



SUBARU

Nr **11**/2005
15.09.2005

magazyn miłośników subaru
PRELUZADY

— w w w . s u b a r u . p l

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%

Nowy **FORESTER**

Wczoraj we Frankfurcie - dziś już u nas...

Porady SJS

Nowa Subaru Impreza

House Collection

Subaru - karate tradycyjne



Relacje z RSMP oraz z RSMŚ



OD WYDAWCY...

Szanowni Państwo!

Przeprowadzki, nowe modele, zmiany organizacyjne... wszystko to spowodowało, że pomimo pracujących weekendów ciągle trudno jest nam nadażyć nawet za dniem wczorajszym.

Z niekłamaną przyjemnością mam jednak zaszczyt zaprosić Państwa na Dni Otwarte, które organizujemy w terminie 17-18.09. Już w dniu oficjalnego otwarcia największej na świecie Wystawy Motoryzacyjnej we Frankfurcie, będzie można zapoznać się ze zmodyfikowanym Foresterem i Legacy, które to modele tam właśnie będą świętowały swą oficjalną premierę europejską. Zapraszam tym bardziej serdecznie, że na wprowadzenie tych modeli przygotowaliśmy szczególnie atrakcyjne oferty. Legacy limuzyna 2.0, która tym razem jako wersja 165-konna zadowoli, jak sądzę, także zwolenników szybszej jazdy, będzie oferowana ze znakomitym wyposażeniem w cenie już poniżej 100.000 zł!

Sukces wersji specjalnych Foreстера zachęcił nas do powtórzenia - również dla tego modelu - akcji, która w przypadku wersji „Six” cieszyła się nadzwyczajnym zainteresowaniem.

Pozostaje jedna, drobna kropla goryczy - ponieważ, zgodnie z tradycją, ograniczyliśmy ilość egzemplarzy w tych wersjach do 50 sztuk/wersję, niestety nie można zwlekać zbyt długo z decyzją.

Do zobaczenia w salonach!

Witold Rogalski,
Dyrektor SIP

"PLEJADY" nr 11/2005 - wrzesień 2005

Wydawca:

Emil Frey S. A.
Al. 29-go Listopada 184
31-236 Kraków
tel.: (012) 665 37 71
e-mail: wydawca@plejady.subaru.pl

Zespół redakcyjny:

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

Marketing/Reklama:

tel.: (012) 665 37 71
fax: (012) 665 37 72

Skład i druk:

BWCI - redakcja@plejady.subaru.pl
tel.: 0605 988 003

OTWIERAMY!

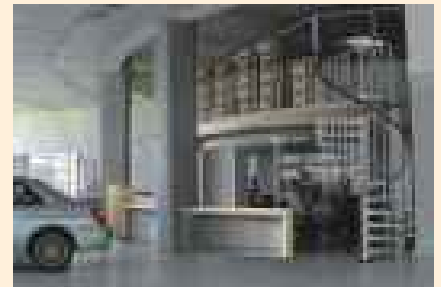
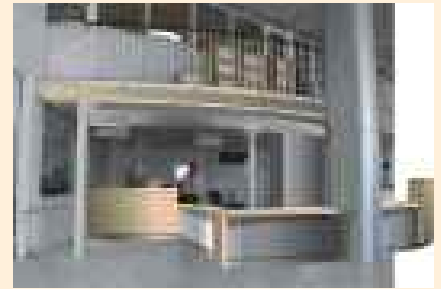
Ci z Państwa, którzy dłużej już śledzą informacje zawarte w naszym piśmie pamiętają zapewne „perturbacje”, związane z wiosenną przeprowadzką Subaru w Krakowie.

Tym bardziej jest mi miło - zamiast tradycyjnego „wstępniaka” - umieścić w tym miejscu zdjęcie nowego punktu Subaru w naszym macierzystym mieście.

Jeszcze nie wszystko jest gotowe, jeszcze nie wszystko działa tak, jak tego oczekujemy.

Ale już teraz w placówce przy ul. Conrada 45 można zarówno dokonywać zakupu nowych samochodów, ale także je serwisować. Lub też, po prostu, wstąpić do nas na kawę...

Witold Rogalski,
Dyrektor SIP



BEZPIECZNA JAZDA

Czym jest jazda bezpieczna? Jaka powinna być? Czego dotyczy to określenie?

Nie wiem, czy ktoś analizował to hasło w odniesieniu do własnej osoby. Przeważnie wypowiadamy się na ten temat odnosząc je do zachowań, reakcji innych kierowców.

Ktoś mnie zaatakował na drodze, ktoś był sprawcą wypadku, ktoś był jego ofiarą, ktoś, ktoś, ktoś...



Namnożyło nam się ostatnio ekspertów od „Bezpiecznej Jazdy”. Co chwila bardzo mądre głowy mówią z radia i telewizji, co jest bezpieczne, a co nie.

I chwała im wszystkim za to. Ale. Ktoś powie, że się przyczepiam i znowu gderam. Ale zawsze jest jakieś ale. Może jestem idealistą, lecz chciałbym, aby w sprawach najwyższej wagi porad merytorycznych udzielali ludzie, którzy mają naprawdę coś do powiedzenia, a nie tylko im się wydaje że mają.

I jak zapewne czytelnicy wiedzą w SJS zajmuję się szkoleniami z zakresu doskonalenia techniki jazdy. I tylko z tej płaszczyzny mogę się podjąć rozmowy o bezpiecznej jeździe. SJS nie prowadzi zajęć z zakresu bezpiecznej jazdy. My



uczmy poprawnego posługiwania się narzędziem zwanym samochodem. Chcemy, aby każda czynność związana z prowadzeniem była świadoma tzn., aby kierowcy wiedzieli jak ją wykonać i aby wiedzieli, jakie konsekwencje przynosi błąd. Jak niedopusz-

czać do błędów i jak je ewentualnie korygować. Mam świadomość ogromnej odpowiedzialności za wypowiedziane do moich kursantów słowa. Nie chcę ryzykować czegoś, co w wyniku „wyda-je mi się” przerodzi się w „stało się nieszczęście”.

Bezpieczne zachowanie to głównie zachowanie świadome, uwzględniające środowisko, własne zachowanie, zachowanie innych uczestników, relacje między innymi, pogodę, itp... moralność, kulturę, temperament, płęć... Wiele z tych wymienionych i niewymienionych elementów kształtuje się w domach rodzinnych, w szkołach, w środowiskach. Wiele jest cechami wrodzonymi, wiele jest wynikiem manipulacji nieodpowiedzialnych pedagogów życiowych.

Jak zatem uczyć Bezpiecznej Jazdy? Myślę, że najlepiej obrazuje to wypowiedź mojej wspaniałej, choć okrutnej nauczycielki pisanie na maszynie: „Macie pisać na maszynie szybko, sprawnie i bez błędów. Za treść odpowiadacie sami”.

Andrzej Lenczowski
Szkoła Jazdy SJS



RAJD ARGENTYNY - SOLBERG NA PODIUM

25. Rajd Argentyny ponownie wygrał Sébastien Loeb. Petter Solberg zajął trzecie miejsce, a między Norwegiem i Francuzem znalazł się Marcus Grönholm. Drugi z kierowców Subaru World Rally Team - Chris Atkinson dojechał do mety na dziewiątej pozycji.

Solberg po raz kolejny zaczął dynamicznie, zostając liderem zawodów po

trzech pierwszych oesach. Atkinson na początku był siódmy, potem jednak popełnił błąd, który kosztował go spadek o dwie pozycje w dół. Jednak w połowie pierwszego etapu znowu do głosu doszedł Sébastien Loeb. Awansował na pierwsze miejsce, pomimo kolizji z... krową, która niespodziewanie znalazła się na trasie.

Bardzo ostrożnie jechał François Duval, nie chcąc ryzykować uszkodzenia samochodu i... utraty posady w ekipie Citroëna. Petter Solberg nie oszczędzał swojego Subaru, czując na plecach oddech goniącego go Marcusa Grönholma. Walka Fina z Norwegiem stała się w pewnym momencie ozdobą nieco nudnych zawodów. Niestety na oesie 15. Solberg uderzył w skałę i uszkodził tylne hamulce w Imprezie WRC.

„Kamień przebił przewód hamulcowy i cały płyn wyciekł”, tłumaczył kierowca SWRT. Na drugie miejsce awansował Grönholm. Taki układ sił nie zmienił się do końca rajdu. Chris Atkinson ambitnie walczył o ósme miejsce z Manfredem Stohlem (Citroën Xsara WRC). Błąd na przedostatnim oesie sprawił, że młody Australijczyk musiał zadowolić się dziewiątą lokatą. Ale i tak był zadowolony, bo zdobył dla Subaru punkt do klasyfikacji producentów.

W PC WRC swoje pierwsze zwycięstwo odniósł Nasser Al-Attiyah w Subaru Impreza Spec C.

Kierowca z Kataru awansował na drugie miejsce w klasyfikacji generalnej Production Car, tracąc do lidera - Toshi Arai (Subaru Impreza Spec C) tylko 5 punktów.



55. RAJD FINLANDII

Loeb pokonany!

55. Rajd Finlandii po raz drugi z rzędu i piąty w ciągu ostatnich sześciu lat, zakończył się wygraną Marcusa Grönholma. Kierowca Peugeota 307 WRC przerwał trwającą 119 dni zwycięską passę Sébastiena Loeba. Francuz był drugi. Petter Solberg zajął czwarte miejsce. *„Liczyłem na więcej”,* przyznał kierowca Subaru World Rally Team.

Zaczął się dobrze, bo Solberg wygrał pierwszy odcinek specjalny. Jednak na próbie Mökkipera Subaru Impreza WRC opuściło drogę, tracąc tylne skrzydło. Brak dociążenia aerodynamicznego spowodował lądowanie na „nosie” po skoku w dalszej części próby. *„Przez 100 metrów jechaliśmy poboczem. Uszkodziliśmy zawieszenie”,* tłumaczył Norweg. Drugi z kierowców Subaru World Rally Team - Chris Atkinson odpadł z rywalizacji na oesie 4. Jego samochód uderzył w skałę, czego efektem był złamany układ kierowniczy. Dla Australijczyka był to pierwszy występ w Finlandii.

Słynne hopy i kilkumetrowe skoki to ozdoba fińskich zawodów. Trzeba mieć jednak stalowy kręgosłup, aby wytrzymać kilkukrotne twarde lądowanie na jednym oesie. Przekonał się o tym pilot Grönholma - Timo Rautiainen. Po jednym z dalekich skoków doznał urazu kręgosłupa i nie był w stanie dyktować.

Dopiero interwencja lekarzy postawiła Timo na nogi.

Solberg walczy z Hirvonenem

Po pierwszym etapie prowadził Grönholm. Lider rajdu na wszelki wypadek „gasił” skoki. *„Plecy Timo trochę mnie hamują i nie jadę na maksimum”,* stwierdził kierowca Peugeota. Petter Solberg zaczął odrabiać straty, ale po piętach deptał mu... Mikko Hirvonen w Fordzie Focusie WRC. Chris Atkinson wrócił na trasy dzięki systemowi SuperRally. Niestety nie na długo, przy prędkości ponad 150 km/h wpadł do

rowu, całkowicie demolując Imprezę WRC. Do końca trwał zacięty pojedynek pomiędzy Petterem Solbergiem i Mikko Hirvonenem. Norweg informowany o międzyczasach rywala, kontrolował sytuację na końcowym Kruununperä. Pokonał Hirvoneną różnicą 0,4 sekundy i nie dał sobie odebrać czwartej lokaty. Wygrał Grönholm, przełamując dominację Sébastiena Loeba. Trzecie miejsce zajęli Markko Märtin.

55. Rajd Finlandii oglądało prawie 300 tysięcy kibiców - to absolutny rekord tegorocznego cyklu MŚ.



RAJD NIEMIEC - KŁOPOTY SOLBERGA

Po kilku szutrowych rajdach wreszcie przyszła kolej na asfalty. Światowa czołówka zjechała do Niemiec. Znowu najszybszy okazał się Sébastien Loeb. Kierowca Citroëna wyprzedził kolegę z zespołu - François Duvala i Marcusa Grönholma. Petter Solberg zajął siódme miejsce. Zaraz za nim uplasował się Stéphane Sarrazin - tym razem to Francuz został nominowany przez Subaru World Rally Team do zdobywania punktów dla zespołu.

Petter Solberg rozpoczął rajd dość pechowo, bo zaraz na starcie do pierwszego odcinka specjalnego zgasił Imprezę WRC i przez kilkadziesiąt sekund nie mógł jej odpalić. Potem przydarzył się jeszcze niekontrolowany obrót na trasie i Norweg zajął dopiero siódme miejsce, o 2 sekundy wyprzedzając... Sarrazina. Od początku zawodów prowadził Loeb, a tuż za nim jechali Duval i Grönholm. Trzeci kierowca Subaru - Chris Atkinson miał kłopoty z turbosprężarką i po pierwszej pętli był dopiero siedemnasty. Pomimo ostrej pogoni Solbergowi nie udało się „wbić” do pierwszej trójki. Po pierwszym etapie zajmował jednak czwarte miejsce. „*Za dużo błędów, stanowczo za dużo*”, stwierdził lider SWRT. Drugi dzień był dla niego jeszcze bar-



dziej pechowy. Po kolejnym błędzie i wizycie poza drogą w Subaru zaszwanowała skrzynia biegów. Solberg spadł na 12. pozycję. Dobrze radził sobie Sarrazin, który na trzech oesach zanotował czasy w pierwszej „piątce”. Na koniec drugiego etapu zajmował 7. miejsce. Chris Atkinson, choć nie jest specjalistą od asfaltów - a w Rajdzie Niemiec startował po raz pierwszy - radził sobie coraz lepiej. Na czele klasyfikacji nadal były

dwa Citroëny, przed dwoma Peugeotami - Grönholma i Marrko Märtina. W czasie ostatniego etapu Solberg zaczął odrabiać starty. Na przedostatnim oesie pokonał Gianni Gallego (Mitsubishi Lancer) i na metę niebieskie Subaru wjechało jako siódme w kolejności. Stéphane Sarrazin pomimo urwanej półosi zdołał obronić ósmą lokatę i punkty dla zespołu. Chris Atkinson zajął 11. miejsce, co uznał za umiarkowany sukces.

PUNKTACJA MŚ:			
KIEROWCY		PRODUCENCI	
1. Loeb	93	1. Citroën	123
2. Grönholm	61	2. Peugeot	117
3. Solberg	55	3. Ford	72
4. Märtin	53	4. Subaru	62

www.pirelli.pl

MOC POD KONTROLĄ

Gdy prowadzisz dynamiczny samochód najwyższej klasy nie musisz się niepokoić potężnymi siłami przyśpieszenia i przetrwania. Płynna i precyzyjna kontrola nad kierownicą zapewnia ci pełną kontrolę. MK: nie doścignię. Mistrz!

SUBARU & HOUSE



house

Speed Star Power of Engines

Nie trzeba być motoryzacyjnym frikiem, aby wiedzieć, jakim respektem i uwielbieniem cieszy się marka Subaru. Perfekcja wykonania, prędkość i luksus, wydają się być nie do osiągnięcia... I właśnie dlatego odzieżowa firma HOUSE podjęła się karkołomnego zadania i przygotowała wspólnie z Subaru linię odzieży tej kultowej marki.

Rajdowa adrenalina i klubowy sznyt, motoryzacyjna pasja i uliczna moda. Jak stworzyć ubrania, przeznaczone dla samochodowych maniaków? Jak przełożyć motoryzacyjne emocje na język mody? Wystarczy stworzyć koalicję mocy i mody, rajdowych emocji i awangardowych trendów.

Czy oślepią cię światła samochodów czy może klubowe reflektory? Czy lejesz szampana stojąc na podium, czy podczas imprezowego szaleństwa? Duet **House & Subaru** to linia dla tych, którzy z pasją i entuzjazmem kreują nowe uliczne i klubowe trendy, nadając szyk i koloryt naszym miastom.

Dla wszystkich entuzjastów szybkiej jazdy firma House przygotowała niezwykle promocję. Każdy, kto między 16. września a 16. października zakupi ubrania z linii Subaru, weźmie udział w losowaniu treningu w Szkole Jazdy Subaru oraz przejażdżki w fotelu pilota z Leszkiem Kuzajem!

Marka House & Kuzaj Team

Firma House stworzyła unikalną linię dla zespołu Leszka Kuzaja. Od marca możecie oglądać rajdy w nowej oprawie. Zarówno Subaru jak i Kuzaj Team wystąpią w nowej szacie... w ubraniach marki HOUSE.



SPORT & RACING

LEGENDA ŻYJE!

Długo oczekiwana na naszym rynku nowa stylizacja Subaru zostanie już wkrótce zaprezentowana przy wprowadzeniu na rynek zmodyfikowanej wersji Imprezy, które będzie miało miejsce pod koniec października.

Liczne spekulacje i gorące dyskusje na Forum Subaru odejdą w przeszłość, lub... rozgorzeją z jeszcze większą intensywnością.

Ładna, czy nie? Czy teraz można już kupować wolnosącą Imprezę jako PRAWDZIWE Subaru, czy też konieczna jest wersja z turbodoładowaniem?

Publikowane poniżej zdjęcia, oraz garść informacji o zmianach technicznych, powinny umożliwić wyrobienie sobie własnej opinii o tych zagadnieniach.

Impreza 2.0 R

Nowy silnik o pojemności 2 l, który został już wprowadzony do modeli Legacy i Forester będzie w Imprezie osiągał

jest wyposażony w jednostkę o pojemności 2.5 l, oraz maksymalnej mocy 230 KM.

2.5 XT wiedzą, co naprawdę kryje się za tą zmianą: ogromny moment obrotowy nieomal w każdej sytuacji.



Impreza STI

Także ta wersja będzie wyposażona w silnik o pojemności 2.5 l. Maksymalna moc wzrasta do 280 KM, a maksymalny moment obrotowy osiąga aż 392 Nm! Wyposażona standardowo w zmodyfikowany aktywny centralny mechanizm różnicowy (DCCD) nowa Impreza STI będzie zarówno łatwiejsza w prowadzeniu, jak i jeszcze szybsza od swej poprzedniczki.

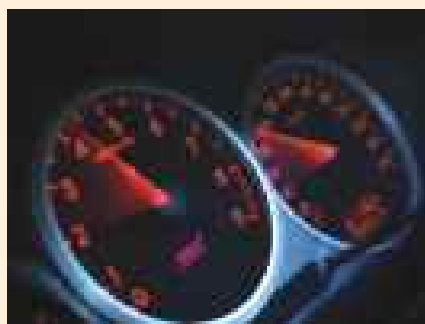
Szczegółowe opisy modeli zaprezentujemy już w następnym wydaniu Plejad.

moc maksymalną 160 KM (dotychczas 125), przy praktycznie niezmienionym zużyciu paliwa. Prędkość maksymalna samochodu wzrosła, dla wersji sedan, do 210 km/godz (+19), podczas gdy czas „standardowego” przyspieszenia od 0 do 100 km/godz. wynosi już tylko 8,8 s (dotychczas 10,2).

Parametry dynamiczne nie ulegają szczególnej zmianie, lecz ci z Państwa, którzy mieli już okazję jeździć wyposażonym w ten sam silnik Foresterem

Impreza WRX

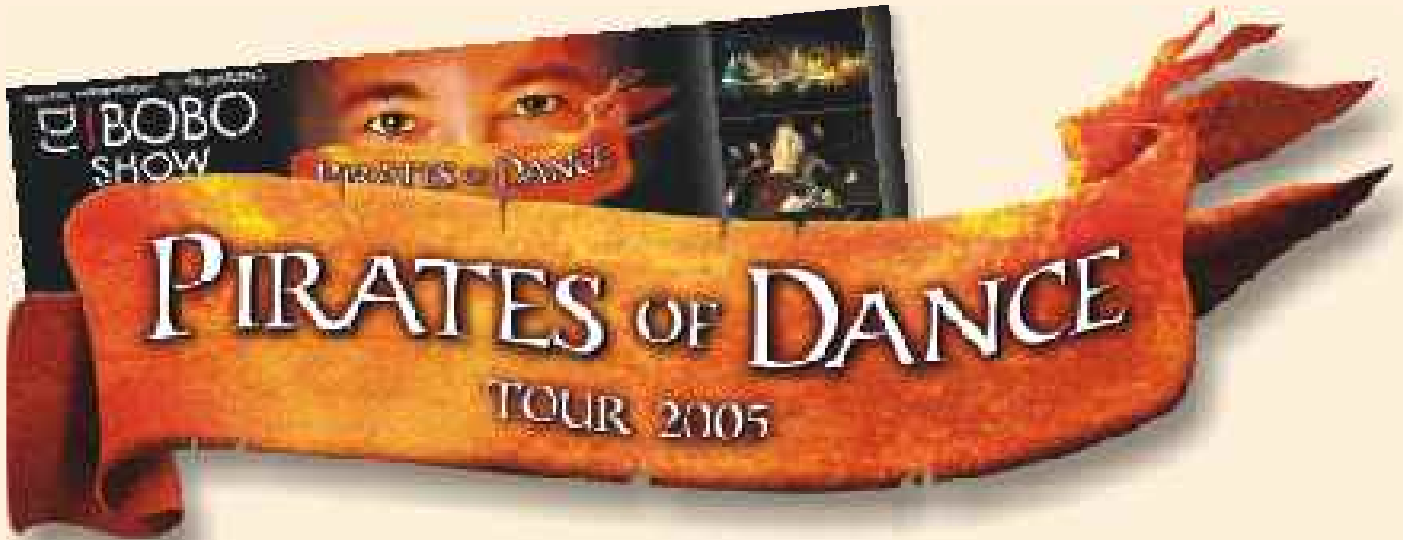
Kończymy spekulacje na temat pojemności silnika tego modelu - nowy WRX



LEGENDA ŻYJE! (c.d.)



PIRACI TAŃCA PRZYPLYNĄ DO POLSKI



Miło nam poinformować Państwa, że Subaru Import Polska sp. z o.o., obecna na rynku polskim zaledwie od kilku lat, pozwala sobie na sponsorowanie tak wielkich przedsięwzięć jak koncert DJ BOBO. Świadczy to o jej wysokim prestiżu, dobrej marce samochodów i stabilnie ugruntowanej pozycji na rynku motoryzacyjnym. Koncerty przez nas sponsorowane odbędą się 28. października w Warszawie i 29. października w Katowicach.

Serdecznie wszystkich zapraszamy!

Już pod koniec października do Polski przyjedzie na dwa koncerty DJ BOBO. Koncerty odbędą się w ramach europejskiej trasy Pirates of Dance Tour 2005. Będzie to gigantyczne show, którego główną atrakcją, poza muzyką, jest wyjątkowa scena w kształcie wielkiego pirackiego okrętu. Na scenie zobaczymy ponad 20 osób - wokalistów, tancerzy oraz zespół rockowy. A wszystko w oprawie pirackiej legendy.

Koncerty DJ Bobo cieszą się ogromnym zainteresowaniem w Niemczech i Szwajcarii. Na większość koncertów bilety zostały dawno wyprzedane. Dzięki polskim organizatorom koncertów - M&K Foam - zobaczymy pełną wersję tej super produkcji.

Pirates of Dance to kolejne mega show, w którym DJ Bobo łączy nie tylko gatunki muzyczne, od kojarzonego z nim dance po ostre dźwięki rocka, ale także najnowocześniejsze techniki sceniczne. Na estradzie podziwiamy ponad 20 tancerzy, którzy świetnie radzą sobie z trudnymi choreografiami stworzonymi specjalnie dla tego przedstawienia.

Na uwagę zasługuje także realizacja światła, dzięki której bardzo częste zmiany kostiumów i scenografii odby-

wają się na oczach publiczności. W show DJ Bobo musi być także perfekcyjnie opracowany pokaz pirotechniki. I jest to jedna z najbardziej zaskakują-

cych części pokazu. Cały wachlarz efektów perfekcyjnie zgranych z muzyką i choreografią zamienia koncert w wyjątkowe widowisko sceniczne.

Menu

dla mikro, małych, średnich
i dużych przedsiębiorstw



Danie główne:

Auto Firmowe

– ulubiona marka

*Fleet managerom
szef kuchni poleca:*

FLOTA

– pyszny magazyn
branży flotowej

*Zamówienia dań
firmowych na:*

www.autofirmowe.pl,
www.flota.com.pl

FORESTER



FORESTER

**KOLENCJA
SUBARU**

a) V[RUJ 11>11€..1BB1>1h ..v tzv 1CAAF

NOWY SUBARU FORESTER

Na polskim rynku debiutuje zmodyfikowany Subaru Forester drugiej generacji. Europejska premiera najpopularniejszego modelu koncernu Fuji Heavy Industries (właściciel marki Subaru) nastąpi za kilka dni na IAA we Frankfurcie. Najważniejsze zmiany to zupełnie nowe jednostki napędowe, zmodyfikowane zawieszenie i układ napędowy oraz bardziej dynamiczny wygląd.

Nowy wygląd

Choć kształt karoserii Forestera pozostał ten sam, to jednak już na pierwszy rzut oka widać zmiany wprowadzone do modelu 06. Z przodu samochód zyskał nowoczesny masywny „grill” oraz nowe przednie reflektory. Po raz pierwszy w opcji można zamówić reflektory ksenonowe (2.5 XT). Wykonana z aluminium maska jest umieszczona nieco wyżej niż w poprzednim modelu. Powiększono dzięki temu przestrzeń między maską a silnikiem, co ma niebaga-



«GTi» wśród samochodów SUV, to nowy silnik czyni z tego samochodu prawdziwe «STI»», tłumaczy Witold Rogalski, Prezes Zarządu Subaru Import Polska. Subaru Forester z silnikiem 2.5 turbo przyspiesza od 0-100 km/h w sześć sekund!

Kolejną nowością jest możliwość wyboru automatycznej skrzyni biegów do tej wersji silnikowej. Jest to 4-stopniowa przekładnia, sterowana elektronicznie, z trybem jazdy sportowej oraz systemem kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy (Vehicle Dynamic Control System). Do tej pory nie był on stosowany w Foresterze. System ten aktywnie współpracuje z symetrycznym układem napędowym AWD (Symmetrical AWD). Jego działanie polega na aktywnym rozdzielaniu momentu obrotowego między osiami, a także, w razie potrzeby, na przyhamowywaniu poszczególnych kół pojazdu. To kolejny krok Subaru w za-

telne znaczenie dla ochrony pieszych. Z tyłu zmodyfikowano klapę bagażnika, a lampy umieszczono w eleganckich przezroczystych kloszach. Pojawiły się również dodatkowe przetłoczenia karoserii, które nadają Foresterowi bardziej sportowy styl.

Jeszcze większa dynamika Subaru Forester 2.5 XT

Nowością jest zmodyfikowany przeciwsoobny turbodoładowany silnik typu „bokser” o pojemności 2.5 l i mocy 230 KM. Zastąpi on dotychczasową jednostkę 2.0 turbo (177 KM). Silnik 2.5 turbo wyposażono w układ zmiennych faz rozrządu, nie tylko na zaworach ssących, ale również na zaworach wydechowych. Krzywa momentu obrotowego jest bardziej płaska, a jego wartość maksymalna wynosi aż 320 Nm przy 3,600 obr./min. „Jeżeli o Foresterze 2.0 XT mówiło się, że jest to takie



NOWY SUBARU FORESTER (c.d.)

kresie podnoszenia aktywnego bezpieczeństwa. Forester 2.5 XT występuje również z 5-stopniową skrzynią manualną, pochodzącą z Subaru Imprezy WRX.

Subaru Forester 2.0 X

Nowy Subaru Forester będzie dostępny również z nowym silnikiem wolnossącym o pojemności 2 000 cm³. W stosunku do poprzedniej wersji moc tej jednostki wzrosła ze 125 KM do 158 KM. Zmienne fazy rozrządu oraz płaski przebieg krzywej maksymalnego momentu obrotowego (186 Nm przy 3 200 obr./min) pozwoliły na znaczące zwiększenie dynamiki. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi teraz 9,7 sekundy, a prędkość maksymalna wzrosła do 197 km/h.

Subaru Forester 2.0 X będzie dostępny zarówno z 5-biegową przekładnią manualną, jak i z 4-stopniową skrzynią automatyczną.

We wszystkich wersjach silnikowych przyspieszenie jest sterowane elektronicznie. To rozwiązanie nie tylko przyspiesza reakcje silnika, ale też doskonale sprawdza się w przypadku aktywacji tempomatu (opcja, zależnie od wersji).

Zawieszenie i układ napędowy

Sprawdzonych rozwiązań się nie zmienia. Przeciwny silnik typu „bokser” oraz symetryczny napęd wszystkich kół (Symmetrical AWD) to znak rozpoznawczy wszystkich modeli Subaru. W nowym Foresterze zmniejszono jednak opory wewnętrzne wszystkich dyferencjałów. Pozwoliło to na obniżenie masy tych elementów oraz lepsze właściwości aerodynamiczne całego układu napędowego.

Forester słynie z tego, że doskonale radzi sobie na polskich dziurawych drogach. Modyfikacje w ustawieniu zawieszenia sprawiają, że samochód jest jeszcze bardziej stabilny w czasie pokonywania zakrętów oraz przy pokonywaniu wszelkich nierówności. Również w terenie samochód prowadzi się znacznie bardziej pewnie.

Wnętrze i wyposażenie

Nowe kolory tapicerki, zmodyfikowana deska rozdzielcza, bardziej wygodne przednie fotele, dodatkowe uchwyty



i schowki to przykłady niektórych zmian, jakie wprowadzono do wnętrza Subaru Forestera 06. Uzupełnieniem bogatego wyposażenia standardowego każdej wersji może być skórzana tapicerka, szklany dach, reflektory ksenonowe czy nawigacja satelitarna. Zmiany objęły również koła: wersje 2.5 XT otrzymały koła 17-calowe, a modele 2.0 X - 16-calowe.

Nowy Forester jest tylko nieznacznie droższy od poprzedniego modelu. Cena wersji 2.5 XT zaczyna się od 34 000 Euro, a wersji 2.0 X już od 22 290 Euro.

Jeszcze w tym roku Subaru Import Polska planuje wprowadzić do sprzedaży 50 sztuk specjalnej limitowanej wersji Forestera 2.0 X (158 KM).

Dodatkowe informacje:

Subaru Import Polska



SUBARU - KARATE TRADYCYJNE

Aktywne bezpieczeństwo, szybkość, dynamika...

„Łączy nas wspólna filozofia - aktywne bezpieczeństwo”, powiedział pan Witold Rogalski, Prezes Zarządu Subaru Import Polska Sp. z o.o. na pierwszym spotkaniu z prezesem Polskiego Związku Karate Tradycyjnego Włodzimierzem Kwiecińskim.

To prawda, że w karate tradycyjnym oraz w konstrukcji samochodów Subaru dostrzec można bardzo wiele podobieństw! Czy to przesada? Okazuje się, że nie - to wręcz zasada!

Pierwsze podobieństwo, to kraj pochodzenia: Japonia.

Drugie, to tradycja samej sztuki karate sięgająca aż wieków średnich, a karate tradycyjnego w Polsce mająca ponad 30 lat. Tak samo długo Subaru, jako jedyna firma, we wszystkich swoich modelach, montuje permanentny napęd na 4 koła - Symmetrical AWD (All Wheel Drive). Sam zaś pion motoryzacyjny, sygnowany marką Subaru korzeniami sięga lat 20-30 minionego wieku, a wywodzi się z wielkiego koncernu Fuji Heavy Industry, potentata przemysłu ciężkiego i lotniczego.

Trzecie, najważniejsze chyba podobieństwo, to filozofia. I tu mamy kilka wspólnych przymiotników: aktywne bezpieczeństwo i pełna gotowość, symetria, perfekcyjna forma wynikająca z funkcji. Pojazdy Subaru dzięki napędowi AWD są stabilniejsze, pewniejsze, szybciej i bezpieczniej zachowują się w trudnych warunkach drogowych, niemal wyczuwają zagrożenia. W efekcie zapewniają pasażerom maksymalne bezpieczeństwo. Myślą przewodnią karate tradycyjnego jest zaś odpowiadający temu „zan shin” - pełna gotowość odparcia ataku lub jego uprzedzenie. Również

„mikiru” - przewidywanie niebezpieczeństw to element tej filozofii walki.

W filozofii karate tradycyjnego jako sztuki walki jest symetria ruchu i nadrzędne znaczenie środka ciężkości - tanden (punkt w dole brzucha). To stąd u zawodnika bierze się siła, dynamika, wydolność. Symetria gwarantuje stabil-

tym do góry poziomem sprawności, bezpieczeństwa, pewności siebie, gospodarowania energią, siły i granic możliwości.

Dlatego firma Subaru Import Polska Sp. z o.o. od lat wspiera działalność Polskiego Związku Karate Tradycyjnego.

Jerzy Machejek



ność i balans. W Subaru nisko i wzdłużnie osadzony, przeciwsobny silnik typu boxer, oraz także symetrycznie osadzona skrzynia biegów - to centrum siły gwarantujące idealną symetrię rozdziału elementu obrotowego. W obu przypadkach perfekcyjna forma dostosowana jest do wymaganych funkcji.

Samochody Subaru różnią się tym od innych aut, czym trenujący karate tradycyjne od osób nie uprawiających tej sztuki walki. W obu przypadkach mamy do czynienia z drastycznie przesunię-

Już dzisiaj serdecznie zapraszamy wszystkich miłośników karate tradycyjnego na:

III Puchar Świata w Karate Tradycyjnym

pod patronatem Prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego, który odbędzie się w dniu **15.10.2005r. w Warszawie w hali Torwar I przy ul. Łazienkowskiej 6a**. Organizację tych prestiżowych zawodów wspiera firma Subaru Import Polska Sp. z o.o.

Program III Pucharu Świata w Karate Tradycyjnym:

15.10.2005 r. (sobota)

godz. 10.00: **I część Pucharu Świata**

godz. 17.00: **Oficjalne otwarcie Pucharu Świata**

II część - finały

Podczas Pucharu Świata zostaną również rozegrane mecze w kumite drużynowym Polska - reszta świata w kategorii kobiet i mężczyzn. Odbędą się także pokazy karate tradycyjnego w konkurencjach: kata drużynowe kobiet i mężczyzn, en-bu kobieta/mężczyzna oraz en-bu mężczyzna/mężczyzna w wykonaniu utytułowanych zawodniczek i zawodników kadry narodowej PZKT, medalistów mistrzostw świata i Europy.



Adrenalina dla aut

Paliwa nowej generacji

Suprema 95

Suprema 98

SupraDiesel

SupraGaz



Suprema 95, Suprema 98 oraz SupraDiesel to paliwa beziarkowe, zawierające unikalną kompozycję dodatków uszlachetniających, które utrzymują najwyższe parametry pracy każdego silnika. W efekcie moc i osiągi samochodów wzrastają. SupraGaz to paliwo o najwyższych normach jakościowych i optymalnym składzie, dostosowanym do panujących warunków atmosferycznych. Paliwa Statoil to prawdziwy zastrzyk adrenaliny dla Twojego auta.

Zatankuj na własne Subaru!

1. Kup minimum 15 litrów dowolnego paliwa i weź udział w naszej loterii.
2. Co tydzień do wygrania dwuosobowy wyjazd na Rajd Monte Carlo oraz kupony paliwowe.
3. W finale – nowe Subaru Impreza!

promocja trwa od 19.08 do 13.11.2005 r.
www.statoil.pl

 **STATOIL**

chce się wracać

PISZĄ O NAS...

„Szef kuchni poleca” -

- Test Subaru Impreza WRX kombi

Auto Świat nr 21 (520) 23 maja 2005

„225-konny, turbodoładowany silnik, napęd 4x4 i fantastyczny układ kierowniczy sprawiają, że to kombi jest apetycznym kąskiem przyprawionym ore-gano, chili oraz odrobiną pieprzu. (...)”

„(...) wertykując krajową ofertę, trudno znaleźć kombi klasy średniej z napędem 4x4, które przyspiesza od 0 do 100 km/h w ok. 6 sekund! Jest tylko jedno takie auto - Subaru Impreza WRX.

Japończycy udanie przyrządzili swój «smakołyk». Przy tym nie żądają za niego dużych pieniędzy - np. BMW 330i 4x4 (0-100 km/h - 6,6 s) kosztuje ok. 200 tys. zł. (...)”

„(...) Ten samochód swój sportowy charakter odsłania tylko przed pasażerami przedniego rzędu siedzeń, którzy zajmą rajdową pozycję w dobrze wyprofilowanych fotelach. Okala ich prosty i funkcjonalny kokpit wykonany z twardego, ale dokładnie spasowanego plastiku. O sportowym rodowodzie przypominają kierownica firmy Momo (...) oraz perforowane nakładki na pedały (...)”

„(...) Podczas relaksacyjnej jazdy 225-konny silnik zadowala się niespełna 8 l/100 km. Obraz zmienia się diametralnie, gdy w kolektorze ssącym pojawi się duże ciśnienie doładowania. Dzieje się tak po przekroczeniu 3800 obr./min. Wtedy silnik wyraźnie przystępuje do szturm. Ciągnie z piorunującą siłą i nieprzerwanie do 7500 obr./min, kiedy następuje odcięcie zapłonu. (...)”

„(...) Przyspieszanie i dynamiczna jazda odbywają się bez usłizgu kół nawet na wilgotnym podłożu. Stały napęd na 4x4 (50:50) - trzy dyferencjały, z których centralny i tylny wyposażono w sprzęgło wiskotyczne - wykonuje świetną robotę. Konceptji napędu należy zawdzięczać również pewne zachowanie się Imprezy na drodze. (...)”

„(...) Sprężyste i wygodne kubałkowe fotele zapewniają doskonałe podparcie boczne. (...)”

„(...) Rajdowe tradycje i doświadczenia Subaru w budowaniu sportowych bolidów nie idą na marne. Impreza WRX jest tego dobrym przykładem. Za niecałe 150 tys. zł otrzymujemy prawdziwego sportowca - agresywnego, porywczego, ale też niepozornego z wyglądu oraz trwałego. W wersji kombi jest samochodem zarówno bardzo szybkim, jak i świetnie sprawdzającym się w roli użytkowego środka transportu. Fantastyczny, turbodoładowany bokser zadowoli na wielu płaszczyznach. Całość uzupełnia efektywny napęd na cztery koła oraz bezpośredni układ kierowniczy. Pomimo hamulców podatnych na fading Impreza WRX kombi to sportowe auto godne polecenia. (...)”

„Symetria na kołach” - Symmetrical AWD w samochodach Subaru

WRC nr 48 wrzesień 2005

„Od ponad trzydziestu lat Subaru montuje w swoich samochodach najbardziej optymalny system napędu na cztery koła o nazwie Symmetrical AWD.”

„(...) Najbezpieczniej jednak - i niestety najdroższym - rozwiązaniem jest napęd na wszystkie cztery koła. (...)”

„(...) «Bazą całego układu jest lekki, przeciwsobny silnik typu boxer zamontowany wzdłużnie oraz skrzynia biegów także osadzona wzdłuż osi pojazdu», tłumaczy Witold Rogalski, dyrektor Subaru Import Polska. «Tylko takie rozwiązanie w połączeniu z napędem na cztery koła daje idealną symetrię rozdziału momentu obrotowego. W przypadku samochodów z silnikiem rzędowym, ułożonym poprzecznie (np. Mitsubishi Lancer Evolution), układ napędowy nie jest symetryczny, bo działa w połączeniu z przekładnią kątową, skąd odbywa się wyprowadzenie napędu», dodaje nasz rozmówca. (...)”

„(...) wielu kierowców rajdowych podkreśla lepsze prowadzenie się Imprezy w stosunku do Lancera (...)”

Wojciech Grabarz

„Impreza w Twoim domu” -

- Test Subaru Impreza WRX

WRC nr 46 lipiec 2005

„(...) Nie jest źle je jeśli chodzi o okresowe przeglądy. Pierwszy, wykonany po piętnastu tysiącach w autoryzowanym serwisie, kosztował 460 zł plus koszt oleju. Drugi, po 30 tysiącach - 670 zł. Jak na klasę auta, całkiem znośnie. (...)”

„(...) Na tylnym siedzeniu da się jechać, ale trudno mówić o komforcie. Z przodu natomiast istna bajka - głównie dzięki rewelacyjnie wyprofilowanym fotelom. Wręcz obejmują ciało czułym uściskiem, z którego za nic w świecie nie chcemy się uwolnić. Są sztywne, ale nie przesadnie twarde. To nie surowy rajdowy kubełek.”

„(...) Jedna rzecz od początku nas nurtowała - sztywność zawieszenia. Czy to prawda, że Subaru Impreza nadaje się tylko do sportowych wyczynów, ale na dłuższą trasę lepiej wziąć co innego? Kilkadziesiąt przejechanych kilometrów dało nam odpowiedź - absolutnie nie. Samochód nie męczy przy zwykłej, codziennej jeździe po mieście. Potwierdzamy to nie tylko my, rajdomaniacy, ale i osoby, którym nazwisko Solberg kompletnie nic nie mówi. (...)”

„(...) Amatorów mocniejszych wrażeń jednak uspokajamy - WRX w porównaniu z każdym innym «normalnym» samochodem w zakrętach trzyma się genialnie. Jak to robi przy stosunkowo łagodnym zawieszeniu? Nie wiemy. Po prostu tak jest. Gdy dodamy świetną dynamikę 225-konnego silnika, już wiemy dlaczego Bartek (właściciel testowanej Imprezy - przyp. red.) na początku naszego spotkania powiedział: «Gdy wsiedam do tego samochodu, buzia mi się śmieje. Za każdym razem.»”

Jarema Szandar

„Festiwal prędkości” -

- 16 sportowych aut na torze w Kielcach (w tym Subaru Impreza STI Solberg Edition)

Wysokie Obrotu 25 sierpnia 2005 nr 33/96

„Witamy na największym w tym roku porównaniu samochodów sportowych

w kraju. Nie w Atenach, ale w Kielcach, i nie w zabytkowych murach, ale na torze wyścigowym. (...)”

„(...) Jako pierwsza ciszę poranka zmaćcia Impreza STI z instruktorami z SJS, którzy wytyczyli trasę przejazdu. Potem jeden po drugim na tor zjeżdżali bohaterowie testu. Już od samych oznaczeń STI, VTS, EVO, Sport, S, GTC, Turbo, Cupra, S 2000 mogło zakręcić się w głowie. (...)”

„(...) Wyczynowy Mitsubishi Lancer EVO VIII niczym wzorec metra w Sevres pod Paryżem stanowił punkt odniesienia dla wszystkich aut cywilnych. (...)”

„(...) Trasa przejazdu została tak wytyczona, by dać szansę także słabszym i mniejszym. (...)”

„(...) Do pomiarów czasu, prędkości i przecięcia zaprzęgliśmy wyrafinowany sprzęt bazujący na technice satelitarnej.”

„(...) **Subaru Impreza STI Solberg Edition:** Niebieskie auto wypełniło tor chrapliwym bulgotem. Żadne auto nie wychodziło tak szybko z zakrętów. Żadne nie przyspieszało tak ostro na prostych. No i proszę, spójrzcie na wyniki! Zwycięstwo ułatwiły rajdowe opony i obniżone o 2 cm zawieszenie z twardszymi sprężynami. Nie bez znaczenia jest też moc silnika - 320 KM (bez żadnych przeróbek) to znacznie więcej niż w N-grupowym Lancerze Michała Bębenka. (...)”

„**Artur Włodarski: Subaru Impreza STI Solberg Edition:** to bestia stworzona do szybkiej jazdy. Niesamowite przyspieszenie, powalające brzmienie, niezłe prowadzenie. Najlepszy czas przejazdu. (...)”

„**Szymon Sołtysik: Honda S 2000:** wredna, nieprzewidywalna, chimeryczna i momentami niebezpieczna. Za to właśnie ją lubię! Płynna i zarazem szybka jazda Hondą po torze to nieustanne wyzwanie, ale każdy poprawnie wykonany manewr sprawia niesamowitą satysfakcję. (...)”

„**Seat Ibiza Cupra:** Jedno z większych zaskoczeń naszego testu. Niby zwykła Ibiza z paroma sportowymi dodatkami i w kanarkowym kolorze. Pozory w tym przypadku mylą. W lekkim nadwoziu zmieszczono aż 180 KM i moc ta nie wydaje się przesadzona. Co więcej, modyfikacje zawieszenia są jak najbardziej trafione właśnie pod kątem wyczynów na torze. System ESP można wyłączyć przyciskiem między fotelami i w ten sposób uwolnić się od elektronicznego pomagiera. A wtedy żółta Ibiza może pokazać, jak to się robi, nawet mocniejszym samochodem. (...)”

CZAS PRZEJAZDU OKRĄŻENIA (s)	
1. Subaru Impreza STI SE	1,34,35
2. Mitsubishi Lancer Evo VII grupy N	1,35,75
3. Seat Ibiza Cupra	1,39,90

MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ (km/h)	
1. Subaru Impreza STI SE	157,35
2. BMW Z4 3.0	156,32
3. Mitsubishi Lancer Evo VII grupy N	155,45

MAKSYMALNE PRZECIĄŻENIE (g)	
1. Subaru Impreza STI SE	1,318
2. Mitsubishi Lancer Evo VII grupy N	1,239
3. BMW Z4 3.0	1,231

Zebrał: Mateusz Karzyński

NIE NARZUCAM SWOJEJ WOLI

**David Lapworth -
- szef Subaru World Rally Team**

Zwykle znamy kierowców, pilotów, rzadziej szefów poszczególnych zespołów. Jak jest Pana rola w SWRT?

Moim głównym zadaniem jest ustalenie strategii działania całego zespołu i taktyki na kolejne rajdy. Czuwam również nad tym, aby zespół realizował sportowe cele koncernu Subaru. Z jednej strony zajmuję się wszystkimi sprawami organizacyjnymi Zespołu: utrzymu-

gielskiego dżentelmena. Czy czasem się Pan denerwuje?

O tak! Prawie codziennie i to się nie skończy, dopóki nie zajmę się czymś innym. Ale przez te lata pracy w rajdach udało mi się wypracować logiczny i metodyczny styl działania. Staram się trzymać nerwy na wodzy, ale nie zawsze się udaje. Ten sport wymaga pasji i energii. Najbardziej stresuje mnie ryzyko, jakie podejmujemy. Statystycznie kończymy jedynie 90 procent wszystkich zawodów, a wszyscy pracu-

w klasyfikacji kierowców i konstruktorów?

Trudno porównać kierowców z różnych dekad. Ale obecne Mistrzostwa Świata stoją na wyższym poziomie - kierowcy są większymi profesjonalistami. Poziom organizacyjny też jest inny. Kiedyś marnowaliśmy mnóstwo pieniędzy na własne helikoptery i samoloty, samochody treningowe, podróże po całym świecie. Teraz cały cykl WRC jest wielkim kompaktowym widowiskiem, spektaklem atrakcyjnym dla kibiców.



ję kontakt z szefostwem Fuji Heavy Industries, z naszymi sponsorami, partnerami biznesowymi, FIA i innymi zespołami rajdowymi. Z drugiej mam decydujący głos w sprawach związanych bezpośrednio z zawodnikami. Wspólnie z kierowcami ustalamy cele na konkretny rajd, oceniamy sytuację odcinek po odcinku, z rajdu na rajd i podejmujemy odpowiednie działania, aby osiągnąć wyznaczony cel. Jednak z reguły staram się stać z boku - nie ingeruję w pracę inżynierów, nie narzucam swojej woli Zespołowi. Staram się być obecny i służyć odpowiednią radą.

Uchodzi Pan za spokojnego, stonowanego człowieka. Typowego an-

ją na pełnych obrotach cały czas. Kierowcy, inżynierowie, mechanicy. Najbardziej frustrujące są jednak niespodziewane, nieprzewidywalne usterki techniczne. One niweczą ciężką pracę i wysiłek.

Z kim współpracuje Pan najbardziej?

Myślę, że z kierowcami. Dzielę czas między zawodników i inżynierów. To od nich zależą wyniki i punkty, jakie zdobędziemy.

Co zmieniło się w rajdach od czasów, kiedy zdobyliście razem z Colinem McRae w 1995 roku podwójny tytuł mistrzów świata:

Czy w młodości myślał Pan o tym, żeby zostać szefem zespołu rajdowego?

Nie. Nic podobnego. Chciałem być kierowcą. Próbowałem swoich sił w kartingu, w jeździe na motocyklu, potem w wyścigach i rajdach samochodowych. Ale nie miałem ani możliwości finansowych, ani dość samozaparcia, aby rozwijać się w tym kierunku. Moim marzeniem była jednak praca w motorsporcie. Cieszę się, że udało mi się spżytkować moje talenty organizacyjne w tym kierunku. Nie żałuję. Nie mógłbym pracować w żadnej innej branży.

Wywiad przygotowany na materiałach Subaru World Rally Team.

CUDOWNY DUET (SEZON 2002)

W 2002 roku do zespołu Subaru dołączył jeden z najwybitniejszych kierowców rajdowych - Tommi Mäkinen. Cały zespół miał nadzieję, że doświadczony weteran i „młody gniewny” Petter Solberg będą w stanie zebrać sporą liczbę punktów.

Wydawało się, że marzenia się spełnią, kiedy na początku sezonu, po walce z Sebastienem Loebem, Tommi wygrał Rajd Monte Carlo, a Solberg, jadąc naj-



szybciej na 5 odcinkach, zajął 6. miejsce i zdobył dwa punkty dla zespołu oraz jeden dla siebie. Niestety, rajdy samochodowe mają to do siebie, że rzadko zdarza się mieć bezustannie szczęście. A czasem jest tak, że nawet najlepszy prawie w ogóle go nie mają.

I tym razem można było odnieść wrażenie, że los nie sprzyja Big Makowi, bo już na 4. oesie Rajdu Szwecji musiał się wycofać ze względu na ogromną stratę czasową, jaką poniósł. Tę zawdzięczał śniegowi, który kompletnie zapchał chłodnicę, co doprowadziło do przegrzania silnika. Niestety, również młody Norweg nie dojechał do mety po tym, jak drugiego dnia awarii uległ silnik w jego Imprezie.

Tommi, choć w trakcie rajdów zawsze osiągał dobre lokaty, notorycznie miał problemy z dojechaniem do mety. Na początku Rajdu Korsyki, tak jak w Szwecji, jechał bardzo szybko, choć tym razem musiał przyzwyczać się do nowego modelu i opon. Następny dzień zapowiadał się interesująco ze względu na spodziewane silne opady deszczu sprzyjające Subaru. Jednak napęd to nie wszystko i tak zły dobór opon do zmiennych warunków spowodował, że Fin trafiając na aquaplaning na drodze, wypadł z niej i uszkodził zawieszenie na tyle poważnie, że dalsza jazda była niemożliwa. Tego dnia również Petter miał kłopoty w postaci dwóch przebitych opon, przez które spadł z czwartego na siódme miejsce. Na ostatnim etapie u-

dało mu się jednak jeszcze odrobić stratę i zająć ostatecznie piątą pozycję.

Kolejna eliminacja, tym razem w słonecznej Hiszpanii, także nie należała do szczęśliwych. Już pierwszego dnia, podczas gdy kierowcy Peugeot'a i Citroëna radzili sobie bezproblemowo z katalońskimi asfaltami, nasi dwaj torreadorzy znów borykali się z problemami: Solberg skarżył się na źle działający układ hamulcowy, a Mäkinen stracił ponad

czątku dnia mieli, co prawda, znów drobne przejścia, ale po południu udało im się odrobić część strat. Pod koniec dnia Mäkinen i Solberg zajmowali odpowiednio piąte i szesnaste miejsce, dzięki czemu startowali do drugiego etapu ze strategicznie idealnych pozycji: Solberg - jadący jako drugi - „zamiatał” drogę, a Tommi, ruszając 3 przejazdy po nim, mógł wykrczać dobre czasy. Jak się okazało, młodemu Norwegowi niepotrzebna jest czysta droga. Ku zdziwieniu wszystkich, jechał bardzo agresywnie i zajął drugie miejsce na odcinku dziewiątym, a wygrał oesy 10., 11., 12. i 13. odrabiając tym samym aż 8 pozycji w klasyfikacji! W całym tym ferworze Mäkinen spokojnie i niemal niepostrzeżenie wspiął się na trzecie miejsce, plasując się tuż za McRae i Grönholmem. Ostatniego dnia po dwóch wypadkach Colin McRae stracił dużo czasu, dzięki czemu na drugą lokatę wskoczył Tommi Mäkinen. Jednak drugie miejsce na podium było również łakomym kąskiem dla Richarda Burnsa i po całodniowej walce udało mu się wyprzedzić rywala o zaledwie 2,2 sekundy. Petter Solberg kontynuował pościg z poprzedniego dnia i wygrał kolejnych 6 oesów! Oznaczało to, że w ciągu dwóch dni udało mu się wskoczyć z 28. na 5. miejsce i zdobyć 2 punkty dla siebie i 3 dla zespołu.

Niestety, po tym znakomitym występie Big Mak znów nie miał szczęścia. Nie dojechał do mety w Argentynie, w Grecji, w Afryce i w Rajdzie Sanremo. Tylko w Finlandii zajął szóste miejsce, w Rajdzie Niemiec siódme, a w Nowej Zelandii trzecie. W Australii dojechał na czwartym miejscu, jednak sędziowie uznali, że jego samochód waży mniej niż powinien, i został wykluczony.

Inaczej wyglądała sytuacja Solberga. Po dobrych występach w rundach: 6, 7, 9, 11 i 13 przyszedł czas, aby w Wielkiej Brytanii pokazać pazurki. Pierwszy dzień był, jak na tę porę roku w Anglii, wyjątkowo słoneczny. Dzięki temu wybór opon miał kluczowe znaczenie, po-

dwie minuty wskutek krótkiej wycieczki do rowu. Jak miało się okazać następnego dnia, przy okazji uszkodził chłodnicę i na dojazdówce do pierwszej strefy serwisowej stanął bez szans na dalszą jazdę. Jego kolega z zespołu dalej miał kłopoty z hamowaniem, jednak przy najbliższej okazji mechanicy zmienili oprogramowanie i fortuna znów zaczęła mu sprzyjać. Dzięki temu bowiem wygrał następny oes i był do tej pory jedynym, który zagroził w jakikolwiek sposób Panizziemu. Koniec końców, zajął piąte miejsce, zdobywając 2 punkty.

Dopiero piąta runda okazała się bardziej przyjazna dla kierowców SWRT. Na po-

	MC	S	F	E	CY	RA	GR	EAK	FIN	D	I	NZ	AUS	GB	SUMA
2 Petter Solberg (N)	1	0	2	2	2	6	2	0	4	0	4	0	4	10	37
4 Colin McRae (GB)	3	1	0	1	1	4	10	10	0	3	0	0	0	2	35
6 Gilles Panizzi (F)	0	0	10	10	0	0	0	1			10	0		0	31
8 Tommi Mäkinen (FIN)	10	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	4	0	3	22
10 Sébastien Loeb (F)	6	0		0			0	2	0	10			0	0	18
12 Thomas Radstrom (S)	0	0	0	0			0	4	0					0	4
14 Alister McRae (GB)	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0				2
16 Bruno Thiry (B)										2	0				2
18 Freddy Loix (B)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
20 Mark Higgins (GB)														1	1

	MC	S	F	E	CY	RA	GR	EAK	FIN	D	I	NZ	AUS	GB	SUMA
2 Ford	10	6	4	5	2	14	14	14	5	7	5	3	5	10	104
4 Hyundai	1				1	1	1		2			3		1	10
6 Mitsubishi	3	2	1					1		1	1				9

CUDOWNY DUET (c.d.)



nieważ o ile na otwartej przestrzeni drogi były suche, o tyle w lasach, po nocnych opadach, było dużo błota i mokrego szutru. Pomimo, że zapewnił sobie już tytuł Mistrza Świata, Marcus Grönholm nie odpuścił i wygrał cztery

z pięciu odcinków, tym sposobem mając komfort przewagi 48 sekund nad drugim... Petterem Solbergiem. Następnego dnia młody kierowca rajdowy liczył tylko na to, że lider popełni błąd. I tak też się stało, kiedy Marcus Grönholm

w słynnym już miejscu „Deer's Leap” wypadł z trasy i kilkakrotnie dachował. Później postanowił mu potowarzyszyć Janni Paasonen „parkując” swojego Lancera zaledwie pięć metrów od wraku Marcusa.

Do końca dnia toczyła się zacięta walka między kierowcą Subaru, a Markko Martinem, których przed startem do trzeciego etapu dzieliło mniej niż dwie sekundy. Gdyby zwyciężył Solberg, to nie dość, że wygrałby swój pierwszy rajd w Mistrzostwach Świata, to zdobyłby jeszcze tytuł wicemistrza! A ponieważ niewiele punktów dzieliło go od rywali, takie same szanse mieli jeszcze Sainz, Burns i McRae.

Trzeci etap był słoneczny i suchy: w takich warunkach na zmianę wygrywali odcinki Solberg i Martin. Aż do końca ostatniego odcinka wszyscy śledzili w napięciu rozwój wydarzeń i kiedy pokazały się wyniki mówiące, że wygrał kierowca Subaru z przewagą 24,4 sekundy, na strefie serwisowej i wśród kibiców wybuchła euforia. Oto człowiek z wiele mniejszym doświadczeniem niż inni kierowcy, pokazał, co to znaczy talent. A to pierwsze zwycięstwo było tylko przedsmakiem tego, co miało się dzieć w następnym sezonie...

ThanJu

JM AUTO WROCLAW

Spółka **JM Auto** od czterech lat zajmuje się sprzedażą i serwisem samochodów. Nie jest jednak nowicjuszem w branży - kontynuuje rodzinne tradycje sięgające 1992 roku, a od czerwca tego roku reprezentuje na Dolnym Śląsku SUBARU.

Nasze dotychczasowe doświadczenia w obsłudze klientów grupy Premium są dla nas wzorcem, który chcemy zaoferować klientom naszego salonu.

Jesteśmy nowym punktem dealerskim i wdrażamy program modernizacji obiektu do potrzeb naszych klientów.

Zespół doświadczonych pracowników dba o to, aby każdy klient był szybko i kompetentnie obsłużony. W komfortowych warunkach, na 350m² powierzchni mogą Państwo zapoznać się z oferowanymi samochodami. Dział sprzedaży nie tylko służy Państwu swoją wiedzą na temat samochodów Subaru. Współpracując z czołowymi firmami oferującymi usługi finansowe, pomożemy wybrać najdogodniejszą dla Państwa formę zakupu.

Zlokalizowany na miejscu serwis świadczy kompleksowe usługi gwarancyjne i pogwarancyjne oraz wykonuje prace blacharsko-lakiernicze. Nasi pracownicy fachowo zamontują dodatkowe wyposażenie pochodzące z bogatej oferty sklepu Subaru. Klientom biznesowym oczekującym na odbiór samo-

chodu oferujemy bezpośredni dostęp do Internetu.

Naszym marzeniem jest, aby kącik klienta w naszym salonie stał się miejscem spotkań użytkowników i miłośników Subaru z Wrocławia i okolic. Tu przy wymienionej kawie można podyskutować o zaletach napędu Subaru AWD i sukcesach naszego zespołu na

rajdowych trasach w Polsce i na świecie z Prezesem naszej spółki, pilotem rajdowym Jarkiem Baranem. Punkt internetowy w salonie daje wgląd do wirtualnego świata Subaru.

Serdecznie zapraszamy, salon i serwis Subaru **JM Auto** mieści się przy ulicy Bałtyckiej (róg Żmigrodzkiej) przy trasie wylotowej na Poznań.



KACZOR DONALD KONTRA FORESTER

Trwa kampania prezydencka. Media prześcigają się w prezentacji jednych kandydatów i kompromitacji innych. Ja postanowiłem skonfrontować kandydatów na prezydenta z samochodami marki Subaru. Biorąc przykład z pism motoryzacyjnych gdzie samochody porównuje się z samolotami i motocyklami, mógłbym się pokusić o porównanie węgorza z atomową łodzią podwodną klasy Trydent albo słupa telegraficznego z kandydatkami na miss Polonia. To ostatnie zadanie jest zbyt proste, ponieważ tam występują same podobieństwa... zwłaszcza pod względem inteligencji, błyskotliwości, że o figurze z liłości nie wspomnę. Jest to jednak pismo poświęcone marce Subaru i dla zwykłej przyzwoitości postanowiłem czasem o niej wspomnieć. Pierwszy kandydat, którego chciałem porównać sam zrezygnował i chyba to dobrze, bo jest lekarzem. Gdyby zrównał poziom gospodarczy tego kraju z poziomem służby zdrowia, byli byśmy potęgą na miarę wysp Bożego Narodzenia lub Wielkanocnych, bardzo nadwężając w tym wypadku słowo wyspa. Jedyne podobieństwo tego kandydata do samochodu marki Subaru, powstało za przyczyną ostatnich wyników sondaży popularności. Pomarszczone w wyrazie zaskoczenia czoło kandydata i poziome użebrowanie atrapy najnowszego Forestera. Swoje poparcie - a właściwie to już brak poparcia - przekazał innemu kandydatowi, który jest dużo ładniejszy od Subaru, jednak na pierwszy rzut oka widać, że to małowadliwa. Jest jednak jedno wyraźne podobieństwo - niepowtarzalny dźwięk „wydechu”. Inny kandydat do złudzenia przypomina Justy. Niski, trochę przysadzisty z dołączanym napędem na cztery koła (brat bliźniak), posiada mało ciekawą przód, PISzące hamulce i zdecydowanie ściąga do rowu... znaczy... na prawo. Prezydentem niestety zostanie, bowiem najbardziej przypomina amerykański model... nie tyle Subaru, co prezydenta, ponieważ już kilkakrotnie w tym roku walczył z terrorystami w stołecznym metrze. Dokładnie nie wiadomo, o który metr z tych kilku metrów metra chodziło. Kolejny kandydat to Impreza WRX STI. Nisko zawieszony, trzyma się podłoża niczym pieczarka, na starcie palił gumi i był karany za wykroczenia drogowe. Początkowo szary metalik, po zastosowaniu opalarki - wiśniowy jak nowe Forestery. Przód bardzo agresywny. Przed dotarciem zużywał dużo paliwa - kilka pociągów zboża na rok. Prosty desing, wnętrze barwne, ekstremalny wydech przelotowy, ten jednak potwornie hałasował i dymił, przez co popadał w konflikty z kodeksem. Na potrzeby wyborów zamontowany został układ wydechowy z Rolss Roysa. Na prezydenta nadaje się jak samogon na raut w ambasadzie Francji. Innym prezentowanym samochodem jest model RODZINNY, który mogę oce-

nić jedynie na podstawie obserwacji młodszej wersji o nazwie ROMAN opracowanej na bazie tej starszej, kandydującej. Młodszy model charakteryzuje się wysokim zawieszeniem i posiada mocną „krzyżową” ramą. Starszy jest dla mnie zagadką jak B9 Tribeca - mignęło mi jakieś zdjęcie, ale na żywo jeszcze nie widziałem i nie mam pojęcia jak się zachowuje w trakcie eksploatacji. Trafiło nam się również damskie autko - Subaru R1. Wypukły przód, zwalisty tył, szeroko rozpychające się łokcie bocznych drzwi a w środku kolorystyka czarno-czerwona (?). Takie połączenie kolorów u nas nie przejdzie. To znaczy... po której stronie w końcu będzie ta kierownica? Po raz pierwszy z okazji wyborów wypuszczono dwa modele z kierownicą po lewej stronie. Dotychczas ograniczano się do jednego. Konkuruje ze sobą, ponieważ jeden jest piękny a drugi podobno mądry. Pierwszy to Legacy limuzyna, niestety jakby bez turbo doładowania i wyszły jakieś błędy w pamięci komputera - aktualnie serwis nad tym pracuje. Piękna linia, kolor srebrny, ciekawy, łagodny przód, łatwy w prowadzeniu, przyjazny dla środowiska, od wielu lat na rynku. Sprawdzony w różnym terenie oraz mało awaryjny. Prezydentem nie zostanie z tych samych powodów, dla których kobieta w okresie menstruacji gotuje obiady w sześciu garnkach - BO TAK!!! Kandydat z wewnętrznej - jak już wspominałem - konkurencji, to stary model Forester z walniętym reduktorem, czyli klasa SUW (Sobie Ubzdurał że Wygra). Egzemplarz mocno zjeżdżony, okragłe światła, ewidentny brak mocy. Można się nim wybrać na borówki do lasu. Prezydentem nie zostanie. Nadaje się jedynie na dawcę części zapasowych, że wspomnę komputer pokładowy Należę, który przełożono do w/w Legacy. Jeżeli komuś się wydaje, że to już wszyscy kandydaci do pierwszego fotela w kraju, to ma rację - wydaje mu się. W tym wyścigu biorą także udział cztery czarne chabety. Jedną, której jak na razie udało się wyłudzić wymagane 100 tys. podpisów - jest Stan zzya Wielkiej Kałuży. Stan jest Kanadyjczykiem polskiego pochodzenia, którego najświeższym dorobkiem jest żona Chinka. Czyli jak by to powiedzieć - Swój chłop. Jest tak polski jak ruskie pierogi są ruskie a fasolka po bretońsku - bretońska, ale za to dzięki takim koneksjom, otwierają się przed nami dwa wspaniałe rynki zbytu: Kanada, gdzie jak sama nazwa wskazuje wszyscy mówią po francusku, oraz Chiny gdzie się mówi jeszcze gorzej, przy czym na tym terenie kandydat odnotował już pierwsze sukcesy dyplomatyczne, albowiem w ambasadzie Chin w Warszawie poczęstowano Go darmową herbatą. Stan nie ujawnia swojego programu, ponieważ raz ujawnił, ktoś mu ukradł i złodziej jeden wygrał wybory na softysa. W Subaru odpowiednikiem mogłoby być B11S. Na poprzednie wy-

bory pokazano prototyp, nawet fajny, ale nikt tym nie jeździł, bo był z tektury i do produkcji nie wejdzie. No strasznie mi przykro. Wracając jednak do Stana w roli prezydenta RP, może bym to jakoś zdzierzył, ale dogadasz to się człowieku z Pierwszą Damą? Za Chiny! Pozostałym trzem czarnym koniom nie można jeszcze zaglądnąć dokładnie w zęby. Nie posiadając wymaganej ilości podpisów, są na razie tą częścią konia, która chodzi na końcu konia. Pierwszy z tej trójki to ogólnie znany, szanowany, popularny i lubiany w naszym kraju... Liwiusz Iłasz (?). W bezpośrednim tłumaczeniu z gruzińskiego to będzie Jan Kowalski albo Józef Nowak... chyba. Nazwisko wskazuje jednoznacznie, że mamy do czynienia z rodem polskim a facet na 100% pochodzi ze... Stanów Zjednoczonych. Liwiusza rozpoznamy po niezwykle patriotycznym, chwytającym za serce hasle wyborczym: 10 na 10 polityków i aferzystów poprze każdego byle nie Iłasza. Biorąc pod uwagę logikę i formę tego hasła, dałbym sobie uciąć głowę, że jest to cytat z przemówienia innego naszego prezydenta. Kandydat twierdzi, że: Polska jako najsilniejsze państwo w Europie środkowo-wschodniej, powinna wspierać politykę Stanów Zjednoczonych, z jej tradycją do budowania bezpieczeństwa i dobrobytu. Obserwowałem wydarzenia w Stanach po ostatnim huraganie... hmmm... z tym bezpieczeństwem mu nie wyszło. Co do dobrobytu, to już nie długo, bo pani Ochojska organizuje właśnie pomoc charytatywną dla Amerykanów. Wracając do Iłasza i Subaru, to sorry, FHI aż tak dalece nie eksperymentuje. Pozostałe dwa modele, Zbigniew Roliński i Jan Pyszko nie występują chwilowo na listach wyborczych, ponieważ cały ich elektorat zabrał dzieci, psa i wyjechał na wczasy. Co do porównania z Subaru, to można by się pokusić, przy dużej dozie wyobraźni o zestawienie z modelami Fleet X, oraz WX-01. Praktycznie nikt w Polsce o nich nie słyszał. No i zapewne spyta ktoś gdzie podziąłem kandydata o nazwie Impreza WRC, czyli pewniaka w tych wyborach? Wszelkie podobieństwa wskazują na jedną osobę, na autora tego tekstu. Otóż - szanowny elektoracie - chodzę na prawie identycznej mieszance paliwowej, równie opornie odpalam na zimnym silniku... znaczy... rano. Czasem jak pójde ekstremalnie, to kończę kołami do góry. Nie nadaje się do rajdów „na kropelce”. Wszystkie „hopy” przejeżdżam na pełnym gazie. Współczynnik oporów równa się u mnie C-0 a czasem to nawet na minusie. Wlot powietrza mam umieszczony wysoko i potrafię się przyssać podwoziem do podłoża. Niestety jako Polakowi i patriotcie, źle mi się kojarzy pojęcie kampania wrześniowa i nie mam forsę na serwis. Szukam sponsora. Może to być nawet... kobieta.

W.B. matka forumowska

ZMIANY W SKLEPIE

Sklep Internetowy działa od 2002 roku. Przez cały okres swojego istnienia realizuje zamówienia klientów na akcesoria do samochodów Subaru, jak również rozpowszechnia gadzety związane z gwiazdozbiorem Plejad. W ofercie można znaleźć oryginalne dodatki do prawie wszystkich modeli samochodów, jakie były dostępne w ofercie Subaru Import Polska od początku działalności firmy na naszym rynku.

Mimo zdarzających się czasami potknięć wynikających z niespodziewanie dużego w ostatnim czasie popytu na gadzety znajdujące się w ofercie Sklepu, staramy się wychodzić naprzeciw nowym oczekiwaniom klientów i fanów marki. Sklep w oparciu o najczęstsze zapytania i propozycje stara się stopniowo powiększać swoją ofertę. Chcielibyśmy jednocześnie podziękować Państwu za wszelkie sugestie, jak również konstruktywną krytykę kierowaną pod adresem Sklepu na Forum Subaru.

W chwili obecnej Sklep przechodzi zmiany, które mamy nadzieję zaowocują zwiększeniem zadowolenia Państwa jako naszych klientów, oraz jeszcze bardziej ułatwią i uprzyjemnią proces składania zamówień.

W dziale gadzety (na stronie internetowej www.subaru.pl w zakładce

«sklep») mogą Państwo wybierać pozycje z kolekcji Subaru, poszerzonej niedawno o propozycje strojów Subaru Poland Rally Team dla pań i młodszych kibiców. Ponadto znajdują Państwo również kilka przedmiotów z kolekcji Subaru World Rally Team.

Już niebawem w naszej ofercie pojawi się także jesienna kolekcja stworzona wspólnie z firmą House. Nawiązaliśmy także szerszą współpracę z marką Prodrive, w związku z czym mamy nadzieję, iż w najbliższym czasie dostępnych będzie znacznie więcej pozycji z oferty sklepu Subaru World Rally Team oraz nowa oferta modeli znanej firmy AutoArt. Za pośrednictwem Sklepu Subaru istnieje możliwość zamówienia wszystkich (nie tylko Subaru) dostępnych w ofercie AutoArt modeli.

W przygotowaniu znajduje się również Kolekcja Subaru Exclusive, która w subtelny i elegancki sposób podkreślać będzie prestiż i wyjątkowy charakter marki.

Dziękujemy Państwu za okazane dotychczas zaufanie i mamy nadzieję, że już niebawem zakupy w Sklepie Internetowym Subaru będą sprawiać Państwu jeszcze więcej przyjemności niż dotychczas.



W następnym numerze...

- ▶ Nowa Impreza w szczegółach
- ▶ Porady SJS
- ▶ Relacje z rajdów
- ▶ Internetowe Forum Subaru c.d.

Prenumerata

- ▶ Roczną prenumeratę (**6 kolejnych numerów**) w cenie **30,00** złotych można zamówić w dowolnym miesiącu.

OBSŁUGA PŁATNOŚCI:

Wpłaty można dokonać na pocztce lub w banku na rachunek:

Subaru Import Polska Sp. z o.o.

BRE Bank S.A. O/R Kraków

03 1140 1081 0000 2784 5100 1001

z dopiskiem "Plejady"

PRENUMERATA:

Subaru Import Polska Sp. z o.o.

31-236 Kraków, Al. 29-go Listopada 184

tel.: (012) 665 37 71

fax: (012) 665 37 72

e-mail: sklep@subaru.pl

Drodzy Klubowicze!

Jak już informowaliśmy na stronach www.subaru.pl oraz klub.subaru.pl liczba członków Klubu Subaru przekroczyła 100 osób.

Setnym Klubowiczem został Pan Sebastian Krawiec z Warszawy, którego uhonorowaliśmy nagrodą w postaci zestawu SPRT: polaru oraz T-shirta. Jeszcze raz serdecznie gratulujemy!

Dziękujemy za kolejne zgłoszenia. Obserwując rosnącą liczbę miłośników Subaru, pragnących wstąpić do Klubu, spodziewamy się już niedługo ogłosić konkurs na 200-nego Klubowicza.

Dla zapewnienia dynamicznego rozwoju Klubu, stale pozyskujemy nowych partnerów.

Mamy nadzieję, że już wkrótce będziemy mogli Państwa poinformować o kolejnych zniżkach na usługi oferowane przez zaprzyjaźnione z Klubem firmy. Jednocześnie instytucje zainteresowane współpracą proszę o kontakt mailowy klub@subaru.pl.

Mateusz Karzyński - SIP



pierre cardin
jeanswear