



SUBARU

Nr **10**/2005
30.07.2005

magazyn miłośników subaru

PLEJADY

www.subaru.pl

II Zlot Plejad - Wysowa

Porady SJS

Subaru dookoła Maroka

Historia SWRT

Outback 2.5 SPE

Test Imprezy Solberg Edition



cena 6,00 zł
z podatkiem VAT 22%



OD WYDAWCY...

Szanowni Państwo.

Okres letniej kanikuly powinien być też okresem wypoczynku, nabieraniem sił do jesiennych zmagania. Typowe spowolnienie funkcjonowania firm w tym roku jednak nas nie dotyczy.

Przyczyną są zarówno zmiany ustawodawcze, szczególnie ustawy o VAT, jak i przygotowania do wprowadzenia na rynek zmodyfikowanych wersji naszych samochodów.

Obowiązująca od 21. sierpnia nowa Ustawa powoduje, że coraz częściej „wpadają” do nas potencjalni klienci, których już nie interesuje ani kolor samochodu, ani jego wyposażenie.

Jedyne pytanie, to „co jeszcze macie z odpisem”?

Odpowiadam - już bardzo niewiele. Pozostało już tylko kilka Legacy 2.0 kombi z homologacją ciężarową.

Ze swej strony, tym dla których homologacja nie jest warunkiem zakupu samochodu, możemy jednak zaoferować specjalną wersję Outbacka 2.5, którego krótki opis znajduje się w niniejszym numerze.

Ponadto, już od połowy sierpnia, w salonach Subaru będzie można będzie obejrzeć „przedpremierowe” egzemplarze zmodyfikowanego Foreстера - zapraszam serdecznie!

Kończąc ten krótki, wakacyjny tekst, życzę tym z Państwa, którzy jeszcze nie mieli okazji skorzystać z urlopu, przyjemnego wypoczynku. Może tak przyjemnego i pełnego wrażeń, jak opisany w niniejszym numerze przez jednego z czytelników wyjazd do Maroka.

Z wakacyjnymi pozdrowieniami.

Witold Rogalski,
Dyrektor SIP

"PLEJADY" nr 10/2005 - lipiec 2005

Wydawca:

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

Zespół redakcyjny:

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

Marketing/Reklama:

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

Skład i druk:

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

ŚWIADECTWO DOJRZAŁOŚCI

Późna wiosna to co roku czas, w którym młodzi ludzie przygotowują się do zdawania matury. Także w tym roku mieliśmy okazję zauważyć zestresowaną młodzież w oficjalnych ubraniach, gromadzącą się przed swymi szkołami.

W przeciwieństwie jednak do lat poprzednich, okres maturalny tym razem nie ograniczył się do jednego czy dwóch tygodni. Wielotygodniowy maraton to rezultat reformy, o której mówiło się od dawna.

Egzamin na poziomie podstawowym, egzamin na poziomie rozszerzonym, egzamin dwujęzyczny i kto wie, co jeszcze.

Wyniki muszą napawać optymizmem. Przynajmniej koła rządzące. W końcu, aby zdać maturę, trzeba było osiągnąć zaledwie około 30% z możliwych 100. Czyli transponując to na bardziej zrozumiałe proporcje - jeżeli co trzecia odpowiedź była prawidłowa, to znaczy, że zna się przedmiot. Ciekawe co na to Urząd Skarbowy, gdy tylko co trzecia faktura będzie prawidłowo wypełniona? Wolę nie myśleć!

Bądźmy jednak bardziej pragmatyczni - użyjemy porównań z życia codziennego. Co trzecia ustawa bez bublej prawnych, co trzeci poseł postępujący zgodnie z zasadami dobra publicznego, co trzecia droga w dobrym stanie technicznym... w tym kontekście forma oceniania matur ma jednak może sens? Bo przecież Świadeństwo Dojrzałości to dowód, że młodzi ludzie są przygotowani do życia. Do życia w Polsce. Takiej, jaką jest. Na 30%.

Inny temat to... tematy. Tematy egzaminów. O ile uczniowie mieli za zadanie udzielenie 30% właściwych odpowiedzi, to Komisja Egzaminacyjna miała ułożyć takie zadania, które są zawarte w programie nauczania. Niby logiczne. Niestety tylko niby. Okazało się, że z języka polskiego żaden z tematów był objęty programem. Czyżby ich opracowywaniem zajęli się specjaliści od gier losowych? To może od razu urządzić loterię? Korzystnym efektem ubocznym będzie odprowadzenie akcyzy od tego typu działalności do kasy państwowej, co uwzględniając liczebność klas maturalnych powinno zdecydowanie zmniejszyć dziurę budżetową.

Jeszcze bardziej zaskakującym może na pozór wydawać się fakt, że pomimo braku spójności pomiędzy tematami matury a programem nauczania większość uczniów zdała. I to wymaga głębszego zastanowienia. Możliwe są dwie opcje. Jedna, to że nasza młodzież tak wiele czyta i jest tak inteligentna, iż jej wiedza wykracza daleko poza program. Druga - że przysłowiowe „lanie wody nie na temat” nie przeszkadza w zdobyciu życiowego sukcesu.

Matematyka przestała być przedmiotem obowiązkowym. Zamiast tego nudnego i nikomu niepotrzebnego przedmiotu, można było zdawać tak w życiu codziennym niezbędne przedmioty jak: język grecki i kulturę antyczną czy ta-

nec współczesny. Już widzę oczyma duszy, jak wykształcony obywatel na pytanie urzędника o błędy w deklaracji PIT informuje:

„Na to pytanie odpowiedzieć Panu/Pani nie mogę, ale za to mogę ładnie zatańczyć”.

Do tej pory sądziłem, że znajomość matematyki jest w życiu niezbędna. W końcu każdy z nas ma trochę rachunków do sprawdzenia i zapłacenia, a konto w banku stało się standardem.

Mój własny przykład z PIT-em dowodzi jednak, że się myliłem. W końcu w świetle stale zmieniających się ustaw i regulacji, prawidłowe rozliczenie podatkowe istotnie więcej ma wspólnego z zasadami wspomnianych gier losowych, niż matematyki. Może więc dobrze, że odpowiednio ukształtowane społeczeństwo w przyszłości będzie traktowało sprawy podatkowe jako *Vis Major*? I do codziennych modłów dołączy sformułowanie standardowe: *„I łaskawego urzędnika racz mi dać Panie!”*

Przebieg matur nauczył też młodzież, gdzie jest jej właściwe miejsce w życiu. Gdy jedna z uczennic krakowskich poprosiła o dodatkową kartkę papieru Komisję Egzaminacyjną, ta odpowiednio opieczętowany arkusz wręczyła. Dzięki czemu znalazło się miejsce na kolejną odpowiedź z języka ojczystego. Jakież było jej zdziwienie, ba! przerażenie, gdy Okręgowa Komisja Egzaminacyjna udzieliła lakonicznej informacji o unieważnieniu egzaminu. Bo dodatkowy arkusz nie był przewidziany w systemie. Argumentacja, że przecież został wydany przez lokalną komisję spotkała się z odpowiedzią: *„I co z tego? Nieznajomość prawa nie chroni przed skutkami niezgodnego z nim postępowania”.* Dopiero awantura i groźba oddania sprawy do sądu przyniosła pozytywny skutek - po kilku telefonach do Warszawy zdecydowano się sprawdzić złożoną pracę (nota bene ocenioną później jako bardzo dobrą).

I to był prawdziwy Egzamin Dojrzałości. Zdany z wynikiem celującym z (jeszcze) nie objętego zakresem kształcenia przedmiotu: jak walczyć z administracją państwową.

Reasumując można powiedzieć, że dokonano wielkiego eksperymentu kosztem młodzieży.

Jak zwykle nie przyjęto istniejących wzorców z innych państw, lecz radośnie stworzono coś zupełnie nowego.

I w tym jednym punkcie trzeba stwierdzić, że młodzież Egzamin Dojrzałości zdała.

Wkraczających w dorosłe życie młodych ludzi nie będą już zaskakiwały wysrane z palca ustawy, czy nieoczekiwane meandry interpretacyjne już istniejących.

Pozostaje tylko jedna smutna refleksja - czy naprawdę bardziej słusznym jest przygotowywanie młodzieży do chaosu, niż zmiana samego chaosu?

Witold Rogalski,
Dyrektor SIP

WAKACJE, WAKACJE...

Witajcie drodzy przyjaciele. Uroczycie informuję, że nadszedł jeden z najwspanialszych okresów w roku. Rozpoczęły się wakacje. Ten radosny czas wywiera piętno na wszystkich ludziach. Rodzice cieszą się, że dzieci wyjechały i że będzie wreszcie trochę spokoju w domu. Dzieci tryskają radością, bo wreszcie są wolne i mogą robić to, co lubią najbardziej - czyli nic. Nauczyciele chwalą ten czas, bo nie ma uczniów, a im dalej płacą...

Można wyliczać ogromną liczbę ludzi szczęśliwych z powodu wakacji. A my kierowcy? No niby też wszystko fajnie. Bagaże spakowane, przegląd przed wyjazdem zrobiony, kanarek wypożyczony sąsiadom. Można jechać.

Cudowne uczucie, zaplanowana trasa, czas przejazdu, nawet przerwy na popas ustalone. Wszystko tak, jak to SJS opisywał w jednym z pierwszych numerów Plejad. Opuszczamy nasze kochane miasto i lekko rozmarzeni ruszamy. I oto obserwujemy dziwne zjawisko. Zamiast połykać kilometry zbliżające nas do celu podróży, stoimy w korkach w szczyrych polach.

Może wypadek - myślimy. Cóż, zdarza się. Po 15 minutach trochę zniecierpliwieni patrzymy, jak z przeciwnej strony jadą pojazdy w płynny i leniwy sposób. Co jest? Zaczynamy się denerwować.

Ktoś z kolejkowiczów dzwoni na policję, pyta: „Co się dzieje?” - również wkurzony. Ano nic. Po prostu wakacje. Atmosfera kanikuły porwała wszystkich. Również drogowców. Tu akurat zapomnieli usunąć walec po robotach dro-

gowych i zablokowali nasz pas ruchu. Ot, taka błaħostka.

Dziwne tylko, że kilka kilometrów dalej stoi sobie, oczywiście przypadkowo, patrol z radarem i wyłapuje wściekłych, spóźnionych kierowców chcących nad-



gonić stracony czas. Taki sobie zbieg okoliczności.

Dla jednych wakacje to czas wypoczynku, dla innych - czas żniw. Drogowcy rozkopali nam calusieńką Polskę wzdłuż i wszerz. Nie ma chyba trasy krajowej, która gwarantowałaby przejazd 200 km bez mijanek, blokad lub innych utrudnień. Ale to wszystko dla was, urlopowicze. Dla was dodatkowe patrole, które zamiast pomagać i kierować ruchem, czekają tuż za ograni-

eniem do 40-tu pozostawionym po ubiegłych wakacjach. Z myślą o nas, kierowcach, znani z telewizji i prasy, żerujący na naszych portfelach rodzimi szejkowie biją w wakacje kolejne rekordy cen paliw. Wszystko dla nas i dla naszego cudownego wypoczynku.

Mimo to życzę wam wszystkim radosnych i udanych wakacji.

Szerokiej drogi.

PS. Proszę bardzo, przyslijcie na adres SIP-u lub Redakcji wasze relacje, zdjęcia z ciekawych wakacyjnych podróży, opiszcie jakiś absurd lub ciekawą przygodę. Przecież nawet w gwiazdozbiornie Plejad takie się zdarzają.

Andrzej Lenczowski
SJS



MOCNA OBSADA - SARDYNIA

Już dawno w Mistrzostwach Świata nie było tylu samochodów WRC. Obok 12 fabrycznych załóg, za sterami prywatnych „wurców” pojawiło się aż 13 kierowców. Najwięcej szans na zwycięstwo dawano Petterowi Solbergowi, który rok temu wygrał Rajd Sardynii z ponad dwuminiutową przewagą nad Sebastianem Loebem. Tym razem lider Subaru World Rally Team był drugi.

Przed rajdem zespół Subaru testował nowe opony Pirelli. „Mamy do wyboru kilka nowych mieszanek. Powinny spisać się lepiej niż te w Nowej Zelandii”, ocenił Solberg. Oprócz Norwega, we Włoszech punkty dla zespołu mieli zdobywać Chris Atkinson oraz Stéphane Sarrazin. „Cały czas się uczę nowej Imprezy WRC. Mam nadzieję, że uda mi się osiągnąć dobry wynik”, stwierdził Atkinson. Niestety obaj zawodnicy nie mieli szczęścia. Młody Australijczyk na oesie 5 uderzył w skałę, kompletnie zdemolował zawieszenie i po raz pierwszy odpadł z rywalizacji. Drugi raz musiał skorzystać z zasady SuperRally po oesie 8, na którym uszkodził układ kierowniczy. Ostatecznie

zajął 18. miejsce w klasyfikacji generalnej. Trochę lepiej radził sobie Sarrazin, który pomimo awarii sprzegła uplasował się na 11. miejscu. W czołówce od początku trwała zacięta walka między Solbergiem, Sebastianem Loebem i Marcusem Grönholmem. Norweg, który jechał jako pierwszy w stawce, pełnił rolę przecierającego trasę. Fin rolował swojego Peugeota 307 WRC na oesie 3, ale mimo to prowadził po drugiej pętli. Drugie i trzecie miejsce zajmowali ex aequo Loeb i Francois Duval. Ten ostatni dachował na kolejnej próbie. Xsarę WRC odbudowano i na następny dzień Belg powrócił na trasę dzięki SuperRally. Liderem pierwszego etapu został Sebastian Loeb, drugi był Solberg, a trzeci... Mikko Hirvonen w prywatnym Fordzie Focusie WRC!

Kraksy i awarie

Już na początku drugiego etapu Hirvonen uszkodził zawieszenie i zrezygnował z dalszej jazdy. Podobny los spotkał Daniela Carlssona, który jechał Imprezą WRC. Z zawodami pożegnali się także Toni Gardemeister (Ford Focus WRC), Janne Tuohino (Skoda Fabia WRC) oraz

starszy brat Pettera Solberga - Henning (Ford Focus WRC). Cały czas prowadził Sebastian Loeb, którego starał się dogonić kierowca Subaru World Rally Team. I tak już zostało do końca zawodów. Ostatecznie lepszy okazał się Francuz. Zażarta walka toczyła się o miejsca 3-6. Szansę na podium miał Harri Rovanpera (Mitsubishi Lancer WRC), ale jego radość trwała krótko. Na oesie 13 urwał koło. Ponieważ był to już ostatni, trzeci etap, Fin nie mógł skorzystać z SuperRally. W tej sytuacji na trzecią pozycję awansował Marcus Grönholm. Czwarte miejsce zajął drugi kierowca Peugeota - Markko Märtin. Najwyżej sklasyfikowanym kierowcą niefabrycznym był Antony Warmbold (Ford Focus WRC - 7 miejsce). „Sebastian jest w takiej formie, że czeka nas trochę pracy, aby mu dorównać w kolejnym rajdzie. Na szczęście Cypr zawsze był dla mnie szczęśliwy i tam postaram się go pokonać”, stwierdził na mecie Petter Solberg. Zaraz po rajdzie zdołał jeszcze „utopić” Loeba w morzu, w czasie wspólnej zabawy na motorówce.

POGROM FAWORYTÓW - CYPR

Najtrudniejszy w kalendarzu mistrzostw świata, Rajd Cypru, stał się prawdziwą areną niezwykłych wydarzeń. Z zawodów odpadli główni faworyci: Petter Solberg, Marcus Grönholm i Francois Duval. Wygrał Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC), ale bohaterem został 33-letni Manfred Stohl, który startując prywatną Xsarą WRC zajął trzecie miejsce w „generalce”. Drugi kierowca Subaru World Rally Team - Chris Atkinson był dziesiąty.

„Czuję się głęboko rozczarowany. Warunki były niezwykle trudne. Ukończenie każdego odcinka specjalnego wymagało nadludzkiego wysiłku. Byliśmy dobrze przygotowani i nie spodziewaliśmy się problemów. Ale stało się inaczej i to jest dziwne. Myślę, że gdybym mógł walczyć do końca, stanąłbym na podium”, powiedział Petter Solberg, po tym jak szefostwo Subaru World Rally Team zdecydowało się wycofać swojego lidera po oesie 6. Tylko w ten sposób można było uniknąć awarii silnika w Subaru Imprezie WRC. Zgodnie z nowymi przepisami, ten sam motor musi zostać użyty w kolejnej eliminacji FIA WRC.

Zapchany filtr

Na początku nic nie zapowiadało problemów Solberga. Wygrał pierwszy oes, ale już na drugim, kiedy jechał „łeb w łeb” z Loebem, w Imprezie WRC zaczęła szwankować turbina. Lider SWRT stracił najpierw 9 sekund, a na mecie oesu ponad 28 sek. Chris Atkinson, który nie mógł trafić z ustawieniem zawieszenia wykonał piruet, ale pojechał dalej. Petter Solberg zamierzał zaatakować na kolejnej pętli. Niestety tym razem od kurzu i pyłu zatkał się filtr powietrza. Silnik zaczął się przegrzewać. Szefostwo zespołu w trosce o stan samochodu wycofało

Norwega z rywalizacji. Z rajdem pożegnał się również Marcus Grönholm - najpierw uszkodził zawieszenie w Peugeocie 307 WRC, potem przydarzyła się awaria silnika. Mechanicy odkryli w aucie Fina dwa pęknięte zawory. Pierwszy etap wygrał Sebastian Loeb.

Atkinson walczy, Subaru triumfuje w PCWRC

Drugi dzień upłynął pod znakiem bezbłędnej jazdy Sebastiana Loeba. Ze świetnej strony pokazał się również Solberg, ale... Henning. Starszy brat Pettera jechał „prywatnym” Fordem Focusiem WRC i zajmował drugie miejsce! Groźny wypadek miał Francois Duval, który najpierw dachował, a potem jego Xsara WRC stanęła w płomieniach. Pilot Stephane Prevost stwierdził po rajdzie, że nie ma już ochoty jeździć z młodym Belgiem. Przez cały drugi etap dzielnie wal-

czył Chris Atkinson. Po wielu próbach udało mu się ustawić zawieszenie w Imprezie i w końcówce odrobił starty. Zakończył zawody na 10. miejscu. Wygrał Loeb, przed Manfredem Stohlem (Xsara WRC), co było nie lada zaskoczeniem. Na trzeciej pozycji zameldował się Markko Märtin (Peugeot 307 WRC), który w końcówce wyprzedził Henniga Solberga. Gdyby nie problemy z silnikiem w Focusie starszy brat Pettera stanąłby na podium. W Production Car WRC Subaru triumfowało na trzech pierwszych miejscach. Zwyciężył Brice Tirabassi w Imprezie WRX Spec. C, drugi był Argentyńczyk Sebastian Beltran, a trzeci Marcos Ligato. Lider mistrzostw, Toshi Arai zламаł zawieszenie w swojej Imprezie już na oesie 1 i musiał się zadowolić jedynie dwoma punktami. Ale utrzymał prowadzenie w klasyfikacji generalnej PC WRC.



POWETOWAŁ SOBIE STRATĘ - TURCJA

Petter Solberg częściowo odrobił stratę punktową po nieudanym występie w Rajdzie Cypru. Lider Subaru World Rally Team zajął 2. miejsce. Zwyciężył Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC), a trzeci był Marcus Grönholm (Peugeot 307 WRC). Wydarzeniem zawodów był powrót Carlosa Sainza, który w ekipie Citroëna zastąpił Francoisa Duvala.

Kamienie, twardy szuter, deszcz, błoto - w takich warunkach światowa czołówka ścigała się na tureckich oesach. Pierwszą próbę wygrał Loeb. Drugi czas miał Solberg, ale cieszył się z wyniku tylko do

przejazdu Gianluigi Giallego (Mitsubishi Lancer WRC). Włoch był o 6 sekund szybszy od kierowcy Subaru i powiła dużą sensacją. Drugi kierowca SWRT - Chris Atkinson wypadł z trasy, tuż przed metą oesu 3. Uszkodził prawe tylne koło i zawieszenie Imprezy. W strefie serwisowej okazało się, że awarii uległ także zbiornik paliwa. Mechanikom nie udało się wszystkiego naprawić w pół godziny i Atkinson otrzymał karę. Znowu pomogła zasada SuperRally, ale o walce o punkty Australijczyk musiał zapomnieć. Liderem pierwszego etapu został Loeb, który wyprzedził Marcusa Grönholma i Solberga. Czwarte miejsce zajmował Carlos Sainz.



Subaru odrabia straty

Przed startem do drugiego etapu Petter Solberg zapowiedział walkę o drugie miejsce. Już na początku udało mu się zniwelować stratę do Grönholma do 7,9 sek. Gialli miał awarię turbo i spadł na 10. miejsce. Pobocznie zwiędzał Toni Gardemeister (Ford Focus WRC), przy czym uszkodził prawe tylne koło. To spowodowało, że w walce o piątą lokatę wyprzedził go Marrko Martin (Peugeot 307 WRC). Na SS 11 po przejeździe kilkunastu zawodników, rozpętała się burza. Akurat w tym momencie na trasie był Atkinson. Kierowca Subaru wykonał efektowny piruet, ale na szczęście wrócił na drogę. Na kolejnych dwóch próbach rozegrała się zacięta walka pomiędzy Subaru i Peugeotem. Pojedynek Solberg vs Grönholm wygrał kierowca Imprezy WRC. Fin wściekle atakował do samego końca rajdu, ale Norweg skutecznie bronił drugiej lokaty. Na dodatek na SS 17 wygrywał nie tylko z Grönholmem, ale również z kierowcą Citroëna. Do pełni szczęścia zabrakło jednak 59,6 sek.

PC WRC - Arai na czele

Od początku rajdu w PC WRC prym wiodli kierowcy Subaru na czele z Toshi Arai. Wspaniałą walkę Japończyk stoczył w samej końcówce w Marcossem Ligato i Markiem Higginsem, którzy dyktowali tempo przez cały pierwszy etap. Higgins odpadł jednak na przedostatniej próbie, a Arai pokonał Ligato na ostatnim oesie, zdobywając 10 punktów. Japończyk pozostaje liderem klasyfikacji grupy N mając na koncie 30 pkt.

NA LOEBA NIE MA RADY - AKROPOL

„Jestem rozczarowany wynikiem. Oczekiwałem zwycięstwa. Zresztą kilka ostatnich rajdów nie poszło nam najlepiej. Jesteśmy w połowie sezonu i jest jeszcze cień szansy na tytuł. Na razie na Sebastiana nie ma rady. Mam nadzieję, że Rajd Argentyny będzie dla nas przełomowy”, powiedział na mecie Rajdu Akropolu Petter Solberg. Kierowca Subaru World Rally Team zajął dopiero 9. miejsce. Wygrał Sebastian Loeb (Citroën Xsara WRC).

Jeszcze przed zawodami zespół Subaru przeżył ciężkie chwile. Podczas badania technicznego okazało się, że Imprezy WRC Solberga, Atkinsona i Sarrazina są za lekkie. Zamiast wymaganych 1 230 kg samochody ważyły ok. 1 214 kg. Zawodnikom groziło wykluczenie, ale na szczęście skończyło się na karze finansowej.

Solberg urywa półoś

Pierwszy etap zaczął się dość sensacyjnie. Po pierwszym odcinku specjalnym prowadził Mikko Hirvonen, jadący prywatnym Focusem WRC 03. Drugi był Marcus Grönholm, a tuż za nim Carlos Sainz. Sebastian Loeb, który jako pierw-

szy „zamiatał” drogę, zajmował piątą miejsce. Petter Solberg najpierw uszkodził tył Imprezy, a potem na oesie 2 zsunął się z drogi, urywając przy okazji półoś. Kierowca SWRT spadł na 14. miejsce.

Chris Atkinson wycofał się z powodu awarii silnika, a Stéphane Sarrazin zdemolował tylne zawieszenie i odpadł z walki przed oesem 7. Następnego dnia obaj kierowcy Subaru musieli skorzystać z SuperRally. Wypadek wyeliminował Manfreda Stohla (Xsara WRC), a Janne Tuohino (Skoda Fabia WRC) zahaczył o skałę i uszkodził skrzynię biegów. Pierwszy etap wygrał Loeb, który przed ostatnią pętlą założył szersze opony i wyprzedził zarówno Grönholma, Sainza, jak i Hirvonenę.

„Mr. Hollywood” goni rywali

„Nie mam już nic do stracenia”, stwierdził przed startem do drugiego etapu Petter Solberg. Lider SWRT przyspieszył i zaczął odrabiać straty. W Peugeotie 307 WRC Grönholm zaczęła szwankować skrzynia biegów, potem urwała się półoś i Fin nie był w stanie zagrozić Loebowi. Problemy z przekładnią miał również Hirvonen. Carlos Sainz walczył o drugie miejsce z Tony Gardemeistrem (Ford Focus

WRC). Hiszpan dwa razy przebiegał opony, a raz wpadł na skałę. W końcówce musiał oddać pole rywalowi, ale w pojedynku z „El-Matadorem” nie mieli szans znacznie młodszy Harri Rovanperä (Mitsubishi Lancer WRC), czy Marrko Martin (Peugeot 307 WRC). W końcówce Loeb odskoczył jeszcze rywalom wygrywając kolejne odcinki. Francuz wygrał piąty rajd z rzędu, czym pobił rekord ustanowiony dwadzieścia lat temu przez Timo Salonen! Drugie miejsce zajął Gardemeister, przed Sainzem. Grönholm ostatecznie był czwarty, a piątą pozycję obronił Mikko Hirvonen. Petter Solberg nie zdobył punktu, ale nadal zajmuje drugie miejsce w klasyfikacji indywidualnej rajdowych Mistrzostw Świata.

**Relacje przygotował:
Lukasz Kański-Chmielewski
„WRC Magazyn Rajdowy”**

PUNKTACJA MŚ:		PRODUCENCI	
KIEROWCY			
1. Loeb	65	1. Citroën	84
2. Solberg	42	2. Peugeot	79
3. Gardemeister	39	3. Ford	57
4. Martin	39	4. Subaru	47
5. Grönholm	37	5. Mitsubishi	37
		6. Skoda	8

ELMOT-REMY - SPORO NIESPODZIANEK

Początek sezonu rajdowego zawsze budzi emocje. Tak było i tym razem w czasie 33. Rajdu Elmot-Remy - zawodów, które od trzech lat otwierają cykl RSMP. Krajowa czołówka pozostawiała samochody, pojawili się nowi sponsorzy, a nawet nowe twarze. W barwach Subaru Poland Rally Team wystartowali Leszek Kuzaj z Maciejem Szczepaniakiem oraz Marcin Turski z Dariuszem Burkatem, wspomagani przez Statoil Polska.

Start w Świdnicy pokazał, że kierowcy wykorzystali ponad półroczną przerwę na „wyścig zbrojeń”. Trzy samochody przygotowała „stajnia” Leszka Kuzaja - STT Racing. Mistrz Polski i Maciej Oleksowicz mieli do dyspozycji nowiutkie Subaru Imprezy WRX Spec. C (N11). Marcin Turski pojechał ubiegłorocznym egzemplarzem. Za sterami „prywatnych” Imprez usiedli Tomasz Kuchar, Damian Gielata oraz Marcin Bełtowski. Silna była obsada Mitsubishi Lancerów - najnowszymi Evo VIII wystartowali Michał Bębenek, Michał Sołowow, Stefan Karnabal oraz Maciej Lubiak. W klasie Super 1600 również nie zabrakło mocnej obsady. W Suzuki Ignisach można było oglądać Grzegorza Grzyba i Michała Kościuszkę, w Peugeotach 206 Piotra Adamusa i Mariusza Pelikańskiego, a w Fiacie Punto

Sebastiana Frycza. Zapowiadała się ciekawa walka.

I etap - groźny wypadek Kuzaja

Zgodnie z przewidywaniami pierwszy odcinek specjalny wygrał Leszek Kuzaj. Kolejne miejsca zajęli Bębenek, Grzyb, Kościuszko i Karnabal. Lepszy wynik kierowców S 1600, był sporym zaskoczeniem. Na drugim oesie z rajdem pożegnał się Sołowow, którego pokonała awaria skrzyni biegów. Na kolejnych próbach „Kuzi” przyspieszył i po pierwszej pętli prowadził przed Bębenkiem, Grzybem, Lubiakiem i Fryczem. Niestety kolejny odcinek - „Jedlina” - był dla Mistrza Polski wyjątkowo pechowy. Przy prędkości 190 km/h Impreza nagle dostała wibracji, potem wykonała piruet i z ogromnym impetem uderzyła w drzewo. Wyglądało to bardzo groźnie. Leszek i Maciej zostali zabrani do szpitala. Po kilku godzinach Leszek został zwolniony, natomiast Maciek pozostał pod opieką lekarzy. Okazało się, że w samochodzie urwał się wahacz. - *To naprawdę cud, że przeżyliśmy* - stwierdził Kuzaj. W tej sytuacji liderem pierwszego etapu został Michał Bębenek.

II etap - pech Turskiego

Drugiego dnia największym zaskoczeniem była... pogoda. Na trasach wokół Walimia pojawił się śnieg. Warunki przypominały bardziej listopad niż maj. Marcin Turski zaczął „kręcić” coraz lepsze czasy, ale miał pecha. Przebił oponę, co

kosztowało go stratę prawie 3 minut. Jednak „Turas” nie zapomniał, na czym polega szybka jazda. W bardzo trudnych warunkach zdołał awansować na 14. pozycję. *„Szkoła, wielka szkoda. Ale naszym celem była meta, więc cel osiągnęliśmy. Czuję, że «odrdzewiałem»”,*



powiedział na mecie kierowca Subaru. Z rajdu odpadli Stefan Karnabal (kraksa) oraz Sebastian Frycz (awaria zawieszenia). 33. Rajd Elmot wygrał Michał Bębenek, przed Grzegorzem Grzybem i Maciejem Lubiakiem. Życiowy sukces osiągnął Maciek Oleksowicz, który zajął 5. miejsce w klasyfikacji generalnej. *„Jechało nam się bardzo dobrze. Chyba jesteśmy w dobrej formie. Chcę podziękować Leszkowi za wsparcie na tym rajdzie i za świetne przygotowanie naszego Subaru”,* cieszył się zawodnik zespołu Castrol Q-Service. Marcin Turski zapisał na konto Subaru Poland Rally Team punkt w klasyfikacji zespołów sponsor-skich i producentów.

www.pirelli.pl

MOC POD KONTROLĄ

Gdy prowadzisz dynamiczny samochód najwyższej klasy nie musisz iść na kompromis pomiędzy dynamiką jazdy, stylem i bezpieczeństwem. Pirelli zapewnia Ci najdoskonalsze opony pozwalające zachować całkowitą kontrolę. Nikt nie doścignie Mistrza!



PO RAZ PIERWSZY NA SZUTRACH

62. Rajd Polski po raz pierwszy rozegrano na trasach Rajdu Kormoran. PZM-ot zamierza zgłosić zawody do cyklu eliminacji rajdowych Mistrzostw Świata, a największe szanse mają rajdy rozgrywane na nawierzchniach szutrowych.

Choć wygrał Krzysztof Hołowczyc (Subaru Impreza WRX), to do momentu zamknięcia tego numeru „Plejady” wyniki były nieoficjalne. Podczas Badania Kontrolnego po zakończeniu zawodów, Delegat Techniczny FIA z Finlandii uznał, że półosie w Subaru „Hołka” były niezgodne z homologacją. Części wysłano do zbadania do siedziby FIA w Paryżu.

Plejada gwiazd

Ponieważ „Polski” był drugą eliminacją rajdowych Mistrzostw Europy, do Mikołajek przyjechali zawodnicy walczący o punkty w europejskim czempionacie. Listę startową otwierał aktualny Mistrz Europy Simon Jean-Joseph (Renault Clio S 1600). Znaleźli się na niej również: Renato Travaglia (Mitsubishi Lancer Evo VII), Giandomenico Basso (Fiat Punto S 1600) i Marco Cavigioli (Lancer Evo VII), Szwed Oscar Svedlund, Czech Jan Kopecky (obaj Mitsubishi Lancer Evo VII), Norweg Trond Sveinvoll i Fin Saku Vierimaa (obaj Subaru Impreza STI), czy Belg Dominik Bruyneel (Ford Fiesta S 1600). Nie zabrakło oczywiście całej krajowej czołówki. Obsada była doborowa.

Etap 1 - Kuzaj przebija oponę

Pierwszy odcinek specjalny wygrał Krzysztof Hołowczyc. Ale tuż za nim ze stratą tylko 0,2 sek. zameldował się Oscar Svedlund. Sprawdzą się spekulacje, że 25-letni Szwed może być „czarnym koniem” zawodów. Trzeci czas „wykręcił” Tomasz Czopik powracający do RSMP w leciwym Mitsubishi Lancerze Evo VI. Leszek Kuzaj był siódmy, a Maciej Oleksowicz szesnasty. Jean-Joseph zajmował dopiero 22. pozycję. Drugi oes wygrał Svedlund, przed Czopikiem i Michałem Sołowowem (Mitsubishi Lancer Evo VIII MR). Trzeci, najdłuższy oes „Derc” (40 km) najszybciej pokonał Hołowczyc. Na czwartym i piątym miejscu znaleźli się dwaj kierowcy z Olsztyna: Zbigniew Staniszewski i Marcin Abramowski w Lancerach Evo VI. Wszyscy przecierali oczy ze zdumienia. „*Jak to możliwe?*”, dziwił się Marcin Turski, któ-



ry tym razem oglądał zawody jako kibic. Ogromnego pecha miał Leszek Kuzaj. Uderzył w kamień i przebił oponę. Kierowca Subaru Poland Rally Team zdecydował się zmienić koło na oesie. Na metę odcinka przyjechał z 7-minutową stratą. Na tej samej próbie „kapcie” złapali Sołowow i Michał Bębenek (Lancer Evo VIII). Grzegorz Grzyb (Suzuki Ignis S 1600) urwał koło i przez kilka kilometrów blokował jadących za nim Macieja Lubiaka, Oleksowicza, Sveinvolla i Tomasza Kuchara. Sędziowie nałożyli na Grzyba karę 500 euro za niesportowe zachowanie. Kolejna pętla okazała się pogromem dla wielu zawodników. Odpadli m.in. Kopecky (awaria turbo), Kuchar (urwane koło), Mariusz Pelikański (awaria zawieszenia), Łukasz Sztuka (Lancer Evo VIII - awaria układu chłodzącego). Tym razem najdłuższy „Derc” wygrał Leszek Kuzaj, który wyprzedził Hołowczyc. Po pierwszym etapie prowadził jednak Olsztynianin, przed Svedlundem i Michałem Bębenkiem. Na szóste miejsce awansował Travaglia, na ósme Oleksowicz, a pierwszą „dziesiątkę” zamykał Simon Jean-Joseph.

Etap 2 - dramat Svedlunda

Pierwszy odcinek drugiego etapu wygrał Svedlund przed Travaglią, Kuzajem i Bębenkiem. Hołowczyc zaliczył krótką wizytę w rowie, a Basso źle dobrał opony. Po pierwszej pętli nadal prowadził „Hołek” przed Szwedem, Bębenkiem i Staniszewskim. Na siódme miejsce wskoczył Stefan Karnabal (Lancer Evo VIII), a na

dziewiąte Jean-Joseph. Kolejne próby to popis Leszka Kuzaja, który wygrał trzy oesy pod rząd. Na SS 12 dramat przeżył Svedlund. W jego samochodzie zepsuła się turbina i młody Szwed musiał się wycofać. Zapowiedział jednak, że pojawi się w przyszłym roku. Ostatnią próbę wygrał Renato Travaglia, dzięki czemu wyprzedził Tomasza Czopika i zajął czwarte miejsce w klasyfikacji generalnej. Na mecie za Krzysztofem Hołowczycem, kolejne miejsca zajęli Michał Bębenek i Zbigniew Staniszewski. O wielkim sukcesie może mówić Maciej Oleksowicz, który ostatecznie był siódmy. Ósmą pozycję wywalczył Michał Sołowow, dziewiątą Simon Jean-Joseph, a na 10. miejsce awansował Leszek Kuzaj. W krajowej klasyfikacji Super 1600 triumfował Sebastian Frycz (Fiat Punto), przed Michałem Kościuszko (Suzuki Ignis) i Piotrem Adamusem (Peugeot 206). „*Zabrakło szczęścia. Nasza sytuacja punktowa jest teraz nieco skomplikowana, ale nie załamujemy rąk. Najważniejsze, że odzyskałem formę po wypadku na Elmotcie*”, powiedział na mecie Leszek Kuzaj.

Wyniki on-line -

- inni nam zazdrozczą

Od początku sezonu dzięki inicjatywie Andrzeja Górskiego i wsparciu Subaru Poland Rally Team, Pirelli, firm Barlinek SA oraz Inter Cars kibice mogli na żywo śledzić wyniki 33. Rajdu Elmot oraz 62. Rajdu Polski. Stanowisko z telebimami na strefie serwisowej oblegały setki fanów. Kilkadziesiąt tysięcy „wejść” dziennie zanotowała również strona www.subaru.pl, na której znajdowały się wyniki on-line oraz specjalny konkurs dla kibiców. Na odcinkach specjalnych fani mieli do dyspozycji wyniki w systemie WAP/GPRS. Projekt wzbudził wielkie uznanie i lekką zazdrość zagranicznych obserwatorów, którzy odwiedzili namiot SPRT w czasie Rajdu Polski. Andrzej Górski zapowiada, że chciałby, aby taki sposób przeżywania rajdów stał się w Polsce standardem. Niewykluczone, że podobny system uruchomi w czasie jednej z eliminacji tegorocznych Mistrzostw Europy. W końcu jesteśmy w Unii!

**Relacje przygotował:
Łukasz Kański-Chmielewski
„WRC Magazyn Rajdowy”**



SUBARU DOKOŁA MAROKA

Na początku był pomysł - zwieździć kawałek „czarnego lądu” ale nie tak, jak wcześniej to już robiłem, z plecakiem i obcymi środkami lokomocji tylko własnym samochodem.

Pomysł pojawił się w 2002 roku ale wtedy jeszcze było na jego realizację za wcześnie. Po pierwsze samochód, który posiadałem - Daewoo Musso - niby terenowy - ale jednak nie dający gwarancji, że bezusterkowo przejedzie całą trasę; no i wiek jednego z członków mojej „ekipy” czyli córki Matyldy (2 latka to jeszcze za mało na takie eskapady).

Matylda rosła a ja zastanawiałem się nad wymianą samochodu, ale na taki, aby niegroźne mu były afrykańskie drogi. Po wielu analizach i przemyśleniach wybór padł na Forestera XT, którego to nabyłem w szczecińskim salonie Subaru w czerwcu 2004 roku.

Po przejechaniu pierwszych 10 000 km po polskich drogach wyruszyliśmy w październiku na podbój Maroka. Samochód oprócz dodatków takich jak płyta osłony silnika i kompas w lusterku (niby gadżet ale okazał się niezwykle przydatny, gdy jechaliśmy na tzw. azy-mut), nie był specjalnie przygotowywany. Lepszy olej do silnika, zwykłe opony szosowe (jednak większość trasy to asfalt), bagażnik dachowy Thule (bez niego nie dało by się zapakować), dodatkowe kanistry na benzynę - no i w drogę.

Dojazd do krańców Europy czyli na południe Hiszpanii to 3 500 km. Zasuwa-liśmy autostradami aż miło, ciesząc się ze znakomitych własności jezdnych auta, które mimo bagażu na dachu pędziło 180 na godzinę i świetnie trzymało się drogi nawet na jej alpejskich odcinkach. Trzy przystanki po drodze: Paryż, Costa Brava i Sierra Nevada



spowodowały, że podróż do Gibraltaru minęła bardzo przyjemnie.

Przeprawa promowa do Ceuty trwała niecałą godzinę. Po zatankowaniu do pełna taniego „wolnocelowego” paliwa oficjalnie przekraczamy marokańską granicę. Tam też uświadamiamy sobie, że wjeżdżamy do innego świata. Mimo braku kolejki odprawa trwa 2 godziny i bez tak zwanych „pomocników” jest prawie niemożliwa do przejścia. Oczywiście pomoc jest odpłatna. Przejedźdżamy jednak na drugą stronę i ruszamy w drogę. Tutaj następuje pełne zaskoczenie - świetne autostrady, aczkolwiek płatne - ruch prawie żaden. Co prawda zdarza się nam lokalna atrakcja

typu jadący pod prąd autostradą nieoświetlony skuterek, ale to nic w porównaniu do tego co jeszcze nas na drogach Maroka spotka.

Pierwszy postój w hotelu pod Rabatem. Jak na razie dla naszego Forsyia warunki do jazdy luksusowe. Z Rabatu nadal autostradą jedziemy do Casablanki. Tam przeżywam jedno z bardziej ekscytujących doświadczeń jako kierowca. Wyjeżdżamy z miasta w godzinach szczytu trafiając na szeroką „trzy-pas-mową” drogę. Całą szerokością drogi przesuwają się menażeria różnych pojazdów - od autobusów i ciężarówek po ryksze i osiołki z wózkami oraz cała masa motorowerów i rowerów. Pasy są umowne, ruch odbywa się chaotycznie i co chwila blokowany jest przez stojące pojazdy, które dopiero co się zderzyły, a kierowcy „ustalają” na środku drogi sprawcę wypadku. Na odcinku 1 km jesteśmy świadkami około 5 stłuczek. Moja żona ciągle krzyczy abym uważał to z lewej to z prawej, w końcu zrezygnowana zamyka oczy. Szczęśliwie udało się nam wyjechać i choć to prawie nieprawdopodobne, na niebieskiej karoserii naszego Subaraka nie ma ani jednej rysy.

Za Casablanką kończy się autostrada, lecz drogi nadal są bardzo dobre. Kierujemy się na następny postój do Marrakeszu. Mimo że Maroko to kraj wielu pasm górskich droga przebiega w terenach najwyżej lekko pofałdowanych. Dopiero następny etap będzie sprawdzianem górskiego charakteru naszego auta. Z Marrakeszu jedziemy



SUBARU DOKOŁA MAROKA (cd.)



do Agadiru przekraczając pasmo najwyższych gór Maroka - Atlas wysoki. Droga prowadzi przełęczami powyżej 2 000 m i mija bardzo blisko najwyższy szczyt Afryki Północnej - Jebel Tubkal (4 167 m n.p.m.). Auto sprawuje się rewelacyjnie - mimo wysokiej temperatury hamulce na stromych zjazdach działają normalnie, moc silnika pozwala piąć się w górę szybko, sprawnie i nawijać kolejne kilometry i serpentyny. Po prawdziwie ekscytującej górskiej drodze dojeżdżamy nad Ocean Atlantycki do kurortu w którym zatrzymujemy się na prawie tydzień. Tu odpoczywamy przed dalszą trasą która zapowiada się teraz na bardziej offroad'ową.

Z Agadiru wyruszamy na południe w kierunku Sahary i granicy z Mauretanią. Docieramy do miejscowości Guelmime, gdzie idziemy na targ wielbłądów doprowadzanych tu raz w tygodniu karawanami przez Berberów. Nasz cel tego etapu to Fort Bou-Jerif - prawdziwy kamienny fort pośrodku bezludnych pustynnych terenów. Fort wybudował

w miejscu starej warownej strażnicy szalony francuski emerytowany doktor,



żołnierz legii cudzoziemskiej, miłośnik natury, ale też offroadu. Dotarcie do

tego miejsca to nie lada terenowa eskapada. Na początku około 40 kilometrów szutrowych kamiennych dróg, a na koniec 10 km prawdziwego terenu. Droga znakowana jedynie strzałkami malowanymi na kamieniach. Droga - to dużo powiedziane - momentami koryta rzek i ścieżki pomiędzy kaktusami. Trudno się zorientować w terenie i bardzo przydaje się kompas w lusterku, który pozwala trzymać się kierunku jazdy. Prawdziwy egzamin dla Foreстера. Przydaje się płyta pod silnikiem, bo kilka razy prześwit jest wykorzystany do maksimum. Co prawda droga jest sucha więc nie mogą w pełni sprawdzić napędu 4x4, ale i tak jestem dumny z Forsyia za jego dzielność w terenie.

W forcie właściciel wita nas wciągając polską flagę na maszt. Mieszkamy w kamiennej baszcie a w międzyczasie przez fort przewijają się dwie ekipy w prawdziwych pustynnych wyprawowych ciężarówkach oraz grupa hiszpań-

skich motocyklistów na rasowych enduro. W forcie widać ślady po obecności uczestników rajdu Dakar, którego trasa przebiegała nieopodal. Po dwudniowym pobycie, w trakcie którego przetestowaliśmy jeszcze auto w piaszczystych warunkach robiąc wypad bezdrożami na dziką atlantycką plażę - Plage Blanche, ruszamy dalej w kierunku następnego górskiego pasma - AntyAtlasu.

Docieramy do miejscowości Taфраoute schowanej pomiędzy skalistymi pasmami gór. Jest pięknie. Auto poddawane jest kolejnym próbom. Teraz czeka go jazda w terenie skalistym, pomiędzy, oraz po skalnych głazach. Cel wycieczki to „malowane skały” - grupa wielkich głazów pomalowanych przez kolejnego szaleńca, tym razem Belga, na fioletowo i różowo. Auto spisuje się nadal świetnie a sceneria pozwala na zrobienie sesji zdjęciowej Forsyiovi w skalistych plenerach.



SUBARU DOKOŁA MAROKA (cd.)



Ruszamy dalej, następny cel to dwa wąwozy rzek Dades i Todra. Aby tam dotrzeć musimy pokonać kilkaset kilometrów drogami, które czasami są asfaltowe. Jedyne co dobre, to że ruch prawie żaden. Po dotarciu na miejsce „zwiedzanie” samochodem przepięknych wąwozów gdzie nawijamy niesamowite serpentyny aby z nich wyjechać. Jesteśmy już bardzo blisko Sahary, ale w jej piaszczystym wydaniu. W planach przed wyjazdem był wypad na pustynię, aby zobaczyć słynne wydmy Chebbi Erg. Jesteśmy jednak już trochę zmęczeni a i na niedostatek wrażeń nie możemy narzekać. Czekają nas jeszcze podróże prawie przez całe Maroko aby dotrzeć do Ceuty. Wyruszamy więc w drogę powrotną zatrzymując się w Fezie.

I tam dopiero, po przebyciu prawie 10 000 km od wyjazdu z domu, naszemu dzielnemu Subarakowi staje się po raz pierwszy krzywda. Zostawiamy auto pod hotelem na strzeżonym parkingu, a tam w nocy ktoś obrysowuje lakier dookoła gwoździem. Nawet nie jestem zły na Marokańczyków, bo ten rodzaj chamskiej złośliwości nie jest nam obcy również w Polsce. Jedyne żal że mimo

tyłu trudów i prawdziwie ryzykownych sytuacji, jak choćby wspomniany wcześniej wyjazd z Casablanki, auto zostaje zniszczone po prostu przez złośliwego idiotę. No trudno, po powrocie czeka naszego Forsyia lakierowanko prawie wszystkich elementów karoserii. Z Fezu przez Ceutę docieramy z powrotem do naszej ukochanej Europy.

Po ponad 30 dniach podróży jesteśmy w domu. Prawie 14 000 kilometrów, w tym 7 000 po Maroku; żadnej awarii auta, wiele niesamowitych wrażeń i niezapomnianych wspomnień.

Wszystko to potwierdza, że wybór Subaru na auto do podboju Afryki, był jedynie słuszny a jego wszechstronność pozwoliła szybko i bezpiecznie przemieszczać się przez Europę, jak i marokańskimi autostradami, oraz bez obaw zapuszczać się w prawdziwy „teren” niedostępny dla osobówek.

Już dziś zaczynam planować następną podróż - może teraz Azja i dotarcie do Nepalu przez tzw. Karakorum Highway, kto wie?

**Grzegorz Bargielski
z ekipą - Anią i Matyldą**



masz AUTO? masz FIRME?

masz

NAJNOWSZY NUMER JUŻ W SPRZEDAŻY

- serwis prawno-podatkowy – zmiany w przepisach, kuczki prawne, niuanse, których nieznanie może Cię sporo kosztować
- porady finansowe – kupić czy wynająć, skąd wziąć pieniądze, finansowanie bezpieczne dla Twojej firmy, gdzie szukać dofinansowania, jak pozyskać auto do firmy bez finansowego ryzyka
- poradnik dla managera – czyli o tym jak redukować koszty generowane przez samochody firmowe, co należy wiedzieć o zarządzaniu środkami transportu i jak umiejętnie administrować autami przyczynić się do sukcesu firmy
- jazdy próbne – przewodnik po nowościach motoryzacyjnych, testy i prezentacje aut rekomendowanych do firm w klasach economic, business i LCV
- przewodnik rynkowy – regularny przegląd nowych produktów i usług czyli wszystko czego potrzebuje Twoje auto firmowe – prezentacje, raporty i testy akcesoriów samochodowych, opon, olei, nowych usług finansowych i ubezpieczeniowych
- forum – opinie i komentarze przedsiębiorców oraz przedstawicieli branży motoryzacyjnej i finansowej
- bezpieczne auto firmowe – co możesz zrobić dla bezpieczeństwa kierowców aut firmowych?



DODATEK SPECJALNY AUTA LUKSUSOWE str. 82



Auto Firmowe

Miesięcznik dla polskiej, małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP)

www.autofirmowe.pl

Służbowym na wakacje

- formalności związane z użyczeniem auta
- kwestie prawne
- praktyki firm

Gdzie po pomoc zagranicą?

Co robić i gdzie się udać
w razie usterek auta str. 66

516 nowych aut luksusowych: cennik i d



Nowa Croma Fiat z wyższej półki str. 48

3 r

www.autofirmowe.pl

IPM Sp. z o.o., ul. Raclawicka 15/19
53-149 Wrocław, tel. +48 71 78 35 100
fax +48 71 78 35 101 redakcja@autofirmowe.pl

II ZŁOT PLEJAD - WYSOWA



Bez żadnego podlizywania się, czy czegoś takiego bo nie mam w tym żadnego interesu muszę powiedzieć że od Morska już jestem przekonany że już same te złoty powodują że warto mieć Subaru. Bo w ten sposób się człowiek dostaje do bardzo wyjątkowej społeczności. Cieszę się że nie posiadając samochodu tej marki mogę tam bywać i bawić się.

Azrael

Ja mam porównanie - jeździłem na takie imprezy Alfy Romeo... i z czystym sumieniem muszę powiedzieć, że Plejady były zorganizowane wzorcowo!

OGS

hmmm... trudno opisać to co mam teraz w głowie po przeczytaniu tego wszystkiego... być może dlatego że nadal nie dostałem jeszcze do siebie po zlocie... moje myśli zamiast w Krakowie za biurkiem są w Wysowej z moją... hmmm rodziną... bo tak swobodnie i dobrze można czuć się tylko w rodzinie. Rok temu przejechałem na zlot ponad tysiąc kilo-



metrów... i wiem że gdybym musiała to w tym roku nie wahałabym się przejechać dziesięciu tysięcy...

Moniqa

Ja jestem bardzo zadowolony z imprezy, pierwszy raz w życiu byłem na tego typu zlocie, pierwszy raz widziałem tyle aut Subaru w jednym miejscu, uważam, że impreza była bardzo dobrze zorganizowana i już nie mogę doczekać się następnej! Są też "minusy": zachorowałem i wyzdrowieję dopiero wtedy kiedy kupię imprezę (...)

mk



Zlot był baaaaardzo udaną imprezą. Gratuluję profesjonalnej organizacji i "zaopiekowania" uczestnikami - potwierdzenia mailowe, telefoniczne ze strony SIP-u, wszystko na miejscu przygotowane, wyprawka jak dla pierwszoklasisty. Naprawdę cudnie prezentował się taki tłum ludzi w niebieskich koszulkach i smyczkach i te grzecznie ustawione subarynki - miło było popatrzeć. (...)

aquarius

W moim przypadku jest jeszcze aspekt osobisty przemawiający za organizacją kolejnego zlotu. Mianowicie, po powrocie z Wysowej mówię do mojej najmilejszej (poszedłem po bandzie, a co): "Gosia, w przyszłym roku albo jedziesz z nami na Zlot Plejad, albo rozwód".

Golfstrom

Mogę dodać, że moja mama z Plejad była zadowolona bardziej niż ja, a SJSy chyba na stałe trafią do jej kalendarza. Zresztą już mi napomknęła, że musi się uczyć nawrotów, na przyszłoroczną trasę szosową. Jak ja jej teraz powiem, że za rok Plejad może już nie być?

Witek (syn właścicielki Imprezy WRX)



O ja piernicę... o ja piernicę... Czegoś takiego jak Zlot Plejad było mi dane doznać po raz pierwszy. M.in. po to kupiłem Subaru aby nie by jednym z sztywniaków w masowo tłuczonych wózkach. To co dostałem, razem z pilotem za 100 PLN!!! przerosło w każdym elemencie moje oczekiwania.

Piskoor

Nie będę się rozpisywał bo to co trzeba było napisać, zostało już napisane przez poprzedników. Chciałem tylko powiedzieć poprostu **DZIĘKI** - za atmosferę, organizację, klimat, ludzi itd. Było extra i nie wyobrażam sobie żeby w przyszłym roku Plejad zabrakło.

WRCfan



A tak od serca, to przysięgam - nigdy się nie spodziewałem, że będę myślał ze wzruszeniem o ZLOCIE jakichkolwiek aut, a bywałem już na niejednym (przy-pominam) że przez 8 lat jeździłem garbusem)! Ludzi, których poznałem tu na forum chciałbym poznać jeszcze lepiej, a PLEJADY okazały się najlepszą do tego okazją! Kiedy pokazałem zdjęcia kilku moim niewtajemniczonym znajomym ignorującym do tej pory moją fascynację marką i opowiedziałem o naszym spotkaniu, zmieniłem totalnie ich tok myślenia! Byli szczerze zaskoczeni tym, że jakiś tam japoński samochód może narobić takiego kulturalnego zamieszania!

potas

07 ZGŁOŚ SIĘ!

W 1997 roku Subaru świętując trzecie zwycięstwo w RSMŚ wprowadziło na rynek Imprezę STI Type R. Dwa lata później na cześć Richarda Burnsa pojawiła się Impreza RB5. Potem długo, długo nic, po czym w 2004 chcąc uczcić mistrzowski tytuł Pettera Solberga pojawia się... Subaru Impreza WRX STI Petter Solberg Edition.



Obok Imprezy WRX STI przejść obojętnie po prostu się nie da, szczególnie gdy auto występuje w charakterystycznym połączeniu barw, czyli niebieskim kolorze nadwozia i złotych aluminiowych obręczach. Każdy, niezależnie od wieku i płci zainteresuje się przejeżdżającą, czy też stojącą Imprezą WRX STI. Powodów jest kilka. Jednym z nich jest monstrualnych rozmiarów spoiler na tylnej klapie. Lecz również z przodu auto wygląda niezwykle agresywnie. Odpowiedzialność za ten stan

rzeczy ponosi znajdujący się na masce sporych rozmiarów wlot powietrza do intercoolera. Charakterystyczne dla polskiej i angielskiej odmiany S.E. są siatki Prodrive umieszczone w przednim zderzaku i w miejscu fabrycznej atrapy.

Wnętrze stylistycznie nie porywa. Jednak kubełkowe fotele są bardzo dobrze wy-

profilowane, i na tyle wygodne, iż pokonanie nawet dłuższej trasy nie powoduje zmęczenia u podróżujących. W porównaniu do STI w S.E. pojawiła się tabliczka Prodrive oraz tabliczka, na której tuż obok autografu Pettera Solberga umieszczono numer auta z serii limitowanej. Pojawiły się również dwa dodatkowe przyciski. Jeden służący do przełączenia centralnego dyferencjału z automatycznego trybu pracy w tryb ręczny. Drugi natomiast służy do dozowania stopnia spięcia dyfra.

Pod maską znajduje się niepozorny, wyposażony w turbosprężarkę silnik o pojemności 2.0 l, w układzie przeciwsobnym. Motor ten legitymuje się ponadprzeciętnymi osiąganiami. W przypadku serii limitowanej S.E. dystrybutor zdecydował się na doposażenie samochodu w zestaw PPP. Zmiany te powinny spowodować wzrost mocy do 305KM oraz podniesieniu momentu obrotowego do 405Nm. Samochód setkę osiągać ma poniżej pięciu sekund - nam udało się w 4,5 sekundy! Jednak to nie czas do setki jest w tym aucie najważniejszy, a elastyczność jaką zapewnia nam na poszczególnych przełożeniach. Przykładowo, od 80 km/h do 120 km/h na trzecim biegu rozpędzimy się krócej niż w 3 sekundy! Byłoby to niewykonalne, gdyby nie słynny, symetryczny napęd na cztery koła. Subaru jako jeden z niewielu producentów wyposaża swoje auta w permanentny napęd na cztery koła. Moment z silnika jest przenoszony na obie osie za pośrednictwem 6-biegowej, charakteryzującej się krótkimi przełożeniami, skrzyni biegów. Elementem powodującym, iż S.E. tak znakomicie jeździ się po torze jest aktywny centralny dyferencjał, który odpowiednio rozdziela moment między przednimi i tylnymi kołami. Tor pokonywaliśmy w trybie auto, uznając iż mało który kierowca będzie korzystał z innego trybu pracy DCCD. A korzystać warto, bowiem połączając stopniowo dyfer Impreza S.E. przechodzi z auta neutralnego do niemal tylnonapędowego, a tył zaczyna miotać niczym rozwścieczony byk. Nie jest to zaśługa wyłącznie DCCD, ale i mechanizmów różnicowych o ograniczonym poślizgu „suretrac” zamontowanym między przednimi i tylnymi kołami, czyli popularnym szperom. Co więcej, Solbergowi



07 ZGŁOŚ SIĘ! (cd.)

nie straszne są prędkości, więc przejazd łuku, czy nawet sekwencji zakrętów na czwartym biegu, przy prędkości około 130 km/h nie stanowi problemu. Impreza z układem DCCD to zupełnie inny samochód - uciera nosa dotychczasowemu rekordziście toru „Poznań”. Mimo, iż Honda S2000 - bo o niej mowa - to istny gokart, i Impreza miała pewne kłopoty, aby pokonywać zakręty z podobną prędkością, to napęd na cztery koła, aktywny centralny dyferencjał i potężna moc gwarantują możliwość wcześniejszego i bardziej zdecydowanego dodawania gazu na wyjściu z łuku, przez co na końcu prostych Subaru jest znacznie szybsze.

Inżynierowie Subaru do samochodu wpakowali zawieszenie zapewniające ciągły kontakt z nawierzchnią, rewelacyjnie wybierające nierówności i zestrojone na tyle dobrze, iż jego twardość nie przeszkadza w codziennym użytkowaniu samochodu. Pewnym sekretem są zastosowane amortyzatory „upside-down”, charakteryzujące się umieszczeniem zbiorników płynu hydraulicznego w ich górnej części, dzięki czemu udało się zmniejszyć masę nieresorowaną, a co za tym idzie poprawić szybkość reakcji zawieszenia. W parze z dobrym zawieszeniem idzie wydajny układ hamulcowy. Wyścigowy system Brembo z 17-calowymi tarczami z tyłu i z przodu, czterotłoczkowymi aluminiowymi zaciskami z przodu i dwutłoczkowymi z tyłu zapewnia pełną kontrolę nad temperatem samochodu, a zmierzona przez nas droga hamowania wynosząca 33,8 metra budzi uznanie. Mówiąc wprost, hamując należy przygotować się na to, iż gałki oczne wylądują na przedniej szybie!

Impreza WRX STI wygląda niczym żywcem wyjęta z rajdowych tras - od N-grupowego Subaru, uliczną Imprezę dzieli niewiele. Można by się pokusić o stwierdzenie, iż jest to auto niemal idealne, bowiem jest niezwykle szybkie,



pojemne, i - o zgrozo - w miarę komfortowe. Impreza ma jednak kilka wad, o których nie wolno zapominać. O ile wysoka, jak za auto kompaktowe, cenę można usprawiedliwić osiąganymi, to olbrzymiego zużycia paliwa nie da się niczym wyjaśnić. Fakt, STI jest w stanie spalić średnio 10l/100km lecz oznacza to jednostajną jazdę z prędkością 100 km/h na szóstym biegu. Jak kończy się taka jazda nie muszą chyba nikomu mówić. Prędej czy później, mając świadomość tabunu koni mechanicznych, czekających na chociaż delikatne muśnięcie gazu, nie wytrzyma się nerwowo i wyląduje w kaftanie w pokoju bez klamek i z miękkimi ścianami. Średnie spalanie to spokojnie 15l/100km i więcej. Przy dynamicznej, szybkiej jeździe auto pochłania 20 litrów, a przy naprawdę ostrej jeździe w zasięgu jest czterdziestka. W dłuższych trasach natomiast, jadąc jak przepisy przykazały męczący może okazać się układ wydechowy Prodrive'u, gdyż jadąc z jednostajną prędkością obrotową na poziomie 3000-4000 obr./min tłumik emituje niezwykle

piękny, głęboki, acz męczący na dłuższą metę basowy bulgot boksera. Więcej wad nie ma, reszta jest taka jak powinna być w sportowym, nie znającym kompromisu samochodzie.

(cały artykuł ukazał się w magazynie GT 07-08/2005)

OSIĄGI ZMIERZONE:

PRZYSPIESZENIE [s]	MAX PRĘDKOŚCI NA POSZCZ. BIEGACH [km/h]
0 - 20 km/h: 0,5	1. bieg 56
0 - 40 km/h: 0,9	2. bieg 96
0 - 60 km/h: 1,8	3. bieg 128
0 - 80 km/h: 3,1	4. bieg 164
0 - 100 km/h: 4,5	5. bieg 233
0 - 120 km/h: 6,1	6. bieg 256**
0 - 140 km/h: 8,5	
0 - 160 km/h: 11,2	HAMOWANIE [m]
0 - 180 km/h: 15,4	100 - 0 km/h (zimne): 38,7
0 - 200 km/h: 19,8	100 - 0 km/h (ciepłe): 33,8
0 - 220 km/h: 27,5	
0 - 400 m: 12,8*	TEST 0-100-0 [s]
0 - 1000 m: 24,1	0-100 km/h - 0: 7,1 (108,6m)
OCENA	TOR
Jazda: 6/6	Czas okrążenia: 1.55.05 min
Napęd: 6/6	V śr.: 126,6 km/h
Stylizacja: 5/6	V max: 199,2 km/h
Wnętrze: 5/6	Max przeciążenie: 1,11 g
GT Werdykt: 6/6	

* - 169,2 km/h; ** - ogranicznik przy 6500 obr/min.



SUBARU LEGACY OUTBACK 2.5

SUBARU LEGACY OUTBACK 2.5

LETNIA PROMOCJA

Do końca wakacji Subaru Import Polska oferuje limitowaną wersję Subaru Legacy Outback z silnikiem wolnossącym typu „bokser” o pojemności 2.5 litra (165 KM).

Samochód ma bogate wyposażenie, które obejmuje m.in.: poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, poduszki boczne, kurtyny powietrzne, ABS z systemem rozdziału siły hamowania, automatyczną klimatyzację, komputer pokładowy, oryginalny zestaw audio z CD, centralny zamek, system automatycznego samopoziomowania nadwozia, relingi dachowe, atermiczne



szyby, felgi aluminiowe 16 cali i wiele innych atrakcyjnych dodatków.

Oczywiście jak każdy model Subaru, również Outback posiada stały napęd wszystkich kół i symetryczny układ napędowy (Symmetrical AWD). Specjalna wersja jest dostępna tylko w trzech kolorach nadwozia: srebrnym, zielonym i czarnym.

Promocyjna cena Outbacka ze skrzynią manualną wynosi równowartość 33 tys. euro.

Subaru Legacy Outback to jeden z najbezpieczniejszych samochodów w swojej klasie („crossover”). Samochód uzyskał pięć gwiazdek w testach zderzeniowych NCAP oraz ANCAP.

SIP



PISZĄ O NAS...

„Entuzjazm kontrolowany”**Subaru Tribeca**

Auto Świat nr 22 (521), 30 maja

„To pierwszy pełnowymiarowy SUV Subaru, który według jego twórców ma uosabiać najlepsze cechy kojarzone z tą japońską marką. (...)”

„(...) w segmencie SUV Premium Subaru oferuje wysoki poziom bezpieczeństwa, jakość, bogate wyposażenie seryjne i dość konkurencyjną cenę, która jest jednym z wielu argumentów przemawiających na jego korzyść. (...)”

„(...) Największą zaletą Tribeki jest układ napędowy obejmujący 6-cylindrowy silnik typu bokser, o pojemności 3,0 l i mocy 250 KM, 5-stopniową skrzynię automatyczną Sportshift z funkcją manualnej zmiany przełożeń oraz symetryczny układ przeniesienia napędu na cztery koła. (...)”

„(...) Jak przystało na Subaru, Tribeca ma łącznie sportowy temperament i do 100 km/h przyspiesza w 8,0 s. (...)”

RS

„Leśnik na etacie [próbnym]”**Subaru Forester 2.0GX**

Test długodystansowy 25 tys. km (cz. 1)
Wysokie Obroty nr 18/81, 5 maja

„(...) Mamy nowego pracownika! Mroczek ryknął do słuchawki tak, że prawie ogłuchłem. Wiadomość dobra, ale żeby aż tak się emocjonować? Po chwili wyjaśniło się, że wkrótce w «Wysokich Obrotach» pojawi się Leśnik. (...)”

„(...) Leśnik to Subaru Forester, którego zamierzamy zagonić do ciężkiej redakcyjnej roboty na najbliższe pięć miesięcy. (...)”

„(...) Subaru to specyficzna marka. Na pierwszy rzut oka nie wyróżnia się niczym specjalnym, a jednak wokół niej unosi się aura wyjątkowości. (...)”

„(...) Samochód sprawdzimy w różnych warunkach drogowych. Zobaczymy, jak zachowuje się na autostradzie, w mieście i w terenie. I oczywiście dowiem się, ile kosztować będzie niemal półroczna eksploatacja uterenowionego japończyka. (...)”

Szymon Sołtysik

„Universal soldier”**Subaru Forester 2.0GX**

Test długodystansowy 25 tys. km (cz. 2)
Wysokie Obroty nr 21/84, 2 czerwca

„(...) Po ponad 5 tys. km wiemy, że prowadzenie Leśnika nie męczy nawet na długich dystansach. Wyższa pozycja za kierownicą gwarantuje dobrą widoczność, a zawieszenie pozwala na szybką i bezstresową jazdę nawet bocznymi drogami. W Foresterze nie muszę się martwić, że jeśli nie ominę dołka, czeka mnie prostowanie felgi. Wysoki profil opon i duży skok zawieszenia pozwalają mu ignorować nawet spore wibracje. (...)”

Szczepan Mroczek

„Wypasiony Leśnik”**Subaru Forester 2.5XT**

OFF-ROAD PL Magazyn 4x4 nr 3-4/2005

„(...) Dziś Forester wydaje się być bezpośrednim spadkobiercą modelu 1800 i również dziś konstrukcja Forestera zdecydowanie wyróżnia się wśród konkurencyjnych modeli... I wyróżnia się na plus. Nie tylko w swojej klasie «Cross-over». (...)”

„(...) Ja powiem tyle: nie ma w tej klasie aut o tak zaawansowanej konstrukcji układu napędowego i - z doświadczenia - o tak dobrym prowadzeniu. (...)”

„(...) Jak każdy nowoczesny samochód tak i Forester 2.5XT korzysta z odpowiednio zaprojektowanych stref zgniotu oraz sztywnej klatki przedziału pasażerskiego ze wzmocnieniami bocznymi. Dodatkowo, jednostka napędowa podczas zderzenia czołowego wnika pod podłogę, a nie do wnętrza pojazdu. (...)”

„(...) niewielka masa (własna - 1445 kg), bardzo skuteczny układ napędowy i niezły prześwit (195 mm) pozwalają autu całkiem skutecznie pokonywać zaśnieżone lub błotniste podłoża (...)”

„(...) Pomimo niewątpliwych zalet użytkowych, Forester 2.5XT to jednak przede wszystkim reprezentacyjna limuzyna, której przewagi znajdziemy na kaprawych polskich drogach. (...)”

Tomasz Konik

„Wolność”**Subaru Impreza 2.0GX**

GT nr 5/2005

„(...) Układ napędowy to dobrze znany symetryczny napęd na cztery koła, który spisuje się znakomicie. Impreza GX w zakrętach zachowuje się, podobnie jak mocniejsze modele, niczym przyklejona do drogi. W innych samochodach tej klasy nigdy nie zaznamy podobnego spokoju w trakcie jazdy. Tak dobrze znane wszystkim polskie koleiny nie robią, nawet w trakcie ulewnego deszczu, na Imprezie GX większego wrażenia. (...)”

Michał Kwiatkowski

„Oglądam nad głową niebo...”

Znany artysta krakowski Andrzej Sikorowski w rozmowie z Dorotą Rycerz opowiada o swoim Subaru Forester 2.0XT

„(...) **Red.:** No właśnie, lubi Pan swoje auto? Proszę wybaczyć pytanie, ale wiele osób samochody po prostu użytkuje, nie przywiązuje się do nich, traktuje bez emocji...”

A. S.: Kupując samochód powinno się kierować także uczuciem, powinno się w nim zakochać. Ja się w swoim zakochałem i jestem pewien, że dlatego tak dobrze się sprawuje. Mam do niego zaufanie.

(...) **A. S.:** Ten samochód jest po prostu wyższy niż auto osobowe, ale właśnie

przez to daje mi niezwykle istotną rzecz - poczucie bezpieczeństwa. Szukałem samochodu, który będzie miał walory auta terenowego i odpowiednią prędkość. Ten ma. Takich przyspieszeń nie osiąga żadna z terenówek. Mój samochód łączy cechy dobrego auta osobowego i to, co najważniejsze dla mnie w terenówce - bezpieczną jazdę po trudnym terenie. (...)”

Rozmawiała Dorota Rycerz

OFF-ROAD PL

Magazyn 4x4 nr 6/2005

„Moc zaskoczenia”**Subaru Forester 2.5XT****Raport z jazdy**

Auto Motor i Sport nr 4/2005

„(...) Szlachectwo zobowiązuje i dlatego Subaru Forester 2.5 o urodzie osiedlowego warzywniaka dysponuje już mocą 210 KM. I to jest ważne. A nie to jak wygląda. (...)”

„(...) Wcale nie trzeba dodawać gazu, żeby czuć drżenie przenoszone z silnika na całą karoserię. Ta wibracja jest jak wrząca woda w ciśnieniowym naczyniu, które zaraz eksploduje potężną siłą. Jak potężną? Wystarczającą, żeby 1,5 tony od 0 do 100 km/h rozpędzić w 6,3 sekundy - wolniej rozpędzają się Alfa GT 3.2 V6, Jaguar XK8; a BMW X5 uzyskuje taki czas z 360-konnym silnikiem V8. (...)”

„(...) Ten samochód z równie zadziwiająco lekkością daje się poprowadzić po zakrętach i po nierównych nawierzchniach, wprawiając w osłupienie tych, którzy nie raz już widzieli Subaru w takich akcjach. Ale wtedy to jeszcze nie był Forester. (...)”

Jarosław Maznas

„Subaru Impreza: Nie tylko z turbo”

Używana Subaru Impreza 2.0 (1993-1996)

Auto po gwarancji, nr 14, marzec/kwiecień 2005

„(...) Wnętrze auta jest raczej smutne, szczególnie wtedy gdy porównamy go z innymi autami wprowadzonymi do produkcji w połowie lat dziewięćdziesiątych. Z drugiej jednak strony jakość tworzyw sztucznych jest dobra, fotele bardzo dobre a wszystkie elementy obsługi pracują lekko i pewnie.”

„(...) Trzeba jednak przyznać, że treść przeważa nad formą. Każdy kierowca doceni to, że nawet po dłuższej trasie z Imprezy wysiada się w dobrym nastroju.”

„(...) Wersja bez doładowania posiada jeszcze jedno ciekawe urządzenie. Chodzi oczywiście o reduktor (...). Taki system sprawdza się doskonale w trudnym terenie, gdzie jedynka jest «za krótka» a dwójka «za długa».”

KIEDYŚ CHCIAŁEM JEŹDZIĆ RAJDOWO...

(rozmowa z Danielem Olbrychskim)

Jak zaczęła się Pana przygoda z motoryzacją?

Podziwiałem Sobiesława Zasadę. Marzyłem o samochodzie. Mimo, że byłem już młodą gwiazdą polskiego kina, pierwszy samochód mogłem sobie kupić dopiero za pierwszy film „dewizowy”, w którym grałem z Moniką Vitti. Była to dostępna w Polsce za bony „renówka 10”. Przyzwoite autko na owe czasy i mój wiek i zawód.

Jest Pan jednym z nielicznych aktorów, którzy cenią wyzwania na planie filmowym - nie stosuje Pan dublerów w scenach kaskaderskich, świetnie jeździ Pan konno, doskonale zna się Pan na szermierce. Czy próbował Pan kiedyś takiej prawdziwej sportowej jazdy samochodem - na torze lub w jakimś rajdzie?

Bezpieczeństwo, komfort, osiągi. Co najbardziej ceni Pan w samochodzie?

Wszystko jest ważne. Ale najbardziej zdrowy rozsądek i umiejętność przewidywania u kierowcy. Po „Potopie”, który okazał się ogromnym sukcesem polskiego kina, odtwórca głównej roli, czyli ja, popadł w długi. Tak wtedy płacono aktorom. Przesiadłem się więc na Trabant. Potem na Fiata 126p, znowu 125p, aż wreszcie po niemieckim filmie „Błaszany bęberek” kupiłem pierwsze BMW. Potem przez lata jeździłem samochodami francuskimi i niemieckimi, a po kradzieży Mercedesa 300 turbo przesiadłem się na samochody japońskie. Z samochodem trzeba się umieć porozumieć. Lubilem każde z moich aut.

Czy to prawda, że istnieje samochód, który posiada u Pana „dożywotni” status?

w tym mojej zasługi, ale nie tylko. Głównie to ich talenty i mądrość. Rzadko denerwują mnie kobiety za kierownicą. Chyba rzadziej od mężczyzn stanowią zagrożenie. Mniej się popisują przekraczając własne możliwości. A o to przecież chodzi. Wpajano mi, że należy jeździć na 60-70% własnych możliwości. To wystarczająco szybko i bezpiecznie.

Co Pana najbardziej denerwuje na polskich drogach i u polskich kierowców?

Stan polskich dróg i ich oznakowanie jest nie tylko haniebnie, ale śmiercionośne. Resorty odpowiadające za to są winne marnowania ogromnych sum płaconych przez użytkowników. Powiem więcej - konkretne resorty i konkretni, zatrudnieni w nich ludzie są odpowiedzialni za śmierć tysięcy ofiar wypad-



Chciałem jeździć rajdowo. Po kilku efektywnych i ciężkich, na szczęście tylko dla auta „dzwonach” (dachowanie na zakopiance, wjazd w kościół w centrum Wrocławia!!!), zacząłem, jak wszystkiego w moim życiu, uczyć się metodycznie. Moimi nauczycielami byli świetni kierowcy: Marian Rosa, Stanisław Dalka, Krzysztof Komornicki, Robert Mucha, czasami sam Sobek Zasada. Uczyli mnie nocami, na oblodzonych drogach i pustym wtedy Placu Defilad, techniki rajdowej na najwyższym poziomie. Samochód służył mi przede wszystkim do pracy. Przemieszczałem się po całej Polsce, często w bardzo trudnych warunkach. Musiałem dojeżdżać szybko i bezpiecznie. Więc uczyłem się tego w towarzystwie mistrzów. Na Fiatkach 125p brałem udział poza konkursem w odcinkach specjalnych, np. na Karowej, gdzie miałem osiągi porównywalne do czołwki. Na startowanie w pełnych rajdach nie było mnie stać.

Tak. Wiernie kocham już od 14 lat z opcją na „dożywocie” starego Nissana Patrola. Zjeździłem nim całą Europę i to kilkakrotnie. Mam domy na wsi. Stajnie, siodła, konie to moja codzienność, więc takie auto jest niezbędne. No i przyjaźnię się z Jackiem Ballaunem, który mi Patrola sprzedał i wziął sobie za punkt honoru, żeby jeszcze moje wnuki zrobiły na nim prawo jazdy. Jak go znam - słowa dotrzyma. A starszy wnuk jest równolatkiem tego samochodu.

A dlaczego zdecydował się Pan wybrać Subaru?

Mam też zawsze drugi samochód wysokiej klasy, szybki, komfortowy. Teraz jest to Subaru Outback, z silnikiem 2.5 litra. Przy mądrej głowie i nodze posiada niemal sportowe osiągi. Kupno Subaru poradził mi Krzysiek Hołowczyc. To był dobry wybór.

Jak reaguje Pan na kobiety za kierownicą?

Kobiety, z którymi dzieliłem w różnych okresach życie jeżdżą świetnie. Trochę

ków drogowych w znacznie większym stopniu niż nadmierna szybkość czy alkohol. Szybko po Polsce jeździć się nie da. A Polacy, poza przypadkami patologicznymi sięgają po alkohol znacznie rzadziej niż Francuzi czy Niemcy. A jeśli chodzi o polskich kierowców - denerwuje mnie ich ospałość. Po zmianie świateł na skrzyżowaniu zaczynają szukać biegu zamiast ruszać. Kiedy chcę zmienić pas - czekam aż przejedzie kilkanaście samochodów, zanim jeden zyczliwy pozwoli mi wykonać prosty manewr. Tych błędów robią znacznie więcej, ale to wina instruktorów, którzy bardzo źle uczą.

Jakie ma Pan najbliższe plany zawodowe?

Może znowu teatr. Może Szekspir... Może już tej jesieni. A kino polskie - gdybym liczył na propozycję filmowe w moim kraju nie starczyłoby mi na benzyne. Na szczęście jest jeszcze Europa.

Życzymy powodzenia.

Rozmawiał Łukasz Kański-Chmielewski

DOBRY START

Rok 2002 rozpoczął się bardzo dobrze dla zespołu SWRT. W tradycyjnie już otwierającym sezon rajdzie Monte Carlo Subaru reprezentował bardzo doświadczony Tommi Mäkinen oraz niezwykle utalentowany i ambitny Norweg Petter Solberg.

Od pierwszych oesów walkę zaczęli toczyć Big Mak i Francuz Sébastien Loeb osiągając wyraźnie lepsze czasy od reszty stawki. Dziennikarze nazwali to „zabawą w kotka i myszkę”, jako że Mäkinen stracił 36 sekund, jaką miał po pierwszym etapie, w ciągu dwóch następnych dni ciągle odrabiał. Jednak



przed ostatnim odcinkiem wiadomo było, że nie udało mu się przegonić konkurenta. W trakcie ogłaszania wyników nadeszła na szczęście dobra wiadomość: sędziowie FIA mieli zastrzeżenia do procedury wymiany opon u Loeba i nałożyli na niego karę dwóch minut, co w efekcie dało Mäkinenowi pierwsze miejsce. Należy pochwalić również drugiego kierowcę Subaru, który podczas rajdu wygrał aż 5 z 14 oesów.

Niestety, na tym właściwie skończyło się szczęście wielokrotnego mistrza świata. Zajmował, co prawda, dobre pozycje na poszczególnych odcinkach, często jednak ze względu na różne problemy wycofywał się z wyścigów. I tak w rajdzie Szwecji, Korsyki i Katalonii Fin musiał skapitulować. Dopiero w rajdzie Cypru, po ostrej walce z Richardem Burnsem ostatniego dnia, zajęli trzecią lokatę.

O Solbergu prędzej możnaby powiedzieć, że miał dobrą passę. W Szwecji był zmuszony wycofać się, ale w trzech następnych eliminacjach zajmował 5 miejsca. Na Cyprze pokazał, że potrafi być bardzo szybki, wyprzedzając 23 przeciwników, po problemach technicznych pierwszego dnia, które kosztowały go 3 minuty. Ostatecznie zajęli 5 miejsce, dwie pozycje za Mäkinenem.

Jeszcze lepszym wynikiem mógł się pochwalić w Argentynie. Już pierwszego dnia było widać, że w tym rajdzie tylko kierowcy Subaru będą w stanie zagrozić prawie bezkonkurencyjnym Peugeotom 206. Warunki okazały się trudniejsze od przewidywanych, bo było, co prawda,

dość chłodno, ale kurz unoszący się w powietrzu i mgła pod wieczór bardzo utrudniały jazdę. Zdecydowanym liderem pierwszego etapu był Marcus Grönholm i wydawało się, że jedynym kierowcą mogącym odebrać mu prowadzenie będzie Mäkinen. I, choć na przedostatnim oesie miał kłopoty ze skrzynią i do dyspozycji tylko czwarty, piąty i szósty bieg, pod koniec dnia zajmował drugą pozycję. Niedaleko za nim, na czwartym miejscu, niczym drapieznik czekający na okazję do ataku, plasował się Petter Solberg.

dnia, już nie musiał znosić okropnego bólu brzucha.

Drugi etap był bardzo spektakularny i zobaczyliśmy wówczas, jak powinny wyglądać rajdy. I, choć trudno sobie to wyobrazić, trzeci dzień dostarczył widzom i zawodnikom jeszcze więcej emocji. Mimo problemów z odpaleniem samochodu, Grönholm, po kontakcie z serwisantem, ruszył na próby i wdał się w niesamowicie widowiskową walkę z liderem. Stanowili klasę dla siebie, komentowali dziennikarze. Nikt nie mógł im zagrozić, z wyjątkiem drogi i znajdujących się na niej przeszkód. I tak się stało, że na przedostatnim odcinku Big Mak zahaczył o głąz przy bardzo dużej prędkości jadąc na szóstym biegu. Dachował kilkakrotnie i całkowicie skasował swój pojazd. Na szczęście klatki bezpieczeństwa są z roku na rok coraz bardziej wytrzymałe i, mimo że załoga wyczołgała się z wraku oddalonego od trasy o 75 metrów, nic im się nie stało.

Na ostatnich odcinkach Solberg nie zdołał niestety utrzymać się przed Sainzem i po ostatnim oesie zajął czwarte miejsce. Przynajmniej tak myśłano w pierwszym momencie, bowiem po naradzie sędziowie stwierdzili, że mówiąc zwycięskiej załodze na początku dnia, co mają robić, mechanik Peugeot'a naruszył regulamin, w związku z czym Marcus Grönholm został wykluczony z rajdu, a kierowca SWRT znalazł się niespodziewanie na podium.

Niestety, w rajdach Safari, Niemiec i Nowej Zelandii młody Norweg znowu musiał skończyć wcześniej niż inni. Na szczęście udało mu się jeszcze trzykrotnie zająć trzecie miejsce i wygrać rajd Wielkiej Brytanii, co sprawiło, że został wicemistrzem, ustępując tylko Marcusowi Grönholmowi.

Zdecydowanie mniej przyjemnie wspominać będzie ten sezon Tommi Mäkinen. Po Cyprze udało mu się ukończyć jedynie rajdy w Finlandii, Nowej Zelandii oraz Wielkiej Brytanii. Mając w sumie na koncie 22 punkty, zajął w klasyfikacji dopiero ósme miejsce, zaś Subaru wśród producentów zajęło trzecie miejsce wyprzedzając Hyundai, Skodę i Mitsubishi.

ThanJu



STYL SUBARU DUKIEWICZ

Na początku czerwca 2005 roku nastąpiło otwarcie Nowego Salonu Sprzedaży Subaru w Warszawie na Pradze Południe.

Mieści się on przy ul. Jubilerskiej 6 - obok hipermarketu Geant. Firma Styl Subaru Dukiewicz sp. j., choć jest nowym partnerem Subaru, posiada wieloletnie doświadczenie w branży motoryzacyjnej.

Jest to firma rodzinna z tradycjami, która przede wszystkim dba o zadowolenie klienta. Wysoki standard dwupoziomowego salonu, doświadczenie oraz profesjonalny personel zadowolony nawet najbardziej wymagających klientów.

Zapraszamy od poniedziałku do piątku w godzinach 10.00 - 18.00, a w soboty od 10.00 - 14.00.

Styl Subaru Dukiewicz

ul. Jubilerska 6
04-190 Warszawa
tel.: +48 (22) 51 51 151
fax: +48 (22) 51 51 142
styl@subaru.pl



INTERNETOWE FORUM W PIGUŁCE

W dniu dzisiejszym poniosłem dotkliwą porażkę mentalno-smakową w restauracji Szlacheckie Jadło w Krakowie. Wiedziony złym przeczuciem dałem się jednak skusić urokowi zacienionego ogródka przy spokojnej ulicy. Niestety kotlet schabowy (wybierałem dania zdawałoby się pewne i trudne do sknocenia) wzbogacony był ilością soli zbliżoną do rocznego wydobycia w Kopalni w Wieliczce za czasów Jagiellonów, placki ziemniaczane były tak opieczzone, że przypominały iż w tym miejscu w średniowieczu przypalano złoczyńców żywym ogniem (tradycja zobowiązuje) a wszystkie te specjały były po szlachecku smażone na przechodzącym półsyntetycznym oleju produkcji rumuńskiej - po smaku stawiam na rafinerię w Ploesti. Ziemniaki po krakowsku przypominały, że miasto było lokowane w późnym średniowieczu gdyż zapewne wtedy odbyło się ich pierwsze przygotowanie a potem były wielokrotnie odsmażane w obsypce z soli i chyba bułki tartej - coś dziwnie żółte toto było. No absmak totalny. W mieście takie wypadki zdarzają mi się rzadko ale niestety w tzw. trasie to doznania stosunkowo standardowe. Dlatego cenię sobie bardzo opinie i świeże informacje w tym zakresie. A, że tkanka jest delikatna i w tym interesie zmiany bywają dynamiczne to świeże dane są bezcenne jak świeże dania. Proszę o opinie zarówno za jak i przeciw, bo pułapki czyhają na naiwnych zgłodniałych

podróżnych licznie wzdłuż naszych traktów.

Michał Bajorek

Lokal "U Babci" jakieś tam na AGH. Większość dań OK ale zamówiony schabowy okazał się panierowaną ścierką gdzie panierki było 4 razy więcej niż ścierki.

krzysiom

O nowym Foresterze: Q-de stary ładniejszy, nowy to straszny fajans. (Piszę tak aby starsze na cenie nie traciły zbyt dużo a tekst ten powstał za pieniądze Unii Europejskiej i dzięki wsparciu Fundacji Porozumienie bez barier Jolanty Kwaśniewskiej)

Michał Bajorek

Kiedy kupowałem Forsyia, poważnie zastanawiałem się też nad Mondeo, bo w tej samej cenie miałbym więcej przestrzeni oraz właśnie ksenony czy szlachetniejsze plastiki. A w końcu uznałem, że wolę jednak samochód, którym się fajnie jeździ w różnych warunkach. Jeśli przez "kontrolę klimatyczną" rozumiesz automatyczną klimatyzację, to przecież nawet mój najtańszy model Forsyia XG to ma w standardzie. Plastiki czy welury rzeczywiście są dość proste - ale jakoś kurna sam pomysł robienia z tego istotnego kryterium wyboru samochodu wydaje mi się nierozsądny. (...) Przecież cały czas w Subaru jest tak, że masz świadomość, że dopłaciłeś ok. 10% w porównaniu z analogicznie wyposażonym

Forem - ale za to masz subarowe wyniki crash testu, subarowe AWD i subarowego boxera.

Sideways

sam nigdy forrestera nie miałem, ale rozmawiałem z paroma osobami i wszystkie, jak jeden mąż, mówią: "warto zaczekać na ten model po face-lifcie"

Przemek

(...) jestem przekonany, że jeździmy tak samo zle jak wszyscy inni i tylko nam się wydaje że lepiej. A jeździmy nie lepiej - tylko szybciej. Niektórzy z nas ćwiczą ostrą jazdę i na ulicach i na torach, dzięki czemu jazda pewniej, ale im pewniej tym szybciej. I to, że ktoś umie objechać kogos na torze, wcale nie znaczy że jeździ lepiej na ulicy.

Może wierzycie, że nikt z tego forum nie wyprzedzał pasem do skretu w prawo albo w lewo? Albo że nikt z nas o mało nie pozabijał kilku osob gdzieś na szosie? Albo że o mało nie rozjechał grupki dzieci na pasach za zakretem?

Jaka jest definicja LEPSZEGO KIEROWCY? Czy to ktoś kto może do Krakowa dojechać o godzinę szybciej z narazieniem życia, ale za to efektownie? Czy może jest to ktoś kto przejechał 3 miliony kilometrów bez ostrego dzwonu?

Jaki jest cel jazdy samochodem? (POZA SPORTEM) Dojechanie do celu. A jak ruskie mówią: *Tisze jedjosh, dalsze jedjosh*. Festina lente jak mówili inni. (...)

arno

CZUJĘ SIĘ ZLATANY

Zgwałcony przez dzieci (te forumowe oraz te z prywatnego miotu), wybrałem się na II Złot Plejad. Gwałt był jedynie psychiczny, aczkolwiek posiadam takie potomstwo płci odmiennej, że... szkoda. Pierwszy Złot wspominam z dumą, z uwagi na zwycięstwo nad FINLANDIĄ dzięki tysemu uczestnikowi oraz tysemu kelnerowi. Spojrzeli na siebie jak w lustro i kelner zaczął łać po ludzku. Po kilku godzinach zmagania - FINLANDIA leżała na łopatkach. My dużo później, ponieważ rozochoceni pierwszym zwycięstwem, zaatakowaliśmy innych wstrętnych wrogów. Byli tacy, co polegali; tacy, co im walka wyszła bokiem, jak również tacy, co im wyszła... przodem. II Złot rozpocząłem od poszukiwania ośrodka wypoczynkowego ZACISZE (uwzględniając położenie ośrodka, cisnęła się na usta nazwa z identycznym przedrostkiem, określająca zapadłą dziurę). Po zakwaterowaniu w rezydencji, rozpocząłem intensywne szkolenie kierowców i pilotów z zakresu odporności na trucizny. Ofiar było niewiele z uwagi na niską frekwencję na pierwszym szkoleniu. Nazajutrz, a właściwie jeszcze w środku nocy około godziny 11.00 obudził mnie potworny rumor. Przyczyną była dwudziestka dzieci bawiąca się na placu zabaw, usytuowanym pośrodku ośrodka nomen omen - ZACISZE. Niezwłocznie zgłosiłem ten fakt do recepcji. Wtedy okazało się, że niektórzy kierowcy i piloci poczuli się niedoszkołeni, i wtargnęli do mojej rezydencji domagając się korepcji. Od nadmiaru wiedzy zakręciło się w głowach. O godzinie 18.00 rano, wybrałem się wraz z przeszkoloną grupą rajdową do hotelu GLIMAR, sztabu rajdu. Ponieważ był to już czwartek a rajd rozpoczynał się w sobotę, podwoiliśmy wysiłki szkoleniowe w międzyczasie grając w kulki. Jedna grupa skoncentrowała się na wtaczaniu za pomocą patyka małych kulek do dziurek w stole, druga rzucała większymi do bogu ducha winnych kręgli. Ponieważ nikt nie stanął w ich obronie, zostały wybite do nogi. Wieczorem dzieci zorganizowały mi bankiet z okazji Dnia Matki... Po zakończeniu części oficjalnej, kelnerzy posprząтали zmęczonych biesiadników i posegregowali według miejsca zakwaterowania. Część rozrywkowa odbyła się w ośrodku ZACISZE (sic), o czym - w ramach rewanżu - rodzice bachorów drących twarze od brzasku, byli łaskawi powiadomić recepcję. W rewanżu powiadomiłem recepcję w piątek o godzinie 11.00 rano o nieludzkim hałasie na placu zabaw. Co do wspomnianego placu, to na trzyosobową huśtawkę wtargnęła jedna z uczestniczek Złotu... na leżącą i nikogo nie chciała dopuścić (chodzi mi naturalnie o miejsce na huśtawce... chociaż nie tylko). Cały piątek zszedł nam na oklejaniu bolidów numerami startowymi oraz na innych numerach nie wyłączając szkoleń ciągłych. Wieczorem, pod hote-

lem GLIMAR napawałem się widokiem kilkudziesięciu samochodów jedynej słusznej marki oraz kilkoma różnymi niesłusznymi. Co bardziej zapobiegliwi uczestnicy, montowali w serwisie pana Leszka K. (to taki facet, co potrafi zaopieczniać samochodem szybciej niż inni) płyty kewlarowe, osłaniające silnik. Wszyscy byli zadowoleni... jeden mniej... Rajd rozpoczął się punktualnie w sobotę o brzasku słońca, w związku z czym nie zdążyłem powiadomić recepcji o jazgocie na placu zabaw, a wytworzyła się już w tym względzie - przemiła tradycja. Samochody startowały pojedynczo, a szkoda. Mogły startować wszystkie na raz, jak kolarze - w grupie raźniej. Pierwsza próba trasy szosowej, wbrew nazwie odbyła się na trasie szutrowej. Pięć załóg na czterdzieści kilka startujących (w tym jedna poza konkurencją) pojechało na pełny gwizdek, reszta zwracała uwagę, aby nie zadrapać podwozia, a już broń boże nadwozia. Kibice spontanicznie ziewali. Jedna z załóg kobiecych, dla dodania imprezie pikanterii, część trasy pokonała tyłem, próbując na mecie rozjechać dwóch atrakcyjnych jurorów. Niestety, trafiła tylko w znak punktu kontroli czasu. Z uwagi na urodę obu zawodniczek, nie przyznano punktów karnych. Najlepszy czas uzyskał faworyt. Na próbie asfaltowej, długości około 600 metrów, kilka załóg zabłądziło. Poszukiwania trwały do wieczornej biesiady. Tę próbę - jak i pozostałe - również wygrał faworyt, co zrobiło się już wręcz nudne. Malowniczość trasy terenowej zapierała dech w piersiach, a ponieważ uczestniczyło w niej kilka kobiecych załóg - wierzcie mi na słowo, było w czym zapierać. Główną atrakcją tej trasy był przejazd przez środek gnojówki. Uważam to za genialne rozwiązanie organizacyjne. W razie zaginięcia załogi, pies ratowniczy szedł po śladzie jak przecinak. Nie było mowy o zgubieniu tropu. Jedna z załóg utknęła w tej przeszkodzie na dłużej i otrzymała jako nagrodę pocieszenia zestaw kosmetyków samochodowych. Dużo trudniejszą przeszkodą okazały się liczne przejazdy przez brody na rzekach. Piloci załóg pomni uwag o przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego, nie stwierdziwszy znaków ograniczenia prędkości, potraktowali rzekę jako teren niezabudowany i podyktowali kierowcom adekwatną do terenu prędkość. Publiczność szalała, mechanicy zacierali ręce... Nawiasem mówiąc dna rzek w naszym kraju a nawet je przewyższają spoistością. Biorąc jednak pod uwagę wcześniejszy przejazd przez gnojówkę, woda w rzekach przekroczyła o 700% dopuszczalne normy zanieczyszczenia. Na wieczorny bankiet, wodę dowiozły beczkowsy, zupełnie zresztą niepotrzebnie, ponieważ nikt nie jej pił. W trakcie licznych przerw między od-

cinkami trasy terenowej, uczestnicy spuszczali się po sznurku lub strzelali z pistoletów na farbę. Członkowie załogi, która zaparkowała w gnojówce, z zapasowym magazynkiem i z nadzieją w oczach rozglądali się za szanowną Dyrekcją. Bezszykownie zresztą, albowiem w tym czasie inna załoga, równie zadowolona z imprezy, siedziała okrakiem na organizatorze i piła krew. Najlepszy czas na próbie terenowej, polegającej na podejździe i zjeździe z trawiastego wzniesienia, bezczelnie i na złość wszystkim uzyskał Ojciec Dyrektor. Najbardziej ekstremalną częścią rajdu, była jednak trasa turystyczna. Przebiegała ona w skrajnie trudnym terenie, czyli po niebezpiecznych... drogach publicznych. Uważam to za bezmyślność organizatora. Przecież tam, na co dzień, giną ludzie. Nieludzkim wręcz utrudnieniem był punkt regulaminu, który mówił o przestrzeganiu kodeksu drogowego. Napięcie sięgało zenitu, piloci zasypiali w czasie jazdy z podniecenia, łamały się długopisy w trakcie wypełniania kart zadań, załogi molestowały kustoszy za bytków, krótkowidze deptali kwiaty wokół ogrodzonych tablic pamiątkowych, chcąc przeczytać umieszczony tam tekst, a jedna z załóg śmiertelnie wystraszyła świnię oraz jej właściciela. Miejscowa prasa doniosła nazajutrz, że właściciel przeżył, nie podała jednak, stanu zdrowia świni. Skrajnie wyczerpane załogi nie mogły trafić na punkt cateringowy. Dotarliśmy późno i zaskoczona obsługa wydała nam jedzenie z czarnych foliowych worków. Smak bigosu był, co najmniej dziwny, zapewne z powodu zawartości sernika, białego barszczu oraz innych atrakcyjnych acz nie rozpoznawalnych już potraw. Ostatnim punktem programu Złotu, była biesiada „DO BIAŁEGO RANA”, co w stosunku do fizycznie i psychicznie wykonanych uczestników trasy turystycznej, było wyrafinowanym okrucieństwem. Po uroczystym rozdaniu nagród, dyplomów, pucharów i innych naczyń nastąpił pokaz sztucznych ogni. Spłonęły trzy wsie. Zachwyceni całokształtem uczestnicy Złotu wstrzymali się z biciem Dyrekcji do zakończenia bankietu a szkoda, bowiem wszyscy złaknieni byli atrakcji. Bankiet zaszczyli swoją obecnością trzej aktorzy, Kmicic, Azja Tuchajbejowicz oraz Daniel Olbrychski. Próbowałem sobie zrobić zdjęcie z całą trójką, ale bez przerwy mi się rozpierzchali. Dalszą część bankietu można by określić skróto: wino kobieta i śpiew, gdyby nie wódka, mężczyźni i zwyczajowe „sto lat” dla zwycięzców. W niedzielę wszyscy opuścili teren złotu opłotkami, korzystając z opisów tras terenowych, aby uniknąć patroli policyjnych, wyposażonych z okazji rajdu w nadzwyczaj dużą ilość alkomatów. Żegnam się z państwem rajdowym okrzykiem: Kto leci po następną flaszkę!

Waldemar Biela - mamusia forumowa

FILMOWA PRZYGODA SUBARU

Lada chwila, w Cieszynie, rozpocznie się **V Festiwal Filmowy ERA NOWE HORYZONTY**. Będzie to kolejna odsłona rzec by można „rasowego” wydarzenia kulturalnego, które w ciągu zaledwie pięciu lat zyskało rangę najważniejszego festiwalu filmowego w Polsce. Wymyślone i realizowane przez najbardziej chyba znanego dystrybutora i miłośnika kina w jednej osobie Romana Gutka - **NOWE HORYZONTY** tworzą swoją legendę.

Po raz czwarty z rzędu w Festiwalu udział weźmie... Subaru. Jeszcze nie jako aktor czy reżyser, ale znając innowacyjne podejście do życia producentów... Może, kiedyś... Kto wie?

Swoją drogą, chyba już czas na jakiś konkurs dla Subaru-fili-kinomanów... Przecież Subaru „grało” już w filmach i to nawet krajowej produkcji... Wkrótce sprawdzimy waszą wiedzę i sportstrzegawczość.

Tymczasem, zupełnie poważnie, Subaru Import Polska konsekwentnie wspiera organizację FF ENH używając swoich samochodów i zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo gościom cieszyńskiego święta kina.

Głównym założeniem festiwalu Era Nowe Horyzonty jest prezentacja kina artystycznego, niekonwencjonalnego i bezkompromisowego. Program układowany jest z myślą o publiczności wymagającej i szukającej w sztuce nowych doświadczeń i przeżyć, oczekującej od twórców własnego, oryginalnego języka.

Podobnie jak w poprzednich edycjach, najważniejszą częścią tegorocznego festiwalu będzie sekcja konkursowa, obejmująca ok. 18 nieprezentowanych dotąd w Polsce filmów, które organizatorzy starannie wybierają spośród wielu tytułów pokazywanych na międzynarodowych festiwalach i targach filmowych. Jeden z nich otrzyma GRAND PRIX - nagrodę główną festiwalu, przyznawaną na podstawie ocen publiczności. Tegoroczną imprezę otworzy obraz „L'enfant” w reżyserii Luc'a i Jean-Pierre'a Dardenne, który ledwie w maju zdobył Złotą Palmę w Cannes!

Pozostałe filmy pogrupowane zostaną w tematyczne cykle. Wśród nich znajdują się tradycyjnie: panorama kina światowego, dokumenty/eseje, filmy sezonu, sztuka dokumentu, kino latynoamerykańskie, nocne szaleństwo - zapoczątkowane podczas 4. edycji festiwalu, zyskało wielki aplauz widzów, którzy po obcowaniu i zmaganiach z trudnymi dziełami X Muzy, mogli również doświadczyć wspaniałej zabawy kinem.

Panorama Kina Indyjskiego - prezentacja ok. 20 filmów reprezentujących bogatą kinematografię indyjską. Podczas 5. edycji festiwalu odbędzie się m.in. prezentacja filmów Rainera Wernera Fassbindera. Po znakomitym przyjęciu filmów Béli Tarra podczas 4. edycji festiwalu, cieszyńska publiczność będzie miała okazję poznać dorobek innego Węgry - Gábora Bódy. Reżysera tworzącego w latach 70. i na początku lat 80., także okazją do spotkania i rozmowy z reżyserem.

Z pewnością interesującym wydarzeniem będą „Lekcje Mistrzowskie ANDRZEJA WAJDY” - autorski cykl ułożony przez reżysera, na który złożą się jego rzadziej pokazywane filmy (m.in. Piłat i inni, Nastazja) oraz klasyczne dzieła światowego kina w subiektywnym wyborze Mistrza. „Lekcje” będą także okazją do spotkania i rozmowy z reżyserem.

Uzupełnieniem programu filmowego będą wydarzenia specjalne. W tym roku wystąpią w Cieszynie m.in.:

MEREDITH MONK:

okrzyknięta „magikiem głosu”, „głosem przyszłości” oraz „zjawiskiem”; jest twórczynią fenomenu rozszerzonej techniki wokalne i widowiska wokalne.

SHIBUSASHIRAZU ORCHESTRA:

swą muzykę generalnie określają jako new jazz, w którym odnaleźć można rock, folk, japoński pop, groove, house i oczywiście jazz. To niezwykle zespół składający się z 25-35 japońskich muzyków i performerów.

DON CONREAUX:

światowej sławy mistrz gry na gongu, terapeuta i współtwórca idei Ogródów Pokoju, międzynarodowej inicjatywy na rzecz zaprzestania przemocy, od dwóch lat zdobywa coraz większe uznanie także w Polsce.

STEVE TURRE:

jeden z najbardziej znanych puzonistów nowoczesnego jazzu na świecie (współpracował m.in. z Carlosem Santaną i Rayem Charlesem); oraz

ERZSI KISS:

węgierska aktorka i wokalistka o elektryzującym, przenikliwym głosie, porównywana z Meredith Monk i Laurie Anderson.

Urokliwy Cieszyn, z malutkim rynekczkiem pośrodku miasta i malowniczymi uliczkami, bardzo gościnni Cieszynianie i pozytywnie nastawieni kinomaniacy - wszystko to tworzy niezwykle atmosferę którą, choćby na krótko, warto poczuć. Od 21 do 31 lipca **CIESZYN SIĘ FILMEM!** Gorąco polecamy!

W następnym numerze...

- ▶ Subaru na IAA
- ▶ Nowi partnerzy Subaru
- ▶ Relacje z rajdów
- ▶ Internetowe Forum Subaru c.d.

Prenumerata

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

OBSŁUGA PŁATNOŚCI:

Wpłaty można dokonać na pocztcie lub w banku na rachunek:

Subaru Import Polska Sp. z o.o.

BRE Bank S.A. O/R Kraków

03 1140 1081 0000 2784 5100 1001

z dopiskiem "Plejady"

PRENUMERATA:

Subaru Import Polska Sp. z o.o.

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

tel.: (012) 665 37 71

fax: (012) 665 37 72

e-mail: sklep@subaru.pl

Drodzy Klubowicze!

Z przyjemnością informujemy, że Klub Subaru wciąż się rozwija i rośnie w siłę. Niedawno dołączył do Nas nowy partner - magazyn **GT** oraz **GT Classic**. W związku z czym klubowicze uzyskali kolejne możliwości zniżek, tym razem na prenumeratę wspomnianych magazynów. Przy prenumeracie 6-miesięcznej **GT Classic** zniżka wynosi **15%**, natomiast w przypadku prenumeraty 12-miesięcznej **GT** aż **20%**.

Bardzo cieszy nas stale powiększająca się liczba klubowiczów. Od wydania ostatniego, kwietniowego numeru Plejad dołączyło do nas około 30 nowych miłośników marki. Grono klubowiczów niedługo przekroczy magiczną liczbę - **100**.

W związku z tym faktem, przygotowaliśmy mały konkurs...

Osoba, która zarejestruje się w Klubie i ureguluje opłatę członkowską jako **setny klubowicz**, otrzyma wartościową nagrodę niespodziankę.

Serdecznie zapraszamy do wstąpienia w szeregi Klubu Subaru!

Mateusz Karzyński
SIP



pierre cardin
jeanswear