzie trudno szeroko otworzyć drzwi, jest stosunkowo łatwiejsze niż w pojazdach konkurencyjnych.

Czasami konstruktorzy muszą iść na kompromis - im więcej miejsca w kabinie tym mniejszy bagażnik, lub odwrotnie. Pamiętajmy, że jednym z priorytetów była łatwość manewrowania w mieście, więc nadmierne zwiększanie długości nadwozia nie wchodziło w grę. Zdecydowano się więc na bagażnik o pojemności 380/1270 l, czyli przyzwoitej, ale nie rekordowej. Na szczęście zwarta konstrukcja niezależnego tylnego zawieszenia pozwoliła na utrzymanie przyjaznego, prawie prostopadłościennego kształtu przestrzeni bagażowej.

Najważniejszym wyróżnikiem technicznym Subaru XV jest oczywiście prześwit pod samochodem. Wynosi on 220 mm i jest większy niż w nowej Imprezie o ok. 70 mm. To wyjątkowo duża wartość, żaden inny, miejski czy niemiejski SUV nawet się do niej nie zbliża. Jest ona typowa dla niektórych aut naprawdę terenowych. Zresztą to właśnie najbardziej wyróżnia XV także gdy patrzymy nań z zewnątrz. Po co konstruktorzy poszli tak daleko?

Wydaje się, że po prostu skorzystali z możliwości jakie dała im szczególna konstrukcja układu napędowego Subaru. Nisko położony, poziomy silnik Subaru Boxer, prawidłowo skonfigurowany Symmetrical AWD, dobrze zbudowane nadwozie, którego wcale nie trzeba było podwyższać. Powstała więc możliwość znacznego uniesienia podwozia, bez negatywnego wpływu na prowadzenie samochodu na przyczepnych nawierzchniach. W mieście taki prześwit rzadko bywa potrzebny, choć oczywiście nie przeszkadza. A w pewnych warunkach XV zyskuje w ten sposób dodatkową funkcjonalność - pokona bez problemów solidne nierówności czy koleiny, choć oczywiście nikt nie twierdzi, że czyni to z niego pełnoprawne auto terenowe.

Przy okazji zadbano o spory skok i dobrą, uniwersalną kalibrację zawieszenia, które jest typowe dla współczesnych Subaru i składa się z kolumn MacPhersona z przodu i podwójnych wahaczy poprzecznych z tyłu, z ramami pomocniczymi z przodu i z tyłu. Zadbano o to, by XV nie był głośny i uciążliwy nawet przy szybkiej jeździe na powybijanym, miejskim asfalcie, ale też, by jego zachowanie w szybkiej jeździe szosowej nawet na ostrych zakrętach było stabilne i neutralne. Wydaje się, że właśnie polscy kierowcy XV będą zadowoleni z tej szczególnej równowagi pomiędzy komfortem a stabilnością prowadzenia samochodu.

Sprawdzone mechanizmy

Układy napędowe zaoferowane w XV po części znamy już z innych samochodów Subaru. W ofercie znalazły się dwa wolnossące silniki benzynowe (1.6 dm^3 i 2.0 dm^3) oraz jeden turbodiesel 2.0 dm^3. Większy silnik benzynowy (150 KM/6200 obr./min, 196 Nm/4200 obr./min) znany jest już z Forestera. To długoskokowa jednostka z nowej rodziny FB, charakteryzująca się sporą elastycznością i spełniająca najnowsze normy czystości spalin. Nowy silnik benzynowy 1.6 (114 KM/5600 obr./min, 150 Nm/4000 obr./min) jest podobny konstrukcyjnie do dwulitrowego, zastąpił on dotychczasowy starszy silnik 1.5 dm^3. Oba silniki z zapłonem iskrowym dostępne są z automatyczną

bezstopniową skrzynią Lineartronic (z łańcuchem klinowym zamiast stalowego pasa klinowego) lub ze skrzyniami manualnymi. Do silnika 1.6 dm³ przeznaczono zasłużoną skrzynię pięciobiegową z reduktorem, zaś silnik 2.0 dm³ połączono z nową skrzynią sześciobiegową.

Napęd Symmetrical AWD występuje w XV tradycyjnie w dwóch odmianach. Ze skrzyniami manualnymi połączono centralny mechanizm różnicowy z wiskotycznym sprzęgłem zwiększającym jego tarcie wewnętrzne, natomiast z automatami Lineartronic połączono sprzęgło wielopłytkowe bez centralnego mechanizmu różnicowego, dołączające aktywnie napęd tylny.

Pierwsze jazdy testowe wykazały, że mniejsza jednostka benzynowa, mimo znacznej poprawy parametrów wobec poprzedniego silnika 1.5 dm³, może okazać się trochę za słaba w eksploatacji pozamiejskiej i w terenie. Oczywiście w tym przypadku pomoże reduktor skrzyni biegów, ale mimo wszystko silnik benzynowy 1.6 dm³ zalecalibyśmy dla osób, którzy swoje XV wykorzystywać będą głównie w mieście. Na trasy pozamiejskie, a szczególnie na wyjazdy wakacyjne np. w góry, nie mówiąc o trasach terenowych, polecamy silnik dwulitrowy, który oferuje rozsądne osiągi, a traktowany delikatnie, także względnie niewielkie zużycie paliwa.

Bez wątpienia najlepszym wyborem silnika dla XV jest dwulitrowy turbodiesel (2.0 147 KM/3600 obr./min, 350 Nm/1600-2400 obr./min) skojarzony z sześciobiegową skrzynią manualną. Praca tej przekładni jest znacznie „szybsza" i bardziej precyzyjna od skrzyni pięciobiegowej, dostępnej z silnikiem 1.6, a rzeczywiste osiągi tak skonfigurowanego auta okazują się lepsze niż z jednostkami benzynowymi, nawet z tą dwulitrową. Daje tu o sobie znać solidny moment napędowy w dolnym zakresie obrotów oraz, co nie mniej ważne, szeroki użyteczny zakres obrotów, bardzo wyraźnie przekraczający obroty mocy maksymalnej. W efekcie z silnikiem SUBARU BOXER DIESEL jeździ się przyjemnie i komfortowo, natomiast charakterystyczny odgłos pracy okazuje się bardziej wyraźny z zewnątrz samochodu, a w kabinie zupełnie nie uciążliwy. Najbardziej ucieszy nas jednak niskie zużycie paliwa. Nawet jadąc nieco agresywnie np. po krętych górskich drogach, niewiele przekroczymy 7 l/100 km. Średnie katalogowe zużycie paliwa wynosi 5.6 l/100 km i takie wartości uzyskamy jadąc naprawdę delikatnie oraz nie korzystając z wysokich obrotów.

Po prostu jak Subaru

Swoje wrażenia zza kierownicy XV przekazywał już Państwu Wojtek Chuchała, ale nie zaszkodzi przytoczyć spostrzeżenia także mniej sportowych kierowców. Podstawową zaletą Subaru XV, szczególnie z turbodieslem, wydaje się jego uniwersalność. Auto przy pierwszym kontakcie wzrokowym

robi wrażenie wysoko zawieszonego SUV-a, ale gdy zajmiemy miejsce wewnątrz, a także podczas jazdy, odczucie to znika. Czujemy się po prostu jak w sporym, ale całkiem typowym hatchbacku, którego prowadzenie jest rozsądnie komfortowe, a jednocześnie zdecydowanie neutralne. Jak we wszystkich samochodach Subaru, stały napęd Symmetrical AWD jest tak dobrze skonfigurowany, że właściwie zupełnie o nim nie wiemy. Po prostu działa, w połączeniu z systemem kontroli toru jazdy utrzymuje auto na drodze tam, gdzie chce kierowca, a gdy brakuje przyczepności sprawia, że również tego nie zauważamy.

O dużym prześwicie łatwo zapomnieć i właściwie tak trzeba, bo nie czyni on nic złego. Warto jednak o nim pamiętać gdy zjedziemy z utwardzonej drogi lub gdy np. spadnie dużo śniegu. Wtedy można i trzeba jechać... odważniej niż innymi samochodami. Bo zdolności terenowe XV są znacznie lepsze niż popularnych konkurencyjnych SUV-ów, choć oczywiście należy pamiętać, że zastosowano opony szosowe, a od spodu brak solidnych terenowych zabezpieczeń.

W rezultacie XV sprawdzi się jako poręczny choć wcale nie miniaturowy pojazd miejski, jako lekka terenówka, ale też jako wygodny samochód autostradowy przystosowany do dalekich podróży. Nie powinni wybierać Subaru XV kierowcy poszukujący funkcji roboczego vana do profesjonalnego transportu towarów - tutaj niektóre konkurencyjne SUV-y sprawdzą się lepiej, a nasze Subaru może okazać się zbyt luksusowo wykończone i będzie go po prostu szkoda. Natomiast rodzinny wyjazd na narty w góry - to jest właśnie najlepsze zadanie dla Subaru XV, które na co dzień pracuje jako nie odczuwający strachu przed torowiskami i krawężnikami samochód na dojazdy do pracy.

Wyposażenie Subaru XV jest w zależności od wersji i wybranej opcji bardzo bogate, ze szczególnym wskazaniem na bezpieczeństwo (łącznie z montowanym w Polsce systemem zdalnego powiadamiania o wypadku - ISR). Dostępne są różne odmiany systemów audio, dwustrefowej klimatyzacji itp., a szczególną uwagę zwraca wielofunkcyjny wyświetlacz rozlicznych informacji o stanie samochodu, dostępny w wersji wyposażenia „high grade". Także wykończenie, wraz opcjonalną, dobraną do koloru lakieru skórzaną tapicerką, wskazuje, że XV postanowiono umieścić jak najbliżej segmentu premium.

I jeszcze jedna uwaga, skierowana wyłącznie do tych czytelników, którzy jeszcze nie widzieli na własne oczy Subaru XV. Firma wybrała dla tego auta, jako najbardziej charakterystyczny, kolor pomarańczowy (oczywiście dostępna jest paleta innych lakierów). Na większości zdjęć prasowych wygląda on bardzo agresywnie i może nawet nieco razić. W końcu nie każdy lubiłby aż tak bardzo wyróżniać się swoim samochodem. Tymczasem prawda jest nieco inna – „w realu" jest to kolor pomarańczowy, ale bardzo stonowany i dyskretny. Po prostu w dobrym guście, tak jak i całe XV. ■

Turbosprężarka w nowoczesnym silniku

Wylot gazów wydechowych z turbosprężarki twin scroll Imprezy WRX STI. Element po prawej stronie od wirnika to konieczny dla jej stabilnej pracy zawór spalin „wastegate".

Silniki doładowane kojarzą się z firmą Subaru prawie tak samo jak stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD. Co prawda w najnowszych modelach Subaru turbosprężarki pojawiają się głównie w jednostkach wysokoprężnych… Warto się dowiedzieć, jaka jest rola turbosprężarki i dlaczego urządzenia te stają się dziś coraz popularniejsze.

Zadaniem turbosprężarki (a także każdej innej sprężarki zastosowanej w układzie dolotowym) jest zwiększanie ciśnienia powietrza zasysanego przez silnik po to, aby przy każdym suwie ssania do komory spalania dostawało się więcej powietrza, niż gdyby proces ten następował pod ciśnieniem atmosferycznym. W tym zassanym powietrzu jest odpowiedni udział tlenu, a więc w ładunku podanym pod ciśnieniem jest go także więcej. Zatem w każdym cyklu pracy silnika można do tego ładunku dodać więcej paliwa, a proces spalania wytworzy więcej energii i ostatecznie pojawi się większy moment obrotowy oraz większa moc.

Teoretycznie więc, odpowiednio sprężając powietrze podawane do silnika, można niezależnie od geometrycznej pojemności skokowej uzyskać z niego prawie dowolnie dużą moc. I rzeczywiście, doładowanie silnika działa prawie tak jak zwiększanie jego pojemności skokowej, a górna granica momentu obrotowego i mocy dla konkretnego doładowanego silnika wynika właściwie tylko z ograniczeń wytrzymałościowych i cieplnych jednostki napędowej. Pomijamy tu oczywiście szczegółowe kwestie techniczne, ale o niektórych z nich będzie czas wspomnieć w dalszej części naszych rozważań.

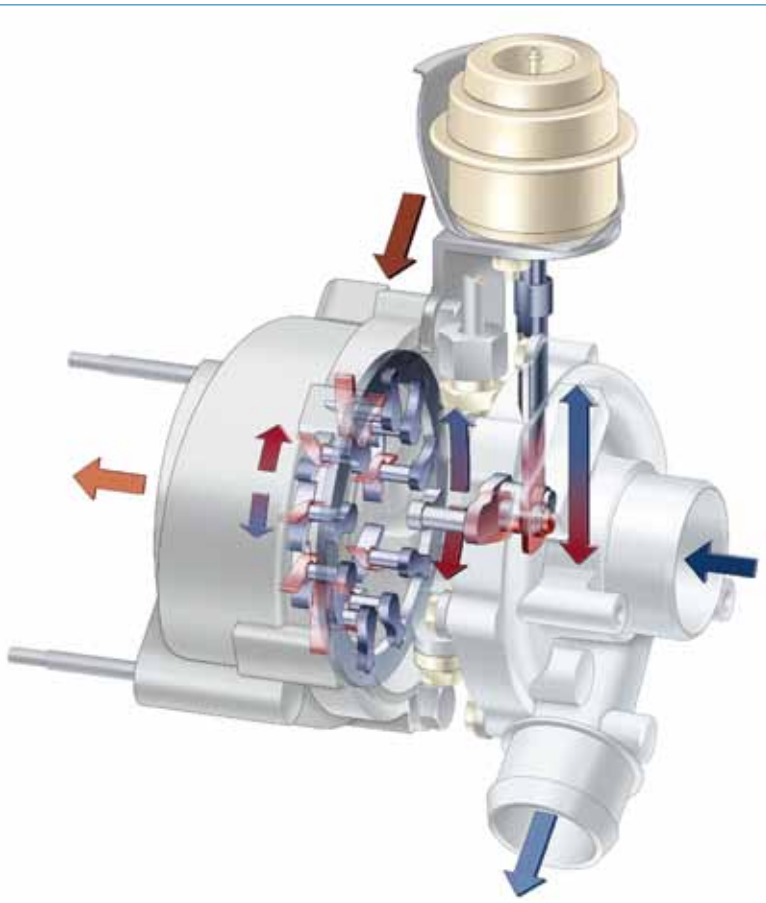
Długa historia turbosprężarki

Wbrew pozorom turbosprężarka, czyli sprężarka odśrodkowa napędzana turbiną zasilaną gazami wylotowymi silnika, nie jest nowym wynalazkiem. Patent na nią uzyskał już w roku 1905 szwajcarski wynalazca, Alfred Buchi. Pierwsze zastosowania turbosprężarek dotyczyły, już w czasie I Wojny Światowej, silników lotniczych. W latach międzywojennych doskonalono ich technologię i w czasie II Wojny Światowej były już w lotnictwie w dość powszechnym użyciu.
Turbosprężarki w silnikach samochodów osobowych pojawiły się w pojedynczych amerykańskich konstrukcjach w latach 60. XX wieku. Technologia ta zaczęła się naprawdę rozwijać w latach 70. (BMW, Porsche, Saab). Prawdziwy rozkwit turbodoładowania nastąpił wraz z upowszechnianiem się w motoryzacji silników wysokoprężnych. Niezależnie od innych technologii jest to jedyny sposób na osiągnięcie dużej mocy jednostkowej z silnika Diesla, zarówno w małych silnikach aut osobowych, jak i w większych: w samochodach ciężarowych, a także stacjonarnych.
W ostatnich latach turbodoładowanie staje się powszechne także w popularnych (a nie jak poprzednio, tylko w sportowych) silnikach benzynowych. Wraz z technologią bezpośredniego wtrysku benzyny i płynnego sterowania faz rozrządu, możliwe jest konstruowanie małych i lekkich silników turbodoładowanych o dużej sprawności, nie ustępującej silnikom wysokoprężnym.

Turbosprężarka - urządzenie z ograniczeniami

Wymagania jakie mamy wobec silników biorących udział w normalnym ruchu drogowym, są skomplikowane i nie polegają jedynie na poszukiwaniu mocy maksymalnej. Tutaj liczy się cała charakterystyka generowanego momentu obrotowego i co za tym idzie mocy, a także ekonomia jazdy, która ma dziś chyba największe znaczenie. Silnik uznajemy za dobry, jeżeli zapewnia on rozsądne osiągi w bardzo szerokim zakresie obrotów wału, szczególnie od najniższych wartości tych obrotów, ale jednocześnie emituje mało trujących składników spalin i jest ekonomiczny. Czy zatem doładowanie, a w szczególności turbodoładowanie jest dobrym sposobem, by uzyskać silnik o korzystnych parametrach? Pomimo kłopotów technicznych, okazuje się, że tak. I nie dotyczy to jedynie silników wysokoprężnych.
Powiedzieliśmy na samym początku, jaka jest rola sprężarki - dowolnego typu - w układzie dolotowym silnika. Turbosprężarka jest szczególnym rozwiązaniem sprężarki i działa w specyficzny sposób. Jak sama nazwa wskazuje, składa się ona z dwóch podstawowych części - turbiny napędzanej gazami spalinowymi silnika oraz odśrodkowej „sprężarki właściwej" czyli wirnika sprężającego pobrane powietrze w swoim w ruchu obrotowym. Wał turbosprężarki, na którym znajdują się oba wirniki (turbiny i sprężarki) nie jest w żaden sposób mechanicznie napędzany, robią to tylko gazy spalinowe silnika.
Podczas pracy turbosprężarki zachodzi szczególna sekwencja zdarzeń: gdy kierowca chce zwiększyć moc silnika, wciska pedał gazu i otwiera szerzej przepustnicę w układzie dolotowym (w dieslu zwiększa dawkę wtryskiwanego paliwa). Jednak powietrze w kolektorze ma początkowo stosunkowo niewielkie ciśnienie, tak jak w silniku wolnossącym. A więc przyrost mocy jest najpierw niewielki, a to właśnie od niego zależy ilość gazów wydechowych kierowanych do turbiny turbosprężarki. To powoduje, że prędkość obrotowa jej wirnika, który ma swoją bezwładność, w pierwszej fazie rośnie powoli. Po pewnym okresie umiarkowanego przyrostu mocy silnika, ilość gazów wydechowych jednak rośnie, co powoduje istotne zwiększenie prędkości obrotowej wirnika turbosprężarki. Turbina zaczyna „pompować" powietrze coraz intensywniej, a wtedy następuje zauważalny przyrost ciśnienia w układzie dolotowym i moment generowany przez silnik (w pewnym sensie samoczynnie) gwałtownie rośnie.

Turbosprężarka powinna znajdować się jak nabliżej kanałów wylotowych silnika. Na ilustracji pokazano szczególne, stosowane w Subaru umieszczenie turbosprężarki pod silnikiem 2.0 BOXER DIESEL, wraz z katalizatorem i filtrem DPF.



Typowa turbosprężarka do silnika Diesla wyposażona jest w zestaw tzw. kierownic gazów wylotowych (ich przepływ pokazują czerwone strzałki), dopasujących przepływ spalin do aktualnych warunków pracy silnika.
Kierownice umieszczone są wokół wirnika turbiny i przechylane pierścieniem, poruszanym przez siłownik pneumatyczny. W nowych konstrukcjach stosuje się bardziej precyzyjne sterowanie elektrycznym silnikiem krokowym.

Opisaliśmy tu zjawisko znane jako „turbodziura", zakończone gwałtownym przyrostem mocy i momentu, charakterystycznym dla źle skonfigurowanych lub przestarzałych układów turbodoładowania. Warto powiedzieć co dzieje się później, gdy kierowca ciągle trzyma pedał gazu wciśnięty do oporu. Jak łatwo przewidzieć, nagłemu przyrostowi momentu obrotowego silnika towarzyszy dalszy wzrost wydatku gazów wylotowych. Po bardzo krótkim czasie jest ich już za dużo do napędzania wirnika turbosprężarki. Wzrost jego prędkości obrotowej powyżej pewnej granicy byłby dla urządzenia niebezpieczny, a nawet jeżeli nie, to zbyt duże ciśnienie powietrza po stronie dolotu mogłoby doprowadzić do wzrostu mocy niebezpiecznego dla silnika jako całości. A więc turbosprężarka musi być wyposażona w układy bezpieczeństwa - zawór upustowy spalin, kierujący ich nadmiar bezpośrednio do układu wydechowego (tzw. wastegate), oraz drugi zawór ograniczający ciśnienie w układzie dolotowym, kierujący nadmiar pompowanego powietrza przed turbosprężarkę, ale z pominięciem silnika (tzw. blow-off valve).

Wniosek jest następujący: prawa rządzące mechaniką gazów powodują, że turbina o określonej budowie i wielkości działa sprawnie tylko przy odpowiednim wydatku napędzających ją spalin. Turbosprężarka prawie nic nie pompuje gdy jej wirnik obraca się za wolno oraz przestaje sprawnie pompować gdy obraca się za szybko. Niestety, takie zjawiska występują za każdym razem, gdy kierowca chce zmniejszyć, a potem zwiększyć moc silnika. Turbosprężarka jest więc urządzeniem niedoskonałym, które mało, że działa z opóźnieniem i powoduje wspomnianą „turbodziurę", to jeszcze nie jest zdolne zapewnić płynnego przyrostu osiągów silnika w dużym zakresie obrotów wału. Dlaczego więc jest mimo wszystko szeroko stosowana, w coraz większej liczbie silników?

Sposoby na doładowanie

Podstawowym sposobem na dobre wykorzystanie turbosprężarki w silniku spalinowym jest rezygnacja z jej udziału w szerokim zakresie obrotów i obciążenia silnika. Mniej więcej tak działają układy turbodoładowania w bardzo wysilonych jednostkach wyczynowych - ponieważ chodzi o dużą moc, dobiera się do silnika dużą turbosprężarkę, zdolną zapewnić duży wydatek powietrza i duże jego ciśnienie. Niski zakres obrotów i praca przy częściowych otwarciach przepustnicy nie są priorytetem. Przykładem są np. silniki doładowane używane w wyścigach na ¼ mili.

W zawodach, w których istotna jest jednak szybka reakcja na naciśnięcie pedału gazu, stosuje się skomplikowane układy podtrzymujące obroty wirnika turbosprężarki, np. poprzez dodatkowe spalanie paliwa w układzie

wydechowym w czasie gdy przepustnica jest zamknięta.
W silnikach najzupełniej seryjnych wygląda to wręcz odwrotnie. Dość często stosuje się turbodoładowanie, które samo w sobie nie służy do zwiększania mocy maksymalnej silnika. W takim przypadku zastosowana turbosprężarka jest stosunkowo bardzo mała (o małej bezwładności wirnika), skalibrowana do napędzania taką ilością gazów wylotowych, jaką silnik wytwarza przy co najwyżej średnim obciążeniu. Taki układ pozwala uzyskać wysoki moment obrotowy od najniższych obrotów i bez turbodziury, a moc maksymalna jest tylko nieznacznie większa niż w silniku bez turbodoładowania. Przy dużych obciążeniach większość gazów wylotowych omija turbinę turbosprężarki, przepływając przez zawór upustowy. Jest to jeden ze sposobów na stworzenie nowoczesnego, ekonomicznego silnika o przyjaznych parametrach pracy, co niektórzy nazywają downsizingiem.
Wreszcie trzeci sposób na usprawnienie charakterystyki doładowania, to zupełna rezygnacja z turbosprężarki na rzecz sprężarki mechanicznej, tzw. wypornościowej (np. śrubowej czy ślimakowej). Taki mechanizm stosuje się w wielu silnikach, zasadniczo z zapłonem iskrowym. Zaletą jest to, że praca sprężarki napędzanej mechanicznie od wału korbowego nie jest obciążona bezwładnością wirnika, zatem wydatek powietrza doładowanego wzrasta równo ze wzrostem obrotów wału. Wydatek i ciśnienie powietrza można wyregulować w ten sposób, by efekt doładowania trwał od bardzo niskich do maksymalnych obrotów. Wadą sprężarek wypornościowych jest natomiast znaczna cena, konieczność skonstruowania napędu od wału korbowego silnika, a wreszcie istotny pobór mocy z tego wału, zmniejszający całkowity efekt doładowania (czyli wzrost osiągów).

Bardziej nowoczesne turbosprężarki

Opisane wyżej rozwiązania nie wyczerpują sposobów na rozszerzenie zakresu pracy układu doładowania silnika z wykorzystaniem tradycyjnej wydawałoby się turbosprężarki. Okazało się bowiem, że samą turbosprężarkę można w istotny sposób usprawnić.
Pierwszym takim rozwiązaniem jest tzw. turbosprężarka regulowana, wyposażona w kierownicę gazów wylotowych o zmiennym nachyleniu. Czasami, nieprawidłowo, urządzenie takie opisywane jest jako „turbosprężarka o zmiennym nachyleniu łopatek wirnika". To błąd, bo obracający się wirnik jest tu praktycznie taki sam jak w turbosprężarce „nieregulowanej" i ma stałą budowę. Wspomniane łopatki zamocowane są wokół wirnika i nie obracają się, tylko nieznacznie przechylają, zależnie od wydatku spalin wypływających z silnika. Przestawiane są one za pomocą podciśnieniowego lub w nowocześniejszych systemach elektrycznego siłownika, w ten sposób, by dławiły przepływ spalin (gdy jest za duży) oraz kierowały je pod takim kątem na wirnik, aby ten najlepiej wykorzystywał ich energię.
Niestety, charakterystyka turbosprężarki regulowanej (oznaczanej symbolem VTG, VNG, VTI lub podobnym) jest tylko nieznacznie lepsza od tej „zwykłej", bez regulacji. Co więcej, urządzenia takie stosowane są powszechnie tylko w silnikach wysokoprężnych, których spaliny są znacznie chłodniejsze niż silników benzynowych. Tego typu turbosprężarka stosowana jest oczywiście także w dwulitrowym silniku BOXER DIESEL. Natomiast skonstruowanie trwałego układu łopatek o zmiennym nachyleniu, działającego w temperaturach spalin silnika benzynowego (rzędu 800° C i więcej) jest co prawda możliwe, ale bardzo kosztowne. Obecnie tylko jeden seryjnie produkowany silnik wykorzystuje tę technologię - Porsche 911 turbo.
Drugim sposobem na rozszerzenie zakresu roboczego silnika, w jakim współpracuje on dobrze z turbosprężarką, jest zestrojenie go z turbosprężarką typu twin scroll. Wbrew temu co sugeruje nazwa, turbosprężarka taka nie ma wcale dwóch zestawów wirników, albo czegoś podobnego. Oś z dwoma wirnikami (turbiny i sprężarki) jest zupełnie klasyczna, natomiast zmianie uległa obudowa turbiny. Chodzi o to, że przestrzeń dookoła wirnika turbiny ma nie jeden, a dwa kanały wlotowe spalin. Spaliny napędzające wirnik są rozdzielone, np. w silniku czterocylindrowym jednym kanałem doprowadzane są spaliny z 1. i 4. cylindra, a drugim z 2. i 3. cylindra. Pozwala

Zestaw turbosprężarka - katalizator w silniku BOXER DIESEL. W przekroju widać umieszczenie kierownic gazów wylotowych.

Charakterystyczny element samochodów Subaru z turbodoładowaniem to umieszczony na masce wlot powietrza chłodzącego, dla chłodnicy powietrza doładowanego (czyli już sprężonego przez turbosprężarkę i kierowanego do silnika).

to, w przeciwieństwie do klasycznego „łączonego" rozwiązania, tak zestroić długości kanałów wylotowych, aby wykorzystać zjawisko doładowania dynamicznego w układzie wylotowym. Tego typu turbosprężarka musi być bardzo precyzyjnie zestrojona z konkretnym silnikiem w ten sposób, że w pewnym zakresie obrotów rolę odgrywa czyste ciśnienie doładowania, a w innym procesy falowe zachodzące w kolektorze wylotowym.

Rozwiązanie to jest coraz częściej stosowane przede wszystkim w silnikach z zapłonem iskrowym, w zastępstwie opisanej wyżej sprężarki regulowanej. Sprężarki twin scroll mają zastosowanie np. w turbodoładowanych silnikach SUBARU BOXER stosowanych w modelach WRX STI.

Konstruktorzy turbosprężarek i układów dolotowych/wylotowych stosują także inne drobne modyfikacje, zwiększające efektywność lub trwałość tych urządzeń. Działanie turbosprężarki jest tym lepsze, im jest ona umiejscowiona bliżej głowicy silnika, co powoduje, że do jej wirnika trafiają spaliny o większej energii. W wielu silnikach stosuje się więc urządzenia zintegrowane bezpośrednio z kolektorem wydechowym.

Innym sposobem usprawnienia turbosprężarki jest zastosowanie ułożyskowania jej wirników na łożyskach kulkowych, w przeciwieństwie do tradycyjnych łożysk ślizgowych smarowanych pod ciśnieniem. Opanowanie tej technologii pozwoliło na ograniczenie oporów tarcia wirnika, a więc znowu na zmniejszenie zjawiska turbodziury, przy jednoczesnym zwiększeniu trwałości urządzenia.

Sprężarki zamiast pojemności

W dużych turbodoładowanych silnikach dość często stosuje się układ twin turbo (dwóch turbosprężarek). W większości przypadków chodzi o równoległy układ dwóch turbosprężarek obsługujących, każda z osobna, „połowę" np. wielocylindrowego silnika w układzie V lub rzędowego. Korzyść jest wtedy taka, że dwie mniejsze turbosprężarki mają wirniki o znacznie mniejszej bezwładności niż jedna duża, a zatem unika się do pewnego stopnia wspomnianego zjawiska turbodziury. Korzystne może być też uproszczenie osprzętu tych dwóch turbosprężarek, które mogą być umieszczone jak najbliżej wylotu spalin z głowicy silnika. Oczywiście turbosprężarki niekoniecznie muszą być akurat dwie. W szesnastocylindrowym silniku Bugatti Veyron w układzie V zastosowano ich cztery. Gdy konstruktorzy chcą uzyskać naprawdę dużo mocy z konkretnego silnika, a jednocześnie nie chcą rezygnować z momentu w dolnym zakresie obrotów, dobrym rozwiązaniem jest połączenie w jeden układ dwóch turbosprężarek w sposób sekwencyjny. Najczęściej, choć nie zawsze, są to

Turbosprężarka w Imprezie S203 (z roku 2004).

(w silnikach wysokoprężnych) tańsze turbosprężarki pozbawione systemu zmieniającego ustawienie kierownic gazów wylotowych. W zamian działają one jedna po drugiej, czyli płynnie się uzupełniają, przy czym zazwyczaj przy niewielkich obrotach wału silnika działa tylko mniejsza turbosprężarka, przy średnich obie, a przy najwyższych tylko ta duża. Możliwe są jednak inne konfiguracje takiego sekwencyjnego układu. Przepływ spalin napędzających turbiny regulowany jest systemem zaworów w kanałach wylotowych, podobnie odpowiednimi przewodami i zaworami kierowane jest powietrze opuszczające ich sprężarki.

Systemy sekwencyjne twin turbo stosowano już kilkanaście lat temu, w nielicznych silnikach benzynowych aut sportowych. Jednym z takich samochodów było Subaru Legacy 2.0 Twin Turbo, oferowane w latach 1992 - 2003. Subaru stosowało to rozwiązanie w Legacy,

2,5-litrowy, turbodoładowany SUBARU BOXER stosowany m.in. w modelach Forester 2.5XT oraz Impreza WRX. W maju 2008 roku silnik ten zdobył tytuł „International Engine of the Year".

Widok na instalację i oprzyrządowanie turbosprężarki w wyczynowej wersji Legacy biorącej udział w wyścigach serii GT300.

a nie w Imprezie dlatego, że w cięższym aucie poszukiwano możliwości zwiększenia momentu obrotowego w średnim zakresie obrotów wału. Moce maksymalne silników turbodoładowanych w obu autach zazwyczaj były podobne.

W jednostkach wysokoprężnych sekwencyjny układ twin turbo (a nawet potrójne turbo) stosuje obecnie kilka firm, uzyskując dzięki temu parametry silników o dużej pojemności, z jednostek wyraźnie mniejszych i lżejszych. Wszystko to wpisuje się w coraz powszechniejszą tendencję do stosowania wspomnianego downsizingu silników, co oznacza niewielkie pojemności skokowe, niewielkie obroty, sporą moc maksymalną i duży moment obrotowy.

Koniec produkcji małych samochodów

Małe z zewnątrz, duże w środku – takie były kei cars. Produkowane w Japonii przez ponad pół wieku minisamochody przechodzą do historii.

Samochody dla mas – tak w wielkim skrócie można opisać kei cars. Niby małe, a jednak pakowne. Te niezwykle funkcjonalne, lekkie pojazdy silnikowe określane często jako coś nieco lepszego od motocykla, przez długie lata ułatwiały życie milionom Japończyków i ułatwiać będą je nadal tym, którzy wciąż są ich szczęśliwymi posiadaczami. Niestety ci z mieszkańców Kraju Kwitnącej Wiśni, którzy marzą o nowiutkim japońskim odpowiedniku niemieckiego Chrabąszcza będą musieli pogodzić się z myślą, że od bieżącego roku nabycie „świeżo upieczonego" minipojazdu w Japonii będzie niestety niemożliwe. FHI podjęło właśnie decyzję o zamknięciu linii produkcyjnej mikrosamochodów w swojej głównej fabryce w Gunma.

Tę smutną dla wszystkich wielbicieli filigranowych samochodów wiadomość japoński producent Subaru podał do publicznej wiadomości pod koniec lutego bieżącego roku. Dokładnie rzecz ujmując, chodzi o zaprzestanie produkcji małego komercyjnego pojazdu o nazwie Sambar, co jest jednoznaczne z końcem epoki mikrosamochodów Subaru, zapoczątkowanej w roku 1958. Wtedy to właśnie na rynku pojawiło się okrzyknięte japońskim samochodem narodowym malutkie Subaru 360. Od

925
SBV 75

tego momentu w Japonii opracowano aż dziewięć różnych modeli minipojazdów tej marki, określanych wspólnym mianem kei cars. Przez kolejne dekady biły one rekordy popularności, a łączna ilość wyprodukowanych pojazdów to 7 968 000.

Czy możemy spodziewać się podobnych rekordów produkcji Subaru BRZ, które już teraz w miejsce Sambara zaczynają schodzić z taśm produkcyjnych w Gunma? A może sukcesem okaże się produkcja Imprezy, której początek w tej właśnie fabryce zapowiedziano na marzec 2013? O tym przekonamy się z czasem. Nic jednak nie zmieni faktu, że raczej nigdy nie powstanie tam już mikrosamochód, którego kolejne wcielenia staraliśmy się już niejednokrotnie nieco przybliżyć na łamach naszego magazynu. Sięgnijmy zatem raz jeszcze pamięcią do końca lat pięćdziesiątych i przypomnijmy sobie najważniejsze fakty z historii minibohatera.

3 marca 1958 – to data od której wszystko się zaczęło. Tego dnia wyprodukowano pierwsze wspomniane wyżej Subaru 360. Było ono niczym innym, jak spełniającym wymagania rządu Japonii debiutanckim pojazdem kategorii kei car (określanym inaczej jako K-car lub keijidösha). Małe gabaryty samochodu wynikały przede wszystkim z niezbyt zasobnego portfela przeciętnego Japończyka. Powojenne społeczeństwo Kraju Kwitnącej Wiśni było stosunkowo biedne i mało kogo stać było na „pełnowymiarowe" cztery kółka. Potrzeba matką wynalazku – tak w skrócie mogłaby brzmieć odpowiedź na pytanie „Dlaczego powstał kei car?". Warto przypomnieć, że już od roku 1949 zaczęto wręcz wymagać od firm motoryzacyjnych produkcji minisamochodów, których długość nie mogła przekraczać 2,8 m, a pojemność silnika 150 cm^3. Nowe Subaru 360 załapało się już na nieco większe gabaryty – w myśl przepisów obowiązujących od połowy lat pięćdziesiątych mogło mieć i miało 3 m długości, a jego silnik 360 cm^3. Według zmieniających się regulacji ostatnie minisamochody, jakie jeszcze niedawno produkowano w Japonii, mogły mieć już 3,4 m długości, a ich silnik 660 cm^3 pojemności.

Wróćmy jednak do Ladybird czyli Biedronki, bo tak właśnie określano tylnosilnikowe Subaru 360. Mogła ona „frunąć" z prędkością około 100 km/h, a kolejnym wersjom udało się nawet magiczną setkę przekroczyć. Odmiany, o których mowa to modele o młodzieńczych nazwach Young S i Young SS, które pojawiły się w Japonii w roku 1968 i… od razu sprawdziły się nie tylko na drodze w warunkach miejskich, lecz również na torach wyścigowych! Pamiętajmy, że od tego momentu do czasów świetności turbodoładowanego boksera i symetrycznego napędu

4x4 było jeszcze daleko. Tylnosilnikowe Subaru 360 schodziło z taśm produkcyjnych przez całe 13 lat. Na jego bazie w roku 1961 powstał Sambar, od którego rozpoczęliśmy nasz artykuł, a w roku 1963 w sprzedaży pojawił się Custom (jedna z odmian kombi). Na uwagę zasługuje fakt, że Sambar był najdłużej produkowanym pod jedną nazwą modelem Subaru. Mimo tego poza daleką Azją niemalże nikt o nim nie słyszał! Jego pierwsza wersja to van w kształcie prawie (przednia i tylna ściana były nieco pochylone, a naroża zaokrąglone) regularnego prostopadłościanu o wymiarach 3 x 1,3 x 2 m. Przez długie lata Sambar ulegał licznym modyfikacjom, a każda dekada, to kolejna generacja cieszącego się niezwykłym uznaniem kierowców pojazdu. Od roku 1982 autko znane było również pod różnymi nazwami w Europie. Niestety jego nieco pudełkowate kształty nie spotkały się tutaj ze zbyt

dużym zainteresowaniem użytkowników dróg.

Wróćmy jednak do Japonii. Lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte to na tamtejszych drogach istna inwazja różnych „gatunków" Biedronek, które w odbudowującym się po wojnie kraju były strzałem w motoryzacyjną dziesiątkę. Mówi się, że to właśnie one zmotoryzowały Japonię. Podejmowano również próby ich półoficjalnego eksportu do USA. Samochodziki nie cieszyły się jednak zbyt dużą popularnością na amerykańskich szosach, na których królowały wówczas wielkie limuzyny.

W roku 1969 Subaru zaproponowało kolejnego następcę „360" – autko o mało dźwięcznej nazwie R-2. Krótka charakterystyka pojazdu mogłaby zawierać się w słowach „sedanik dla mas". Nowy tylnosilnikowy kei car od protoplasty odróżniało bowiem zmienione nadwozie, przypominające kształtem nadwozia ówczesnych sedanów. Samochód był odpowiedzią na poszukiwania pojazdu mogącego swobodnie pokonywać autostrady, w erę których powoli wchodziła Japonia. Jego niewątpliwymi atutami były komfort pokonywania nierówności, stabilność, trwałość i… prawdziwa czteromiejscowość. Ważący zaledwie 450 kg pojazd mógł rozwinąć prędkość nawet 120 km/h! Produkcję tego nigdy nie eksportowanego samochodu zakończono w roku 1972 z uwagi na coraz większe zainteresowanie ustawodawców problemami bezpieczeństwa jazdy i emisji spalin.

Historia kei car'ów toczyła się jednak dalej. Na japońskim rynku szybko pojawiło się wciąż tylnosilnikowe Subaru Rex. W roku 1981 zastąpił je Rex drugiej generacji, w którym jednostka napędowa znalazła się z przodu i napędzała

przednie koła. Rex II znany był również w Europie pod nazwą Subaru mini Jumbo. W roku 1986 premierę miała trzecia z kolei odmiana Rexa wyglądająca zupełnie jak mały minivan. Z nazwą Rex pożegnano się w roku 1992, kiedy to zaprezentowano mniej kanciaste Subaru Vivio. Sześć lat później pojawiło się Subaru Pleo oraz jego odmiana Nesta, które godnie zastąpiły swego poprzednika. Ostatnimi pomysłami Japończyków na minisamochody były aż trzy bliskie sobie technicznie, lecz nieco różniące się nadwoziowo, nowoczesne auta z przednim napędem o nazwach: Stella (produkowana od roku 2006) oraz R1 i R2 (produkowane od roku 2004).

Tak właśnie w wielkim skrócie rysuje się długa historia małych japońskich limuzyn, których parametry od zawsze określane były odrębnymi przepisami. Przez kolejne dekady pełniły one ogromną rolę w motoryzowaniu rozwijającej się po wojnie Japonii, a następnie stały się najlepszym rozwiązaniem na zatłoczone drogi małego kraju. Ten typowo japoński segment minipojazdów obejmował przeróżne typy – samochody osobowe, furgonetki, półciężarówki, a nawet małe samochody sportowe. Dzięki przysługującym na nie ulgom oraz niższym stawkom podatków i ubezpieczeń mógł sobie na nie pozwolić niemalże każdy mieszkaniec kraju. Kei cars egzamin z funkcjonalności i sprawnego przewozu ludzi i towarów drogami Kraju Kwitnącej Wiśni zdały na piątkę. Warto podkreślić, że moment zamknięcia linii produkcyjnej Sambara zbiegł się z obchodami trzydziestolecia zakładu produkcyjnego Oizumi, w którym produkowane są głównie silniki i przekładnie. Jest on jednym z pięciu zakładów fabryki Gunma zlokalizowanych wokół miasta Ota w prefekturze Gunma. To w nim powstają wszystkie typy silników w układzie boxer i przekładni, łącznie z bezstopniową automatyczną skrzynią biegów Lineatronic-CVT, które w połączeniu z układem Symmetrical AWD stanowią rdzeń technologii i klucz do sukcesu marki Subaru.

Zakład produkcyjny Oizumi rozpoczął swą działalność w roku 1982, stopniowo przejmując zadania fabryki zlokalizowanej w mieście Mitaka (jej historia sięga roku 1958). Konsolidacja produkcji silników i przekładni ukończona została tam w kwietniu 1999. Z kolei od lipca 2010 w Oizumi sprawnie funkcjonuje wysokowydajny system, który dostarcza produkty najwyższej jakości. Każdego miesiąca w zakładzie powstaje aż 40 000 przyjaznych środowisku silników boxer nowej generacji. Do chwili obecnej inżynierom zakładu udało się obniżyć zużycie paliwa aż o 10%! Gratulujemy i trzymamy mocno kciuki za kolejne trzy dekady sukcesów. ■

Zabawki
dla dużych chłopców

Impreza STI S206

Firma STI, tak jak większość firm tuningowych, łączy działalność wyczynową z przygotowywaniem limitowanych wersji drogowych swoich samochodów. W przypadku Subaru zapotrzebowanie na te ekskluzywne auta sportowe było tak duże, że przechodziły one do seryjnej oferty producenta. Efektem było tworzenie następnych wersji limitowanych, powstałych z tych modeli, które wcześniej stały się dostępne w zwykłych salonach...

W ostatnich trzech numerach „Plejad" przedstawiliśmy Państwu historię firmy tuningowej STI, należącej do Fuji Heavy Industries. Zajmuje się ona od 1988 roku przygotowywaniem aut Subaru do udziału we wszelkiego rodzaju zawodach samochodowych. Dwa miesiące temu skupiliśmy się na zaangażowaniu STI we współczesny wyczynowy sport samochodowy, czyli w japońskie wyścigi samochodów turystycznych Super GT oraz w ogólnoświatowe mistrzowskie serie rajdowe samochodów produkcyjnych. Ale STI od początków swego istnienie nie była wyłącznie konstruktorem oficjalnych samochodów wyczynowych Subaru i producentem części przeznaczonych do budowy takich aut w niezależnych zespołach. Wręcz przeciwnie, już kilka lat po rozpoczęciu działalności, w roku 1994, firma ta zaoferowała pierwszy drogowy samochód wykorzystujący wiedzę zdobytą przy opracowywaniu wersji wyczynowych. W tamtych latach modelem, którym zajmowało się STI, była oczywiście Impreza.

Od wersji limitowanych do taśmy produkcyjnej

Ów pierwszy limitowany, budowany na zamówienie model, który nazwano Imprezą WRX STI (w odróżnieniu od

ZURICH
155
SUBARU
STI
MOTUL
ORIENT
DUNLOP
RECARO

Forester STi II

„nielimitowanych" sportowych Imprez WRX), miał silnik o mocy powiększonej ze standardowych ok. 220 KM do 250 KM. Kolejna STI „Version" z końca tego samego roku była już przygotowana bardziej kompleksowo, bo zyskała aktywny, regulowany centralny mechanizm różnicowy (DCCD), a jej moc maksymalna wzrosła do 275 KM.

Od roku 1995, gdy pojawiła się kolejna Impreza STI Version II, nie był to już model limitowany, ale ogólnie dostępny, przygotowywany przez inżynierów STI, lecz potem sprzedawany w sieci dealerskiej Subaru. Po nim przyszedł czas na Imprezę STI Version III (1996 - 280 KM,) a wreszcie STI Version IV z roku 1999.

Co interesujące, firma STI nadal, czyli prawie po 20 latach, trzyma pieczę nad tymi najwcześniejszymi modelami. Ile z nich jeszcze jeździ? Niewykluczone, że więcej niż ich wyprodukowano, bo fani Subaru w wielu przypadkach składali te auta z zamówionych części, nierzadko poprawiając specyfikację aut wyprodukowanych oficjalnie. Okazuje się, że nawet teraz, gdy firma STI otrzymuje informacje o problemach technicznych wczesnych Imprez WRX STI (szczególnie gdy są to problemy dotyczące bezpieczeństwa), jest w stanie zorganizować tzw. akcję przywoławczą i dokonywać bezpłatnie (!) stosownych modyfikacji.

Wróćmy jednak do historii samochodów, które wyjeżdżały z warsztatów STI. Auta te stały się oficjalnymi, seryjnymi modelami Subaru ale... wkrótce pojawiły się następne serie limitowane modelu STI, czyli coś w rodzaju superekskluzywnych wersji modeli specjalnych. Pierwszą z nich była Impreza 22B STI Version z roku 1998, przygotowana, by uczcić trzy kolejne zwycięstwa Subaru w walce o tytuł Mistrza WRC w kategorii producentów (lata 1995, 1996 i 1997). Kolejne wersje limitowane oznaczano już inaczej. W roku 2000 wprowadzono specjalną numerację zaczynającą się od modelu 201, ale poprzedzoną literą „S", co miało oznaczać, że jest to szczególny samochód wychodzący spod skrzydeł STI. Model S201 powstał w liczbie 300 sztuk. Impreza S202 pojawiła się w roku 2002 (400 sztuk), S203 w roku 2004 (555 sztuk), S204 w roku 2005 (600 sztuk).

Następnie oznaczenia znowu trochę się zmieniły. 320-konna Impreza WRX STI spec C typ RA-R (limitowane 300 sztuk) powstała w roku 2006. Auto miało usprawnioną turbosprężarkę, elektronikę, zawieszenie oparte na przegubach kulistych i duże hamulce Brembo. Litery RA-R miały swoje znaczenie - był to skrót od „Record Attempt – Radical".

W roku 2008 pojawiła się Impreza WRX STI 20th Anniversary (rocznicowa, 300 sztuk), w której szczególną

Impreza WRX STI 20th Anniversary

Impreza STI R205

Impreza WRX STI spec C typ RA-R

uwagę zwrócono nie tyle na moc silnika (raptem 308 KM), a na optymalne dostrojenie zawieszenia. Ta wersja specjalna wywodziła się już oczywiście z nowego modelu Imprezy hatchback. Wreszcie w roku 2010 zadebiutowały dwie limitowane odmiany Imprezy STI - hatchback R205 (R od Road czyli drogowa, 400 sztuk) i bardziej wymagająca, czterodrzwiowa WRX STI tS (także 400 sztuk), nawiązująca do występów Subaru na torze Nurburgring. Ta ostatnia mogła być wyposażona w silnik dwulitrowy (308 KM) lub 2,5 dm^3 - 300 KM.

Subaru to nie tylko Impreza

Firma STI dość szybko zorientowała się, że produkcja serii limitowanych wcale nie musi się ograniczać do modelu Impreza. Pierwszą „nie Imprezą" STI był Forester STI II typ M z roku 2001, wyposażony w poprawione zawieszenie i dwulitrowy turbodoładowany silnik 250 KM. 800 zaplanowanych sztuk sprzedano natychmiast. A zatem „na warsztat" wkrótce trafiło Legacy i w roku 2002 klientom przekazano 400 sztuk Legacy S401 STI Version. Wykorzystano oczywiście znany dwulitrowy doładowany silnik, tym razem o mocy 295 KM. Samochód wymagał wielu zmian, także konstrukcji nadwozia i sztywności elementów zawieszenia, aby nabrał cech sportowych, pozostając nadal luksusową limuzyną. Następnie praktycznie co rok pojawiała się kolejna odmiana „Legacy tuned by STI", w nadwoziu kombi lub sedan, wywodząca się z seryjnego Legacy 2.0GT spec B. Auta te miały silniki o mocy w granicach 260 - 280 KM i skrzynie manualne lub automatyczne. Odpowiednio dobrane zawieszenie, hamulce oraz wyposażenie miały zapewnić pewność prowadzenia, ale też komfort. Liczba dostępnych w sezonie egzemplarzy wynosiła zazwyczaj 600 sztuk. W roku 2008 pojawiła się wersja S402 z silnikiem turbo 285 KM o pojemności 2,5 dm^3 (402 sztuki).

Sezon 2009 był tym bardziej szczególny, że jedynym nowym projektem STI był model Exiga 2.0GT tuned by STI (300 szt). Exiga to siedmiomiejscowy van, nie sprzedawany w Europie. Zastosowano w nim wiele sportowych rozwiązań podwoziowych znanych z innych modeli oraz dwulitrowy silnik o mocy 225 KM. Do podwożenia gromadki dzieci do szkoły, zapewne wystarczy.

W roku 2010 pojawiło się więcej propozycji. Oprócz wspomnianych Imprez także kolejne Legacy, tym razem oznaczone symbolem tS (2,5 dm^3, 285 KM, 600 szt), oraz znowu Forester (oczywiście nowy model), również z oznaczeniem tS (265 KM, 300 szt.).

Limitowane wersje Subaru produkowane przez STI mają jedną, nieprzyjemną właściwość - nie są w ogóle oferowane poza Japonią. Być może pojedyncze

Exiga 2.0GT tuned by STI

WRX STI tS

egzemplarze w ramach indywidualnego importu pojawiają się w Wielkiej Brytanii czy Australii, ale to wszystko. Można podejrzewać, że chodzi o kwestie homologacyjne, bo przy tak niewielkiej ilości aut dostosowanie ich do np. europejskich przepisów i przeprowadzenie żmudnego procesu homologacyjnego, mogłoby być nieuzasadnione finansowo.

Auta te jednak tu i ówdzie figurują na europejskich stronach ogłoszeniowych. Za każdym razem trzeba by się jednak przyjrzeć, czy nie są to ambitne poczynania miłośników marki, którzy kopiują oryginalne specyfikacje, tworząc w ten sposób dodatkowe egzemplarze limitowanych wersji, ale już np. z kierownicą po lewej stronie. Istniały też wersje limitowane Imprez STI dedykowane dla poszczególnych dużych rynków, np. brytyjskiego lub USA, i montowane na miejscu, a nie w Japonii. Poczynania firmy STI kopiowane są też czasami oficjalnie przez inne firmy tuningowe. Przykładem niech będzie brytyjska, budowana na zamówienie od roku 2010 odmiana Imprezy hatchback - Cosworth STI CS 400 z silnikiem 2,5 dm^3 o mocy 400 KM i z „europejskimi" zmianami podwoziowymi.

Dzisiejsza oferta STI

Modele o których napisaliśmy powyżej, tworzą historię firmy STI. Te ostatnie, z roku 2010, teoretycznie są jeszcze modelami aktualnymi, ale zważywszy na limitowany charakter produkcji, już dawno nie są dostępne. A więc co STI oferuje dzisiaj odbiorcy, który nie jest zawodnikiem wyczynowym i chciałby jeździć swym szczególnym modelem Subaru po drogach publicznych?

W ofercie STI znajdują się przede wszystkim dedykowane części tuningowe, przeznaczone do obecnych i niedawno produkowanych aut Subaru. Warto przy

Forester tS

tym zaznaczyć, że STI stara się realizować ideę, którą zawiera w haśle „Nie chodzi tylko o części, ale o całą koncepcję przygotowania samochodu". W ofercie firmy nie ma elementów do przeróbek silników, natomiast znajduje się wiele zestawów do tuningu podwozia - amortyzatory, sprężyny, elementy do usztywnienia karoserii, czy do poprawy stabilności ram pomocniczych. Wiele jest części takich jak np. wahacze z tulejami w postaci przegubów uniball. Firma podkreśla, że każdy, nawet prosty element (choćby rozpórka między kolumnami MacPhersona) jest dostosowany do sztywności konkretnego nadwozia, a nawet zawiera opatentowane rozwiązania, które powodują usztywnienie karoserii w określonych płaszczyznach. Komponentów tych, przeznaczonych dla każdego samochodu (dwa ostatnie modele Imprezy, dwa modele Legacy, Forester, Exiga i mała Stella) jest wiele i firma zaleca montowanie ich kompletami, co ma zapewnić najlepsze ich działanie. W ofercie są też oczywiście głębokie modyfikacje hamulców na bazie elementów włoskiej firmy Brembo, wzmocnione sprzęgła, tłumiki, filtry, materiały eksploatacyjne, elementy aerodynamiczne, obręcze kół oraz części ozdobne. Najpoważniejsze proponowane modyfikacje dotyczą oczywiście Imprezy oraz Legacy.

Legacy S401

Firma zastrzega, że zestawy dostępne u dealerów Subaru w poszczególnych krajach mogą się różnić od tych części, które oferowane są w Japonii. Jednak katalogi części w specyfikacji japońskiej są dostępne i można zamówić je bezpośrednio od producenta. Wymaga to jednak dokładnego zweryfikowania modelu i wersji auta do jakiego mają być montowane.

Legacy S402

A całe samochody? Jak wiadomo Impreza WRX STI przyjęła niedawno oficjalną nazwę Subaru WRX STI i występuje jako oddzielny, seryjny model. Powstał więc pretekst, by STI zajęło się nim „specjalnie". W listopadzie 2011 r. firma STI ogłosiła nadchodzący debiut czterodrzwiowej Imprezy STI S206, w dwóch odmianach - standardowej i „Challenge", nawiązującej do samochodu startującego w 24 h Nurburgring. Auto ma m.in. aluminiową pokrywę silnika i kilka innych modyfikacji zmniejszających masę, dwulitrowy silnik z turbosprężarką twin scroll i rozrządem sterowanym przez AVCS (320 KM), hamulce Brembo i modyfikacje podwoziowe. Zapisy na samochód, którego limitowana produkcja ma sięgnąć 300 sztuk, przewidziano do maja tego roku. Jest tylko jeden szkopuł. Wszystkie egzemplarze już dawno zamówiono i lista jest zamknięta. Możemy natomiast przypuszczać, że właśnie teraz trwają intensywne prace nad przeróbkami specjalnych wersji drogowych Subaru XV i Subaru BRZ. ■

W następnym numerze przedstawimy Państwu opinię o Legacy tS i Imprezie R206 okiem dziennikarza motoryzacyjnego, Dino Dalle Carbonare.

Reiski Auto Sp. z o.o.
- realizacja nowych inwestycji

Firma Express Service W. Reiski, A. Reiska Sp. J. rozpoczęła swoją działalność jako autoryzowany dealer marki Subaru już w roku 2009, o czym pisaliśmy wówczas w „Plejadach" nr 3 (26)/2009. To jednak początek bieżącego roku okazał się dla spółki momentem przełomowym – obecnie pod nazwą Reiski Auto Sp. z o.o., w wybudowanym od podstaw nowym salonie, firma przygotowana jest do świadczenia najwyższej jakości usług wymagającym klientom naszej marki.

„Pomysł (na nową inwestycję - przyp. red.) zrodził się kilka lat temu, kiedy zaobserwowaliśmy dokonujący się już proces centralizacji i konsolidacji rynku dealerskiego. Po wielu analizach i zbadaniu możliwości rozwoju na rynku lokalnym obraliśmy nowy kierunek rozwoju, czego owocem był zakup nieruchomości na ul. Fordońskiej w Bydgoszczy. Projekt obejmował 1100 m² dla salonów sprzedaży, 13 stanowisk naprawczych w serwisie, 2 recepcje interaktywne, 2 myjnie, 4-stanowiskową blacharnię i 10-stanowiskową lakiernię, stację kontroli pojazdów oraz dwukondygnacyjny magazyn części" – tak ostatnie osiągnięcia firmy podsumował jej właściciel Wojciech Reiski.

Wyposażenie obiektu w najnowocześniejsze urządzenia pozwoliło na wprowadzenie nowych oraz rozwój już oferowanych usług. Jednym z najważniejszych procesów udoskonalonych w ramach projektu jest diagnostyka i przyjęcia pojazdu do serwisu. Od niedawna proces ten obejmuje zgłoszenie samochodu w recepcji interaktywnej oraz wykonanie testu bezpieczeństwa pojazdu, na który składają się: kontrola skuteczności działania hamulców i zawieszenia, wstępna kontrola zbieżności, test OBD oraz kontrola akumulatora, ustawienia świateł, poziomu płynu hamulcowego i chłodzącego, głębokości bieżnika i ciśnienia powietrza. Wszystkie otrzymane odczyty porównywane są następnie z parametrami znamionowymi i umieszczane na jednym dokumencie stanowiącym swoisty certyfikat bezpieczeństwa dla klienta.

Na uwagę zasługuje ponadto wyposażenie stacji w nowoczesne urządzenie do pomiaru i ustawiania geometrii kół – dzięki kamerom i czytnikom laserowym cały proces zajmuje obecnie jedynie dwie minuty. Ciekawym rozwiązaniem będzie również bezdotykowa myjnia automatyczna. O skuteczności bezinwazyjnego mycia pojazdu również w niecałe dwie minuty (!) przekonać się będzie można już w maju bieżącego roku. W jedynej tego typu myjni w Polsce będzie ponadto możliwe suszenie samochodów oraz nakładanie różnego rodzaju preparatów konserwujących.

Na tym jednak nie koniec nowości. W chwili obecnej bydgoski serwis pochwalić się może również innowacyjną na skalę kraju ramą naprawczą, wyposażoną w elektroniczny system pomiaru podwozia i nadwozia z aktualną bazą danych pojazdów. Z kolei w zakresie usług blacharsko-lakierniczych uwagę klientów przyciąga najnowocześniejsza z dostępnych na rynku kabina lakiernicza. Ostatnim z najważniejszych rozwiązań zastosowanych w nowej stacji obsługi jest profesjonalna przechowalnia i serwis ogumienia, umożliwiające przechowywanie opon i kół zimowych w odpowiednich warunkach. Wszystkie wymienione powyżej zalety nowoczesnego salonu Reiski Auto Sp. z o.o. oraz jego dogodna lokalizacja w Bydgoszczy pozwalają mieć pewność, że zarówno obecni jak i przyszli klienci naszej marki obsługiwani będą w nim w niezwykle komfortowych warunkach i według najwyższych standardów. Zapraszamy! ■

Pij mleko – będziesz miał ser w jelitach, czyli jak umrzeć zdrowszym

Życie ludzkie zatacza koło, dlatego jubilatom po pięćdziesiątce tort urodzinowy powinno się dekorować liczbą określającą ile lat zostało im do setki. Wtórny infantylizm sprawia, że z czystym sumieniem możemy stulatkowi umieścić na torcie cyfrę ZERO, ponieważ jego stan w pełni odzwierciedla urodę i zachowanie noworodka. Jest łysy, pomarszczony, ślepy, bez zębów, gaworzy i nie potrafi chodzić. Dlatego też od kilku lat nie organizuję przyjęć urodzinowych, ale dzięki portalom internetowym wszyscy znają tę przykrą dla mnie datę i złośliwie życzą mi dożycia tego wieku.

W tym roku zwalili się goście, ale ponieważ jest to towarzystwo na poziomie, w ramach rekompensaty za najście przynieśli kilka prezentów. Półlitrową „Żubrówkę" w wersji udoskonalonej do 0,7 litra, zegarek - by obalić moją teorię mówiącą, że doba jest podstawową jednostką czasu, a z uwagi na mój niehigieniczny tryb życia, książkę zatytułowaną *„Czy można żyć 150 lat?"*. Pewnie, że można, o ile się wcześniej nie umrze. Pierwszy prezent uległ konsumpcji, zegarek założyłem, bo miał przydatną funkcję – datownik, a pobieżna lektura wstępu do książki tłumaczyła, że MOŻNA ale nie odpowiadała na pytanie – PO CO? Po pierwsze, żadnego kraju na świecie nie stać, żeby utrzymywać emeryta przez blisko 90 lat. Po drugie, przepis na długowieczność przewidywał częste stosowanie lewatywy, a zabieg ten kłóci się z moim poczuciem smaku. Po trzecie, podjąłem kiedyś próbę nawiązania kontaktu ze stulatkiem i wiem, że to nie ma sensu. Wytrzeszczał oczy i napinał mięśnie twarzy, czym sprawiał wrażenie, że koncentruje się na moich słowach i uśmiecha, a w rzeczywistości… walił w pieluchę. Miał niebieską pidżamę, żółtą twarz i nic nie kumał. Jakbym rozmawiał z paczką Vegety. Po zakończeniu dołującej imprezy mogłem zanurzyć się głębiej w lekturę medycznego bestselleru. Zawierał kilka zasad, których przestrzeganie pozwalało żyć prawie wiecznie. Pierwsza to *zdrowy kręgosłup*. Autor twierdzi, że *„zwyrodnienia tego organu odpowiedzialne są za wszystkie dolegliwości i choroby na jakie człowiek cierpi"*. Weneryczne też? Przez ostatnie trzydzieści lat zapominałem badać kręgosłup i teraz rozważałem czy leczenie zacząć od skoliozy czy od sklerozy. Rozebrałem się do rosołu i stanąłem przed lustrem. Według autora prostym sposobem na przeistoczenie się z Quasimodo w Belmondo jest uprawianie sportu i… ani słowa o brydżu. Włożyłem dres i z obrzydzeniem wybiegłem z domu. Wieś nie jest dobrym miejscem do uprawiania joggingu. Po przebiegnięciu pierwszych stu metrów miałem kilka kilogramów błota na plecach, sześć razy zwrócono mi uwagę, żebym nie biegł, bo sklep czynny do dwudziestej, a potem ruszyły za mną nie uwiązane psy. Czterysta metrów ucieczki odebrało mi oddech, a gdy próbowałem wezwać pogotowie zemdlałem i wpadłem do rowu z wodą. Kilka tygodni później miałem już za sobą lekki zawał, silne przeziębienie, serię zastrzyków przeciw wściekliźnie ale nadal cierpiałem psychicznie z powodu trzech stów za nową komórkę. Ćwiczenia siłowe w zaciszu domowym wydały mi się dużo lepszym rozwiązaniem, ale również trwały zaledwie kilka minut. W wojsku robiłem 120 pompek. Niestety pamięć mózgowa i mięśniowa to dwie różne pamięci. Trzy serie po jedenaście powtórzeń i zakwasy sprawiły, że przez tydzień nie mogłem udźwignąć papierosa. Szukałem

w książce czegoś łatwiejszego i trafiłem na rozdział zatytułowany *„Oddychanie”*. Łatwizna? *„Prawidłowo oddychają tylko dzieci i pieśniarze operowi, bo robią to przeponą”* - czyli mniej wypinają klatę, a bardziej wydymają brzuch. Mój nawet bez wydymania ma objętość dmuchanego basenu. *„Oddychać należy pomału, bo zużywają się pęcherzyki płucne”* i tu autor przytacza przykład 130 letniego Hindusa, który oddychał raz na minutę. Spróbowałem nie oddychać przez 10 sekund i… *„M jak Miłość”* – znaczy - Mroczki przed oczami. Wziąłem się za następny rozdział – *„Odżywianie”*. Bułka z masłem, ponad pięćdziesiąt lat doświadczenia. Ze wstępu do rozdziału wywnioskowałem, że jedzenie szkodzi zdrowiu, a podstawą prawidłowego żywienia jest głodówka i… lewatywa. Żołądek podszedł mi do gardła. A… coś do gryzienia? A co z piciem… normalną stroną? Szukałem w myślach jakiegoś zdrowego produktu, który lubię – mleko! Wertowałem strony w poszukiwaniu tego hasła: … *mleko jest zdrowe…* (hurra!)… *ale tylko mleko matki…* (zaczęło się robić pod górkę)… *które wolno spożywać do szóstego miesiąca życia…* (kamień z serca)… *krowie mleko pod wpływem temperatury ludzkiego ciała ścina się, jako ser przywiera do ścianek jelita cienkiego i trawione jest w ostatniej fazie głodówki* - czyli w moim przypadku… NIGDY?! Przeszedłem do podrozdziału *„Mięsa”*, gdy żona podała obiad. Mielony z ziemniakami w sosie grzybowym. Wbiłem widelec w sznycel nie przerywając lektury i tak zastygłem: *„… człowiek po czterdziestce nosi w sobie kilka kilogramów nie strawionego, gnijącego mięsa”*… z dalszej lektury wynikało jednak, że to bez różnicy czy zjem czy wywalę, bo moje jelito grube niczym się nie różni od kubła na śmieci, jeżeli przyjąć oczywiście, że kubeł też nie był myty przez ostatnie pięćdziesiąt lat. Zdezynfekowałem jelita szklaneczką whisky i wróciłem do lektury, skrzętnie omijając rozdział o odżywianiu. Kolejny nosił tytuł *„Zewnętrzna higiena ciała”*. Wiem - na wiosnę wypada się podmyć. Część pierwsza była o czyszczeniu zębów: *„…szczoteczka niszczy zęby i kaleczy dziąsła, co prowadzi do próchnicy…”*. *„Pasty do zębów zawierają fluor, który po przypadkowym spożyciu może doprowadzić nawet do śmierci”*. W napięciu chłonąłem każde słowo w nadziei poznania substytutu szczoteczki. Doczekałem się i zamarłem – doktor zalecał gryźć… gałęzie. Był wieczór, padał deszcz, wszędzie błoto, więc wyrwałem psu z pyska kostkę do czyszczenia zębów. Kolejny rozdział o higienie dotyczył języka: *„… biały nalot to siedlisko bakterii. Należy go zeskrobać paznokciem, aż język stanie się różowy…”*. zrobiłem jak kazał doktor i wywaliłem język do lustra – był czarny. Faktycznie - przed chwilą dokładałem do centralnego. Przypomniałem sobie, że węgiel jest dobry na… ten, no… zdrowie, przełknąłem ślinę i kontynuowałem lekturę. Czyszczenie nosa… autor zalecał wciąganie nosem roztworu wody, miodu i sody, który ma się wylewać ustami. Wymieszałem składniki i pociągnąłem, aż cały płyn znalazł się… w płucach. Po godzinie, gdy już opanowałem kaszel i łzawienie przeszedłem do *czyszczenia uszu. „Tarmosić, zwijać i naciągać ucho, aż wosk sam wypadnie”*. Spojrzałem na zdjęcie pana doktora na okładce. No, no… pozazdrościć kolczyków. Właśnie otwarłem paczkę słonych paluszków, gdy dotarłem do oczyszczania… ostatniego otworu. Przekartkowałem szybko, żeby nie mieszać smaków i trafiłem na rozdział *„Higiena wewnętrzna”*. Zaczęło się od czyszczenia wątroby. Olej, sok z cytryny, lewatywa, gorąca kąpiel, czosnek, lewatywa, wymioty, czosnek, lewatywa, wymioty, wąchanie czosnku, wymioty. Tak dwa dni i możemy sobie całą tą kurację wsadzić w buty, jeżeli nie będziemy *czule rozmawiać z obolałą wątrobą*. Nie wykonując gwałtownych ruchów odłożyłem słonego paluszka i kolejną szklaneczką whisky popchnąłem kolację z gardła z powrotem do jelit. Ostatni rozdział nosił tytuł *„Umiejętność szczęśliwego życia”*. *„Wykorzeń ze swoich myśli uczucie strachu, bólu, zemsty, nie denerwuj się i nie złość – bądź szczęśliwy”*. Byłem… dokąd nie przeczytałem tego dzieła. Rzuciłem książkę psu. W pięć sekund zżarł okładkę z wizerunkiem autora. *Dobra książka?* - spytałem retorycznie. Ogon emitował sygnały radości. Mnie zdołowała, a jego uszczęśliwiła. Znajomy patolog pracujący w prosektorium zdradził mi kiedyś pewną tajemnicę - najczystsze jelita z wszystkich jego „pacjentów” mają wegetarianie i alkoholicy. Myślałem jak połączyć te dwa sposoby żywienia, żeby uchronić się od lewatywy. Na śniadanie zjadłem… trawkę z „Żubrówki”. ■

Ekskluzywne nowości
w sklepikowej ofercie

Mając na uwadze wysokie wymagania, jakie stawiacie Państwo przed nami – rozwijamy topową kolekcję Exclusive. Asortyment, który wchodzi w jej skład powstaje przy współudziale samych użytkowników i miłośników marki spod znaku „Plejad".

S12TSL: 249 zł

Torba na ramię Vintage

- wysokość pośrodku: 26 cm
- szerokość na górze: 32 cm
- szerokość na dole: 32 cm
- szerokość spodu: 8 cm
- długość paska: 80 cm +/- regulacja

Zakończyliśmy prace nad skórzaną torbą w stylu retro. Użycie najwyższej jakości materiałów i nietuzinkowego designu zaowocowało wprowadzeniem do oferty torby na ramię Vintage. Jest to produkt, który będzie Państwu służył przez długie lata.
Zapinana na dwa zamki z regulacją, jednokomorowa, w środku znajduje się kieszeń na zamek błyskawiczny, kieszonki na telefon komórkowy i długopisy. Całość uzupełnia regulowany pas nośny. Torba dostępna w kolorze czarnym.

S12CERRUTI: 129 zł

Pióro Cerruti

Kolejną nowością jest wieczne pióro włoskiej firmy Cerruti. Czarne, klasyczne, ponadczasowe. Zapakowane w eleganckie czarne etui. Istnieje możliwość indywidualnego znakowania pióra za pomocą graweru laserowego.

S12MMUG: 59 zł

Magiczny kubek

Czary mary hokus pokus i nagle na smoliście czarnym kubku pojawia się rasowe Subaru. Magia tego kubka polega na tym, że początkowo ma on kolor czarny, a po zalaniu gorącym napojem farba znika i kubek zmienia kolor na biały, jednocześnie odsłaniając dokładnie cały nadruk umieszczony na kubku. Po kilkunastu minutach (gdy kubek powróci do pierwotnej temperatury), nadruk znika, a kubek ponownie staje się czarny.

Stajemy się coraz bardziej internetowi. Oprócz strony sklepu **www.sklep.subaru.pl** można nas znaleźć na portalu Facebook: **www.facebook.com/sklepsubaru** oraz u naszych dealerów.
Jednym z dealerów, posiadającym gabloty z asortymentem sklepu, jest firma MM CARS w Katowicach. Przy okazji wizyty w salonie można obejrzeć i zakupić większość pozycji oferowanych przez sklep Subaru.

www.motoryzacja.interia.pl

29 marca 2012

„Bardzo kontrowersyjne Subaru"

(XV)

Wsiadamy

Z przodu miejsca nie brakuje, co we współczesnych autach nie dziwi, a i nasz „test dryblasa" wypadł całkiem pozytywnie. Wysoki pasażer siedzący za wysokim kierowcą będzie miał wystarczająco dużo przestrzeni na nogi.

Wartą docenienia zaletą Subaru XV jest bardzo dobra - w porównaniu z innymi produkowanymi współcześnie samochodami - widoczność z miejsca kierowcy, dodatkowo wspomagana dużymi, bocznymi, mocowanymi do drzwi lusterkami bocznymi i kamerą cofania (...).

Jedziemy

(...) Testowane przez nas Subaru było napędzane czterocylindrowym turbodoładowanym silnikiem diesla w układzie boxer, o pojemności 1998 ccm i mocy 147 KM, 16-zaworowym, z bezpośrednim wtryskiem common rail. Auto z taką jednostką porusza się sprawnie. Co ciekawe, wydaje się nawet szybsze i zrywniejsze niż sugerują to dane fabryczne (przyspieszenie od 0 do 100 km/godz. w 9,3 sekundy, prędkość maksymalna 198 km/godz.).

Subaru XV prowadzi się bardzo pewnie. Dzięki „symetrycznemu" napędowi na cztery koła (symmetrical AWD, centralny mechanizm różnicowy 50:50 ze sprzęgłem wiskotycznym) i dość twardemu zawieszeniu (...).

Spalanie? Mieści się w zakresach obiecywanych przez producenta. Nawet w warunkach miejskich, i to kolejne miłe zaskoczenie, nie musi przekroczyć 7 litrów na 100 km (...).

Podsumowując

Nasz test potwierdził, że Subaru XV to całkiem fajne auto (...).

www.radiokolor.pl

2 lutego 2012

„Subaru Forester – Kombi i SUV z napędem 4x4"

(Forester 2.0D)

Co najbardziej odróżnia Subaru od innych marek? Jako jedyna produkuje wszystkie modele ze stałym napędem na 4 koła. Postanowiłem sprawdzić jak legendarny napęd radzi sobie z prawdziwą zimą… w polskich górach. Przed wami Subaru Forester ze zmodyfikowanym silnikiem 2.0 Boxer Diesel.

Prowadzenie:

Zaczynamy od prowadzenia, bo to jest jedną z najmocniejszych stron tego auta. Na śnieg, na żwir, na lód i na piach. Na autostradę, bezdroża, ale i też do miasta. Takie jest Subaru Forester. Auto, mimo że jest wysokie, nie buja się mocno na zakrętach i naprawdę dobrze się prowadzi. To jest duży plus, zwracając uwagę na jego świetne właściwości w terenie. Sprawdziliśmy go w jeszcze gorszych warunkach, na nieodśnieżonych i oblodzonych górskich drogach. Łańcuchy nie były potrzebne, a za kierownicą czułem się naprawdę pewnie.

Silnik:

Testowany Forester ma zmodyfikowany wysokoprężny silnik 2.0 Boxer Diesel o mocy 147KM (...).

Spalanie:

Tu kolejny powód do zadowolenia. Moje wyniki przedstawiają się następująco: Trasa 5,8l/100 km, miasto 6,4l/100 km, co daje 960 km na jednym zbiorniku.

Jak na czteronapędowe auto ważące 1,5 tony posiadające 2-litrowy silnik o sporej mocy 147 km, to wynik więcej niż przyzwoity.

Wnętrze:

W Foresterze jest dużo obszernych schowków, nawet dla pasażerów z tyłu. Dużo miejsca i przede wszystkim spory bagażnik – 450 litrów.

W Subaru nie znajdziecie jednak przepychu i ogromnego ekranu nawigacyjnego. Jakość wykonania na wysokim poziomie, wszystkie elementy są dobrze spasowane, dzięki czemu nic nie trzeszczy (...).

Zegary, w ciepłych kolorach, dobrze podświetlone. Informacje dotyczące spalania i zegar znajdują się na środku deski rozdzielczej pod charakterystycznym „daszkiem".

Kierownica zasługuje na pochwałę. Oprócz tego, że dobrze wygląda, naprawdę dobrze się ją trzyma. Nie zabrakło przycisków na kierownicy i sterowania telefonem za pomocą interfejsu Bluetooth (...).

Na zewnątrz:

Nigdzie indziej nie znajdziecie podobnego designu. Głównie przez

budowę tego auta, ciężko znaleźć mu konkurenta. Z zewnątrz wygląda jak ogromne kombi lub jak kto woli przedstawiciel gatunku SUV. Jednak tak naprawdę to jeden z nielicznych samochodów typu SUV, który może bez wstydu aspirować także do klasy aut terenowych - z uwagi na świetny stały napęd 4x4 oraz wysoki prześwit. W testowanej wersji nie zabrakło relingów, które mogą być synonimem auta rodzinnego, ale też wlotu intercoolera na masce, który podkreśla prawdziwy, sportowy charakter. Takie właśnie jest Subaru Forester (...).

Podsumowanie:

Zastanawiałem się nad konkurencją dla Forestera, ale tak naprawdę w tej klasie ciężko wskazać podobnego konkurenta (...).

Fleet

nr 1/2 (24) 2012

„Pomarańczowa alternatywa"

(XV)

Miejska przygoda

(...) Jest to zupełnie nowy rodzaj SUV-a z gatunku crossover, łączący w sobie cechy różnych klas pojazdów (...). Plastikowe nakładki na progi, błotniki oraz zderzak optycznie powiększają samochód. Ciekawe, że ma on taki sam prześwit co Forester. W ogóle z samochodami Subaru jest ciekawa sprawa, ponieważ zarówno Outback, Forester, a teraz także XV, to samochody o podwyższonym zawieszeniu, ale dzięki zastosowaniu stałego napędu na wszystkie koła – co niestety nie dotyczy innych SUV-ów, ponieważ większość kupowanych modeli konkurencji ma napęd na jedną oś – i silnika boxer, mają nisko położony środek ciężkości. Taka kombinacja sprawia, że jadąc podwyższonym samochodem, trzeba tylko przełamać strach przed zbytnim przechylaniem się samochodu, ponieważ okazuje się, że XV zachowuje się stabilnie. (...) Teraz wsiadamy do wnętrza nowego Subaru. Faktycznie, dzięki wyższemu zawieszeniu nie stanowi to problemu. Dowiadujemy się wcześniej, że uzyskano dużo miejsca na poziomie barków kierowcy i to też prawda. Także nad głową jest sporo miejsca. Nie ma problemu z zajęciem odpowiedniej pozycji.

(...) Miałem okazję jeździć tylko samochodem z silnikiem Diesla i jestem pod wrażeniem zarówno prowadzenia, jak i charakterystyki silnika. Zostało coś z duszy rajdowej w modelach z Plejadami na masce, ponieważ krótki skok lewarka, twarde zawieszenie i hamulce oraz przyzwoity, chociaż nie tak precyzyjny jak oczekiwałem, układ kierowniczy tworzą bardzo dobrą mieszankę. To po prostu zwinne, wszędobylskie i dynamiczne kombi, które nie obiecuje więcej, niż może dać kierowcy w rzeczywistości.

(...) **Gdybym miał kupić taki samochód dla siebie, byłbym zadowolony, natomiast gdybym otrzymał taką służbówkę, w podziękowaniu dla pracodawcy poważnie rozważyłbym pracę 7 dni w tygodniu po 12 godzin.**

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru „Plejady"

Redakcja / Wydawca:
Subaru Import Polska sp. z o.o.
ul. Josepha Conrada 51, 31-357 Kraków
tel. 12 687 43 00

Redaktor naczelny:
Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redaktor prowadzący:
Robert Malara
robert.malara@plejady.subaru.pl

Stali współpracownicy:
Janusz Dudek, Jerzy Dyszy, Agnieszka Jama, Marcin Kacperek, Jacek Pieśniewski, Mateusz Senko

Opracowanie graficzne:
Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:
Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:
redakcja@plejady.subaru.pl

Pozostałe zdjęcia:
Archiwum Subaru, Archiwum Fuji Heavy Industries, Archiwum Szkoły Jazdy Subaru, Stock.XCHNG, Wikimedia Commons

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

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

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

ISSN 1897-1989

www.plejady.subaru.pl

facebook.com/MagazynPlejady

SONY
make.believe
Sony Tablet P
Wszystkie innowacje Sony w jednym.
Waga 370g • Dwa ekrany • Modem 3G • Certyfikat Playstation™
sony.pl/tablet
vaioblog.pl/tablet
„Sony", „ make.believe" i „Vaio" są zastrzeżonymi znakami towarowymi Sony Corporation.