



SUBARU

Nr 01/2003
31.03.2003

magazyn miłośników subaru

PLEJADY

www.subaru.pl

cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%

Genewa 2003

Premiera Subaru B11S

Poślizg Kontrolowany...
...czyli bezpieczna jazda z SJS

prodriue
w Polsce



Podsumowanie...

Rajd Szwecji
Rajd Turcji



Od Wydawcy...

Przyznam, że jako absolutny nowicjusz w dziedzinie wydawniczej z pewnym „drżeniem serca” oddaję w Państwa ręce pierwszy numer naszego magazynu „Plejady”. Ma on stać się kolejnym krokiem w tworzeniu Klubu Subaru, o którego powstanie coraz częściej pytają nasi klienci, sympatycy, a także przedstawiciele handlowi. Informacje o firmie, o nowych produktach, o losach naszych załóg rajdowych, a w przyszłości także o działalności Klubu, mają stanowić główną treść naszego pisma. Liczymy również bardzo na Państwa współpracę w jego tworzeniu. Będziemy wdzięczni za wszelkie sugestie dotyczące formy i treści Plejad.

Z największą przyjemnością opublikujemy Państwa listy dotyczące przeżyć czy ciekawych spostrzeżeń, niekoniecznie bezpośrednio związanych z naszą firmą.

W aktualnym wydaniu informujemy o nowych modelach Subaru Foresterze i studyjnym B11S. Ponadto przekazujemy krótkie sprawozdania z rajdów Szwecji i Turcji, przedstawiamy naszego partnera Subaru Dawoj oraz powstałą z inicjatywy SIP i Krzysztofa Hołowczyca Szkołę Jazdy Subaru. Nie brakuje również ciekawych wywiadów i informacji o nowej stronie internetowej naszej firmy. Życzę przyjemnej lektury.

Prezes Subaru Import Polska
Witold Rogalski

Nowy Subaru Forester już w Polsce

„Kreatywność jest przepustką do Przyszłości”
Norbert Stoffel

Druga generacja Forestera to najnowszy produkt Subaru, światowego lidera w produkcji samochodów osobowych z napędem wszystkich kół. Samochód stanowiący udaną syntezę stylistyki i możliwości terenowych klasy SUV, z aktywnym bezpieczeństwem, dynamiką i komfortem limuzyny oraz wielorakimi możliwościami użytkowymi samochodu kombi. W tym sensie nowy Forester jest pojazdem przekraczającym granice klas „Crossover”, w najlepszym tego słowa znaczeniu.

Segment rynkowy.

Segment samochodów SUV cieszy się na świecie, od początku lat dziewięćdziesiątych, stale rosnącym powodzeniem. Rozwój ten spowodowany został zainteresowaniem klientów samochodami posiadającymi pewne możliwości terenowe, lecz

ich sprzedaż nie rozwinęła się tak szybko, jak w bardziej zaawansowanych w zakresie motoryzacji krajach. W roku 2001 segment ten zanotował sprzedaż ok. 1500 samochodów. Przyczyną tego stanu rzeczy jest w znacznej mierze brak świadomości zalet wynikających z zastosowania napędu wszystkich kół, oraz ich większych rozmiarów.

W efekcie samochody tego typu, w porównaniu z tradycyjnymi, oferują zarówno większy zapas aktywnego bezpieczeństwa, jak i większą odporność podzespołów na powszechne u nas dziury i nierówności nawierzchni. Inną przyczyną stosunkowo jeszcze niewielkiej akceptacji tej klasy pojazdów, jest przywiązanie konserwatywnie nastawionych klientów do bardziej tradycyjnych rozwiązań, czy też symboli społecznego statusu.

Niemniej, także w Polsce samochody typu SUV pozyskują sobie coraz więcej zwolenników, którzy raz przekonawszy się o ich zaletach, pozostają wierni tej kategorii.

Subaru do tej pory sprzedało na rynku polskim 215 Foresterów, z czego 75% przypadło na szczególnie dynamiczną, 177 konną wersję S-Turbo. Do grona naszych klientów mieliśmy przyjemność zaliczyć wiele znanych osobistości ze świata kultury, sportu



nie obarczonymi typowymi dla tej kategorii problemami: złym zachowaniem się na drodze na skutek typowo terenowych zawiesz, wysoko położonego środka ciężkości, dużej masy własnej i wynikającej z niej kiepskiej dynamiki i ekonomiki, oraz niewystarczającego bezpieczeństwa pasywnego i aktywnego.

Ponieważ, w przekroju światowym, ok. 90% samochodów klasy „off-road” nigdy nie opuszcza dróg utwardzonych, dla większości potencjalnych nabywców ich nieco lepsze możliwości terenowe nie stanowiły już wystarczającego argumentu do akceptowania wynikających z konstrukcji kompromisów: SUV zaczęły szybko zwiększać swój udział w statystykach sprzedaży.

W Polsce, pomimo fatalnego stanu dróg, faworyzującego używanie właśnie samochodów typu SUV,

i biznesu, ceniących Forestera głównie ze względu na jego bezpieczeństwo, dynamikę, komfort i różnorodne możliwości użytkowania.

125-konny Forester z silnikiem atmosferycznym był nabywany głównie przez użytkowników faktycznie wykorzystujących jego możliwości trakcyjne, czy to do jazdy w terenie, czy też w warunkach zimowych.

Koncepcja i charakter

Założenia koncepcyjne drugiej generacji, cieszącego się na całym świecie bardzo dobrą opinią, Forestera obejmowały cztery podstawowe punkty:

1. Dalsze udoskonalenie odpowiedzialnych za aktywne bezpieczeństwo znakomitych parametrów dynamicznych;

„PLEJADY” nr 01/2003 -marzec 2003

Wydawca:

Emil Frey S.A. 30-302 Kraków, ul. M. Konopnickiej 28
tel.: +48 (12) 269 07 50
e-mail: redakcja@plejady.subaru.pl

Zespół Redakcyjny:

Wacław Kostecki - kostecki@sjs.pl
Łukasz Kański - Chmielewski - lkch@wrc.net.pl
Than Ju. - thanatos@bracka.pl

Marketing/Reklama/Prenumerata:

Janusz Dudek - jdudek@subaru.pl
tel.: +48 (12) 266 28 00, fax 266 93 08

Skład i druk:

BWCI - Ogi - ogi@bracka.pl
tel.: +48 603 31 4 859

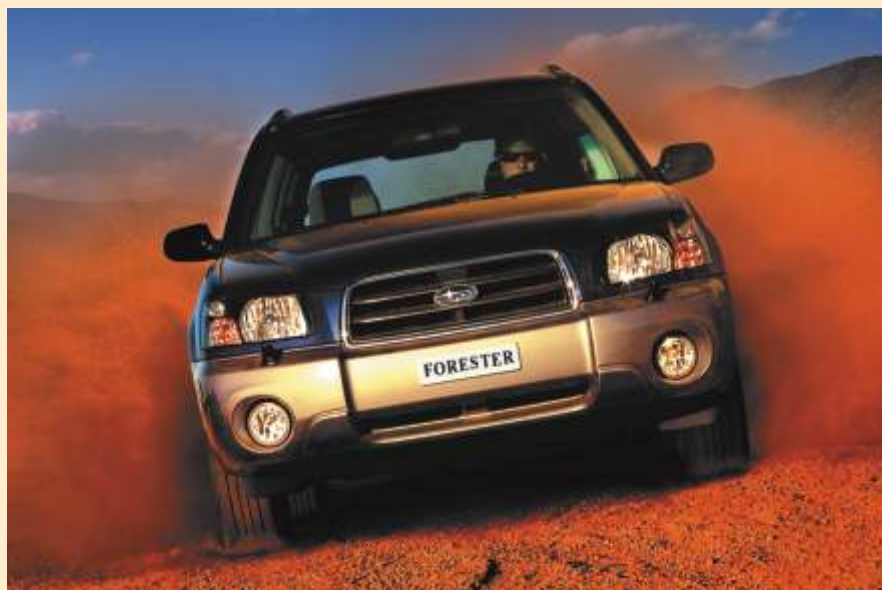
2. Osiągnięcie najwyższego poziomu bezpieczeństwa pasywnego;
3. Poprawienie ergonomii i komfortu;
4. Nowoczesna stylizacja nadwozia, podkreślająca charakter i możliwości samochodu.

Karoseria i wnętrze

Nowa stylizacja nadwozia łączy w sobie funkcjonalność i nowoczesność. Charakterystyczny kształt przodu samochodu podkreśla możliwości terenowe Forestera i pokrewieństwo z innymi modelami Subaru. Masywny tył, z dużymi piono-

terenowych.

Pomimo praktycznie niezmiennych rozmiarów zewnętrznych, nowy Forester oferuje znacznie więcej miejsca pasażerom. Poprzez wyższą pozycję przednich foteli zwiększyła się ilość miejsca dla stóp tylnych pasażerów o 15mm, podczas, gdy przestrzeń pomiędzy przednimi i tylnymi siedzeniami wzrosła o 25mm. Dzięki możliwości szerszego otwarcia tylnych drzwi oraz innemu wyprofilowaniu progów, zajmowanie miejsca z tyłu stało się jeszcze łatwiejsze. Większy zakres regulacji pionowej fotela kierowcy oraz kierownicy ułatwia znalezienie optymalnej pozycji w „miejscu pracy”.



wymi światłami, zrywa kompletnie ze stylizacją poprzednika. Samochód wygląda ogólnie na większy i cięższy, w rzeczywistości jednak jest o 1cm krótszy, podczas, gdy szerokość i wysokość praktycznie nie uległy zmianie.

W przeciwieństwie do powszechnego trendu, także ciężar samochodu, pomimo znacznie sztywniejszej karoserii, nie został podwyższony.

Przeciwnie, dzięki zastosowaniu komponentów ze stopów lekkich, faktycznie został zredukowany o 30kg (Turbo:20kg).

W konstrukcji nowej karoserii zastosowano w szerokim zakresie CAE (Computer Aided Engineering). Struktura klatki bezpieczeństwa wykonana jest ze stali ocynkowanej, i zawiera zamknięte profile poprzeczne, podwyższające bezpieczeństwo, zwłaszcza w przypadku zderzenia bocznego. Sztywność karoserii wzrosła o 29%, co oprócz bezpieczeństwa pasywnego pozwoliło na dalszą poprawę komfortu jazdy i trwałości samochodu.

Aerodynamika Forestera także została udoskonalona (Cw: 0,36), co nie pozostało bez pozytywnego wpływu na prędkość maksymalną i zmniejszenie zużycia paliwa. Pomimo tych zmian właściciel nowego Forestera nie musi parkować „na wycucie”, wysoko położona pokrywa silnika jest, nawet w swej przedniej części, dobrze widoczna z fotela kierowcy, ułatwiając manewry parkowania, czy przejazdu w trudniejszych warunkach terenowych.

znalezienie optymalnej pozycji w „miejscu pracy”. Drobiazgi codziennego użytku znajdują miejsce w wielu schowkach na desce rozdzielczej, konsoli centralnej i dachowej.

Przestrzeń ładunkowa

Łatwo dostępna przestrzeń ładunkowa ma pojemność ok. 400 litrów (pod pokrywą), z możliwością jej powiększenia do maksymalnie 1629 litrów - wartości odpowiadającej dłuższym od Forestera samochodom typu kombi. Pod podłogą bagażnika znajdują się dodatkowe schowki umożliwiające przewożenie różnych drobiazgów. Jedna z bocznych kieszeni, podobnie jak w schowek na konsoli centralnej, wyposażona jest



w dodatkowe gniazdko 12V pozwalające na bezproblemowe podłączenie przenośnej chłodzarki, czy coraz bardziej dziś popularnego laptopa.

Silniki

Napęd Forestera zapewniają, znane ze swej niezawodności i kultury pracy, 16-zaworowe silniki „bokser”. Zarówno blok, jak i głowice wykonane są z aluminium. Zasilanie zapewnia elektronicznie sterowany wtrysk wielopunktowy. Za oczyszczanie



spalin odpowiedzialny jest trójdrożny katalizator, eliminujący 99% składników szkodliwych. Nad całością czuwa komputer zaopatrzony w funkcję rozpoznawania i zapamiętywania ew. błędów oraz program awaryjny. Obydwie jednostki napędowe zostały zoptymalizowane w zakresie emisji spalin, zużycia paliwa i przebiegu momentu obrotowego w dolnym i średnim zakresie obrotów.

Wyniki przeprowadzonych zmian konstrukcyjnych są bardziej niż przekonujące: zużycie paliwa Forestera 2.0 (XG/XL) zostało zmniejszone o 12%, dzięki czemu stał się najoszczędniejszym samochodem z silnikiem benzynowym w swojej klasie.

Silnik wolnossący Forestera XG i XL o pojemności 1994 cm³ rozwija maksymalną moc 92kW (125 KM) przy 5.600 obr/min, oraz moment obrotowy 184 Nm przy 3.600 obr/min.

Turbodoładowany silnik Forestera XT o identycznej pojemności osiąga moc 130kW (177KM) przy 5.600 obr/min oraz moment obrotowy 245 Nm już przy 3.200 obr/min. Nowa turbosprężarka o mniejszej masie wirnika oraz elektronicznie sterowane ciśnienie doładowania umożliwiły jeszcze bardziej spontaniczną reakcję na zmianę położenia pedału gazu oraz wyższy moment obrotowy w dolnym i średnim zakresie obrotów.

Układ przeniesienia napędu

Forester dysponuje, podobnie jak wszystkie samochody ze stałym napędem wszystkich kół, dodatkowym zapasem bezpieczeństwa aktywnego: lepszą trakcją i zoptymalizowanym rozkładem sił podczas pokonywania zakrętów.

dokończenie ze str 02

W wyposażeniu seryjnym oferuje symetryczny system napędu z centralnym dyferencjałem i równomiernym rozdziałem siły napędowej pomiędzy osiami. W przypadku wystąpienia różnic w obrotach kół osi przedniej i tylnej, wkracza do akcji blokada wiskotyczna centralnego dyferencjału. Podobna blokada znajduje zastosowanie także w dyferencjale osi tylnej (w poprzednim modelu dostępna tylko w wersji turbo). Forester XG i XL (z silnikiem atmosferycznym) dysponuje, w połączeniu z manualną skrzynią biegów, dodatkowo przekładnią redukcyjną (1,45:1): jej zastosowanie umożliwia pokonywanie trudniejszych pasaży w terenie, ruszanie samochodem z ciężką przyczepą bez nadmiernego obciążania sprzęgła, czy też po prostu, bardziej dynamiczne przyspieszenie dzięki skróconym przełożeniom. W przeciwieństwie do większości tego typu rozwiązań, dołączenie redukcji nie wymaga zatrzymania samochodu, i może być dokonane praktycznie przy dowolnej prędkości (aż do ok. 130 km/godz).

Wszystkie Forestery z manualną skrzynią biegów posiadają także unikalne, dostępne tylko w Subaru rozwiązanie znane pod nazwą „Hill-holder”, którą to nazwę można dowolnie przetłumaczyć jako hamulec górski. Po zahamowaniu samochodu i wciśnięciu pedału sprzęgła (np. zatrzymanie przed światłami na drodze prowadzącej pod górę), samochód nie cofa się, nawet po zwolnieniu hamulca. Dopiero puszczenie pedału sprzęgła powoduje zanik ciśnienia w układzie hamulcowym. W efekcie, ruszanie pod górę staje się bardzo łatwe, bez konieczności używania hamulca postojowego (ręcznego).

Dostępna opcjonalnie automatyczna skrzynia biegów posiada także nieco inny system międzyosiowego rozdziału siły napędowej: elektronicznie sterowane, mokre sprzęgło wielotarczowe jest w stanie, w razie konieczności, doprowadzić nawet do pełnej blokady dyferencjału centralnego.

Zawieszenie i hamulce

Niezależne zawieszenie z przodu bazuje na systemie McPherson z progresywnymi resorami spiralnymi, wahaczami trójkątnymi i stabilizatorem o zwiększonej średnicy. Również niezależne zawieszenie tylne składa się z kolumn sprężyna/amortyzator, równoległych wahaczy poprzecznych i wahaczy podłużnych. Zainstalowany jest także efektywniejszy system samopoziomowania nadwozia, zapewniający stały prześwit i optymalną geometrię zawieszenia tylnego, niezależnie od stanu załadowania samochodu. Również to rozwiązanie jest unikalne w klasie Forestera. Połączenie zaawansowanej konstrukcji zawieszenia, której baza pochodzi ze znanej z sukcesów sportowych imprez, ze stałym napędem wszystkich kół oraz nisko położonym środkiem ciężkości gwarantuje optymalne połączenie komfortu i sportowej charakterystyki prowadzenia.

Modyfikacja układu jezdnego objęła, oprócz już wymienionych elementów, zwiększenie o 20mm rozstawu kół, i zmniejszenie mas nieresorowanych, co doprowadziło do dalszej poprawy bezpieczeństwa aktywnego, poprzez szybsze reakcje zawieszenia i większą stabilność w zakrętach.

Forester dysponuje 4-kanalowym, dostosowanym do wymagań stałego napędu wszystkich kół systemem ABS. Wentylowane hamulce tarczowe z przodu (bębny z tyłu) zapewniają krótką drogę hamowania. Znacznie szybsza wersja XT zaopatrzona została w system dopasowany do wyższych wymagań dynamicznych. Powiększona do 294mm (poprzedni model 277mm) średnica przednich, wentylowanych tarcz w połączeniu z tylnymi hamulcami tarczowymi i elektronicznie sterowanym podziałem siły hamowania, zapewnia nawet w ekstremalnych warunkach optymalne opóźnienie.

Dynamika i zużycie paliwa.

Zmodernizowane jednostki napędowe w połączeniu z poprawioną aerodynamiką, zapewniają nowemu Foresterowi czołowe miejsca w swej klasie. Forester XT Turbo, pomimo zmniejszonego o 8% zużycia paliwa (średnio 9,8l / 100km), nie tylko

maksymalna wynosi 180 km/godz (automat: 168) a przyspieszenie 0-100 km/godz 11,4s (automat: 13,4s).

Bezpieczeństwo

Samochody Subaru znane są z najwyższego poziomu aktywnego bezpieczeństwa. Stały napęd wszystkich kół w połączeniu z nisko położonym środkiem ciężkości (dzięki zastosowaniu leżących silników przeciwsobnych), i dopracowanymi na trasach rajdowych zawieszzeniami, pozwala na osiągnięcie jedynej w swoim rodzaju charakterystyki prowadzenia samochodu. Typowe SUV oferują swym właścicielom zalety wynikające z wyższej pozycji za kierownicą (lepsza widoczność) oraz systemu napędu gwarantującego lepsze własności trakcyjne. Ponadto, dzięki większemu prześwitowi i rozmiarowi kół są mniej wrażliwe na typowe w Polsce dziury w nawierzchni dróg i koleiny. Wadą większości typowych SUV jest z kolei nieco gorsze zachowanie w zakrętach, wynikające z wyższego położenia środka ciężkości. Dzięki specyficznej, typowej dla Subaru konstrukcji, Forester łączy w sobie wszystkie wymienione zalety optymalnego SUV, bez wspomnianych powyżej negatywnych



utrzymał swą pozycję najdynamiczniejszego samochodu w klasie, ale nawet powiększył swą przewagę nad konkurentami: szybkość max. 202 km/godz (automat 195 km/godz) i przyspieszenie 0-100 km/godz w czasie 8,2 s (automat; 8,7s) stawiają go w zakresie dynamiki na jednym poziomie z typowymi samochodami sportowymi.

W przypadku Foresterów z silnikami wolnossącymi (XG/XL) szczególny nacisk został położony na redukcję zużycia paliwa. Jego średnia wartość wynosi 8,5l / 100 km (automat: 8,6 l) i jest najlepsza w klasie dla silników benzynowych. Szczególnie zużycie paliwa na poziomie zaledwie 6,7l / 100 km w cyklu pozamiejskim predystynuje Forestera do roli samochodu służącego do pokonywania długich tras. Jednocześnie dynamika samochodu jest bardziej niż wystarczająca: prędkość

negatywnych aspektów, będących konsekwencją większego prześwit i wyższej karoserii. Środek ciężkości jest położony 5-7 cm niżej, niż w tradycyjnie skonstruowanych samochodach tej klasy.

W zakresie bezpieczeństwa pasywnego nowy Forester także ma się czym pochwalić: poziome ułożenie silnika uniemożliwia penetrację do wnętrza klatki bezpieczeństwa w przypadku zderzenia czołowego, wymuszając jego przesunięcie pod podłogę. W efekcie strefa zgniotu jest dłuższa, niż w porównywalnych pojazdach. Dzięki temu, w przeprowadzonym przez amerykański *Institute for Highway Safety* teście zderzeniowym w ramach programu NCAP, Forester uzyskał najlepszą ocenę „best pick”.

Niezależnie od niezaprzeczalnej jakości karoserii nowego modelu, został on wyposażony w wiele

elementów zmniejszających prawdopodobieństwo odniesienia obrażeń podczas wypadku.

Dwustopniowe poduszki powietrzne przednie reagują zależnie od rozpoznanego stopnia przeciążenia. Boczne poduszki powietrzne, dzięki specjalnej konstrukcji i kształtowi, chronią także głowy przednich pasażerów. Aktywne zagłówki zmniejszają prawdopodobieństwo uszkodzenia kręgosłupów szyjnych. Bezpieczny pedał hamulca odpada w przypadku zderzenia, chroniąc nogi kierowcy, a system ISOFIX umożliwia montaż bezpiecznych fotelików dziecięcych. Kolejne elementy bezpieczeństwa pasywnego to: napinacze przednich pasów bezpieczeństwa, regulacja wysokości górnych punktów mocowania pasów, także na tylnych zewnętrznych miejscach, zagłówek i 3-punktowy pas automatyczny na środkowym tylnym miejscu.

Kolejną zaletą Forestera jest kompatybilność z innymi użytkownikami drogi. W tym punkcie konwencjonalne SUV-y przez wyższe położenie zderzaków - są narażone na krytykę. W Foresterze jednak rama pomocnicza, na której spoczywa silnik, została przedłużona do przodu i włączona do struktury przenoszącej siły kolizji: przy zderzeniu z samochodem osobowym zachowana zostaje ta sama wysokość struktur nośnych. Ponadto konstruktorzy zadbali o efektywną ochronę pieszych.



strukturzy zadbali o efektywną ochronę pieszych. Aluminiowa pokrywa silnika znajduje się w większej odległości od elementów mechanicznych, i zezwala na znaczne odkształcenia z jednoczesną absorpcją energii. Ramiona wycieraczek są zamontowane na osiach z zaprogramowanymi punktami złamania. Przy kolizji z pieszym zmniejsza to ryzyko odniesienia przez niego obrażeń.

Wprowadzenie na rynek polski, ceny

Pierwsze Forestery nowej generacji znalazły się w Polsce w październiku ubiegłego roku. Samochód spotkał się z tak pozytywnym przyjęciem, że już po miesiącu kontyngent 2002 (wersja

XT) został wyczerpany.

Zamówienie nr.1 na Forestera XT złożył jeden z naszych najwierniejszych klientów Krzysztof Hołowczyk.

Dostawy samochodów wyprodukowanych w 2003 roku zostały zaplanowane na przełom marca i kwietnia. Samochody posiadają także homologację ciężarową (XT 4 osobowy, XG/XL 5 osobowy).

Ceny:

Forester XG	26.500 Euro
Forester XL	31.000 Euro
Forester XT turbo	35.000 Euro



PRODRIVE W POLSCE



Leszek Kuzaj zamierza w tym sezonie walczyć o tytuł rajdowego mistrza Europy. Dzięki podpisaniu kontraktu z brytyjską firmą Prodrive Mistrz Polski dysponować będzie

Subaru Impreza WRC S8 - modelem w najnowszej specyfikacji dostępnej dla tzw. kierowców niefabrycznych. Przy okazji prezentacji zespołu w Polsce gościł przedstawiciel Prodrive'u - Kevin Morris.

Co sprawiło, że Prodrive, obsługujący w rajdach do mistrzostw świata fabryczny zespół Subaru postanowił nawiązać współpracę z Leszkiem Kuzajem ?

Leszek Kuzaj będzie z pewnością faworytem wśród pretendentów do tytułu mistrza Europy w sezonie 2003. Jest doskonałym kierowcą, znajduje się w europejskiej czołówce. Świadczą o tym wyniki jakie osiągał, startując w ubiegłym roku w mistrzostwach Starego Kontynentu. Zresztą znamy się nie od dziś, bo Leszek już kilka lat temu startował Subaru Impreza WRC zarówno w Polsce, jak i w Europie. Obie strony doszły do wniosku, że warto nawiązać współpracę. Naszym celem jest uczynienie wszystkiego aby pomóc Leszkowi w walce o tytuł. Prodrive będzie zaangażowany w dostarczenie wszelkich nowych rozwiązań technologicznych, stosowanych w samochodach fabrycznych Subaru startujących w MŚ.

Czy współpraca z Leszkiem Kuzajem to element szerszego programu, który Prodrive oraz Subaru chcą realizować w tej części Europy ?

W tym roku Subaru zamierza jeszcze bardziej zaznaczyć swoją obecność w rajdach samochodowych, nie tylko poprzez Mistrzostwa Świata. Ważne są także mistrzostwa Europy - chcemy sięgnąć w nich po tytuł mistrzowski. Wiele tras europejskich dorównuje pod względem trudności odcinkom



specjalnym na śniegu. Chcemy pokazać, że Subaru nie ma sobie równych także i w Europie.

Stworzyliśmy również ambitny projekt polegający na przygotowaniu modeli Subaru Impreza WRX STi w grupie N. Samochód posiada zupełnie nową homologację. Auta już jeżdżą w mistrzostwach świata w tzw. klasie Production Cars oraz w mistrzo-

stwach Europy. Myślę, że stać nas na przełamanie dominacji Mitsubishi Lancerów w grupie N.

Jeżeli chodzi o Polskę, to z tego co wiem, Leszek zamierza wystartować w kilku rajdach. Będzie to doskonała okazja do pokazania naszego samochodu w Waszym kraju i wzmocnienia wizerunku Subaru w Polsce.

W tym roku mija 10 lat odkąd Subaru Impreza pojawiła się na trasach rajdowych. Zdobyliście wiele tytułów mistrzowskich. Rajdy przyczyniły się także do promocji marki Subaru. W czym tkwi sekret Waszych sukcesów ?

Po pierwsze doskonały samochód, po drugie zastosowanie najnowszych osiągnięć techniki i konsekwencja w dążeniu do celu. Kiedy w 1993 roku pojawił się model Subaru Impreza wiedzieliśmy, że chcemy nim wygrywać i zdobywać najwyższe laury. Jednocześnie wprowadziliśmy program marketingowy służący budowaniu wizerunku marki Subaru poprzez rajdy samochodowe, zgodnie z przesłaniem Subaru "Aktywna Jazda, Aktywne Bezpieczeństwo". Udało się. Jako pierwsi zaczęliśmy realizować pełny program WRC. Nasze samochody nie miały sobie równych. Zdobyliśmy tytuły mistrzów świata. I nadal chcemy wygrywać. Dla Prodrive'u każde zwycięstwo, każdy tytuł mistrzowski jest zwieńczeniem wysiłku jaki wkładamy w naszą pracę. Mamy nadzieję, że tak będzie w tym roku w mistrzostwach świata i Europy.

A może Leszek "dorzuci" jeszcze tytuł Mistrza Polski?....

Dziękuję za rozmowę
Rozmawiał Lukasz Kański-Chmielewski

RAJD SZWECJI Mäkinen wraca do formy !

Tegoroczny Rajd Szwecji jak zawsze był areną wspaniałych pojedynków między kierowcami ze Skandynawii i "resztą świata". Tradycją stało się zadość - najlepszym na zaśnieżonych trasach okazał się Fin Marcus Gronholm. Ale prawdziwą gwiazdą rajdowego serialu okazał się czterokrotny mistrz świata Tommi Mäkinen, który po wspaniałej jeździe zajął drugie

niebieskie Subaru Impreza WRC Pettera Solberga. Norweg pokazał jak można widowiskowo i szybko jeździć poślizgami. Początek drugiego etapu niewiele zmienił w klasyfikacji - nadal prowadził Grönholm, przed Mäkinem i Burnsem. Sprawcą kolejnego zamieszania był tym razem Jusso Pykalistö, który na 8 odcinku specjalnym wypadł swoim Peugeotem 206 z drogi i dachował. W rozbite auto uderzył Harri Rovanperä i obydwa pojazdy zablokowały przejazd. Organizatorzy po raz kolejny zostali zmuszeni do przerwania odcinka.

Kolejne trzy oesy wygrał Grönholm. Mäkinen okazał się najlepszy w Hagfors i powiększył przewagę nad

jak trzeba. *To wstyd, że nie umiałem tego zrobić przez dwa dni - mówił Solberg. Kierowca 555 Subaru World Rally Team okazał się najszybszy na ostatniej próbie. Niestety do wyprzedzenia Szkota zabrakło mu tylko 3,3 sekundy! Musiał zadowolić się szóstym miejscem. Zawody wygrał Grönholm przed Mäkinem, Burnsem, Märtinem i McRae. - Czuję się wspaniale. Osiągnięty rezultat na pewno zwiększa wiarę w siebie i determinuje do dalszej walki. Tym bardziej niecierpliwie czekam na następne rajdy. Subaru spisywało się znakomicie. Zmiany w samochodzie wyszły mu tylko na dobre, jestem pewien, że będziemy bardzo konkurencyjni na szutrach - powiedział szczęśliwy "Big Mak".*

Dobrze spisali się Polscy kierowcy startujący w Szwecji. Tomasz Kuchar i Maciej Szczepaniak (Ford Focus WRC) uplasowali się na szesnastej pozycji w klasyfikacji generalnej. Największy sukces w historii polskich startów w mistrzostwach świata odnieśli Janusz Kulig i Jarosław Baran. Jadący Mitsubishi Lancerem EvoVI zawodnicy, po awarii samochodu prowadzącego w klasyfikacji Production Car T.Arai przypuścili atak na Stiga Blomquista i wygrali tą klasyfikację! Krakowianie o 3,3 sekundy wyprzedzili na ostatnim oesie szwedzkiego weterana (Subaru Impreza WRX). Niestety w czasie ostatniego badania technicznego okazało się, że w Mitsubishi Lancerze krakowskiej załogi koło zamachowe nie odpowiadało regulaminowi technicznemu. Wynik został anulowany. Po dyskwalifikacji Janusza Kuliga Krzysztof Hołowczyc i Łukasz Kurzeja (Mitsubishi Lancer EvoVII) zajęli ostatecznie piąte miejsce, a Łukasz Szuka i Per Carlsson (Mitsubishi Lancer EvoVII) siódma pozycję w klasyfikacji Production Car. Bardzo dobrze spisał się także Michał Sołowow, który wspólnie z Dariuszem Burkatem na 53 miejscu ukończył ten bardzo trudny rajd.

Ekipa 555 Subaru World Rally Team może być zadowolona. Dzięki wspaniałej jeździe Mäkinena i Solberga zdobyła 11 punktów. Najbardziej jednak cieszy udany powrót Tommi Mäkinena. Czterokrotny mistrz świata pokazał, że będzie groźnym rywalem w dalszej części sezonu.

Łukasz Kański-Chmielewski

miejsce i zdobył dla zespołu 555 Subaru World Rally Team pierwsze w tym sezonie punkty. "Big Mak" okazał się największą osobowością imprezy i został uhonorowany nagrodą „Star of the Swedish Rally”, wręczoną przez Nicky Grista. *"Tommi, po niezbyt udanym poprzednim sezonie, powrócił do wielkiej formy. Wszyscy byliśmy pod wrażeniem jego jazdy"* - uzasadniał wybór były pilot Colina McRae. Rajd rozpoczął się jednak dość niespodziewanie. Pierwszy odcinek specjalny wygrał Sebastian Loeb (Citroen Xsara WRC). Potem jednak nie ustrzegł się błędów i prowadzenie przejął Grönholm. Jedynym, który był w stanie dotrzymać kroku mistrzowi świata był Tommi Mäkinen. Po pierwszej pętli kierowca Subaru stracił do lidera niewiele ponad osiem sekund i awansował z czwartej na drugą pozycję. Za nim uplasowali się Richard Burns i Harri Rovanperä (obaj Peugeot 206 WRC). Kłopoty z ustawieniem zawieszenia w swoim Subaru miał Petter Solberg, który zamykał pierwszą dziesiątkę. Pechowo zaczął Colin McRae (Citroen Xsara WRC). Na drugim oesie Szkot efektywnie wbił się w śnieżną bandę, z której długo nie mógł wyjechać. Spadł poza drugą dziesiątkę. Podobny los spotkał François Duvala.

Na odcinku „Brunnberg” jego Ford Focus WRC wypadł z drogi, odbił się od bandy i zaklinował się na trasie z rozbitym przodem. Próbę odwołano. Na zakończenie pierwszego etapu organizatorzy przygotowali dla kibiców atrakcję w postaci super-oesu Hagfors. Choć wygrał Richard Burns to największy aplauz wzbudziło

Burnsem do 22 sekund. Na czwartą pozycję awansował Markko Märtin (Ford Focus WRC), a na piątą Petter Solberg, siódmy był Colin McRae, który przez cały dzień mozolnie odrabiał starty. Ostatni trzeci etap przyniósł kolejne emocje.

Wspaniale jechał Mäkinen, który za wszelką cenę starał się dogonić Grönholma. Za ich plecami trwała zażarta walka między Märtinem, McRae i Solbergiem. Ten ostatni zapowiedział ostrą pogoń za Szkotem, który wyprzedził Norwega przed ostatnią pętlą. *- Wreszcie udało się ustawić zawieszenie w Subaru tak*



RAJD TURCJI Kolejne punkty...

Rajd Turcji po raz pierwszy znalazł się w kalendarzu Mistrzostw Świata. Chyba nikt nie spodziewał się, że warunki do jazdy będą tak trudne i nieprzewidywalne. Śnieg, deszcz, słońce, błoto i szuter. Zmienna pogoda, długie i wyboiste trasy sprawiły, że Turcja okazała się testem wytrzymałości nie tylko dla

przed kolejnym etapem - podsumował pierwszy dzień „Big Mak”. Drugi etap rozpoczął się pechowo dla Armina Schwarza.

W Hyundaiu już na pierwszym oesie rozpadło się tylne zawieszenie. Dla Niemca był to koniec jazdy. Wspomniał walkę stoczyli ze sobą Duval i Sainz. Najpierw młody Belg zbliżył się do Hiszpana na niecałą sekundę. „El Matador” pojechał koncertowo kolejną próbę i odskoczył rywalowi aż na 30 sekund! Duvala wyprzedził także Tommi Mäkinen. Straty odrobił Richard Burns, który awansował na

odcinka, ale samochód prowadził się fatalnie. Później, dokonaliśmy takich napraw, jakie były możliwe. Ale straciliśmy zbyt dużo czasu - relacjonował kierowca 555 Subaru World Rally Team. Na problemach rywali skorzystali inni zawodnicy. Prowadzenie objął Carlos Sainz. Minutę za nim na metę drugiego etapu wjechał Richard Burns, który wyprzedził Francois Duvala i Colina McRae. Do końca rajdu klasyfikacja nie uległa zmianie. Zwyciężył Sainz, który awansował tym samym na trzecie miejsce w klasyfikacji MŚ. Drugi na metę był Burns. Brytyjczyk został dzięki temu liderem



kierowców, ale i dla sprzętu. Dobrze rozpoczął Marcus Grönholm (Peugeot 206 WRC). Wygrał pierwszą próbę przed Petterem Solbergiem (Subaru Impreza WRC) oraz Richardem Burnsem (Peugeot 206 WRC). Potem jednak dwukrotnego mistrza świata dopadł pech. W jego samochodzie awarii uległo wspomaganie. Tymczasem kierowcy 555 Subaru World Rally Team radzili sobie doskonale. Po trzech odcinkach specjalnych na prowadzeniu znalazł się Solberg, który wygrał dwie próby i o ponad dziewięć sekund wyprzedził kolegę z zespołu Tommiego Mäkinena. Kolejne miejsca zajmowali François Duval (Ford Focus WRC) oraz Colin McRae (Citroen Xsara WRC). Niespodziankę sprawił Armin Schwarz, który pokazał, że Hyundai Accent WRC także może wygrywać. Niemiec zakończył pierwszą pętlę na piątej pozycji. Czwarty oes przyniósł zmianę lidera. Solberg uderzył w skałę i zdemolował układ kierowniczy w swoim Subaru. O dalszej jeździe nie mogło być mowy. Na prowadzenie wysunął się Harri Rovanperä (Peugeot 206 WRC). Drugie miejsce zajął Carlos Sainz (Citroen Xsara WRC). „El Matador” od początku zawodów jechał bardzo równo i stopniowo zwiększał przewagę nad rywalami. Tommi Mäkinen zakończył pierwszy etap na czwartej pozycji. „To był dobry dzień, pomimo kilku problemów. Ale jestem zadowolony z zajmowanego miejsca. Samochód dzielnie znosił trudy rajdu i jestem pełen optymizmu

piąte miejsce w generalce. Kolejna, 24-kilometrowa próba „Myra” okazała się mało łaskawa dla Harriego Rovanpery i Tommiego Mäkinena. Obaj uszkodzili zawieszenie w swoich samochodach. „Big Mak” z impetem uderzył w jeden z licznych przydrożnych kamieni - To było na bardzo szybkiej partii dziesiątego odcinka. Z ziemi wystawał duży kamień i nie mogłem zrobić nic, żeby go ominąć. Mocno uderzyliśmy w niego podwoziem. Udało się dojechać do mety

mistrzostw. Z udanego występu może cieszyć się François Duval (Ford Focus WRC), który po raz pierwszy w karierze zaliczył miejsce na podium. Tommi Mäkinen zajął ósme miejsce zdobywając dla 555 Subaru World Rally Team jeden punkt. Mając na uwadze problemy techniczne z jakimi borykał się czterokrotny mistrz świata należy się cieszyć, że „Big Mak” szczęśliwie dojechał do mety.

Łukasz Kański-Chmielewski





B11S



PREMIERA SUBARU B11S - Genewa

Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), globalny producent środków transportu, sprzętu aeronautycznego oraz samochodów Subaru, przedstawił w Genewie prototyp studyjny B11S. Samochód ten łączy w sobie dopracowaną, sportową stylistykę z dużą ilością miejsca w kabinie pasażerskiej.

B11S to nowy typ 4-drzwiowego coupe, wyznaczający nowy kierunek stylizacji Subaru.

Został on opracowany jako koncepcja „Grand Utility Turismo”, ucieleśniająca połączenie sporto-wego charakteru, komfortu, funkcjonalności i elegancji. Łącząc atrakcyjną stylizację z praktycznością wnętrza, odzwierciedla filozofię FHI: Innowacja, Indywidualność i Odwaga. Strona techniczna projektu oparta jest na zaawansowanej technologii Subaru, horyzontalny silnik przeciwobny („boksers”) i stały, symetryczny napęd wszystkich kół (AWD). Dzięki temu B11S oferuje możliwości dynamiczne odpowiadające wysokiej klasy samochodom sportowym.

Stylistyka karoserii opiera się na płynących, dynamicznych liniach, typowych dla sportowego coupe, które jednak oferuje komfortowe miejsce dla czwórki dorosłych pasażerów. Stylizacja przodu, podkreślająca sportowe ambicje, łączy symbolikę turbiny lekkiego samolotu oraz jego płatów nośnych - nawiązanie do historii Fuji Heavy wywodzącej się z aeronautyki, oraz jako przypomnienie osiągnięć technicznych w tej dziedzinie.

Dwie pary drzwi, bez tradycyjnego słupka „B”, nie



tylko ułatwiają zajmowanie miejsc, także tylnym pasażerom, ale sprawiają też, że kabina sprawia wrażenie bardziej pojemnej. Opracowany specjalnie dla B11S szklany dach dostarcza dodatkowo poczucia przestrzeni, rozświetlając też wnętrze kabiny miękkim światłem. Rozwiązanie to zostało

zainspirowane tradycyjną stylistyką japońskich parasolek.

Wnętrze B11S zostało wykonane w charakterystycznym dla Subaru niebieskim kolorze. Składane oparcia tylnych siedzeń zapewniają dostęp do przestrzeni bagażowej, i ułatwiają przewożenie np.

sprzętu sportowego. Wielkość kabiny umożliwia komfortową podróż pasażerom i jednocześnie oferuje praktyczne rozwiązania użytkowe.

Samochód wyposażony jest w nowy, 6-cylindrowy silnik przeciwobny („boksers”), łączący wymagania ekologiczne z przyjemnością z jazdy. Oferuje on aksamitną pracę w dolnym i średnim zakresie obrotów, i osiąga jednocześnie, dzięki zastosowaniu podwójnego turbodoładowania, bardzo wysoką moc 294kW (400 KM), oraz znakomity moment obrotowy (550 Nm).

Symetryczny napęd wszystkich kół jest zintegrowany z pięciobiegową automatyczną przekładnią, oraz systemem elektronicznie sterowanego, rozdziału momentu obrotowego pomiędzy osiami (VTD). Podczas, gdy w warunkach normalnych, moment obrotowy jest przekazywany w proporcji 35% (przód) i 65% (tył), VTD optymalnie dobiera jego właściwy rozdział w zależności od warunków drogowych, zapewniając doskonały balans pomiędzy zachowaniem samochodu w zakrętach, a stabilnością przy wysokich prędkościach.

Wymiary:

Długość:	4785 mm
Szerokość:	1935 mm
Wysokość:	1370 mm
Rozstaw osi:	2800 mm
Rozstaw kół przednich:	1625 mm
Rozstaw kół tylnych:	1610 mm

Ciężar własny:	1580 kg
----------------	---------

Rozmiar kół przednich:	10 J 21
Rozmiar kół tylnych:	11,5 J 21
Rozmiar opon przednich:	275/35 ZR 21
Rozmiar opon tylnych:	325/30 ZR 21

SJS - Szkoła Jazdy dla wszystkich

Badania dowodzą, że kierowcy nie są skłonni do podwyższania swoich umiejętności w zakresie techniki jazdy. Producenci oferują coraz mocniejsze samochody, rośnie ruch na drogach, których stan techniczny pogarsza się z roku na rok.

Jednocześnie prawo jazdy otrzymuje się po kilkunastu godzinach praktycznej nauki jazdy, z których niekiedy połowę przyszli kierowcy spędzają na placu manewrowym ucząc się parkowania z dokładnością do kilku centymetrów. Poza tym na kursach nie ma fizycznej możliwości nauczenia kursanta radzenia sobie w niebezpiecznych sytuacjach lub choćby zaobserwowania jego reakcji podczas zagrożenia. Zdobywca prawa jazdy nie ma przeważnie pojęcia jak bronić się w krytycznej sytuacji. Przez lata dochodzi do absolutnej perfekcji w płynnym ruszaniu i zmianie biegów, i wnioskuje z tego, że jest świetnym kierowcą.

W krytycznym momencie, sparaliżowany strachem „głupiej” i nie umie zachować się za kierownicą.

Gdy pytamy Polaków - **jak jeżdżą?** - to 90% odpowiada, że świetnie. I to jest właśnie największy problem. O skutkach brawury i głupoty takich kierowców dowiadujemy się z pierwszych stron gazet, niestety zbyt często. Co zatem robić?

Jednym z rozwiązań jest Szkoła Jazdy SJS.



chodzie, bo wtedy można najlepiej poznać możliwości swoje i swojego auta.

Nie ma egzaminów. Nie ma też podręczników.

Do wszystkiego trzeba dojść z pomocą instruktorów. Prowadzący szkolenia posiadają wysokie kwalifikacje oraz doświadczenie rajdowe.

Do prowadzenia takiej szkoły przygotowani zostali przez jedną z najlepszych tego typu szkół w Europie

poprzez swoje zachowanie i umiejętności.

Wszystko zaczyna się od teorii gdzie zostają wyjaśnione prawa fizyki jakie działają na samochod, podstawowe reakcje w sytuacjach niebezpiecznych i najczęstsze przyczyny wypadków drogowych. Później rozpoczynają się ćwiczenia praktyczne. Slalom i hamowanie na suchej nawierzchni. Niby łatwe ćwiczenia, a obnażają wiele błędów w prowadzeniu samochodu. Po kilku rundach przychodzi czas na podsumowanie. Już po pierwszym sprawdzianie u paru kursantów trzeba przestawić fotel i skorygować pozycję za kierownicą. Druga część szkolenia to manewry o większym stopniu trudności.

Omijanie przeszkody na zakręcie, hamowanie na bardzo śliskiej nawierzchni. Tutaj kierowcy mogą bezpiecznie poznać możliwości swojego samochodu, poznać granice przyczepności opon i spróbować niejednokrotnie pierwszego w swoim życiu poślizgu, ale kontrolowanego.



Doskonalenie techniki jazdy to nie jest zwykła kontynuacja kursu na prawo jazdy. Nie chodzi tu o parkowanie z dokładnością do części milimetra i równoległe ustawianie pojazdu przy krawężniku.

Wyprowadzanie auta z poślizgu, pulsacyjne hamowanie czy chociażby prawidłowa pozycja za kierownicą to elementy, o których wielu kierowców czytało w relacjach z imprez sportowych.

W ramach SJS każdy uczy się na własnym samoci swoje i swojego auta.

czyli Test und Training GmbH w austriackim Teesdorfie. W szkoleniach biorą udział również znani zawodnicy rajdowi Bartłomiej Baniowski, Maciej Wisłowski i Krzysztof Hołowczyc, który pomógł w opracowaniu programu szkoły. Zajęcia w SJS odbywają się na torze wyścigowym w Kielcach. Celem jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg, ale też tworzenie elity kierowców, którzy będą rozpoznawani na drodze poprzez swoje zachowanie i umiejętności.

....Ludzie chcą się uczyć. To widać. Choć czasami nie wystarczy im chyba odwagi by zapisać się na kurs.

I nie chodzi tu o pieniądze, lecz raczej o tę odrobinę samokrytyki. A na to stać niewielu - mówi Prezes SJS Władaw Kostecki.

www.sjs.pl

Wywiad Plejad

LUBIĘ SPORTOWE SAMOCHODY

Andrzej Holój - Prezes Zarządu krakowskiej firmy FERRO znany jest ze swojego zamiłowania do sportowych samochodów. Przede wszystkim ceni w nich zastosowane technologie, a dopiero potem osiągi. Swoje motoryzacyjne pasje stara się realizować m.in. poprzez rajdy samochodowe. Firma FERRO od lat wspiera wielokrotnych mistrzów Polski Janusza Kuliga i Jarosława Barana.



Szybkość, technika czy styl. Co jest pociągającym w sportowych samochodach?

Z zawodu jestem "samochodziarzem". Od lat interesuję się sportowymi autami. Ale muszą one spełniać dwa główne wymagania tzn. łączyć w sobie technikę na wysokim poziomie ze znakomitymi osiągnięciami. Przez wysoką technikę rozumiem niezawodność oraz walory trakcyjne samochodu - zaawansowane zawieszenie i bardzo dobre hamulce. Chodzi o to, aby w różnych warunkach drogowych, np. na śliskiej nawierzchni można było takim autem przemieszczać się szybko i bezpiecznie. Sprawdzając, co ma do zaoferowania rynek trafiłem, na Subaru Impreza STI.

Czy napęd na cztery koła to część tej techniki o której Pan mówi?

Pierwszy raz kupując samochód z napędem na cztery koła miałem świadomość, że pomoże to w codziennej jeździe. Dużo czytałem na ten temat, rozmawiałem z wieloma ludźmi. Dopiero jednak, kiedy zająłem miejsce za kierownicą, przekonałem się, że można się w takim aucie zakochać. Odpowiednio się nim posługując, można nie tylko bezpiecznie poruszać się w każdych trudnych warunkach. Trzeba się tylko nauczyć wykorzystywać walory takiego samochodu.

Wybór padł na Subaru Impreza STI, ale wiem, że jeździł Pan także Lancerem Evo VI. Jak by Pan porównał te dwa samochody o zbliżonej mocy i napędzie na obie osie?

Generalnie samochody mają podobne przeznaczenie - są skierowane do raczej wąskiej grupy użytkowników. Dla

kogoś, kto nie jest czynnym zawodnikiem. Lancer jest autem, które do codziennej eksploatacji nie bardzo się nadaje. Jego walory są zbliżone do klasycznej "rajdówki". Jest paliwożerny, ma bardzo twarde zawieszenie i wymaga od kierowcy naprawdę dużych umiejętności. Zbyt rozluźniony, za mało czujny kierowca jadąc szybko Lancerem, może łatwo doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji na drodze. Ale z całym szacunkiem należy przyznać, że jest to samochód bardzo zaawansowany technicznie i dostarczający wielu niezapomnianych wrażeń z jazdy. Z Subaru jest nieco inaczej. Impreza, pomimo swoich rajdowych korzeni, jest bardziej przyjazna kierowcy w codziennym użytkowaniu.

Miał Pan możliwość porównania dwóch modeli STI. Poprzedniego i najnowszego, który pojawił się na rynku w tym roku. Jakie są Pana wrażenia?

Najnowszym modelem przejechałem niewiele ponad 20 kilometrów, więc na pełną ocenę trzeba trochę poczekać. Mogę powiedzieć o pierwszym wrażeniu. W poprzedniej wersji zawieszenie było nieco zbyt sztywne, jak na nasze dziurawe drogi. W nowej Imprezie zostało to zmienione bez uszczerbku dla sportowych właściwości auta i walorów trakcyjnych. STI znacznie lepiej reaguje teraz w dolnym zakresie obrotów. Wydaje mi się, że poprawiono też mechanizm zmiany biegów. Na pewno dużo lepsza jest kierownica - mniejsza i łatwiejsza w manewrowaniu. To takie różnice na gorąco. O dokładniejszych zaletach auta przekonam się, kiedy usiądę za kółkiem na dłużej.

Opanowanie szybkiego sportowego samochodu wymaga dobrych umiejętności.

Czy trenuje Pan technikę jazdy?

Prawo jazdy posiadam ponad 30 lat i nigdy nie miałem poważniejszego wypadku. Wydaje mi się, że dopiero siadając do sportowego auta, takiego jak Subaru, czy Lancer, człowiek przekonuje się, że musi się w dalszym ciągu uczyć. Dotyczy to także innych dziedzin życia. Chcę zwrócić uwagę na to, że firma Subaru Import Polska miała świadomość, że ludziom, którzy nie znają dobrze właściwości takiego samochodu powinno się oferować możliwość doskonalenia techniki jazdy. Powołanie Szkoły Jazdy Subaru było doskonałym pomysłem. Jazda na torze i regularne ćwiczenie pozwalają na oswajanie się z dużą mocą auta, i w efekcie przynoszą radość z użytkowania takiego pojazdu. Zawsze, jak tylko mam czas staram się ćwiczyć, w różnych warunkach drogowych.

staram się ćwiczyć, w różnych warunkach drogowych. Załatwiam jednocześnie dwie sprawy: stronę rekreacyjną i doskonalenie techniki jazdy.

Co to znaczy być dobrym kierowcą na co dzień?

To rozsądek i zachowanie doży bezpieczeństwa w tym, co się robi na drodze. Trzeba mieć świadomość, że wioząc pasażerów nie powinno się budzić ich zdenerwowania swoim stylem jazdy. Jeżeli mnie ktoś wiezie to oceniam tego kierowcę właśnie w takich kategoriach. Sam staram się tak prowadzić auto, aby moi pasażerowie spędzili podróż bezpiecznie i przyjemnie.

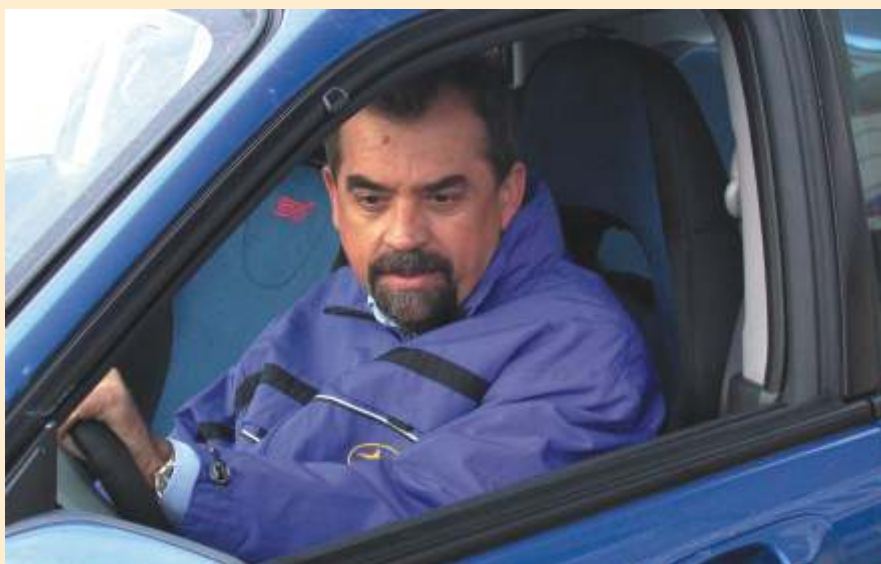
Od kilku lat firma FERRO wspiera w rajdach samochodowych Janusza Kuliga. Jak to się stało, że trafiliście do rajdów?

Zaczęliśmy współpracę z Januszem Kuligiem i Jarkiem Baranem dobrych parę lat temu, jeszcze za czasów, kiedy Janusz był kierowcą zespołu Renault Polska. Wielokrotnie oglądałem go na rajdach i bardzo podobał mi się jego styl jazdy. Na balu, po jednym z Rajdów Żubrów, przyprowadziłem Janusza do stołu, przy którym siedzieli moi współnicy mówiąc: "Oto jest przyszły mistrz Polski". I tak się stało. Janusz i Jarek to doskonali zawodnicy, którzy tworzą najbardziej stabilny zespół, biorąc pod uwagę kontakty kierowca-pilot. W zależności od możliwości finansowych firmy staramy się im pomagać. W tym roku odczuliśmy wyjątkowo pozytywny efekt tej współpracy otrzymując po Rajdzie Szwecji, maile od setek osób i kibiców, którzy dziękowali nam za to, że wspieramy załogę. Myślę, że daliśmy początek temu, że firmy z naszej branży zaczęły pojawiać się w rajdach.

A jakie są pana pasje poza samochodami?

Jak każdy dorosły mężczyzna staram się znaleźć równowagę między pracą i życiem prywatnym. Od paru lat dzięki dobrym samochodom lubię podróżować po Europie. Jak tylko jest to możliwe, to zamiast samolotu wybieram "cztery kółka". Staram się tak pracować, aby mieć czas na wizytę w teatrze czy kinie. Ale główną pasją jest mój 16-letni syn. Chciałbym, aby był odpowiednio ukierunkowany na przyszłość, m.in. w związku z naszym wejściem do Unii Europejskiej. Staram dbać o jego odpowiednie wykształcenie. Myślę, że jest to pasja każdego rodzica, który widzi w dziecku to, co chciałby najlepszego.

Dziękuję za rozmowę
Rozmawiał Łukasz Kański-Chmielewski



10 lat SWRT

Zanim nastąpiła era Imprezy...

...o zwycięstwo w rajdach walczyły inne Subaru. Mniej więcej w 80 roku coraz częściej rajdy wygrywały w swojej klasie, takie modele jak Leone, Swingback czy Touring Wagon. W 83 roku zadebiutował w Mistrzostwach Świata Possum Bourne, jadący Subaru RX Coupe, i zajął w rajdzie Nowej Zelandii bardzo dobre, czternaste miejsce. Cztery lata później Per Eklund zdobył (również RX Coupe) w rajdzie Monte Carlo 13, a w Safari wspaniałe 5 miejsce.

Podczas, gdy Subaru zaliczało coraz więcej zwycięstw, oczywistym stawało się, że baza sportu motorowego musi być bliżej Europy, gdzie innowacje, testy i zawody miały miejsce zdecydowanie częściej. Przełom nadszedł w 89 roku, kiedy Subaru wystawiło nowy model, Legacy, i rozpoczęło współpracę z Prodrive'm tworząc tym samym Subaru World Rally Team (SWRT). Wkrótce miały nastąpić kolejne zwycięstwa, i dzięki ciągłym ulepszeniom oraz stosowaniu nowych technologii, Subaru uzyskało reputację samochodu mocnego i niezawodnego. Zdecydowanie dominując Colin McRae w latach 91 i 92 zdobył tytuł Mistrza Wielkiej Brytanii. Również w roku 1993 Richard Burns wygrał Mistrzostwa Krajowe i zdobył w ten



sposób trzeci już z kolei tytuł Mistrza dla Subaru. Dzięki sukcesom w Mistrzostwach Świata, przystępnej cenie oraz możliwości przystosowania do rajdów, seryjne Subaru Legacy stawało się obiektem pożądania każdego młodego kibica rajdowego.

Najbardziej znaczący moment w historii Subaru nastąpił w rajdzie Nowej Zelandii w roku 93.

Po zmudnej, czterodniowej walce, Colin McRae pokonał najlepszych na świecie, uzyskując tym samym pierwszą wygraną w MŚ zarówno dla siebie, jak i dla Subaru. Skład McRae/Prodrive/Subaru był teraz poważnym konkurentem w większych "bitwach".

ThanJu

DAWOJ Sp z o.o.

Dawoj Sp. z o.o. jest firmą rodzinną zatrudniającą w chwili obecnej 22 pracowników. Oferuje szeroki zakres usług branży motoryzacyjnej takich jak: Sprzedaż samochodów nowych i używanych, naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne, pełny zakres diagnostyki, pośrednictwo ubezpieczeniowe i finansowe, sprzedaż hurtowa i detaliczna środków smarnych BP, przeglądy rejestracyjne i inne.

Zarząd firmy stanowią:

Prezes Wojciech Stachowicz,

Wiceprezes Danuta Turska-Stachowicz,

oraz Michał Turski Dyr. Handlowy.

Siedziba spółki znajduje się w Łomiankach k/Warszawy, ul Wiosenna 44

Historia

Firma powstała w 1990r. W początkowym okresie zajmowała się skupem i sprzedażą samochodów używanych, ich części i podzespołów, głównie w oparciu o współpracę z zakładami ubezpieczeniowymi. Pod koniec 1993r uruchomiona została



Stacja Obsługi Samochodów, i podpisane pierwsze umowy autoryzacyjne, między innymi z Firmą Mesidor, ówczesnym przedstawicielem Subaru w Polsce. W kolejnych latach firma rozszerzała swoją działalność, a w 1994r została Autoryzowanym Dystrybutorem środków smarnych firmy BP, od 1996 działa w **DaWoj-u** Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów.

Kolejne lata przynosiły nowe zmiany i adaptacje firmy do wymogów rynku (rozbudowa warsztatów,

nowe biuro obsługi klienta, budowa nowego salonu sprzedaży, podnoszenie kwalifikacji pracowników). W 2000r firma została pierwszym Autoryzowanym Dealerem Subaru Import Polska. Obecnie posiada również autoryzację Suzuki Motor Poland, oraz Daewoo FSO.

DaWoj Sp. z o.o.

ul. Wiosenna 44, 05-092 Łomianki

tel. +48 (22) 751-15-66, fax. (22) 751-67-93

e-mail: dawoj@dawoj.com.pl

Kuzaj i Zygmunt przeciwko narkotykom



a Paweł na masce jego Subaru. - *Chcieliśmy pokazać młodym ludziom, że pracując nad sobą, realizowaniem swoich pasji można osiągnąć w życiu więcej, niż sięgając np. po narkotyki. Sport może nieść taką radość, jakiej nie dadzą żadne używki. To nie jest łatwa droga bo wymaga wielu wyrzeczeń i samozaparcia, ale daje wiele satysfakcji. Moment kariery, w którym obaj z Pawłem teraz jesteśmy, wymagał wielu lat ciężkiej pracy, wielu wyrzeczeń, nie zawsze było łatwo. Zawsze jednak sport był dla nas treścią życia. Bez względu na wyniki, wygrane czy porażki, zawsze sprawiało przyjemność, dawało satysfakcję i pozwalało przejść przez trudne chwile w życiu. W tym wyścigu nie było zwycięzców. Zwyciężyli wszyscy, którzy dzięki takiej akcji nie sięgnęli po narkotyki, którzy trochę zastanowili się nad sobą - powiedział Leszek Kuzaj.* Kibice, którzy mimo siarczystego mrozu bardzo licznie stawili się na trybunach, zgotowali obu sportowcom gorącą owację na stojąco.

Rajdowy Mistrz Polski, Leszek Kuzaj, wielokrotnie dawał wyraz swojego sprzeciwu wobec wszelkim formom uzależnienia od narkotyków wśród młodych ludzi. Nic dziwnego, że skoro tylko nadarzyła się okazja po raz kolejny zaangażować do akcji. Okazją był udział w niecodziennym wyścigu, jaki odbył się na warszawskim Torze Łyżwiarskim Stegny. W ramach finału akcji „Sport przeciw narkotykom - ja nie biorę lecz wygrywam” krakowianin, jadący rajdową Subaru Impreza WRX, i pilotowany przez Dyrektora Subaru Import Polska, Witolda Rogalskiego, zmierzył się z najlepszym polskim panczenistą, Pawłem Zygmuntem. Zawodnicy ścigali się na dystansie trzech okrążeń - w sumie 1200 metrów. Pierwszą rundę pojechali równo, od następnej przewagę zaczynał zyskiwać Kuzaj, który jednak zatrzymał się tuż przed linią mety i zaczął na rywala - tym samym pojedynek zakończył się remisem. Rundę honorową obaj zawodnicy pokonali razem, Leszek za kierownicą,



Forum Subaru - czyli życie rozumne w Plejadach. ;-)

Kochani, w kosmosie istnieje życie rozumne. Od kilku miesięcy odbieramy w internecie transmisje z Plejad. Założyli sobie tam Forum, i po japońsku nazwali Subaru (czyt. Plejady). Blisko sto pięćdziesiąt istot rozumnych blebla sobie co prawda o d... Marynie, ale za to po polsku. To jakieś ichniejsze Einsteiny, albo dom wariatów dla mechaników samochodowych. Bo albo gadają o momencie, mniej lub bardziej obrotowym. Albo o stosunku wagowym paliwa do powietrza, albo o stosunku masowym tzw. powszechnym. Czyli



normalne chłopaki, sex i samochody. Tych z NASA najjaśniejszy szlag trafi, jak się dowiedzą, że to nie u nich, i nie po amerykańsku tzn. z tymi pierogami w gębie. Bo oni przygotowują wycieczkę na Marsa za taką górę szmalu, że mogli by sobie za nią wybudować ze dwa Yorki i to zupełnie New. Bo ten co mają, to im się już wali. I oni na tym Marsie mieli znaleźć jakąś rozwielitkę, co miała inteligentnym merdnięciem nibynóżki, udowodnić istnienie życia w kosmosie. Obawiam się jednak, że jak ona



udowodniła by, tym merdnięciem, że jest inteligentniejsza od nich, to by ją sfajczyli albo pokrajali, żeby nie robić sobie obciachu. Bo Amerykanie do badania kosmitów nie używają stetoskopu, tylko od razu sztucców. Oni tam nawet wysłali jakąś kobitę, Sonda jej było, i ona tam miała porobić zdjęcia tego robaka. Kobieta i aparat fotograficzny są niestety nie kompatybilne. Strzeliła im sufit, jakiś kamień, piasek i to wszystko poruszone. Wysłała to pocztą i poleciała w pierony. Typowa baba. Ale to wszystko pikuś. Jest taka druga sekta, SETI się nazwali. Im się znowu program telewizyjny nie podoba, i szukają jakiegos

MTV w kosmosie. Antenki na pustyni poustawiali, i słuchają jakiś szumów i brzęków. Podobno już nawet tańczą do tego. Raz to im się nagrało jakieś hardcorowe pierdnięcie. To ogłosili, że to obca inteligencja. Że to taki ichni Mick Jagger, i że go



nagrali na drodze do mleczarni, czy jakoś tak. Puszczali to pierdnięcie w radiu i telewizorze przez miesiąc, chlali szampana i cieszyli się jak dzieci. Co najmniej jak by Jagger miał coś wspólnego z inteligencją. Później się okazało, że to tylko kolega. Ze mu zwieracze puściły tylko wstyził się



przynać. Ale tym, że to się nagrało, chłopaki udowodnili, że sprzącicho mają czule jak cholera. No proszę, a u nas od czterech miesięcy Plejady nadają i nikt jeszcze z tego powodu nie szczytował. Nie oznacza to na pewno że żyjemy w normalnym kraju, ale tyle chociaż, że na gości nie rzucamy się z widelcem.



Pozdrawiam i zapraszam na Forum.

Waldemar Biela

Od Redakcji:

Tekstów zamieszczanych na Forum Subaru nie należy zawsze brać dosłownie ...;-)

W następnym numerze...

- ▶ Przedstawienie nowego modelu Subaru Baja
- ▶ Kolejne relacje z RSMŚ
- ▶ Nasi Partnerzy
- ▶ Relacja z Targów Motoryzacyjnych w Genewie

Prenumerata

- ▶ Cena rocznej prenumeraty w Polsce: **20,00** złotych
 - ▶ Prenumeratę można zamówić w dowolnym mieście.
- Prenumerata obejmuje **4 numery**.

OBSŁUGA PŁATNOŚCI:

Opłaty można dokonać na Poczcie lub w banku na rachunek: Subaru Import Polska Sp z o.o.
BRE Bank S.A. O/R Kraków
11401081-00-278451-PLNCURR01
z dopiskiem "Plejady"

PRENUMERATA:

+48 (12) 269 07 50

Subaru Import Polska Sp. z o.o.
30-302 Kraków, ul. M.Konopnickiej 28
tel.: +48 (12) 266 28 0, fax: 266 93 08
E-mail: redakcja@plejady.subaru.pl

Klub Subaru

Szanowni Państwo!

- Jak już zasygnalizował Prezes Rogalski w słowie od wydawcy, Subaru Import Polska zamierza utworzyć klub sympatyków naszej marki. Decyzja ta odzwierciedla reakcję na wielokrotne zapytania w tym zakresie. Powstający Klub Subaru ma spełnić Państwa oczekiwania i spełniać następujące funkcje:
- umożliwienie częstszych kontaktów z innymi osobami o zbliżonych zainteresowaniach;
 - organizowanie wspólnych wyjazdów i szkoleń;
 - zastosowanie systemu rabatowego w zakresie serwisu, gadżetów Subaru i nie tylko;
 - zapewnienie obsługi internetowej klubowiczów.

Ponieważ klub ma być stworzony właśnie dla Państwa, uprzejmie prosimy o przesyłanie na adres redakcji, lub bezpośrednio na podany niżej adres mailowy wszelkich sugestii i oczekiwań z nim związanych.

Z góry dziękujemy!

e-mail: redakcja@plejady.subaru.pl

A man and a woman are standing on a modern balcony with a metal railing. The man is wearing a white trench coat over a light-colored polo shirt and white jeans. The woman is wearing a light blue and white striped shirt, a light blue jacket, and white jeans. They are both looking towards the camera. The background shows a modern building with large windows and a clear sky.

pierre cardin
JEANSWEAR