NR 54-55 (3-4/2014) ISSN 1897-1989 CENA: **12 zł** (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

15 LAT SIP

WYDARZENIA:

Mamy nowy rekord

Zielone Piekło, tam znowu się działo!

WRX STI w rękach rajdowego mistrza

Prodrive Final Gathering - wszystko ma swój koniec, który jest początkiem nowego

SIERPIEŃ 2014
08
ISSN 1897-1989
9 771897 198408

SUBARU

jest Partnerem kampanii

OGÓLNOPOLSKIE INSPEKCJE FOTELIKÓW

Ponad 70% dzieci przewożonych jest **nieprawidłowo**

Kampania społeczna Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików ruszyła na początku wakacji i już po raz trzeci odwiedza największe miasta całej Polski. Wejdź na www.inspekcje-fotelikow.pl i sprawdź kiedy będziemy u Ciebie.

Jak pokazują raporty sporządzone przez uczestników międzynarodowych projektów badawczych w Europie i Stanach Zjednoczonych, wypadki drogowe są jedną z wiodących przyczyn poważnych i śmiertelnych urazów dzieci.

Pomimo stosowania odpowiednich urządzeń zabezpieczających, takich jak foteliki samochodowe i pasy bezpieczeństwa, dzieci wciąż są ofiarami wypadków. Dzieje się tak, ponieważ urządzenia te są używane nieprawidłowo i nie są w stanie spełnić swojej funkcji.

Zmieniaj rzeczywistość razem z nami.

BeSafe Marko CONCORD mini • maxi MAXI-COSI DOREL Britax RECARO SUBARU Raben 4CPS fotelik.info Lullalaby

Rocznice mają to do siebie, że często budzą w nas nostalgię

Pomimo natłoku pracy, ciągłego stresu i nawarstwienia terminów, ta właśnie chwila, gdy przychodzi czas na napisanie „Wstępniaka" w tak szczególnym momencie, 15 lat od założenia Subaru Import Polska, siłą rzeczy nakłania do chwili wspomnień.

Ponieważ nasza pamięć zazwyczaj „podpowiada" nam, jak to pięknie było swego czasu, a jednocześnie pomija fakty (są nawet tacy, którzy twierdzą, że za czasów socjalistycznych było znacznie lepiej niż teraz!), dobrze jest takie podpowiedzi umysłu skonfrontować z faktami.

Jeżeli powrócimy więc do roku 1999, to okaże się, że nasz rynek motoryzacyjny rzeczywiście przeżywał prawdziwy boom. Sprzedano wówczas na naszym rynku prawie 640 000 nowych samochodów osobowych. Liczba, o której do dzisiejszego dnia można tylko pomarzyć – teraz, już od kilku lat, nowych aut osobowych rejestruje się w Polsce ponad dwukrotnie mniej. Czyli, z tego punktu widzenia, jest gorzej. Sumarycznie jednak liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce wzrosła do 18,7 milionów – to dwukrotnie więcej niż w roku 1999.

Pomimo tak dużego przyrostu ilości aut, liczba wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym zmniejszyła się w tym samym okresie ponad dwukrotnie – z 6730 (1999) do 3357 (2013). Inaczej mówiąc, liczba ofiar śmiertelnych w porównaniu do liczby zarejestrowanych samochodów osobowych zmniejszyła się czterokrotnie – jest dużo lepiej! Oczywiście ta poprawa wynika zarówno z większej świadomości i wyższych umiejętności kierowców, jak i zdecydowanej poprawy (co by nie mówić!) infrastruktury drogowej.

Niestety, jak w praktycznie każdym kraju dotknęła nas stopniowa inflacja. I tak w ostatnich 15 latach – zgodnie z oficjalnymi danymi – osiągnęła ona sumarycznie 65%. Inaczej mówiąc – wszystko podrożało średnio o 65%. Na szczęście podnosiły się też zarobki – ich średni poziom wzrósł z 1707 zł (1999) do 3650 zł (2013). Czyli ponad dwukrotnie. Licząc inaczej – statystycznie zarabiamy realnie o ⅓ więcej niż 15 lat temu.

Pozostaje jeszcze sprawdzić, jak się do tego wszystkiego ma Subaru? O tym, że nasze auta stały się w tzw. międzyczasie znacznie bezpieczniejsze niż 15 lat temu, nie trzeba chyba nikogo przekonywać – niezależnie od tego, jaki instytut je bada, wyniki zawsze należą do najlepszych (nawet w najnowszych testach IIHS, o których pisaliśmy chociażby w nr 48, gdzie tak wiele marek – mówiąc kolokwialnie – „poległo"). Dodać też należy standardowe już systemy kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy, itp. Także lokalne działania, jak choćby Szkoła Jazdy Subaru (SJS), standaryzacja Inteligentnego Systemu Ratunkowego (ISR), czy też działanie programu „Bezpieczny Kierowca", wprowadziły nową jakość w zakresie bezpieczeństwa. Pomimo relatywnie małej skali naszej działalności udało się spopularyzować niegdysiejsze motto Subaru: *„Aktywna jazda, aktywne bezpieczeństwo"*.

Jak się jednak ma temat bardziej przyziemny, lecz przecież niezbędny: koszty? Tutaj, dla poparcia wywodu, pozwalam sobie przytoczyć przykład najbardziej chyba popularnego w Polsce modelu – Forestera w wersji turbo. Zestawienie zawierające zarówno dane techniczne, jak i ceny daje wynik niejednoznaczny. Przyjrzyjmy się więc danym obrazującym wymiary:

Forester	długość (mm)	szerokość (mm)	wysokość (mm)	prześwit (mm)
S-Turbo aut. (1999)	4450	1735	1580	195
XT (2014)	4595	1795	1735	220

Samochód dość zdecydowanie urósł oraz uzyskał lepsze parametry terenowe (prześwit, ale także kąty natarcia i zejścia). Tutaj to zmiany na wyraźny plus. A co z silnikiem?

Forester	pojemność (cm^3)	moc maks. (KM / obr./min)	moment obr. (Nm / obr.min)
S-Turbo aut. (1999)	1994	170/5600	240/3200
XT (2014)	1998	240/5600	350/ 2400-3600

„Serce" Forestera prawie nie urosło, lecz moc – zdecydowanie. A jak to się przekłada na dynamikę i zużycie paliwa?

Forester	przyspieszenie 0-100 km (s)	prędkość maks. (km/h)	zużycie paliwa (l/100 km)	
			cykl pozamiejski	cykl miejski
S-Turbo aut. (1999)	9,3	189	8,5	14,0
XT (2014)	7,5	221	7,0	11,2

No tak – wprawdzie szybkość maksymalna zdecydowanie urosła, ale przyspieszenie i zużycie paliwa – dokładnie na odwrót. No i na koniec – jak zmieniły się ceny?

Forester	ceny
S-Turbo aut. (1999)	146 000 zł
XT (2014)	137 000 zł

I tak wniosek wydaje się być oczywisty – wspomnienia warto szanować, lecz cieszyć lepiej jest się dniem dzisiejszym. Czego i Państwu życzę!

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

Racing
FUELS

6 AKTUALNOŚCI

10 RAJDY
Krok we właściwą stronę

14 SPORT
Po mistrzowsku nad Bałtykiem, czyli Match Race w Szczecinie i Świnoujściu

16 ROZMOWY
Jestem maniakiem jazdy samochodem
– rozmowa z Jerzym Schejbalem

24 ZLOT PLEJAD
Trasa Szosowa – gdzie stoper wyznacza rytm
Zlotowy Konkurs Fotograficzny
Zadanie pod wysokim napięciem

36 LUDZIE
SOS dla życia

40 PODRÓŻE
Zakręceni Bugiem

46 TESTY
Godzilla made in Fuji

54 WYDARZENIA
Mamy nowy rekord
Zielone Piekło – tam znowu się działo!
WRX STI w rękach rajdowego mistrza
Prodrive Final Gathering,
– wszystko ma swój koniec,
który jest początkiem nowego

68 PASJE
Historia na kołach się toczy
– Marek i rajdowa „Babcia"

76 MAŁE RAJDY
Prosto z szutrowych oesów Rajdu Polski

80 WSPOMNIENIA
Trzy piątki: rajdowe oklejenie WRC, albo w sumie piętnaście lat

104 MULTIMEDIA
Z miłości do Subaru: o miłości /cz. 3/
Hōkago no Pleiades, albo taka zwyczajna Subaru...

112 FELIETON
Copanacabana, czyli o wyższości pucharu świata nad doniczką z filodendronem

114 PISZĄ O NAS

Bezpieczeństwo nie takie drogie

W związku z korzystnym kursem japońskiego jena oraz optymalizacją logistyki dostaw Subaru Import Polska obniżyło ceny na niektóre modele z rocznika 2014. „W dół" poszły ceny Subaru XV (średnio o 9%) oraz Forestera (o około 7%). Przykładowe ceny obowiązujące w roku 2014 to 23 700 € za XV 2.0 Comfort (wcześniej 27 570 €) czy 33 000 € za Forestera XT Comfort (wcześniej 39 000 €).

Decyzja o obniżeniu cen została podjęta pomimo ograniczeń dostaw samochodów na rynek europejski, wynikających z zapotrzebowania na samochody Subaru na rynkach światowych, które przekraczają możliwości produkcyjne Fuji Heavy Industries. Krok ten wynika z priorytetów firmy, a jego celem jest przede wszystkim ułatwienie sympatykom marki wejścia do grona posiadaczy samochodów Subaru.

Kalendarium Historii Motoryzacji

1 czerwca 1906

W stanie Ohio wprowadzono przepis nakładający na właścicieli pojazdów obowiązek wykonania tablic rejestracyjnych w warunkach domowych. Miały się na nich znaleźć litery „OH", następnie tablice miały być rejestrowane w urzędzie sekretarza stanu.

3 czerwca 2013

3 czerwca 2013 r. oryginalny Jeep Willys MB powrócił do Toledo, w stanie Ohio, by świętować swoje 70. urodziny. Po opuszczeniu Włoch i przepłynięciu Atlantyku, „przodek" aktualnego Jeepa Wranglera przejechał ponad 1000 mil przez trzy amerykańskie stany: New Jersey, Pensylwania i Ohio, i dotarł do zakładu Toledo Assembly Complex Grupy Chrysler i historycznego miejsca produkcji, gdzie powstał 70 lat temu.

5 czerwca 1940

Firma Goodrich Tire and Rubber Company wprowadza na rynek opony „Ameripol". Są to pierwsze na świecie opony wykonane z gumy syntetycznej.

6 czerwca 1932

Kongres uchwalił pierwszy podatek od benzyny w USA. Opodatkowanie było częścią ustawy zwanej Revenue Act z 1932 roku, zmierzającej do obłożenia podatkami szerokiej palety dóbr konsumenckich. Od tego dnia do ceny galonu benzyny lub innego paliwa silnikowego doliczano 1 cent podatku federalnego.

17 czerwca 1898

Pierwsza zmotoryzowana poczta powstaje w Wielkiej Brytanii. Przekazywanie przesyłek w sposób zmotoryzowany odbywa się między Invenaray a Ardirshaig w Szkocji. Pojazdem, jaki wykorzystywano do transportu przesyłek, był budowany w Coventry Daimler.

1 lipca 1953

Packard wprowadza klimatyzację jako opcję. Koszt tego dodatku to 625 dolarów – na tamte czasy dużo. Jako szefa działu produkcji zatrudnia Raya Powersa z Lincoln-Mercury.

Brąz Macieja Grabowskiego w Zatoce Puckiej

W połowie maja w Zatoce Puckiej odbyły się regaty inaugurujące tegoroczne zmagania w ramach Pucharu Polski klas olimpijskich. Maciej Grabowski zajął w nich trzecie miejsce w klasie Laser.

Podczas pierwszych dwóch dni zmagań pogoda zgotowała zawodnikom niezwykle wymagające warunki. Przyszło im startować przy niskiej temperaturze i bardzo silnym wietrze. Na szczęście nie brakowało słońca. Mimo kiepskiej pogody udało się rozegrać wszystkie zaplanowane na początek wyścigi. Gorzej z realizacją planu było ostatniego dnia regat, w którym miejsce wiatru zajęła gęsta mgła, przez co udało się zorganizować zaledwie jeden wyścig.

W Zatoce Puckiej Maciej Grabowski radził sobie świetnie, wbrew wszystkim przeciwnościom pogodowym. Od pierwszego dnia zawodów żeglował równo i w każdym z biegów plasował się w ścisłej czołówce. W połowie ostatniego z wyścigów wysunął się na prowadzenie i stał się jego zdecydowanym liderem. Start ten zakończył się zwycięstwem żeglarza ze znaczną przewagą w stosunku do pozostałych zawodników. W klasyfikacji generalnej Maciejowi Grabowskiemu zabrakło zaledwie jednego punktu do drugiego miejsca na podium i tylko kilku oczek do złota. Pamiętajmy jednak, że to dopiero początek sezonu! Gratulujemy i życzymy powodzenia w kolejnych startach! ■

Kooperacja przy produkcji nowych Boeingów

Porozumienie „Japan Aircraft Development Corporation" (JADC) wraz z 5 innymi japońskimi firmami przemysłu lotniczego, w tym Fuji Heavy Industries, podpisało memorandum w sprawie uczestnictwa w opracowaniu i produkcji samolotu pasażerskiego nowej generacji – Boeinga 777X.

Plany określają odpowiedzialność za dostarczenie różnych komponentów konstrukcyjnych do modelu 777X, tak jak do produkowanego obecnie modelu 777. FHI będzie odpowiedzialne m.in. za tzw. center wing section, czyli kompozytową centralną strukturę mocującą skrzydła samolotu (nr 45).

Model 777X ma być następcą Boeinga 777, wielkogabarytowego, dwusilnikowego samolotu pasażerskiego, który został tak dobrze przyjęty przez pasażerów, że uplasował The Boeing Company na miejscu lidera na rynku transportu lotniczego. Plany przewidują stworzenie dwóch modeli – 777-8X oraz 777-9X. Obecnie model 777-9X jest w fazie przygotowań, a według planów jego produkcja ma się rozpocząć w 2017 roku. Na rynek zaś ma trafić w 2020 r. ■

BRZ sygnowane TSP

Newsy z magicznym **Top Safety Pick (TSP)** w tytule co jakiś czas pojawiają się w naszych aktualnościach. W tym roku mieliśmy przyjemność opublikować je już dwukrotnie. Dzisiaj czynimy to po raz trzeci. Subaru w Kanadzie podało właśnie informację, że do grona samochodów, które dostąpiły zaszczytnego wyróżnienia z ramienia amerykańskiego Insurance Institute of Highway Safety (IIHS) i którym nadano tytuł TSP, dołączyło sportowe coupé BRZ w specyfikacji 2014.

Model zyskał uznanie amerykańskich ekspertów po tym, jak prawidłowo przeszedł tzw. small overlap test polegający na uderzeniu w przeszkodę przednim narożnikiem pojazdu od strony kierowcy, obejmującym 25% szerokości samochodu, przy prędkości 40 mil/h (ok. 64 km/h). Jest to najistotniejsze badanie z grupy tych dotyczących zderzenia czołowego, bo skupione na przypadku, w którym człowiek zagrożony jest zdecydowanie najbardziej utratą zdrowia i życia. BRZ zyskało przy tym również dobre noty we wszystkich pozostałych testach, tj. w teście weryfikującym bezpieczeństwo podróżnych podczas zderzenia czołowego, jak to opisane powyżej, lecz obejmującego 40% szerokości pojazdu (tzw. moderate overlap test), w badaniu pod kątem zachowania samochodu podczas zderzenia bocznego oraz w teście, w którym ocenie poddano stopień ochrony zapewnianej przez zagłówki i wytrzymałość dachu pojazdu.

Obecne wyróżnienie przyznane BRZ sprawia, że Subaru nadal pozostaje jedynym producentem samochodów na świecie, któremu udało się zdobyć tytuł TSP dla wszystkich swoich modeli i to już po raz piąty z rzędu!

Jednocześnie japońska marka jest jedyną, która może poszczycić się tak dużą liczbą modeli nagrodzonych w tym roku przez IIHS. Przypomnijmy, że tytuł TSP otrzymały niedawno Impreza, XV Crosstrek oraz WRX STI. Trzem innym modelom, tj. Legacy, Outbackowi i Foresterowi, wyposażonym opcjonalnie w system EyeSight, nadano natomiast tytuł TSP+. Niech zatem dobra passa dla Subaru twa nadal! ■

1 lipca 1899

Madame Labrousse jest prawdopodobnie pierwszą kobietą, która brała udział w wyścigu samochodowym. Wyścig na odcinku Paryż – Spa ukończyła na piątym miejscu.

15 lipca 1953

W Japonii powstaje firma Fuji Heavy Industries, która od 1958 zacznie produkować samochody Subaru.

30 lipca 1945

W wieku 78 lat umiera Frank Jaszkowiak, pionier w dziedzinie wzornictwa samochodów. Mieszkający w Bismarck Jaszkowiak już w 1902 roku konstruował samodzielnie samochody. Dziewicza podróż jego samochodu w kwietniu 1902 skończyła się zderzeniem z drzewem. Jednak lokalna prasa donosiła, że „auto było w stanie rozwijać nawet osiem do dziesięciu mil na godzinę na równej drodze".

Wpisy pochodzą z Kalendarium Historii Motoryzacji, dostępnego pod adresem: kalendariummotoryzacji.pl

Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików 2014: już 8 przystanków za nami

Subaru jest wyłącznym partnerem motoryzacyjnym kampanii społecznej Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików 2014 (OIFS), poświęconej poprawie bezpieczeństwa najmłodszych pasażerów w ruchu drogowym. Ostatni z przystanków kampanii odbył się w Krakowie i był rekordowy pod względem liczby przeprowadzonych inspekcji.

Inspekcje Fotelików to kompleksowy audyt stanu bezpieczeństwa dziecka w samochodzie i konsultacje ze specjalistami prowadzące do tego, by to bezpieczeństwo zapewnić lub zwiększyć. To także kontrola dorosłych pasażerów i systemów służących ochronie ich życia i zdrowia. Spotkaj się z nami na trasie tegorocznej kampanii!

Eksperci ds. bezpieczeństwa dzieci w samochodach wraz z inspektorami fotelików już po raz trzeci odwiedzają największe miasta Polski, aby sprawdzić, czy rodzice dobrze zabezpieczają swoje dzieci w fotelikach samochodowych i czy są one przewożone poprawnie, z troską o ich zdrowie i życie.

Aż 70% fotelików montowanych jest nieprawidłowo, a nawet najdroższy fotelik z najwyższą oceną w niezależnych testach zderzeniowych nie ochroni dziecka przed skutkami zderzenia, jeżeli będzie zamontowany niepoprawnie. Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików to kampania, która ma na celu poprawę i zmianę tej rzeczywistości oraz poszerzenie wiedzy rodziców na temat bezpiecznego i poprawnego użytkowania fotelików samochodowych dla dzieci.

Kampania rozpoczęła się w Poznaniu 7 czerwca 2014. Inspektorzy i eksperci pracowali na 4 stanowiskach inspekcyjnych, badając stan montażu, poprawność doboru fotelika do samochodu i do dziecka, jakość użytego sprzętu oraz stan wiedzy rodziców. Inauguracja kampanii w Poznaniu była bardzo udana – przeprowadzono ponad 50 szczegółowych inspekcji. Rodzice opuszczali stanowiska inspekcyjne z dużą dawką nowej wiedzy. Problemem jest niedostateczne informowanie i instruowanie rodziców podczas zakupu fotelika dla swojego dziecka.

Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików z roku na rok zyskują na zasięgu medialnym, kampania staje się coraz bardziej rozpoznawalna i dociera do szerszego grona odbiorców. Potwierdziło się to 14 czerwca w Łodzi, która była kolejnym przystankiem na trasie kampanii. Padł wówczas absolutny rekord frekwencji odwiedzających oraz liczby inspekcji przeprowadzonych jednego dnia.

Kolejne spotkanie z inspekcjami fotelików odbyło się w Warszawie podczas imprezy „Piknik z tatą", zorganizowanej z okazji Dnia

Ojca w Lasku Bielańskim przy Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego. Od samego rana pomimo niepogody panowała świetna atmosfera. Inspekcjom towarzyszyły rytmy reggae oraz imponujące wozy strażackie z ekipą strażaków i całym asortymentem gaśniczym. Na specjalne zaproszenie, jak zawsze, przybył na motocyklu przedstawiciel policji. Miłośnicy mocnych wrażeń mogli ulec kontrolowanemu wypadkowi na symulatorze dachowania. Dzięki temu doświadczeniu testujący nie mieli wątpliwości, że należy zapinać pasy. Najmłodsi jeździli na kucykach, skakali na trampolinie, zjeżdżali na ogromnej zjeżdżalni, a nawet pobierali lekcję tańca u prawdziwego Indianina.

28 czerwca Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików pojawiły się w Bydgoszczy. Po raz kolejny eksperci inspektorzy i wyszkoleni

technicy sprawdzali stan zabezpieczenia dzieci w samochodach, a rodzice nie mogli uwierzyć, że popełniają tyle błędów. Przed ekipą inspekcji wciąż wiele pracy!

Kolejna odsłona kampanii to przystanek dwudniowy. Przy Juraparku w Bałtowie eksperci kampanii Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików sprawdzali stan bezpieczeństwa wśród gości z całej Polski. To była wyjątkowo udana impreza! Inspektorom udało się zmienić postawy rodziców, którzy do tej pory nie poświęcali uwagi bezpieczeństwu w samochodzie. Dzięki tej imprezie Jurapark kojarzony jest już nie tylko z dinozaurami. Goście inspekcji w Bałtowie wzięli udział w konkursie montowania fotelika w Foresterze, który według testów EuroNCAP jest jednym z najbezpieczniejszych samochodów w zakresie ochrony dzieci.

Kolejny przystanek miał miejsce w Siedlcach 12 lipca. Spotkanie w deszczu z inspektorami przyniosło jak zwykle wiele korzyści odwiedzającym, ale była to tylko rozgrzewka przed tym, co czekało rodziców i ekspertów Inspekcji Fotelików w Krakowie.

19 lipca przy sklepie Entliczek w Krakowie padł absolutny rekord przeprowadzonych inspekcji: ponad 90, z których każda trwała ok. 20 minut. W trakcie krakowskiej odsłony inspekcji sprawdzane były wszystkie podstawowe aspekty bezpieczeństwa, tj. poprawność doboru fotelików do dziecka i samochodu oraz to, w jaki sposób dbają o swoje zdrowie i życie dorośli pasażerowie. Impreza była relacjonowana przez ogólnopolskie media, w tym TVN24 i radio Eska, oraz media regionalnie. W trakcie krakowskich inspekcji rodzice mieli okazję do zajęcia miejsc w najnowszym Foresterze, a eksperci z Ogólnopolskich Inspekcji Fotelików dokonywali także instruktażu zapinania pasów bezpieczeństwa przez kobiety w ciąży.

Trasa Ogólnopolskich Inspekcji Fotelików, której wyłącznym partnerem motoryzacyjnym jest Subaru Import Polska, dobiegła właśnie do półmetka. Kolejnymi przystankami na trasie był Rybnik (2 sierpnia) oraz Katowice (9 sierpnia), o czym napiszemy w następnym wydaniu „Plejad". Jeśli już teraz chcesz zapisać się na bezpłatne inspekcje, wejdź na: **inspekcje-fotelikow.pl**. ■

Krok we właściwą stronę

Rajd Karkonoski, 3. runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, był dla Subaru Poland Rally Team spokojnym oddechem po obfitującym w wydarzenia początku sezonu. Po krótkiej rekonwalescencji na fotel pilota powrócił Kamil Heller, a zespół przywrócił Subaru Imprezę STI do specyfikacji klasy 3., pozbawiając ją elementów pakietu R4. Zastosowana strategia pozwoliła załodze Butvilas/Heller na zwycięstwo w klasie i systematyczne poprawianie swoich czasów na odcinkach specjalnych.

Przed rajdem zespół podjął decyzję o powrocie do walki w popularnej „grupie N", obecnie nazywanej klasą 3. Krok ten pozwolił zarówno na włączenie się do rywalizacji o prymat w klasie, jak i ograniczenie kosztów startów. Główny cel nie uległ jednak zmianie, Dominik miał mieć zapewnione jak najlepsze warunki do nauki jazdy po asfalcie. – *W przerwie pomiędzy rajdami dużo pracowałem z moim trenerem na Litwie. Przeprowadzaliśmy różnego typu*

sesje, głównie w wirtualnych symulatorach, ale także i na prawdziwych drogach. Analizowaliśmy również onboardy i znaleźliśmy wiele rzeczy do poprawy. Start w grupie z bardziej zbliżonymi autami jest zawsze przyjemniejszy i łatwiej będzie śledzić moje postępy – mówił przed startem Dominik.

Pauzujący podczas Rajdu Świdnickiego Kamil Heller z powodzeniem zakończył rehabilitację, która wykorzystywała różne technologie, by umożliwić mu jak najszybszy powrót do zdrowia: *– Byłem naświetlany laserami i polem magnetycznym, musiałem też się oszczędzać i unikać obciążeń. Ostatni rajd, w którym występowałem, odbył się w marcu, więc czuję spory głód jazdy.*

W międzyczasie zaangażowałem się bardziej w sprawy zespołowe, ale to nie to samo, co prawy fotel w rajdówce. Na Rajdzie Karkonoskim wystartuję w gorsecie, który odciąża część lędźwiową kręgosłupa – zapowiadał pilot SPRT.

29. Rajd Karkonoski rozpoczął się 30 maja od ceremonii startu oraz krótkiego odcinka specjalnego „Zabobrze". Duet Butvilas/Heller zanotował na nim 5. czas. Na porannej pętli sobotniego etapu załoga SPRT zastosowała się do obranej przed startem strategii – sprawdzania notatek na pierwszym przejeździe i przyspieszania na powtórnych przejazdach prób. Po OS 4 zajmowała 9. miejsce w klasyfikacji generalnej i prowadziła w klasie 3.: *– Jestem zadowolony z pętli. Trasy są tutaj bardzo trudne i po ich pokonaniu czuję się już znacznie pewniej. Dostosowuję mój styl jazdy do samochodu, który przez przygotowanie go do wymogów klasy 3. jest teraz nieco mniej responsywny. Na kolejnej pętli będę dalej starał się jechać swoim tempem, nie mam potrzeby, by naciskać. To nadal początek rajdu, zostało wiele kilometrów i choć prowadzimy w klasie, to głównym celem jest meta rajdu* – komentował Dominik Butvilas. Kamil Heller uzupełnił: *– Bardzo dobrze dobraliśmy opony. Na trasie było kilka wilgotnych miejsc z syfem i błotem, szczególnie w lesie. Na pierwszym odcinku przydarzył się drobny błąd na wolnym zakręcie, ale bez większych konsekwencji. Druga próba to ostrożna jazda, a na trzeciej złapaliśmy dobre tempo i zanotowaliśmy niezły czas. Znakomicie spisali się nasi szpiedzy, którzy przekazali nam sporo cennych poprawek, dzięki którym nasza jazda była bezpieczniejsza i byliśmy bardzo pewni naszych notatek. Wiemy, na jakie miejsca musimy zwrócić uwagę podczas drugiego przejazdu i będziemy tam bardziej uważni* – mówił po OS 4.

Choć na drugiej pętli czasy były zdecydowanie lepsze, to rywale nie odpuszczali i na koniec pierwszego etapu załoga Butvilas/Heller zajmowała 9. miejsce w klasyfikacji generalnej, ale do lidera klasy 3. traciła 9,9 s, zajmując 2. miejsce: *– Naszym priorytetem jest nauka i ten plan wykonałem w 100%. Na kolejnych próbach, wraz z Kamilem, stopniowo się poprawialiśmy. Idziemy we właściwym kierunku. Jestem bardzo zadowolony z naszych notatek, te dzisiejsze pozwalały mi na jeszcze szybszą jazdę, ale nie podejmowałem zbędnego ryzyka. Oczywiście bardzo pomogłaby mi lepsza znajomość tras, ale z tej wiedzy będę mógł skorzystać dopiero w przyszłym roku. Jedyny sposób na zwycięstwo w klasie 3. to szybka, czysta jazda – tylko tak będę mógł pokonać Tomka Gryca. Nie zmienia to jednak naszej strategii – spokojnej pierwszej pętli i przyspieszenia na drugiej* – podsumował litewski kierowca. *– Tempo Tomka Gryca pozytywnie mnie zaskoczyło, pojechał bardzo szybko i choć my nie atakowaliśmy od samego rana, to po południu podjęliśmy walkę. Dla Dominika* »

fot. Marcin Kaliszka/RallyFoto

fot. Tomasz Kaliński

to pierwszy start na tych trasach, więc pomagam mu tak, jak potrafię. Na drugiej pętli przyspieszaliśmy z odcinka na odcinek, a ostatnia próba wyraźnie „leżała" Dominikowi i był na niej bardzo pewny siebie. Po raz kolejny dziękuję też szpiegom – wiele miejsc mogło nas zaskoczyć, ale dzięki ich poprawkom nie stanowiły zagrożenia – przyznał Kamil Heller.

Słynne próby „Karpacz" i „Czernica" stanowiły trasę odcinków specjalnych drugiego etapu. Po pierwszym przejeździe Dominik i Kamil odrobili całą stratę do Tomasza Gryca i na dwa oesy przed metą prowadzili *ex aequo* w klasyfikacji grupy 3. – *Chcieliśmy dzisiaj nieco mocniej przycisnąć i to dobrze, że walka jest wyrównana. W klasyfikacji generalnej mamy ten sam czas, więc rajd rozpoczyna się dla nas od nowa, a do końca pozostają tylko dwa odcinki specjalne. To klasyczne oesy, bardzo trudne i biorę pod uwagę, że jadę je dopiero pierwszy raz. Mamy niezłą szybkość w porównaniu z zawodnikami ze znacznie większym doświadczeniem. Mogę się poprawić, w szczególności na pierwszym dzisiejszym odcinku, miałem tam sporą rezerwę* – zapowiedział Dominik Butvilas. Wtórował mu pilot, Kamil Heller: – *Na „Karpaczu" mamy jeszcze sporo do poprawy, nie przejechaliśmy go idealnie. Warunki trochę nas zaskoczyły, trasa była nieco bardziej rozjeżdżona, niż gdy szpiedzy wprowadzali korekty naszych notatek. „Czernica" to szybki oes i mieliśmy na nim już znacznie lepsze tempo. Na szczęście Dominik oszczędził moje plecy na „hopie" w Karpaczu, nie skakaliśmy, więc może dziś polecimy trochę dalej.*

fot. Tomasz Kaliński × 2

Końcówka Rajdu Karkonoskiego była dla załogi Subaru Poland Rally Team owocna, lecz jednocześnie dosyć pechowa. Przed ostatnią próbą mieli 1,6 s straty do lidera w klasie, ale dobra forma na pierwszym przejeździe „Czernicy" dawała spore szanse na wygraną i pokonanie Gryca. Niestety, kierowca z Warszawy miał na OS 11 wypadek i tym samym nie ukończył rajdu. Zaledwie kilka kilometrów później pech dopadł również i załogę Subaru Imprezy STI – złapany kapeć i konieczność zmiany opony spowodowały stratę 4,5 minuty. W efekcie zajęli 9. miejsce.

Bardzo pozytywnym akcentem było zwycięstwo w klasie 3., które pozytywnie nastraja przed pozostałymi startami: *– Na porannej pętli, jadąc naszym normalnym tempem, notowaliśmy podobne czasy co Gryc. Jestem bardzo zadowolony z drugiej dzisiejszej próby, była długa i niezwykle wymagająca, miałem na niej dobry rytm i sporządziłem precyzyjne notatki. Czuję, że posuwam się naprzód, znajduję coraz więcej przyczepności i szybkości na asfalcie, a to właściwy znak. Spore opóźnienie przedostatniego odcinka nie wpłynęło na moją koncentrację czy tempo – byłem zrelaksowany i spokojny. Niestety ta przerwa oznaczała, że startowaliśmy na zimnych oponach, ale to też ważne doświadczenie. Na pierwszych kilometrach trzeba było dopasować swoją szybkość do mniejszej przyczepności. Pojedynek z Tomkiem Grycem był bardzo zacięty, o wszystkim miał decydować ostatni odcinek. Presja była bardzo duża i przykro mi, że nie dojechał do mety. Nie umniejsza to jednak naszej satysfakcji ze zwycięstwa w pierwszym starcie w klasie.*

Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Lemona Electronics, SJS oraz AIBĖ – podsumował swój start Dominik Butvilas. *– Cieszę się, że mogłem wrócić do rajdówki, choć czuję teraz trudy ciężkiego rajdu. Postęp był z pewnością zauważalny. Dominik*

fot. Marcin Kaliszka/RallyFoto × 3

koła na ostatnim odcinku spowodowało, że straciliśmy sporo czasu, co więcej – przy wypadku Tomka Gryca kibice wybiegali na drogę i było zamieszanie. Walka o zwycięstwo w klasie była bardzo intensywna, szkoda, że zakończyła się przedwcześnie – dodał Kamil Heller. ■

czerpie garściami z każdego przejechanego kilometra i każdej porady. Nauka idzie w dobrym kierunku, nasza strata na kilometrze do lidera maleje, jedziemy również znacznie pewniej. Czasami zdarzają się błędy, tak jak dzisiejszy kapeć, ale ucząc się, trudno tego uniknąć. Przebicie

fot. Tomasz Kaliński

tekst: **RAFAŁ SAWICKI**/MT PARTNERS
zdjęcia: **MAREK WILCZEK**

Po mistrzowsku nad Bałtykiem, czyli Match Race w Szczecinie i Świnoujściu

Tuż przed wakacjami nad Bałtykiem odbyły się pierwsze regaty w ramach Polish Match Tour (PMT), czyli jedynego w historii polskiego żeglarstwa cyklu regat meczowych. Pierwsze starty miały miejsce w Szczecinie, na przełomie maja i czerwca. Kolejne zawody odbyły się natomiast w przedostatni weekend czerwca w Świnoujściu. Tym samym zainaugurowana została już ósma edycja PMT.

Pierwsza z imprez, o nazwie Szczecin Match Race, przyciągnęła nad Bałtyk najlepsze załogi żeglarskie z całego świata. Zawody rozgrywały się na wodach jeziora Dąbie Małe, a wystartowało w nich aż dwanaście drużyn ze ścisłej czołówki rankingu Pucharu Świata ISAF, reprezentujących dziewięć krajów. Podczas trzech dni ekscytujących regat załogi rywalizowały o kwalifikację do Mistrzostw Świata Alpari World Match Racing Tour.

Wśród znakomitości żeglarskich na starcie stanęli: czterokrotny mistrz świata Ian Williams z drużyną GAC Pindar, mistrz Danii Nicolai Sehested, utytułowani Nowozelandczycy Phil Robertson i Reuben Corbett , mistrz Francji Pierre-Antoine Morvan oraz reprezentujący Polskę Przemysław Tarnacki i Patryk Zbroja z załogami. Jak na mistrzów przystało, rywalizacja od samego początku była niezwykle zacięta.

Pierwsze dwa dni zmagań upłynęły pod znakiem tzw. Round Robin, czyli

rundy, w której każdy ścigał się z każdym. Po kilku zmianach na pozycji lidera pomiędzy Williamsem i Sehestedem, ostatecznie pierwsze miejsce zajął Brytyjczyk, z dziewięcioma zwycięstwami i dwiema porażkami. Tym samym przeszedł on bezpośrednio do fazy półfinałowej. Najlepszy z Polaków, Przemysław Tarnacki, zajął siódme miejsce i awansował do ćwierćfinału. Nie udało się to niestety drugiemu z naszych rodaków, Patrykowi Zbroi – regaty zakończył on na miejscu ósmym. W ćwierćfinale szczęście przestało dopisywać również załodze Przemysława Tarnackiego. Przegrała ona dwa wyścigi z Pierre-Antoine Morvanem, przez co zakończyła swój udział w Szczecin Match Race. Do półfinałów, obok wspomnianych drużyn Brytyjczyka i Francuza, awansowała również załoga Nicolai Sehesteda oraz szwedzka drużyna kierowana przez Johniego Berntssona. W finale znaleźli się Williams i Sehested, a o trzecie miejsce Morvan walczył z Berntssonem. Ostatecznie zwycięzcą Szczecin Match Race został Brytyjczyk, po srebro sięgnął Duńczyk, a brąz przypadł w udziale Francuzowi.

Kolejne regaty z cyklu PMT odbyły się w Świnoujściu i były one niesamowitym widowiskiem w samym sercu miasta. Zawody rozpoczęły się w Zatoce Pomorskiej, lecz z uwagi na bardzo silny wiatr, dochodzący do siedmiu stopni w skali Beauforta, przeniesione zostały do centrum Świnoujścia. Miejsce rozgrywek udało się zmienić dzięki uprzejmości Urzędu Miasta i Kapitanatu Portu Świnoujście. Tym sposobem drugiego dnia regat zawodnicy rywalizowali ze sobą przy wejściu do portu wojennego, tuż obok miejskiego terminalu promowego. Taka lokalizacja jeszcze bardziej przybliżyła, w dosłownym tego słowa znaczeniu, rzeszę obserwatorów do łódek zawodników.

Prym w Świnoujście Match Race od samego początku wiodły dwie załogi – Arthura Herremana z Francji oraz naszego rodaka Marka Stańczyka. Na falach dobrze radziła sobie również drużyna Steffana Meistera z Niemiec i polska ekipa dowodzona przez Rafała Sawickiego. Niesprzyjająca aura pokrzyżowała niestety nieco szyk regat. W Świnoujściu nie udało się bowiem zakończyć Round Robin, a o wynikach zdecydował korzystniejszy stosunek zwycięstw do porażek każdej załogi. Francuz ukończył większą liczbę wyścigów i przy tylko jednej porażce minimalnie wyprzedził Polaka. Tym samym Marek Stańczyk uplasował się na drugim miejscu na podium. Załoga Steffana Meistera zdobyła z kolei brązowy medal.

Regaty z cyklu PMT zaliczane są do rankingu Pucharu Świata ISAF i rozgrywane są w akwenach województwa zachodniopomorskiego od 2007 roku. Ich bazą jest przystań Marina Club w Szczecinie. Zawody objęte są patronatami Ministra Sportu i Turystyki, Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i Prezydenta Miasta Szczecina, a jednym z głównych sponsorów cyklu jest Subaru Import Polska. Ostatnie wyścigi w Świnoujściu były próbą generalną przed najważniejszymi regatami tego sezonu – Polskie LNG Mistrzostwa Europy w Match Racingu – Świnoujście 2014, które zgromadzą na starcie europejską czołówkę żeglarstwa. Będziemy tam na pewno, uważnie obserwując kolejne zmagania pod żaglami na falach Bałtyku. ■

rozmawiał: **JACEK PIEŚNIEWSKI**
zdjęcia: **JAN CETERA**/MEDIAGRAFIKA

Jestem maniakiem jazdy samochodem
– rozmowa z Jerzym Schejbalem

Jest coś, co łączy zawodowe i motoryzacyjne pragnienia Jerzego Schejbala: potrzeba bezpieczeństwa, od środka i od zewnątrz. Z aktorem Teatru Polskiego w Warszawie, wykładowcą Akademii Teatralnej, znanym z filmu i popularnych seriali telewizyjnych, rozmawiamy o tym, co urzekło go w Subaru XV i co pociągnęło na scenę.

Jacek Pieśniewski: Jak zaczęła się Pana przygoda z Subaru? Co było najważniejszym argumentem, przemawiającym na rzecz tej marki?

Jerzy Schejbal: Subaru było z jednej strony marką atrakcyjną, z drugiej – tajemniczą, a jeszcze „z trzeciej strony" – owianą legendą samochodu drogiego w eksploatacji, który jest w jakimś sensie elitarny. Jak ktoś pokazywał się w Subaru, to był pewien sygnał, że należy do grupy w jakiś sposób wybranej.

Kiedyś, dawno temu, przymierzałem się do Subaru, ale wtedy jeszcze moje możliwości finansowe nie były wystarczające, a nie chciałem kupować samochodu używanego. Jeździłem różnymi modelami, typami, markami. W końcu, w zeszłym roku, gdy kończyła się gwarancja auta, którym jeździłem wcześniej, pomyślałem, żeby spróbować zmierzyć się znów z myślą o Subaru. Przekonała mnie do tego pewna sytuacja na wakacjach w Beskidzie Sądeckim. Mieszkałem w miłym miejscu i któregoś dnia zobaczyłem, że podjeżdża model, którego kształtu wcześniej po prostu nie zarejestrowałem. To był XV. Pasował mi wielkością, zainteresował mnie jego wygląd. Porozmawiałem z właścicielem. Dał mi się przejechać i pomyślałem, że to może być właśnie moja przygoda z Subaru. Była to wersja ze skrzynią manualną, a dojrzałem już do momentu, w którym docenia się komfort przekładni automatycznej, z którą jeździłem już wcześniej.

Po powrocie z urlopu trafiłem do salonu Koper w Warszawie. Porozmawialiśmy, przejechałem się jeszcze raz i podjąłem decyzję. Bardzo dużo jeżdżę. W pewnym sensie samochód dla mnie pracuje: mam wiele przejazdów na plany zdjęciowe, a nie lubię jeździć pociągiem, zaś samoloty nie zawsze docierają tam, gdzie się coś kręci. »

A co może jeszcze ważniejsze – jestem maniakiem jazdy samochodem. Po prostu to uwielbiam. Lubię jeździć w dzień, w nocy, nie sprawia mi to żadnego kłopotu.

Potrzebowałem samochodu wygodnego i bezpiecznego, a XV mi to daje. Na początku, jak uczyłem się tego samochodu, każde wejście w zakręt pozytywnie mnie zaskakiwało. Miałem jeszcze nawyki z poprzedniego auta. A tu, dzięki napędowi na wszystkie koła i niskiemu środkowi ciężkości, XV jakby się sam prowadził. Oczywiście, bez przesady z szybkością. Daje poczucie stabilności. Jak na pojemność silnika, ma też przyzwoite przyspieszenie, więc daje mi poczucie, że w sytuacjach, w których będzie to konieczne, będę miał czym „pojechać". Przy tym jest na tyle podniesiony, że nie ma problemu z podjazdami drogami niekoniecznie utwardzonymi. To jego zalety.

Miałem trochę obaw związanych z tym, że to będzie wersja benzynowa i będzie więcej palić, a miewam długie „przeloty", trzystukilometrowe w jedną stronę, do Wrocławia, na Mazury – sporo tam kręciliśmy. Okazało się jednak, przy rozsądnej jeździe, choć nie przesadnie powolnej, na dłuższych trasach mieszczę się w takim przedziale spalania jak w poprzednim samochodzie – dieslu. Przetestowałem to parokrotnie na „przelocie" do Wrocławia: przy szybkości podróżnej rzędu 110–120 kilometrów na godzinę schodziłem do średniej 6–6,2 litra na 100 kilometrów. Na coraz większej części naszych dróg, które stają się komfortowe, dwupasmowe, ten wynik jest do uzyskania przy spokojnej, płynnej jeździe. Nie jeżdżę sportowo, nie ścigam się. Mam swoje tempo. Może inni kierowcy mają inne doświadczenia, ale mnie to spalanie odpowiada. Oczywiście, w mieście jest wyższe, ale to naturalne. Trzeba pamiętać, że to automat z silnikiem benzynowym, co jednak może wpływać na zużycie paliwa. Miasto ma swoje prawa. Wcześniej jeździłem przecież dobrym, nowym silnikiem diesla i w mieście wyniki spalania też były porównywalne.

J.P.: A jak sprawuje się system „start-stop", zaprojektowany przecież z myślą o ograniczeniu spalania w mieście? Czy nie zaskakiwał Pana na początku?

J.S.: Tak, na początku zaskakiwał, ale teraz jego działanie to po prostu norma. Nie zwracam na niego uwagi. Wszystko dzieje się automatycznie: silnik gaśnie przy zatrzymaniu i uruchamia się, gdy chcę ruszyć. Nie robiłem jednak żadnych testów, na ile spalanie byłoby wyższe, gdybym nie używał tego systemu. Ufam, że rozwiązania zastosowane w samochodzie właściwie mi służą.

J.P.: Jest jeszcze jeden system, nieczęsto spotykany, a będący seryjnym wyposażeniem każdego nowego Subaru - Inteligentny System Ratunkowy, odpowiedzialny za bezpieczeństwo podróżujących...

J.S.: Tak, i on zaskoczył mnie dwukrotnie. Pierwszy raz, kiedy się aktywował. Wyjechałem i w pewnym momencie usłyszałem głos, który mnie zlokalizował. Byłem w szoku. Miły pan się przedstawił, powiedział, że sprawdzają system GPS. Ooo, pomyślałem, „wielki brat" czuwa. Drugi raz, kiedy zmieniałem opony. Zostawiłem samochód mechanikom. Nagle biegnie pracownik warsztatu i woła: *„Proszę pana, bo jest do pana telefon. Musi się pan zgłosić…"*. I wtedy, trochę zszokowany, zapomniałem swojego rozpoznawczego kodu PIN! *„Spokojnie"* – powiedział operator. *„Wiemy, że wymienia pan opony, proszę sobie przypomnieć PIN"*. Tak, to też daje poczucie bezpieczeństwa, że ktoś czuwa nad spokojem mojej podróży. Gdyby się cokolwiek zdarzyło, wiem, że jestem pod ochroną.

J.P.: Jakie elementy wyposażenia przydają się Panu najczęściej? Z czego jest najbardziej zadowolony?

J.S.: Obawiam się, że ze wszystkiego jeszcze nie skorzystałem… *(z uśmiechem)*. Najczęściej korzystam z systemu głośnomówiącego. Ale w tej klasie samochodów to już standard. Tym bardziej dziwi mnie, że kiedy mijam samochody, w których to rozwiązanie powinno być i prawdopodobnie jest, widzę wielu kierowców rozmawiających przez telefon trzymany przy uchu. A przecież to tak wygodne i proste w obsłudze.

Przydaje się kamera cofania, choć dość długo uczyłem się korzystania z niej, bo nawyk oglądania się przez ramię, nabywany przez wiele lat, jest bardzo silny. Trzeba nabrać zaufania do tego rozwiązania, ale nie zapominam o wspomaganiu przez prawe ramię.

J.P.: Co jest dla Pana największą zaletą skrzyni automatycznej?

J.S.: Według mnie to także element bezpieczeństwa. Nie jestem skupiony na częstych zmianach biegów, na operowaniu skrzynią, tylko obserwuję, co się dzieje na jezdni, a samochód „sam jedzie".

W skomplikowanych sytuacjach na drodze, gdy nie wszyscy kierowcy są sprawni, „przysypiają", spóźniają się, zajeżdżają drogę, gubią się, mają jakieś problemy, wówczas fakt, że mam możliwość skoncentrowania się na kierowaniu, obserwowaniu przestrzeni przede mną, a nie – nawet jeśli to działanie odruchowe – na zajmowaniu się biegami. Daje ogromny komfort w mieście. Jazda mniej męczy.

J.P.: Wypróbował Pan już zalety napędu XV w górach, w warunkach, w których najbardziej się on przydaje? Podobno lubi Pan chodzić po górach i jeździć na nartach?

J.S.: Jeszcze nie. Choć kupiłem go późną jesienią ubiegłego roku, to zima była w zasadzie bez warunków zimowych, a po drugie – byłem bardzo zajęty na miejscu, w pracy, i nie wyjeżdżałem.

J.P.: Zjeżdża Pan czasem z asfaltowych dróg?

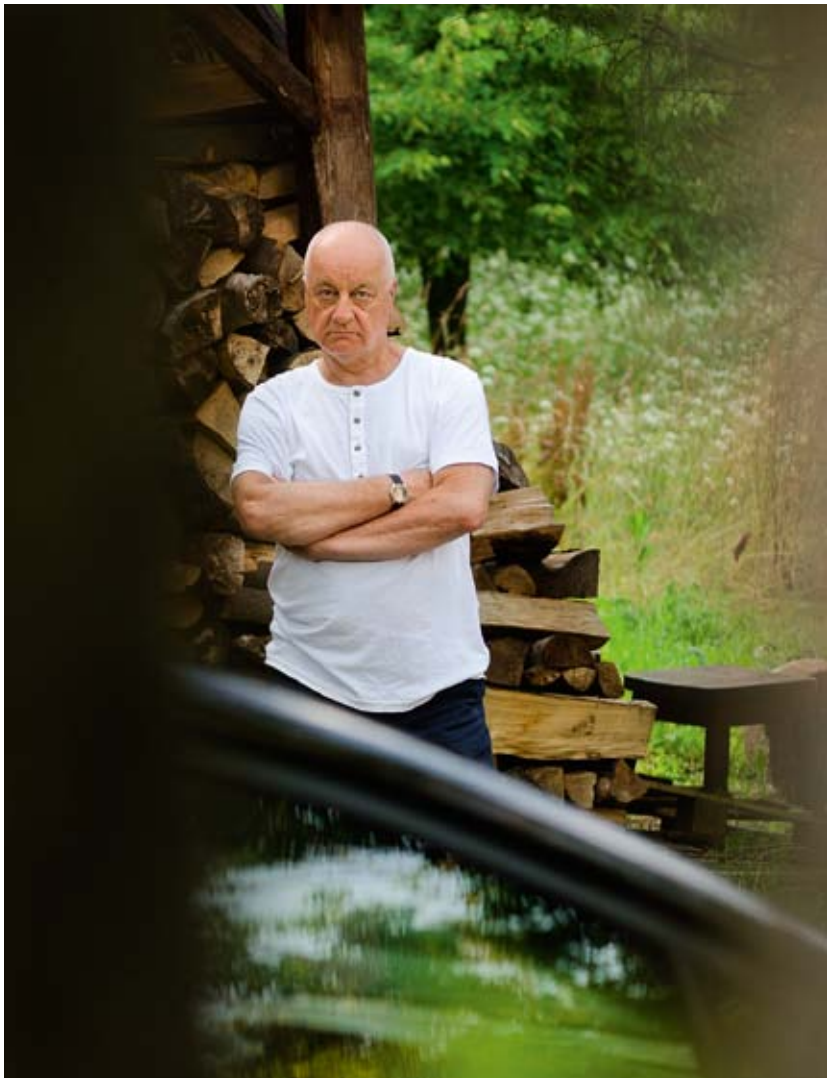
J.S.: Zdarza się. Ciekaw jestem, jak to będzie, bo mam takie dwa miejsca, które testują samochody o wyższym zawieszeniu. Jedno, pensjonat w Gorcach, jest dość ekstremalne. Jak się nie ma samochodu podwyższonego i z dobrym napędem, to końcówkę drogi pokonuje się pieszo. W tym roku spróbuję dojechać do samego końca. Jestem przekonany, że to się uda, bo XV to dzielne auto.

J.P.: Porozmawiajmy teraz o drodze, jaką z gór – z którymi jest Pan związany między innymi przez miejsce urodzenia (Nowy Sącz) – pokonał Pan na scenę. Jak odkrył Pan w sobie powołanie aktorskie?

J.S.: W moim dzieciństwie i gdy dorastałem, najpierw w Nowym Sączu, gdzie się urodziłem, potem w Bochni, miasteczku niedaleko Krakowa, gdzie rodzice się przenieśli (tam chodziłem do liceum), aktorstwo było dziedziną dość egzotyczną. Na tyle, że gdy podjąłem decyzję o zdawaniu do szkoły aktorskiej i przyznałem się do tych planów mojej polonistce, osobie mądrej i wyrozumiałej, zaskoczyłem ją. Wszyscy byli przekonani, że z racji moich zainteresowań humanistycznych, wybiorę polonistykę i karierę nauczycielską albo szlachetny zawód prawnika, bo w kręgach inteligenckich takich miast to były, obok lekarza, szanowane zawody. Uprzedziła mnie, żebym się z tym pomysłem nie obnosił zanadto, bo mogę mieć kłopoty. Wtedy aktor to był zawód uważany za dość pośledni. Nie było dobrze widziane, żeby syn przyzwoitych rodziców zdawał do „takiej" szkoły. Mimo to zdecydowałem się. Gdy już zdałem maturę i wszystko wyszło na jaw, moja nauczycielka historii powiedziała: „*Gdybym* »

wiedziała, że zdajesz do szkoły aktorskiej, to bym cię nie przepuściła". A do szkoły teatralnej zdałem za pierwszym razem.

Teatr był od pewnego czasu moją cichą pasją. Nie przyznawałem się do niej. Muszę też przyznać, że miejsca, z których pochodzę, Beskid Sądecki, trochę mnie inspirowały. Mam sporo kolegów z tamtego regionu. Kochałem i kocham góry. Jest jakiś romantyczny posmak tego, co dzieje się w przyrodzie, architekturze, kulturze tego miejsca, przemieszania kultur, bliskości Tatr… To wszystko w człowieku osiada i z czasem owocuje. Poza tym bliskość i wpływ Krakowa z wszystkimi tego konsekwencjami. Jako licealista często jeździłem tam do teatru. To dawało mieszankę, która mnie nasycała i w rezultacie wybrałem ten zawód. Kraków, gdzie skończyłem szkołę aktorską, nawet w tamtych, nieciekawych czasach, latach 60., był interesujący: początek Piwnicy pod Baranami, wszystkie sprawy związane ze Swinarskim, Jarockim, nowe rzeczy w teatrze – Szajna, Kantor, w muzyce – Skaldowie. W szkole spotkałem Ewę Demarczyk i Wojtka Pszoniaka, Leszka Długosza – poetę i pieśniarza. Z tymi ludźmi się spotykałem. Byliśmy i pozostaliśmy do dzisiaj bardzo krakowscy…



J.P.: Wtedy był Pan blisko środowiska, w którym tworzyło się coś nowego. Od niedawna można Pana zobaczyć w „Królu Learze" Szekspira, wystawianym w Teatrze Polskim w Warszawie. Jedną z recenzji tego spektaklu jej autor zaczął od pytania: czy klasyczna adaptacja dramatów jest jeszcze dziś potrzebna? Czy klasyka jest jeszcze w stanie poruszać współczesnego widza, atakowanego raczej przez nowoczesne przekazy?

J.S.: *(z westchnieniem)* Patrząc na frekwencję na tym spektaklu, który trwa prawie cztery godziny, na to, że nie można na niego dostać biletów, odpowiedź narzuca się sama: potrzeba równouprawnienia form. Spójrzmy na spektrum odbiorców. To ludzie, którzy mają po 70, nawet 80 lat i ciągle uczestniczą w życiu kulturalnym, więc pamiętają, co było wcześniej, i ci najmłodsi, którzy tego nie znają, są już wychowani na nowych formach kreowania rzeczywistości teatralnej. Myślę, że obie te sfery są potrzebne.

Jestem w teatrze, który przez politykę repertuarową dyrektora Seweryna (jak to się brzydko nazywa), bardzo konsekwentnie buduje swój wizerunek. Zacząłem w nim od sztuki „Zwiastowanie" Claudela, która jest sztuką, powiedziałbym, stricte religijną. Podejmując taki temat, baliśmy się na początku, czy znajdzie on swoich widzów i jak będą to odbierali przy takim sceptycyzmie Polaków, którzy nie zawsze są skłonni akceptować pewne wysyłane im sygnały, jako sygnały wprost. To też przedstawienie ponadtrzygodzinne. I jest pełna widownia, ludzie siedzą w milczeniu, a potem mamy gromkie brawa… A to spektakl robiony w klasycznej formie przez estońskiego reżysera, wychowanego na dobrej, starej, rosyjskiej szkole, który na centymetr nie odstąpił od swoich przyzwyczajeń, żeby to w jakikolwiek sposób unowocześnić.

To samo z „Irydionem" na stulecie teatru, który też w takiej szlachetnej formie został skonstruowany i miał znakomity odbiór. Teraz gramy „Króla Leara" w reżyserii Lasalle'a. Klasyczne przedstawienie pod każdym względem,

jeśli chodzi o scenografię, fantastyczne kostiumy. Myślę, że to jest ludziom bardzo potrzebne: odetchnąć od czasu do czasu jakby innym powietrzem.

Oczywiście, są ludzie, którzy grymaszą i mówią, że to „starocie", ale myślę, że wielorakość form jest teatrowi potrzebna. Ponieważ jestem wykładowcą w Akademii Teatralnej, widzę swoich uczniów, którzy wchodzą do teatru. Uczą się w nim zawodu, dobrze i dużo mówić, bo to jest teatr, w którym nie ma możliwości używania mikroportów (dyrektor by się na to nie zgodził), a zdarza się to w innych teatrach. Tu trzeba mówić pełnym głosem, być zrozumianym i uzyskać taki sam efekt artystyczny. Młodzi aktorzy muszą się zatem nauczyć mówić, oddychać i rzeczywiście grać. Mają obok siebie doświadczonych aktorów, od dyrektora Seweryna poczynając, który przecież przeszedł przez całą Europę, jeżeli chodzi o doświadczenie aktorskie. To wszystko jest potrzebne dla dalszego rozwoju teatru! A kto chce udzielać się w teatrze „moderne", zawsze może tam pójść.

Uważam też, że teatr, bez względu na to, w jakim będziemy kostiumie, jakim tekstem się będziemy posługiwali, zawsze mówi o tym, co się dzieje tu, teraz, z nami. Zawsze się odnosi do czasów, w których jest realizowany.

J.P.: Ile kreacji aktor może włożyć od siebie w dzieło, które współtworzy? Czyż nie jest ograniczony stworzonym już przez autora dziełem, a potem, przez reżysera, który oczekuje od aktora realizacji jego wizji tego dzieła? Ile wolności Pan odnajduje w tym współtworzeniu?

J.S.: To zawsze wypadkowa wielu elementów. Najpoważniejszym ograniczonikiem, ale też czynnikiem, który wyzwala ten moment kreatywny u aktora, jest reżyser. On może inspirować i pozwalać aktorowi na współpracę, a może ograniczyć tylko do realizacji zadania. Frustrujące jest wtedy, kiedy aktor nie może w pełni się wypowiedzieć, zarówno intelektualnie, jeszcze w procesie przedwstępnym, kiedy zaczyna się rozmowa o sztuce i potem na scenie, kiedy buduje się pewne rozwiązania, łączniki psychologiczne, sytuacje wynikające z intencji postaci. Owszem, jeżeli reżyser jest apodyktyczny, ma swoją wizję i – też ważna rzecz – talent, osobowość, jestem w stanie się jej podporządkować. Powiedzieć: dobrze, rezygnuję z pewnej części autonomii, jaką mam, na rzecz ciebie i dzieła. Miałem to szczęście, że pracowałem z reżyserami, z którymi się dogadywałem. Wtedy praca jest dużą przyjemnością, bo można poczuć się twórcą, a nie tylko narzędziem realizacji cudzych zamierzeń.

J.P.: Sam Pan też stawał po tej drugiej, reżyserskiej stronie. Co dawało Panu więcej satysfakcji i poczucia wolności?

J.S.: Z natury jestem jednak aktorem. Czasami brałem się za reżyserkę, ale dlatego, że mam też w sobie naturę pedagoga. Sztuki, których reżyserii się podejmowałem, to były bardzo aktorskie rzeczy. Dobierałem sobie zespoły, przy których wiedziałem, po co chcę je zrobić i dla kogo. Po części także, żeby dać aktorom szansę zabłyśnięcia z ich talentem, możliwościami. Ale nie ciągnie mnie do tego.

J.P.: Zawsze nurtowało mnie pytanie, na ile aktor, wcielając się w postać, jest w stanie uwolnić się od swojej osobowości? Ile aktora jest w postaci, którą gra?

J.S.: Jesteśmy wychowani na dobrej tradycji Stanisławskiego, który stworzył pewną metodę. W Polsce przejął ją Osterwa i zmodyfikował. W jakimś sensie dalej ją modyfikujemy. Chodzi o budowanie postaci w oparciu o pewien imperatyw psychologiczny. Rozmawiamy o roli i zastanawiamy się, co by było, gdybym to ja znalazł się w takich okolicznościach. To pytanie zawsze stawia nas w obliczu takiej odpowiedzi: ile z mojego, życiowego doświadczenia przenoszę na scenę. Potem dodaję do tego to, co zostało zapisane przez autora, czyli warsztat psychologiczny postaci. Teraz muszę to połączyć – to co ja i to, co bohater. Zawsze wtedy jest część mnie. Musi być.

Studentom, pokazując im pewne rzeczy, mówię: *„Nie wstydźcie się tego powtórzyć za mną. I tak każdy z was jest inny i nie wykona tego tak samo jak ja. Kradnijcie, bo to są sposoby, a i tak każdy, jeśli jest świadomy siebie, swojego ciała, intelektu, zrobi to po swojemu, bo musi, bo jest ukształtowaną osobowością, z własną wrażliwością, wyobraźnią itd.”*. W każdej roli spora część, nie będę ryzykował twierdzenia, w jakich proporcjach, jest mnie. To wynika także z doświadczeń, jakie nas ukształtowały.

Teraz wiele się zmienia. Bardzo często obserwujemy na scenie emanację, nawet nie tyle własnej osobowości, ile zachowań codziennych, naturalnych i powiedziałbym nawet czasami pospolitych, jak używanie potocznego języka z wulgaryzmami. To łatwo przychodzi. Jeśli jest dobrze ułożone, zakomponowane, może być sztuką, lecz często nią nie jest. Pozostaje emanacją współczesnych zachowań, szokiem i niczym więcej.

J.P.: Niedawno słyszałem, jak Anthony Hopkins odpowiadał na pytanie, w jaki sposób przygotowuje się do roli. Stwierdził: „Uczę się jej, przychodzę i gram”. Czy to rzeczywiście takie proste?

J.S.: *(ze śmiechem)* Jest w tym sporo racji, choć to uproszczenie. *(poważnie)* Na pewno jest różnica między filmem i teatrem. Jeśli reżyser obsadza w filmie, to wie, kogo obsadził. Dlatego tak ważny jest casting. Jak się obsadza Anthony'ego Hopkinsa, to się wie, co i jak zagra. Oczywiście, są rozmowy z reżyserem, ustalenie kierunku roli, ale przy jego silnej osobowości – i tak robi to, co chce.

W teatrze trochę inaczej to wygląda. Po przejściu najtrudniejszego etapu, jakim jest opanowanie tekstu, następuje etap prób, dochodzenie do wspólnego mianownika, jeśli chodzi o koncepcję reżyserską i jej zagranie. To wymaga sporo wysiłku, nie tylko psychicznego, ale i fizycznego. Jak przygotowaliśmy Leara, to zrzuciliśmy parę kilogramów, mimo że wiele sytuacji jest tam bardzo statycznych. Jednak było napięcie, adrenalina, wszystko, co temu towarzyszy. Po premierze musieliśmy odreagować, odpocząć.

J.P.: Wśród Pana dokonań jest udział w wielu popularnych serialach. Czy to pomaga aktorowi w karierze, czy może być zagrożeniem dla jego wizerunku?

J.S.: Na pewno daje popularność. Spotykam się z miłymi reakcjami na ulicach, ktoś czasem zaczepia, rozmawia, ktoś tylko się uśmiecha mijając mnie, ktoś kłania. To miłe, dopóki nie zacznie wkraczać „nogami” paparazzi w sferę intymną. Mnie na szczęście to nie dotyka, czasem tylko się zdarza.

Jeśli chodzi o kwestie zawodowe, mnie serialowa popularność już nie zagraża. Kieruję swoimi poczynaniami zawodowymi absolutnie świadomie. Staram się w tego typu pracy „ugrać” jak najwięcej, czyli dobrze zagrać i udowodnić, że mój udział w tym przedsięwzięciu ma sens. Natomiast w przypadku młodych aktorów może być kłopot. W teatrze jest zupełnie inny rytm, wymagający czasu. Budowanie roli to pewien proces. W serialu to wszystko są rzeczy chwilowe: uczę się tekstu, wypowiadam kwestię i zapominam. W teatrze, gdy się nauczę roli i gram nawet co wieczór, albo często, rola siedzi we mnie. W serialu

– jest wymazywana. Przyzwyczajenie się do tego typu pracy, że w rolę wchodzi się tylko na chwilę, na moment łapie energię i buduje coś, a potem wypuszcza powietrze i idzie na kawę, może – użyję mocnego określenia – młodego aktora „zdemoralizować". Potem przychodzi do teatru, wchodzi na scenę i zaczyna zachowywać się jak w serialu. Bez poczucia formy. Lecz teatr jest przestrzenią, o której forma też decyduje. Wchodzą naturalne zachowania, o czym już wspomniałem. Serial, z całym szacunkiem dla wszystkich, którzy tworzą taką formę, młodego aktora niczego nie nauczy, poza pewną sprawnością – jak stanąć, jak „złapać światło", jak zachować się przed kamerą. Lecz potem, przy większej formie, jak film pełnometrażowy, bo to znów jest inna rzeczywistość, w której trzeba budować pełną rolę, od początku do końca, mogą mieć z tym kłopoty. W filmie przecież niczego nie buduje się chronologicznie. Trzeba pamiętać, co było w poprzednim ujęciu, co jest w następnym i że w rzeczywistości filmowej te sceny dzielą np. dwa tygodnie.

J.P.: Czyli teatr to ukoronowanie sztuki aktorskiej, a dopiero po nim idą role w filmie pełnometrażowym i w serialu?

J.S.: Tak uważam. Dziś wielu zachodnich, amerykańskich aktorów wraca do teatru, żeby oczyścić się z filmowych „nalotów". Teatr to czysta sztuka. Obnaża wszystkie braki, podczas gdy zimne oko kamery potrafi wszystko ukryć. W teatrze niczego się nie ukryje, bo tam człowiek staje przed człowiekiem. I albo tamten jest w stanie uwierzyć w to, co mówię, albo mi nie uwierzy.

Jeśli robiliśmy przedstawienie w teatrze, a potem przeniesiono je do telewizji, jeden do jednego, widz, który widział je i tu, i tu powie, że to nie to samo. Bo nie ma bezpośredniego kontaktu, który łapiemy. Gdy widownię się słyszy, czuje, widz słyszy i czuje aktora, to przepływają jakieś fluidy. Widz przed telewizorem może pić kawę, jeść paluszki, palić papierosa. W teatrze siedzi w ciszy, ciemności, jest skupiony. Aktorzy wracają do teatru, bo on ich uczy dalej rozwijać się w tym zawodzie.

J.P.: Co dla Pana jest celem aktorstwa i miarą sukcesu?

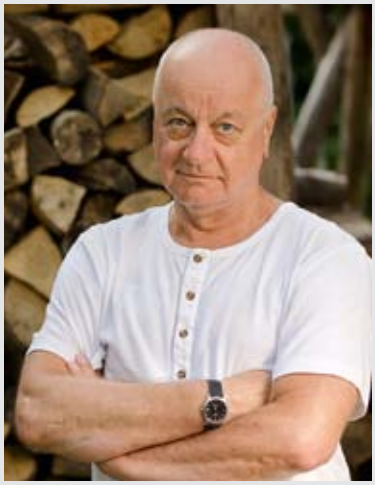
J.S.: Przeszedłem przez wiele teatrów, przejechałem pół Polski i dla mnie zawsze akceptacja widza jest miernikiem tego, co możemy nazwać aktorskim szczęściem. Jeśli to, co robię, odpowiada na potrzebę rozmowy ze mną, wtedy mam satysfakcję. To także kwestia pracy z reżyserem, z zespołem, zestaw czynników, które sprawiają, że czuję się komfortowo w jakimś miejscu, bezpiecznie i dzięki czemu dobrze realizuję się na scenie.

Doskonałym przykładem jest praca z Andrzejem Wajdą, który kocha aktora. Zawsze mówi: *„Podoba mi się"*. I u aktora to zawsze wyzwala chęć bycia dobrym. Andrzej Wajda ma dar uskrzydlania aktorów. Wszyscy, którzy z nim pracowali, mówią, że to fenomenalne doświadczenie. Podobne wrażenia towarzyszyły mi podczas pracy z Andriejem Konczałowskim, który miał tę samą cechę. Dzień zaczynał od pytania: *„No i jak? Dobrze? Dzisiaj tak sobie lekko popróbujemy, nie będziemy się przemęczali"*, po czym dokręcał śrubę. Ale w białych rękawiczkach. Cudowne. Myślę, że to daje aktorowi poczucie szczęścia: bezpieczeństwo i akceptacja, zarówno od środka, jak i od zewnątrz, czyli od reżysera i od widowni.

J.P.: Na koniec ciekawostka, którą chciałem wyjaśnić. Nazwisko Schejbal, czasem inaczej pisane, jeszcze w okresie przedwojennym było znane w świecie różnych sztuk wizualnych – fotografii, malarstwa. Po wojnie zasłynęli: aktor – Władysław Sheybal i reżyser – Kazimierz Sheybal. Czy to przypadkowa zbieżność nazwisk?

J.S.: Nie. Jest pewien ciąg rodzinny, łączący nas wspólnymi, szkockimi korzeniami. Dodam jeszcze, że była też wielka, czeska aktorka – Schejbalova, w latach 60. i 70. gwiazda teatru i filmu. Artystyczne skłonności rzeczywiście mocno się z tym nazwiskiem wiążą.

J.P.: Dziękuję za rozmowę i życzę, by to dodające skrzydeł poczucie bezpieczeństwa towarzyszyło Panu zawsze, tak na scenie, jak i za kierownicą. ■



JERZY SCHEJBAL
URODZIŁ SIĘ W 1946 ROKU W NOWYM SĄCZU. W MŁODOŚCI PRZEPROWADZIŁ SIĘ Z RODZICAMI DO BOCHNI I TAM SKOŃCZYŁ LICEUM. PO UKOŃCZENIU W 1968 ROKU WYDZIAŁU AKTORSKIEGO PAŃSTWOWEJ WYŻSZEJ SZKOŁY TEATRALNEJ W KRAKOWIE PRACOWAŁ KOLEJNO W TEATRZE LUDOWYM W KRAKOWIE, TEATRZE IM. J. OSTERWY W LUBLINIE I TEATRZE POLSKIM W POZNANIU. OD 1976 ROKU ZWIĄZANY BYŁ Z WROCŁAWIEM, GDZIE NAJPIERW WYSTĘPOWAŁ NA DESKACH TEATRU WSPÓŁCZESNEGO (DO 1980 R.), A POTEM TEATRU POLSKIEGO (DO 2008 R.). OD 2008 R. PRACUJE W TEATRACH WARSZAWSKICH: POWSZECHNYM (DO 2012 R.), A OBECNIE POLSKIM.
JEST ZNANY PRZEDE WSZYSTKIM Z RÓL TEATRALNYCH, KTÓRE TRUDNO ZLICZYĆ. PRACOWAŁ Z NAJWYBITNIEJSZYMI POLSKIMI REŻYSERAMI, M.IN.: JERZYM JAROCKIM, ANDRZEJEM WAJDĄ, JULIUSZEM MACHULSKIM, FELIKSEM FALKIEM, KRZYSZTOFEM KIEŚLOWSKIM, MACIEJEM DEJCZEREM, JANUSZEM MORGENSTERNEM, KAZIMIERZEM BRAUNEM, A TAKŻE ZAGRANICZNYMI, M.IN. Z ANDRIEJEM KONCZAŁOWSKIM. SAM TAKŻE PODJĄŁ SIĘ REALIZACJI REŻYSERSKICH W TEATRACH W CZĘSTOCHOWIE, WROCŁAWIU, ŁODZI I SOSNOWCU. W OSTATNICH LATACH JERZEGO SCHEJBALA MOGLIŚMY ZOBACZYĆ W POPULARNYCH SERIALACH, PRZEDE WSZYSTKIM W KOLEJNYCH CZĘŚCIACH SAGI „NAD ROZLEWISKIEM", A TAKŻE W „PRZYJACIÓŁKACH", „TO NIE KONIEC ŚWIATA", „CZASIE HONORU", WCZEŚNIEJ TAKŻE W „M JAK MIŁOŚĆ", „WIEDŹMINIE", „FALI ZBRODNI" – BY TRZYMAĆ SIĘ TYLKO NAJPOPULARNIEJSZYCH.
OD 34 LAT JEST PEDAGOGIEM, PRZYGOTOWUJĄCYM DO ZAWODU MŁODYCH AKTORÓW, NAJPIERW NA WYDZIALE AKTORSKIM PAŃSTWOWEJ WYŻSZEJ SZKOŁY TEATRALNEJ WE WROCŁAWIU (WYDZIAŁY ZAMIEJSCOWE PWST W KRAKOWIE – DO 2007 R.), A POTEM W AKADEMII TEATRALNEJ W WARSZAWIE.
ZA OSIĄGNIĘCIA W PRACY ARTYSTYCZNEJ ZOSTAŁ ODZNACZONY ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI (W 2002 R.) I SREBRNYM MEDALEM „ZASŁUŻONY KULTURZE GLORIA ARTIS" (W 2006 R.). JEST OJCEM AKTORKI, MAGDALENY SCHEJBAL.

tekst: **WACŁAW STAWIARSKI**/SPRT

Trasa Szosowa – gdzie stoper wyznacza rytm

Jeśli pomyślimy o wspólnych cechach aut Subaru, to na pierwszym miejscu trzeba postawić stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD. Od lat udoskonalana wizytówka firmy jest współdzielona przez wszystkie (oprócz jednego rodzynka, o którym później) modele opracowywane wysiłkiem japońskiej marki. Jednak, parafrazując klasyka: „gdzie wszystkie zwierzęta są równe, Imprezy są równiejsze od innych".

Powyższe twierdzenie (przynajmniej na suchym asfalcie) po raz kolejny udowodniła rywalizacja na Trasie Szosowej podczas XI Zlotu Plejad.

Każde ze spotkań w ramach tego dorocznego cyklu jest festiwalem różnorodności i żadnemu ze zlotowiczów nie trzeba tego uzmysławiać. Sądząc jednak po pozorach, można odnieść zgoła inne – mylne – wrażenie. Na pierwszy rzut oka większość aut wygląda podobnie. Mają ten sam znaczek na osłonie grilla, a jeśli zastępuje go logotyp z różowym tłem, to z pewnością napis „Subaru" na tylnej klapie wszędzie jest podobnie wykaligrafowany. Dalsze optyczne „podpowiedzi", wskazujące na jedność umysłów uczestników Zlotu to chociażby bardzo popularna wśród Imprez kombinacja lakieru Blue Mica i złotych obręczy. Historycznie usankcjonowany zestaw daje do zrozumienia, że ludzi tych łączy także sentyment do tego samego okresu w dziejach rajdów samochodowych. Również i inne zmysły podpowiadają, że to „jedno i to samo": słuch odbiera bulgot boksera, który jest pogłębiany przez układ wydechowy, a węch wyczuwa zapach paliwa, gumy trącej o asfalt oraz rozgrzanego silnika.

Te odczucia nie są dla wszystkich równie przyjemne, ale za to wyłącznie pozytywne wrażenia pozostają po obserwowaniu właścicieli tych aut. Ich pełne skupienia twarze często rozpromienia uśmiech po kolejnym właściwie wykonanym wyzwaniu bądź szybko przejechanej próbie. Pamiętają też o zasadach fair play i nie zapominają, że elementem dobrej zabawy jest nie tylko sportowa rywalizacja, ale także przyjazne grono osób, z którymi rokrocznie walczy się o trofea. Jak widać, łączy ich wiele podobieństw, jednak to nie one stanowią o sile Zlotu, a właśnie różnice, które każdemu spotkaniu sympatyków Subaru dodają smaku i są hołubione przez jego uczestników. Przecież od poprzedniego zlotu ktoś mógł zmienić auto bądź nie do poznania zmodyfikować swoje dotychczasowe cacko. Dopieszczony silnik czy nowy układ wydechowy to tematy do długich rozmów, bo każda decyzja dotycząca ich „ukochanej Subaryny" to ważne wydarzenie, które jest efektem wielu konsultacji, telefonów i korzystania ze znajomości czy to zlotowych, czy też tych podtrzymywanych na Forum Subaru. Z czasem powiększa się również rodzina, więc zamiast jeszcze jednego zapasowego koła do auta wkłada się fotelik dla dziecka. Są już więc aż 2 powody do tego, by jednak tak nie szaleć podczas mierzonego przejazdu na Trasie Szosowej.

Nie sposób również nie wspomnieć o różnicach pomiędzy samochodami, które niekiedy „rocznikowo" dzielą 2 dekady, a więc i kształty nadwozia, liczba drzwi, jak i typy zamontowanych silników. GC, GD, GH to oznaczenia znane uczestnikom jak amen w pacierzu i jednoznacznie ukazują laikowi, że auta te różnią się znacznie, choć na pierwszy rzut oka mało wprawny fan motoryzacji może je mylić.

Podobnie rzecz ma się z lokalizacją tegorocznego Zlotu. XI jego edycja udała się bowiem „w góry", ale pierwsze skojarzenie z Zakopanem i białym niedźwiedziem na Krupówkach byłoby zgoła błędne. Trasy Zlotu przebiegały bowiem przez region beskidzki, który choć również znajduje się na południu Polski, to od regionu tatrzańskiego odróżnia go bardzo wiele. Ma on zdecydowanie bardziej „łagodny" charakter, a jego szczyty są znacznie niżej położone. Zawodnicy poznawali przede wszystkim Beskid Śląski i Żywiecki, charakteryzujące się wieloma pagórkami i stokami, przez które często przebiegają wyasfaltowane bądź szutrowe drogi. Miastem, które w tym roku gościło zlotowiczów, była Wisła. Znany ośrodek wypoczynkowy i turystyczny, z którego pochodzi wielu znanych skoczków narciarskich (jak np. Adam Małysz), bardzo ściśle współpracował z organizatorami Zlotu. Dzięki temu rampa startowa ustawiona była na placu Bogumiła Hoffa, położonym w samym centrum miasta. Pierwszą załogę, czyli Marka Kluszczyńskiego i Krzysztofa Marschala (numer 100), wypuścił na trasę sam burmistrz. Warto dodać, że na badanie techniczne, odbiór administracyjny, jak i start uczestnicy zjeżdżali się z aż 3 hoteli: Stok (który był bazą Zlotu), Vestina i Jawor, sprawiając, że okoliczni mieszkańcy doskonale zaznajomili się z dźwiękiem boksera.

HISTORIA NA KOŁACH SIĘ TOCZY - MAREK I RAJDOWA „BABCIA" str. 68

Przed startem odbyła się naturalnie odprawa. W rozgryzaniu niuansów książki drogowej i planowaniu strategii na kolejne dni rywalizacji pomagali zarówno zawodnicy Subaru Poland Rally Team – Dominik Butvilas i Kamil Heller, jak i były reprezentant zespołu i wielokrotny mistrz Polski, Kajetan Kajetanowicz; udowadniając tym samym, że jego sympatia do marki, mimo upływu lat, ani trochę nie zmalała. Świat rajdów, od ponad dwóch dekad, jest istotną częścią Subaru, stąd nie dziwi fakt, że na Zlocie po raz kolejny można było spotkać bodaj najsłynniejszego rajdowego gawędziarza i pilota w jednym – Maćka Wisławskiego. Obecny był także Jarosław Baran, urzędujący mistrz Polski w rajdach samochodowych, od wielu lat związany z marką spod znaku „Plejad".

W piątek rozpoczęło się to, „co tygryski lubią najbardziej", czyli pokonywanie tras skrupulatnie przygotowanych przez organizatora. Podczas pierwszego dnia zawodnicy, którzy zdecydowali się na start na Trasie Szosowej, mieli zapewnioną moc atrakcji. Nie były one jednak związane tylko z próbami, na których musieli udowodnić wyższość swoich umiejętności za „fajerką". Jedno z zadań miało miejsce na położonym 885 m n.p.m. szczycie Równica, gdzie znajduje się Dwór Skibówki. Rozpościera się z niego widok m.in. na wielką Czantorię, będącą jednym z tematów zagadek. Uczestnicy odwiedzili też Zamek Cieszyn, gdzie czekały na nich kolejne pytania, związane również z… banknotem dwudziestozłotowym. Skoro już o pieniądzach mowa, to mały ich zwitek przydał się, by zakupić czeskie piwo i słodycze, naturalnie w ramach wykonywania za czeską granicą kolejnego zadania. Do końcowego wyniku liczyły się także wyniki na symulatorze jazdy, czas przejazdu trasy na Segwayu, czy kickboardzie. Drugi dzień również był pełen rywalizacji poza kabinami Subaru: gokarty czy jazda na nartach (grupowa!) »

fot. Marcin Kaliszka/RallyFoto

fot. Robert Magiera × 2 (po lewej); Marcin Kaliszka/RallyFoto (po prawej)

ZADANIE POD WYSOKIM NAPIĘCIEM str. 34

świetnie urozmaicały podróże pomiędzy kolejnymi mierzonymi próbami. Zlotowicze zajrzeli również do Galerii Adama Małysza, gdzie poszukiwali jego pierwszej kryształowej kuli, a także odwiedzili Skocznię im. Adama Małysza w Wiśle-Malince. Na koniec zaserwowano konkurencję w skali mikro, a więc ściganie się na czas zdalnie sterowanymi modelami w skali 1:10, które przygotował zespół Subaru Poland RC Team. Miękki dywan, będący nawierzchnią między innymi dla repliki Imprezy WRC '06, był przyjemną odmianą po całodniowej rywalizacji na zakurzonym, „brudnym" asfalcie, choć nadal wymagał uwagi, gdyż potrącenie niebieskich pachołków skutkowało doliczeniem karnych sekund.

O wynikach na Trasie Szosowej decydowały jednak głównie „duże" próby, pokonywane za kierownicą samochodów w skali 1:1. Krótkie, wymagające sprinterskiego zacięcia odcinki wśród pachołków sprawdzały nie tylko zręczność, ale także właściwe przygotowanie samochodu. Odpowiednie opony, właściwie ustawione dyferencjały oraz hamulce, a także… umiejętności w opanowaniu rwącego się do jazdy Subaru były kluczowe w osiąganiu satysfakcjonujących czasów. Na pechowców czekały niemiłe niespodzianki, takie jak krawężniki czy… studzienki, o czym niestety przekonała się prowadzona przez duet Kluszczyński/Marschal „babcia" – Impreza 555, która na jednej z nich wyszczerbiła złotą obręcz.

Dwie próby zlokalizowane były w Bielsku-Białej, a ich trudność zwiększała mieszana szutrowo-asfaltowa nawierzchnia. Wymagający plac firmy Dimico uzupełniały odcinki na Bielskiej giełdzie, a potem kawalkada Subaru przeniosła się w okolice pływalni

fot. Robert Magiera / Marcin Kaliszka/RallyFoto / Robert Magiera

fot. Marcin Kaliszka/RallyFoto (po lewej); Robert Magiera (po prawej)

w Skoczowie. Największym wyzwaniem okazała się kopalnia w Kaczycach. Etap zakończyły ciasne próby w okolicach Puńcowa. Drugi dzień rozpoczął się na placu firmy InżBud, z którą związany jest były kierowca rajdowy Łukasz Sztuka. Pozostałe próby były, przede wszystkim, powtórkami z pierwszego etapu, więc można było wykorzystać zebrane wcześniej doświadczenia.

Sobotni wieczór wieńczyła naturalnie wielka impreza, którą poprzedziło rozdanie nagród z rąk „Ojca Dyrektora", a więc dyrektora Subaru Import Polska, Witolda Rogalskiego. Pierwsze miejsce w kategorii Turbo zdobyli Kazimierz Karolczak i Michał Paciej, którym w zwycięstwie pomogła niebieska Impreza WRX STI „hawkeye" (typ GD). Z kolei Impreza WRX STI w nadwoziu sedan w kolorze... pomarańczowym, to Piotr i Kazimierz Olszanowscy, którzy w Turbo zajęli II miejsce. Podium klasy uzupełnili Andrzej i Jacek Kulikjan również w typie GH WRX, ale w kolorze białym i z tylnym skrzydłem.

O ile podium klasy Turbo było zdominowane przez Imprezy, tak podium klasy Wolnossącej było już znacznie bardziej zróżnicowane. Co więcej, było na tyle wyjątkowe, że stały na nim załogi 3 różnych aut, w tym jednego… tylnonapędowego (to właśnie wspomniany na wstępie „rodzynek"). Samochód zwycięzcy był, można powiedzieć, klasyczny… jak na Subaru – Przemysław Tul i Łukasz Neuman wywalczyli pierwsze miejsce Imprezą. Na drugim miejscu znalazła się wyjątkowa pozycja w katalogu japońskiego producenta: tylnonapędowy BRZ z załogą Marcin Rogalski/Elżbieta Zapora, a trzecią lokatę wywalczył, kojarzący

fot. (od lewej): Robert Magiera × 2; Marcin Kaliszka/RallyFoto

fot. (od lewej): Robert Magiera × 2; Marcin Kaliszka/RallyFoto

się z bardziej terenowymi trasami, Forester Grzegorza i Macieja Rewuckich. W klasie Outlaw, po raz drugi z rzędu, triumfatorami byli Przemysław Wąsik i Jakub Chojnacki, czyli znani z Forum Premo i Jumpman w „Hołkowej" Imprezie 555 (typ RA). Ich największy rywal, Arkadiusz Bałdyga, a więc popularny „Bęben" pierwszego dnia musiał przedwcześnie wycofać się z walki

fot. Marcin Kaliszka/RallyFoto (w środku)

Tak jak tradycją ostatniej nocy Zlotu jest trwająca do białego rana zabawa, tak samo tradycją jest pytanie, wokół którego krążą myśli jego uczestników już dzień po zakończeniu kolejnej przygody z innymi fanami Subaru: *„Gdzie będzie kolejny?"*. Na to pytanie odpowiedź jest tylko jedna, ale zależy ona od tego, kiedy zadamy pytanie. Jeśli

po tym jak wyrwana płyta spod silnika zniszczyła to, co miała chronić. Ciężka praca mechaników pozwoliła jednak na powrót na trasę Zlotu podczas drugiego dnia. Wśród kobiet najlepsze okazały się – po raz kolejny – Grażyna Kluszczyńska i Wioleta Gołębiowska w białym WRX STI.

Na Trasie Szosowej nie mogło naturalnie zabraknąć załogi SPRT. Dominik Butvilas i Kamil Heller zamienili swoją rajdówkę na pachnącego świeżością nowego WRX STI. Jadący jako samochód „0" duet stanowił dla wszystkich wyznacznik dobrego tempa, jak i jakości, jaką prezentuje najnowsze dzieło koncernu Subaru.

W klasyfikacji zespołowej doszło do nietypowej sytuacji, gdyż zwycięstwo *ex aequo* odnieśli Samuraje, a także Łódzkie Ł[K]RT, co jednak nie umniejszyło ich radości z triumfu, bo przecież wygrana najlepiej smakuje w doborowym towarzystwie.

fot. Robert Magiera × 4

fot. Robert Magiera × 3

teraz, to trzeba szczerze odpowiedzieć: *„nie wie nikt”*. Jeśli natomiast będzie to na początku przyszłego roku, to znaki zapytania powinny zostać już zastąpione nazwą konkretnego regionu Polski (a kto wie – może nie tylko?) – pozostaje się tylko uzbroić w cierpliwość i odliczać kolejne dni… ■

fot. Marcin Kaliszka/RallyFoto × 2

PARTNERZY

PATRONAT MEDIALNY

PATRONAT

HORIZONT Incentive Jura
SJS szkoła jazdy subaru
KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS
warta.
Raiffeisen LEASING Raiffeisen-Leasing Polska S.A.
MOTORICUS.COM
PIRELLI
Dojo Stara Wieś
ELCO since 1991 EXIM
GARMIN
KENWOOD
Auto Świat 4x4
Fleet dialog flotowy
EXOTICCARS.PL PORTAL SAMOCHODÓW EGZOTYCZNYCH
WRC magazyn rajdowy
motofakty.pl WSZYSTKO O SAMOCHODACH
MOTOsalon
ŚLĄSKA ORGANIZACJA TURYSTYCZNA
Beskidzka5 Beskidzka Sztafeta Szczyrk Ustroń Wisła
bcross www.bcross.pl
miasto Wisła Podróż do Źródeł

Zlotowy Konkurs Fotograficzny

NAGRODY JURY › kategoria **KRAJOBRAZY:**

1 miejsce — fot. **Mirosław Guzowski**, załoga 342

2 miejsce — fot. **Andrzej Barańczyk**, załoga 404

3 miejsce — fot. **Tomasz Sikorski**, załoga 429

NAGRODY JURY › kategoria **ZLOT:**

1 miejsce — fot. **Paweł Chojnacki**, załoga 148

2 miejsce — fot. **Dominik Kaźmierczak**, załoga 212

Tradycyjnie już, jak co roku, uczestnicy Zlotu Plejad, poza zmaganiami na trasach, powalczyli o nagrody w konkursie fotograficznym. Zwycięzcy zostali wyłonieni klasycznie, w piątkowy wieczór, podczas obrad Jury. Łatwo nie było. Prace zgłoszone do konkursu spowodowały dwukrotnie dłuższe niż ostatnio posiedzenie Jury. Poniżej prezentujemy zwycięzców oraz zapraszamy do udziału w konkursie podczas kolejnego Zlotu!

NAGRODY JURY ⟩ kategoria **LUDZIE:**

1 miejsce fot. **Agnieszka Kryza**, załoga 421

2 miejsce fot. **Magdalena Kosina**, załoga 221

3 miejsce fot. **Dominik Kaźmierczak**, załoga 212

NAGRODY JURY ⟩ kategoria **ZABYTKI:**

1 miejsce fot. **Michał Bielejewski**, załoga 323

2 miejsce fot. **Monika Przybek**, załoga 302

3 miejsce fot. **Aleksandra Jankowska-Góral**, załoga 446

NAGRODA PUBLICZNOŚCI › kategoria KRAJOBRAZY:

NP fot. **Katarzyna Lubieniecka**, załoga 416

NAGRODA PUBLICZNOŚCI › kategoria ZLOT:

NP fot. **Paweł Chojnacki**, załoga 148

NAGRODA PUBLICZNOŚCI › kategoria **LUDZIE:**

NP fot. **Aleksandra Jankowska-Góral**, załoga 446

NAGRODA PUBLICZNOŚCI › kategoria **ZABYTKI:**

NP fot. **Monika Przybek**, załoga 302

tekst: **MICHAŁ JASIŃSKI**/JAZDAMIEJSKA.PL
zdjęcia: **JAN STRUSZEK**

Zadanie pod wysokim napięciem

Szykana, lewy nawrót, szybki prawy i lewy, prosta, obrót i do pachołków od lewej. Bez pilota było trudno, ale większość sobie poradziła. Nawet ci, którzy z „małymi rajdami" mają niewiele wspólnego.

Co roku Zlotowi Plejad towarzyszą rajdowcy wspierani przez Subaru Import Polska. Dotąd gościliśmy m.in. Krzysztofa Hołowczyca, Macieja Wisławskiego, Leszka Kuzaja, Kajetana Kajetanowicza, Wojtka Chuchałę… W tym roku mistrzów kierownicy również nie zabrakło – do Wisły przyjechał Dominik Butvilas, pilotowany przez Kamila Hellera. Po raz pierwszy gościliśmy jednakże rajdowców w małej skali, czyli zespół Subaru Poland RC Team, który dla uczestników trasy Szosowej i Turystyczno-Szosowej przygotował sprawdzian z jazdy elektryczną rajdówką.

Już w czwartek wszyscy zlotowicze mieli okazję sprawdzić się na miniodcinkach w Sali Biznesowej Hotelu Stok. Do ich dyspozycji oddane zostały dwie repliki Imprezy WRC 2007, prosto z Rajdu Monte Carlo. Oczywiście w jedynym słusznym kolorze Blue Mica. „Gaz" do maksimum i szalona jazda na dywanowym torze. Ci bardziej odważni prosili o zmianę opon – z przyczepnych marki Pirelli, na te bez bieżnika, do driftowania. Były więc efektowne boki, bączki i spiny. Nie brakowało również spektakularnych wizyt poza trasą, prób przepchnięcia band toru w inne miejsce czy testów wytrzymałości niebieskich pachołków z numerkami. Subaru w wersji zdalnie sterowanej (RC) dzielnie radziło sobie z początkującymi „mistrzami kierownicy" i z tymi, którzy już niejedną zębatkę na silniku „zmielili".

Zespół SPRCT zaprezentował też kolekcję modeli spod znaku „Plejad". Oglądać mogliśmy repliki rajdówki Krzysztofa Hołowczyca (z autografem) z 69. Rajdu Polski, Krzysztofa Oleksowicza (replika Imprezy S5 99 WRC) czy załogi Chuchała/Heller, również z autografami.

Najmocniejszym modelem była rajdówka naszego małego zespołu, zbudowana na podwoziu XV-01 Pro, a pod maską po raz pierwszy kryjąca topowy silnik 10.5T, czyli po prostu WRC! Pokaz mocy i możliwości takiej maszyny odbywał się z przerwami w holu Sali Biznesowej. Z uwagi na poprawność językową materiału nie

PROSTO Z SZUTROWYCH OESÓW RAJDU POLSKI str. 76

przytoczymy słów, jakie cisnęły się na usta oglądającym przejazdy tej małej Imprezy. Mówiąc krótko – był ogień!

Po ekscytującej zabawie przyszedł jednak czas na poważne potraktowanie sprawy. Kolejne dwa dni to walka o zwycięstwo, bowiem wykręcony tutaj czas zaliczany był do ogólnej punktacji na Zlocie. Wynik w zadaniu „modele RC" mógł więc pokrzyżować plany niejednej załodze i niejednemu rywalowi. Krótkie przypomnienie, rzut oka na trasę i niebieskie pachołki i… jazda. Zadanie było jednak utrudnione – w ręce zawodników trafiła bowiem wyczynowa maszyna z SPRCT. Moc silnika na szczęście została zredukowana do 25%, a na felgi trafiły ponownie opony Pirelli. Walka się rozpoczęła.

Na początku delikatnie, ostrożnie – każde dotknięcie szykany czy pachołków kosztowało sekundy karne. Liczyła się więc nie tyle prędkość, co płynność przejazdu. I te uwagi do serca wzięła sobie spora grupa uczestników. Czwartkowe szaleństwa zamienili na spokój i opanowanie, operując „pedałem" gazu bardzo precyzyjnie i z rozwagą. Zabrakło jedynie klimatu z trasy Szosowej, czyli dźwięku boksera i kasku na głowie. Ale przygrywająca w tle muzyka *„Rajd jest rajd"* doskonale uzupełniała te braki, a uśmiechy na twarzach zawodników rekompensowały elektryczną odmianę szosowej próby.

Do rywalizacji przystąpiła również załoga Butvilas/Heller. Dla naszego kierowcy był to kolejny sprawdzian na… nowej nawierzchni. Oprócz asfaltów Dominik musiał się teraz sprawdzić w jeździe po dywanie! Ale radził sobie na tej nieznanej, technicznej i dość trudnej trasie naprawdę dobrze. A co najważniejsze – do mety Subaru dojechało o własnych siłach i nie potrącając po drodze żadnych przeszkód. ■

SOS dla życia

Każdego roku na świecie wydarza się około 400 katastrof naturalnych, których ofiarami pada prawie 250 milionów osób. Ich życie zmienia się w ułamku sekundy – nagle tracą dach nad głową, dobytek, bliskich. Przypomina nam o tym obchodzony 19 sierpnia Światowy Dzień Pomocy Humanitarnej.

W tym wyznaczonym przez ONZ dniu wspominamy pracowników humanitarnych, którzy stracili życie, służąc innym, oraz uświadamiamy sobie skalę strat, jakie wywołują kryzysy humanitarne. Co roku, oprócz kataklizmów, takich jak trzęsienie ziemi, susze czy powodzie, krwawe żniwa zbierają także konflikty zbrojne, wojny domowe, wypędzenia oraz prześladowania. Krajobraz po kryzysie, jaki zastają pracownicy humanitarni, zwykle jest dramatyczny: brakuje dostępu do wody, żywności, leków, artykułów higienicznych i pierwszej potrzeby, takich jak koce czy odzież. Bez względu na szerokość geograficzną oraz charakter kryzysu, jego skutki mają podobny kształt dla poszkodowanych. Trudną sytuację w krajach dotkniętych kryzysami potęguje zazwyczaj brak pieniędzy, brak dostępu do informacji oraz słaba opieka medyczna. Poszkodowani nie mogą liczyć na zabezpieczenie życia i zdrowia ze strony swojego państwa i reszty społeczeństwa, dlatego też tak istotny jest szybki gest solidarności ze strony społeczności międzynarodowej. *– Bez względu na to, czy jest to pomoc dla ludności oblężonego Sarajewa, od której zaczęliśmy działania naszej organizacji w 1992 roku, czy jest to kryzys na Haiti, w Sudanie Południowym, Somalii czy na Filipinach, podstawą skuteczności pomocy humanitarnej jest szybkość reakcji* – mówi Janina Ochojska, prezes Polskiej Akcji Humanitarnej – organizacji, która pomaga ofiarom kryzysów od 22 lat. – *W przypadku wystąpienia katastrofy na początku wysyłamy naszych pracowników w teren, w celu rozpoznania potrzeb. Aby wybrać rozwiązania, które pozwolą na jak najszybsze opanowanie kryzysu i uchronienie ludności przed dalszym zagrożeniem życia, dokonujemy rekonesansu zawsze we współpracy z lokalnymi organizacjami oraz miejscową ludnością* – dodaje Janina Ochojska.

fot. Dominika Arseniuk/PAH

Samac, Bośnia i Hercegowina, czerwiec 2014. Wojsko stopniowo wywozi gruz i naniesione przez powódź śmieci.

Przedszkole w miejscowości Doboj, Bośnia i Hercegowina, czerwiec 2014. Zbyt szybki, powierzchowny remont (np. odmalowanie ścian bez osuszania i zabezpieczenia chemicznego) powoduje rozwój grzyba.

fot. Dominika Arseniuk/PAH × 2

Serbia, czerwiec 2014. Sala w przedszkolu „Zając" w Obrenovac.

Klub PAH SOS

Polska Akcja Humanitarna, która niosła pomoc natychmiastową już w 44 krajach, ostatnio zaangażowała się we wsparcie ofiar powodzi na Bałkanach. W wyniku największych od ponad stu lat opadów deszczu ponad milion osób musiało opuścić swoje domy, a w sumie 3,1 miliona osób zostało dotkniętych skutkami żywiołu. Fala powodziowa zniszczyła nie tylko budynki mieszkalne, ale także infrastrukturę drogową, a co najbardziej niebezpieczne – wywołała przesuwanie się min i niewybuchów z czasów wojny.

Wiele miejscowości zostało całkowicie zalanych. Tak jak 75-tysięczne Obrenovac w Serbii, którego mieszkańcy zostali ewakuowani do tymczasowych baraków pod Belgradem. – *Gdy trafiliśmy tu z mężem, rozpłakałam się. W barakach roi się od karaluchów i komarów, a w nocy przeszywa dojmujący chłód. Nie mogę sobie wyobrazić, że będę tu przebywała z nowo narodzonym dzieckiem* – mówiła Anita Demirovska, która w momencie powodzi była w ósmym miesiącu ciąży. Razem z mężem Damjanem może tylko pomarzyć o powrocie do domu – został całkowicie zniszczony w powodzi. W tej sytuacji na Bałkanach znalazły się tysiące rodzin.

W wielu zalanych w powodzi budynkach woda utrzymywała się przez kilka dni, przez co ściany, podłogi i sufity nie nadają się już do użytku. Największym priorytetem dla mieszkańców było oczyszczenie i osuszenie wszelkich powierzchni użytkowych: zerwanie parkietu, tynku, farb, wyrzucenie wszelkich zalanych sprzętów, a następnie oczyszczenie powierzchni. Proces osuszania może trwać kilka miesięcy, zwłaszcza jeśli nie jest wspomagany przez elektryczne osuszacze i pochłaniacze wilgoci. Polska Akcja Humanitarna w odpowiedzi na potrzeby

fot. Dominika Arseniuk/PAH × 2

Baraki w Krnjača pod Belgradem, Serbia, czerwiec 2014. Anita Demirovska (na zdjęciu) z córeczką mieszka w jednym z baraków.

lokalnej ludności, szybko rozpoczęła działania w Bośni i Hercegowinie oraz Serbii, gdzie pomaga najbardziej potrzebującym (rodziny wielodzietne, bezrobotni oraz osoby niepełnosprawne) w remoncie i wyposażeniu zniszczonych domów i mieszkań oraz skupia się na odbudowie szkół i przedszkoli.

Szybka reakcja PAH na kryzys była możliwa dzięki reakcji ofiarodawców na apel zbiórkowy, a także wsparciu członków Klubu PAH SOS – narzędzia stwarzającego szansę na gromadzenie środków w celu zapewnienia stałego finansowania pomocy humanitarnej.

Dzięki comiesięcznym wpłatom członków Klubu tworzone są rezerwy, które mogą być wykorzystane niezwłocznie, gdy wydarzy się katastrofa. – *Regularna pomoc finansowa ze strony darczyńców umożliwia nam szybką reakcję oraz planowanie dłuższych, bardziej kompleksowych rozwiązań dla zaistniałych kryzysów* – mówi Janina Ochojska.

Członkiem Klubu PAH SOS może zostać każda osoba lub firma, która zdecyduje się regularnie wpłacać składki na konto Klubu przez przynajmniej rok. Klub PAH SOS jest nie tylko innowacyjną formułą wsparcia dla potrzebujących, ale także interesującym sposobem współpracy z biznesem i budowania długotrwałego partnerstwa.

Tym bardziej że w pomoc może zaangażować się nie tylko sama firma, ale i jej pracownicy. – *Firma, dołączając do Klubu PAH SOS, wytycza nowe standardy i wskazuje swoim pracownikom, jak mogą się zaangażować. Chcielibyśmy, aby nasz*

Baraki w Krnjača pod Belgradem, Serbia, czerwiec 2014. Dom w centrum Obrenovac, w którym mieszkała Anita, został doszczętnie zdewastowany przez powódź.

fot. PAH

Miejscowość Ub, 30 km od Obrenovac, Serbia, czerwiec 2014. Dominika Arseniuk (PAH) w przedszkolu, na rzecz którego znany piłkarz pochodzący z okolicy zaoferował swoje oszczędności na sfinansowanie części odbudowy. Rodzice tutejszych przedszkolaków już oczyścili budynek.

Klub stał się znany jako mądry sposób na pomaganie i aby prezesi firm, będących członkami Klubu, dumnie prezentowali swoje legitymacje członkowskie, zachęcając tym samym inne podmioty do zapisywania się i zwiększania tej pozytywnej inicjatywy – mówi wiceprezes Zarządu PAH, Grzegorz Gruca. – *Pamiętajmy o tym, że kryzysy humanitarne są nieprzewidywalne, jednak już teraz możemy pomóc w przygotowaniu odpowiedzi na nagle pojawiające się cierpienie ludzkie* – dodaje Grzegorz Gruca. ■

tekst i zdjęcia: **SŁAWOMIR JABŁONOWSKI**/ECO-DRIVING.INFO

Zakręceni Bugiem

Zabieramy Outbacka w wersji z dwulitrowym silnikiem wysokoprężnym i bezstopniową skrzynią automatyczną Lineartronic w podróż do miejsc, gdzie czas zatrzymał się na latach osiemdziesiątych – w okolice Terespola, w zapomniane i dzikie, ale niezwykle ciekawe nadbużańskie zakątki.

Pierwszy odcinek trasy (Warszawa – Siedlce) pokonuje moja żona, na co dzień użytkowniczka Subaru starszej generacji. Trasa 100 km mija mi przyjemnie na rozłożonym miękkim fotelu z tyłu. Co chwilę dolatują do mnie uwagi o tym, jak Outback przyjemnie i płynnie przyspiesza – jazda cały czas w trybie „D" i dosyć duży ruch na drodze, całkowicie tłumaczą brak charakterystycznego warkotu, dającego się słyszeć powyżej 4000 obrotów. Słyszę stwierdzenie żony: *„Fotele są strasznie usypiające"*, i rzeczywiście, w porównaniu do dosyć twardych i nisko osadzonych skórzanych foteli naszego Outbacka te są bardzo miękkie. Zawieszenie jest zestrojone, jakby to ująć… inaczej. Bardzo dobrze wybiera nierówności i dosyć przyjemnie czuć drogę. Jest jeszcze jedna różnica, na którą żona zwróciła uwagę… My to nazywamy efektem czołgu. Gdy podjeżdżamy naszym Subaru pod wysoki krawężnik, mamy przeczucie, że choćby miał wysokość metra, to dalibyśmy radę. Tutaj auto wjeżdża równie dobrze (a może nawet lepiej), ale fajne uczucie jest bardziej stonowane.

„Ta kamera cofania jest super" – słyszę pozytywną opinię żony. Jak się później okazało, kamera dobrze sobie radzi w każdych warunkach oświetleniowych.

Dojeżdżamy do Siedlec – naszego punktu wylotowego. *„Jak się »to« otwiera?”* – słyszę w towarzystwie dźwięków wskazujących na wielokrotne próby pociągnięcia za klamkę… Cóż, system automatycznego zamykania drzwi po ruszeniu to nie jest żadna nowość… Swego rodzaju specyfiką jest konieczność przesunięcia przycisku otwarcia wszystkich drzwi zamiast ich samoczynnego odblokowania przy otwieraniu wewnętrzną klamką.

Przed nami droga wprost na wschód w kierunku Terespola. Odkrywam łopatki przy kierownicy – auto bardzo ciekawie reaguje na redukcję manetkami podczas dojeżdżania do auta przed nami czy świateł, wyhamowując auto… Zdecydowanie „lubię to”!

Nauczeni doświadczeniem, zaopatrujemy się w sprawdzonym supermarkecie koło Orlenu, przy wlocie do Łosic, w niezbędnik turysty wschodniej ściany Polski – pyszne kabanosy i świeże pieczywko – to na wszelki wypadek. Napotkanie sensownego miejsca w niezbyt zurbanizowanej okolicy wcale nie jest łatwe. Teraz już bez obaw kierujemy się w stronę granicy z Białorusią.

Z każdym kilometrem za Łosicami, w pasie strefy nadgranicznej, zauważamy mniejszy ruch na drogach, a krajobraz staje się coraz bardziej opustoszały. W mijanych wioskach dominują drewniane zabudowania, przypominające minioną epokę.

Strefa Nadgraniczna

Zaczynamy się dobrze czuć – przemawiają do nas gniazda bocianie w każdej miejscowości, powolne tempo życia, »

zieleniejące łąki i nieskażony zbytnio nowoczesnością krajobraz. Miejsca takie mają swoją specyfikę – zaparkowanie na kwadrans najczęściej owocuje napotkaniem leśnych zwierząt – nam udało się spotkać ślicznego dzięcioła i od razu usłyszeliśmy naszego siedmiolatka: *„O, dzięcioła czerwonym berecie”* – teraz już wie, skąd ten kolor i skojarzenie w wierszyku.

Dojeżdżając do Janowa Podlaskiego jeszcze przed samą miejscowością skręcamy w lewo, w kierunku na Mierzwic i po chwili w prawo, w małą drużkę prowadzącą przez Stary Pawłów. Wioska wpasowuje się klimatycznie w przygraniczne miejscowości. Warto zatrzymać się przy odremontowanej z zewnątrz, nieco ponad dwa lata temu, cerkwi św. Mikołaja Cudotwórcy w Starym Pawłowie – zbudowanej w latach 1929-1930, uroczym miejscu, gdzie odbywają się nabożeństwa obrządku wschodniego z magicznym zapachem drewna.

Ruszamy. Wkoło bociany na każdym kroku – zawsze intrygowała mnie ciemna obwódka wokół ich oczu. Mało kto wie, że z populacji 230 tysięcy bocianich par żyjących na podmokłych, wiejskich terenach ponad jedna czwarta powraca do gniazd właśnie w Polsce. Pokusiłbym się nawet o stwierdzenie pomimo przedpołudniowej pory, że łatwiej tu spotkać bociana niż człowieka. Warto mieć przy sobie lornetkę, by poświęcić chwilę na obserwację tych ciekawych czerwonodziobów i słuchanie nieprzerwanie towarzyszącego śpiewu wszędobylskich ptaków.

Polna droga prowadzi nieopodal rzeczki. Zatrzymujemy się przy drewnianym krzyżu, wokół którego stoją na straży cztery drzewa. Nieodparcie powracają wspomnienia z dziecięcych lat spędzanych na wsi – z zapachem drewnianych domów, wszechobecnych traktorów, polnych dróg pomiędzy polami, śpiewem skowronków, ryczeniem pasących się krów i hasaniem po łąkach z rozbawionymi psami.

Na wyboistym terenie auto nie zawraca kierowcy głowy nierównościami i wybiera je w wyczuwalny sposób. Z łatwością wspina się na pagórki, a podwyższone zawieszenie daje komfort jazdy przez wyrobione piaszczyste drogi – do tego jesteśmy już przyzwyczajeni prawie dziewięcioletnim użytkowaniem Subaru:

początkowo Forestera, teraz Outbacka. Jedziemy dalej. Przejeżdżamy przez mostek i po chwili skręcamy w lewo.

Stadnina

Już po chwili z oddali widać liczne wybiegi dla koni i budynki tej najstarszej, działającej od 1918 roku, państwowej stadniny koni rozsławionej na całym świecie dzięki hodowli przepięknych koni arabskich i angloarabskich czystej krwi. Sama stadnina znajduje się w miejscowości Wygoda, oddalonej od Janowa o około 2 kilometry i jest świetnym miejscem na spędzenie wolnego czasu nie tylko dla posiadających w bagażniku bryczesy, sztyblety i inne

prześliczne źrebaki, klacze i dość „charakterne" ogiery czystej krwi arabskiej.

Mile spędzone chwile można zwieńczyć pysznymi pierogami i barszczykiem lub żurkiem na zakwasie w znajdującym się na terenie stadniny gościńcu „Wygoda". W sezonie gościniec wychodzi naprzeciw potrzebom głodnych turystów ogródkiem z parasolami. Początek wiosny to jednak czas na konsumpcję wewnątrz pomieszczenia. Pysznie i do syta, a jeśli kogoś piękno koni zatrzyma na dłużej, może również skorzystać ze skromnych, ale schludnych pokoi noclegowych. Żegnając stadninę, kierujemy się w stronę centrum Janowa, mijając po drodze wspominany wcześniej zespół przyrody „Łęg Dębowy". Położony nad rzeką teren rezerwatu corocznie zalewany jest w okresie spływu wód wiosennych.

Wracamy do Janowa. Przy Starym Rynku zachowała się jedna z najstarszych w Polsce, istniejąca od 1928 roku, stacja benzynowa, na terenie której można obejrzeć obok nowoczesnych dystrybutorów ręczne dystrybutory Temper Extakt. Ani myślimy jednak o tankowaniu – daje o sobie znać zaleta posiadania diesla – pomimo stałego napędu wszystkich kół i prawie 1700 kg wagi nadal mamy zasięg powyżej 500 kilometrów. Jedziemy dalej w kierunku Terespola, mijając sielankową okolicę zielonych pól i drewnianych domów.

akcesoria stroju jeździeckiego. Miłośnicy emocji, towarzyszących aukcjom i pokazom idealnych koni arabskich, mogą zaplanować sobie przyjazd w drugiej połowie sierpnia (17–18 sierpnia 2014). Lojalnie muszę ostrzec – nie tylko dzieciaki mogą zarazić się pasją jeżdżenia, pielęgnowania, doglądania i opieki nad wyjątkowo urodziwymi w janowskiej stadninie klaczami, ogierami i źrebakami. Wjeżdżamy od nietypowej strony wybiegów konnych i zabytkowych drewnianych tzw. stajni prywatnych wzniesionych jeszcze w XIX wieku, gdzie trzymane są klacze ze źrebiętami. Zatrzymujemy się przy jednej z nich. Trafiamy akurat na porę karmienia. Czas się zatrzymuje. Dzieciaki podziwiają zabytkowych stajni – Zegarowej i Czołowej – zaprojektowanych przez Henryka Marconiego, słynnego architekta, datowanych na lata czterdzieste dziewiętnastego wieku. Opuszczamy stadninę drogą wjazdową. Z pewnością jeszcze tu kiedyś wrócimy…

Czas skupić się na naszym głównym celu – starorzeczach Bugu przepięknie wijących się na terenie Parku Krajobrazowego Podlaski Przełom Bugu. Najbliższa okolica Janowa to niezliczone pastwiska, łąki rozciągające się wzdłuż tej jednej z bardziej dzikich, nieuregulowanych, a przez to również zagadkowych rzek Polski. Na podróżujących z rowerami i miłośników dłuższych spacerów czeka pobliski rezerwat

La Linea - Balum Balum

Zaraz za miejscowością Błonie skręcamy w prawo, w stronę Cieleśnicy. Prowadzi tam asfaltowa droga między rzędem wysokich drzew a uroczym kościółkiem. Po około 2 minutach docieramy do dużego parku, którego centralną część zajmuje okazały pałac – niegdyś własność rodu Cieleśnickich. Klasyczna linia z podnoszącymi rangę obiektu kolumnami w stylu jońskim i zdobieniami na fasadzie bardzo dostojnie prezentuje się w otoczeniu drzew i zieleni. To drugie miejsce na naszej trasie, gdzie można przedłużyć sobie wycieczkę o kolejny dzień. Wysoki standard hotelu w pałacowym, klasycznym stylu.

SPA i restauracja korzystająca w sezonie z własnych warzyw, z menu zapowiadającym smaczną ucztę i daniami dla dzieci pozwala na relaks po nadbużańskich emocjach. Jak widać na załączonym zdjęciu, „nasi" już tu są. My jednak jedziemy dalej.

W latach międzywojennych majątkiem zarządzał Stanisław Rosenwerth-Różyczka, jeden z założycieli fabryki samolotów w Białej Podlaskiej. To wówczas powstało wiele budynków gospodarczych, m.in.: młyn parowy, gorzelnia, cegielnia i elektrownia, które

jednak po drugiej wojnie zostały odebrane właścicielom i przeznaczone na pobliski, do dziś działający PGR.

Wracamy do trasy asfaltowej prowadzącej do Terespola. Nadal jedziemy wzdłuż pięknych, dzikich terenów, mijając przydrożne kapliczki. Dojeżdżamy do Pratulina – Sanktuarium Męczenników Podlaskich.

Bardzo interesująca jest licząca sobie ponad kilometr droga krzyżowa z charakterystycznymi stacjami w formie białych kapliczek z naturalnej wielkości postaciami przedstawiającymi sceny męki Chrystusa. Cała droga krzyżowa prowadzi przez okolicę cmentarza unitów, koło kościoła świętych Apostołów Piotra i Pawła do Placu Męczeństwa.

Czas na nas – wracając do ronda z oznaczeniem wskazującym drogę na cmentarz unitów skręcamy na miejscowość Łęgi w kierunku postaci z Balum Balum (charakterystyczny kształt zarysowuje granica widoczna na mapie przypominająca mi ludzika z genialnej kreskówki La Linea spod ręki Osvaldo Cavandoli).

Zaczynamy jechać tzw. carską drogą. Swój początek ma w Mężeninie i biegnie przez przepiękne okolice Biebrzańskiego Parku Narodowego, aż do granicy z Białorusią.

Dojeżdżamy do skrzyżowania, gdzie główna droga skręca w prawo na Łęgi. My wybieramy przejazd carskim duktem – kierunek prosto. Początkowo polna droga prowadzi między drzewami, bagnami i starorzeczami.

Ten fragment drogi carskiej, głównie ze względu na fakt, iż Bug przerwał ciągłość drogi w kilku miejscach, jest mało uczęszczany, a zarazem bardziej malowniczy i dziki. Po kilku minutach dojeżdżamy do ciekawego widoku urwanej drogi. Poniżej urwiska znajduje się małe jeziorko, a tuż za nim… dalsza część drogi.

Przerwana grobla przywołuje na myśl zdradziecki charakter Bugu – rzeki krętej, ale wartko płynącej z licznymi jamowymi zagłębieniami sięgającymi kilkunastu metrów. Na odcinkach prostych rzeka bardzo często jest płytka i latem umożliwia brodzenie. Bug znany jest również wielu amatorom połowów, a bogactwo gatunków rybnych pozwala wędkarzom na spore połowy praktycznie dowolnych rzecznych polskich ryb – leszczy, kleni, karasi, linów, ale również szczupaków i okoni. Dziegciem tego sielskiego krajobrazu są jednak kłusownicy z nadrzecznych miejscowości, którzy niestety dosyć często w niehumanitarny sposób sięgają po bogactwa Bugu.

Wracamy do ronda w Pratulinie i kierujemy się dalej w stronę Terespola. W miejscowości Krzyczew skręcamy w drogę odbijającą w lewo. Jadąc wzdłuż drogi, mijamy mocno zrujnowany

XIX-wieczny dwór pierwotnie rodziny Kuczewskich, w czasie wojny pełniący rolę posterunku straży granicznej, a w okresie PRL będący siedzibą Wojsk Ochrony Pogranicza i następnie szkoły podstawowej.

Nie jest to jedyny zabytek tego terenu. W okolicach Krzyczewa odkryto osadę datowaną na X-XII w. i cmentarzysko kultury łużyckiej.

Zaraz za dworem kierujemy się boczną drogą w kierunku Bugu. *„To teraz prosto do rzeki!”* – zażartowała żona. Ja, ku jej przerażeniu, polecenie wykonałem. Z łatwością pokonujemy stromy zjazd ze skarpy i zatrzymujemy się na malowniczym skraju rzeki.

Krajobraz jest tak relaksujący, że trudno się od niego oderwać, ale chcemy zobaczyć tego dnia jeszcze kilka miejsc, więc po kilkunastu minutach opuszczamy wieś Krzyczew i wracamy na trakt w stronę Terespola.

Kilkaset metrów dalej dojeżdżamy do parkingu z charakterystycznym czołgiem. Jest to czołg Armii Czerwonej, który podobno jako pierwszy przeprawił się przez Bug. Zanim zaparkujemy, warto zobaczyć coś jeszcze. Lufa czołgu wskazuje polną dróżkę, którą można dotrzeć samochodem na małe wzniesienie. Wśród drzew kryje się… kamień… rzeźba…?

Wykuta w kształcie krzyża, przypomina nieco postać człowieka. Niektórzy nawet dopatrują się na nim zarysów twarzy. Pochodzi prawdopodobnie z czasów przedchrześcijańskich. Mimo badań archeologicznych, postępu nauki i wiedzy naukowcy nie są pewni sensu ani celu podobnych głazów. Nazywają je „kamiennymi babami”. „Wzgórze z babą” jest ciekawe samo w sobie, ponieważ znajduje się tam punkt widokowy, z którego można podziwiać niezwykłą panoramę okolicy.

Wracamy na drogę do Terespola, dalej skręcamy na parking obok czołgu. Piaszczysta dróżka prowadzi nas do jednego z piękniejszych zakątków tych terenów, rezerwatu Szwajcaria Podlaska.

Sama nazwa rezerwatu bardzo dobrze odzwierciedla mnóstwo zakoli rzeki Bug (czasami wręcz zawracającej), silnie kontrastujących z okolicznymi pagórkami, wzgórzami otaczającymi ze wszystkich stron meandrującą na tym odcinku pomiędzy Polską a Białorusią rzekę. Towarzysząca naszej podróży słoneczna pogoda jeszcze bardziej eksponuje dzikość i piękno otaczającej nas przyrody.

Rezerwat na stosunkowo niewielkim obszarze skupia bardzo wiele form przyrodniczych, nie trudno obok siebie znaleźć ponadstuletnie dęby, lipy osiki i klony, nacieszyć wzrok przestrzennym widokiem wijącej się rzeki, podelektować się ślicznym śpiewem tysięcy ptaków, zaobserwować żyjącą pełnią życia przyrodę lub po prostu zrelaksować się. Ech… Szkoda że czas na powrót do domu.

Zaledwie jeden dzień wystarczył nam, aby odwiedzić jeden z bardziej nieskażonych cywilizacją terenów, atakujący wręcz śpiewem ptaków i wszechobecnością natury. Zdecydowanie można tu spędzić dużo więcej czasu. Z pewnością nie omieszkamy tego kiedyś zrobić. Może przy okazji licytacji koni w sierpniu… ■

MATERIAŁ OPUBLIKOWANO PIERWOTNIE W WITRYNIE **ECO-DRIVING.INFO**

Godzilla made in Fuji

Są w naszym nowoczesnym świecie pewne ikony. Znaki i symbole, które są wyryte w naszej pamięci tak głęboko, że rozpoznajemy je intuicyjnie. Kojarzymy ze sobą pewne rzeczy tak szybko, że wystarczy nam do tego rdzeń kręgowy, nawet nie musimy używać mózgu. Jest to jak odruch warunkowy. Ja na hasło „morze" automatycznie wyobrażam sobie dzikie plaże na Helu. A gdy widzę na mapie symbol noża i widelca, już w podświadomości zastanawiam się, czy w lokalu będą jakieś dobre makarony.

To samo dzieje się, gdy widzę gdzieś hasło „rajdy WRC". Przed oczami staje mi lecący nad hopą, zasnuty kłębem kurzu, błękitny sedan na złotych felgach. Sedan, który stoi w mojej „hali sław WRC" obok takich „evergreenów" jak legendarne Audi Quattro, Lancie Stratos i Delta HF czy Mini Cooper JCW. Samochód, którym przejechałem setki tysięcy kilometrów w przeróżnych wersjach i homologacjach, w każdej chyba możliwej grze komputerowej, w jakiej wystąpił.

Co zatem kryje jego nowa wersja? Pozwólcie, że przedstawię wam moje tłumaczenie nazwy WRX STI w poniższych akapitach.

S czyli #Styl i #Sport

Gdy odebrałem egzemplarz do testów, okazało się, że jest to srebrny metalik, sedan bez „lotniska" na tylnej klapie. I naprawdę ucieszyła mnie ta wiadomość. Bo praktycznie każde WRX STI jest obciążone chromosomem błękitu, złota i spojlera. Miło jest dla odmiany poobcować z autem, które mimo ogromnej mocy i przyczepności nie afiszuje się zbytnio aparycją. Owszem, lubiłem starsze Imprezy również za ich teatralne felgi i spojlery dodające dramatyzmu. W tym aucie od dawna było coś z celebryty, estradowej divy, która wspaniale i wysmakowanie miesza »

»

fot. Magda Rejnowska

fot. Magda Rejnowska × 2

lekki kicz z wizjonerstwem trendsettera. Ale mimo to najczęściej podziwiałem odwagę tych nielicznych, którzy przełamywali „Imprezowe" trendy i bawili się wyglądem swoich aut. Muszę powiedzieć, że najczęściej oglądam się za wersjami, które występują w niszowych kolorach i niespotykanym ospojlerowaniu.

Bo każda zmiana utartego wizerunku to element zaskoczenia i oryginalności. Kojarzymy w końcu Justynę Kowalczyk z narciarskim trykotem i opaską frotte, ale gdy pokazują ją na jakiejś gali, ubraną w suknię wieczorową, kiwamy głowami przed telewizorem i robimy pod nosem „hmmm", prawda? Właśnie taki dźwięk wydałem, gdy na spokojnie chłonąłem kształty i detale nowego „estiaja". Linia niezaburzona skrzydłem zdaje się lżejsza i smuklejsza, tym bardziej że kufer nowej wersji jest bardziej „obfito-latynoski" niż poprzednich Imprez. Zawsze myślę, że gdy pierwsza impreza ma zadek Shakiry, druga to już rozmiar Carmen Electry, trzecia prezentuje kuperek jak Jennifer Lopez, a obecna to już konkurencja nawet dla Kim Kardashian.

O dziwo, dzięki brakowi „polowego" niebieskiego malowania i skrzydła, srebrne STI wzbudzało konsternację wśród przechodniów, którzy niezbyt wiedzieli, z jaką, u licha, wersją mają do czynienia. Nawet osoby interesujące się motoryzacją nie od razu „łapały", co stoi obok nich na światłach. Owszem, kilka razy zdarzyło mi się, że kierowcy na światłach dawali znaki rękami, żebym wcisnął gaz i dał im posłuchać boksera. Przyciągnąłem nawet pod dom jedną fajną czarną Imprezę, a w niej Imprezoholika, który z chęcią wsiadł do WRX STI i pstryknął sobie kilka fotek. Pozdrawiam go, jeżeli to czyta!

Agresywny przód jednakże budzi respekt, na jaki zasługuje. Od dawna nie widziałem, żeby zawalidrogi tak szybko znikały z lewego pasa po zerknięciu w lusterka. Zasługą tego są między innym LED-owe światła o ostrych, drapieżnych rysach, rekini grill z czerwonym emblematem STI oraz klasyczny wlot powietrza do intercoolera. W przedniej części nadwozia

uwagę zwracają skrzela za kołami, pięknie wkomponowane w umięśnione nadkola. Są tam, ponieważ ich rolą jest odprowadzanie gorącego powietrza ze sporawych tarcz hamulcowych, również oznaczonych logiem STI. Testowane przeze mnie auto otrzymało piękne osiemnastocalowe czarne alufelgi, których rozmiar stara się pogodzić komfort jazdy sedana i wysokie wymagania sportu.

Purystom jednak nowy sedan Subaru zdawać się może przyciężkawy z wyglądu, ale to chyba cecha każdego nowego auta tej dekady. Sorry, taki mamy design. Poprzednia epoka, pełna cieniutkich jak hostia słupków i masek niskich jak płaszczki, odchodzi do lamusa.

Jest nowocześnie, jest świeżo, jest tez klasycznie i agresywnie. Chociaż… gdyby była opcja na taką tycią, maluteńką, skromną lotkę na tylnej klapie – STI wyglądałaby jeszcze bardziej bosko!

Nowe Subaru to trochę taki Daniel Craig – mięśniak w garniturze, twardy, nieugięty, napięty i elegancki, ale też pełen poczucia humoru i uroku osobistego.

Jednym słowem – jest bardzo, bardzo dobrze! Z jednej strony mamy auto, którego klasa, styl i wysmakowanie są o całe lata świetlne dalej niż smarkateria każdego hot hatcha lub małego coupé. Z drugiej mamy auto, które całą swoją postawą drwi sobie pod nosem z idei „rodzinnego" sedana – auta dla ojców rodzin. Mając nowe WRX STI, pokazujemy światu, że jeszcze będzie musiał sporo się namęczyć, żebyśmy dali za wygraną i zamienili nasze buty Sparco na ciepłe bamboszki.

T, czyli Trakcja, Turbo i „torque"

„I am control, there's no way you can change me" – śpiewa swoim charakterystycznym głosem Lemmy Kilmister, z zespołu Motörhead w piosence *„The Game"*. I cytat ten jest odzwierciedleniem tego, do czego zdolny jest nowy sedan Subaru. **NIEZMIENNA, NIEPODWAŻALNA KONTROLA.**

Cały mechanizm napędowy i przeniesienie napędu są nie z tej ziemi! Nie będę przytaczał tu znów mantry pełnej cyfr »

i procentów mówiącej o zmianach w sztywności nadwozia i zawieszenia względem poprzednika, bo pojawiają się w każdym artykule o tym aucie. I mają do tego pełne prawo, bo auto jest zwarte i niezachwiane jak granitowy blok. Wprost cudownie wchodzi w zakręty; każdy mój błąd (a było ich wiele) dyskretnie i delikatnie poprawia. Jak rodzic, pomagający dziecku przy pierwszych krokach. Nawet tak przeciętnemu kierowcy jak ja dawało to uczucie kontroli i pewności, szczególnie na krótkich, zacieśniających się łukach i ślepych zakrętach.

Przyznam wam w tajemnicy, że zabrałem STI na przejażdżkę w nocy, w siąpiącym deszczu. Celem było sprawdzenie granic przyczepności auta na mokrym wyślizganym asfalcie. Stabilnie lawirowaliśmy między koleinami, zostawiając za sobą niemały kilwater. Za każdym razem, gdy wchodziłem w łuk odrobinę zbyt dynamicznie, że aż piszczałem ze strachu jak ośmiolatka, auto bezbłędnie odczytywało moje niecne intencje. Nigdy nie zdarzyło się, by kontrola trakcji wzruszyła bezwiednie ramionami, zostawiając mnie w pędzącym trzystukonnym bąku. Po prostu brała mnie jak uczniaka za ucho i auto jak TGV szło po obranej przez siebie szynie. Cudownie!

Jeżeli chodzi o samą moc i moment obrotowy, możecie w dowolnej chwili zamawiać je jak kebab. Z sosem łagodnym (tryb **Intelligent**), średnim (**Sport**) i ostrym (**Sport Sharp**). Ja zacząłem bezpiecznie od łagodnego, ale po kilkudziesięciu kilometrach przeszedłem przez następny, aż do S#, w którym auto wręcz eksploduje końmi mechanicznymi i wigorem. Jednak niech nie zwiedzie was pierwszy, łagodny sos, bo mięsko i tak będzie pikantne, przez co w każdym z trzech trybów STI jest piekielnie szybkie! Po prostu w trybie Intelligent można oszczędzić trochę paliwa, co też nie jest bez znaczenia w obecnych czasach. Na 1100 przejechanych przeze mnie kilometrów, z czego około ⅔ w trasie, uzyskałem całkiem zadowalające nieco ponad 10 litrów na 100 km.

Wracając do Krakowa, pół drogi jechałem w trybie Intelligent i mimo to spokojnie połykałem wręcz całe ławice niebezpiecznie telepiących się TIR-ów, i to w strugach apokaliptycznej ulewy. STI za każdym razem pozwalało na to, by manewr był bezpieczny i idealnie przeprowadzony. Zasługą za takie, a nie inne zachowanie trzeba nagrodzić nie tylko silnik, ale i napęd oraz układ kierowniczy, które współgrają ze sobą jak stara dobra rockowa kapela. Riffy są mięsiste, tak jak opór na kierownicy, perkusja wali w idealnym tempie – fantastycznie zestrojona i dokładna skrzynia biegów. A wokal – w tym przypadku moc, przechodzi od głębokiego trashowego growlu do powermetalowych, turbodoładowanych wysokich nut.

Zgranie tych elementów jest szokująco dokładne! W końcu grają ze sobą od dwudziestu lat, doszły więc do wirtuozerskiej perfekcji. A im głośniej grają, tym krajobraz za szybą szybciej się rozmywa…

Ale kim bym był, gdybym nie zajrzał kapeli na backstage? W końcu tam, za kulisami, pracuje cała ta gigantyczna rockowa maszyneria. Po pięciu godzinach szukania tego haczyka od wewnętrznej strony maski moim oczom ukazał się silnik. A raczej wprost gigantyczny intercooler, a lekko przed nim wielka czerwona rura, która na pewno ma coś wspólnego z silnikiem oraz niezliczona wręcz ilość innych rur, kabli, przewodów, wirników i pasków. Istna maszynownia Gwiazdy Śmierci! Nawet taki głąb jak ja, który nie rozróżnia katalizatora od katarynki, staje przez chwilę onieśmielony tym wręcz wiktoriańskim popisem japońskiej inżynierii. Podoba mi

się, że ten silnik, pomimo 2,5 litra pojemności z turbo, generuje tylko i aż 300 koni. Po pierwsze, Subaru opiera się idiotycznej modzie wysilania silników wielkości komara do granic możliwości, co daje nam o wiele lepszy, bardziej rasowy dźwięk oraz płynnie rozchodzącą się moc. Po drugie, im mniej wysilona jednostka, tym jej trwałość powinna być dłuższa, tym bardziej

fot. Robert Malara i Anna Zborowska

w aucie sportowym, którego zadaniem jest radzić sobie na co dzień z taką mocą.

I czyli Impreza, a raczej jej brak

Tego elementu jednak trochę szkoda. Od dawna motomaniacy reagowali na nazwę „Subaru Impreza" jak nastoletni chłopcy na hasło… no cóż, powiedzmy, że reagowali wielką ekscytacją. Bo przecież w motoryzacyjnym świecie jest tak naprawdę niewiele wspaniale brzmiących nazw. Impreza, Celica, Quattro, Charger, Skyline, Testarossa, Firebird, Quattroporte, Mirafiori, Manta – jakie by to nie były auta, ich nazwy brzmią świetnie. Są ich esencją i chorągwią. Słowami, których potajemnie uczą ojcowie synów, zaraz po „mama" i „tata".

Subaru WRX STI brzmi trochę zbyt klinicznie, laboratoryjnie. To nazwa dobra dla sokowirówki, albo odkurzacza. Jak może wiecie, nazwę „Impreza" ucięto już w poprzedniej generacji, wraz z wejściem na rynek długo oczekiwanej wersji sedan. Wraz z obcięciem nazwy, samochód traci odrobinę charakteru i osobowości. Impreza nie było tylko słowem, było imieniem, czymś nierozerwalnym, pierwszym skojarzeniem.

Brak tego członu w nazwie nie ma to oczywiście wpływu na jakość i klasę samego auta, ale pięknie byłoby wsiadać co rano do maszyny, której tylna klapa ozdobiona jest napisem IMPREZA, prawda? Ale ze strony Subaru jest to też oznaką pewności siebie i zaufania, że nowe auto obroni się samo, bez zbędnego zaglądania do szafy z nostalgią. Skoro subaroholicy przeboleli szyby z ramkami już w poprzedniej generacji, pogodzą się i z tym. W końcu „marka" WRX STI sama zapracowała na swoją silną i niezachwianą pozycję na rynku.

W, czyli Wnętrze, Wygoda, Wypas

Pięknie się zakokoniłem! Najpierw otworzyłem drzwi z systemem bezkluczykowym, potem opadłem na skórzany, podgrzewany półkubełek, który od razu przytulił mnie jak dawno utracona miłość.

– *Spokojnie mój drogi* – rzekł – *teraz jesteś bezpieczny, nic Ci nie grozi, rozsiądź się i będziemy jechać w stronę zachodu słońca* – dodał.

Następnie ustawiłem elektrycznie wszystkie długości, wysokości i głębokości siedziska. Później lusterka, które swoją drogą są wspaniale gigantyczne.

Później przyszedł czas na kierownicę. Nieduże, mięsiste, również skórzane koło, które aż chce się trzymać. Wyposażone dodatkowo w przyciski, które robią moc niesamowitych sztuczek z radiem, wyświetlaczami i tempomatem.

Boże miłosierny, uwielbiam wnętrza takie jak w WRX STI. Tutaj nawiewy są nawiewami, ekrany ekranami, obsługa klimatyzacji jest ograniczona do trzech pokręteł i paru guzików. Nie ma tutaj zbędnego przekombinowania, pustego designu dla designu. Bo mamy przecież jechać, jechać jakby ktoś nas przypalał żywcem, a nie dłubać godzinami w menu w poszukiwaniu opcji podgrzewania tyłka czy ekranu średniego spalania.

Subaru, pomimo całej wcześniej opisywanej symfonii mocy i kontroli, chce spełniać też rolę cywilizowanego bolidu do codziennego użytku. Dzięki temu dostajemy mnóstwo fajnych rzeczy. Jest wspomniany wcześniej tempomat. Jest radio z MP3 i nawigacja, zamknięte na konsoli środkowej. Oczywiście wszystko objęte patronatem Błękitnego Zęba™ oraz dowolnych gniazd dla odtwarzaczy MP3 i AUX i „zapalniczki". Te akurat są sprytnie ukryte w podłokietniku, żebyśmy nie musieli oglądać obrzydliwego, wystającego z deski rozdzielczej jak środkowy palec pendrive'a z muzyką.

No i właśnie dochodzimy do samej muzyki, a raczej jej odtwarzania. Dwa słowa – Harman i Kardon. Nagłośnienie tak wspaniałe, że aż krwawią uszy! Gdyby nie to, że mieszkam na siódmym piętrze, to chętnie wjeżdżałbym na noc samochodem do mieszkania tylko po to, by posłuchać płyt! Basy podbijały tak głęboko, że podejrzewam u siebie naderwanie płuca. Przyznam szczerze, że niektóre utwory, które znam od dawna, nabierały nowego smaku i jakości na tym zestawie. Niestety, jeżdżąc nocą po centrum miasta, nie wzbudziłem zachwytu płci przeciwnej, pewno dlatego, że bardzo głośno słuchałem Lady Pank na zmianę z Pink Floydami, co chyba nie jest zbyt popularne w klubach i dyskotekach. Ale czułem się, jakbym jeździł wielką sceną podczas koncertu. Kolejny dowód na to, że WRX STI bez słowa Impreza w nazwie i tak potrafi samym zestawem audio rozkręcić niejedną! Wspaniała robota, audio-nerdy z Harmana i Kardona!

Wnętrze STI zatopione jest w czerwonej poświacie, czerwone są zegary, podświetlenia pokręteł i przyciski. Moje pierwsze skojarzenie to sypialnia Hugh Heffnera. Kto nie chciałby zamienić się kiedyś z tym »

starszym panem na życie? Właśnie! Ale po dłuższej chwili namysłu okazuje się, że jest bardzo przytulnie, niemal intymnie.

Szczególną uwagę przykuwa podświetlany emblemat STI na samym dole konsoli środkowej, gdybyśmy z wrażenia zapomnieli, w jakim aucie siedzimy. Jadąc nocą, z lekko przygaszonym oświetleniem, czułem się jak w myśliwcu, wszystkie potrzebne dane miałem na linii wzroku. Ponieważ tutaj każdy element jest dostrojony do prowadzącego auto. Nic nie zakłóca przekazu danych na linii kierowca – maszyna – droga.

fot. Magda Rejnowska

Mimo że auto jest jednym wielkim puszczeniem oczka do innych sedanów, wnętrze jest zadziwiająco przestronne. Raz zapakowałem do środka czwórkę pasażerów i żaden z nich nie narzekał na małą ilość miejsca gdziekolwiek. Siadając z tyłu, dość ciężko dosięgnąć kolanami do fotela z przodu. Ponadto linia okien jest poprowadzona nisko, dzięki czemu karzeł taki jak ja nie miał najmniejszego problemu z manewrowaniem. Trzeba dodać, że asystowała mi kamera cofania, dzięki czemu cofając, nie rozjechałem żadnych dzieci na rowerkach, ani piesków.

Za to mogłem je wszystkie zapakować na raz do bagażnika, który robi wrażenie bezdennego. Sądzę, że do tej pory poniewiera się w nim parę moich rzeczy. Wnętrze ma u mnie ogromnego plusa!

R, czyli Rajdowy Rodowód

Wszyscy zapewne znają historię pewnego niebieskiego samochodu, który dzięki swojej niespotykanej technice, napędowi i budowie stał się idealnym narzędziem kierowców WRC do przelatywania nad włoskimi asfaltami, szwedzkim lodem i po angielskich bagniskach. Przez lata Subaru obrosło w swego rodzaju kult i wytworzyło własną mitologię. Kupujący je fani zachwyceni byli tym, że nabyte przez nich auto jest w zasadzie kubek w kubek tym, co widywali na trasach rajdów.

I nawet w najnowszej, testowanej odsłonie, pomimo tego że Subaru wycofało się z rywalizacji WRC, czuć ducha tej niebieskiej zaciekłej rajdówki sprzed kilkunastu lat. Dość powiedzieć, że WRX STI stosunkowo niedawno pobiło rekord okrążenia na legendarnej wyspie Man, gdzie w kontrolowanych warunkach i z profesjonalnym kierowcą Markiem Higginsem za kółkiem osiągnęło imponującą średnią 187 km/h i pobiło poprzedni czas, również należący do Subaru, również do Higginsa, i również do WRX STI (w poprzedniej generacji) – o całe 11 sekund! Sam kierowca podobno zdradził, że byłby w stanie zejść jeszcze o 15–20 sekund!

MAMY NOWY REKORD
str. 54

Auto więc w jakiś sposób przechowuje i pielęgnuje w swoich trzewiach ducha tych rywalizacji i genialnych kierowców, którzy się nim ścigali. Oraz cały rodowód swoich poprzedników. Skąd takie wnioski, zapytacie? Jak to jest możliwe, że auto, które w zasadzie nie ma już ani jednego wspólnego elementu ze swoim protoplastą daje takie odczucia? Odpowiedź jest prosta. WRX STI potrafi obudzić *„Sisu”*. Już tłumaczę…

Nie należę do wyśmienitych kierowców. Znam oczywiście pojęcia nad- i podsterowności, umiem mniej więcej opanować niespodziewany uślizg kół oraz wyczuwać możliwości auta. Ale tutaj, w tym samochodzie musiałem praktycznie przedefiniować i zresetować całą moją wiedzę. Siedząc w tym wnętrzu, czułem, jak przez nerwy skóry, aż do synaps w mózgu, auto przekazuje mi mnóstwo informacji o drodze, trakcji i dostępnej mocy. Dodaje pewności i dzięki temu umiejętności.

Znacie pewnie sytuacje, gdy jadąc leśną drogą z maksymalną dopuszczalną prędkością, po wyjściu ze ślepego zakrętu okazuje się, że kończy się ładny asfalt i zaczyna pełna pęknięć i dziur czarno-szara masa, jakby żywcem przenieść krajobraz księżycowy na Ziemię. Normalnie w takiej sytuacji, jadąc jeszcze wypinam się z pasów i płacząc pod nosem przesiadam się do schowka na rękawiczki, gdzie oczekuję na serię dobić zawieszenia i dźwięk pękających felg.

Ale nie tym razem! Auto w sekundę przekazało mi siłę spokoju Colina McRae i umiejętności Sebastiana Loeba i ja sam, nie zbliżając nawet nogi do hamulca, kilkunastoma sprawnymi ruchami nadgarstków przeprowadziłem je przez tę księżycową nawierzchnię, ani razu nie słysząc dobijania zawieszenia czy mlaśnięcia opony o wyrwę. Boże miłosierny, byłem pod wrażeniem! Gdy ominąłem już te „pola śmierci”, zwolniłem i spojrzałem w wielkie oczy i otwarte japy współpasażerów, którzy chyba również nie spodziewali się po mnie takiej wirtuozerii. Zakląłem więc w duszy, cholernie z siebie zadowolony i również zdumiony tym, czego dokonałem.

Subaru WRX STI obudziło we mnie Fińskie *„Sisu”* – określenie które łączy

w sobie połączenie determinacji, odwagi, kalkulacji i umiejętności. Coś niesamowitego. Owszem, zła nawierzchnia będzie zawsze budzić we mnie strach, ale teraz przynajmniej wiem, że odpowiednie skupiony i uważny oraz w odpowiednich warunkach jestem w stanie się jej przeciwstawić.

X, czyli czynnik X, to czego nie da się zbadać - istota i dusza

W tej chwili, gdy od testu mija coraz więcej dni, naprawdę żałuję, że podjąłem wyzwanie napisania o tym samochodzie. Ponieważ nie zdawałem sobie sprawy, jak okropnie będę za nim tęsknił. Gdy raz wypuści się mopsa na łąkę, już zawsze będzie miał smutne, psie oczy na wspomnienie o niej. Teraz mam to samo. Moje prywatne auto wydaje się powolne, ociężałe, głupie, bezużyteczne, smutne i beznadziejne. Wszystkie inne samochody na ulicy są równie słabe i bezcelowe. Jadąc gdziekolwiek, myślę: *„w Subaru byłbym już pewnie dwa zakręty dalej”* albo *„STI przejechałoby ten zakręt dwa razy szybciej”*.

Budzę się co rano z myślą, że „Godzilla” nie czeka na mnie i nie ruszy do boju z tym charakterystycznym drżeniem boksera, które sprawia, że auto na jałowym biegu fantastycznie podryguje, jak sprinter przed biegiem.

Największą zaletą i komplementem dla każdego samochodu jest to, że jesteśmy z nim w stanie nawiązać więź. Przejść na inną sferę zażyłości. Otworzyć umysł i zacząć nazywać je jakimś zdrobnieniem, myśleć o nim jak o osobie. Inaczej jest to tylko zbiór metalowych części, które ktoś bardzo mądry wyprodukował i poskładał do kupy. Bez tej „chemii” pomiędzy kierowcą a maszyną, ta druga pozostaje tylko urządzeniem, jak pralka albo malakser.

A teraz im dłużej trwa mój „detoks” od beniaminka Subaru, tym lepiej rozumiem, w jaki sposób to auto zawładnęło moim umysłem. W jaki sposób wszystkie jego elementy otworzyły sobie drogę do mojego serca. Zgranie, dopracowanie, jakość, czerpanie z własnej historii, nieugiętość wobec nowoczesnych ekotrendów, łatwość użytkowania, prostota, oszałamiające osiągi, formy, ale i piękno szczegółów.

Naprawdę zachorowałem na WRXozę. I gdybym miał możliwości finansowe, pewnie zastalibyście mnie właśnie w którymś z salonów, dobierającego najlepsze felgi do lakieru, lub odwrotnie. Doszło już do tego, że nocami oglądam zdjęcia, które moja fotograf porobiła do tego artykułu. I siedząc pod kocem, zajadam się lodami. Słowo daję, tak tęsknię za tym autem, że rozważałem nawet oglądnięcie wieczorem *„Dziennika Bridget Jones”* dla ukojenia!

Dlatego radzę wam nawet w ogóle nie myśleć, żeby pójść na jazdę próbną. O nie, nie! Ostrzegam was, że skończy się ona dla was bardzo źle. Będziecie przybici w pracy gapić się tępym wzrokiem w ścianę i myśleć, którą nerkę sprzedać, by dołożyć do zestawu audio lub skrzydła.

Chyba że dysponujecie odpowiednią kwotą, by kupić ten model. Jeżeli tak jest, to natychmiast odłóżcie tę gazetę, ubierzcie buty i bez słowa lećcie do waszego dealera Subaru. Lećcie jak wiatr! Obiecuję na moją brodę, że kupując WRX STI, staniecie się permanentnie zachwyceni! A ja będę wam okropnie, wręcz do bólu zazdrościł! ■

AUTOR PUBLIKUJE NA BLOGU
BENZYNOSEKSUALNY.WORDPRESS.COM

fot. Robert Malara i Anna Zborowska

tekst: **ALEKSANDER PRZYTUŁA**
zdjęcia: **SUBARU OF AMERICA, INC.**

Mamy nowy rekord

Gdzieś na wodach Morza Irlandzkiego, w połowie drogi między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem, leży niewielka, malownicza i górzysta wyspa, w której nie byłoby nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że od początku XX wieku jest mekką fanatyków jednośladów. Jest nią, ponieważ od roku 1907 aż do dnia dzisiejszego odbywają się na niej najbardziej prestiżowe zawody motocyklowe – Tourist Trophy.

Miejsce

Mowa o Isle of Man – wyspie Man. Miejscu, które przyciąga każdego fana szybkiej jazdy, niezależnie od tego, czy porusza się on na dwóch, czy na czterech kółkach.

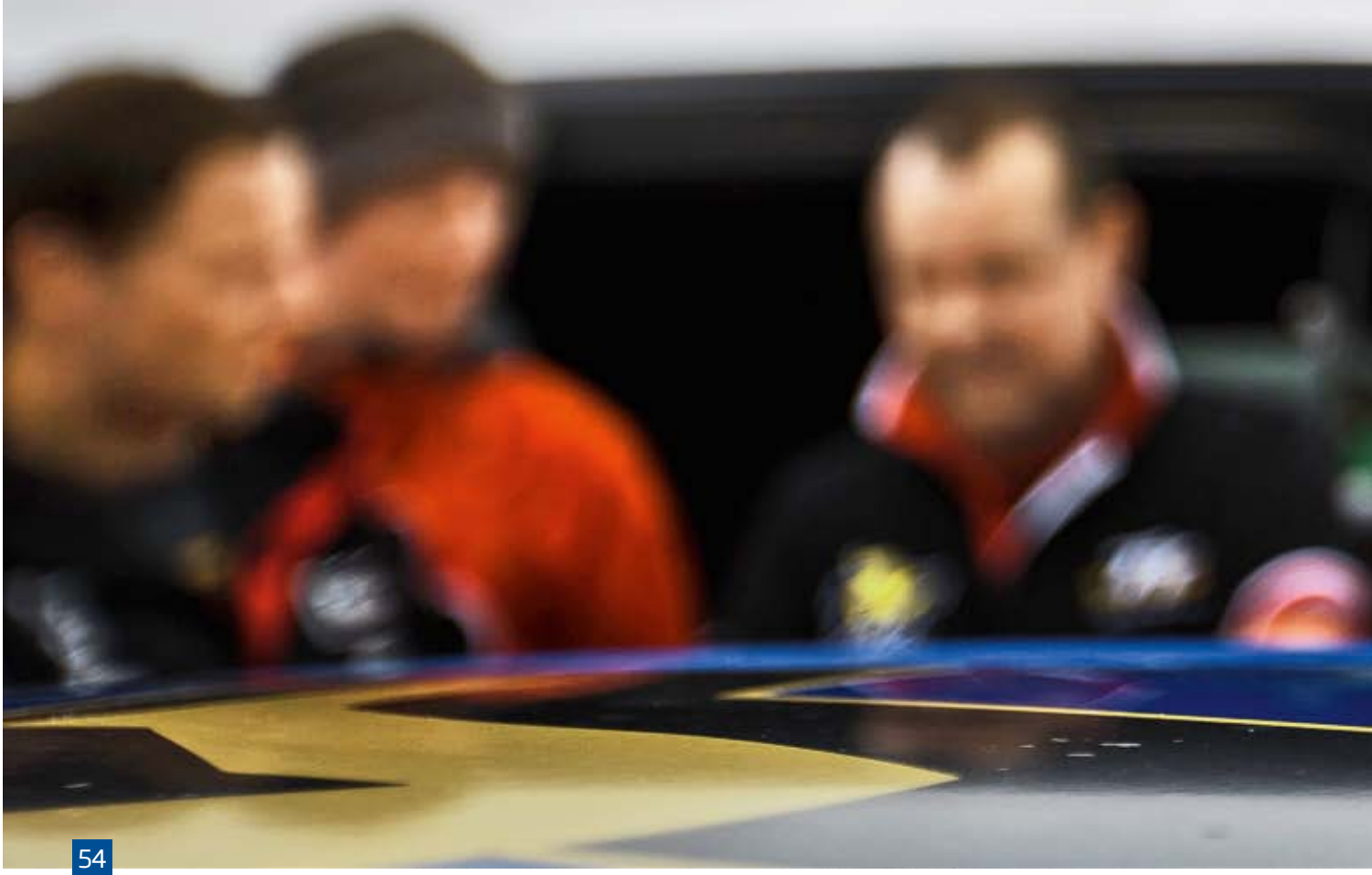
Isle of Man TT Course to długa na ponad sześćdziesiąt kilometrów, kręta, górska droga, ciągnąca się publicznymi szlakami przez całe serce wyspy. Trasa, zamykana na czas zawodów, przepełniona jest „hopami", ciasnymi zakrętami (w niebagatelnej liczbie dwustu) oraz niezliczoną liczbą stromych podjazdów i zjazdów.

Ci, którzy mieli okazję jeździć po niej wyczynowo, mówią niekiedy, że niemiecki Nürburgring (notabene dwa i pół razy krótszy) jest przy TT Course jak spacer przy maratonie.

Cel

I w tym roku, w okolicach przełomu maja i czerwca, Isle of Man gościła na swoich górskich, krętych i zdradliwych drogach najnowszego WRX STI, za kierownicą którego siedział legendarny kierowca rajdowy, Brytyjczyk Mark Higgins.

Higgins, wspierany przez Subaru, powrócił w tym roku na Man w jednym celu – pobić swój własny rekord »



SUBARU
MIS
MOTORSPORT
MARK HIGGINS
SIMPSON

okrążenia w samochodzie fabrycznym, ustanowiony również w Subaru trzy lata temu. W 2011 roku właśnie za kierownicą ówczesnej Imprezy WRX STI, Brytyjczyk pobił rekord, który od 1990 roku należał do weterana rajdów, Tony'ego Ponda w Roverze 827 Vitesse. Opuścił wyspę z czasem 19 minut i 57 sekund i przekonaniem, że gdyby nie kilka błędów (największy z nich zyskał przydomek *„The Moment"*), czas byłby jeszcze lepszy.

I o ile pobicie rekordu trasy, ustanowionego dwadzieścia jeden lat wcześniej, nie sprawiło Higginsowi i jego Subaru większego problemu (kierowca „zmniejszył" czas Ponda aż o dwie minuty), tak powrót na TT Course w 2014 roku i następna próba stanowiły nie lada wyzwanie.

Sam kierowca w wielu wypowiedziach do prasy podkreślał, że jest to nie tyle próba samej prędkości, co koncentracji, skupienia i interakcji z samochodem.

Oraz precyzyjnego zapamiętania przynajmniej kluczowych zakrętów i podjazdów.

Maszyna

Aby osiągnąć cel, czyli czas przejazdu niższy niż dwadzieścia minut, Higgins potrzebował niezawodnego pojazdu, samochodu seryjnego, który poradziłby sobie z TT Course bez większych modyfikacji.

I po raz kolejny zaufał marce Subaru, która oddała w jego ręce model najnowszej generacji WRX STI w specyfikacji na rynek US. Auto, niebieski agresywny sedan, oprócz klatki bezpieczeństwa, odrobinę zmodyfikowanych sprężyn i agresywniejszych drogowych opon Derezza, pozostało „stockowe".

Trzystukonny, dwuipółlitrowy bokser oraz ustawienia biegów pozostały bez zmian. Ważnym dla kierowcy elementem było też usunięcie kagańca ogranicznika prędkości, ponieważ w niektórych częściach trasy prędkościomierz wskazywał zapierające dech 260 km/h.

Rekord

Gdy nadszedł dzień próby, auto i kierowca byli perfekcyjnie przygotowani. Zaowocowało to naprawdę imponującym wynikiem i statystykami z przejazdu. Higgins i jego WRX STI przejechali TT Course w niewiarygodne 19 minut i 26 sekund! Czyli dwadzieścia sekund lepiej niż w 2011 roku!

Średnia prędkość tego przejazdu też jest warta uwagi – blisko 190 km/h.

Tak ogromna różnica uświadamia, jak wielkim skokiem technologicznym jest najnowsze wcielenie WRX STI. I ile tak naprawdę potrafi pokazać, nawet w praktycznie „cywilnej" wersji najnowszy sedan z Japonii. Sam kierowca wspomniał, że wraz z autem byłby w stanie „uciąć" jeszcze około 15–20 sekund, ale w pewnej części toru ominął punkt hamowania i musiał ratować się nawrotem na „ręcznym".

„To okrążenie to naprawdę było coś, i cieszę się, że mamy następny rekord w kieszeni. Zawieszenie nowego auta jest o wiele lepsze, dzięki temu udało mi się zerwać cenny czas na bardziej technicznych częściach trasy" – chwalił po udanej próbie zadowolony, podwójny rekordzista.

Markowi Higginsowi gratulujemy i życzymy następnych, udanych prób bicia rekordu wespół z zespołem Subaru Tecnica International. ■

Zapraszamy na naszą stronę **plejady.subaru.pl/mmedia** lub **goo.gl/jPSVi** w celu zapoznania się z materiałem multimedialnym.

Zobacz materiał wideo z przejazdu na Isle of Man: **youtu.be/t7gmbQ8KxM4**.

Zielone Piekło – tam znowu się działo!

Subaru WRX STI NBR Challenge 2014, czyli wyścigowe wcielenie zupełnie nowego WRX STI, wystartowało niedawno w słynnym 24-godzinnym wyścigu na torze Nürburgring, organizowanym w okolicy niemieckiego miasta Nürburg. O tym jedynym w swoim rodzaju wydarzeniu sportowym od samego początku informowały Fuji Heavy Industries Ltd. i Subaru Tecnica International Inc., które wspólnie pracowały nad stworzeniem samochodu na miarę jednego z najbardziej wymagających torów w Europie.

Tegoroczna edycja wyścigu odbyła się w dniach 19–22 czerwca i dla Subaru była już siódmą w historii. Za sterami samochodu zasiedli Toshihiro Yoshida i Kota Sasaki z Japonii, Marcel Lasée z Niemiec oraz Carlo van Dam z Holandii. To im przypadło w udziale testowanie wytrzymałości WRX STI. Zespołowi kierowców szefowali natomiast Hideharu Tatsumi i Masahiro Ozawa.

W tym roku swój udział w rajdowych zmaganiach zgłosiło ponad dwieście pojazdów. Ścigały się one na 25-kilometrowym odcinku toru Nürburgring, obejmującym wybudowaną w latach 80. ubiegłego wieku trasę Grand Prix Circuit i legendarną Nordschleife, której początki sięgają lat 20. Druga z wymienionych tras jest zdecydowanie dłuższa i trudniejsza, ale za to bardziej malownicza. Ze względu na stopień trudności i dużą liczbę zakrętów została ona swego czasu nazwana przez kierowcę Jackie Stewarta Zielonym Piekłem – „Green Hell".

20 czerwca można było, za pośrednictwem internetu, obejrzeć konferencję prasową Subaru, zorganizowaną w sercu niemieckiego centrum wyścigowego. Co jednak najważniejsze – podczas dwóch kolejnych dni imprezy miłośnicy szybkiej jazdy, którzy na Nürburgring nie mogli wybrać się osobiście, mogli obejrzeć w sieci transmisję z samego wyścigu. Jedno kliknięcie myszki pozwoliło im przenieść się w ułamku sekundy w świat prawdziwych emocji, adrenaliny i sportowych wrażeń.

W tegorocznym wyścigu załoga nowego WRX STI poradziła sobie naprawdę świetnie, zaliczając łącznie 138 okrążeń i zajmując czwarte miejsce w klasie SP3T. Startując z najkorzystniejszej pozycji (pole position), nasza reprezentacja początkowo spadła na miejsce trzecie, ponownie przejmując prowadzenie po jedenastu godzinach jazdy. Niestety, w trzynastej godzinie zaciętej rywalizacji załodze Subaru nie udało się uniknąć małej kolizji z innym (wolniejszym) pojazdem na torze. Półgodzinna naprawa samochodu spowodowała ponowny spadek na miejsce trzecie. Mimo usilnych starań o nadrobienie strat, zawodnikom Subaru niestety przyszło następnie stawić czoła problemom z napędem. Kolejne dwadzieścia pięć minut poświęcone na usunięcie usterki oraz krótki karny postój za wyprzedanie podczas żółtej flagi, spowodowały utratę szansy na ponowne wyjście na prowadzenie. Ostatecznie załoga WRX STI zakończyła wyścig na czwartym miejscu w swojej klasie oraz na trzydziestym drugim miejscu w klasyfikacji generalnej, uzyskując najlepszy czas okrążenia 9'10"847.

Więcej informacji na temat tegorocznej odsłony NBR wraz z jej oficjalnymi wynikami można znaleźć na stronach goo.gl/8jy7wC i goo.gl/AmMKUk. ■

tekst: **MICHAŁ JASIŃSKI**/JAZDAMIEJSKA.PL
zdjęcia: **SUBARU CANADA, INC.**

WRX STI w rękach rajdowego mistrza

Dość niezwykły przebieg miał pokaz prasowy WRX STI, zorganizowany dla kanadyjskich dziennikarzy. Na specjalnym torze w Buttonwillow Raceway Park, w amerykańskim stanie Kalifornia, na przybyłych gości czekały nie tylko najnowsze, sportowe sedany spod znaku Plejad. Czekał ktoś, kto jak nikt inny potrafił zaprezentować ich moc i piękno.

Pokazy prasowe to już codzienność w życiu każdego producenta. Spotkania, prezentacje danych technicznych, slajdy ze statystykami sprzedaży i wypunktowanie różnic dzielących model odchodzący od wschodzącego – to standard takich wydarzeń. Subaru to jednak marka stworzona z pasji, więc takie akcje muszą na długo zapaść w pamięci branżowych reporterów. Wobec tego kanadyjski oddział Subaru zafundował motoryzacyjnym reporterom solidną dawkę adrenaliny. Na premierę zaprosił bowiem „współtwórcę" najnowszego, sportowego sedana, czterokrotnego rajdowego mistrza świata WRC – Tommi Mäkinena!

Fiński kierowca brał udział w pierwszych testach prototypu nowego modelu na torze Nürburging. Na podstawie uwag i sugestii rajdowego czempiona Subaru dopracowało model, który teraz, bez zbędnej marketingowej otoczki i strachu przed „opozycją", mogło zaprezentować całemu światu. »

SUBARU
WRX STI
SUBARU
TOMMI

– *Nowe Subaru WRX STI to wspaniały samochód, który przełamuje strach przed szybką jazdą* – ocenia Tommi Mäkinen. – *Ono samo się prosi, aby jechać szybciej i szybciej. Po prostu czujesz się w nim bezpieczny i masz do niego pełne zaufanie* – dodaje rajdowy mistrz świata.

Fiński kierowca bardzo pozytywnie ocenił prowadzenie auta i osiągi nowego WRX STI.

– *Chciałbym mieć takie auto. Prowadzi się dużo łatwiej od swojego poprzednika. Trudno tu popełnić jakiś błąd. Subaru dokonało niesamowitej pracy, oni zawsze myślą krok do przodu i to widać w modelu 2015* – zdradza Mäkinen.

Finalna wersja Subaru WRX STI, która trafiła do sprzedaży, również w polskich salonach, różni się od prototypu, który Tommi Mäkinen testował w 2013 roku. Zmiany są naprawdę odczuwalne i pozytywnie wpływają na płynącą radość z jazdy.

– *Naprawdę jestem zadowolony z efektu pracy japońskich inżynierów i z tego, co osiągnęli budując nowe WRX STI. Samochód zachowuje się bardzo neutralnie. Czuję koła w moich palcach. To naprawdę wspaniały samochód i cieszę się, że mogłem uczestniczyć w procesie jego tworzenia.*

Kanadyjscy dziennikarze w czasie prezentacji nowego modelu mieli okazję zasiąść na prawym fotelu Subaru WRX STI podczas przejażdżki po torze z rajdowym mistrzem. Takie wrażenia jednak trudno opisać, stąd nie łatwo znaleźć „tekstowe" relacje z tego eventu. Na prezentacji obecni byli też szef projektu Subaru WRX STI Masuo Takatsu oraz Toshiya Azuma z działu motosportu STI. Jeszcze przed oficjalną premierą na torze Buttonwillow, Tommi Mäkinen wziął udział w nagraniach i sesji zdjęciowej. Później o takie materiały byłoby dużo trudniej. ■

Zobacz materiał wideo z pokazu na torze Buttonwillow Raceway Park: **youtu.be/6AFE9TqSgaM**.

TOMMI MÄKINEN

TOMMI MÄKINEN TO CZTEROKROTNY RAJDOWY MISTRZ ŚWIATA WRC. TRIUMFY ŚWIĘCIŁ W LATACH 1996-1999, ZA KIEROWNICĄ MITSUBISHI. W ROKU 2002 OPUŚCIŁ STAJNIĘ TRZECH DIAMENTÓW I PRZESIADŁ SIĘ DO SUBARU, WYGRYWAJĄC SWOJĄ OSTATNIĄ IMPREZĘ W KARIERZE - RAJD MONTE CARLO. RAJDOWY KASK ZAWIESIŁ NA KOŁKU ROK PÓŹNIEJ. DZISIAJ PROWADZI FIRMĘ TOMMI MÄKINEN RACING, ZAJMUJĄCĄ SIĘ SZKOLENIEM KIEROWCÓW ORAZ BUDOWĄ I SERWISEM RAJDÓWEK. WSPÓŁPRACUJE Z SUBARU JAKO DORADCA TECHNICZNY.

Prodrive Final Gathering – wszystko ma swój koniec, który jest początkiem nowego

31 sierpnia 2008 roku. Ja, świeżo upieczony właściciel Subaru Imprezy WRX STI hatchback. Anglia, McRae Gathering, Rekord Guinnessa, Prodrive, ponad 1000 Subaru wokół mnie i duch Colina McRae unoszący nad tym wszystkim. To na jego cześć było to spotkanie, spotkanie fanów marki, między innymi pod egidą Prodrive'u.

fot. Prodrive Official (via flickr.com)

Prodrive: ta nazwa jest w świecie wielbicieli Subaru wszechobecna. Często na samochodach widzimy choćby malutkie logo w formie naklejki, dodatkowe elementy, felgi, fotele, spoilery, chlapacze, sygnowane tym logo. Prodrive było opiekunem rajdowego programu Subaru w WRC w latach największych triumfów i budowania legendy marki.

Czasy obecne: 8 czerwca 2014 roku. Ja, zupełnie nowe Subaru WRX STI sedan, Anglia, pożegnanie, Prodrive, ponad dwie setki subaraków i wrażenie, że czas jednak zabiera nasze życie, cząstka po cząstce.

„Synku, patrz uważnie, ponieważ za kilka tygodni to miejsce nie będzie

już takie jak teraz" – powiedziałem do Maksa. *„Za kilka tygodni, przejeżdżając autostradą M40 obok Banbury, nie zobaczysz już tych budynków z wielkim szyldem z czarnych liter podkreślonych niebieską krechą. Proste logo, ale wymowne, kawał historii motosportu. Jedna ze świątyń twojego taty zostanie zburzona i jesteśmy tutaj razem, aby ją ostatni raz zobaczyć na własne oczy"*. Ważny moment w relacji ojciec – syn. Maks spojrzał na mnie, zastanowił się i zapytał: *„A co będzie z tymi wszystkimi samochodami?"*. I tutaj pokazała się pozytywna strona tej sytuacji.

na sali wystawowej, ja natomiast powróciłem wspomnieniami do mojej ostatniej wizyty i syciłem wzrok najpiękniejszym dla mnie samochodem na tej hali. Imprezy 555 grupa A, której dosiadał Colin (nie **tego** samochodu tylko **tej** Imprezy), nie trzeba szerzej na łamach tego magazynu opisywać… Kolejnymi pięknymi eksponatami w hali firmy Prodrive są A-grupowe Subaru Legacy oraz Impreza WRC 99 w specyfikacji Rajdu Safari. Te auta są własnością Prodrive'u i podkreślają kolejne milowe kroki w rozwoju rajdowym marki Subaru.

odczucia, inny samochód. Kolejny sygnał, że czas, mknąc do przodu, poza odbieraniem, również daje.

Daje możliwość obcowania z coraz to nowszą techniką, ładniejszym designem. Czas rozwija i ulepsza.

Najnowszy WRX STI pokazuje to doskonale. Ten samochód, i tak świetny w swoich poprzednich wcieleniach, jest jeszcze wygodniejszy, pewniejszy w prowadzeniu, a przy tym jednak nie w pełni poddaje się zmianom, niesionym przez czas. Pozostaje (w odpowiedniej konfiguracji możliwych ustawień), jak w starych dobrych

Prodrive przenosi się do nowych budynków, które są również usytuowane w Banbury, całkiem niedaleko obecnego miejsca, które zostanie opuszczone do końca lipca. Maks pobiegł oglądać wspaniałe eksponaty

Tak samo jak w 2008 roku, również teraz, w 2014 Banbury odwiedziłem w najnowszym, dopiero co wypuszczonym na światło dzienne modelem WRX STI. Tak samo srebrny jak wtedy, bardzo podobna trasa, zupełnie inne

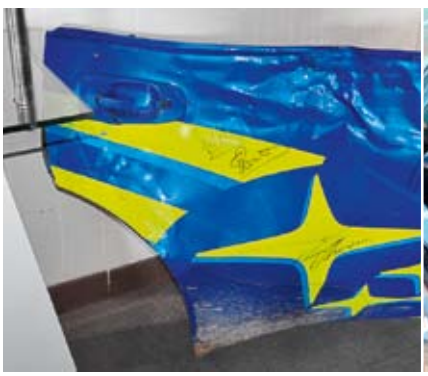
chwilach tryumfów w mistrzostwach świata, samochodem męskim, który daje wielką przyjemność obcowania z maszyną. Maszyną posłuszną naszym rozkazom, nieograniczoną elektronicznymi kagańcami. Coraz

mniej jest w tym segmencie takich samochodów, nowoczesnych, a zarazem zmuszających do użycia pierwotnych instynktów kierowcy. Instynktów, które coraz mniej wykorzystujemy, otrzymując pojazdy naszpikowane systemami myślącymi za nas na drodze.

Podczas tej drogi, podczas tych trzech tysięcy kilometrów pokonanych w trzy dni, przeżyłem to, co lubię. Wielką przyjemność z prowadzenia, wymowne spojrzenia ludzi, pokazujące, że STI jest legendą, dumę, że to właśnie ja siedzę za jego kierownicą.

Pytania nieznanych osób na stacjach benzynowych, rozmowy kończone wymownym westchnieniem pokazują, że Subaru jest w doskonałej formie, a najnowszy model „cywilnej rajdówki" tylko to podkreśla.

Wracając na Prodrive Final Gathering (bo tak nazywało się



to spotkanie), widać, że Europa trochę straciła na tym, iż kierownice mamy po lewej stronie. Nie ma u nas wielu limitowanych serii, jakie można spotkać na Wyspach. WR1, RB320, McRae Series, to niektóre edycje niespotykane w Europie.

W Anglii są nawet fankluby poszczególnych edycji limitowanych i to właśnie fani WR1 najliczniej stawili się na parkingu.

Kierowcy przybyli z całej Anglii, goście zawitali również z Niemiec, jednak to my, tak jak w 2008, byliśmy ekipą, która przybyła z najdalej położonego miejsca w Europie.

Szybki, intensywny weekend z WRX STI za nami. Przejechane ponad pół Europy, kilka nowych znajomości, pamiątek i świadomość, że być może przy kolejnej premierze nowego modelu znów wezmę mojego syna (albo obydwu), po raz kolejny zabierzemy najnowszy produkt firmy Fuji Heavy Industries do nowej już siedziby Prodrive, w której nadal będą stały historyczne Subaru, starsze o kolejne kilka lat…

Moje nowe niebieskie STI, na które nie mogę się doczekać, pomimo iż nie było z nami na tej wycieczce, będzie miało małą pamiątkę tego wydarzenia. Niewielką naklejkę, z okazji trzydziestolecia. Na tej wlepce najważniejsze miejsce zajmuje logo – czarne litery podkreślone niebieską krechą. **PRODRIVE**. ■

Historia na kołach się toczy – Marek i rajdowa „Babcia”

Ostatnie załogi Rajdowego Pucharu Polski na trasie, a wzdłuż odcinków specjalnych wciąż stoją tłumy kibiców. Dla kogoś, kto interesował się zmaganiami w krajowej rajdowej „drugiej lidze”, to widok do tej pory niespotykany. Zazwyczaj kibice podziwiali czołówkę Mistrzostw Polski i jechali na kolejny odcinek, by tam ponownie obejrzeć tylko topowe rajdówki. Skąd zmiana na Rajdzie Świdnickim? Powodem była „leciwa” Subaru Impreza w A-grupowej specyfikacji (taka, jaką jeździł kilkanaście lat temu Krzysztof Hołowczyc) oraz jej sympatyczna załoga – Marek Kluszczyński i Krzysztof Marschal.

Team, jeżdżący rok wcześniej jako „zerówka" w Mistrzostwach Polski, tym razem rywalizował na odcinkach o sekundy i miano najlepszych. Piękny i niesamowicie brzmiący samochód startujący w klasie historycznej oraz bardzo szybka i równocześnie widowiskowa jazda wywoływały wręcz ekstazę wśród kibiców. Po prostu coś pięknego, zupełnie jak powrót do przeszłości... Do czasów świetności rajdów w Polsce.

Na lewym fotelu granatowej rajdówki zasiada Marek Kluszczyński – właściciel i główny mechanik w ASO Subaru – MTS Dzierżoniów, równocześnie kierowca rajdowy startujący do niedawna w Rajdowym Pucharze Polski, a obecnie już w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, Subaru Imprezą 555 w specyfikacji A-grupowej z lat 90. Człowiek z pasją do samochodów, rozpoznawany już w tym momencie nie tylko wśród klientów Subaru (zarówno tych serwisujących samochody w MTS-ie, jak i uczestników kilku ostatnich edycji Zlotu Plejad), ale również w świecie rajdowym. Niewiele osób jednak wie, jak to wszystko się zaczęło i jak ewoluowało przez lata, aż do dnia dzisiejszego.

Marek sam o sobie mówi, że motoryzacją interesował się chyba od zawsze, praktycznie od momentu, kiedy jego tata kupił malucha. Najwięcej emocji w dzieciństwie dostarczał mu jednak ciągnik dziadka, którym jako mały wtedy chłopiec mógł kierować i z którym nie chciał się rozstawać. Te dwie maszyny były jego ulubionymi „placami zabaw". Jako mieszkaniec Bielawy był od początku niejako skazany na rajdowe aspekty w swoim życiu. Jodłownik, jeden z najbardziej znanych fragmentów tras rajdowych na Dolnym Śląsku, znajdował »

fot. Michał Kruk

się na wyciągnięcie ręki, więc nie można się dziwić, że czasami nawet szkoła musiała ustępować pasji, jaką już wtedy emanował młody chłopak. To właśnie tam i na starcie odcinka specjalnego Marek pierwszy raz widywał rajdówki, również te naprawdę imponujące zagraniczne egzemplarze (Porsche i Mazda).

Już wtedy chciał być mechanikiem, tyle że... okrętowym. Na szczęście dla fanów tak Subaru, jak i rajdów, ten pomysł nie wypalił i skończyło się na edukacji w obszarze czterech kółek, w prywatnym zakładzie mechaniki pojazdowej. Dziwnym zbiegiem okoliczności mieścił się on przy tej samej co szkoła podstawowa krzyżówce, prowadzącej na Jodłownik. To właśnie tam gorliwy uczeń miał pierwszą bliską styczność z samochodami serwisowanymi przez rajdowców. Wtedy w jego życiu pojawił się również Tomasz Orasiński, człowiek, który zaszczepił w Marku prawdziwą pasję do sportu samochodowego od strony serwisowej. Dzięki niemu zdobywał swoje pierwsze doświadczenia w zespole Roberta Herby, startującego wtedy Oplem Kadetem GSi. Po pierwszych przygodach z mechaniką rajdową, jako kolejny etap w swojej karierze Marek wybrał wyjazd na Zachód, aby zdobywać kolejne doświadczenia w świecie rajdowym (m.in. przy obsłudze Lancii), by po pewnym czasie powrócić do Polski i kontynuować dążenie do postawionych sobie wcześniej celów.

Kiedy poznał Grażynę, kobietę, która uwielbiała adrenalinę i szybkie samochody, znajomi śmiali się, że trafił swój na swego. No bo czy można wymarzyć sobie lepsze połączenie? Nie tylko nie musiał przekonywać jej do swojej pasji, ale też od samego początku miał jej pełne wsparcie w dążeniu do realizacji swoich planów i marzeń. Wspólnie przemierzali kolejne zakręty i proste, nie tylko dróg na Dolnym Śląsku, ale też ich drogi życia. Nieodzownym elementem tych podróży były najróżniejsze samochody. Marek starał się, żeby zawsze jeździli cywilnym odpowiednikiem rajdówki aktualnego mistrza Polski, czy to Mazdą 323, czy Fordem Sierrą, gdy na szczycie był Marian Bublewicz. Toyota Celica, którą wygrywał Krzysztof Hołowczyc, była już niestety poza zasięgiem finansowym, ale gdy w 1997 roku bohater naszej opowieści poznał osobiście „Hołka" i jego nową rajdową broń – Imprezę, to decyzja mogła być tylko jedna. Zielony sedan z silnikiem 1.8 kupiony kilka lat później i przemalowany w krótkim czasie na jedyny słuszny niebieski, umacniał Marka w miłości, jaka narodziła się dzięki rajdówce z oklejeniem Stomil Olsztyn..

W 2000 roku wspólnie z Grażyną podjęli decyzję o założeniu własnego biznesu. Od zawsze chciał być dobry w konkretnym obszarze, a nie mechanikiem od wszystkiego, więc naturalną dla niego drogą była specjalizacja w japońskiej marce. Mimo relatywnie niewielkiej

fot. Michał Kruk × 2

ówcześnie popularności marki oraz wbrew pesymistycznym wizjom, jakie snuli ludzie z ich stron, wieść o serwisie w Dzierżoniowie powoli, acz skutecznie niosła się w Polskę i za najbliższe granice. Z roku na rok klientów przybywało i o serwisie zrobiło się głośniej. Przełomowym momentem w działalności MTS-u był rok 2008, kiedy Marek poznał Prezesa Subaru Import Polska, Witolda Rogalskiego. Spotkanie miało miejsce w serwisie Marka, ponieważ Forester, którym Dyrekcja zapoznawała się z trasą Zlotu Plejad, potrzebował w tamtym momencie pilnej pomocy. W rezultacie tego spotkania i bardzo pozytywnego wrażenia, jakie Marek zrobił na swoim „nowym kliencie", został zaproszony wraz z Grażyną do wzięcia udziału w Zlocie, podczas którego mieli okazję poznać jeszcze większą rzeszę ludzi „bokserowo" zakręconych. W kolejnych miesiącach trwały rozmowy z SIP, które zaowocowały udzieleniem autoryzacji dla serwisu MTS. Od tamtej pory Marek i pracujący dla niego mechanicy rozwijają się nieustannie i doskonalą swoje umiejętności w serwisowaniu samochodów produkowanych przez Fuji Heavy Industries dzięki ścisłej współpracy z Działem Technicznym SIP, który dzieli się z nimi swoją wiedzą i doświadczeniem.

Poza pracą, która zawsze Marka pochłaniała, również w gronie przyjaciół i znajomych spędzał mnóstwo czasu na rozmyślaniu i rozmowach o samochodach spod znaku Plejad i wszystkim, co w jakikolwiek, choćby najmniejszy sposób, się z nimi wiązało. Wspólnie z Jankiem Dropem i Przemkiem Wąsikiem (Premo) przebywającymi wówczas w Wielkiej Brytanii zarywali noce dyskutując na Skype'ie o Subaru, A-grupowych rajdówkach, WRC czy Hołku. Setki obejrzanych zdjęć, filmików, informacji... Tych trzech zakręconych oktanowo facetów odtworzyło nawet losy egzemplarza Imprezy, którą Hołek jeździł w Mistrzostwach Europy. Każdy z nich sprowadził dla siebie wymarzoną Imprezę i wspólnie snuli wizje będące w tamtym momencie jedynie marzeniami trzech uzależnionych chłopaków. Żaden z nich nie myślał wtedy jeszcze o faktycznej budowie topowej rajdówki. To przyszło później...

Pierwszy raz w konkretnej rywalizacji Marek wziął udział podczas jednego z eventów organizowanych przez LOTOS. Mnóstwo emocji i finalny sukces sprawiły, że zaczął coraz częściej myśleć o sportowej jeździe Subarakiem. Podnoszenie swoich (i tak już niemałych) umiejętności rozpoczął od częstych wizyt na szkoleniach organizowanych przez Szkołę Jazdy Subaru. Wciągało jak narkotyk i nie było innej możliwości niż przygotowywanie „Babci"* do sportu – ale nie, jak można by przypuszczać, na odcinki specjalne, lecz na tor.

* IMPREZY Z ROCZNIKA 1993-1996, ZWANEJ W KRĘGACH SUBAROMANIAKÓW „BABCIĄ" (NASTĘPSTWO OKREŚLANIA STARYCH MODELI LEGACY MIANEM „DZIADKÓW").

– Ja jeździłam moją „Perełką" (białe WRX STI – przyp. red.), *zaś Marek „Babcią". Bardzo mi się to spodobało! Poczułam odrobinę tej adrenaliny, która tak kręci mojego męża. Zrobiłam I i II stopień SJS – mam swoje małe osiągnięcia i robię wszystko, żeby i on był ze mnie dumny. Wciągnęliśmy w to także nasze dzieci i dla nich stało się to nie tyle superzabawą, ale i pasją* – wspomina początki przygód z SJS Grażyna Kluszczyńska.

Pierwsze okazje do zabaw i testowania samochodu Marek miał podczas VI Zlotu Plejad, kiedy to w Mikołajkach uczestnicy rywalizowali między innymi na Torze Mikołajki, który niedawno był areną walki pomiędzy najlepszymi kierowcami rajdowymi świata w samochodach WRC.

Kolejna okazja do treningu i rozwoju pojawiła się jako efekt oddziaływania Marka na innych i zarażania swoją pasją kolejnych osób. To właśnie pod wpływem jego opowieści i planów jeden z klientów – Tomasz Kamiński (na Forum Subaru znany jako herrkam), zmienił swoje zamiary wobec seryjnej Imprezy RA, którą sprowadził z Wielkiej Brytanii. Zamiast super zadbanego cywilnego samochodu, w murach MTS-u zaczęło powstawać rajdowe cacko. Tomek, prezes Schnug Polska, która aktywnie działa na rzecz polskich rajdów, ujęty osobowością Marka, zaproponował mu start w rajdzie Lausitz, w którym sam miał wziąć udział. Występ u naszych zachodnich sąsiadów utwierdził go w słuszności swojej decyzji i tylko kwestią czasu był kolejny start w Lausitz. W głowie Marka kształtowała się już wtedy wizja budowy „wstępnej wersji" samochodu rajdowego.

W poszukiwaniu części do swojej przyszłej rajdówki trafił do AutoRacing – sklepu z akcesoriami rajdowymi w Ząbkowicach Śląskich. Krzysztof Marschal, właściciel firmy, przekonał go do zamówienia homologacji FIA dla Imprezy i budowy rajdówki zgodnie z dokładną specyfikacją. Na podstawie tego dokumentu Krzysiek rozpoczął poszukiwania części oraz możliwych do zastosowania rozwiązań. Z czasem i on padł ofiarą pasji i oddziaływania Marka, mocno zaangażował się nie tylko w poszukiwanie części, ale w cały projekt przygotowania i budowy samochodu, który był dla niego nowym doświadczeniem i nauką. »

Z każdą kolejną dyskusją relacja między do niedawna partnerami biznesowymi zaczęła się przeradzać w przyjaźń. Dodatkowo doświadczenie Krzyśka w branży, wcześniejsze udziały w amatorskich imprezach samochodowych, znajomość regulaminów technicznych oraz łatwość rozgryzania homologacji samochodów wpłynęły na to, że Marek zaproponował mu prawy fotel w rajdówce. Od tamtej pory, jak przystało

na porządnego umysłowego w załodze, na Krzyśku spoczywa odpowiedzialność m.in. za zgłoszenia na rajdy, pilnowanie terminów czy aktualności licencji i badań.

Po 6 miesiącach budowy „Babci" nowa załoga stanęła na starcie pierwszej amatorskiej imprezy – Kryterium Kamionek II. Debiut nie należał do udanych, ponieważ już po 2 kilometrach Impreza opuściła drogę na jednym z zakrętów i zsunęła się do rzeczki. Kolejne starty w Walim Trophy, Radkowski Trakt czy Kryterkium Kamionki III były już znacznie bardziej udane i panowie mogli się cieszyć z pierwszych pucharów do swojej kolekcji. Po takiej rozgrzewce przyszedł czas na kolejną edycję Rajdu Lausitz. Profesjonalne podejście do tematu, jakie zaprezentowała załoga Imprezy w Lausitz 2012, przekonała Tomka Kamińskiego do zaproponowania im bardzo odpowiedzialnej roli – udziału w projekcie „Bezpieczne Rajdy", gdzie jako „zerówka" Marek z Krzyśkiem mieli wspomagać organizatorów rund Mistrzostw Polski w zapewnieniu bezpieczeństwa na trasach rajdowej pierwszej ligi. Udział w tym projekcie w 2013 roku miał być świetnym sprawdzianem zbudowanego przez nich samochodu oraz dał duże pole do rozwoju przyszłej załogi RPP. Sezon rozpoczęli na ich własnym podwórku. Rajd Świdnicki, swoją aurą zbliżony do tej znanej z Monte Carlo, sprawił, że debiut był naprawdę wymagający, ale zakończony sukcesem i bardzo pozytywnym odbiorem organizatorów oraz kibiców. Dalsza część sezonu przyniosła zarówno lepsze, jak i gorsze chwile oraz kolejne doświadczenia. Do tych trudniejszych momentów należały na pewno nietrafione decyzje odnośnie ustawień samochodu czy awarie, jakie się przytrafiły

m.in. na rajdzie Wisły. Jeszcze gorsze wspomnienia załoga ma z wręcz off-roadowej walki o dojechanie do mety podczas Rajdu Polski, kiedy to samochód przegrał z niezwykle trudnymi warunkami na trasie. Na szczęście mamy dla kontrastu także najlepiej wspominany przez nich występ, czyli ostatni start w minionym sezonie – Rajd Dolnośląski, podczas którego „0" miało okazję na zakończenie udziału w projekcie „Bezpieczne Rajdy" pokazać pazur naprawdę szybką, ale ciągle widowiskową jazdą.

Dodatkowymi doświadczeniami i nauką, jakie dzięki wsparciu Tomka Kamińskiego oraz Nikosa Walotysa** pojawiły się na drodze historycznej rajdówki w minionym sezonie, były kolejne 2 starty w Rajdzie Lausitz (Lausitz200 i „duży" Lausitz) oraz wisienka na torcie, czyli Historic Rally Festival podczas ADAC Rally Deutschland. Zgodnie z wymogami organizatora rajdówka została oklejona w historyczne barwy samochodu, który faktycznie kiedyś startował w tym rajdzie – oczywiście nie mogło być mowy o oklejeniu innym niż to, z jakim jechali tam Hołowczyc i Wisławski.

** PROMOTOR RAJDU LAUSITZ ORAZ OPIEKUN NASZYCH ZAŁÓG NA LAUSITZ I DEUTSCHLAND

– Marek to bardzo wysokiej klasy fachowiec, człowiek niezwykle zdolny, jeśli chodzi o sprawy techniczne i mechaniczne. Silna determinacja, żeby zbudować tę replikę, świadczy o wrażliwości w odbiorze naszych sukcesów. Marek to pasjonat, jakich wielu, ale równocześnie artysta jeden z jedynie kilku, którzy zdecydowali się pójść tak daleko z budową repliki rajdówki

z tamtych lat i zasługuje na najwyższy szacunek. Przedłuża młodość obecnym 30-, 40- i 50-latkom, którzy pamiętają tamte czasy – komentuje Maciej Wisławski.

Występ w Rajdzie Niemiec był okazją do zasmakowania klimatu rajdów na najwyższym światowym poziomie, czyli WRC, do przebywania z najlepszymi kierowcami świata oraz ich pilotami, którzy byli na wyciągnięcie ręki w strefie serwisowej.

– Marek kultywuje kulturę rajdową lat 90. To widać w jego stylu jazdy, samochodzie, który zbudował, w tym, jak się przykłada do pracy, jak profesjonalnie to robi – podsumowuje Tomek Kamiński, szef grupy Rallysafety.

4 miesiące. Szybkie testy tuż przed Rajdem Świdnickim i oto samochód Subaru Historic Rally Team (tak nazwali swój zespół) był gotowy do swojego debiutu w RPP na domowym podwórku Marka i Krzyśka. Na starcie pojawił się w zupełnie nowym kolorze nadwozia, nawiązującym do barw Subaru World Rally Team oraz z nowym oklejeniem sponsorów: MTS Dzierżoniów, AutoRacing.pl, Subaru Import Polska, Schnug Polska. Znajomość tras dawała im pewien komfort, jednak presja debiutu, ogromnych nadziei i oczekiwań znajomych i przyjaciół oraz konieczność jazdy na samym końcu stawki, za znacznie słabszymi samochodami, nie ułatwiały jednak sprawy. Łatwo dało się zauważyć, że tłumy kibiców nie schodziły z odcinka, dopóki „Babcia" nie przejechała obok nich. Okrzyki euforii, radości, oklaski i ryk trąbek towarzyszyły

Jeszcze w trakcie sezonu 2013 zapadła decyzja o przejściu na kolejny poziom rozwoju i spełniania marzeń – start w rajdzie jako pełnoprawna załoga. Tym samym po zakończeniu sezonu w Bezpiecznych Rajdach nadszedł czas na przebudowę „Babci" i wyposażenie jej w jeszcze większą liczbę części z homologacji FIA. Tym razem przygotowanie samochodu od zera zajęło

widowiskowym przejazdom większości zakrętów na odcinkach zlokalizowanych na południe od Świdnicy. Największą popularność w internecie zyskał przejazd słynnych mostków na odcinku Srebrna Góra – Jodłownik, którego zapis można znaleźć zarówno na profilu „Babci" na Facebooku, jak i na YouTube. Gdyby nie awaria układu napędowego na ostatnim odcinku, to prawdopodobnie SHRT uzyskałby najlepszy czas przejazdu odcinków rajdu. Dotarcie do mety, końcowy wynik w ścisłej czołówce oraz pierwsze miejsce w klasie historycznej były i tak bardzo udanym debiutem.

Pasja i zacięcie nie wystarczą do osiągnięcia sukcesu, więc SHRT stale podnosi swoje umiejętności w rajdowym rzemiośle. Nieocenionym wsparciem przy okazji startów w RPP był do tej pory zespół SPRT,

który wspierał ich swoją wiedzą i umiejętnościami oraz dzielił się swoim doświadczeniem. To od nich młoda stażem załoga uczy się nieustannie, jak czasami niewielkie modyfikacje w ustawieniach mogą diametralnie zmienić zachowanie samochodu podczas jazdy sportowej. Również ze strony Andrzeja Górskiego (nr 49) mogą liczyć na wsparcie, porady i sugestie dotyczące kierunku zmian.

Pod koniec kwietnia br. zespół pojawił się na dwudniowych testach i strojeniu samochodu na Torze Kielce w Miedzianej Górze, gdzie równolegle odbywało się szkolenie II stopnia organizowane przez SJS. Była to również nie lada gratka dla pasjonatów, którym udało się pojawić na torze, ponieważ jak zawsze życzliwy dla wszystkich Marek zapraszał chętnych na prawy fotel swojej rajdówki, by w bezpiecznych warunkach mogli poczuć choć

fot. Michał Kruk × 6

część tej frajdy i adrenaliny, którą daje „Babcia" podczas dynamicznej jazdy.

Niecały miesiąc później, w ramach przygotowań do startu w Rajdzie Karkonoskim, w okolicach Jeleniej Góry zorganizowali kolejne testy. Wziął w nich udział Matthias Kahle, kierowca rajdowy, który karierę rajdową rozpoczął w 1993 roku i któremu samochody A-grupowe czy WRC nie są obce.

– Czy 10, czy 20, czy 30 lat temu Marek miał tę samą pasję co teraz. W tej kwestii nic się nie zmieniło. Po prostu teraz spełnia w końcu swoje marzenia z tamtych lat – ocenia Marka na przestrzeni lat jego przyjaciel od dzieciństwa, Jacek Gołębiowski.

Drugi start w Rajdowym Pucharze Polski nie był już tak udany dla załogi wspieranej przez Subaru Import Polska. Mimo że SHRT prowadził w RPP, to niestety awaria, która przytrafiła się na przedostatnim odcinku specjalnym rajdu, uniemożliwiła im dalszą jazdę i dowiezienie świetnego wyniku do mety. Ogromna liczba zdjęć i filmików, jakie pojawiły się w sieci mimo niepełnego udziału w rajdzie, świadczy o dużym zainteresowaniu i popularności tego samochodu wśród kibiców.

fot. Michał Kruk × 5

– Marek wniósł bardzo poważne ożywienie na polskim podwórku rajdowym – mówi Tomasz Kamiński.

W chwili, gdy większość z Was czyta ten tekst, SHRT walczy na odcinkach Rajdu Rzeszowskiego, ale już jako załoga w RSMP. Dzięki zaangażowaniu w projekt „Bezpieczne Rajdy" i przejechaniu jako „0" większości odcinków RSMP w sezonie 2013 oraz świetnym czasom uzyskiwanym w RPP w tym roku, Główna Komisja Sportu Samochodowego podjęła decyzję, że „Babcia"

fot. Sylwia Bętkowska

może rozpocząć rywalizację w rajdowej pierwszej lidze już od najbliższego rajdu. Nie pozostaje więc nic innego, jak kibicować tej wyjątkowej załodze.

Rajdowe aspiracje i marzenia mogą dzięki Markowi spełniać także inni kierowcy. Niedaleko siedziby MTS Dzierżoniów mieści się tak zwana „rajdownia", w której powstała już druga i budowane są kolejne 3 „Babcie". Czy którąś z nich również będziemy mieli okazję zobaczyć na rajdowych trasach? Trzymajmy kciuki, aby tak się stało, bo czyż może być coś piękniejszego niż kilka takich samochodów na starcie rajdu Mistrzostw Polski?

Osoby, które choć trochę poruszyła ta historia, powinny wybrać się na jedną z rund RSMP, zobaczyć SHRT w akcji na odcinkach specjalnych i zawitać do strefy serwisowej, by poznać ten wyjątkowy zespół. Być może przy tej okazji i Was Marek zarazi swoją pasją i podejściem do życia... o ile już tego nie zrobił! ■

DODATKOWE, INTERESUJĄCE INFORMACJE, ZDJĘCIA I FILMY DOTYCZĄCE „BABCI" I „BEZPIECZNYCH RAJDÓW" MOŻNA ZNALEŹĆ W INTERNECIE:

www.facebook.com/SubaruImprezaRA
www.rallysafety.com
www.mts.subaru.pl

Prosto z szutrowych oesów Rajdu Polski

Mierzy zaledwie 400 mm długości, 187 mm szerokości i 140 mm wysokości. Ma napęd na cztery koła i potężny silnik… elektryczny pod maską. Mimo to gotowy jest sprostać najbardziej wymagającym odcinkom specjalnym wokół Mikołajek. Przywdziewając rajdowe barwy i napis na bocznej szybie „K. Hołowczyc/Ł. Kurzeja", pokusi się nawet o widowiskową jazdę i spektakularne zwycięstwo.

Mowa oczywiście o kultowej Subaru Imprezie. To rasowa rajdówka, która kusi i urzeka swoją mocą i dynamiką niemal wszystkich fanów sportów motorowych na świecie. I robi to skutecznie już od 1997 roku.

Bezgraniczna miłość do niebieskiej maszyny była również inspiracją dla inżynierów i projektantów japońskiej fabryki Tamiya, która na rynek wypuściła bodaj największą liczbę zdalnie sterowanych modeli spod znaku „Plejad". Chyba żadna inna marka nie doczekała się tak wielu miniaturyzacji co Subaru. Jedna z nich, (w topowej odmianie WRC), z ostatnich lat produkcji, trafiła w ręce toruńskiego miłośnika „małych rajdów". Oto efekt kilkudniowej pracy przy komputerze, modelarskim stole i w drukarni.

Jest rok 2012. Krzysztof Hołowczyc, wraz ze swoim nieodłącznym na mazurskich oesach pilotem Łukaszem Kurzeją, startuje w domowym klasyku, czyli 69. Rajdzie Polski. Ich bronią staje się Subaru Impreza WRX STI, która szczęśliwie dowozi polską załogę na 6. miejsce w „generalce".

Taka sama rajdówka powstaje też w toruńskiej pracowni Michała Jasińskiego, tylko że zmniejszona proporcjonalnie do skali 1:10.

– To jest piękna praca, choć trzeba mieć do niej ogromny szacunek i cierpliwość – opowiada twórca repliki. *– Ja wciąż się tego uczę i mam nadzieję, że starczy mi sił. Najgorszy jest pośpiech, chęć zobaczenia już końcowego efektu – wtedy pojawiają się pierwsze błędy. Ale miłość do rajdów zwycięża, więc trzeba się skupić i robić swoje.*

Budowę rajdowej repliki zaczyna się od zebrania materiału fotograficznego prawdziwego samochodu. Na jego podstawie przenosi się do komputera wizualizację oklejenia auta, odrysowując niemal każdy szczegół: linie, figury, logotypy, napisy. Później cały projekt skaluje się odpowiednio do wymiarów lexanowej karoserii.

– Niestety, nadwozie modelu RC nie jest do końca identyczne z prawdziwym samochodem. Pamiętajmy, że niezależnie od marki i modelu każda karoseria ma ten sam rozstaw osi. Siłą rzeczy więc te wymiary nieco odbiegają od oryginału – zdradza tajniki toruński modelarz. *– Po przeniesieniu oryginalnego malowania do programu graficznego trzeba odpowiednio je zeskalować i dopasować do makiety modelu. Tutaj wymagana jest zegarmistrzowska precyzja, bo od niej zależy końcowy efekt.*

Kolejnym krokiem w tworzeniu repliki jest ustalenie, na jakiej folii będziemy drukować nasze naklejki. Niektórzy wybierają wariant lakierowania karoserii, maskując od spodu poszczególne fragmenty. Subaru „Hołka" powstało inaczej – autor zdecydował się skorzystać z rozwiązania stosowanego w sztuce oklejania prawdziwych rajdówek, czyli z folii „wylewanej". Poszczególne elementy zostały wydrukowane i naniesione na białą karoserię za pomocą opalarki i… patyczka do uszu.

– Teraz dopiero zaczyna się prawdziwa zabawa i test naszej cierpliwości. Prawdziwe auto stabilnie stoi, a karoseria nie ugina się przy dotknięciu końcówką palca. W małej skali jest zupełnie inaczej. Z jednej strony musimy trzymać giętką karoserię, uważając, aby nie dotknąć części zewnętrznej palcem. Z drugiej zaś kawałkami odklejamy folię i podgrzewając ją przykładamy do modelu. A to wszystko jest małe i delikatne – czasami brakuje rąk, żeby to uchwycić i przyłożyć dokładnie w tym miejscu, w którym powinno się znajdować.

Najwięcej trudności przy budowie repliki Subaru polskiego rajdowca przysporzyło oklejanie boków samochodu. Z jednego kawałka, na którym nadrukowane zostały logotypy sponsorów polskiej załogi, trzeba było przykleić je w odpowiednim miejscu karoserii. Delikatne przesunięcie spowodowałoby, że któryś z napisów zostałby ostatecznie przycięty lub zasłonięty przez lampę czy szyby. A trzeba pamiętać, że pomimo pierwszego sukcesu pozostaje jeszcze druga strona auta i druga walka z precyzją »

fot. Michał Jasinski/JazdaMiejska.pl

fot. Michał Jasinski/JazdaMiejska.pl × 2

fot. holek.pl

» i przyklejającą się w nieodpowiednim miejscu i czasie folią. Zabawa trwa…

Gdy model Subaru zaczyna przypominać swój pierwowzór, pozostaje przyklejenie poszczególnych elementów „karoserii". Producent w zestawie zapewnia komplet naklejek szyb, świateł, grilla czy nawet tablic rejestracyjnych. Oczywiście nasza rajdówka ma własne „blachy" informujące, że auto zostało zarejestrowane w Olsztynie. Opcjonalnie karoseria Subaru może być wyposażona w światła LED: od mijania po kierunkowskazy czy tylne lampy przeciwmgielne. Na koniec pozostaje niemal uroczyste naniesienie biało-czerwonych flag i nazwisk załogi na boczne szyby. To wszystko wycinane jest z plotera i przenoszone folią transportową na szyby. Łatwo niestety o błąd – małe części literek często są wyrywane przez urządzenie drukujące. Ale cierpliwość popłaca.

Końcowy efekt rekompensuje wielogodzinną walkę z opalarką, klejem i uciekającą karoserią. Oczy bolą, kręgosłup daje o sobie znać, ale blask i piękno własnoręcznie zbudowanej właśnie rajdówki pozwala o tym zapomnieć. Emocje i radość sięgnęły zenitu, gdy replikę osobiście zobaczył… Krzysztof Hołowczyc. Podczas spotkania z dziennikarzami na torze w „Słomczynie" twórca Imprezy zaprezentował ją polskiemu mistrzowi. Ten, z nieukrywaną radością i uśmiechem, bez wahania złożył na rajdówce swój autograf, i to nawet w dwóch miejscach. Być może po zakończeniu kariery w rajdach terenowych olsztyński kierowca przesiądzie się do rajdówki w małej skali ☺. A warto dodać, że popularyzacją rajdowego modelarstwa za Oceanem zajął się nawet Ken Block, promujący swoją widowiskową Fiestę w skali 1:8, budowaną przez HPI. Może więc kiedyś ta moda przywędruje do Polski, a w Toruniu powstanie prawdziwa fabryka rajdowych modeli RC. Subaru Import Polska już nad tym pracuje!

Kilka słów warto dodać też o podwoziu. W modelarstwie RC bowiem karoseria jest elementem wymiennym i niezależnym od podzespołów technicznych. Prezentowana replika Subaru została

zbudowana na najnowszym podwoziu XV-01 PRO japońskiej marki Tamiya. Model składa się z tysięcy części, podkładek i śrubek, które za pomocą wschodniojęzycznej instrukcji (na szczęście obrazkowej) trzeba precyzyjnie złożyć.

– *Podwozie to naprawdę skomplikowana konstrukcja. Złożenie tych wszystkich elementów zajęło nam niemal tydzień. Ma to swoje plusy – auto prowadzi się idealnie, a szeroki wachlarz ustawień pozwala dopasować charakterystykę rajdówki do własnych upodobań* – ocenia Michał Jasiński.

Model posiada napęd na cztery koła, który w tym przypadku realizowany jest za pomocą mocnego paska zębatego. Aby uchronić go przed uszkodzeniami i piaskiem, został zasłonięty solidną plastikową obudową. Dzięki temu mazurskie szutry nie są mu straszne. Jazdę w trudnych warunkach usprawnia też regulowane zawieszenie, z możliwością dopasowania gęstości oleju w amortyzatorach, stopnia ugięcia sprężyn czy kierunku pracy całego układu. Model idealnie nadaje się więc do jazdy po gładkim asfalcie, jak i wyboistych drogach Rajdu Polski. Niektórzy kierowcy pokusili się też o wersję driftingową, nawet z powodzeniem.

Mocny silnik bezszczotkowy zamontowany jest z przodu auta. Za pomocą zębatki, umieszczonej na wale silnika, można regulować przełożenia rajdówki, czyli wpływać na czas przyspieszania i elastyczność. Do pełni szczęścia brakuje tylko centralnego dyferencjału, który pozwoliłby na bardziej precyzyjne ustawienia napędu, w zależności do specyfiki danego rajdu. Mimo tej małej niedogodności najnowsze podwozie XV jest bodaj najlepszym w historii marki modelem oferującym precyzję, jakość i niezawodność. Warto dodać, że z tego samego podwozia korzysta w tym sezonie nasz rajdowo-rallycrossowy zespół, Subaru Poland RC Team. Doświadczenie zebrane na starszej konstrukcji pozwala dzisiaj osiągać dużo lepsze czasy na oesach, co skutkuje aż trzykrotnym miejscem na podium w swojej klasie (na 3 rozegrane rajdy). Teraz więc czas na budowę repliki załogi Dominik Butvilas i Kamil Heller. ■

Trzy piątki: rajdowe oklejenie WRC, albo w sumie piętnaście lat

„15 lat minęło jak jeden dzień" – chciałoby się powiedzieć, parafrazując znany motyw muzyczny. Na kolejnych stronach prezentujemy nieco „migawek z historii", już piętnastoletniej, Subaru Import Polska. Miłego oglądania!

SIERPIEŃ **1999**

PIERWSZA SIEDZIBA SUBARU IMPORT POLSKA: MARII KONOPNICKIEJ 28 („POD" HOTELEM FORUM), 3 SIERPNIA 1999 – 31 MARCA 2005.

Strona : 1

Subaru Import Polska Sp.z.o.o.
ul.M.Konopnickiej 28
30-302 Kraków
NIP : 676-21-15-615
tel. 012 / 269 07 50
fax 012 / 266 93 08

Data wystawienia: 1.09.99
Data sprzedaży: 1.09.99

KOPIA
FAKTURA VAT Nr: 1600001

Firma
XXXXXXXXX

ul. XXXXXXXXX XX
XX-XXX XXXXXXXXX
NIP: XX-XX-XXXX

Nr klienta: 100003
Nr.wewn.sam.: 1999/309404
Marka: Subaru
Model: FORESTER 2,0 S-TURBO AUT.

Nr.homolog / typ:	2968-01 TYP: SF5LP5	Ilość osi:	2
Kolor:	POLARSILBER	Rodzaj paliwa:	1 : bezołowiowa
Nr nadwozia:	JF1SF5LP5XG046871	Masa własna :	1481 KG
Nr silnika:	597101	D.m. całkowita:	1955 KG
Liczba miejsc:	5	D.m. przyczepy:	500/1800 kg
Poj.silnika / moc:	1994ccm / 125kW	Nacisk na oś:	10,1 KN
Rodzaj pojazdu :	OSOBOWY	Ilość:	1szt.
Rok produkcji:	1999	Nr odprawy celnej: SAD	050500/00/008823
:		Data i miejsce odprawy celnej :	31.08.1999 Kraków Nowa Huta

Nazwa towaru	Wartość
FORESTER 2,0 S-TURBO AUTOMAT KLIMA	XXXXXXXXX
LAKIER METALIZOWANY	XXXXXX
RAZEM	XXXXXXX
RABAT	XXXXXX
WARTOŚĆ NETTO	XXXXXXX
+ WARTOŚĆ VAT 22%	XXXXXXX
WARTOŚĆ BRUTTO	XXXXXXX

Słownie: XXXXXX-XXXX-XXXXX-XXXX-XXXX-XXXX 00/100

Płatne przelewem do 7 dni od daty wystawienia faktury VAT na konto SUBARU IMPORT Polska sp.z o.o.
Nasz bank: **Deutsche Bank o/ Kraków**
Nr konta: 18800009-4100043-0000-PLN-000-WAR

Uwagi : Samochód fabrycznie nowy. Własność pojazdu przechodzi na kupującego z chwilą zapłaty pełnej ceny. Samochód jest wyposażony w katalizator. W cenę samochodu wliczono klimatyzację, która jako opcja montowana poza fabryką nie podlega trzyletniej gwarancji.

Waldemar Kosoń

pieczęć, imię i nazwisko osoby upoważnionej do wystawienia faktury VAT

imię i nazwisko osoby upoważnionej do odbioru faktury VAT

wyrażam / nie wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w celu obsługi posprzedażnej

PIERWSZA WYSTAWIONA PRZEZ SUBARU IMPORT POLSKA SP. Z O.O. FAKTURA ZA ZAKUP SAMOCHODU.

LUTY **2000**

SALON DAWOJ,
WARSZAWA/ŁOMIANKI:
JESTEŚMY RAZEM
OD LUTEGO 2000 ROKU!

SALON ZDANOWICZ, GDAŃSK:
JESTEŚMY RAZEM
OD LUTEGO 2000 ROKU!

KWIECIEŃ **2000**

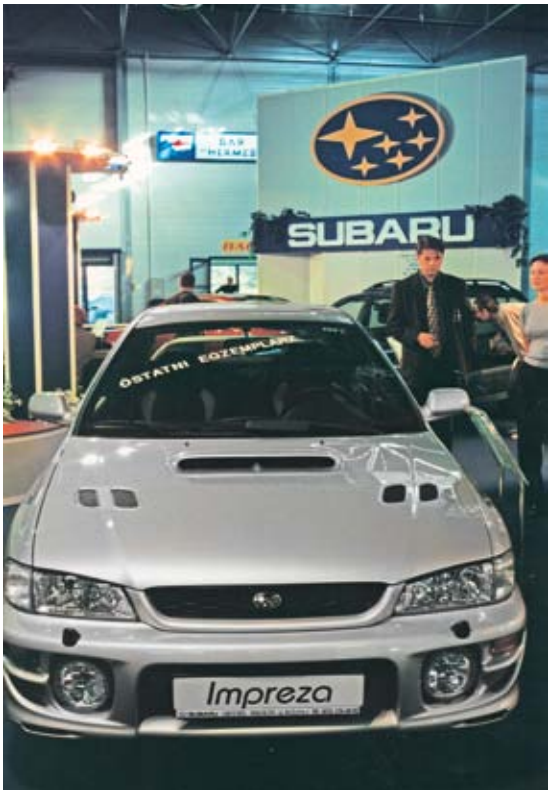
Z INICJATYWY PREZESA SUBARU IMPORT POLSKA WITOLDA ROGALSKIEGO ORAZ PROWADZĄCEGO OD 1995 R. SZKOŁĘ DOSKONALENIA TECHNIKI JAZDY WACŁAWA KOSTECKIEGO W 2000 ROKU POWSTAJE SJS (SZKOŁA JAZDY SUBARU). PATRONEM SZKOŁY JEST KRZYSZTOF HOŁOWCZYC I TO WŁAŚNIE PRZY JEGO UDZIALE OPRACOWANO PIERWSZY PROGRAM KURSÓW BEZPIECZNEJ JAZDY. JEST TO PIERWSZA W POLSCE MARKOWA SZKOŁA DOSKONALENIA JAZDY. WTEDY TEŻ RUSZYŁ, KONTYNUOWANY DO DNIA DZISIEJSZEGO, PROGRAM SZKOLEŃ WŁAŚCICIELI NAJMOCNIEJSZYCH WERSJI SUBARU IMPREZY. JAKO PROMOTOR BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM OD POCZĄTKU DZIAŁALNOŚCI SJS REGULARNIE BRAŁA UDZIAŁ W AKCJACH PROMUJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWO NA POLSKICH DROGACH, A NIEJEDNOKROTNIE BYŁ ICH POMYSŁODAWCĄ I ORGANIZATOREM.

MAJ **2000**

11 MAJA 2000 ROKU W SIEDZIBIE SUBARU IMPORT POLSKA ZAPREZENTOWANO PIERWSZY W POLSCE TEAM RAJDOWY SUBARU: INTERTECHNO SUBARU. W JEGO BARWACH WYSTARTOWALI BARTŁOMIEJ BANIOWSKI ORAZ PIOTR WIECZOREK.

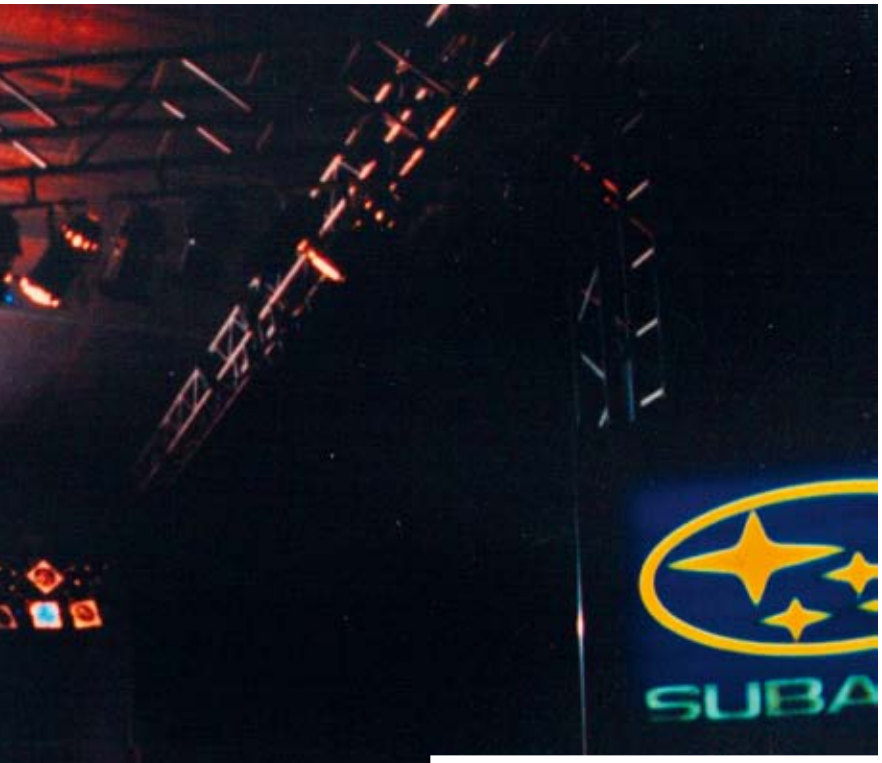
WRZESIEŃ **2000**

SALON GRUCHEL, MIKOŁÓW:
JESTEŚMY RAZEM
OD WRZEŚNIA 2000 ROKU!



LISTOPAD **2000**

W LISTOPADZIE 2000 ROKU, W KIELCACH, ODBYŁA SIĘ OFICJALNA PREMIERA IMPREZY WRX.



ROBILIŚMY RÓŻNE **DZIWNE RZECZY**

WSPÓŁPRACA PRZY FINALE WOŚP

WERNISAŻ PRAC KRAKOWSKICH ARTYSTÓW W SALONIE SUBARU IMPORT POLSKA

REGATY NA WIŚLE

AKCJA EDUKACYJNA „SPORTOWCY PRZECIW NARKOTYKOM"

PREMIERA IMPREZY GT

TARGI CHEMOBUDOWA

STEVEN SEAGAL W SUBARU

WYSTAWA KONI RASOWYCH W KĘTRZYNIE

MARZEC **2001**

NA POCZĄTKU MARCA 2001 ROKU ODBYŁA SIĘ JEDNA Z NAJCIEKAWSZYCH PREZENTACJI ZORGANIZOWANYCH PRZEZ SUBARU IMPORT POLSKA. W ZIMOWYCH WARUNKACH BESKIDU SĄDECKIEGO OUTBACK 3.0 H6 POKAZAŁ PEŁNIĘ SWYCH WALORÓW. UCZESTNIKOM ZAŚ DODATKOWYCH EMOCJI DOSTARCZYŁA MIĘDZY INNYMI „PRÓBNA" EWAKUACJA Z KRZESEŁKA KOLEJKI LINOWEJ W WYKONANIU GOPR.

MARZEC **2001**

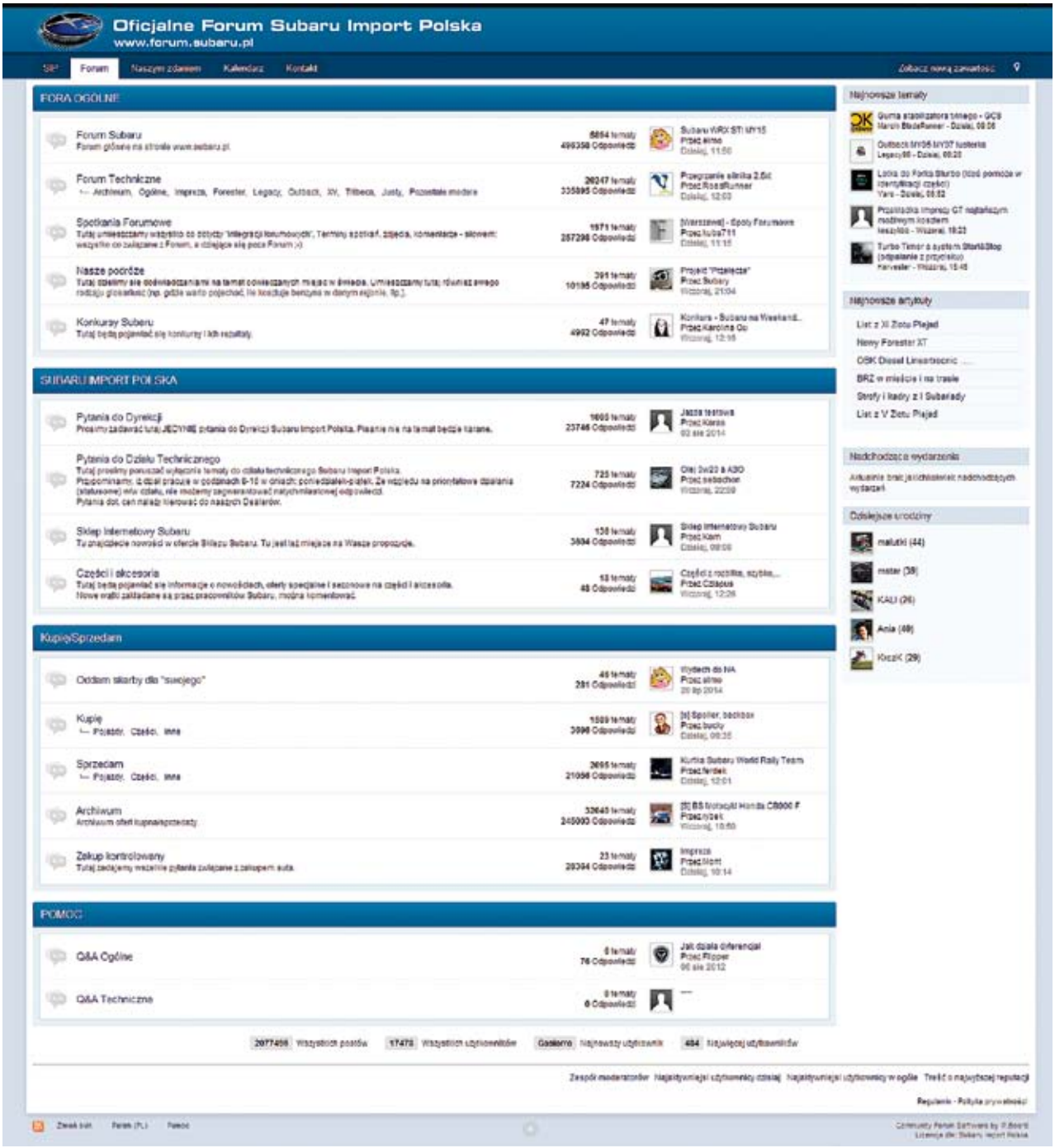
W MARCU 2001 ROKU SUBARU IMPORT POLSKA WŁĄCZA SIĘ W WIELKĄ PROMOCJĘ NOWEGO PROCESORA INTEL® – GRAND PRIX INTEL® PENTIUM® 4. KAMPANIA PRZYBRAŁA FORMĘ SKŁADAJĄCYCH SIĘ Z KILKUDZIESIĘCIU ELIMINACJI ZAKOŃCZONYCH FINAŁEM, MISTRZOSTW POLSKI W RAJDACH KOMPUTEROWYCH. MASZYNĄ RAJDOWĄ BYŁA IMPREZA WRX NAPĘDZANA KOMPUTEREM FUJITSU SIEMENS Z PROCESOREM INTEL® PENTIUM® 4.

MAJ **2001**

POŁOWA MAJA 2001 ROKU: W PRZEDDZIEŃ RAJDU KRAKOWSKIEGO, JEDNEJ Z ELIMINACJI RSMP, W SIEDZIBIE SUBARU IMPORT POLSKA WYSTARTOWAŁ I WIRTUALNY RAJD KRAKOWSKI. UDZIAŁ W NIM WZIĘŁA CZOŁÓWKA POLSKICH KIEROWCÓW RAJDOWYCH (BARTŁOMIEJ BANIOWSKI, KRZYSZTOF HOŁOWCZYC, JAN KOŚCIUSZKO, MICHAŁ KOŚCIUSZKO, LESZEK KUZAJ, PAWEŁ PRZYBYLSKI, MICHAŁ SOŁOWOW I MARCIN TURSKI). RYWALIZACJA ODBYWAŁA SIĘ DWOMA SAMOCHODAMI SUBARU IMPREZA WRX PRZYGOTOWANYMI PRZEZ FIRMY INTEL ORAZ FUJITSU SIEMENS COMPUTERS DO WIRTUALNEGO POKONYWANIA TRAS NOWEJ ZELANDII. ZWYCIEZCĄ ZOSTAŁ MARCIN TURSKI PRZED BARTŁOMIEJEM BANIOWSKIM.

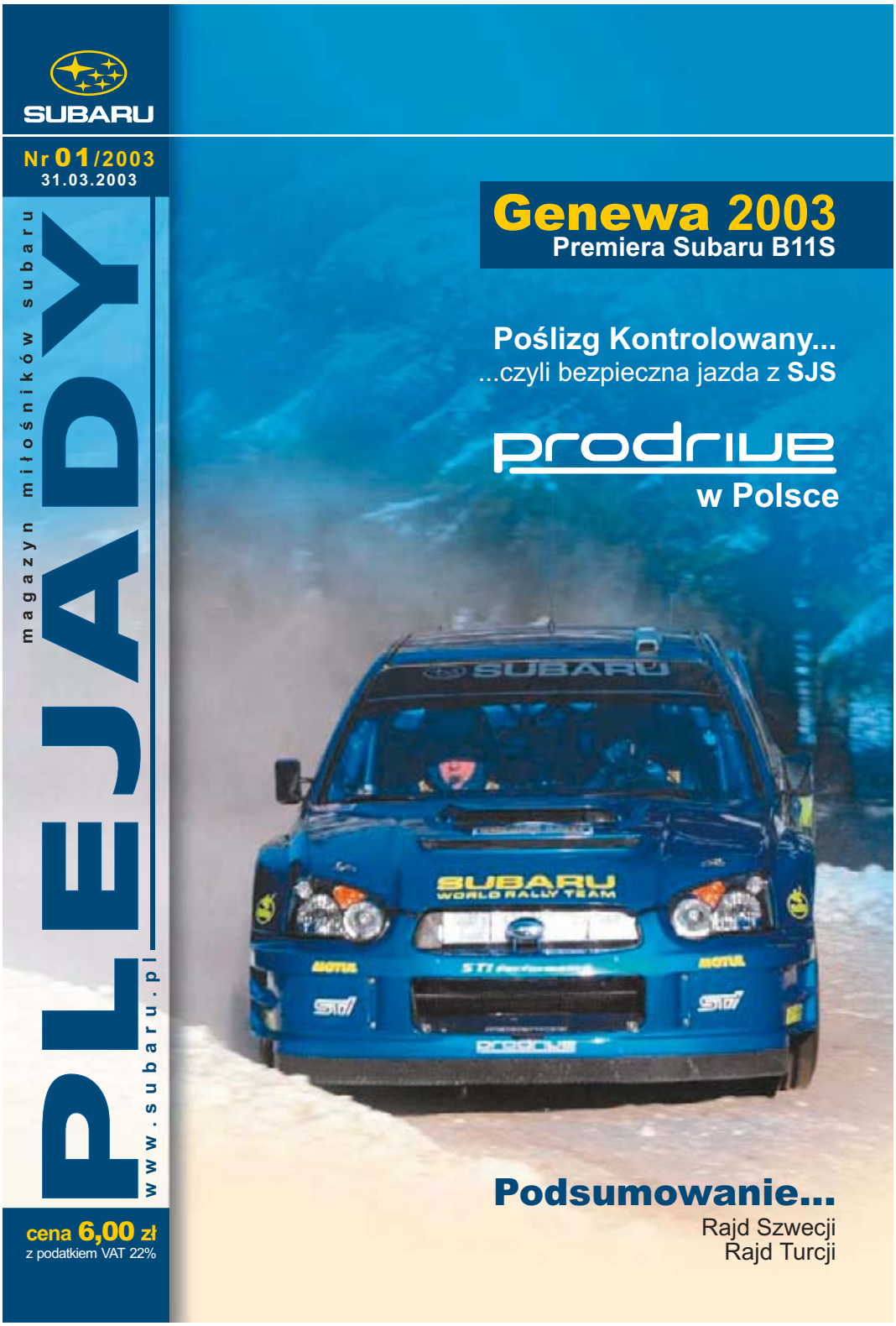
2002

OD 2002 ROKU WSZYSCY IDENTYFIKUJĄCY SIĘ W TEN CZY INNY SPOSÓB Z SUBARU MAJĄ SWOJE WSPÓLNE MIEJSCE, GDZIE MOGĄ NIE TYLKO SIĘ KONTAKTOWAĆ, ALE RÓWNIEŻ WYMIENIAĆ OPINIE NA WSZELKIE TEMATY, Z GŁÓWNYM NACISKIEM OCZYWIŚCIE NA TE ZWIĄZANE Z ICH „UKOCHANĄ MARKĄ" – SUBARU.



MARZEC **2003**

PIERWSZE WYDANIE MAGAZYNU MIŁOŚNIKÓW SUBARU „PLEJADY". OD TAMTEGO MOMENTU WYDALIŚMY JUŻ 55 NUMERÓW!



MAJ **2003**

OTWARCIE SALONU SUBARU W BIAŁYMSTOKU W 2003 ROKU. GOŚCILIŚMY KLUB MOTOCYKLOWY ROAD RUNNERS, NA PREZENTACJĘ SAMOCHODÓW PRZYJECHAŁ TAKŻE LESZEK KUZAJ. OTWARCIE NAGLE PRZERODZIŁO SIĘ W DUŻĄ IMPREZĘ, Z PRZEJAZDEM KOLUMNAMI POJAZDÓW I MOTOCYKLI PRZEZ CAŁE MIASTO, PRZY ASYŚCIE POLICJI, KTÓRA OBSTAWIAŁA SKRZYŻOWANIA.

LIPIEC **2003**

W DNIACH 17-27 LIPCA 2003 ROKU W CIESZYNIE ODBYWAŁ SIĘ FESTIWAL FILMOWY ERA NOWE HORYZONTY. W RAMACH WSPÓŁPRACY SUBARU ZOSTAŁO „OFFICIAL CAR" TEJŻE IMPREZY. SUBARU FORESTER XT, IMPREZA WRX STI ORAZ LEGACY OUTBACK H6 STAŁY SIĘ NA CZAS FESTIWALU SAMOCHODAMI DLA GWIAZD - GOŚCI SPECJALNYCH. NAZWISKA TAKIE JAK JACQUELINE COLE, PETER METTLER, SHINYA TSUKAMOTO, CZY KAZIMIERZ KUTZ MÓWIĄ SAME ZA SIEBIE. OSTATNI DZIEŃ FESTIWALU SWYM KONCERTEM UŚWIETNIŁ WIM MARTENS, MIĘDZYNARODOWEJ SŁAWY BELGIJSKI KOMPOZYTOR I WYKONAWCA.

WRZESIEŃ **2003**

W DNIACH OD 27-28 WRZEŚNIA 2003 W WARSZAWIE ODBYŁA SIĘ WYSTAWA SAMOCHODÓW TERENOWYCH OFF-ROAD 2003. IMPREZA ZOSTAŁA ZORGANIZOWANA PRZEZ AGORĘ (WYDAWCĘ MIESIĘCZNIKA AUTO+). NIEWĄTPLIWĄ CIEKAWOSTKĄ EKSPOZYCJI BYŁA WARSZAWSKA PREZENTACJA SUBARU G3X JUSTY.

MAJ **2004**

W 2004 ROKU DYREKTOR SUBARU IMPORT POLSKA WITOLD ROGALSKI POSTANOWIŁ WSKRZESIĆ INNE ZNACZENIE NAZWY SUBARU - „JEDNOCZYĆ SIĘ, ŁĄCZYĆ". STAŁO SIĘ TO PRZYCZYNKIEM DO ZORGANIZOWANIA NAJWIĘKSZEGO ZLOTU UŻYTKOWNIKÓW I MIŁOŚNIKÓW JEDNEJ MARKI, PIERWSZEGO ZLOTU PLEJAD. O TYM, JAK BARDZO TAKIE SPOTKANIE PRZYJACIÓŁ SUBARU BYŁO POTRZEBNE, NAJLEPIEJ ŚWIADCZY LICZBA ZAŁÓG, KTÓRE WZIĘŁY UDZIAŁ W JEGO PIERWSZEJ EDYCJI: AŻ 96. WĄTPLIWOŚCI UCZESTNIKÓW, CZY PRZYPADKIEM NIE BĘDĄ SIĘ NUDZIĆ, ZOSTAŁY ROZWIANE BŁYSKAWICZNIE, GDY TYLKO ZNALEŹLI SIĘ NA TRASACH. PIĘKNE KRAJOBRAZY DOOKOŁA, A PO KILKU KILOMETRACH PIERWSZE PRÓBY. I TU ZACZĘŁY SIĘ EMOCJE! KAŻDEGO ROKU W INNYM REGIONIE, INNE PRÓBY, INNE ZADANIA DO WYKONANIA I STOPNIOWA EWOLUCJA W KIERUNKU RODZINNEGO SPOTKANIA, KTÓREGO MOTTEM PRZEWODNIM JEST DOBRA ZABAWA. O TYM, ŻE ZLOT TEN OKAZAŁ SIĘ STRZAŁEM W DZIESIĄTKĘ, NAJLEPIEJ ŚWIADCZY LICZBA ZLOTOWICZÓW, KTÓRA Z ROKU NA ROK SYSTEMATYCZNIE SIĘ ZWIĘKSZAŁA.

GRUDZIEŃ **2004**

PRZEZ SIEDEM DNI WSZYSCY ZAINTERESOWANI MOGLI POZNAĆ NAJNOWSZE MODELE SUBARU PODCZAS ZORGANIZOWANEGO PRZEZ STT RACING EVENTU „SUBARU EMOTION". POD OKIEM DOŚWIADCZONYCH INSTRUKTORÓW WSZYSCY MOGLI DOCENIĆ ZALETY STAŁEGO NAPĘDU WSZYSTKICH KÓŁ SYMMETRICAL AWD ORAZ SILNIKA TYPU BOKSER. JESZCZE RAZ OKAZAŁO SIĘ, ŻE NAJLEPSZĄ FORMĄ SPRAWDZENIA RAJDOWYCH MOŻLIWOŚCI SWEGO SAMOCHODU JEST PORÓWNANIE GO Z PRAWDZIWĄ „RAJDÓWKĄ" NA TORZE, POD OKIEM FACHOWCÓW.

MARZEC **2005**

PO PRZYMUSOWEJ „WYPROWADZCE" Z HOTELU FORUM, TYMCZASOWA SIEDZIBA BIURA SUBARU IMPORT POLSKA ZOSTAŁA NA MOMENT USYTUOWANA W DOMU PREZESA W ZIELONKACH.

KWIECIEŃ **2005**

DRUGA (JUŻ STAŁA) SIEDZIBA SUBARU IMPORT POLSKA: AL. 29 LISTOPADA 184, 4 KWIETNIA 2005 - 20 LISTOPADA 2009.

MAJ **2005**

EMOCJE, ŚWIETNA ZABAWA I WRĘCZ „RODZINNA" ATMOSFERA TOWARZYSZYŁY UCZESTNIKOM II ZLOTU PLEJAD, KTÓRY SUBARU IMPORT POLSKA ZORGANIZOWAŁO W DNIACH 27-29 MAJA W WYSOWEJ KOŁO GORLIC. W IMPREZIE UCZESTNICZYŁO PONAD STO ZAŁÓG - W SUMIE PRAWIE 300 OSÓB. WŚRÓD SAMOCHODÓW SUBARU KRÓLOWAŁY MODELE LEGACY I IMPREZA WRX ORAZ STI, CHOĆ BYŁA RÓWNIEŻ SILNA GRUPA FORESTERÓW. POJAWILI SIĘ TAKŻE GOŚCIE W AUTACH INNYCH MAREK (FORD ESCORT COSWORTH, NISSAN TERRANO), KTÓRZY JEDNAK ZADEKLAROWALI CHĘĆ DOŁĄCZENIA DO CORAZ LICZNIEJSZEJ „RODZINY" PLEJAD. GOŚĆMI SPECJALNYMI ZLOTU BYLI RAJDOWI MISTRZOWIE POLSKI - LESZEK KUZAJ Z MACIEJEM SZCZEPANIAKIEM, A W ROLĘ INSTRUKTORA WCIELIŁ SIĘ JAROSŁAW KAZBERUK - TRZYKROTNY UCZESTNIK RAJDU DAKAR.

SIERPIEŃ **2005**

22 SIERPNIA 2005 ROKU OFICJALNĄ DZIAŁALNOŚĆ ROZPOCZĄŁ SALON SUBARU W KRAKOWIE, PRZY ULICY JOSEPHA CONRADA: EMIL FREY POLSKA S.A.

CZERWIEC **2006**

BAZĄ III ZLOTU BYŁ HOTEL GOŁUŃ POŁOŻONY W BARDZO MALOWNICZEJ OKOLICY, BEZPOŚREDNIO NAD BRZEGIEM JEZIORA WDZYDZE. NA JEGO TERENIE ZNAJDOWAŁO SIĘ BIURO ZLOTU, ODBYWAŁY SIĘ WSZYSTKIE SZKOLENIA ORAZ MIAŁA MIEJSCE WIECZORNA IMPREZA PODSUMOWUJĄCA ZLOT. DO DYSPOZYCJI UCZESTNIKÓW BYŁY RÓWNIEŻ INNE OŚRODKI, ZNAJDUJĄCE SIĘ W POBLISKICH MIEJSCOWOŚCIACH, KTÓRE Z POWODU ZNACZNIE WIĘKSZEGO NIŻ PRZED ROKIEM ZAINTERESOWANIA NASZĄ IMPREZĄ I TAK BYŁY TYLKO CZĘŚCIĄ MIEJSC ZAKWATEROWANIA UCZESTNIKÓW.

LIPIEC **2007**

PRAWIE DWA LATA PO OTWARCIU EMIL FREY, SALON WYGLĄDAŁ TAK...
GOŚCILIŚMY SYNA ZAŁOŻYCIELA KONCERNU EMIL FREY AG.

LISTOPAD **2009 - CZASY OBECNE**

TRZECIA SIEDZIBA SUBARU IMPORT POLSKA: JOSEPHA CONRADA 51, OD 21 LISTOPADA 2009 DO DZISIAJ.
USTAWICZNIE ZAPISUJEMY DALSZE KARTY NASZEJ HISTORII...

Z miłości do Subaru: o miłości /cz. 3/

Myli się ten, kto myśli, że temat miłości w naszej reklamowej serii został już wyczerpany. Nic bardziej mylnego! Owszem, było o uczuciach między płcią piękną a tą nieco mniej urokliwą. W moim artykule poddałam wówczas wnikliwej analizie związki, przyglądając się im od początku do końca, gdzie koniec nie oznaczał bynajmniej rozpadu relacji, lecz trwałe scementowanie dwóch połówek. Następnie było o uczuciach rodziców do swych latorośli – najmłodszych wyposażonych jeszcze w pieluchy, starszych wkraczających w dorosłość i tych już całkiem dojrzałych. Istnieje jednak jeszcze coś takiego jak… miłość do czterech kółek. To właśnie na niej skupię dziś swoje przemyślenia.

Zapraszamy na naszą stronę **plejady.subaru.pl/mmedia** lub **goo.gl/jPSVi** w celu zapoznania się z materiałem multimedialnym.

Jeśli ktoś z Państwa poświęcił chwilę moim reklamowym artykułom i obejrzał choćby część ze spotów Subaru, do których nawiązywałam, ten z pewnością przyzna mi rację, że wszystkie filmy stworzone zostały przez tych, którzy samochody opatrzone plejadą gwiazd kochają miłością bezwarunkową – dla tych, którzy czują dokładnie to samo.

Z miłości do Subaru – tak powstała każda z reklam, do obejrzenia których zachęcałam w kilku ostatnich numerach „Plejad". I choć uczucie żywione do pojazdu ukryte było w nich pod przykrywką uczuć międzyludzkich, jasnym było, że głównym bohaterem każdego filmu był samochód.

Dotychczas nie miałam jeszcze sposobności nawiązać do spotów, w których to właśnie niezwykłe przywiązanie właściciela do swojego pojazdu wysuwa się na plan pierwszy. Zanim jednak pokuszę się o tę grupę reklam, proponuję obejrzenie filmu *„Best Friend"*: youtu.be/5Wa_6g9WNgU. Sentymentalny, utrzymany w spokojnej tonacji, niby banalnie prosty, a niosący ze sobą ogromną dawkę prawdziwego, szczerego uczucia. Aż chciałoby się rzec: „Subaru najlepszym przyjacielem człowieka"…

Jak na prawdziwego przyjaciela przystało, samochód towarzyszy swojemu panu nie tylko w chwilach radosnych, wypełnionych pozytywnymi emocjami. Trwa on u boku kierowcy na dobre i na złe. Życie bajką nie jest, a już na pewno nie taką, która trwa nieustannie. Czasami stawia nas w sytuacjach trudnych, stresujących i przykrych. Jedną z nich, należącą do grupy tych wyjątkowo mało komfortowych, jest dla przykładu decyzja o rzuceniu dotychczasowej pracy. W przypadku większości osób, którym przyszło podjąć taki krok na zawodowej ścieżce życia, owa sytuacja niesie ze sobą potężną dawkę niepokoju i niepewności jutra. Głowę wypełniają wówczas myśli o tym, co będzie dalej i natrętnie męczy nas pytanie: „Co będzie, jeśli nie znajdę kolejnej pracy?". I choć z całą pewnością podobne negatywne emocje dopadły również bohaterkę spotu *„The Cool Driver"* (youtu.be/uTmH47oghBg), to jej pierwsza reakcja w chwili opuszczania zakładu pracy była nadzwyczaj spokojna. Czyżby najlepszy przyjaciel, zaparkowany tuż przy biurowcu, sprawdził się tu w roli bufora i wyjątkowo skutecznie zamortyzował zderzenie z rzeczywistością? Zobaczcie sami.

O tym, że samochody Subaru zapewniają najwyższy poziom bezpieczeństwa i chronią przed uderzeniem, w dosłownym tego słowa znaczeniu, wiemy doskonale. »

Dowodzą tego wszystkie testy bezpieczeństwa, w których japońska marka zawsze wypada świetnie. Najwyższe noty, uzyskiwane rokrocznie w testach zderzeniowych, są dla nas powodem do dumy, a dla wszystkich zainteresowanych kupnem nowego samochodu jednym z tych czynników, które powodują, że wybór pada właśnie na Subaru. Ogromna doza bezpieczeństwa, jaką zapewniają pojazdy z plejadowej rodziny, jest tym, za co naprawdę je kochamy. To one gotowe są ratować nasze życie i wybawiać nas z niezwykle groźnych drogowych opresji, poświęcając niejednokrotnie swój własny żywot. Niestraszne im żadne złomowisko i rozbiórka na części.

Oglądając reklamę *„They Lived”*: youtu.be/VA09m4sqzog, momentami trudno nawet wyobrazić sobie, jak straszne chwile musiały wspólnie przeżyć samochody i podróżujące nimi osoby. A jednak… kierowca i pasażerowie przeżyli.

Kolizja drogowa przytrafić może się każdemu, nawet najbardziej doświadczonemu kierowcy. Nasze umiejętności i przygotowanie do prowadzenia pojazdu to tylko połowa sukcesu. Niezależnie od nich, sporo zależy bowiem od innych użytkowników dróg, którzy niestety dość często przeceniają swoje możliwości, tudzież możliwości swoich pojazdów. Kiedy już zatem wydarzy się najgorsze, jakimś cudem wyjdziemy z dramatycznych zdarzeń cało i okaże się, że nasze ukochane autko niestety nie kwalifikuje się już do mechanika i lakiernika, serce rozdziera nam myśl o konieczności odstawienia go tam, gdzie zbiega się los większości pojazdów poszkodowanych w wypadkach.

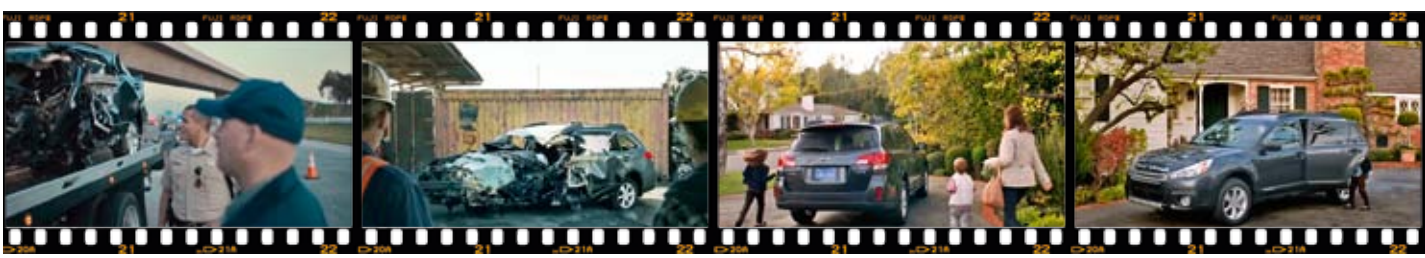
Łza kręci się w oku, a bywa i tak, że ból po rozstaniu z ukochanymi czterema kółkami ciągnie nas na samochodowe cmentarzysko. To tam raz jeszcze chcemy pokłonić się przed przyjacielem, który uratował nam życie.

Na złomowisko wrócił również właściciel Legacy, a całe zdarzenie zarejestrowano w reklamie cztery lata temu: youtu.be/hbUsnvsXlMQ.

Na szczęście większości pojazdów naszej marki udaje się dożyć sędziwego wieku. Trwałość i jakość wykonania samochodów Subaru zapewniają im długie lata jeżdżenia po trasach mniej i bardziej wyboistych. Większości z nich do późnych lat udaje się zachować również szybkość reakcji i świetną zwinność, które w porę pozwalają unikać kryzysowych sytuacji na drodze.

Wszystko to sprawia, że ich właścicielom przez myśl nie przechodzi wizja pozbycia się swoich czterokołowych ulubieńców. Życie pojazdu to wciąż jednak tylko życie i nic nie uchroni go przed końcem. Jeśli już zatem nasz staruszek w naturalny sposób zakończy swój żywot, czujemy potrzebę pożegnania go w sposób godny i z wszelkimi honorami.

Wzorem postępowania w tym smutnym momencie niech będzie dla nas zachowanie bohaterów reklamy *„Subaru Heaven”* (youtu.be/ha0wraDGmmc). Gdzie bowiem samochodom z gwiazdami na masce byłoby lepiej niż pod niebem gwiazdami usłanym?



No ale dosyć tych smutnych historii. Skupmy się jeszcze przez chwilę na czymś pozytywnym. Dobrze wiemy, że na prawdziwego przyjaciela liczyć można w każdej sytuacji. To on podsuwa nam rozwiązania zawsze wtedy, gdy tego potrzebujemy.

W spocie reklamowym *„Wedding"*, który można obejrzeć pod adresem youtu.be/NnQgdDKcdjc, takim przyjacielem okazał się nasz samochód, pomagając parze bohaterów wykonać sprawnie kilka zadań w drodze na wesele znajomych. To dzięki niemu udało się uniknąć znacznego spóźnienia na przyjęcie. Do czasowego poślizgu doszłoby z całą pewnością, gdyby kierowca pozwolił swej partnerce spokojnie „robić się na bóstwo" i przez najbliższe godziny dalej zastanawiać się nad tym, którą kreację wybrać. Przyjaciel na czterech kółkach (i jego bagażnik) owe przygotowania i kilka innych kwestii na szczęście znacznie przyspieszył i dzięki niemu para dojechała na miejsce na czas. Bez gafy mimo wszystko się nie obyło. Sami z pewnością przyznacie jednak, że o to czterokołowca winić już nie można.

A jeśli o przyjacielu mowa… za sprawą naszych pojazdów zyskać można również nowych „przyjaciół". Czasami możemy się nieźle zdziwić, w czyich oczach zyskujemy podziw i uznanie, podróżując za kółkiem Subaru. Z reklamy *„For Life"* wynika, że w tej materii samochody spod znaku plejad czynią istne cuda: youtu.be/VI86GwVg-dM.

Takich i wielu innych powodów, dla których samochodów Subaru po prostu nie da się nie kochać, można mnożyć dziesiątki. Miłość do nich jest również tym, co niejednokrotnie łączy pokolenia. Często przechodzi ona z ojca na syna, czasami nawet na dwóch synów. Co więcej, zamiłowanie do naszej marki jest na tyle silnym wspólnym mianownikiem, że pozwala z czasem naprawić również i te relacje rodzinne, które z biegiem czasu uległy pewnemu pogorszeniu. Taki jest motyw przewodni ubiegłorocznej japońskiej reklamy Forestera. W poruszającym spocie, po który postanowiłam sięgnąć pod koniec moich dzisiejszych rozważań, zaobserwować możemy odbudowę tego, co kiedyś łączyło dwóch braci. Rodzinne więzy udało się tu na powrót uzdrowić i wzmocnić, a wspólna miłość do samochodów tej samej marki pomogła niczym najlepsze lekarstwo: youtu.be/liRVu4z6wtw.

Za co jeszcze właściciele modeli Subaru są im wdzięczni? Odpowiedź na to pytanie znajdziemy w niezwykłej reklamie *„Love Stories"* (youtu.be/IWMrr7kc8-8). Nie zawahałam się użyć tu określenia „niezwykła", bo zdecydowanie odbiega ona od wszystkich pozostałych, do których odnosiłam się dotychczas. Idea spotu oparta jest tutaj na listach adresowanych do samochodów Subaru, a napisanych przez kilku z ich użytkowników. Każda z opowiedzianych historii jest inna i może dotyczyć każdego z nas. To scenariusze, które napisało samo życie i którymi osoby zakochane w japońskiej marce postanowiły się z nami podzielić. Wysłuchajmy ich zatem uważnie, a następnie… spróbujmy dopisać swój własny list. ■

Hōkago no Pleiades, albo taka zwyczajna Subaru...

Promocja za pośrednictwem filmów, w tym także animowanych, nie jest niczym niezwykłym na rynku reklam motoryzacyjnych. Zazwyczaj podmiot jest jednoznaczny, wyrazisty, a film - w wielkim uproszczeniu - ma ukazać jego zalety i zachęcić do zakupu. Skoro jednak praktycznie wszyscy liczący się na rynku gracze wykorzystują medium filmowe, to trzeba próbować niespecyficznych i nieopatrzonych jeszcze pomysłów. Za taki właśnie można uznać koncept japońskiego działu marketingu Subaru.

il. zerochan.net

il. noriyaro.com

Wymyślili bowiem… animowany film z dziewczynką o imieniu Subaru w roli głównej. Jeśli tylko przypomnimy sobie, że japońska nazwa Subaru oznacza m.in. widniejący na maskach marki gwiazdozbiór Plejad, łatwiej będzie nam dostrzec podstawowy związek. I tak, w kooperacji ze znanym japońskim studiem filmów animowanych Gainax (odpowiedzialnym m.in. za *„Neon Genesis Evangelion”*), powstała czteroczęściowa filmowa opowieść *„Wish Upon the Pleiades”*.

To produkcja określana mianem ONA (Original Net Animation), czyli przeznaczona pierwotnie do rozpowszechniania w sieci. Jest następcą OVA (Original Video Animation), czyli odcinków i filmów wydawanych od razu na płytach (wcześniej też VHS), bez emisji w telewizji czy kinach.

Historia jest dość prosta, choć jej rozwój nieco zagmatwany, pełen niedopowiedzeń. Pewnego dnia dziewczynka o imieniu Subaru, zamiast do szkolnego obserwatorium astronomicznego, trafia – po raz pierwszy – do szkolnej oranżerii, gdzie spotyka tajemniczego chłopca. Choć nie wynika to jednoznacznie z opowiadanej historii, można domyślać się, iż młodzieniec pochodzi z innego, odległego świata. Urodziwy młodzian to *bishonen* – japońskie wyobrażenie chłopca o nienagannej urodzie, szczupłego, o dużych oczach i męskich rysach twarzy, jednak na tyle delikatnych, że przypominających rysy kobiece (w japońskich produkcjach anime gatunek *bishonen* skierowany jest właśnie do kobiet). Po tym spotkaniu Subaru, w niezwykły oczywiście sposób, trafia na spotkanie swoich czterech koleżanek, realizujących tajemnicze zadanie. Tam też prezes klubu zajęć pozaszkolnych, zwany pieszczotliwie Prez, odkrywa w Subaru niezwykłą moc i nakazuje przyłączenie się do koleżanek… Wspomniane tajemnicze zadanie polega na… podróżowaniu po niebie na specjalnych włóczniach i zbieranie fragmentów silnika statku kosmicznego, który – złożony w całość – pomoże chłopcu z oranżerii wrócić do domu – do gwiazdozbioru Plejad. Dziewczyny spotykają na swojej drodze tajemniczego przeciwnika, który chce przejąć elementy silnika, by w ten sposób zyskać dodatkową moc, ale – jak to w bajkach – zakończenia można się domyślić.

O ile pomysłowość, kreatywność czy choćby dążenie do atrakcyjności wizualnej będą tymi elementami filmowej kreacji, których możemy oczekiwać od dobrego rzemiosła, o tyle stosunek twórców do przedstawianego czy opisywanego produktu, dystans i humor świadczą już – moim zdaniem – o pewnej dojrzałości, poczuciu wartości wyrażającym się w przekonaniu, że wcale nie trzeba mówić o sobie, że jest się najlepszym, a wciąż powiedzieć o sobie dużo dobrego… Dodatkowo mamy do czynienia z co najmniej dobrą komunikacją pomiędzy, zapewne, silnie prorynkowo nastawionym działem marketingu Subaru a studiem filmowym, które było w stanie zaproponować nietypową formę artystyczną dla typowych potrzeb marketingu. I przekonać do tego klienta, co wcale łatwe być nie musi…

W realizacji *„Wish Upon the Pleiades”* wykorzystano gatunek *Mahō-shōjo* (podgatunek anime i mangi), opisujący

magiczną dziewczynę (lub magiczne dziewczyny), które – na pierwszy rzut oka – nie odznaczają się niczym szczególnym poza niezwykłymi, nadludzkimi mocami. W przeciwieństwie do historii z gatunku fantasy, magiczne dziewczyny mieszkają w rzeczywistym świecie i bez potrzeby nie afiszują się ze swoimi możliwościami. No i powinno być ich pięć, dlatego do czterech koleżanek dołącza Subaru.

Zatem, choć w serialu nie oglądamy jakiegokolwiek modelu Subaru, „obecność" marki przejawia się na kilku, co najmniej, poziomach.

W tytule serii zawarto nazwę gwiazdozbioru Plejad, który widnieje na „masce" Subaru, a głównej bohaterce nadano takież imię. Poza sferą tekstową równie bezpośrednie odniesienia do produktu dostrzegamy w sferze wizualnej, a nawet audialnej. W czołówce filmu na niebie widzimy gwiazdozbiór Plejad w formie, jaką znamy z logo marki. Zakończenia włóczni, na których bohaterki podróżują po niebie, łudząco przypominają kształt subarowego grilla, ozdobionego… reflektorami pochodzącymi z różnych modeli Subaru. Jeśli natomiast uważnie wsłuchamy się w ścieżkę dźwiękową, to usłyszymy „silniki włóczni", wydające dźwięk przypominający pracę… silnika typu bokser.

Zaskakujący może być dla nas pierwotnie filmowy opis marki. Wszak do elementarnych, znanych nam cech samochodów marki Subaru należą: moc, siła, bezpieczeństwo, niezawodność, pewność…

Tymczasem tytułowa bohaterka, Subaru, przez większą część tego miniserialu, jawi się nam jako bardzo przeciętna dziewczynka, która od pozostałych koleżanek odróżnia się skromnym strojem, niską samoocenią, brakiem przebojowości, a wręcz niezdarnością.

Czy z takimi cechami kojarzymy Subaru? Oczywiście, pamiętajmy, że mamy do czynienia z japońskim *anime*, utrzymanym w konwencji fantastycznej bajki, która rządzi się swoimi prawami. W końcowych fragmentach ostatniej części to Subaru będzie tą dziewczynką, która podejmie się wykonania najtrudniejszego zadania. Pojawi się przekaz o budującej współpracy i sile przyjaźni, które – w ostatecznym rozrachunku – prowadzą do zwycięstwa dobra.

To, co było sferą kreacji artystycznej, to jedno, ale przekaz zawarty w tych krótkich filmach na pewno został ściśle określony. Można domniemywać, że dla młodzieżowego targetu cechy przypisywane Subaru przez dorosłych nie są aż tak istotne. Dlaczego? Ano właśnie dlatego, że pewne rzeczy muszą dojrzeć i docenia się je z upływem lat. Wydaje się, że z większym prawdopodobieństwem w opisywanej produkcji chodziło o przypomnienie czy też upowszechnienie w umysłach młodych ludzi nazwy marki, prezentując ją w odrealnionym, fantastycznym, ale głęboko osadzonym w japońskiej popkulturze entourage'u. Do tego przyjaźń, dobro i… taka zwyczajna Subaru. Taka jak ja i ty. ■

Oficjalna strona „Wish Upon the Pleiades": **SBR-GX.JP**.

Copanacabana, czyli o wyższości pucharu świata nad doniczką z filodendronem

W Białymstoku pies sąsiadów dotkliwie pogryzł kilkuletnią dziewczynkę. Weterynarz psa uśpił. Na stadionie w Brazylii urugwajski piłkarz dotkliwie pogryzł włoskiego piłkarza. Urugwajczyka nie uśpiono, mimo że w odróżnieniu od psa z Białegostoku był recydywistą. Kierując się tym tokiem postrzegania sprawiedliwości, zapisałem mojego owczarka niemieckiego do miejscowej drużyny piłkarskiej.

Był szkolony jako *obronny*, więc został środkowym obrońcą (środkowym, gdyż nie posiada łapy dominującej). Gra i trenuje *saute*, czyli bez kagańca, ponieważ teraz mi to… FIFA, czy on kogoś pogryzie, bo mogą go co najwyżej zawiesić.

Za młodu byłem zapalonym kibicem piłkarskim. Mój zapał zgasł pewnego dnia, wraz z gasnącym autokarem, którym mieliśmy wrócić z meczu wyjazdowego, ale kibice drużyny przeciwnej doszli do wniosku, że pociągiem będzie nam wygodniej. Od tamtej chwili zmagania piłkarskie oglądam za pośrednictwem telewizji, bo to mniejsza trauma, a w przypadku potyczek naszych orłów mogę po hymnie przełączyć na familijny teleturniej, w którym jest o niebo więcej emocji. Mistrzostwa Świata w tej dyscyplinie to jednak – jak by nie patrzeć – szczyt wysokiego regału, którego dwie tylne nogi to polska liga i reprezentacja narodowa, więc żal byłoby nie rzucić okiem.

O wyższości stali nierdzewnej nad tłuczonym mięsem

Obserwując brazylijski mundial za pośrednictwem kilkuset kamer, co łatwo obliczyć przyjmując, że każda z nich skierowana była na inną część ciała innego zawodnika, kilkadziesiąt na najfajniejsze laski na trybunach, a jedna była zawieszona na drucie (nie laska tylko kamera) – zauważyłem, że w piłce nożnej **piłka** odgrywa drugorzędną rolę, a **nogi** piłkarza w ogóle nie są ważne, zwłaszcza dla przeciwnika. Powtórki fauli w zwolnionym tempie uświadomiły mi, że do uprawiana tego sportu konieczne są sprawne, chwytne ręce, zwrotne łokcie, twarde kolana, stalowe golenie i zdrowe (najlepiej własne) zęby, gdyż sztuczne, pozostawione wgryzione w korpus przeciwnika jako – nomen omen – *corpus delicti* świadczyłyby o faulu. Biorąc pod uwagę rosnącą brutalność tej dyscypliny oraz rozwój ortopedii, przyszłość tego sportu widzę w bionicznych protezach nóg. Zamiast drogiego w utrzymaniu sztabu lekarzy i masażystów, wystarczy oliwiarka lub wyczynowe kalamitki. Każdą poważną kontuzję będzie można pospawać na noszach, a w przerwie poprzywiązywać zerwane ścięgna, wymienić pokrzywione golenie, dokręcić śrubki, nadlać nadgryzione fragmenty, przegwintować zerwane gwinty, prysnąć lakierem i nakleić nowe nalepki z logo sponsora. Resztę piłkarza można by obudować czymś twardym i śliskim, żeby nie dało się złapać, a na łokcie i kolana zakładać mięciutkie czapraczki. Nie mogę tylko znaleźć takiego rozwiązania na ochronę głowy, żeby nie zasłonić najistotniejszej części piłkarza, czyli… fryzury. Znam co najmniej jednego piłkarza światowej klasy, który by się na kask nie zgodził.

O wyższości orłów Górskiego nad… niczym

Obserwując pierwszy mecz mistrzostw i mając w pamięci ostatnie mecze naszej reprezentacji, nie mogłem uwierzyć, że kopnąwszy piłkę w kierunku bramki można do niej trafić, i to nawet kilka razy w trakcie jednego meczu, a nie raz w trakcie całego sezonu. Podziwiałem napastników, którzy robiąc zwody, potrafili minąć obrońców przeciwnika. Jest to trudne, gdyż wymaga sprawności fizycznej, fantazji i finezyjnej techniki, a to kłóci się z polską szkołą taktyczno-strategiczną.

Po przejściu na emeryturę śp. Kazimierza Górskiego, ostatniego trenera w tym kraju, który czerpał radość z tego, co robił i tę radość wpajał zawodnikom, nastąpiła era wybitnych (ale smutnych) taktyków selekcjonerów, piszących zawodnikom harmonogramy podań i strzałów na cały mecz. Komu podać, o której godzinie i z jaką siłą wraz z merytorycznym uzasadnieniem… Potem robili z tego klasówki. Po tygodniach zgrupowań spędzonych w salach wykładowych kontakt z piłką jako urządzeniem jest dla piłkarzy takim zaskoczeniem jak wysokość świadczeń dla polskiego emeryta.

Posiadamy najwyższy na świecie współczynnik inżynierów i magistrów piłkarstwa na metr sześcienny kubatury stadionu. To zagęszczenie sprawia, że gdyby tylko jedną tysięczną z nich nauczyć grać w piłkę, to mielibyśmy dwie równorzędne, najlepsze na świecie reprezentacje. Wtedy dzielimy Polskę na dwa mniejsze kraje i w każdym finale mistrzostw czegokolwiek w piłce nożnej Polska grałaby z Polską

i tym sposobem mielibyśmy dwa złote medale lub dwa złote puchary, gdyż wynik zawsze byłby 0:0 w czasie regulaminowym, 0:0 w dogrywce i 0:0 w rzutach karnych. Dlaczego? Otóż po pierwsze nie posiadamy napastników, którzy potrafią celnie strzelać, a po drugie nawet gdyby taka sytuacja przypadkiem wystąpiła, to nie można strzelić bramki magistrowi pola bramkowego znającemu wszystkie wzory i algorytmy trajektorii i paraboli lotu piłki. Chyba że strzelałby jakiś analfabeta wbrew zasadom, czyli ze szpica i na siłę.

Tajemnicą sukcesów wspomnianej ekipy Górskiego było uposażenie zawodników. Polski piłkarz za czasów komuny raz (czasem dwa razy w trakcie kariery sportowej) otrzymywał M3 własnościowe (czyli spółdzielcze) na szóstym piętrze z ekskluzywnej wielkiej płyty z wyrafinowanymi elementami wykończenia wnętrz, jak na przykład terakota PCV. Wspomnianym mieszkaniem klub związywał zawodnika dośmiertnie, co dawało mu komfort psychiczny, stabilizację i pozwalało nie szlajać się po obcych i wrogich ideowo, kapitalistycznych landach. Sport uprawiał amatorsko, gdyż na co dzień zatrudniony był (nie mylić z „pracował") jako kolejarz z pensją maszynisty, górnik z pensją sztygara lub funkcjonariusz Milicji Obywatelskiej z pensją starszego kaprala. Wyjątkiem był zawodnik, który odbywał służbę wojskową – ten grał zawsze w Legii Warszawa z żołdem generała dywizji.

Jeżeli nie był zatrudniony nadliczbowo, wolny czas poświęcał na podnoszenie swoich kwalifikacji piłkarskich i dostawał powołanie do reprezentacji, która wygrywała prawie z wszystkimi innymi reprezentacjami, oczywiście oprócz Niemców, i za to otrzymywał raz (czasem dwa razy w trakcie kariery) talon na poloneza (ZA DARMO!), którego musiał sobie tylko wykupić.

Po przemianie ustrojowej piłkarz stał się zawodowym piłkarzem, czyli przestał być człowiekiem, bo można go było wypożyczyć, sprzedać lub kupić, a – jak wiadomo – handel ludźmi jest nielegalny. Na mieszkanie od klubu nie ma co liczyć, a pensja wystarczy mu co najwyżej na jakiś kilkusetmetrowy slums w dzielnicy willowej z zimną, marmurową posadzką i zwykłą plastikową wanną zamiast żeliwnej. O darmowym talonie na poloneza może zapomnieć i dlatego, co kilka miesięcy, zmuszony jest wymieniać jedno nowe auto na inne nowe auto, bo jak wiadomo, te nowe się psują. Najczęściej karoseria. Trudno wymagać od kogoś, kto tak ciężko tyra na utrzymanie, żeby miał głowę do nauki robienia zwodów, radosnego hasania po trawniku, a już tym bardziej do celnego kopania nadętej skóry, aczkolwiek wszystkie polskie media podały niedawno do wiadomości publicznej, że nasz czołowy napastnik strzelił przepiękną bramkę… na treningu. Sukces ten można by porównać do pierwszego lądowania człowieka na Księżycu, gdyż przygotowania trwały w obu przypadkach mniej więcej tyle samo czasu, tylko że tamten sukces był transmitowany, a tego… no nikt się nie spodziewał.

Utracona fortuna

Mistrzostwa były piękne, acz przewidywalne do tego stopnia, że nawet moja żona postawiła na Niemców w zakładzie bukmacherskim wszystkie pieniądze, jakie miała przy sobie. Ale, jak to kobieta, zapodziała gdzieś kupon. W poszukiwaniu fortuny splądrowałem dom, zabudowania gospodarcze, pobliskie wysypisko śmieci i… jak kamień w kompot. Dopiero wtedy żona przyznała się, że w tym dniu robiła duże zakupy i te wszystkie pieniądze, to było 20 złotych przy stawce 2 koma 5. Pięć dych jak w zlew.

Sport to zdrowie

Uprawiałem za młodu sport i wiem, jaki potrafi być kontuzjogenny, dlatego ten slogan zawsze budził na mojej twarzy uśmiech politowania. O dziwo te mistrzostwa mogą mieć zbawienny wpływ na stan mojego organizmu, gdyż dawniej wyjście do toalety w trakcie meczu mogło mnie pozbawić przyjemności oglądania na żywo co najwyżej jednego gola, a teraz zrobienie siusiu kosztowało mnie 5 bramek, które Niemcy zdążyli strzelić Brazylijczykom. Postanowiłem po mistrzostwach wybrać się do znajomego weterynarza.

PS. Każdy teraz zastanawia się, jakąż metaforę kryje podtytuł – otóż żadnej. Po prostu mój telewizor wisi nad doniczką z filodendronem. ■

www.autocentrum.pl
(2014-05-03)

Subaru BRZ - powrót do ekscytującej przeszłości
(BRZ 2.0)

Subaru BRZ zostało stworzone według wspaniałego przepisu – niską, niemal idealnie rozłożoną masę połączono z napędem na tylną oś. Samochód dostarcza niezapomnianych wrażeń i daje powody do radości za każdym razem, gdy boxer umieszczony pod maską budzi się do życia. (…)

Zajęcie miejsca w Subaru BRZ wymaga nieco gimnastyki, ponieważ siedzisko znajduje się bardzo nisko – wydaje się, że siedzimy na asfalcie, a inni użytkownicy drogi patrzą na nas z góry. Fotele ciasno otulają ciało, dźwignia hamulca ręcznego jest umieszczona idealnie, tak jak drążek zmiany biegów, który staje się przedłużeniem prawej ręki. Od razu można poczuć, że najważniejsze są doznania kierowcy. (…)

Zostawmy jednak rozważania na temat wnętrza i skupmy się na wrażeniach z jazdy. Naciskamy przycisk, rozrusznik „kręci" nieco dłużej niż zazwyczaj, a z rur wydechowych o średnicy 86 milimetrów (przypadek?) wydobywa się najpierw prychnięcie, a po chwili przyjemny, basowy pomruk. (…)

Subaru BRZ jest oferowane tylko z jednym silnikiem – dwulitrową jednostką typu boxer, która generuje 200 koni mechanicznych oraz 205 niutonometrów w przedziale 6400–6600 obrotów. Motor nabiera chęci do jazdy dopiero po przekroczeniu wartości 4000 obrotów na minutę, wydając przy tym w miarę przyjemne dźwięki. (…)

200 koni mechanicznych umożliwia rozpędzenie Subaru do „setki" w nieco poniżej 8 sekund. Czy taki wynik rozczarowuje? BRZ nie jest sprinterem i nie został stworzony do startów spod świateł. Oczywiście większość „hot-hatchy" może pochwalić się lepszymi wartościami, ale zazwyczaj nie oferują napędu na tylną oś. Trudno w tym gronie znaleźć samochód, dający tyle zabawy i pozytywnych wrażeń za kółkiem. (…)

Środek ciężkości w Subaru BRZ jest położony niżej niż w Ferrari 458 Italia, a masa rozkłada się w proporcji 53/47. Niemal idealnie. Bezpośredni oraz stosunkowo ciężko pracujący układ kierowniczy przekazuje ogromną ilość informacji. Twardo zestrojone zawieszenie zapewnia dużo kontroli. (…)

Uzyskanie nadsterowności nie wymaga dużego wysiłku, nie trzeba nawet czekać na opady deszczu. Niezależnie od warunków, Subaru ciągle stara się wciągnąć kierowcę do zabawy. Jeśli nasze umiejętności nie są zbyt duże i tak możemy sobie na nią pozwolić. Kontrola trakcji jest dopracowana i reaguje naprawdę późno. (…)

www.motoryzacja.interia.pl
(2014-05-03)

Szok ;) Subaru WRX STi bez złotych felg
(WRX STI)

Suche dane nie dają pełnego obrazu postępu, jaki dokonał się w konstrukcji Subaru WRX STi.

Najbardziej wyczynowy model z drogową homologacją w palecie japońskiego producenta jest teraz zdecydowanie bardziej czuły na wszelkie zachcianki kierowcy. Ale tylko tego, który wie, czego od takiego samochodu należy wymagać.

Na początek garść informacji ważnych i istotnych dla miłośników ekstremalnych pojazdów, ze znaczkiem STi. Owszem, w palecie kolorów jest wciąż tak charakterystyczny dla modeli sygnowanych przez dział Subaru Tecnica International niebieski kolor, ale zabraknie złotych felg. Ten typowy zestaw był dla wielu ortodoksyjnych wyznawców marki wręcz obowiązkowy, ale w czwartym wcieleniu będzie niedostępny. No chyba że we własnym zakresie, bo producent zdecydował, iż standardowo montowane 18-calowe felgi będą matowione. I wyłącznie czarne. Aha – mogą być odlewane albo kute, lżejsze o cały kilogram. (…)

Kolejna dobra wiadomość to, że czwarta generacja Subaru STi produkowana będzie wyłącznie w wersji czterodrzwiowej, czyli klasycznego sedana. Hatchback, ani inne odmiany nadwoziowe, nie są przewidywane i całe szczęście, bo szczególnie urodziwe one nie były. Za ten powrót do tradycji składamy serdeczne podziękowania.

Jak to zwykle bywa, każdy samochód będzie miał tylu zwolenników, co przeciwników, zwłaszcza kiedy omawiane będą kwestię wyglądu nadwozia. Ta sprawa jest tak indywidualna, że nawet nie próbujemy dyskutować. Informujemy jedynie, iż nasze redakcyjne gusta były zgodne: nowa generacja STi może się podobać. Ciekawym pomysłem było przeniesienie lusterek na poszycie drzwi i wygospodarowanie dodatkowych okienek, poprawiających widoczność na boki. Masywna i muskularna sylwetka wzbogacona została o elementy świetlne typu LED. Znajdziemy je w przednich, jak i tylnych światłach. Teoretycznie w stosunku do poprzedniej generacji najnowsza wydaje się mechanicznie dokładnie taka sama. Teoretycznie. Po bliższym poznaniu okazuje się jednak, że trzyletnia praca japońskich inżynierów nie poszła na marne. Większość nowości kryje się pod blachami nadwozia, w zawieszeniu i sterowaniu

silnika. Projektując czwartą generację, spece z Kraju Kwitnącej Wiśni skupili się na trzech aspektach: czułości i odpowiedzi układu kierowniczego, przyczepności kół tylnej osi oraz zmniejszeniu przechyłów.

Mniejsze wychyły wzdłużne i poprzeczne uzyskano poprzez zwiększenie sztywności nadwozia, także obniżenie jego ciężaru. Przyczepność opon tylnej osi poprawiono dzięki wielu modyfikacjom w zawieszeniu: zwiększono grubości stabilizatorów, twardość sprężyn, charakterystyki amortyzatorów, punkty mocowań wahaczy. A układ kierowniczy?

To chyba najbardziej odczuwalna zmiana w nowej generacji. W porównaniu do poprzednika kierownica szybciej przekazuje życzenia kierowcy na koła. Zmiana kierunku jazdy jest prawie natychmiastowa, typowa dla samochodów supersportowych. Siła wspomagania nigdy nie jest za duża, ale wystarczająca do komfortowego manewrowania na parkingu. Po raz pierwszy użyto kierownicy w kształcie litery D, spłaszczonej u dołu, z praktycznymi przetłoczeniami od wewnętrznej strony. (…) Subaru nie zmienia tego co dobre, tak więc w najnowszej odmianie STi wprowadzono wyłącznie znaczne zmiany w sterowaniu bokserem, które poskutkowały rewelacyjną reakcją na otwarcie przepustnicy. Krótki czas potrzebny na wygenerowanie pełnej mocy 300 koni mechanicznych najlepiej można poczuć, kiedy system SI-Drive ustawiony jest w pozycji „Sport sharp". Wtedy opanowanie potwora ze znaczkiem STi wymaga sporych umiejętności. Zestopniowanie skrzyni biegów jest wręcz idealne, ale nie ma się co dziwić. W pracach nad nowym WRX STi brał udział nie kto inny jak czterokrotny rajdowy mistrz świata, Tommi Makinen. Jazdy testowe odbywały się między innymi na legendarnej Północnej Pętli toru w Nurburgu, a rady fińskiego mistrza pozwoliły precyzyjnie dostroić zarówno układ przeniesienia napędu, jak i zawieszenie. Krótkie skoki drążka skrzyni biegów, a także pewne działanie przekładni to nic innego jak wykorzystanie sportowych doświadczeń w cywilnym samochodzie. (…)

Auto świat 4x4
05/2014

Tylko Imprezy żal…
(WRX STI)

(…) Do receptorów kierowcy dociera mnóstwo dobrze znanych impulsów, które przypominają o ciekawej historii tego modelu. Choć trzeba przyznać, że w obecnej generacji wrażenia są wysublimowane jak nigdy dotąd.

(…) Pod maską pracuje znany turbodoładowany bokser o mocy 300 KM z dużym intercoolerem umieszczonym tuż pod maską. Silnik o momencie obrotowym 407 Nm pobudza do życia układ napędowy na 4 koła z centralnym mechanizmem różnicowym, wyposażonym w mechaniczną szperę oraz dodatkowe sterowane elektronicznie sprzęgło wielopłytkowe, które pozwala korygować rozdział momentu pomiędzy osiami.

Jazda na szosie. (…) Konstrukcja kolumny ma o 125 proc. większą sztywność skrętną, przełożenie jest bardziej bezpośrednie (było 15:1, jest 13:1), aż o 400% zwiększono sztywność elementów mocujących oraz pozostawiono hydrauliczne wspomaganie kierownicy. Poza tym nie zmieniła się sama konstrukcja zawieszenia, ale jego zestrojenie. (…)

Wszystkie zmiany w połączeniu z lżejszą i sztywniejszą karoserią powodują, że STI rewelacyjnie i jak nigdy dotąd reaguje na polecenia kierowcy. Daje również poczucie solidności konstrukcji znane z niemieckich aut. W samochodach sportowych z twardym zawieszeniem jest to bardzo ważne. Choć osiągi się nie zmieniły, wrażenia z jazdy są zdecydowanie przyjemniejsze. (…)

PLEJADY
Magazyn miłośników Subaru

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

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

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

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:
MEDIAGRAFIKA www.mediagrafika.pl

Stali współpracownicy:
Jerzy Dyszy, Agnieszka Jama, Michał Jasiński, Robert Kardzis, Jacek Pieśniewski.

Pozostałe zdjęcia: archiwum Subaru, Fuji Heavy Industries, Subaru Tecnica International, Szkoła Jazdy Subaru, Fotolia LLC, Mediagrafika, ChromaStock

Magazyn „Plejady" jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru. Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów. Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

ISSN 1897-1989
www.**plejady.subaru**.pl

facebook.pl/**MagazynPlejady**

NIE TESTUJ FOTELIKÓW NA WŁASNYM DZIECKU!

korzystaj z testów na fotelik.info

Sprawdź wyniki fotelików samochodowych w crashtestach. W serwisie fotelik.info na stronie testy fotelików znajdziesz 495 wyników takich prób zderzeniowych przeprowadzonych m.in. przez ADAC, OEAMTC, AA Trust i ANWB. fotelik.info poleca te foteliki, które osiągnęły we wspomnianych niezależnych testach fotelików minimum ocenę 3