



PODRÓŻUJ BEZ OGRANICZEŃ. TAK JAK CHCESZ,  
DOKĄD CHCESZ... NOWY OUTBACK DIESEL  
ZE SKRZYNIĄ AUTOMATYCZNĄ DOWIEZIE CIĘ  
NAWET TAM, GDZIE INNI DOJECHAĆ NIE MOGĄ.



**SUBARU**

Confidence in Motion

P.U.H. Grafix, Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 71, 15-111 Białystok, tel. 85 662 33 36 • „Wawrosz” sp.j., ul. Warszawska 158, 43-300 Bielsko-Biała, tel. 33 827 10 30 REISKIAUTO Sp. z o.o., ul. Fordońska 353, 85-766 Bydgoszcz, tel. 52 516 10 00 IDeaAutosp.z.o.o., Al. Wojska Polskiego 17/19, 42-208 Częstochowa, tel. 34 366 35 72 P.H.U. Zdanowicz, Al. Grunwaldzka 256a, 80-314 Gdańsk, tel. 58 554 32 06 • Firma Motoryzacyjna „Ligęza” sp. z o.o., ul. Wincentego Pola 28, 58-500 Jelenia Góra, tel. 75 642 14 82 • MM CARS Sp. z o.o., ul. Lotnisko 81, 40-271 Katowice, tel. 32 787 33 33 SOLO sp. z o.o., Dąbrowa 346b, 26-001 Kielce (Masłów), tel. 41 362 62 00 • Emil Frey Polska S.A., ul. Josepha Conrada 45, 31-357 Kraków, tel. 12 638 69 17 • Technotop Sp. z o.o., Al. Kraśnicka 150A, 20-713 Lublin, tel. 81 74 88 714 • Subaru Point sp. z o.o., Al. Włókniarzy 234a, 90-556 Łódź, tel. 42 634 03 89 • F.H.U. Gruchel, ul. Różana 1, 43-195 Mikołów, tel. 32 226 20 92 • P.U.H. „AUTO-COMPLEX” Sp. z o.o., 33-311 Wielogłowy 188, Nowy Sącz, tel. 18 440 00 30 • Solix Sp. z o.o., ul. Lubelska 40, 10-408 Olsztyn, tel. 89 534 29 29 • ZUH MAX-USŁUGA Alfred Stefanowicz, ul. Władysława Leonharda 3, 10-454 Olsztyn, tel. 89 539 07 60 • Kocar W.M.P.P. Kocialkowscy sp.j., ul. Dąbrowskiego 529a, 60-451 Poznań, tel. 61 842 03 69 • ITS Adam Michalczewski, ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 Radom, tel. 48 384 20 20 • Sobiesław Zasada Automotive Sp. z o.o. Sp. k., al. mjr. Wacława Kopisto 3, 35-309 Rzeszów, tel. 17 850 37 40 • Agrykolex sp. z o.o., ul. A. Struga 78, 70-777 Szczecin, tel. 91 812 78 81 • Subaru A. Koper, Al. Krakowska 151, 02-180 Warszawa, tel. 22 886 60 81 • Dukiewicz Sp. J., ul. Jubilerska 6, 04-190 Warszawa, tel. 22 51 51 151 • Da Woj Sp. z o.o. Sp. K., ul. Wiosenna 44, 05-092 Warszawa (Łomianki), tel. 22 751 15 66 • JM Auto sp. z o.o., ul. Krakowska 1, 50-424 Wrocław, tel. 71 352 81 90



SUBARU ZALECA PRODUKTY:







## Czas wakacji, czas odpoczynku

Ciekawe, że od momentu wynalezienia samochodu wielu podróżnych zapomina o jakże słusznym przysłowiu „*tiszje jediesz, dalszje budiesz*”. O ile dawniej własne mięśnie, czy też zmęczenie wierzchowca niejako wymuszało rozsądne prędkości podróżowania oraz konieczność dokonywania postojów, o tyle dzisiejsze samochody mają pod tym względem dużo większe możliwości niż ich kierowcy.

W czasie urlopu nie chcemy, o dziwo, odetchnąć od codziennego pośpiechu, pogoni za pieniędzmi, za rzeczami „jeszcze do załatwienia”. Od pośpiechu, będącego jednym z najbardziej typowych znaków naszych czasów, sprawiającego, że brakuje nam czasu, aby... żyć.

Oczywiście nie sugeruję, aby podróżować po autostradach z prędkością furmanki, ale zachęcam, aby urlop rozpocząć zaraz po przekręceniu klucza od domu. Tak, aby już droga stała się wypoczynkiem. Tak, abyśmy już w drodze mieli oczy szeroko otwarte i poznawali nowe miejsca, nowych ludzi. Jeżeli uda nam się, przekręcając klucz, zerwać z codziennością, to zapewne czeka nas piękna przygoda.

Musimy tylko... przestać się spieszyć. A już po drodze zobaczymy piękne obrazy i znowu zaczniemy żyć. Czego Państwu serdecznie życzę.

**Witold Rogalski**  
Dyrektor Subaru Import Polska



- 
- 6** **AKTUALNOŚCI**
- 10** **RAJDY**  
Trudny weekend w Beskidach  
Gwiaźdy na starcie
- 16** **ROZMOWY**  
Trzeba wyciągnąć rękę do tych, nielicznych już, myślących,  
wrażliwych twórców - rozmowa z Anną Treter
- 24** **ZLOT PLEJAD**  
Trasa Terenowa, czyli... 100 sekund na minutę
- 30** **MODELE**  
Outback z nowym automatem
- 36** **KONKURS**  
Konkurs fotograficzny „Wygraj Sony Tablet S”  
w „Plejadach” rozstrzygnięty
- 40** **PODRÓŻE**  
Bałkańska przygoda na czterech kołach /cz. 2/
- 46** **CIEKAWOSTKI**  
Znani, lubiani i z Subaru związani /cz. 5/
- 50** **SZKOŁA JAZDY**  
Świat w bocznej szybie
- 54** **TECHNIKA**  
Crash-tekst,  
czyli opowieści o zderzeniach /cz. 2/
- 60** **PASJE**  
Druga klasa podstawówki  
- to wtedy zrodziła się pasja /cz. 2/
- 64** **SKLEPIK**  
Już po Zlocie...
- 66** **PISZĄ O NAS**





## Czy SUV-y są naprawdę bezpieczne? Forester wychodzi zwycięsko z ciężkiej próby



CRASH-TEKST, CZYLI OPowieści  
O ZDERZENIACH / CZ. 2 / str. 54



Amerykański Instytut Ubezpieczeń i Bezpieczeństwa Drogowego (IIHS) podszedł odmiennie do zasad przeprowadzania crash-testów opracowanych przez europejską organizację Euro NCAP. Twierdzi on, że większość zdarzeń drogowych, w których pasażerowie giną lub zostają poważnie ranni, ma nieco inny przebieg niż ten, symulowany przez Euro NCAP. Dotyczy to zwłaszcza SUV-ów, które jak się okazuje wcale nie są tak pancerne, jak nam się wydaje.

Uderzenie średniej wielkości SUV-a w stałą przeszkodę przy prędkości ok. 64 km/h w większości przypadków poważnie uszkadza konstrukcję przednich słupków i dachu, narażając kierowcę na zmiążdżenie nóg lub ich poważne połamanie. Bardzo często przy tego typu uderzeniach siły działające na ciało kierowcy przesuwają je w kierunku bocznego słupka. Oględziny manekinów pokazały, że głowa w tym momencie mija się z poduszką powietrzną i uderza z ogromną siłą w plastikowe elementy deski, a kurtyny powietrzne nie zawsze są w stanie zminimalizować

ryzyko takich obrażeń. Pokazuje to, że większość „pancernych” SUV-ów, poddanych testom zderzeniowym, nie zapewnia swoim pasażerom maksimum bezpieczeństwa.

Amerykańscy eksperci dość surowo oceniają więc poziom bezpieczeństwa testowanych pojazdów. W swoich ocenach stosują czterostopniową skalę: „dobra”, „dopuszczalna”, „marginalna” i „słaba”. Aby otrzymać nagrodę Top Safety Pick (odpowiednik 5 gwiazdek Euro NCAP), samochód musi otrzymać ocenę „dobrą” we wszystkich czterech testach: zderzenie czołowe i boczne przy dużej prędkości, test dachowania, skuteczność działania pasów bezpieczeństwa i zagłówek przy uderzeniu w tył auta. Tytuł Top Safety Pick+ z kolei przyznawany jest przez IIHS samochodom, które otrzymały ocenę „dobrą” w czterech testach bezpieczeństwa, a w piątym sprawdzianie uzyskały ocenę nie niższą niż „dopuszczalna”.

### Pięty sprawdzian

W 2012 roku IIHS wprowadziło nowe badanie, które pozwala na poprawę

bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów w zderzeniu czołowym. Test ten pokazuje, co dzieje się z autem i przebywającymi w środku osobami w momencie czołowego zderzenia samochodu z przekryciem 25%, czyli w praktyce prawie narożnikiem auta – z innym pojazdem, drzewem lub słupem. Aby było to jak najbardziej miarodajne, podczas testu przy prędkości 64 km/h, 25% przedniej części auta uderza stroną kierowcy w sztywną barierę o wysokości 1,5 metra. Według amerykańskiego instytutu to właśnie w takich warunkach najczęściej dochodzi do śmiertelnych wypadków (np. przy wymijaniu). Podobnych symulacji nie przeprowadza nikt w Europie ani USA.

– Do śmiertelnych wypadków najczęściej dochodzi w konsekwencji uderzenia zaedwie małą szerokością samochodu. Nasz nowy test opieramy więc na kilkuletnich danych pochodzących z autentycznych wypadków. Chcemy określić przyczyny poważnych obrażeń i w ten sposób wskazać, co należy zmienić w konstrukcji samochodu, by poprawić



bezpieczeństwo jadących – wyjaśnia Adrian Lunda, prezes IIHS.

Wyniki amerykańskich testów są w większości zatrważające.

### Forester zdaje egzamin na... „dobre”

W ocenie amerykańskiego instytutu większość samochodów klasy SUV, oferowanych również na polskim rynku, nie zdało egzaminu, uzyskując ocenę „marginalną”. Na tej

liście nie znalazł się najnowszy Forester, **który jako jedyny** został nagrodzony prestiżowym tytułem

#### Top Safety Pick+.

Na podstawie przeprowadzonych testów IIHS uznało, że wszystkie nowe modele Forestera są najbezpieczniejszymi samochodami w klasie małych SUV-ów. Forester, jako jedyny z 13 modeli w klasie „mały SUV”, przeszedł wszystkie próby z wynikiem „dobrym”.

To trzecia taka nagroda TSP+ dla samochodów japońskiego producenta. W ubiegłym roku takie wyróżnienia zostały przyznane modelom Legacy oraz Outback.

Amerykański instytut przyznał w tym roku producentowi Subaru jeszcze jedną bardzo ważną nagrodę – Top Safety Pick (TSP). Swój werdykt uzasadnił faktem, iż japońska firma nieprzerwanie od czterech lat zdobywa nagrody za bezpieczeństwo swoich modeli sprzedawanych obecnie w regionie Ameryki Północnej. Warto dodać, że TSP jest dla producenta bardzo prestiżową nagrodą. Wyróżnia ona bowiem tych, którzy zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa w niemal wszystkich oferowanych przez siebie modelach, niezależnie od wielkości i segmentu.

Otrzymując tę nagrodę, prezes Subaru of America, Thomas Doll, powiedział:

*– Bezpieczeństwo to jedno z głównych założeń naszej marki, dlatego jesteśmy bardzo dumni z nagrody TSP+ dla modelu Forester oraz trzeciej z rzędu oceny TSP dla naszej marki. Forester to zwycięzca w swojej klasie – małych SUV-ów. Teraz mamy nowy tytuł.* ■

TYTUŁY I NAGRODY TSP ORAZ TSP+ MAJĄ ODNIENIENIE DO MODELIZacji RYNKU USA.



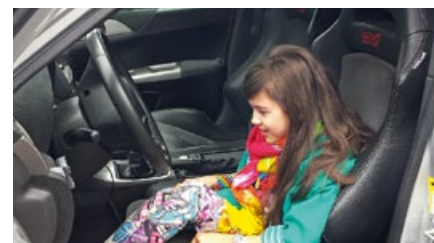
## Forumowa pomoc dla Oli

**P**odczas X Złoty Plejad grupa uczestników naszego Forum zorganizowała spontaniczną akcję pomocy dla 11-letniej dziewczynki – Aleksandry Kuc. U małej Oli, w wieku 3 lat, zdiagnozowano zespół Leigha – wyjątkowo rzadką, nieuleczalną chorobę genetyczną, której objawem jest postępujący zanik mięśni.

Zespół Leigha, czyli miopatia mitochondrialna to wada genetyczna, która powoduje zaburzenia procesów oddechowych oraz pozabawia mózg i mięśnie energii niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania. Obecnie Olusia raz w miesiącu jeździ do Włoch, gdzie otrzymu-

wszystko co tęczywe. Nasza forumowa podopieczna lubi także muzykę. Mogłaby na okrągło słuchać Shakiry, Zakoopera, Seleny Gomez. Muzyka działa na nią uspokajająco i pozwala zapomnieć o trudach walki z chorobą.

Niedawno w jej życiu pojawiło się nowe hobby – samochody Subaru. 12 czerwca przedstawiciele Forum Subaru (ALEX, Premo) mieli przyjemność złożyć na ręce Oli wszystkie dary zebrane podczas akcji „Forum dla Oli”. Jej zaskoczenie było ogromne i obie Panie nie ukrywały łez. Podczas przekazania naszej pomocy nowa fanka Subaru



je eksperymentalny lek hamujący postępowanie choroby EPI 743. Jest w badaniu klinicznym najstarszym dzieckiem. Eksperyment trwa od osiemnastu miesięcy w szpitalu Bambino Gesù (Dzieciątka Jezus). Szpital ten jest jedynym w Europie, w którym rozpoczęto badanie kliniczne tego leku. Każdy dzień to dla Oli nowe wyzwania. Olusia jest poddawana różnym formom rehabilitacji. Bardzo lubi hipoterapię i delfinoterapię, które dają jej wiele radości.

Dziewczynka i jej mama, Jola, mimo trudności losu potrafią na co dzień zachować pogodę ducha. Światem Oli rządzą kolory, uwielbia

miała okazję zasiąść w fotelu kierowcy w Subaru Imprezie STi. Jej ogromna radość była nie do opisania. Forumowicze, widząc jej uśmiech i dziecięcą fascynację „zabawką” spod znaku Plejad, zadeklarowali dalszą pomoc i wsparcie nowej forumowiczki. ■

OSOBY, KTÓRE CHCĄ POMÓC OLI I SAMOTNIE JĄ WYCHOWUJĄCEJ MAMIE, MOGĄ WPLACAĆ ŚRODKI NA SUBKONTO FUNDACJI ANNY DYMNEJ „MIMO WSZYSTKO”:  
70 1050 1445 1000 0022 7599 1459  
Z DOPISKIEM „KUC ALEKSANDRA”.

## Automotive Engineering Exposition w Jokohamie

Producent samochodów Subaru, firma Fuji Heavy Industries (FHI), wziął udział w tegorocznej wystawie JSAE Automotive Engineering Exposition.



w Nowym Jorku. Model został wyposażony w silnik spalinowy oraz elektryczny, jednocześnie zachowując unikalny system napędu na cztery koła.

Takie rozwiązanie pozwoliło na utrzymanie centralnego punktu ciężkości i wagi auta na tym samym poziomie co w modelu benzynowym.

XV Hybrid został wyposażony także w asystenta pracy jednostek napędowych, który pozwala na ekonomiczną i płynną jazdę. Hybryda od 24 czerwca jest już sprzedawana w japońskich salonach Subaru.

Kolejną ciekawostką zaprezentowaną przez FHI

to największa tego typu impreza w Japonii, której organizatorem jest Japońskie Stowarzyszenie Inżynierów Samochodowych. Wystawa odbyła się w dniach 22-24 maja w Pacifico Yokohama Exhibition Hall w Jokohamie, w Japonii.

Zaprezentowano na niej ostatnie produkty i technologie Subaru. Jedną z głównych

atrakcji, o których pisaliśmy w poprzednim numerze magazynu „Plejady”, był pokaz pierwszego w historii marki samochodu z napędem hybrydowym, który wszedł niedawno do produkcji seryjnej – **Subaru XV Hybrid**.

Swoją premierę „elektryczne” Subaru miało podczas kwietniowych targów

na Automotive Engineering Exposition był nowy, 2-litrowy silnik w układzie bokser z turbodoładowaniem i bezpośrednim wtryskiem paliwa. Opracowany przez inżynierów Subaru system wtrysku zwiększa skuteczność zapłonu, poprawiając tym samym wydajność silnika i zmniejszając zużycie paliwa. ■

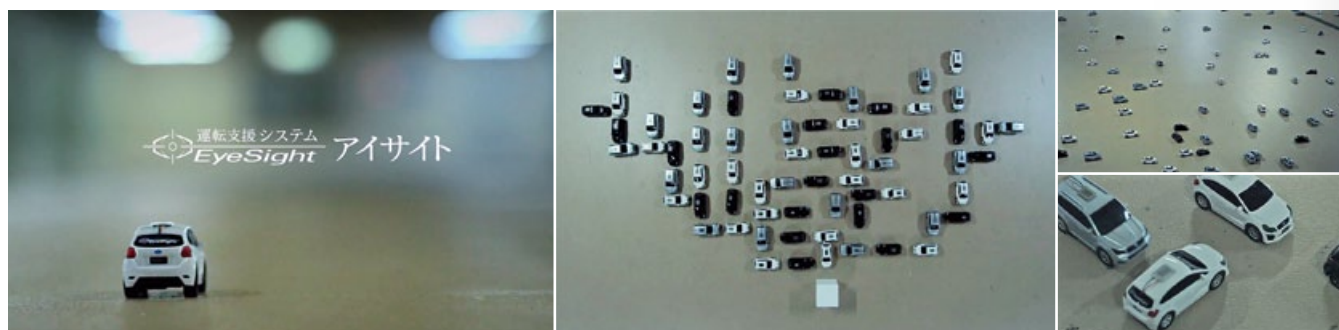
## „EyeSight” najlepszy na „One Show Design Awards”

Filmy reklamowe z serii „Minicar Music Player”, prezentujące nowatorski system wspomagania jazdy EyeSight (opracowany przez Subaru), zdobyły pierwszą nagrodę na pokazie „The 2013 One Show Design Awards”, który odbył się 6 maja w Stanach Zjednoczonych.

Korzystając z minisamochodów wyposażonych w odtwarzacze muzyczne, twórcy klipu przedstawili zalety EyeSight. Funkcja „Pre-Collision Braking Control” pozwala na uniknięcie kolizji lub zredukowanie uszkodzeń wynikających ze zderzenia auta z napotkaną przeszkodą. Aby pokazać, jak działa system, wykorzystano setki jeżdżących małych samochodów, które wydają różne dźwięki. Po zbliżeniu się do przeszkody lub innego auta, muzyka milknie, a auto zatrzymuje się w bezpiecznej odległości. Gdy przeszkoda znika, samochodzik rusza dalej.

Film ten został pokazany na oficjalnej stronie Subaru w grudniu 2012. Jest to ciąg dalszy pierwszego projektu z wykorzystaniem miniaturowych aut „The walk of Minicar”, który był dostępny na tej stronie w sierpniu 2012 roku. Oba filmy można obejrzeć na naszym profilu: [goo.gl/P8qq9](http://goo.gl/P8qq9).

Nagroda „The One Show Design” to wyróżnienie przyznawane przez One Club, organizację nonprofit w Stanach Zjednoczonych. One Club każdego roku przyznaje takie nagrody, jak: „One Show”, „One Show Design”, „One Show Interactive” oraz „One Show Entertainment” dla wyjątkowych osiągnięć w branży reklamowej i designu, w wielu aspektach i formach. Konkurs „One Show” to jedna z trzech najważniejszych tego typu imprez międzynarodowej branży reklamowej, designu i komunikacji, wraz z takimi imprezami jak „The Cannes Lions International Festival of Creativity” i „The CLIO Awards”. ■







## Legacy otrzymuje nagrodę JNCAP „Five Star Award”

Subaru już po raz drugi otrzymuje nagrodę za najbezpieczniejszy samochód w roku 2012 wg testów JNCAP. Statuetka „Five Star Award 2012” wpadła w „ręce” Legacy, co ogłoszono 10 maja br. W listopadzie 2012 r. podobne wyróżnienie otrzymał model Impreza.

Subaru Legacy otrzymało prestiżową nagrodę „Five Star Award” za uzyskanie w 2012 roku maksymalnych ocen bezpie-

czeństwa w programie Japan New Car Assessment Program (JNCAP), przeprowadzonym w Japonii przez Ministerstwo Środowiska, Infrastruktury, Transportu i Turystyki (MLIT) oraz Narodową Agencję Bezpieczeństwa Jazdy i Pomocy Ofiarom Wypadków (NASVA).

Warto dodać, że Legacy już po raz drugi z rządu zostało docenione przez jury JNCAP. Pierwszą nagrodę „Five Star Award” ten model otrzymał w 2011 roku. W listopadzie 2012 podobne wyróżnienie zostało przyznane kompaktowej Imprezie.

Dla Subaru aspekt bezpieczeństwa projektowanych samochodów zawsze jest na pierwszym miejscu. Główne motto FHI „Confidence in Motion” opiera się na założeniu, aby każdy klient Subaru doświadczył niezapomnianych przeżyć w trakcie jazdy, zgodnie z credo przewodnim „Radość i spokój umysłu”. Aby móc spełnić te obietnice, będziemy kontynuować prace nad udoskonalaniem bezpieczeństwa swoich aut tak, aby jazda Subaru była radością dla kierowcy i pasażerów. ■

## Sukces był blisko, WRX STI drugie w klasie SP3T



Już po raz szósty Subaru wystawiło swój topowy model, zbudowany na bazie rajdowej wersji WRX STI, do 24-godzinnego wyścigu na niemieckim torze w Nürburgring. Relacja z zawodów prezentowana była na żywo w internecie, a fani japońskiej marki mieli podgląd na strefę serwisową oraz widok z kamery umieszczonej w aucie.

Subaru swoje starty w 24-godzinny wyścigu w Nürburgring zapoczątkowało w 2008 roku. Po swoje pierwsze zwycięstwo sięgnęło dopiero w roku 2011, wygrywając rywalizację w klasie SP3T, czyli aut z 2-litrowym silnikiem turbo. Rok później kierowcy WRX STI powtórzyli sukces, ponownie stając na najwyższym stopniu podium. Plan startu w tegorocznej edycji zawodów zakładał kolejne zwycięstwo w swojej klasie. Niestety, z powodu złego doboru opon 24-godzinny wyścig na torze w Nürburgring zakończył się dla Subaru 26. miejscem w klasyfikacji generalnej i 2. miejscem w klasie SP3T.

Japoński zespół składał się z czterech kierowców zasiadających za kierownicą rajdowego WRX STI. Auto zostało przebudowane i dostosowane do wymogów długodystansowego wyścigu. Inżynierowie postarali się o obniżenie środka ciężkości oraz zwiększyli wydajność całego układu napędowego. Do zwycięstwa miał poprowadzić 2-litrowy turbodoładowany silnik, generujący moc 340 KM oraz wysoki moment obrotowy na poziomie 461 Nm. Auto wzięło udział również w kwietniowych wyścigach VLN na torze Nürburgring, podczas których testowana była wytrzymałość konstrukcji oraz odpowiedni dobór ustawień. Szefem zespołu Subaru został Hideharu Tatsumi, zaś za kierownicą zasiadli doświadczony Toshihiro Yoshida oraz znany z wyścigowej serii SUPER GT – Kota Sasaki. Skład japońskiego zespołu uzupełnili Carlo van Dam z Holandii oraz Marcel Lasée z Niemiec.

Zawody rozpoczęły się od wyścigu kwalifikacyjnego, który rozegrano 17-18 maja. Dla Subaru był to udany występ – japoński zespół zajął wysokie 2. miejsce. Biegi finałowe zaplanowano na godzinę 17.00. Niestety szyki organizatorom i zawodnikom popsują... aura. Opady deszczu i zalegająca nad torem mgła zmusiły władze do przełożenia startu na poranek następnego dnia. Sytuacja nie uległa poprawie, a kluczem do sukcesu był odpowiedni dobór opon.

Startując z drugiej pozycji, od samego początku, WRX STI musiał stoczyć zacięty pojedynek ze zwycięzcą klasyfikacji. Jednak w pogarszających się warunkach pogodowych, zespół nie był w stanie dotrzymać tempa i pozwolił rywalowi na ucieczkę. Po wznowieniu wyścigu kierowcy Subaru próbowali dogonić rywala i zmniejszyć dzielący ich dystans, wykorzystując do tego suche odcinki toru. Główny rywal Subaru jechał na oponach z płytkimi bieżnikami, natomiast japoński zespół wybrał gładkie opony z gumy, wykorzystując wyjątkową stabilność auta w takich warunkach. W efekcie 7-minutową stratę udało się zminimalizować do 54 sekund na ostatnim okrążeniu. Niestety zabrakło paru metrów, aby dogonić lidera i ostatecznie załoga WRX STI świętowała zajęcie 2. miejsca w klasie SP3T.

### Powiedzieli po wyścigu

#### Hideharu Tatsumi - główny menedżer zespołu:

*- Myślę, że przyczyną naszej przegranej była błędna decyzja co do wyboru opon. Z tego powodu zostaliśmy daleko za rywalem, który wykorzystał mokrą nawierzchnię toru. W ostatniej połowie wyścigu udało nam się jednak wydobyć z auta i opon to, co najlepsze. Bardzo dobrze w tych trudnych warunkach walczyli Kota (Sasaki) i Marcel (Lasée). To moja wina, że nie wygramy tego wyścigu i nie spełniliśmy oczekiwań fanów Subaru. Jeśli będzie nam dana kolejna szansa, to na pewno powrócimy na tor Nürburgring, z silniejszą drużyną i samochodem.*

#### Toshihiro Yoshida - lider kierowców:

*- Jestem rozczarowany, że nie udało nam się wygrać tego wyścigu po raz trzeci. Myślę, że w pełni na to zasługiwaliśmy. Jeśli tylko będzie możliwy kolejny udział w tym wyścigu, to chciałbym wziąć w nim udział, prowadząc japońskie auto dla japońskiego zespołu, rywalizując z zawodnikami z całego świata. ■*



Zapraszamy na stronę wyścigu:

[www.subaru-msm.com/global/NBR24H2013](http://www.subaru-msm.com/global/NBR24H2013)





## Trudny weekend w Beskidach

Obie załogi Platinum Subaru Rally Team nie zaliczą do udanych 59. Rajdu Wisły, drugiej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, która po trwającej niemal dekadę przerwie powróciła do kalendarza. Wojtek Chuchała i Kamil Heller plasowali się tuż za liderem, lecz niewielki błąd sprawił, iż odpadli z rywalizacji podczas pierwszego etapu. Na pocieszenie pozostało kilka zwycięstw oesowych i punkty za 2. miejsce w klasyfikacji drugiego dnia zawodów. Bracia Bębenkowie po udanym sobotnim etapie musieli przełknąć gorzką pigułkę w postaci awarii wspomagania kierownicy przed pierwszą niedzielną próbą.





**P**ierwsza sobotnia pętla 59. Rajdu Wisły odbyła się w strugach padającego deszczu. Trudne warunki pogodowe nie przeszkodziły jednak załodze Wojtek Chuchała/Kamil Heller w wygranu odcinka Bzie i wywalczeniu znakomitej, drugiej pozycji na pozostałych trzech oesach. Dzięki temu reprezentanci PSRT objęli pozycję wiceliderów klasyfikacji generalnej zawodów. Michał i Grzegorz Bębenkowie po przejechaniu czterech odcinków specjalnych plasowali się na siódmym miejscu. – Nie ulega

*wątpliwości, że warunki są bardzo trudne, ale też nie spodziewaliśmy się łatwego rajdu. Na pierwszej pętli pogoda szybko się zmieniała – na dwóch początkowych oesach było dość sucho, a na kolejnych spadł deszcz. Staraliśmy się trzymać dobre tempo, choć początek nie był idealny, bo mieliśmy małą przygodę, przytrafił nam się też obrót – mówił Wojtek Chuchała. – Na pierwszej pętli na pewno nie było łatwo, do tego doszedł deszcz. Cały czas szukamy własnych ustawień samochodu, które pozwolą nam coraz szybciej przemieszczać się po trasach*

*oesów. W Subaru czuję się świetnie, jestem całkowicie wyluzowany. Do pewnych ustawień musimy po prostu sami dojść wewnętrznie. Nie mieliśmy jeszcze okazji na testowanie Imprezy podczas deszczu. Na serwisie zdecydujemy się na pewne zmiany. Mam pomysł, który będziemy chcieli przetestować – dodał Michał Bębenek.*

*Druga sobotnia pętla 59. Rajdu Wisły stała pod znakiem zmiany pogody, a wychodzące zza chmur słońce poprawiło nie tylko samopoczucie zawodników, ale także warunki na odcinkach specjalnych.* »



» Michał i Grzegorz Bębenkowie po przejechaniu siedmiu odcinków specjalnych uplasowali się na szóstej pozycji w klasyfikacji generalnej drugiej rundy RSMP. Mniej szczęścia miała druga załoga PSRT – Wojtek Chuchała i Kamil Heller, którzy po bardzo udanym początku dnia liczyli na utrzymanie szybkiego tempa. Niestety uszkodzone na cięciu podczas trzeciego przejazdu oesu Cisownica zawieszenie zmusiło reprezentantów Platinum Subaru Rally Team do rezygnacji z walki o sekundy podczas sobotniego etapu. – *Drugą sobotnią pętlę Rajdu Wisły zdecydowanie*

*zaliczamy na plus. Podczas serwisu zmieniliśmy wiele ustawień w aucie, łącznie z programem dyfrów. Sporo zaryzykowaliśmy i potraktowaliśmy drugie przejazdy OS-ów bardziej testowo, ale nie żałuję, bo jest zdecydowanie lepiej. To dobra prognoza na jutrzejszy dzień. Czuję, że naszym Subaru możemy ugrać znacznie więcej. Dzisiejsze odcinki nie były łatwe. Pierwszy z nich, Cisownicę, określiłbym jako bardzo trudny. Potem dwa bardziej równe, na otwartym terenie, więc nieco łatwiejsze. Jutro jest więcej wąskich fragmentów po lesie, zdecydowanie bardziej niebezpiecznych. Tam naprawdę*

Wojtek Chuchała i Kamil Heller utrzymywali szybkie tempo, walcząc o punkty w klasyfikacji dnia i po trzech odcinkach specjalnych plasując się na drugiej pozycji. Michał i Grzegorz Bębenkowie niestety byli zmuszeni do przedwczesnego zakończenia zmagania po awarii układu wspomagania kierownicy. – *Na pewno bardzo się cieszymy, że jesteśmy z powrotem na tych oesach. Dzisiaj są one jeszcze trudniejsze i bardziej dziurawe, ale miejscami mamy naprawdę wiele frajdy z jazdy* – komentował Siemanko. Wraz z kolejnymi kilometrami Wojtek Chuchała i Kamil Heller



*można złapać gumę lub zostać na dłużej* – komentował Michał Bębenek. – *Staraliśmy się poprawić na drugiej pętli, ale mały błąd sprawił, że musieliśmy zrezygnować z dalszej jazdy. Dzisiaj chciałem chyba być szybszy od samego siebie, co niestety zaowocowało kilkoma przygodami, z których ostatnia kosztowała nas drugie miejsce w dniu. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym mechanikom, którym przysporzyliśmy dodatkowej pracy* – dodał Wojtek Chuchała.

Również podczas pierwszej niedzielnej pętli 59. Rajdu Wisły reprezentanci PSRT podróżowali ze zmiennym szczęściem.

jechali coraz szybciej, utrzymując drugą pozycję w dniu i wygrywając w klasyfikacji generalnej dwa odcinki specjalne: Kubalonka i Ochaby, a na pozostałych czterech notując drugie czasy. – *Drugą pętlę rozpoczęliśmy od zakorkowanej dojazdówki, ale dzięki uprzejmości kibiców złapaliśmy jedynie niewielkie spóźnienie. Dziękujemy za to tak samo jak za doping na odcinkach specjalnych, bo tylko tam jest miejsce na odrobinę szaleństwa, a na drogach publicznych trzeba bezwzględnie przestrzegać przepisów. Od strony sportowej ta pętla była udana, a poprawa ustawień od razu przyniosła*



dobry efekt. Ten rajd daje nam naprawdę dużo wiedzy w tym zakresie, więc jesteśmy bardzo pozytywnie nastawieni przed dalszą częścią sezonu – mówił Wojtek Chuchała.

– Dzisiaj toczyliśmy walkę nie tylko z rywalami, ale także z nastawami samochodu. Udało nam się dzięki temu wiele zyskać. Na pewno zaowocuje to w trakcie sezonu, w którym jeszcze dużo może się wydarzyć. Dzisiejszy dzień był naprawdę megatrudny, jeszcze bardziej niż wczorajszy, który zakończył się dla nas przedwcześnie po moim błędzie. Niestety zbyt optymistycznie oceniłem jedno z cięć, przez co uszkodze-

czasu. Cały rajd był świetny, choć bardzo wymagający. Trochę szkoda wczorajszego dnia, ale takie są rajdy – nie zawsze wszystko musi być idealnie. Nasze tempo było naprawdę wysokie, co pozytywnie nastraja nas przed kolejnymi rundami RSMP. Dziękujemy całemu Zespołowi, naszym Partnerom oraz wszystkim kibicom i znajomym, którzy tak licznie pojawili się na tym rajdzie – dodał Kamil Heller.

– Pierwszy etap Rajdu Wisły, mimo korekt ustawień w naszym Subaru, należy zaliczyć do udanych. W sumie byliśmy zadowoleni z szóstego miejsca, które zaj-



niu uległo zawieszenie, za co przepraszam naszych mechaników, bo przysporzyłem im więcej pracy. Ale to też jest nauka na przyszłość, którą postaram się wykorzystać na naszą korzyść. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Keratronik, Raiffeisen Leasing, Geberit, Greco, SJS i Sony VAIO. Do zobaczenia na Rajdzie Karkonoskim! – komentował na mecie Wojtek Chuchała. – W końcu mocno ostudziła nas przygoda na przedostatnim odcinku specjalnym. Byliśmy już głęboko w lesie, ale na szczęście nic poważnego się nie stało, nie straciliśmy też dużo

mowaliśmy w sobotę wieczorem. Być może już wczoraj pojawiły się pierwsze problemy z układem kierowniczym. Dziś rano po zmianie pompy wspomagania okazało się, że straciliśmy je niemal całkowicie jeszcze przed dojazdem do pierwszego odcinka niedzielного etapu. Nie byliśmy w stanie kontynuować jazdy i nie pozostało nic innego, jak wrócić do serwisu. Mam nadzieję, że tym samym wyczerpaliśmy limit pecha, który prześladował nas od początku roku – podsumował Michał Bębenek.

– Kiedy wydawało się, że po sobotnim etapie Rajdu Wisły uda się nam być może

przyspieszyć podczas niedzielnej rywalizacji, okazało się po raz kolejny, że szczęście znowu nas opuściło. Awaria wspomagania wykluczyła nas z dalszej walki i nie pozostało nam nic innego jak oglądać na trasie naszych konkurentów. Oczywiście nie jesteśmy zachwyceni takim obrotem sprawy. Nie załamujemy jednak rąk i już od jutra zajmujemy się przygotowaniem do następnej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski – Rajdu Karkonoskiego. Pod koniec czerwca planujemy także gościnnie start w I Rajdzie Bocheńskim – uzupełnił Grzegorz Bębenek. ■



# Gwiazdy na starcie

22 czerwca, czyli pierwszego dnia kalendarzowego lata rozpoczęła się III edycja Rajdu Polski Kobiet. Celem imprezy jest walka z chorobami nowotworowymi u kobiet i promowanie wykonywania badań profilaktycznych.

Podobnie jak w ubiegłych latach, inicjatywę wspierają gwiazdy i znani sportowcy. Twarzami tegorocznego Rajdu Polski Kobiet są Jagna Marczułajtis-Walczak i Wojtek Chuchała, a na starcie staną także: Megumi Osugi Stepien, Olga Bończyk, Beata Tadla, Karolina Szostak, Ilona Adamska, Karolina Lampel-Czapka, Magda Modra, Kamila Rejman, Anna Jabłońska, Maciej Wisławski, Łukasz Byśkiniewicz, Mateusz Korobacz.

Rajd ruszył w sobotni poranek w samym sercu stolicy (ul. Karowa), a trasa biegła przez Warszawę i okoliczne miejscowości, m.in. Skierniewice, Nowe Miasto, Starą Wieś, Piekło, Niebo, Chlewiska, Czersk, i została ułożona w ten sposób, by każda załoga w bezpieczny sposób mogła ją przejechać i wiele się nauczyć. Pierwszy dzień rajdu zakończyła uroczysta

kolacja w Centrum Japońskich Sportów i Sztuk Walki DOJO w Starej Wsi, gdzie na uczestniczki czekało wiele niespodzianek. Drugi dzień to kolejne odcinki rajdowe i uroczyste zakończenie na ul. Karowej.

Nie można oczywiście zapomnieć o głównym celu, jaki przyświeca imprezie, czyli o badaniach profilaktycznych. Każda uczestniczka oraz każda kobieta,







Zapraszamy do odwiedzenia strony  
[rajd-polski-kobiet.pl/](http://rajd-polski-kobiet.pl/)

która zgłosiła się w dniach 22–23 czerwca do Szpitala MSW w Warszawie przy ul. Wołoskiej 137 oraz do Centrum Onkologii w Warszawie przy ul. Roentgena 5 mogła wykonać cytologię i mammografię oraz wziąć udział w badaniach USG tarczycy, mierzeniu poziomu glukozy we krwi oraz ciśnienia, pomiarze wagi ciała.

W dwóch pierwszych edycjach Rajdu Polski Kobiet ogółem wzięło udział 128 pań, które przejechały rajdowo 574 kilometrów. Podczas rajdów, a także pikników medycznych na terenie kraju w 2011 roku wykonano 141 cytologii, 411 mammografii, 124 osoby oddały krew, w tym 28 osób zapisano do rejestru niespokrewnionych dawców szpiku. W 2012 roku wykonano 286 cytologii, 518 mammografii, 41 osób oddało krew, w tym 25 osób zapisano do rejestru niespokrewnionych dawców szpiku.

Wśród uczestniczek tegorocznej edycji nie zabrakło debiutantek, jak i pań, które startowały w poprzednich edycjach imprezy. Swoją obecnością zaszczyliły nas nie tylko gwiazdy, celebryci i znani sportowcy, ale również przedstawicielki Ambasady Japonii, która aktywnie wspiera III Rajd Polski Kobiet. Zaangażowanie w inicjaty-



wę Fundacji Teraz Kobiety wyrazili również: Marszałek Sejmu RP Ewa Kopacz, Marszałek Województwa Mazowieckiego Adam Struzik, Wojewoda Mazowiecki Jacek Kozłowski, Rzecznik Praw Pacjenta Krystyna Barbara Kozłowska, Burmistrz Dzielnicy Warszawa Ochota, Szpital MSW w Warszawie, Centrum Onkologii Instytut im. Marii Skłodowskiej-Curie w Warszawie czy Wydział Socjologii Uniwersytetu Warszawskiego. ■

# Trzeba wyciągnąć rękę do tych, nielicznych już, myślących, wrażliwych twórców

## - rozmowa z Anną Treter

O kondycji polskiej piosenki artystycznej, najnowszej solowej płycie, zaangażowaniu w wydarzenia kulturalne i pracy... rozmawiamy z Anną Treter, solistką, pianistką i kompozytorką zespołu „Pod Budą”, artystką pomagającą innym artystom i autorką wielu wspaniałych pomysłów na rzecz wyjątkowo dobrej twórczości, z których realizacją radzi sobie „śpiewająco”.



**ZNANI, LUBIANI I Z SUBARU**  
**ZWIĄZANI / CZ. 5 / str. 46**

**Agnieszka Jama/„Magazyn Plejady”:** 20 maja bieżącego roku światło dzienne ujrzał Pani czwarty solowy album zatytułowany „Wielki wiatr”. Od momentu wydania poprzedniego krążka „Bez retuszu” minęło ponad sześć lat. Co spowodowało, że tak długo czekaliśmy na kolejną muzyczną ucztę w wykonaniu Anny Treter?

**Anna Treter:** W ciągu tych sześciu lat zajmowały mnie różne działania: koncerty z grupą „Pod Budą”, recitale autorskie z zespołem, który towarzyszy mi od ponad dziesięciu lat w moich solowych projektach, powołanie do życia

Fundacji Piosenkarnia i związana z tym praca nad kreowaniem i organizacją wielu wydarzeń kulturalnych. To był dla mnie bardzo pracowity okres. Aż wreszcie, jakieś dwa lata temu, przyszedł czas, żeby pomyśleć o nowej płycie. Zaczęło się od pisania piosenek, potem były nagrania i cały etap przygotowania materiału do wydania. To ogrom pracy.

**A.J.:** Płytę promował singiel „Nie-wygodne buty”, z którym mieliśmy przyjemność zapoznać się na miesiąc przed premierą albumu na antenie radiowej „Jedynki”. Utwór od początku

cieszy się ogromną popularnością. Co zdecydowało o wyborze właśnie tej piosenki do wprowadzenia nas w świat „Wielkiego wiatru”? Która z trzynastu kompozycji, jakie znalazły się na płycie, jest Pani najbliższa i dlaczego?

A.T.: Twórcy zawsze trudno wybrać ten jeden, najukochańszy utwór. Trzyście piosenek, które znalazły się na płycie, to wybór z naprawdę wielu propozycji. Żeby wybrać tę jedną, która będzie reprezentowała płytę na antenie radiowej, przeprowadziłam ankietę w gronie przyjaciół. To ich wybór. Bardzo lubię także piosenkę „Wielki wiatr”, która dała tytuł płycie. »





» **A.J.:** Napisanie naprawdę dobrego tekstu jest nie lada sztuką, którą Pani udało się opanować do perfekcji. Ile czasu musi upłynąć od przysłowiowego natchnienia do chwili, w której jest Pani w pełni zadowolona ze swego dzieła? Jak wygląda „dopieszczanie” utworów przez Annę Treter?

**A.T.:** Różnie to bywa. Czasem „chodzi” się z tekstem wiele miesięcy, czasem nagle pomysł wpada do głowy i tekst „pisze się sam” w ciągu godziny. W kilku przypadkach inspiracją były dla mnie kompozycje Jana Hnatowicza – mojego męża, który od początku istnienia grupy „Pod Budą” obdarowuje mnie pięknymi melodiami. Czasami to mój tekst był inspiracją dla niego. Moje piosenki powstają w ciszy i skupieniu. W trakcie prób, kiedy dopracowujemy formę utworu, dodaję coś lub zmieniam. Są to jednak tylko kosmetyczne zmiany.

**A.J.:** Sprzedaż płyt od lat nieustannie spada. Obecnie wielu artystów próbuje dotrzeć do odbiorcy, korzystając z możliwości, jakie daje internet. Co sądzi Pani o tej formie sprzedawania muzyki? Czy wydając kolejny solowy album, brała Pani pod uwagę możliwość odpłatnego udostępnienia go w sieci i odejścia od standardowego zestawu: płytka + papierowa okładka, opakowanego w plastikowe pudełeczko?

**A.T.:** Jestem ogromną zwolenniczką płyt, bo lubię mieć tę papierową okładkę z tekstami piosenek i innymi informacjami. Mój wydawca, czyli Polskie Radio, przewiduje także sprzedaż plików cyfrowych. W praktyce spotkam się z tym po raz pierwszy. Internet tak zawładnął naszym życiem, że trudno się temu zjawisku sprzeciwić. Niech muzyka rozpowszechnia się tą drogą, ale jednocześnie niech powszechne stanie się zrozumienie konieczności płacenia za nią.

**A.J.:** Wychodząc naprzeciw osobom stawiającym pierwsze kroki w muzycznym świecie, stworzyła Pani w Krakowie miejsce dające początkującym pieśniarzom, poetom i muzykom możliwość konfrontowania swych umiejętności



z profesjonalistami i publicznością. Tak zrodziła się „Piosenkarnia”. Postawiła Pani na kreatywność i własną inicjatywę młodych artystów gotowych tworzyć własne teksty i melodie. Czy zapoczątkowanie tej formy działalności było aktem sprzeciwu wobec coraz częstszego muzykowania po linii najmniejszego oporu, czyli częstowania słuchaczy utworami mało ambitnymi bądź pochodzącymi z repertuaru innych artystów?

**A.T.:** Od 2007 do 2011 roku byłam gospodynią comiesięcznych koncertów z udziałem debutantów, a także wybitnych przedstawicieli nurtu piosenki artystycznej, zwanych „Piosenkarnią”. Od początku zależało mi na udziale artystów,

którzy sami tworzą swój repertuar, a nie są jedynie naśladowcami i odtwórcami cudzych utworów. Piosenka artystyczna jest zaniedbywana przez media, ale ma wielu zwolenników. Trzeba więc wyciągnąć rękę do tych, nielicznych już, myślących, wrażliwych twórców.

**A.J.:** „Piosenkarnia” spotkała się z niezwykle ciepłym przyjęciem młodych muzyków, a Pani okazała się ich wymarzoną doradcą. W roku 2007 powstała Fundacja Piosenkarnia Anny Treter, której celem jest promowanie polskiej piosenki artystycznej i jej najwybitniejszych przedstawicieli. W ramach fundacji corocznie organizowany jest w Krakowie Festiwal





**Twórczości Korowód. W fantastyczny sposób udaje się Pani godzić kilka różnych ról - solistki, pianistki i kompozytorki zespołu „Pod Budą”, producentki i autorki swych solowych płyt, animatorki spotkań z muzykującą młodzieżą i wreszcie organizatorki koncertów. Skąd czerpie Pani kolejne pomysły i... energię do ich realizacji?**

A.T.: Z pomysłami i energią nie jest najgorzej, ale czasy są trudne. W kryzysie potrzeby kulturalne schodzą na dalszy plan, a bez odpowiedniego dofinansowania trudno jest przygotować znaczące, zapadające w pamięć widzów wydarzenia. Jestem wdzięczna tym wszystkim, którzy wspomagają fundację finansowo. Ja z kolei bezinteresownie dokładam

do tego ogrom pracy związanej z wymyśleniem i zorganizowaniem wszystkiego na jak najwyższym poziomie.

**A.J.: Festiwal Twórczości Korowód od samego początku cieszy się ogromną popularnością i uznaniem publiczności zasiadającej u stóp sceny, jak i tej zgromadzonej przed odbiornikami radiowymi i telewizyjnymi. Jak zrodził się pomysł zorganizowania tego wspaniałego wydarzenia, które jest jedną z wizytówek kulturalnych Krakowa?**

A.T.: Pomysł stworzenia czegoś szerszego niż „Piosenkarnia” stał się kanwą do powstania festiwalu. Pomyślałam, że warto tym młodym, obiecującym talentom dać szansę na pokazanie się przed szerszą

publicznością. Z drugiej strony festiwal daje możliwość uhonorowania i zaprezentowania widzom twórczości najwybitniejszych artystów. Wykonawcy zapraszani do udziału w tym wydarzeniu pewnie czują jego doniosłość i fakt, że stara się ono ocalić od zapomnienia rzeczy ważne dla polskiej kultury, bo chętnie przyjmują zaproszenie do udziału w festiwalu, nierzadko rezygnując ze swoich zwyczajowych honorariów. Dzięki temu udało się nam gościć całą plejadę wspaniałych wykonawców. Staramy się utrwalac te koncerty bądź to w postaci widowisk telewizyjnych, bądź płyt. Ogromnym powodzeniem u słuchaczy cieszyły się na przykład płyty z zapisem koncertów poświęconych piosenkom Wojtka Bellona czy Andrzeja Poniedziałkiego. »



» **A.J.:** Do tej pory w ramach festiwalu mogliśmy rozkoszować się widowiskami poświęconymi wyjątkowym twórcom, takim jak: Marek Grechuta, Leszek Aleksander Moczulski, Jan Kanty Pawluśkiewicz, wspomniani Wojciech Bellon i Andrzej Poniedziałki, oraz występami bardów, takich jak: Mirosław Czyżykiewicz, Piotr Bukartyk czy Jaromir Nohavica, i koncertami wielu innych wspaniałych artystów. Jakie niespodzianki czekają na nas w ramach tegorocznej, szóstej już edycji Korowodu?

**A.T.:** Jeszcze przez jakiś czas szczegóły programu festiwalu pozostaną w ukryciu. Na pewno zaś, jak co roku, odbędzie się konkurs dla młodych twórców, spotkania z autorami piosenek, koncert laureatów w studiu radiowej „Trójki”. Koncert galowy zapowiada się wspaniale. Trwają jeszcze rozmowy z wykonawcami, więc nie mogę podać szczegółów. Niech rekomendacją będzie fakt, że co roku bilety na koncerty sprzedają się w szalonym tempie na długo przed festiwalem. Trzeba po prostu pod koniec października uważnie śledzić naszą stronę internetową [www.piosenkarnia.pl](http://www.piosenkarnia.pl).

**A.J.:** Grupa „Pod Budą”, z którą jest Pani związana od samego początku jej istnienia, cieszy się ogromnym zainteresowaniem nieprzerwanie od ponad trzydziestu pięciu lat. Jaki jest Pani zdaniem klucz do nieprzemijającej popularności artysty?

**A.T.:** Najpierw musi się spotkać kilka osób, które czują się ze sobą dobrze. Potem muszą one połączyć swoje siły, talenty i stworzyć wiele pięknych pieśni. A potem to już tylko trzeba trwać niezłomnie przy własnym stylu, nie poddając się modom i szanować słuchaczy. Taka to była droga w naszym przypadku, ale recept w tym względzie nie ma. Albo publiczność kogoś pokocha, albo nie.

**A.J.:** Życie artysty to ciągła podróż wiodąca szosami krajowymi i trasami zagranicznymi. Z zespołem koncertowała Pani niemalże w całej Europie, a także w Kanadzie i USA. Czy lubi Pani to nieustanne „bycie w drodze”?

**A.T.:** Jako zodiakalny Bliźniak lubię ruch i podróże. Dzięki temu zawodowi zobaczyłam kawał świata, nie mówiąc już o wszystkich zakątkach Polski. Nieustanne pakowanie i rozpakowywanie walizek i „bycie w drodze” staje się jednak z wiekiem coraz bardziej uciążliwe. Przypomina mi o tym bez przerwy mój kręgosłup.

**A.J.:** Prywatnie zdecydowała się Pani na zakup aż dwóch samochodów marki Subaru. Co zdecydowało o nabyciu pojazdów spod znaku Plejad?

**A.T.:** Pierwszego Foreстера kupiliśmy trzydzieści lat temu po prostu dlatego,

że wśród samochodów z napędem na cztery koła w tej klasie cenowej wydał nam się najlepszy, a marka Subaru cieszyła się dobrą opinią. W ubiegłym roku kupiliśmy kolejnego Foreстера, nie rezygnując jednak z poprzedniego, bo w dalszym ciągu sprawuje się dobrze. Dalsze podróże odbywamy jednak już tym nowym.

**A.J.:** Która z podróży była zatem najdalszą, jaką odbyli Państwo naszym samochodem i jak oceniają Państwo Foreстера w czasie tej wyprawy?

**A.T.:** Zacznę od tego, że jazda takim pachnącym jeszcze nowością





samochodem jest prawdziwą przyjemnością. Ubiegłoroczne wakacje spędziliśmy, podróżując po Chorwacji. Przejechaliśmy kilka tysięcy kilometrów. Forester sprawdził się znakomicie, doskonale dawał sobie radę i w naprawdę trudnym terenie, i na krętych, chorwackich serpentynach. Prowadzi się go bardzo dobrze, prawie jak luksusową limuzynę. W stosunku do naszego poprzedniego modelu jest lżejszy, lepiej trzyma się drogi, jest bardziej skrętny. No i bardzo polubiłam szyberdach, do którego na początku zupełnie nie miałam przekonania. A kiedy dotarliśmy do naszego

letniska na wyspie Hvar, gospodyni powitała nas słowami: „Ooo, jaki macie piękny, nowy samochód!”, co utwierdziło nas w przekonaniu, że i zewnętrznie niczego mu nie brakuje.

**A.J.: Co w Subaru ceni sobie Pani najbardziej?**

**A.T.:** Niezawodność, wygodę i prostotę. Nie zależy mi na ekstrawagancji, lecz na bezpieczeństwie i zaufaniu do auta. Do tej pory się nie zawiodłam.

**A.J.: Jak czuje się Pani w roli kierowcy i jak często w nią wciela?**

**Czy podróżując samochodem z mężem, chętniej wybiera Pani miejsce za kierownicą, czy może jednak preferuje to przeznaczone dla pasażera?**

**A.T.:** Lubię prowadzić samochód. Mieszkamy na wsi, za miastem, więc dwa samochody w domu bardzo się przydają. Kiedy jedziemy razem w długą podróż, po prostu się zmieniamy.

**A.J.: Czy pomysł napisania któregoś z Pani utworów powstał w trakcie jazdy naszym samochodem?**

**A.T.:** Pomysły najczęściej przychodzą do mnie podczas pływania

»



**W samochodzie nie zależy mi na ekstrawagancji, lecz na bezpieczeństwie i zaufaniu do auta. Do tej pory się nie zawiodłam.**





- » albo podczas jazdy samochodem. Obie te sytuacje nie są zbyt dogodne, aby wykonać notatki. Nieraz zatrzymywałam się na poboczu, żeby zapisać jakiś pomysł czy rym, który właśnie wpadł mi do głowy. Potem po prostu zaczęłam ze sobą wozić dyktafon.

**A.J.: Lubi Pani słuchać muzyki podczas prowadzenia samochodu?**

**A.T.:** Jazda samochodem to dla mnie możliwość skupienia się,

zebrania myśli, przesłuchania płyt, na które w domu nigdy nie mam czasu. Często podróżuję sama i wykorzystuję ten czas na słuchanie.

**A.J.: Wróćmy na chwilę do męża. Jest nim Jan Hnatowicz - kompozytor i gitarzysta grupy „Pod Budą”. Wielokrotnie jednak musiała Pani dementować plotki, że jest nim Andrzej Sikorowski. Czy może zdradzić nam Pani, jak na pomyłki**

**reagował mąż prawdziwy, a jak ten domniemany?**

**A.T.:** Nie przejmuję się plotkami. Nie przejmowali się nimi także obaj panowie. Czasem tylko wybuchaliśmy śmiechem, kiedy na przykład w hotelu po koncercie recepcjonistka dawała mnie i Andrzejowi klucz do wspólnego pokoju, chociaż obok stał mój mąż. Rzeczywiście wiele osób było przekonanych o tym, że jestem żoną Andrzeja, mimo iż wiele razy dementowaliśmy publicznie tę informację.





**A.J.:** Posiadają Państwo piękny przydomowy ogród. Czy to prawda, że rokrocznie rywalizuje Pani z mieszkającą po sąsiedzku Anną Dymną w nieoficjalnym konkursie na najpiękniejsze rabatki? Która z Pań prowadzi tej wiosny?

**A.T.:** Tej wiosny chyba Ania, bo u mnie prawie wszystkie rośliny cebulowe zostały zjedzone przez wygłodzone podczas długiej zimy nornice. Postaram się naprawić sytuację, sadząc kwiaty jednoroczne, więc może pod koniec lata uda mi się zmniejszyć przewagę sąsiadki. Oba ogrody są piękne i miło się na nie patrzy, siedząc latem na tarasie i omawiając problemy egzystencjalne przy lampce dobrego wina.

**A.J.:** Niedawno została Pani Ambasadorem ciekawego krakowskiego projektu obywatelsko-artystyczno-urzędniczego o nazwie **Asocjacja Promotorów Radosnego Ptaka**. Czy ufundowanie budki lęgowej to pierwszy krok do zaangażowania się w działania na rzecz środowiska naturalnego na dużą skalę?

**A.T.:** Ptaki tak pokochały nasz ogród, że dają nam o tym znać już o świcie, a my przy ich wdzięcznej pomocy staliśmy się po prostu „rannymi ptaszkami”. Niech więc się lęgną i upiększają nasze życie.

**A.J.:** Dziękuję za rozmowę. Życzę Pani wiele radości podczas promocji „Wielkiego wiatru” i szóstych już przygotowań do Korowodu. ■




**ANNA TRETER** – UR. W KIELCACH SOLISTKA I PIANISTKA GRUPY „POD BUDĄ”, Z KTÓRĄ ZWIĄZANA JEST OD 1977 R. WRAZ Z ZESPOŁEM NAGRAŁA TRZYNAŚCIE PŁYT MAJĄCYCH DZIŚ STATUS PLATYNOWYCH. W 2003 ROKU WYDAŁA PIERWSZY SOLOWY ALBUM „NA POŁUDNIU”. KOLEJNYMI SOLOWYMI DZIEŁAMI ARTYSTKI BYŁY PŁYTY „MOŻE TAK, MOŻE NIE” (2005) I „BEZ RETUSZU” (2006). NAJNOWSZYM ALBUMEM AUTORSTWA PIOSENKARKI JEST TEGOROCZNY „WIELKI WIATR”. WIEKSZOŚĆ TEKSTÓW PIOSENEK, KTÓRE ZNAŁAŻYŁY SIĘ NA SOLOWYCH PŁYTACH, ANNA TRETER NAPISAŁA OSOBIŚCIE. MUZYKĘ SKOMPONOWAŁ NATOMIAST W GŁÓWNEJ MIERZE MĄŻ ARTYSTKI – JAN HNATOWICZ, GITARZYSTA, ARANŻER I KOMPOZYTOR WIELU PRZEBJOJÓW ZESPOŁU „POD BUDĄ”. W LATACH 2007-2011 ANNA TRETER BYŁA GOSPODINIĄ „PIOSENKARNI” – SPOTKAŃ Z MŁODYMI MUZYKAMI, POETAMI, KOMPOZYTORAMI I PIEŚNIARZAMI. W 2007 ROKU POWOŁAŁA DO ŻYCIA FUNDACJĘ PIOSENKARNIA ANNY TRETER, KTÓREJ GŁÓWNYM CELEM JEST PROMOCJA DOBREJ POLSKIEJ PIOSENKI I JEJ TWÓRCÓW. CZŁOWYM PROJEKTEM FUNDACJI JEST ORGANIZOWANY KAŻDEJ JEŚIENI W KRAKOWIE, NIEPRZERWANIE OD 2008 ROKU, FESTIWAL TWÓRCZOŚCI KOROWÓD OBFITUJĄCY W LICZNE WIDOWISKA POŚWIĘCONE WYJĄTKOWYM TWÓRCOM POLSKIEJ KULTURY LITERACKO-MUZYCZNEJ I KONCERTY NAJWYBITNIEJSZYCH ARTYSTÓW. COROCZNIE TOWARZYSZY MU RÓWNIEŻ KONKURS DLA MŁODYCH, AMBITNYCH WYKONAWCÓW.



„WIELKI WIATR” TO DŁUGO OCZEKIWANY, CZWARTY SOLOWY ALBUM, KTÓRY ZAWIERA 13 PREMIEROWYCH PIOSENEK W WIEKSZOŚCI Z TEKSTAMI ANNY TRETER I KOMPOZYCJAMI JANA HNATOWICZA, KTÓRY W CZĘŚNIEJ OBDAROWAŁ ZESPÓŁ „POD BUDĄ” WIELOMA PRZEBJOJAMI. OBOK NASTROJOWYCH BALLAD ZNAJDUJĄ SIĘ NA PŁYTCIE ŻYWIŁOWE, PEŁNE PORYWAJĄCYCH RYTMÓW PIOSENKI W ROZBUDOWANYCH ARANŻACJACH. JEST TU TAKŻE MIĘSCIE DLA TANGA, BLUESA CZY FADO. TA OGROMNA RÓŻNORODNOŚĆ STYLISTYCZNA UTWORÓW CZYNI PŁYTĘ INTERESUJĄCĄ I UROZMAICIONĄ, A Z KOLEI TEMATYKA TEKSTÓW I SPOSÓB OPOWIADANIA – PEŁEN HUMORU I LEKKOŚCI – NADAJĄ JEJ SPÓJNOŚCI. WOKALISTCE TOWARZYSZY ZESPÓŁ PIĘCIU ZNAKOMITYCH KRAKOWSKICH MUZYKÓW, Z KTÓRYMI WSPÓŁPRACUJE NA STAŁE, A TAKŻE WIELU MŁODYCH, OBIECUJĄCYCH ARTYSTÓW.





## Trasa Terenowa, czyli... 100 sekund na minutę

Do dwóch niebieskich ludzików z wielkim „X” na piersiach, stojących na skraju Pustyni Błędowskiej, podszedł ziemianin-tubylec w specjalistycznych agrogumiakach wykończonych szarym filcem. Był wysokości wideł, które trzymał na sztorc (na znak przyjaźni). Uśmiechali się wszystkimi sześcioma zębami (czterema widły, pozostałymi ziemianin), prezentując w ten sposób swoje pokojowe zamiary. „Niebiescy” nie zwracali na nich uwagi. Byli czymś mocno zaaferowani.

**W**rękach trzymali dziwne, małe-  
kie urządzenia nakierowane na  
pobliskie krzaki. – *Żień dooobly!*  
– powiedział ziemianin, ale jego głos  
zagłuszył dziwny mechaniczny bulgot.  
Zza krzaków z ogromnym impetem  
wyjechał pojazd, wybił się na nierówności,  
przeleciał obok nich na wysokości metra,  
miętko wylądował w kopnym piachu  
i wraz z bulgotem zniknął za kępą drzew.  
– *Będzie padało* – stwierdził jeden z „nie-  
bieskich”, wyłączając kamerkę. Od strony  
ziemianina dobiegł ich przeciągły syczący  
dźwięk. – *Sssscego Pan tak wnioskuje?* – py-  
tał zdziwiony tubylec, patrząc w błękitne

niebo. Zaskoczony ludzik spojrział w jego  
kierunku z niedowierzaniem. – *Jak to?*  
*Nie widział Pan? Forestry nisko latają!*  
Tubylec nie obawiał się obcych, gdyż w cią-  
gu ostatnich 10 lat było to już jego drugie,  
bliskie spotkanie trzeciego stopnia z nie-  
bieskimi ludzikami. Pamiętał, że są przy-  
jaźnie nastawieni. Przyjeżdżają tylko po  
to, by pobrać na swoje pojazdy kilka ton  
próbek kwarcowego pyłu. W zamian  
zostawiają awangardowo powyginane  
i artystycznie zdeformowane plastikowe  
elementy – prawdopodobnie dzieła sztuki  
ich obcej kultury, którymi miejscowi  
chłopi zdołają później ściany stodoł.

X na piersiach niebieskich ludzików to  
nic innego jak rzymska dziesiątka na tra-  
dycyjnie niebieskich koszulkach oznaczą-  
jąca jubileuszową już imprezę, zwaną Zlo-  
tem Plejad, organizowaną cyklicznie przez  
Subaru Import Polska dla swoich klientów  
i sympatyków tej marki. Początkowo była  
to trzydniowa zabawa, która z czasem  
ewoluowała w czterodniową. Patrząc na  
rozwoj cywilizacji, wierzę, że i w tym  
względzie ewolucja nie stanie w miejscu.

Obowiązkowym punktem regula-  
minu tej zabawy jest rejestracja załogi  
w biurze Zlotu. Dlaczego? Nie wiadomo!  
Krążą plotki, że inaczej nie da się załatwić





numerów startowych i książki drogowej. Ponieważ każda plotka zawiera ziarno prawdy, nie ryzykowałem. Rejestracja okazała się dodatkowo bardzo korzystna, gdyż każda załoga w wyprawce otrzymywała kamerę cyfrową do zadań specjalnych, czyli nawodno-podwodno-napowietrzną. Żaroodporność nie została określona (co wskazywało, że trasy zlotu omijają czynne wulkany).

Tradycyjnie już pierwszy dzień imprezy to dzień odświeżania starych przyjaźni. Powitania, uściski, wzajemne rzucanie się na szyję, a w szczególnych przypadkach nawet do gardeł. Potem badania

techniczne dopuszczające auta do rywalizacji dzielą je – ogólnie rzecz ujmując – na klasy **soft** i **hardkor**. Gdy już wszystkie załogi okleją się (a czasem nawet samochody) numerami startowymi oraz godłami zespołów, w barwach których startują, nowicjusze kontemplują nad kawą, a kombatan-ci kalibrują „rzeczy” pod maską.

Zbieg okoliczności lub celowe działanie Dyrektora Witolda Rogalskiego sprawiły, że dziesiąty Zlot odbył się w tej samej okolicy, w której bawili się uczestnicy pierwszej edycji tej wspaniałej zabawy, czyli w rejonie Jury Krakowsko-Częstochowskiej.

Nierzadko byli to – nadszarpnięci już zębem czasu, z wytartym futrem, lekko zmięci i troszkę pomarszczeni – ci sami uczestnicy, dlatego też pod koniec pierwszego dnia Zlotu zorganizowano wieczór wspomnień. Połały się łzy wzruszenia, darmowe piwo i takie różne inne – mniej darmowe. Perłą wśród wspomnień był opis zdjęć z drugiej – tu warto podkreślić – trzydniowej edycji imprezy, dostarczonych przez jej uczestnika, posegregowanych chronologicznie – dzień pierwszy, dzień drugi i tak do... siódmego. Rozwiązanie zagadki tajemniczych czterech dób Zlotu okazało się nieskomplikowane. Była to Biesiada do Białego Rana kończąca





Kilku uczestników ułożono do snu – reszta wspominała do rana w podgrupach.

Drugi dzień Złotu to zarazem pierwszy dzień rywalizacji na czterech trasach: Szosowej, Turystycznej Szosowej, Turystycznej Terenowej i stricte Terenowej (której uczestnikiem jestem od zawsze). Na starcie oprócz karty drogowej otrzymaliśmy suchy prowiant wyliczony na każdą, zmęczoną wspomnieniami twarz załogi.

Ryk silników, pisk opon, woń palonej gumy – te elementy nie towarzyszyły startowi załóg, gdyż trzy metry za jego linią tkwił znak „ustąp pierwszeństwa przejazdu”.

Załogi opuszczały linię startu w tempie konduktu żalobnego, pilotki profilaktycznie

że przycisk „start stop” był w naszej załodze traktowany jak przycisk spłuczki do toalety – każdy korzystał według uznania i jak to bywa ze spłuczka – *post factum*.

Trasę dojazdową do pierwszej tego dnia próby sportowej wyznaczono tak, by przepiękne, malownicze i niepowtarzalne plenery szczelnie zasłaniały drzewa gęstych lasów. Dojazdówki na tej trasie zawsze charakteryzowała nawierzchnia stabilna i jednorodna, ponieważ szutrowa była szutrowa, piaszczysta była piaszczysta, a błoto to błoto. Nawierzchnia mieszana występuje na pozostałych trasach. Jest to nawierzchnia asfaltowo-frezowano-mielono-rąbano-kopana. Czyli „terenówka”, wiodąca przeważ-

każdą edycję imprezy, która dla tego uczestnika trwała całą noc z soboty na środę.

Ze sceny wspomnienia snuli: Dyrektor SIP, zwany pieszczołtliwie Ojcem Dyrektorem, pomysłodawca, organizator, prezydent, a zarazem taktyczno-techniczno-psychologiczna pomoc dla uczestników, jednym słowem „człowiek filharmonia” (sorry – wyszło dwoma); Śmiechu – forumowicz, uczestnik wszystkich złotów, wspomniany powyżej autor zdjęć dnia siódmego; Pumex – także plejadowy kombatant, moderator forum Subaru, a równocześnie akuszer – również obecnej na scenie – zgorzkniałej Matki Forumowej trzynastu tysięcy forumowiczów, próbującej jakoś rozsądnie wykorzystać dwadzieścia tysięcy lat przysługującego jej urlopu macierzyńskiego.



fot. Ewa Habryn



oznaczały przy użyciu mazaków dłonie literami P i L, by bezbłędnie dyktować trasy, dzieci z podniecenia zasypiały w fotelikach, muchy bzyczały, a sygnałem do startu było głośne ziewnięcie sędziego. Podsumowując – panowała atmosfera podniecenia i rywalizacji. Na szczęście dla mojej żony i pilotki w jednej osobie start do „Terenowej” był na wprost, co pozwoliło jej pomału wdrażać się w kierunki i uwolniło od stresu podejmowania o godzinie wpół do dziesiątej rano decyzji, która ręka jest która. Tuż przed startem zainstalowałem na przedniej szybie kamerę, niestety zapomniałem ustalić, kto będzie jej operatorem, co sprawiło,

nie lasami, wbrew logice jest trasą najbardziej przyjazną dla zawieszenia pojazdów.

Po dotarciu na PSI (Próbę Sportową Jeden) okazało się, że nasza kamera (nieśmignana nowka) przeprowadziła inwentaryzację zasobów leśnych na dojazdówce i właśnie rozładowała się jej bateria, czyli to co najciekawsze nie miało już szans się zarejestrować, a przysawka uchwytu spełniała do końca dnia już tylko rolę wzmocnienia przedniej szyby. Próba była z rodzaju the best offroad hardcore i dawała możliwość usztywnienia karoserii centymetrową warstwą błota chroniącą jednocześnie lakier przed otarciami – przez



jakiś czas, albowiem po „jakimś czasie” w niebie wystąpiła awaria kanalizacji, która przekształciła krasowe wgłębienia Jury Krakowsko-Częstochowskiej w jedno okresowe jezioro... o tej samej nazwie, które w zależności od głębokości brodenia w nim naprzemiennie splukiwało i nakładało na lakier nowe warstwy. Podłoże drugiej próby zorganizowanej nieopodal zawierało w sobie więcej kwarcu, a mniej wodoru, ale bardzo podobny brak śladów wcześniejszej niwelacji terenu. Jedynie co poszło nam gładko, to suchy prowiant.

Jednym z zadań, jakie widniały w karcie drogowej, było odgadnięcie imienia wielbłąda, którego pomnik stał w miejscowości

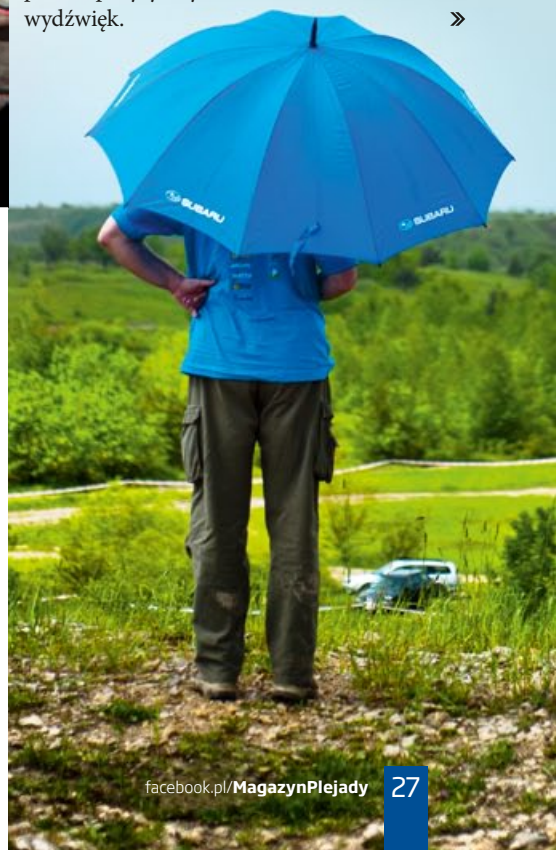
Bębło lub Chechło – nie pamiętam, ale według mnie obie nazwy zasługują na „złoto wielbłąda”. Miał sympatyczny wyraz twarzy, ciepłe, miłe i przyjazne spojrzenie. Poczulem, jak bym patrzył w lustro, dlatego w odpowiedzi wpisałem: „dwugarbny”. Stamtąd książka drogowa prowadziła nas do zamku w Ogrodzieńcu, nad którym jakąś godzinę wcześniej wisiała chmura, ale była za ciężka, urwała się i spadła. Przez chwilę zastanawiałem się, czy zawijać do portu, czy poczekać na redzie. Po półgodzinie nastąpił odpływ, dzięki czemu deltą Grodzką wpłynąłem do kanału Podzamcze i tam rzuciłem kotwicę. Potem już wpływ rzeką Zamkową dopłynęliśmy

W pierwszej prawdopodobnie chodziło o jak najdokładniejsze umycie auta brudną wodą po zjechaniu stromą skarpą do głębokiego wyrobiska. Można to było wykonać szybko lub skrupulatnie. Wybrałem drugą opcję, a na mecie wyszło, że obowiązywała pierwsza, czyli szybko i po lebkach... jak na myjni automatycznej. Po kilkuset metrach karkołomnej dojazdówki, która sprawiła, że to całe skrupulatne odmaczanie poszło psu na buty, dotarliśmy na kolejną próbę, którą należało wykonać z wykorzystaniem najlepszego auta na świecie, czyli służbowego. Próba polegała na przejechaniu powierzonym przez organizatora Outbackiem wyznaczonej trasy w dokładnie określonym czasie. I tu moja żona popisała się nowatorskim podejściem do jednego z wymiarów wszechświata. Czas wyznaczony to jedna minuta pięćdziesiąt sekund, co żonie – po przeliczeniu na jej tylko znany system żono-metryczny – dało... półtorej minuty. Na mecie według jej obliczeń zameldowaliśmy się z siedemnastosekundowym opóźnieniem, a według sędziowskiego stopera pośpieszyliśmy się o trzy. Satysfakcję z uzyskania najlepszego czasu przygasił nieco fakt, że w związku z tym był on... najgorszy. Cała ta sytuacja miała jednak pewien pozytywny wydźwięk.



do bramy głównej. Po wyjściu na brzeg wdrapaliśmy się na ruiny i spędziliśmy godzinę w sympatycznym towarzystwie pani przewodnik, która później wstawiła się za nami w barze, gdyż karnety na obiad zostawiliśmy na statku... tfu... w aucie. Żona wzięła gulasz z chlebem, a ja chleb z gulaszem, ponieważ w menu były tylko te dwa dania. W połowie posiłku zamieniliśmy się talerzami, żeby każde z nas mogło skosztować wszystkiego.

Po kolejnej, kilkudziesięciokilometrowej inspekcji lasu moja załoga dotarła w teren prób sportowych, gdzie zorganizowano kilka ostatnich tego dnia prób jądrowych (lub odwrotnie).





» Po przeliczeniu mojego wieku przez żony nowatorską jednostkę czasu poczułem, jak grzywka wraca mi z potylicy na czoło. Na kolejną próbę zameldowałem się o dwadzieścia trzy lata młodszy. Niestety dotyczyło to jedynie psychiki, a nie obejmowało szeroko pojętej biologii.

Po zakończeniu ostatniej próby, polegającej na – kolejno: haniebnym upaprananiu auta błotem, otrząśnięciu z niego, opłukaniu pojazdu w jeziorku, kolejnym upaprananiu, haniebnym otrząśnięciu, opłukaniu, upaprananiu i osuszeniu upaprania, zaatakowany zostałem na mecie przez duet reporterów z TVN Turbo. Ponieważ kamera nosiła znamiona profesjonalnej, był piątek po południu, a nasz make-up pochodził ze środy, żona zabroniła mi po powrocie ze Złotu przełączać telewizor na ten kanał. Na metę do bazy Złotu dotarliśmy dzięki nawigacji.

Nazajutrz o świcie zbiegłem do recepcji, aby sprawdzić na liście naszą lokatę w zawodach. Byliśmy pierwsi, o ile jakieś znaczenie ma to, że zacząłem czytać listę od dołu.

Start o drugiego dnia zmagania nastęrczał już pewnych problemów, ponieważ od razu za „ustęp pierwszeństwa” należało skrócić w prawo. Na szczęście żona po tej stronie nosi obręczkę, co daje jej pewne rozeznanie, a mnie męską satysfakcję, że po ewentualnym rozwodzie, gdy już ją wyrzuci, gdyby chciała gdzieś pojechać, to... nie trafi.

Pierwsza próba obyła się bez strat w sprzęcie, ponieważ jechałem z prędkością adekwatną do zajmowanej pozycji w klasyfikacji generalnej. Moim celem było jej utrzymanie za wszelką cenę... chyba że ktoś zepsuje się auto, co w przypadku marki Subaru jest mało prawdopodobne. Dojazdówki okazały się większym wyzwaniem, gdyż biuro Złotu zawiadomiło nas

SMS-em, że należy się stosować do przepisów ruchu drogowego. Kolejne dwie próby sportowe zahaczały o Pustynię Błędownską i podczas przejazdu pierwszej z nich udało mi się nawiązać manewrem do jej nazwy. Popelnilem **błąd**, zawieszając auto na brzuchu, co w ogólnym rozrachunku dawało szanse na utrzymanie zajmowanej lokaty. To była jedyna próba, jaką sfilnowała nasza kamera, ponieważ ktoś z nas zapomniał ją... włączyć. Później już standardowo była włączana dwu- lub czterokrotnie i dzięki tej technice operowania przyciskiem kamery zarejestrowane mamy prawie dłonie wszystkich sędziów startowych w różnych konfiguracjach ułożenia palców... I to by było na tyle o kinematografii.

Aura wskazywała jednoznacznie, że w niebie mają podobnie jak w Polsce skonfigurowane długie weekendy, bo instalacja ciekła już drugi dzień i nikt się tam nie kwapił zakręcić głównego zaworu. W trzewiach pojazdu to żaden problem, ale okazało się, że catering tego dnia przewidywał konsumpcję na świeżym powietrzu i tu bym się sprzeczał, gdyż stoliki były po zawietrznej od dymiącego grilla. Wziąłem karkówkę w deszczówce, a żona kurczaka... z tą samą polewą. Po cateringu duża grupa uczestników trasy Terenowej zebrała się pod zadaszeniem w oczekiwaniu, że ktoś zakleje rurę, gdyż zadanie z karty drogowej wymagało odwiedzenia pobliskich ruin zamku. W końcu szcwanie wysłaliśmy jednego umyślnego z parasolem na zwiady i ten za niewielką opłatą dostarczył nam niezbędnych informacji.

W trakcie kolejnej dojazdówki z mojego osobistego Forestera o wdzięcznej nazwie „srebra szczała” została jedynie „srebra”, ponieważ „szczała” umarła wraz z sędzią... lub sondą – fachowcy się spierali.

Z uwagi na pamięć o denatce, komputery przeszły w tryb żalobny.



Do zaliczenia ostatnich dwóch prób sportowych niestety konieczna była „szczała”, a jej kolor nie był już tak istotny. Prosząc o „taryfy” drzałem o moją lokatę, gdyż na pewno udałoby mi się pojechać wolniej niż obligatoryjne 150% najlepszego czasu przejazdu.

Teren ostatniej, najcięższej próby sportowej nawiedziła Dyrekcja ciałem, po to by w uczestnikach obudzić ducha. Zabieg spirytystyczny się powiódł. Zarówno intelektualna, jak i fizyczna obecność Ojca Dyrektora miała zbawienny i mobilizujący wpływ na uczestników i na sprzedany im przez Dyrektora sprzęt. Moja sonda niestety nie zmartwychwstała.

Żona po całym dniu pod pękniętą rurą również zaczęła wykazywać oznaki przejścia w tryb awaryjny, dlatego do powrotu na metę użyłem jedyne go sprawnego sprzętu na pokładzie, czyli nawigacji satelitarnej z nadzieją, że przeciek w niebie nastąpił poniżej, a nie powyżej orbity geostacjonarnej. W punkcie kontroli czasu pod hotelem Ostaniec walczyłem o punkty (karne) za wcześniejsze przybycie na metę – bez rezultatu. Złożyłem protest – bez rezultatu, złożyłem protest na brak rezultatu mojego protestu – bez rezultatu, w końcu wróciłem do hotelu i złożyłem mokre ubranie do miednicy – rezultat był natychmiastowy – zacząłem kichać.





Czas, jaki pozostał do ceremonii ogłoszenia wyników, rozdania nagród, rozpoczęcia Biesiady i planowanej dyskoteki, przeznaczyłem na przygotowania do rozpoczęcia Biesiady. Z racji osiągniętych wyników ceremonie mnie nie dotyczyły, a z racji skoliozy – dyskoteka też niekoniecznie. Nasz hotel oddalony był o 17 kilometrów, dlatego ustaliliśmy jeszcze przed Zlotem, że ja będę walczył cały dzień za kierownicą, a żona odciąży mnie tylko wieczorami (starałem się kobiecie ulżyć, jak mogłem). Do Bazy Zlotu dostarczyła mnie o godzinie 19:00, czyli na godzinę przed otwarciem kluczowego dla Biesiady namiotu gastronomicznego. Do godziny 20:00 czas zdawał się biec we wspomnianej wcześniej wersji metrycznej – 100 sekund na minutę, później... raptownie przyspieszył. Aura również raptownie uległa zmianie (prawdopodobnie pękła druga rura). Odległość od namiotu, w którym odbywała się impreza, do namiotów gastronomicznych rosła mniej raptownie, ale za to... nieprzerwanie. Na scenę wkroczył Ojciec Dyrektor, któremu w trakcie całej ceremonii – jak również wszystkim uczestnikom do końca imprezy – akompaniował Marek Sierocki na gramofonie. Ojciec zaprosił przedstawicieli Partnerów Zlotu (czyli: Sony VAIO, Sony α, Orlen Oil, SJS,

Horizont, Keratronik, Motoricus.com, Pirelli, Ronal, Warta, Raiffeisen Leasing i Van Pur) i wspólnie wręczyli zwycięzcom nagrody, dyplomy, statuetki, puchary i inne równie przydatne naczynia. A skoro mowa o Partnerach, to Patronat nad X Zlotem Plejad sprawowali: Śląska Organizacja Turystyczna, Związek Gmin Jurajskich, Zawiercie i Jurajska Organizacja Turystyczna, a medialnie wspierali: Onet Moto, Auto Świat 4x4, Fleet, Gentleman, ExoticCars.pl oraz WRC Magazyn Rajdowy.

W trakcie ceremonii wyszło na jaw, że uczestnicy zawarli nielegalne zakłady (nieopodatkowane przez ministra finansów) dotyczące zwycięzcy na trasie szosowej w klasie outlaw. Pieniądze z zakładów przezornie przekazano na cel charytatywny, a panu ministrowi gest mojego ulubionego tyczkarza wraz z akcyzą plus VAT. Opady na zewnątrz namiotu kształtowały się w stosunku jeden litr na centymetr kwadratowy, czyli zupełnie odwrotnie niż alkohol w drinkach, ale za to pan Marek Sierocki tak rozbujał talerz gramofonu, że w moim organizmie skleroza zaczęła do-

minować nad skoliozą. Impreza skończyła się tradycyjnie, czyli jednym „padły” akumulatory, drugim zawiesiło się oprogramowanie, a innym wyciągnięto niespodziewanie wtyczkę z gniazda. Honorowym gościem tegorocznej imprezy był nasz słynny skoczek narciarski (aktualnie skaczący autem przez wydmy), pan Adam Małysz. Ponieważ nie miałem okazji go spotkać i osobiście poznać, mottem kolejnej będzie dla mnie okrzyk: *przyleć Adaś, przyleć!*

Zlot Plejad jest dziwną imprezą, gdyż każdy uczestnik twierdzi, że jest niepowtarzalna, a organizatorowi się to... udaje. Wyjątkowość mojej ulubionej trasy polega na tym, że im bardziej uczestnicy pozostałych narzekają na aurę, tym uczestnicy Terenowej lepiej się bawią. Czy może być lepsza rozrywka? Ja, choćby ze względu na granicę niepowtarzalności, zostanę przy Zlocie Plejad i za rok, jak zwykle, stawiam żagle na „terenowej”. Ahoj! ■







## Outback z nowym automatem

Subaru jest w pewnym sensie marką konserwatywną, bo od lat trzyma się tego, co robi najlepiej i nie atakuje klientów ultranowoczesnymi nowościami. Czasami jednak inżynierowie spod znaku „Plejad” tworzą rozwiązanie jedyne w swoim rodzaju, jak na przykład bezstopniowa skrzynia biegów, która zachowuje się jak tradycyjna przekładnia „z biegami”. Brzmi zaskakująco? Ale działa!

Wybierając się na prezentację odnowionego Outbacka nie spodziewaliśmy się wiele. Już wcześniej było wiadomo, że nie jest to zmiana generacji. Prezentowane „nadwozie” pojawiło się w roku 2009, a model roku 2013 (13MY) z zewnątrz uzupełniono o bardziej wyraziste

reflektory przeciwmglowe, w kabinie poprawiono szczegóły wystroju i wykończenia, zaś w niektórych wersjach pojawił się nowy, czytelny schemat tablicy przyrządów, oparty na wyświetlaczu LCD. To zbyt mało, by samochód nazwać prawdziwą nowością, bo przecież obszerne kombi o lekko tylko

offroadowych właściwościach nie zmieniło ani swego charakteru, ani wyglądu, przynajmniej na tyle, by rzucało się to w oczy. Nadal mamy do czynienia z podwyższoną, atrakcyjną i muskularną sylwetką, skonstruowaną tak, by zachowywała się równie przyjaźnie na autostradzie, krętej drodze





asfaltowej lub brukowej, ale też w lekkim terenie, w którym zwykła limuzyna beznadziejnie utknęłaby z braku trakcji.

**Konfiguracja dla Amerykanów, ale...**

Czym zatem usprawiedliwiona była „pełnowymiarowa” prezentacja prasowa,

zorganizowana w pięknym niemieckim Szwarzwaldzie i wzbogacona o długie jazdy testowe? Tym razem Subaru pochwaliło się przede wszystkim nową konfiguracją zespołów napędowych, a dokładniej rzecz biorąc – jedną nową wersją skrzyni biegów. To dość niecodzienne, bo producenci rzadko chwalą się usprawnieniami mechanizmów. Nowymi silnikami od czasu do czasu jeszcze tak, bo współcześni użytkownicy samochodów (choć i tak nie wszyscy) mogą się interesować osiąganymi, ekonomią jazdy lub dźwiękiem wydobywającym się spod maski. Ale skrzynia biegów? To jedno z urządzeń, które ma po prostu działać. Najlepiej w ten sposób, by prowadzący pojazd w ogóle nie zauważał jego istnienia.

Okazuje się jednak, że Subaru zawsze jest wyjątkowe i z nowej skrzyni biegów tak że potrafi zrobić temat poważnej prezentacji. Po jej zakończeniu zaczynamy się zastanawiać, dlaczego nikt inny tego jeszcze nie wymyślił, skoro to takie proste i tak dobrze działa? Przejdźmy do meritum. Głównymi rynkami dla marki Subaru są Japonia, USA, a ostatnio coraz bardziej Daleki Wschód i przede wszystkim Chiny. Europa znajduje się już poza pierwszą trójką najważniejszych rynków samochodowych. Nic więc dziwnego, że konfiguracja większości samochodów jest taka, by podobała się odbiorcom z owych najważniejszych rynków.

Istnieje wiele różnic pomiędzy preferencjami kierowców z USA i Japonii





» a wymaganiami Europejczyków. I nie będziemy tu mówić o tym, co wynika z obowiązujących przepisów. Po pierwsze, poza Europą w samochodach osobowych raczej nie toleruje się silników wysokoprężnych, które na naszym kontynencie ciągle mają przewagę nad benzynowymi. Po drugie, w dalekich, zamorskich krajach manualna zmiana biegów wydaje się dziwactwem, tolerowanym niechętnie tylko w samo-

się, a nie (broń Boże) sprzętem, który ma przynieść radość z jego użytkowania. Wreszcie konfiguracja zawieszenia samochodu powinna być „do kompletu” równie miękka i nijaka, bo przecież dynamiczna jazda typowego amerykańskiego kierowcy nie podnieca, a ewentualne drgania na nierównej nawierzchni denerwują...

Opisane wyżej atrybuty „dobrego samochodu” nie pasują do obrazu Subaru,

i automaty, ostatnio prawie wyłącznie bezstopniowe (CVT) o nazwie Lineartronic. Jest to marzenie amerykańskiego kierowcy – przy delikatnym użyciu pedału gazu jest płynnie, cicho i powoli.

W Europie tymczasem odwrotnie. Samochód, a szczególnie taki jak Subaru, powinien słuchać kierowcy. Poza tym powinien być ekonomiczny. Należy więc docenić determinację wytwórcy, który w po-



chodach sportowych. Skrzynia biegów ma tam być nie tylko automatem, ale ma też działać miękko (wręcz mdło), tak aby proces zmiany biegów był niezauważalny. A że cierpią na tym osiągi i brakuje żywej reakcji samochodu na poczynania kierowcy? Takie zachowania uznaje się za zbędne, bo przecież seryjny samochód jest urządzeniem do nieśpiesznego przemieszczania

jaki znamy, ale producent stara się do nich dopasować. Być może właśnie walory układu z silnikiem SUBARU BOXER i napędem Symmetrical AWD powodują, że mimo amerykańskiej „miękkości” Subaru z rynku USA prowadzą się całkiem zadowolająco, jednak diesel i skrzynia manualna zupełnie tam nie pasują. Stosuje się więc jednostki benzynowe

łowie zeszłego dziesięciolecia zdecydował się na opracowanie pionierskiego silnika wysokoprężnego w układzie bokser. Miał to być przecież silnik wykorzystywany praktycznie tylko na naszym, niewielkim rynku. Jednostka SUBARU BOXER DIESEL (H4 DOHC 2.0D 150 KM) pojawiła się w roku 2008 najpierw w modelach Legacy i Outback, a potem z sukcesem trafiła



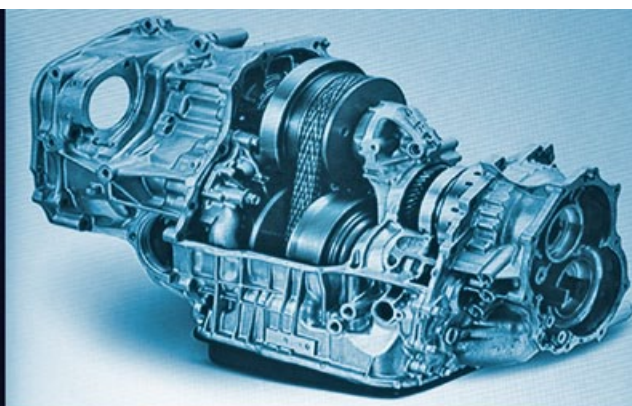
pod maski pozostałych Subaru. Wkrótce opracowano doń manualną „szóstkę”, jednak pozostał pewien problem – w ofercie Subaru brak było skrzyni automatycznej, która mogłaby współpracować z turbodieslem, dysponującym gigantycznym momentem obrotowym. A tu akurat by się przydała, bo współczesny, wysilony turbodiesel bardzo dobrze „komponuje się” właśnie z porządnym automatem, który

z silnikiem SUBARU BOXER DIESEL. I, co ciekawe, jest to – zgodnie z obowiązującą filozofią firmy – skrzynia bezstopniowa, czyli Lineartronic.

Czytelnicy „Plejad” znają już ten mechanizm z niedawnego opisu nowego Foreстера (nr 46 – 1/2013). W wersji XT posiada nowy, turbodoładowany silnik benzynowy z bezpośrednim wtryskiem, o mocy maksymalnej 240 KM i momencie

z czterocylindrowymi silnikami benzynowymi) ma usprawniony łańcuch przeniesienia napędu, wzmocnioną hydraulikę i inny olej hydrauliczny, grubsze ścianki obudowy oraz większe sprzęgło wielopłytkowe przeniesienia napędu AWD.

W tym miejscu ci z naszych Czytelników, którzy mieli już kontakt z benzynowymi autami wyposażonymi w Lineartronic, mogą się poczuć rozczarowani.



potrafi zamaskować wąski zakres obrotów użytecznych takiego silnika, eksponując przy tym jego wysoki moment obrotowy.

### Diesel z automatem

W tym miejscu dochodzimy do wspomnianego wyżej głównego punktu prezentacji Outbacka 13MY. Jest nim – wreszcie – skrzynia automatyczna współpracująca

350 NM. I silnik ten skojarzono właśnie ze wzmocnioną skrzynią bezstopniową Lineartronic. Wydawało się naturalne, że skrzynię tę można dostosować do silnika wysokoprężnego, który generuje dokładnie taki sam maksymalny moment obrotowy. Przypomnijmy jeszcze, że nowa generacja skrzyni Lineartronic (w porównaniu do standardowej wersji współpracującej

Oczywiście, bezstopniowa skrzynia biegów zbudowana „na Amerykę” będzie dobrym rozwiązaniem dla tych kierowców Outbacka 2.0D, którzy wołają, gdy „tego lewego” pedału (sprzęgła) po prostu nie ma. Ale prosimy jeszcze o nieodkładanie „Plejad”, gdyż teraz nadchodzi naprawdę ów najważniejszy punkt naszej opowieści o odnowionym Outbacku z silnikiem Diesla. »



» Ktoś ważny w Subaru spostrzegł wreszcie, że budując samochód na rynek europejski, należy zapomnieć o dalekowschodnio-amerykańskiej ideologii obsługi samochodu, w którym wszystkie zdarzenia muszą zachodzić „międko” i „płynnie”. Ale czy skrzynia bezstopniowa, z natury stworzona, by zmieniać przełożenia w sposób ciągły i niezauważalnie, może robić to rozsądnie „wyraźnie”? Okazało się, że tak. Wystarczyło popracować nad oprogramowaniem oraz nad kilkoma szczegółami mechaniczno-hydraulicznymi.

Sam podział zakresu zmiany przełożeń skrzyni bezstopniowej na wirtualne biegi, które kierowca może zmieniać posługując się dźwignią lub manetkami, nie jest niczym nowym i stosowano go już wcześniej, także w Lineartronic. Tym razem jednak wprowadzono nowość programową. Podczas delikatnej jazdy nowy Lineartronic pracuje tak jak go skonstruowano – bezstopniowo. Ale gdy kierowca mocniej wciśka pedał gazu (ponad 60% „na głębokość”)

lub gdy zdecydowanie hamuje, sterownik skrzyni uznaje to za sygnał, iż żarty się kończą, a za kierownicą siedzi Europejczyk, któremu być może się spieszy. Skrzynia przechodzi więc w tryb szybkiego, siedmiobiegowego automatu, który zmienia przełożenia z lekkimi szarpnięciami, a także redukuje biegi na podjeździe i na zjeździe (dla hamowania silnikiem). Nie następuje natomiast typowe dla CVT „wkręcanie” silnika na wysokie obroty w poszukiwaniu najlepszego punktu na jego charakterystyce mocy. Poza tym oczywiście możliwy jest tryb w pełni manualny, ale wątpliwe, by ktoś go stosował – tryb automatyczny działa dobrze i wystarczająco szybko. Ponadto na krętej drodze manetki mocowane do kierownicy trudno wykorzystać, choć oczywiście można się posługiwać dźwignią ustawioną w trybie „M”.

#### Lepiej niż można przypuszczać

Nowatorskie oprogramowanie skrzyni Lineartronic sprawdza się bez zarzutu.

W trybie całkowicie automatycznym przy bardzo spokojnej jeździe wszystko odbywa się cicho i płynnie, ale gdy chcemy wykorzystać w pełni osiągi silnika, zachowanie całego samochodu staje się absolutnie naturalne i zgodne z oczekiwaniami. Wirtualne „biegi” załączają się bez zwłoki, wzrastające i opadające obroty wału silnika informują kierowcę o rytmie jazdy, a jednocześnie komfort akustyczny w kabinie jest wzorowy. A wszystko to – pamiętajmy – bez konieczności ręcznego przełączania trybów jazdy. Gdy zaczniemy jechać spokojniej, sterownik sam przełączy się znowu na tryb bezstopniowy.

Organizatorzy prezentacji dali nam szansę porównać działanie nowej skrzyni Lineartronic z silnikiem 2.0D i jej poprzedniej generacji sparowanej z benzynowym, ulepszonym silnikiem 2.5i 173 KM. Mimo teoretycznie trochę mocniejszego i cichszego silnika benzynowego, subiektywne odczucia wskazują, że ze standardową skrzynią jest głośniejsze, bo





każde żwawe przyspieszanie wprowadza jednostkę na wysokie obroty. Wydaje się też mniej dynamicznie, a wreszcie z pewnością jest też mniej ekonomicznie. To jednak wynika z oczywistych różnic między jednostkami napędowymi.

Outback 13MY nie będzie już miał w ofercie sześciocylindrowego silnika benzynowego o pojemności 3,6 dm<sup>3</sup>, który dotychczas kojarzono z pięciobiegowym, klasycznym automatem. W Europie, gdzie wyliczany jest każdy gram emisji CO<sub>2</sub>, taka jednostka jest już nie na miejscu. Pozostały więc tylko wspomniane silniki czterocylindrowe – wolnossący, benzynowy 2.5i (zmodyfikowany, dla zmniejszenia zużycia paliwa) oraz nasz główny bohater – 2.0D. Ten ostatni w naszym teście przy dynamicznej jeździe na górskiej drodze zużywał ok. 9–10 l/100 km paliwa, zaś przy spokojnym przemieszczaniu się zużycie oleju napędowego spadło do ok. 6 l/100 km.



CVT poprzedniej generacji

Opcja z turbodieslem może być także wyposażona w dotychczasową, manualną skrzynię sześciobiegową i w takiej konfiguracji realne zużycie paliwa prawdopodobnie będzie jeszcze mniejsze.

Dodajmy na koniec, że napęd Symmetrical AWD nie uległ praktycznie żadnym zmianom. W wersji ze skrzynią manualną oparty jest on jak dotychczas na centralnym mechanizmie

różnicowym ze sprzęgłem wiskotycznym, a z Lineartronic na dynamicznym rozdziale momentu przez sprzęgło wielopłytkowe. Oba rozwiązania w praktyce drogowej zachowują się bardzo podobnie. Wydaje się więc, że nowa konfiguracja Outbacka: diesel i skrzynia automatyczna CVT, ma spore szanse stać się najpopularniejszym wyborem dla tego modelu. ■



Zwolennicy trybu manualnego mogą zmieniać biegi za pomocą manetek przy kierownicy.





# Konkurs fotograficzny „Wygraj Sony Tablet S” w „Plejadach” rozstrzygnięty



Zakończyliśmy przyjmowanie i ocenę prac nadesłanych na konkurs fotograficzny ogłoszony w ubiegłym roku na łamach naszego magazynu oraz na naszych stronach internetowych. Główną nagrodą w konkursie jest **Sony Tablet S**.

Po długich obradach jury i zaciętej rywalizacji punktowej zwycięzcą głównej nagrody, tabletu Sony, został **Jerzy Płoński**. O przysłowiową grubość włosów za nim, na miejscu drugim, uplasował się

**Adam Rozmarynowski**, a na trzecim stopniu podium stanął **Wiesław Siluta**.

Jury postanowiło przyznać także nagrodę specjalną za niesztampową, kreatywną historię zatytułowaną „*Moje Subaru – eXtremalne Viktorie nad zimą!*”, związaną z pomarańczowym XV. Autorem pracy jest **Tomasz Borysławski** (📄 str. 38).

Wszystkim zwycięzcom serdecznie gratulujemy, gdyż walka była naprawdę zacięta i wyrównana! Zapraszamy

Czytelników do obejrzenia zwycięskich prac i zachęamy do obejrzenia następnego numeru, gdzie zaprezentujemy prace, na które niestety nie starczyło już miejsca na „pudle” (żałujemy), a przykuły uwagę oceniających.



**SONY**  
make.believe



fot. **Jerzy Płoński**, „Kolorowe Subaru w porcie w Reykjavíku” (Islandia).





2  
miejsce

fot. Adam Rozmarynowski, „Garaż Subaru”. 2 modele: pomarańczowy SVX z karbonem na dachu, masce i klapie; biały SVX; Vivio z tyłu.



3  
miejsce

fot. Wiesław Siluta, „Szpilki w Subaru” (żwirownia koło Pucka).





NAGRODA SPECJALNA JURY

fot. **TOMASZ BORYSŁAWSKI**

## Moje Subaru - eXtremalne Viktorie nad zimą!



**1** Gdy na wiosnę ubiegłego roku pojawiły się zapowiedzi nowego Subaru XV, nie miałem już żadnych wątpliwości - następną zimą w moich Górach Izerskich będzie ekstremalna. Chcąc jej sprostać, musiałem się na coś zdecydować. Mogłem nabyć pług śnieżny (kolor przypominający mandarynkowopomarańczowy).





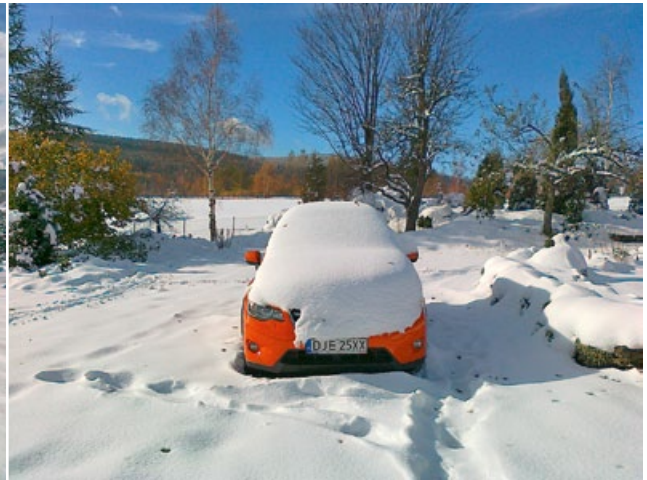
**2** W grę wchodził także leśny Harvester (choć nie Forester), jakim dysponował sąsiad, nie mogłem jednak przekonać się do tych felg.



**3** W końcu po licznych konsultacjach w zróżnicowanym gronie ekspertów...



**4** ...postawiłem na S-XV, wierząc, że ten postawi się srogiej ziemi!



**5** Mój egzemplarz nie zawiódł mnie - z politowaniem tylko зерka na półmetrowe zaspy...



**6** ...torując sobie wśród nich drogę...



**7** bez żadnych zahamowań (widzicie te ślady po pomarańczowym?!).



# Bałkańska przygoda na czterech kołach /cz. 2/

Kontynuując naszą opowieść o Albanii, podejmujemy przerwany w poprzednim numerze wątek. Opuszczamy Berat - miasto tysiąca okien. Praktycznie zaraz za Tiraną, pomijając drogę do kurortu Vlory, drogi stają się o wiele gorsze. Wielokrotnie uczestniczymy w sytuacji, gdy pojazd jadący przed nami zwalnia praktycznie do zera, żeby przejechać przez wyrwę w asfalcie. Nawet bardzo pewni siebie i swoich mercedesów, albańscy kierowcy mają swoje limity.

**Do** miejsca docelowego dojeżdżamy, jak już przystało na ten wyjazd, po zmroku. Miasto wygląda imponująco! Ponieważ chcieliśmy mieć tym razem cywilizowany

nocleg, szukamy go najpierw po adresach z przewodnika. Musimy robić to dość hucznie, gdyż nocleg znajduje nas.

Trafiamy do bardzo sympatycznego gospodarza, śpiewaka operowego,

który udostępnia pokoje swojego klasycznego, wpisanego w architekturę miast domu. Wszystko oczywiście za przystępną cenę, w którą wliczone jest śniadanie przygotowywane przez



Sami na plaży



bardzo sympatyczną mamę gospodarza. Przylegający do domu ogród produkuje rocznie 900 kg winogron, które właściwie w całości przeznacza na produkcję rakii. Czemu by nie zostać tu dłużej?

### Ślady dawnej historii

Samo miasto jest dość ciekawe, w centralnej części nie straszy jak w tych, które odwiedziliśmy po drodze – jest kolorowe i tętni życiem. To jedno z dwóch akademickich miast Albanii. Centrum przecina rzeka, która dzieli miasto na część ortodoksyjną i muzułmańską. Nie należy się obawiać przekraczania tej granicy, bowiem Albania to kraj z największym na świecie procentem ateistów. Dyktatura Hodży zabraniała religii. A jeśli już o nim mowa, to warto również opowiedzieć historię napisu znajdującego się na wzgórzu nieopodal miasta.

Sprawniejsze oko dostrzeże na zboczu napis „NEVER”, który kiedyś, zanim zamieniono kolejność dwóch pierwszych liter, brzmiał „Enver” – na cześć Envera Hodży. Po zmianie systemu wojsko uhonorowało to miejsce zrzucając na górę napalm. Napis odtworzyli okoliczni mieszkańcy, ma on przypominać o tamtych, złych czasach. No właśnie – czy złych? Na pewno surowych i zdominowanych przez szalonego władcę. Niektórzy Albańczycy nadal deklarują się komunistami i uważają, że ten ustrój jest najlepszym możliwym ustrojem. Wieczór spędzamy w knajpkach i przy miniwystępie wokalnym gospodarza Lorenca, jednak bez degustacji jego produktów – nazajutrz napięte plany.

Chciałem odwiedzić jedną z dwóch lokalizacji z odcinka *Top Gear* albo bazę starych radzieckich myśliwców,

albo cmentarzysko łodzi podwodnych. Ponieważ pozostał niedosyt po pustej bazie na krymskiej Bałakławie, wybór padł na okręty. Gdzieś nawet czytałem nie do końca pewną informację, że w czasach wojskowej współpracy krajów komunistycznych stacjonowały w Albanii łodzie podwodne marynarki czechosłowackiej... Pytamy Lorenca, która droga będzie najlepsza. Ku moim obawom, ten wskazuje najdłuższą z możliwych dróg dojazdowych do celu. Odbieram to jako troskę o nasz komfort i zarazem niedocenianie naszych właściwości terenowych, w efekcie decyduję



Zapraszamy do odwiedzenia strony

[plejady.subaru.pl/mmedia](http://plejady.subaru.pl/mmedia)

lub [goo.gl/jPSVi](http://goo.gl/jPSVi) w celu zapoznania się

z materiałem multimedialnym.







Nigdy więcej takich czasów!

- » się i tak zrobić po swojemu. Droga jest bardzo słaba, w samochodzie panuje podrytowanie moim wyborem, po pewnym czasie trafiamy na autostradę do Vlory.

To jest chyba jedyny odcinek drogi tej klasy w Albanii, liczy jakieś 35 km i kończy się praktycznie w samym kurorcie. Dziwne to miasto – z jednej strony nowoczesne i bardzo turystyczne, z drugiej strony widać masę niedociągnięć. Asfalt jest praktycznie tylko przy głównej drodze, piękne hotele na dachach skrywają systemy ogrzewania wody, żywo przeniesione z podmiejskich ruder. Prawo zastrzegające

znaki towarowe tutaj nie istnieje, a skoro zachodnie, zwłaszcza te zza oceanu, korporacje tutaj nie docierają, to czemu by nie ozdobić biblioteki znakiem firmowym znanej sieci kawiarni, albo podmienić miejsce pochodzenia znanych kurczaków z „Kentucky” na „Albanian”... Takich przykładów jest mnóstwo. Czy paradoks tego miasta nie działa negatywnie na turystów? Widać nie – miasto ciągle się rozrasta.

#### **Szukamy serwisu**

Zaraz za Vlorą droga staje się krętą, zbliżamy się do przełęczy Llogarskiej,

położonej zaledwie na 1000 m n.p.m., ale otoczonej dwa razy wyższymi szczytami. Zbocza przyozdobione lasami pinowymi stanowią piękne tło do pamiątkowej fotki, uzupełniamy też zapasy miodu i ziół. Przez ciągle postoje nie udaje nam się dobrze kontrolować upływającego czasu, zjazd z przełęczy ma bardzo długie proste, mimo to pokonujemy go wolno, choć można by tu się wyszaleć. Co jakiś czas słychać podwójny klakson. Oj, mają fantazję tutejsi kierowcy! Na jednej ze stoosiemdziesiątek robimy postój. To jest dokładnie to miejsce, w którym uciekający przed policją James





Przełęcz Llogarska

sprzedawanego tutaj piwa. Główną atrakcją ma być browar, który oprócz zwiedzania oferuje również lokalny specjał – grillowane kiełbaski, no i oczywiście świeże piwo. Trasa, którą sugeruje Lorenc, nie wchodzi w grę. Widzę na mapie przecież piękną żółtą krajówkę, która perfekcyjnie wiedzie w linii prostej do docelowej Korcy. Bagatelizuję zaznaczone na mapie szczyty powyżej 2800 m n.p.m. i to, że dojazd do tej drogi, choć krótkim odcinkiem, jest drogami polnymi. Pokonanie go zajmuje nam dobre dwie godziny, kilkakrotnie znajdujemy się dosłownie na końcu świata – wjeżdżając do wsi, gdzie wszyscy obskakują samochód i nas zwracają, mówiąc, że tam nic już nie ma. Jak to nic nie ma? Zawsze znajdzie się jakiś bunier. Gdy współpraca militarna, o której

wspominałem wyżej, zakończyła się w dosyć burzliwy sposób, Enver postanowił na okoliczność jakiegokolwiek ataku postawić pół miliona różnych fortyfikacji, które co rusz wyłaniają się przed nami w najbardziej nieoczekiwanych lokalizacjach. Droga krajowa, którą wybrałem, zapowiada się nieźle, jedziemy po nowym asfalcie i gdyby nie kondukt żałobny na czele z karawanem wyprodukowanym oczywiście w Stuttgarcie to jechalibyśmy nawet szybko. Szybko też się ten asfalt kończy, po chwili kończy się i cywilizacja, droga staje się węższa, a ostatnia miejscowość przed długą przerwą na mapie jest jakby krańcówką wszelkich form komunikacji.

Jedziemy dalej, mijamy stada kóz, osłów i gdyby nie coraz większe kamienie pod kołami i rosnące z nimi ryzyko

»

May popełnił samobójstwo w Bentleyu Mulsanne. Po przejechaniu na drugą stronę przełęczy odkrywamy Morze Jońskie i albańską riwierę. W dole widać piękną dziewiczą plażę i ładny szutrowy dojazd. Długo nie trzeba mnie namawiać. Dla takiego relaksu jestem w stanie poświęcić swoje łodzie podwodne! Zostajemy tutaj, dopóki temperatura otoczenia nie spadnie poniżej 30°C. Dobrze, że upchnęliśmy w aucie pletwy i maski.

Kolejny dzień ma przenieść nas na południowy wschód, do miasta, którego nazwa widnieje na co drugiej butelce



Życie tutaj toczy się swoim tempem



» pocięcia opon, to można by rzec, że jest całkiem ciekawie. Mijamy piękne górskie krajobrazy, momentami droga ma szerokość jednego pasa ruchu, więc podziwianie wijącej się w dole rzeki też jest możliwe bez konieczności specjalnego wychylania się z okna. Mijają kolejne godziny podróży na, maksymalnie, drugim biegu z załączonym reduktorem... Nie ma co marzyć o szybkiej degustacji piwa. Przed nami pojawia się stara ciężarówka wyładowana po brzegi drewnem. Tak szybko jak się pojawia, tak szybko wybucha w niej opona. Kierowca postanawia jechać na flaku, a my trzymając bezpieczną odległość, snujemy się kolejne godziny. Całościowo podróż z Beratu do Korcy pokonujemy w 7 godzin, a to jest zaledwie 160 km. Wszystkich nas niezmiernie zmęczył ten odcinek specjalny. Nawet Subaru zaczyna zachowywać się dziwnie.

Odzywa się zbagatelizowane przeze mnie przed wyjazdem hałasujące łożysko tylnej piasty. Teraz oprócz hałasu jest jeszcze chrobot, a to oznacza, że może



Droga Hamit Dollani

być ciężko wrócić w takim stanie do Polski. Wiedziałem o tym, ale zwlekałem ze wszystkimi czynnościami serwisowymi do powrotu, tak żeby na przyszłe wyjazdy były jak najświeższe części – błąd. Korca nie zachwyca. Jedyne piwo, faktycznie o niebo lepsze niż z butelki,

ratuje sytuację. Coraz bardziej stresując się samochodem, podejmuję decyzję, że jeszcze tego dnia opuszczamy Albanię i udajemy się nad Jezioro Ochrydzkie,



Na każdym kroku witają nas uśmiechy





Mijanka



Czterodrzwiowe Enzo tylko tutaj!

gdzie w cywilizowanym noclegu będziemy szukali serwisu dla wymęczonego Forestera.

Ochryda, mimo że jest bardzo blisko granicy z Albanią, to już zupełnie inny świat. Mamy tutaj wymieszaną Łebę z Krupówkami. Jedzenie nie jest już tak dobre (co będziemy jeszcze pamiętać przez kolejne dwa tygodnie), nawet nie można już liczyć na dobre espresso, którego do tej pory mieliśmy pod dostatkiem. Jest za to internet i tanie startery prepaid, lokalizujemy trzy ASO, na Subaru Global. Wyskakuje nam też serwis w stolicy Macedonii, położony najbliżej nas, jednak nie ma go na głównej stronie producenta. Powinno nas to zastanowić, ale miły damski głos w słuchawce szybko umawia nas na jutro. Ciśnienie i stres związany z uszkodzonym łóżyskiem nie dają nam zbyt dużego wyboru. Na miejsce dojeżdżamy bardzo szybko, mała Macedonia ma drogi o niebo lepsze niż Albania. Serwis wygląda całkiem okazale, mieści się na ulicy Guadalajara i wyglądem trochę przypomina nam oglądane w internecie na zdjęciach obrazki z brazylijskich faweli. Daje nam to błędne wyobrażenie, że całe Skopje są takie, jednak wieczorny spacer po centrum szybko to rozwiewa.

Samochód wstawiamy do serwisu rano i wracamy komunikacją miejską do centrum, gdzie spędzamy cały dzień, snując się po starym mieście pamiętającym jeszcze czasy wielkiego trzęsienia ziemi. Odwiedzamy bazar, który swoim

rozmiarem i kolorytem bije wszystkie albańskie targowiska. Trochę nas martwi brak informacji z serwisu, ale w końcu udaje nam się doczekać odbioru. Subarak znowu jest w pełni sprawny, umyty i zadowolony. Mechaników trochę pokonały wzdłużne śruby piasty, trzymające dolne wahacze, stąd opóźnienie. Wiedziałem, że tak będzie.

### Powrót

Spoglądamy na zegarki, jest jeszcze szansa, żeby wrócić na pierwotne tory wyprawy. Ruszamy w kierunku rumuńskiej Transylwanii. Po całym dniu na nogach droga jest bardzo męcząca, ale niecałe 200 km do celu nie powinno stanowić dla nas żadnego problemu. Po przekroczeniu granicy bułgarsko-rumuńskiej okazuje się, że druga część granicy leży po drugiej stronie Dunaju, przez który pływa prom. Ostatni odpłynął. Kiedy będzie następny – nie wiadomo. Próbuje odjechać kawałek i rozbić się gdzieś na dziko, co również nam się nie udaje. Słyszymy, jak dzikie lisy albo wilki podchodzą coraz bliżej namiotów, a ja już nie mam siły tego dnia na takie przeżycia. Uzupełniamy siły, śpiąc w aucie i nad ranem wspólnie podejmujemy decyzję o rezygnacji z Rumunii i powrocie do domu. Kraina Vlada Palownika będzie tematem osobnej wyprawy. Subaru trafia do spa na długo wyczekiwany duży przegład, a my wracamy do polskiej codzienności.

Podsumowując wyjazd albańskim paradoksem, można rzec, że nie zawsze udaje nam się zrealizować to, co zaplanujemy. Nie zawsze napotkana rzeczywistość potrafi sprostać naszym oczekiwaniom, jednak cieszymy się z tego, iż mamy możliwość takich wyjazdów, tak jak Albańczycy cieszą się ze swojej wolności, którą nie do końca umieją okiełznać. Chciałbym kiedyś wrócić i dokończyć ten wyjazd, zobaczyć wszystko, co ominęliśmy. Droga przez Węgry i Serbię jest całkiem przyjemna i bezstresowa. Myślę, że Albania pozostanie sobą jeszcze przez kilka kolejnych lat, mimo że wiele osób wróży jej turystyczną europeizację. Tak czy inaczej – polecam wszystkim w ciemno. ■



Jakie drogi, takie mosty

AUTOR RELACJI WRAZ ZE SWOIMI TOWARZYSZAMI PODRÓŻY POWRACA W TYM ROKU DO MAŁOWNICZEJ ALBANII. NA TERMIN ROZPOCZĘCIA WYPRawy WYZNACZYŁ 24 SIERPNIĄ I TYM RAZEM ZAMIERZA RÓWNIEŻ ODWIEDZIĆ SARAJEWO, KOSOVO ORAZ ZAWITAĆ NA GRECKĄ WYSPĘ KORFU.



# Znani, lubiani i z Subaru związani /cz. 5/

W ramach dzisiejszych ciekawostek chcielibyśmy raz jeszcze przyjrzeć się znanym Polakom, którzy polubili samochody Subaru do tego stopnia, że postanowili sprawdzić się w roli ich kierowców. Będzie to już ostatni tegoroczny „odcinek” naszej miniserii poświęconej postaciom, które wszyscy tak dobrze znamy z rodzimego kina, polskiej telewizji czy koncertów.

Zacznijmy mocnym kobiecym akcentem – wśród polskich aktorów zafascynowanych autami naszej marki jest bowiem również dama! Ci z państwa, którzy na bieżąco śledzą „Plejadowe” wywiady, na pewno wiedzą już, o kim mowa. Kinga Preis, z którą w ubiegłym roku mieliśmy przyjemność wymienić spostrzeżenia na temat jazdy samochodem Subaru, jest jego wzorową użytkowniczką reprezentującą doborowe towarzystwo aktorskie. Serialowa gospodyni „Ojca Mateusza” na pytanie o posiadany samochód odpowiada, że ma samochód niebieski. A my uściślamy – jedna z najlepszych polskich aktorek na co dzień zasiada za kółkiem niebieskiego Foreстера. Auto – czego pragnęła Kinga Preis – wygląda solidnie i budzi respekt, a jednocześnie ma „przystępne” gabaryty. Niebieski kolor karoserii wygrał z preferowanym dotychczas przez aktorkę srebrnym. Pięknie kontrastuje on z jasnym wnętrzem samochodu pani Kingi.

Subaru okazało się najlepszą odpowiedzią na oczekiwania aktorki marzącej o samochodzie, w którym „siedzi się trochę wyżej, widzi więcej, czuje się bezpieczniej”. Do Foreстера bez problemu na leśne przejażdżki udaje się jej zapakować całą trzyosobową rodzinę i psa. Innym zaś razem dochodzi do tego ekwipunek do nurkowania, tudzież sprzęt fotograficzny męża, i na wszystko w samochodzie znajduje się odpowiednio dużo miejsca! Swoją wypowiedź pani Kinga skomentowała dla nas w niezwykle zabawny sposób, ale jakże trafnymi słowami: „...Forester miał takiego bigla, traperską nutkę...” i chyba coś w tym jest! Na co dzień aktorka sprawdza swój samochód głównie w trasie, szczególnie na odcinkach między rodzinnym Wrocławiem a Warszawą i Sandomierzem. Nam zdradziła, że autko radzi sobie świetnie również w zatłoczonym mieście – jego długość i szerokość nie stanowią żadnego problemu, bo przecież zza kierownicy Foreстера wszystko widać doskonale!



fot. Dariusz Borowicz/Agencja Gazeta

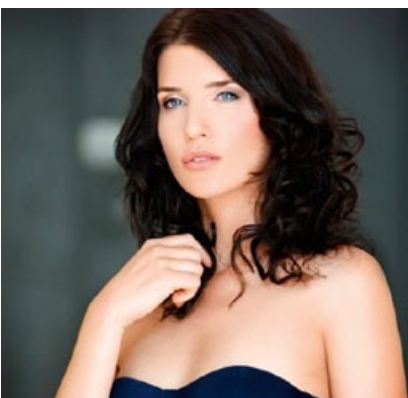


fot. Piotr Borowiec

Znane Polki i Subaru – w tym miejscu nie sposób nie wspomnieć o Rajdzie Polski Kobiet i Rajdzie Teraz Kobiety. W imprezach organizowanych przez dr Krystynę Backiel, czyli Prezesa Zarządu Fundacji Teraz Kobiety, uczestniczymy od początku, a ściślej rzecz biorąc – uczestniczą nasze samochody. Subaru Import Polska jest jednym z wiodących partnerów motoryzacyjnych Fundacji, z czego jesteśmy bardzo dumni.

Dotychczas w rajdach obok popularnych aktorek udział wzięły panie dobrze wszystkim znane z radia,





fot. EastNews



fot. Dariusz Borowicz/Agencja Gazeta



fot. Grażyna Gudejko



fot. EastNews



fot. EastNews

telewizji, zawodów sportowych, wybiegów dla modelek czy sejmowych korytarzy. Martyna Wojciechowska, Jagna Marczułajtis-Walczak, Dorota Kamińska, Ewa Gawryluk, Dorota Deląg, Anna Popek, Olga Bończyk, Joanna Zientarska, Magda Modra, Beata Tadla, Karolina Szostak, Ilona Adamska, Natasza Caban, czy Aleksandra Furgał to nazwiska, których raczej nikomu przedstawiać nie trzeba. Podkreślić należy, że to jedynie część z grona znanych Polek, które do tej pory wzięły udział w rajdowych zmaganiach, bądź też zgłosiły chęć uczestnictwa

w ich tegorocznej edycji. Nie da się ukryć, że cieszy nas fakt, iż niektóre z wymienionych pań wystartowały właśnie za kółkiem użyczonych przez nas modeli Subaru. Nietuzinkowe wydarzenia motoryzacyjne organizowane od 2011 roku z ogromnym rozmachem przez dr Backiel w fantastyczny sposób przypominają Polkom o konieczności wykonywania profilaktycznych badań mammograficznych i cytologicznych, które niejednokrotnie mogą uratować życie. Wyścigi po zdrowie na stałe wpisały się już w nasz coroczny grafik najciekawszych imprez, którym gorąco

kibicujemy, o których na bieżąco staramy się informować na łamach „Plejady” i które z całą pewnością będziemy nadal wspierać.

Analizując poprzednie części naszego artykułu i powyższe akapity, rysuje się nam wizerunek trzech głównych grup znanych rodaków, które upodobały sobie Subaru i tworzą swoistą społeczność użytkowników samochodów naszej marki. Sportowcy, dziennikarze i aktorzy – bo o nich mowa – to jednak dopiero trzy czwarte tejże społeczności. Istnieje jeszcze bowiem cała plejada gwiazd muzyki, które stanowią idealne dopełnienie





» całości. W roku 2010 obszernego wywiadu dla „Plejady” udzieliła jedna z najbardziej lubianych polskich wokalistek – Kayah. Odbywało się to w ramach współpracy Subaru Import Polska z wytwórnią płytową Kayax założoną przez artystkę oraz jej wieloletniego menedżera – Tomika Grewińskiego. Swego czasu wspieraliśmy wytwórnię podczas jednej z tras koncertowych. Kayah prywatnie nie zasiada co prawda za kółkiem Subaru, lecz czyni lub czyniło to spore grono jej kolegów z branży muzycznej. Przyjrzyjmy się im zatem nieco bliżej.

Do tej pory dwukrotnie mieliśmy już przyjemność zapytać Andrzeja Sikorowskiego o jego przygodę z naszymi samochodami. Mniej więcej dziewięć lat temu lider zespołu „Pod Budą” przyznał na łamach naszego magazynu, że w pewnej

chwili... odezwał się w nim mały chłopak. Stało się to w momencie, kiedy pierwszy raz przejechał się Foresterem. Wokalista, który ponoć od czasu do czasu lubi pojechać nieco szybciej lub wziąć zakręt nieco dynamiczniej, zauważył wówczas, że nasz samochód takie możliwości mu daje. Komfort, bezpieczeństwo i łatwość prowadzenia to tylko niektóre



Fot. Archiwum Magazynu Plejady



Fot. Jan Cetera / Mediagrafika

z zalet „Forysia” (tak pieszczotliwie swego czterokołowego pupila nazywał wokalista), które sprawiły, że jego właściciel szybko się do niego przyzwyczaił i stał się jego prawdziwym fanem. Trzy lata później, jeżdżąc kolejnym już Foresterem, Andrzej Sikorowski wyznał, że marką Subaru zaraziła go żona Zbigniewa Preisnera i nie ukrywał, że... czasami o swoje Subaru „bił się” z własną! Jak podkreślał, Forester numer dwa wyposażony w automatyczną skrzynkę biegów dostarczał obojgu nie lada frajdy podczas jazdy, również wówczas, gdy trzeba było pokonać zakorkowane

ulice miast. Automat sprawdzał się ponoć znakomicie szczególnie wtedy, gdy wokalista... czytał gazetę podczas postojów na światłach. Subaru to marka, którą pan Andrzej darzył naprawdę dużą sympatią, a w życiu jeździł wcześniej wieloma samochodami. Podkreślał: „Forester... ma w sobie dyskretny urok burżuazji”. To właśnie podobało mu się w nim najbardziej. Obecnie Andrzej Sikorowski za kółkiem Subaru już nie zasiada. Z naszych informacji wynika jednak, że auto pozostało w rodzinie artysty – obecnie Foresterem jeździ jego zięć.



**TRZEBA WYCIĄGNĄĆ RĘKĘ DO TYCH, NIELICZNYCH JUŻ, MYŚLĄCYCH, WRAŻLIWYCH**

**TWÓRCÓW - ROZMOWA Z ANNĄ TRETER**

str. 16

Grupa „Pod Budą” ma w swych szeregach jeszcze dwie osoby, które trzynaście lat temu również zdecydowały się na zakup Forestera. Są nimi Anna Treter, solistka, pianistka i kompozytorka zespołu, oraz jej mąż Jan Hnatowicz – kompozytor i gitarzysta. Pani Anna zapytana przez nas niedawno o powód wyboru naszej marki podkreśliła, że wraz z mężem kierowała się jej dobrą opinią na rynku, a nasz samochód z napędem na cztery koła okazał się w rozpatrywanej klasie



cenowej najlepszym. Forester do dnia dzisiejszego sprawuje się ponoć dobrze, a para artystów do tego stopnia polubiła ten właśnie model, że w roku ubiegłym zdecydowała się na zakup kolejnego.

Wspomniany kilka linijek wcześniej Zbigniew Preisner miał z kolei swój udział w podjęciu decyzji o zakupie Forestera przez byłego wokalistę Myslovitz – Artura Rojka. Kompozytor tak bardzo chwalił sobie swój model Subaru, że skutecznie zainteresował nim rozmówcę, odwołując go tym samym od nabycia Outbacka. Jeden z najbardziej rozpoznawalnych mieszkańców Mysłowic czarowi Forestera uległ na całej linii dosłownie i w przenośni, bo to właśnie linia samochodu spodobała mu się najbardziej. W udzielonym nam w roku 2005 wywiadzie wokalista podkreślił, że jest ona „... *klasyczna, lekka i nie*

*rzuca się w oczy*”.

Co jeszcze ujęło Artura Rojka? Odpowiednia przestrzeń i pojemność. Czy mogło być coś ważniejszego, jeśli na wyjazd zapakować trzeba było rowery, deskę snowboardową, a czasem – z racji wykonywanego zawodu – gitary i wzmacniacze? Chyba tylko to, że obecny dyrektor artystyczny organizowanego



fot. Maciej Rosiński



fot. MOTOTARGET, KAPiF

w Katowicach Off Festivalu za kierownicą musi czuć się po prostu dobrze. Podczas przeprowadzonej z nami kilka lat temu rozmowy wyznał, że to właśnie za kółkiem często zbiera myśli i niejednokrotnie tam też zdarzyło mu się wpaść na pomysły melodii czy słów, który potem rozwijał w studiu.

Doświadczonym kierowcą jest również Grzegorz Turnau. Kilka lat temu nabył on Outbacka, który był wówczas już 18. samochodem artysty! Krakowski muzyk żartował wówczas, że jego Subaru jest jak Dr. Jekyll i Mr. Hyde – samochód prowadzony spokojnie sprawował się

cicho niczym Melex, lecz w razie potrzeby... Grzegorz Turnau potrafił zbudzić w nim prawdziwe zwierzę! Outback jako samochód wygodny i szybki z napędem na wszystkie koła był idealną odpowiedzią na poszukiwania artysty, który bardzo dużo podróżuje po Polsce o różnych porach roku. Trasy koncertowe nie zważają na pogodową aurę, a Subaru z jej kaprysmi radzi sobie przecież świetnie!

Podsumowując nasze artystyczne rozważania oscylujące wokół Subaru, nie pozostaje nam nic innego jak tylko dodać, że przedstawiciele estrady, filmu, tudzież poszczególnych dyscyplin sportowych, którzy zakochują się w naszych samochodach, wciąż przybywa. Jednym z artystów, który całkiem niedawno zdecydował się dołączyć do szacownego grona posiadaczy WRX STI, jest Maciej Maleńczuk. Należący do grona najbardziej awangardowych polskich muzyków wykonawca decyzję o zakupie tego właśnie modelu podjął tuż przed wakacjami 2011, popierając jednocześnie Akcję Siemanko. Uczestnictwo w Złotach Plejad również świadczy o zaangażowaniu Macieja Maleńczuka w to, co dzieje się wokół Subaru. Liczymy, że grono tak wzorowych użytkowników samochodów naszej marki wciąż będzie się powiększać! ■





## Świat w bocznej szybie

O tym, że jazda samochodem może dostarczać wielu niezapomnianych, pozytywnych wrażeń, nie trzeba przekonywać, zwłaszcza pozostając w grupie miłośników marki Subaru. Dla jednych emocje te oznaczają poczucie wolności za kierownicą, innym zaś kojarzą się z prędkością pokonywania zakrętów czy wyczuciem auta, a jeszcze innym z zabawą na torze w samochodzie z przysłowiową „duszą”. Ilu kierowców, tyle motywów. Ile emocji, tylu fanów motoryzacji. Dla wielu z nich esencją adrenaliny oraz doskonałości w panowaniu nad maszyną stanowi drifting.

**T** niesamowicie efektowna forma prowadzenia auta tylnonapędowego coraz częściej staje się w naszym kraju tematem bardzo szeroko zgłębianym. Obserwując wielu młodych

kierowców, zafascynowanych poślizgami, może warto poświęcić nieco czasu również i tej formie sztuki, jaką niewątpliwie pozostaje drifting. Wszystko po to, aby uczyć się z głową, w bezpiecznych warunkach.

Poniżej zatem przykład kilku najprostszych ćwiczeń dla jeżdżących samochodem z napędem na tylną oś, np. Subaru BRZ.

Od czego zatem zacząć swoją przygodę z poślizgami? Zanim poznamy





Zapraszamy do odwiedzenia strony  
[plejady.subaru.pl/mmedia](http://plejady.subaru.pl/mmedia)  
 lub [goo.gl/jPSVi](http://goo.gl/jPSVi) w celu zapoznania się  
 z materiałem multimedialnym.



odpowiedź, podkreślmy bardzo wyraźnie – **wszelkie nasze działania winniśmy podporządkować idei bezpieczeństwa!** Zadbajmy zatem najpierw o odpowiednie miejsce, w którym będziemy mogli bez przeszkód ćwiczyć. Ważne, aby było to miejsce, w którym będziemy mieli dobrą widoczność. **Chodzi o pewność, że nasze ćwiczenia nie będą stanowiły zagrożenia dla otoczenia.** Znajdźmy równy, zamknięty plac czy stare lotnisko, idealnie byłoby udać się na jeden z dostępnych torów wyścigowych. Następnie zastanówmy się nad tym, czego oczekujemy oraz czym tak naprawdę jest poślizg. Warto wrócić do

porad prezentowanych na łamach poprzednich odcinków „Plejad”, zwłaszcza tych o torze jazdy, balansie masy czy koordynacji pracy rąk i nóg.

Trzecią i ostatnią sprawą do załatwienia jeszcze przed jazdami pozostaje zadbanie o stan techniczny naszego samochodu oraz dokładne przemyślenie jego ewentualnych modyfikacji. Na początek nie potrzebujemy zbyt dużo mocy, auta z turbosprężarką czy o idealnym rozkładzie masy. W pierwszej kolejności przygotujmy odpowiednio zawieszenie oraz zadbajmy o układ hamulcowy. Kolejnym krokiem w miarę możliwości

budżetowych będzie modyfikacja układu przeniesienia napędu i układu kierowniczego naszej „tylnonapędówki”. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że **modyfikacje te winny pozostać w zgodzie z przepisami prawa o ruchu drogowym** oraz zdrowym rozsądkiem, jeśli samochodu tego zamierzamy używać do ćwiczeń jedynie okazjonalnie, a na co dzień poruszamy się nim do pracy czy z rodziną! W Szkole Jazdy Subaru, a także podczas eventów prowadzonych w Driving Experience używamy na treningach najnowszego Subaru BRZ (niemal seryjny model idealny dla początkujących

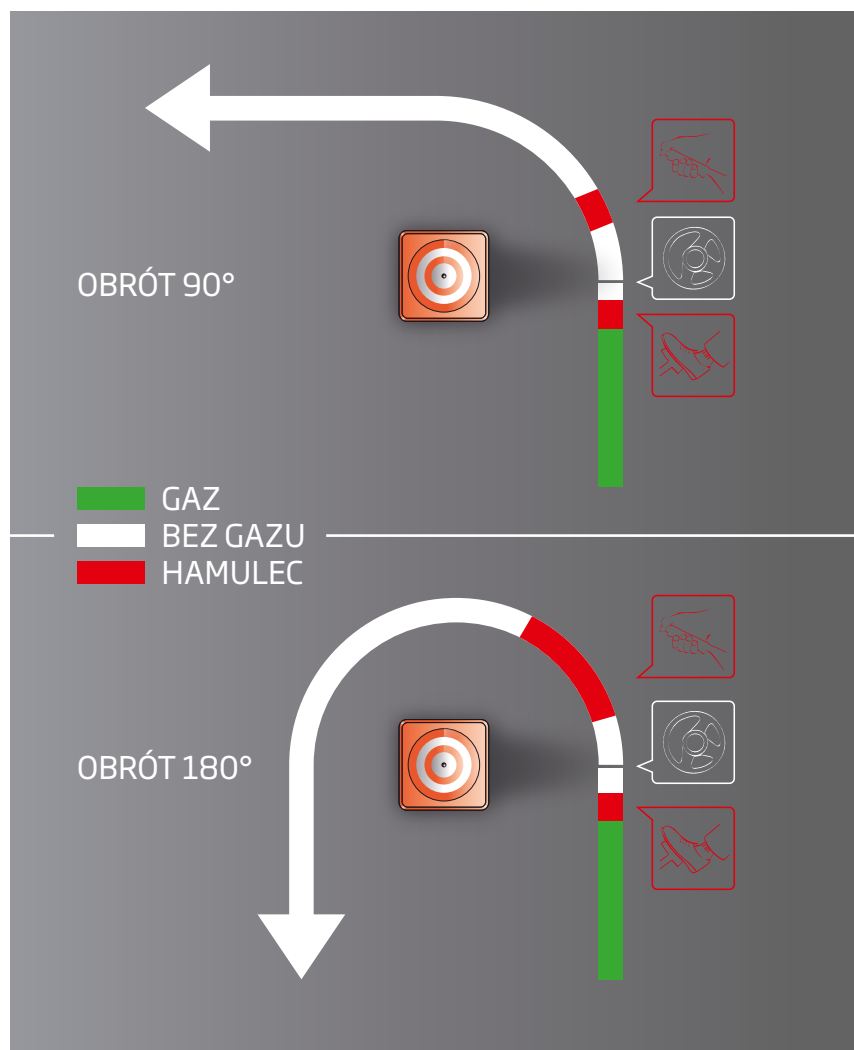


- » oraz średnio zaawansowanych) oraz specjalnie przygotowanego do zaawansowanych treningów „driftowozu” BMW serii 3.

Jako pierwsze ćwiczenie na początek przygody z driftingiem polecam wykonanie obrotu o 90° z użyciem hamulca ręcznego. W niemal każdym treningu ważny będzie dla nas punkt odniesienia. Jeśli nie mamy miękkiego pacholka, możemy użyć plastikowej butelki wypełnionej w części wodą, dookoła której starajmy się wykonywać obroty. W driftingu na pierwszym miejscu liczy się bowiem precyzja kierowcy, oczywiście obok finezji oraz prędkości manewru. Sam obrót starajmy się wykonać zatem możliwie blisko naszego słupka. Inicjujemy go lekkim skrzyętem kierownicy i krótkim „podcięciem”

tylnej osi przy użyciu hamulca ręcznego. Ćwiczenie to wykonujemy przy niewielkiej prędkości bez użycia gazu na wejściu.

Gdy „90-tka” wychodzi nam już dobrze w obie strony, a auto nie ucieka nam spod kontroli, obracając się bardziej niż zakładaliśmy, przejdźmy do kolejnego kroku, czyli pełnego nawrotu. To nic innego jak wykonanie obrotu o 180°. Naturalnie do realizacji będziemy potrzebowali nieco większej dynamiki na wejściu oraz mocniejszego (czytaj: dłuższego) podcięcia tylnej osi hamulcem ręcznym. Większy poślizg nie oznacza jednak wcale, że winniśmy na wejściu skrzyęcić także bardziej przednimi kołami. Nasze ręce na kierownicy, tak jak poprzednio, mówią jedynie o kierunku wykonania manewru, a praca hamulcem ręcznym – o sile



obrotu. Ćwiczenie powtarzamy oczywiście zarówno w lewą, jak i prawą stronę. Właściwie wykonany manewr, tak jak w poprzedniej próbie, kończy zatrzymanie samochodu z kołami do jazdy na wprost.

Jeśli udało nam się już wypracować powtarzalność manewrów, w trakcie wykonywania nawrotu dodać możemy pracę gazem, aby utrzymać dłuższy poślizg. W ten sposób możliwe będzie wykonanie pełnego obrotu wokół słupka (beczki), a zatem jednego z podstawowych elementów pokazów driftowych. Pewnego rodzaju ewolucją tego ćwiczenia jest tzw. ósemka, w której na dwóch słupkach wykonujemy płynne przejścia z ciągłego poślizgu z jednej strony w drugą. Aby jej wykonanie było możliwe, nasz samochód winien być wyposażony w blokadę mechanizmu różnicowego. W trakcie treningu próbujemy świadomie zmniejszać i zwiększać promień, po którym kreślimy kolejne koła wokół pacholków. Umiejętność ta przyda nam się do dalszej pracy nad torem jazdy, zmianą kąta wychylenia samochodu w poślizgu oraz prowadzeniem samochodu w konkretnym łuku.

Do tej pory wszystkie ćwiczenia opierały się na niewielkiej, a wręcz minimalnej prędkości. Gdy udaje się nam już precyzyjnie „przerzucić” tył samochodu z jednego skrzyętu w drugi, ćwicząc „ósemkę” lub nie posiadamy wystarczająco mocnej „szpery”, wówczas warto przejść od razu do ćwiczenia





sensu „upalania” auta na parkingu pod hipermarketem bez jakiegokolwiek punktu odniesienia, nie wspominając już nawet o driftingu na normalnych ulicach!

Przedstawione ćwiczenia stanowią jedynie początek przygody z driftingiem, którego najwyczejniej w świecie nie da się nauczyć siedząc wygodnie na sofie. Podczas realizacji zajęć tego typu na torze, obok wspomnianej jazdy wokół „beczki”, szerokiego slalomu czy jazdy w długim łuku, kładziemy także nacisk na ćwiczenie krótkich sekcji zakrętów, dających uczestnikom wspomniane na początku ogromne ilości pozytywnej energii oraz emocji! Wszystko jednak podporządkowane jest zawsze jednemu – bezpieczeństwu! Podczas zajęć ich uczestnik dowiaduje się



także o sześciu podstawowych technikach wywoływania poślizgu, mając przy tym możliwość bezpośredniego ich spróbowania. Do zobaczenia na torze! ■

slalomu. To właśnie slalom w przeróżnych jego konfiguracjach jest jednym z podstawowych elementów treningu kierowcy. Opiera się on bowiem na szlifowaniu wycucia balansu masy podczas jazdy, właściwej obserwacji drogi, specyficznej w driftingu pracy rąk na kierownicy dopuszczającej puszczanie koła kierowniczego, a także toru jazdy i koordynacji pomiędzy rękami a nogami. Z pewnością ćwiczeniu temu powinniśmy poświęcić możliwie najwięcej czasu. Nie śpieszmy się! Rozpocznijmy zawsze ze stosunkowo niewielką prędkością i dopiero zyskując pełną kontrolę, przechodźmy krok dalej – do większych prędkości czy liczby pachołków w slalomie. Pamiętajmy jednak, że poprzez ćwiczenia nie musimy nikomu i niczego udowadniać! Jeśli zaczynamy czuć się pewnie po kilku chwilach jazdy, dla własnego bezpieczeństwa przerwijmy trening. Doskonalenie techniki jazdy to bowiem proces, a nie produkt w postaci oprogramowania, który tuż po kupieniu i zainstalowaniu po chwili uzyskuje swoją pełną wartość eksploatacyjną. Zawsze staramy się to podkreślać w trakcie ćwiczeń na torze. Niezależnie od tego, czy ktoś przyjechał własnym samochodem, czy też otrzymał prezent w postaci np. godzinnej lub całodniowej przygody z driftingiem, trening to podnoszenie własnych umiejętności poprzez świadomą jazdę! Nie można nim nazwać pozbawionego









# Crash-tekst, czyli opowieści o zderzeniach /cz. 2/

W poprzednim numerze „Plejad” zajęliśmy się kwestią bezpieczeństwa biernego w samochodach. Przedstawiliśmy, co dzieje się w samochodzie podczas wypadku. Dopiero taka wiedza pozwala skonstruować i wyposażyć auto tak, by stało się bezpieczne. Ale w jaki sposób ją zdobyć?

**H**istorycznie rzecz biorąc, producenci samochodów, głównie amerykańskich, zaczęli się nieśmiało zajmować bezpieczeństwem jazdy i bezpieczeństwem wypadkowym już ok. lat 20. ubiegłego wieku. Pierwsze testy zderzeniowe, np. z barierami autostradowymi, zaczęto przeprowadzać w USA w latach 30. XX wieku. W Europie producenci samochodów luksusowych rozpoczęli takie badania na przełomie lat 50. i 60. minionego stulecia.

Stopniowo doskonalono procedury badawczych zderzeń. Problemem było np. rozpedzenie samochodu do precyzyjnie określonej prędkości (jedna z firm początkowo stosowała do tego parowe urządzenie rakietowe). Dziś standardowo samochód rozpedzany jest do określonej prędkości przez szybką wyciągarkę linową lub podobne urządzenie zewnętrzne. Producenci przeprowadzają też różne inne testy, włącznie z wywrotkami samochodów, uderzeniami

z boku itp. Niezwykle ważny jest także temat tzw. zgodności zderzeniowej, to znaczy skutków zderzenia samochodów różnych klas, o różnej masie i budowie.

Subaru rozpoczęło swe wewnętrzne testy zderzeniowe już w roku 1965, a pierwszym samochodem, jaki poddano takim badaniom, było małe, tylnosilnikowe Subaru 360. Tamte zderzenia wykonywano jeszcze z płaską, pionową betonową ścianą. Subaru tworzyło

»





» wtedy swoje własne, wewnętrzne normy bezpieczeństwa zderzeniowego.

Podobnym badaniem poddawano wszystkie kolejne modele tej marki. Nie każde badanie wymagało niszczenia całego samochodu, wkrótce zaczęto przeprowadzać np. dynamiczne testy uderzenia ciała kierowcy (symulowanego za pomocą manekina) w koło i kolumnę kierownicy. Bardzo dużo uwagi poświęcano też zachowaniu mechanizmów samochodów Subaru podczas zderzenia, co doprowadziło wkrótce do powstania „systemu”, pozwalającego rozproszyć energię zderzenia dzięki przemieszczeniu zespołu napędowego pod podłogę kabiny. (📖 str. 59)

zachowują się tak, jakby uczestniczyły w zderzeniu czołowym.

Prawie pięćdziesięcioletnia tradycja badań zderzeniowych Subaru pozwala na uzyskanie wyjątkowo dobrych wyników bezpieczeństwa biernego samochodów spod znaku Plejad.

Warto dodać, że producenci samochodów często oceniają skutki rzeczywistych wypadków drogowych. W końcu badania laboratoryjne to jedno, a realia drogowe mogą być inne. Potrzebna jest baza danych, by powiązać oba te rodzaje zdarzeń. Zatem poważni producenci miewają np. umowę z lokalną policją, a ich ekipy badawcze jeżdżą do zgłoszonych

drogowego na podstawie odkształceń poszczególnych elementów konkretnego auta.

### Manekin lepszy od ochotnika

Wróćmy jednak do stanowiskowych badań zderzeniowych. Ich przeprowadzanie uznano za konieczne, aby konstruktorzy mogli weryfikować skutki wprowadzanych w samochodach zmian technicznych, w ustalonych, wręcz znormalizowanych warunkach. Poszukiwanie właściwych odpowiedzi na podstawie badań rzeczywistych wypadków mogłoby przecież trwać latami.

Podaje się, że specjalnie wyprodukowane dla badań zderzeniowych manekiny pojawiły się dopiero w roku 1949,



Już w latach 70.–80. rozpoczęto też badania mechaniki zderzenia samochodu z pieszym. Obecnie przeprowadzane testy wykonywane są oczywiście także według obowiązujących norm oraz według zasad opracowanych przez Euro NCAP i inne podobne organizacje pozarządowe. Coraz większe znaczenie ma komputerowa symulacja zdarzeń następujących podczas kolizji. Subaru stosuje obecnie między innymi symulator kolizji, który pozwala zarówno na badanie odkształcenia nadwozia, jak i na sprawdzanie działania systemów zabezpieczających bez rozbijania tego nadwozia – nadwozie jest „wystrzeliwane” do tyłu, a więc manekiny wewnątrz

wypadków, by precyzyjnie opisać i ocenić zarówno ich przyczyny, jak i skutki.

Oczywiście ocena skutków wypadku na miejscu nie jest łatwa i na takie badania za każdym razem potrzeba czasu. Wyznaczone do tego ekipy zajmują się więc szybkim zbieraniem dokumentacji, nie tylko fotograficznej. To kłopotliwe, bo przecież nie można przeszkadzać w pracach służb ratowniczych i porządkowych. Współcześnie jednym ze sposobów jest precyzyjne laserowe skanowanie rzeczywistej sytuacji. Trwa ono zaledwie kilka minut i pozwala natychmiast wprowadzić dane (w tym o odkształceniu pojazdów) do komputera. Istnieje już oprogramowanie pozwalające na określenie przebiegu wypadku

ale nie w przemyśle samochodowym, tylko w badaniach lotniczych. Tymczasem w rzadko przeprowadzanych testach zderzeniowych samochodów stosowano jako obiekt badań zwłoki ludzkie lub żywe zwierzęta, a także zwykłe worki z piaskiem i czasami ludzi – ochotników (oczywiście przy odpowiednio niskich prędkościach). Badania na zwłokach wyposażonych w urządzenia rejestrujące budziły zawsze kontrowersje, ale oficjalnie podaje się, że działania te w pionierskim okresie konstruowania nieco bezpieczniejszych samochodów uratowały grube tysiące istnień ludzkich. Wykorzystywanie zwierząt do badań zderzeniowych okazało się jeszcze bardziej podejrzane moralnie,



a przy tym mniej skuteczne naukowo, więc stopniowo traciło na znaczeniu.

Samochodowe manekiny badawcze z urządzeniami pomiarowymi powstawały już od roku 1950, a bardziej poważnie przemysł samochodowy (nadal głównie w USA) podszedł do tego po znanej publikacji Ralpha Nadera „*Niebezpieczny przy każdej prędkości*” i potem po uchwaleniu amerykańskiego „*Narodowego Dokumentu nt. Bezpieczeństwa Samochodowego i Drogowego*” w roku 1966. Jednak dopiero w roku 1971 stworzono pierwszy nowoczesny manekin testowy, zwany Hybrid I, prawidłowo odwzorowujący wymiary rzeczywistej populacji kierowców i dobrze wyposażony w instrumenty rejestrujące przeciążenia.

Obecnie wytwarzanie manekinów do crash testów to strefa działalności kilku bardzo wyspecjalizowanych firm. Manekin taki musi dobrze symulować możliwe ruchy człowieka, wytrzymałość, podatność i elastyczność elementów jego ciała, a poza tym być niezwykle zaawansowanym urządzeniem pomiarowym i rejestrującym. Badania zderzeniowe są bardzo kosztowne, zatem każde zderzenie musi przynieść jak najwięcej danych, które są wiarygodne, a z drugiej strony zostaną prawidłowo zapisane. Dlatego dąży się do skutecznej standaryzacji (nawet w skali świata) poszczególnych typów manekinów przeznaczonych do badań konkretnych zdarzeń. Istnieją więc manekiny „męskie”, „żeńskie” i „dziecięce” w różnych rozmiarach wiekowych, a poza tym manekiny do badań zderzeń czołowych, bocznych, od tyłu i wreszcie manekiny do badań zderzeń z pieszym. Każdy, kto chce wykonać jakieś badanie zderzeniowe, może sobie taki sprzęt zamówić i kupić. Tylko kto właściwie chce lub musi takie badania wykonywać?

### Obowiązujące przepisy

Sprawa ta ma znacznie szerszy zasięg, niż nam się wydaje. Na przykład w Unii Europejskiej, jeżeli ktokolwiek chce sprzedawać jakiś pojazd, musi wykazać się jego homologacją (EC Whole Vehicle Type Approval), czyli dokumentem, który jest podstawą do dopuszczenia go do ruchu. Przepisy, które tym rządzią, są dość skomplikowane, gdyż obecnie homologacja pojazdu na terenie Unii Europejskiej oznacza spełnienie szeregu bardzo szczegółowych

przepisów, które stworzyła nie Komisja Europejska, a Komisja Ekonomiczna Narodów Zjednoczonych dla Europy (UNECE). Ta zaś tworzy przepisy nie tylko dla Europy, lecz dla 59 państw półkuli północnej, włącznie np. z USA i Rosją, ale bez np. Korei, Japonii i Indii. W zestawie tych norm i przepisów są też te, które dotyczą bezpieczeństwa sprzedawanego pojazdu, a z kolei wśród nich bardzo dokładne procedury badań bezpieczeństwa, w tym także badań zderzeniowych. W USA (mimo przynależności do UNECE) rzeczywiście obowiązujące przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów są trochę inne, ustalone przez National Highway Traffic Safety Administration. Podobnie w Korei, Japonii czy Australii przepisy te ustalają odpowiednie jednostki administracji rządowej.

Obowiązkiem sprzedawcy samochodów (w przypadku masowej produkcji, bo przy produkcji jednostkowej przepisy mogą być trochę inne) jest zapewnienie odpowiednich dokumentów homologacyjnych. Wynika z tego, że najpierw producent pojazdu musi zadbać o jego odpowiednią konstrukcję i wykonać serię swoich własnych testów, by to dokładnie sprawdzić, a następnie należy wykonać badania homologacyjne. Te zaś dokonywane są przez odpowiednie, certyfikowane i niezależne laboratoria. W Unii Europejskiej poszczególne kraje członkowskie mają obowiązek wyznaczyć takie laboratoria i skonstruować system, który będzie przyznawał i sprawdzał odpowiednie dopuszczenia pojazdów do ruchu. Oczywiście dopuszczenie w jednym kraju UE obowiązuje na terenie całej Unii.

Jak więc widzimy, każdy seryjny samochód musi przejść dwie serie badań, w tym obejmujące kwestie bezpieczeństwa – jedną u producenta, żeby auto dobrze skonstruować, a drugą homologacyjną, aby sprawdzić tę zgodność. Wiemy już, kto musi zorganizować wspomniane badania (mówiąc krótko – producent lub producent i importer) oraz kto tworzy przepisy, które trzeba spełnić. Warto w tym miejscu dodać, że gdy chodzi o konstrukcję nadwozia i w ogóle elementów bezpieczeństwa, poważni producenci, tacy jak Subaru, budują zwykle samochody, które z pewnością spełniają wszystkie naraz kontyentalne, krajowe czy lokalne przepisy

i regulacje. W rezultacie budowa nadwozia jest lepsza niż wymagają tego szczegółowe przepisy europejskie, USA, Japonii itp.

### Nieobowiązujące, ale niezbędne

Uważny czytelnik spostrzeże zapewne, że nie padło jeszcze magiczne określenie, jakie wiążemy już zwyczajowo z badaniami bezpieczeństwa konstrukcji samochodów i badaniami zderzeniowymi – Euro NCAP. Najpierw wyjaśnijmy, co oznacza skrót NCAP. Jego rozwinięcie to „New Car Assessment Program”, czyli „Program Oceny Nowych Samochodów”. Przez kogo prowadzony? Tu kryje się pewna dziwna tajemnica, którą po części rozwikłamy. ↘

W końcu lat 90. zeszłego wieku w motoryzacyjnych środowiskach Wielkiej Brytanii, zbliżonych do Laboratorium Badawczego brytyjskiego Ministerstwa Transportu, narodził się pomysł, by stworzyć pozarządowe przedsięwzięcie opracowujące szczegółowe normy bezpieczeństwa pojazdów (samochodów osobowych). Chodziło o to, by badać te pojazdy w sposób otwarty, podając wyniki do wiadomości publicznej. Pomysł ten dość szybko podchwyciły niektóre (ale nieliczne) narodowe organizacje związane z ruchem drogowym, a także część producentów samochodów. Z kolei grupa innych producentów była mu bardzo przeciwna. Ci pierwsi wyszli z założenia, że „bezpieczeństwo może się dobrze sprzedawać” i lepiej być blisko takiej inicjatywy, zaś ci drudzy uznawali, że sami już wielełożą na badania dotyczące bezpieczeństwa i nie chcą dodatkowych kosztów. Koniec końców okazało się, że ci pierwsi wygrali i w ten sposób narodziła się czysto komercyjna organizacja, znana dziś pod nazwą Euro NCAP. Dziś od Euro NCAP nie odcina się chyba nikt, kto w Europie sprzedaje samochody, choć mimo dość enigmatycznego „poparcia ze strony Komisji Europejskiej” poddawanie samochodów badaniom poprzez Euro NCAP nie jest w żaden sposób obowiązkowe.





» Obecnie członkami Euro NCAP są przede wszystkim niemiecki ADAC (klub, który jako pierwszy w Europie dokonywał tzw. niezależnych badań zderzeniowych samochodów), FIA, ministerstwa transportu Niemiec, Wielkiej Brytanii, Danii, Luksemburga, Szwecji i Katalonii (!), ministerstwo ekologii Francji, Automobilklub Włoch i dwie organizacje testowe z Wielkiej Brytanii. Siedziba organizacji znajduje się w Belgii, najprawdopodobniej dlatego, by nie wiązać jej z żadnym znanym producentem samochodów. Pierwsze testy zderzeniowe tej organizacji odbyły się w roku 1997, a do dziś kilkakrotnie zaostrzano i uaktualniano ich procedury. Obecnie testy NCAP wykonuje się w kilku laboratoriach w Europie.

Do udziałów w Euro NCAP nie przyznaje się dziś żaden producent samochodów, ale oficjalnie wiadomo, że badania i wybór aut do testów mogą być sponsorowane. Oczywiście najważniejsze jest to, że Euro NCAP przybliżył niefachowej publiczności tematykę bezpieczeństwa w samochodach. Z drugiej jednak strony wszyscy wiedzą, że obecnie nie sprzedaje się w Europie żadne auto, które nie będzie miało tzw. pięciu gwiazdek, cokolwiek miałyby to znaczyć. I samochody zdobywają po pięć gwiazdek, bo konstruuje się je „pod Euro NCAP” – w końcu wymogi są znane, a konstruktorzy umieją czytać.

Problem jednak w tym, że spełnienie jednej grupy, nawet dobrych norm (niezależnie od tego, czy są obowiązujące, czy nie), nie zapewnia absolutnego bezpieczeństwa. W zeszłym roku pewna podobna do Euro NCAP, równie niezależna organizacja badawcza z USA (IIHS, czyli Amerykański Instytut Ubezpieczeń i Bezpieczeństwa Drogowego) stworzyła swoją nową normę zderzenia czołowego. Stwierdziła, że w tamtych warunkach najczęściej zachodzi uderzenie czołowe przodem samochodu, ale z przekryciem



25%, czyli w praktyce prawie narożnikiem auta. Skonstruowano więc test zderzeniowy z uderzeniem czołowym 25%, w sztywną barierę przy 64 km/h (Euro NCAP przewiduje uderzenie 40% w podatną przeszkodę, co podobno odpowiada uderzeniu z prędkością 55 km/h w sztywną przeszkodę, tak jak wymaga tego oficjalny, homologacyjny test europejski ECWVTA/UNECE).

Amerykanie przetestowali w nowy sposób najpierw grupę najlepszych i najdroższych samochodów, w tym japońskich i europejskich. W większości z nich manekiny doznały bardzo poważnych uszkodzeń nóg, na skutek przesunięcia zawieszania i koła włąb kabiny. Tymczasem były to przecież samochody, które przeszły idealnie wszystkie oficjalnie obowiązujące testy homologacyjne oraz nazbierały mnóstwo maksymalnych ocen w podobnych niezależnych testach w USA i przede wszystkim w Euro NCAP.

W kolejnej serii testów zbadano grupę nowoczesnych SUV-ów. Wyniki okazały się jeszcze gorsze – przy takiej konfiguracji uderzenia rozproszenie energii jest zbyt słabe i odształcenie boku nadwozia oraz zawieszania przenosi się natychmiast do kabiny, natomiast pasażer uderza barkami i głową w bok auta, najczęściej poza poduszką boczną, a czasami poza kurtynową.

**Piszemy o tym nieprzypadkowo – ów nowy amerykański test zderzeniowy najlepiej zdał Forester, właściwie jako jedyny chroniąc przed poważnymi obrażeniami pasażera siedzącego po stronie zderzenia.**



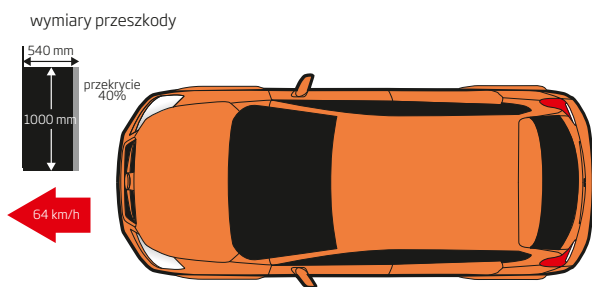
Możemy tylko przypuszczać, że zadziałała tu nie tylko wyjątkowo mocna pierścieniowa konstrukcja szkieletu kabiny Subaru, ale też kształt i położenie jego silnika. Przy 25% przekrociu z przeszkodą, silniki większości samochodów nie uderzają w nią, „ciągnąc” cały samochód i powiększając odkształcenia zgniatanej podłużnicy, zawieszenia, a następnie rogu kabiny. W Subaru, gdzie silnik jest płaski, ale bardzo szeroki, ten sztywny i ciężki element po części opiera się na przeszkodzie, a następnie wsuwa się pod kabinę (dokładniej – to kabina „nasuwa się” na silnik, który zatrzymał się jako pierwszy). Towarzyszy temu intensywne



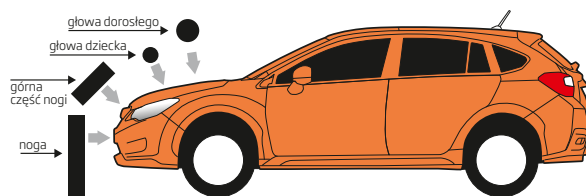
oddawanie energii, które może chronić przed odkształceniem przedni słupek, drzwi i samą kabinę.

Wnioski z powyższego są dwojakie: po pierwsze samochody Subaru okazują się bezpieczne nawet w nowych „złośliwych” testach, których założeń wcześniej nie uzgodniono z producentami. Po drugie nie wierzmy za bardzo gwiazdkom i ocenom tzw. niezależnych ośrodków badawczych od zderzeń (warto dodać, że lokalnych firm typu NCAP pojawiło się ostatnio na całym świecie sporo, widocznie interes jest niezły) i w dalszym ciągu starajmy się przede wszystkim unikać wypadków. Bo może się przecież okazać, że uderzymy w coś twardego pod kątem 10 stopni i z przekroczeniem 15%, a takiej konfiguracji nikt jeszcze nie badał... ■

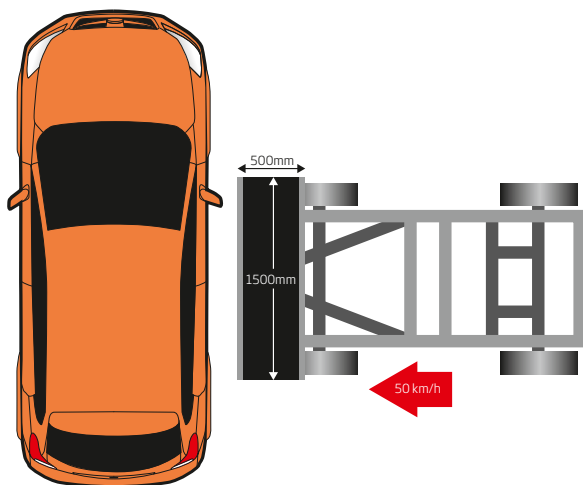
Przekrocie 40% odpowiada 40% największej szerokości samochodu bez lusterek



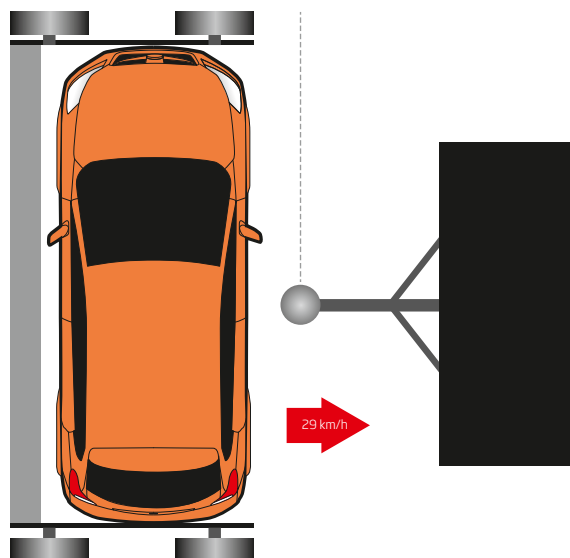
Zderzenie z pieszym



Uderzenie z boku następuje na wysokości R, czyli na wysokości stawu biodrowego osobnika 95 centylowego (odpowiedniej dla 95% populacji dorosłych)



Średnica słupa, w który uderza samochód – 254 mm



Powyżej pokazujemy warunki podstawowych testów zderzeniowych, jakie obecnie przeprowadza Euro NCAP. Jak widać, jest ich cztery – zderzenie czołowe, zderzenie boczne, uderzenie w słup bokiem i zderzenie z pieszym. Wiemy, że podobne amerykańskie testy przewidują także uderzenie z tyłu, dodatkowo z uwzględnieniem ochrony zbiornika paliwa i wlewu paliwa.





## Druga klasa podstawówki – to wtedy zrodziła się pasja /cz. 2/

W poprzednim numerze „Plejad” zapoczątkowaliśmy opowieść o panu Piotrze Tomczyku z Częstochowy – miłośniku prospektów samochodowych, którego kolekcja liczy już blisko 15 000 cennych opracowań z całego świata. O hobby częstochowianina można napisać jednak dużo więcej, niż udało się nam to uczynić dwa miesiące temu. Powróćmy zatem jeszcze choćby na krótką chwilę do magicznego świata broszur, które już od ponad trzydziestu lat dają panu Piotrowi tak wiele radości.

**K**olekcjonerów prospektów w Polsce jest naprawdę sporo. Częstochowianin z wieloma utrzymuje kontakt już prawie od dwudziestu lat. Większość z nich specjalizuje się jednak w dość wąskim zakresie. Ktoś skupia się tylko i wyłącznie na samochodach ekskluzywnych, ktoś inny na takich, które mają od 300 KM wzwyż, kolejny odpowiada jedynie za ciężarówkę, a jeszcze inny pasjonat ma w swych zbiorach tylko BMW i Porsche. I tak się to kręci. Piotr Tomczyk ma „pracy” zdecydowanie więcej – zbiera materiały poświęcone wszystkim markom i modelom ze wszystkich lat. Przez to właśnie jego hobby jest znacznie droższe i trudniejsze w likwidowaniu braków. Ciągle przecież pojawiają się nowe modele i w ten sposób zabawa trwa nieustannie. Jeszcze dwadzieścia lat temu sytuacja wyglądała zupełnie inaczej – wprowadzało się jeden model i na około dziesięć lat był spokój. A teraz? Często już po roku od wypuszczenia na rynek czegoś nowego przeprowadza się tzw. lifting, samochód ulega choćby drobnej zmianie i już trzeba szukać aktualnego prospektu.

Prospektowe hobby cieszy się popularnością na całym świecie. Tam jednak to zupełnie inna bajka. Na Zachodzie broszury samochodowe można było zdobywać znacznie wcześniej, to znaczy jakieś kilkadziesiąt (!) lat wcześniej niż w Polsce. Trudno się zatem dziwić, że kolekcje zachodnich zbieraczy są znacznie większe i bogatsze, a informacje o nich u naszych

krajowych kolekcjonerów budzą przysłowiową zazdrość. Piętnaście tysięcy sztuk prospektów Piotra Tomczyka to jednak i tak świetny wynik jak na polskie warunki. Osobiście zna on jednak kolekcjonerów z Niemiec, Francji, Holandii i Anglii, którzy mogą pochwalić się pięćdziesięcioma, sześćdziesięcioma, a nawet siedemdziesięcioma tysiącami broszur! Ostatnio jeden z nich proponował nawet naszemu rodakowi odsprzedaż swojej kolekcji około osiemnastu tysięcy sztuk za jedyne 60 000 EUR! Nieliczni znawcy »







Zawsze wyposażony w ten sposób, b





Lamborghini Countach. Podobno plakat tego samochodu wisiał w pokojach większości młodych chłopców.

» tematu dobrze wiedzą, że jest to atrakcyjna cena, choć zwykłego zjadaczowi chleba pewnie trudno dać wiarę, że papier może być tyle wart. Co więcej, gdyby owe prospekty odsprzedać „po sztuce”, kwota prawdopodobnie wzrosłaby dwukrotnie! Jeśli nie handlowe, to przyjacielskie kontakty z zachodnimi kolekcjonerami warto utrzymywać i Piotr Tomczyk o tym wie. To przecież najlepsze źródło wymiany spostrzeżeń i pytań. Czasami może to mieć też i inne sympatyczne skutki. Jeden z kolekcjonerów z Francji odwiedził częstochowianina i... wyjechał z Polski nie tylko z porcją prospektów, lecz również z Polką – Basią, która w chwili obecnej jest już jego żoną. Częstochowę często odwiedza również pasjonat broszur z Niemiec. Świat otwiera się coraz bardziej, znikają granice, a to wszystko sprzyja ciekawym spotkaniom i dyskusjom na temat ukochanego hobby nie tylko w środowisku wirtualnym.

Prospekty to nie jedyna „działka”, w której specjalizuje się pan Piotr. Od mniej więcej trzech – czterech lat zbiera on również modele samochodów, z których 99% stanowią miniatutki pojazdów, które można było spotkać w Polsce i w krajach byłego bloku wschodniego w latach 1950–1980. Jest to okres i samochody, które zdecydowanie najbardziej kolekcjonera „kręca”. Najcenniejsze modelowe trofea pochodzą jednak z całkiem innej bajki i innych krajów. Piotr Tomczyk zakochany jest w reprezentancie zgniłego kapitalizmu, a mianowicie w modelu BMW 635 CSI, wykonanym w skali 1:18. Miejsce drugie zajmuje tutaj wykonana w identycznej skali Lancia Delta HF Integrale. Modele stanowią jednak temat zastępczy i są traktowane zdecydowanie bardziej „na luzie” niż ukochane prospekty.

Sporą część zgromadzonych prospektów, jak i modeli samochodów zobaczyć



można na stronie internetowej częstochowianina [www.carbrochures.cba.pl](http://www.carbrochures.cba.pl), do czego wszystkich gorąco zachęcamy! Przygotowana niezwykle starannie przyciąga uwagę pasjonatów motoryzacji z całego świata, o czym świadczy wyświetlana liczba „wejść” przy flagach poszczególnych krajów. Zdecydowanie – obok naszych rodaków – największą grupę gości stanowią Niemcy, a tuż po nich Amerykanie i Anglicy. Każdy odwiedzający stronę może poruszać się po niej według ulubionego przez siebie klucza, bo pan Piotr o wszystkim pomyślał. Można wybrać „wędrowkę” po poszczególnych krajach, którym przyporządkowane są marki samochodów w nich produkowane. Istnieje również opcja wyszukania ulubionych marek, bo pod ręką znajduje się ich alfabetyczny spis. Znajdziemy tu również bezpośredni odnośnik do najstarszych prospektów oraz link do

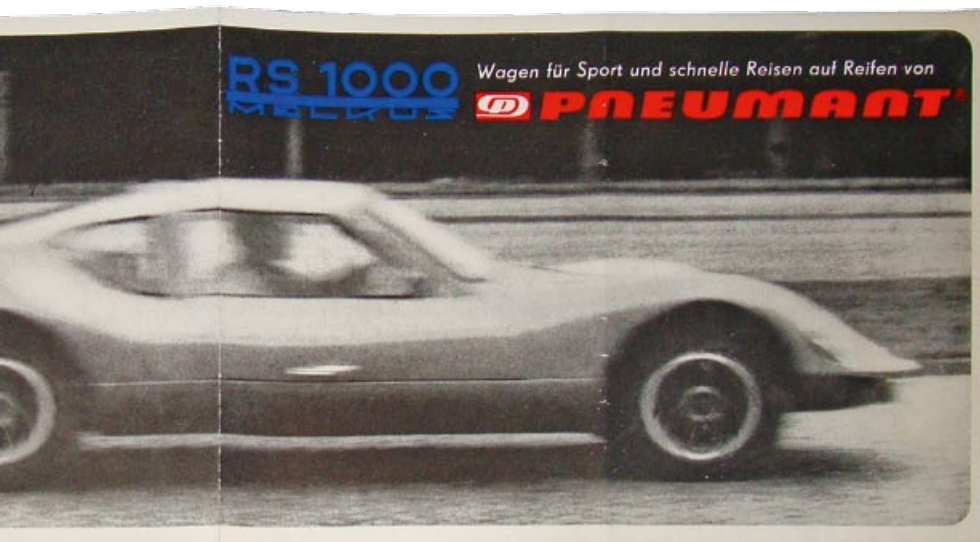


BMW 635 CSI, model wykonany w skali 1:18.



Lancia Delta HF Integrale, model wykonany w skali 1:18.





Melkus RS1000 – jeden z cenniejszych prospektów w kolekcji. Samochód został wyprodukowany zaledwie w 100 egz.

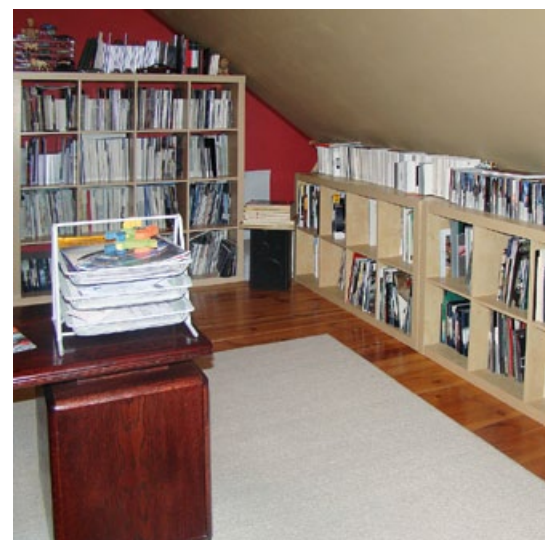
modeli samochodów. Za pośrednictwem strony do Piotra Tomczyka najczęściej zgłaszają się posiadacze konkretnego modelu samochodu z prośbami o informacje zawarte w adekwatnym prospekcie, tudzież o cały jego skan. Jej stali bywalcy to przede wszystkim miłośnicy konkretnego auta. Dość często pojawiają się pytania do autora strony od osób restaurujących lub odbudowujących konkretny samochód odnośnie jego szczegółów i wtedy pan Piotr bardzo chętnie służy fachową pomocą. Najbardziej cieszy go jednak fakt, że o jego kolekcji często pisze się na stronach fanów danej marki czy modelu. Z prośbą do pasjonata o wystawienie zbiorów zwróciło się swego czasu również Muzeum w Częstochowie. Była to wystawa poświęcona wszystkiemu, co zbierają przeróżni pasjonaci i – jak się okazało – stoisko z prospektami i modelikami było jedyne, co niezmiernie ucieszyło ich właściciela. Kto wie – może tak ciekawych wystaw będzie u nas wkrótce nieco więcej i nadarzy się nam okazja zobaczenia „na żywo” tego, co przez trzydzieści lat udało się zgromadzić fanowi motoryzacji.

Wobec wszystkiego, co napisaliśmy powyżej, nie musimy chyba dodawać, że zaprzyjaźniony kolekcjoner z Częstochowy chętnie przyjmie każdy niepotrzebny prospekt, który być może któregoś dnia padnie w Państwa ręce podczas

porządkowania piwnic, strychów czy innych schowków i zakamarków domostw. Może wtedy przypomniecie sobie te kilka akapitów o zakochanym po uszy w samochodowej makulaturze i zechcecie zmienić nieco plany odnośnie dalszego życia „zdobyczy”. Ze swojej strony gorąco prosimy, by w takim przypadku szybko w myślach przerezagować „adres” wysyłki i zamiast skierować ją na śmietnik lub do pieca – włożyć broszurkę w kopertę



Jedna z najcenniejszych zdobyczy w ostatnim czasie. Prospekty szwajcarskiej manufaktury MONTEVERDI.



Regały z częścią kolekcji pana Piotra.

i przesłać do Częstochowy. Odkryte przypadkiem kilka papierowych stron być może będzie mogło sprawić komuś jeszcze wiele radości. Z kolekcjonerem, który (jak twierdzi) swemu hobby poświęca zdecydowanie za dużo czasu, ale i tak... chciałby więcej, można również zawsze skontaktować się drogą e-mailową i informacje o potencjalnych prospektowych odkryciach słać na adres [prospekty@tlen.pl](mailto:prospekty@tlen.pl).



# Już po Zlocie...

Sklepik, jak co roku, był obecny na Zlocie Plejad. Ze względu na jubileuszowy charakter staraliśmy się, aby nasza oferta była wyjątkowo atrakcyjna. Nasze stoisko odwiedziło wiele osób.

Jedną z atrakcji Plejad była prezentacja nowości w asortymencie Sklepiku. Znalazła

się tam odzież oraz drobne przedmioty codziennego użytku. Nowe produkty zostały ciepło przyjęte i cieszyły się dużym zainteresowaniem gości. Chcielibyśmy Państwu serdecznie podziękować za wspólnie spędzony czas na X Zlocie Plejad. Do zobaczenia za rok!



## S13L SMYCZ SUBARU BIAŁA, WĄSKA

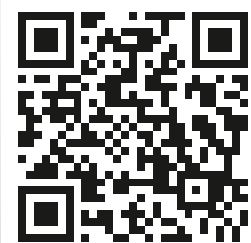
Cena: 5 zł.

Dyskretna, wąska, biała smycz z logo Subaru. Idealna do kluczy/telefonu/identyfikatora. W zestawie zawieszka do telefonu.

Wymiary: długość 45 cm, szerokość 1 cm.

Zapraszamy na stronę Sklepu Internetowego Subaru Import Polska oraz na nasz profil na Facebooku.

[www.sklep.subaru.pl](http://www.sklep.subaru.pl)



[facebook.pl/Sklep.Subaru](https://facebook.pl/Sklep.Subaru)



## S13KTERM KUBEK TERMICZNY Z AUTOMATYCZNYM ZAMKNIĘCIEM

Cena: 73 zł.

Stylowy kubek termiczny z zakręcaną pokrywką, która jest wyposażona w system automatycznego otwierania i zamykania za pomocą przycisku. Zapobiega przypadkowemu rozlaniu się zawartości oraz zapewnia długotrwałe utrzymanie temperatury napoju. Kubek w kolorze czarnym z logo Subaru.

Wymiary: wysokość 18 cm, średnica 8 cm.



## S13PENDRIVE PENDRIVE 16 GB STALOWY

Cena: 85 zł.

Elegancki pendrive ze skuwką wykonany ze stali szczerotkowej o pojemności 16 GB z logo Subaru.

Całość zamknięta w stylowym, metalowym pudełku z okienkiem.

Wymiary: 5,2x2x1 cm.





**S13POLOF**  
**POLO MĘSKIE FORESTER CZARNE**

Cena: 65 zł.  
Czarna męska koszulka polo z białą wyhaftowaną sylwetką Forestera na piersi oraz logo Subaru na karku.  
Skład: 100% wysokogatunkowa bawełna.  
Dostępne rozmiary: XS, S, M, L, XL, XXL, XXXL.



**S13POLOD**  
**POLO DAMSKIE SUBARU BIAŁE**

Cena: 67 zł.  
Biała damska koszulka polo z niebieskim logo wyhaftowanym na piersi oraz karku. Idealnie leży i jest bardzo miła w dotyku.  
Skład: 92% wysokogatunkowa bawełna, 8% elastan.  
Dostępne rozmiary: XS, S, M, L, XL.

- DO NASTĘPNEJ KONTROLI POWINIEN PAN ALBO UMYĆ SAMOCHÓD,  
ALBO ZMIENIĆ W DOWODZIE KOLOR POJAZDU NA „BRUDNY”...





**4x4 OFF-ROAD PL**  
nr 6(154)2013  
„Turbo starcie”  
(Forester 2.0XT)

Rzeczywistość pokazuje, że w motoryzacyjnym obrocie handlowym zaczynają dominować silniki doładowane. Przedrostek turbo dotyczy zarówno aut z silnikiem wysokoprężnym, jak i benzynowym. Do tych pierwszych jesteśmy przyzwyczajeni już od kilku dekad. Do tych drugich trochę krócej. Czy mocno „uturbiony” benzynowiec to dobra alternatywa dla klasycznego turbodiesla? (...)

Subaru doświadczenia w budowie turbo doładowanych silników benzynowych ma niemałe. Silnik 2.0 Turbo występował także w pierwszej generacji Forestera. W Ameryce jest dostępny większy 2,5-litrowy silnik, z tym że wolnosący. Biorąc pod uwagę rynek europejski, japoński producent zdecydował się na mniejszy litraż. 2.0XT to silnik o mocy 240 KM. Jednostka korzysta z bezpośredniego wtrysku paliwa. Duży moment obrotowy jest dostępny od 2400 obr./min, zaś moc od 5600 obr./min. (...)

(...) Forester XT 2.0 turbo ma optymalnie zestrojone zawieszenie. Jest to udany kompromis pomiędzy zestrojeniem do jazdy w terenie a sportowym pokonywaniem odcinków asfaltowych. Przy pełnym wykorzystaniu możliwości silnika Subaru nie pozwala na zdradzieckie nurkowanie auta do wewnątrz lub wychylenie na zewnątrz zakrętu. Duże znaczenie ma również korzystne rozłożenie masy pojazdu. „Leśnik” został dobrze przygotowany do holowania przyczepy, auto maksymalnie uciągnie 2000 kg.

Nowy Forester wykorzystuje ten sam schemat zawieszenia, co jego poprzednik. Jednak są pewne subtelne różnice. „Zawias” został wzmocniony. Producent zwiększył średnicę stabilizatora oraz grubość jego mocowania. Ponadto wzmocnił mocowanie silnika i skrzyni biegów. W tym zawieszeniu zmieniono materiał wahacza górnego. (...)

Napęd i parametry terenowe czwartej generacji powodują, że można odważnie wjeżdżać na nierówne drogi szutrowe. Symetryczny AWD realizuje stały napęd na wszystkie koła. Proporcje przekazywania momentu na osie są odpowiednio dobierane, w zależności od warunków jazdy. Prześwit poprzeczny pojazdu jest wystarczająco duży i wynosi 220 mm. (...)



**motor**  
nr 20/2013  
„Łagodna zmiana”  
(Outback 2.0D)

Przy okazji liftingu modelu Outback, Subaru pierwszy raz połączyło silnik Diesla z bezstopniową skrzynią biegów.

Od czasu debiutu w roku 2008, samochody Subaru z silnikiem Diesla w układzie bokser oferowane były wyłącznie z ręczną skrzynią biegów.

(...) W aucie zastosowano zmodernizowaną przekładnię bezstopniową Lineartronic, przystosowaną do przenoszenia sporego momentu obrotowego generowanego przez jednostkę wysokoprężną. Z punktu widzenia kierowcy ważniejsza jest jednak modyfikacja oprogramowania nadzorującego zmianę przełożenia (...)

(...) Skrzynia Lineartronic opracowana dla diesla, po wciśnięciu prawego pedału

na 65 proc. lub więcej (w praktyce niemal zawsze) zaczyna udawać zwykły automat i zmienia kolejno wirtualne biegi, które zapisano w pamięci układu. Efekt jest o wiele bardziej naturalny. Skrzynia szybko redukuje biegi po wciśnięciu gazu, także przy hamowaniu silnikiem, aby zwiększyć efekt „zrzuć” są biegi. Do tego dochodzi możliwość ręcznej zmiany przełożeń – przekładnia ma siedem takich biegów. (...)



**KMH**  
nr 55-56/2013

„Subaru Forester”  
(Forester 2.0XT)

(...) Choć Forester pojawił się w ofercie Subaru zaledwie w 1997 roku, z dwoma milionami sprzedanych sztuk jest dzisiaj kluczowym modelem tej stosunkowo niewielkiej firmy. Czwarta generacja ma iść za ciosem i być jeszcze łatwiej przyswajalna przez klientów. Kluczowe wartości zostały jednak zachowane: ma stały napęd na cztery koła, podwyższoną pozycję za kierownicą i bokser pod maską.

(...) Duże wrażenie robi za to przestronność – Forester urósł kilka kolejnych centymetrów w każdą stronę, pozostawiając sporo miejsca każdemu z pięciorga pasażerów, także na głowy. Bagażnik, do którego prowadzi elektrycznie otwierana kłapa, ma próg na tym samym poziomie co podłoga, która jednak nie zostaje równa po złożeniu tylnych siedzeń.

Gamę silnikową tworzą dwa boksery o mocy w okolicach 150 KM na bezołowiową lub ropę i turbodoładowana wersja tego pierwszego legitymizująca się pokaznymi 240 KM. (...) Obszarem naturalnym Forestera zawsze było jednak



to, co jest poza asfaltem i konstruktorzy zadbali o to, by w tym zakresie nic się nie zmieniło – z dużym prześwitem i krótkimi zwisami wjedzie w całkiem wymagający teren. Co więcej, z nowymi systemami będzie to w stanie zrobić nawet osoba, która do tej pory za terenową jazdę postrzegala parking w lesie.

Forester stał się więc autem bardziej przystępnym – takim, z eksploatacji którego satysfakcję będzie mogła czerpać większa grupa osób niż wąskie grono fanatyków marki. (...)



**„www.regiomoto.pl**  
(2013-04-30)

### **Subaru Forester - nowe wcielenie klasyka gatunku” (FORESTER)**

Forester to kolejny model w gamie Subaru zwiastujący nową jakością japońskich samochodów. Na próżno szukać w nim szarych, twardych plastików i surowego kokpitu.

Forester 2013 to już czwarta generacja auta będącego połączeniem praktycznego kombi, wszędobylskiego SUV-a i sportowej Imprezy znanej z rajdowych tras. O ile jego pierwsza wersja wykonaniem bardziej przypominała samochód użytkowy niż rodziny, wypuszczając na rynek kolejne generacje Japończycy sukcesywnie oferują lepsze produkty. Osaczeni coraz mocniejszą konkurencją w segmencie i tym razem nie zrobili wyjątku. Auto, które właśnie trafiło do salonów, ma powalczyc o klientów już nie tylko napędem, ale i świetnym wykonaniem.

#### **Dwa benzyniaki i diesel**

Silników w nowym Foresterze jest do wyboru trzy. Podstawowy to wolnossący, dwulitrowy benzyniak o mocy 150 KM.

W mocniejszej wersji z dwóch litrów Subaru wycisnęło aż 240 KM. Silnik został tu jednak wyposażony w bezpośredni wtrysk paliwa oraz wydajną turbinę. Jego maksymalny moment obrotowy to 350 Nm, czyli tyle samo, ile w ostatniej jednostce, boxer dieslu o mocy 147 KM. Różnica jest taka, że ropniak oferuje tyle w przedziale od 1600 do 2400 obrotów, a benzyniak między 2400 a 3600 obrotów. Ze względu na przyzwoitą cenę my do testu wybraliśmy samochód ze słabszą jednostką benzynową i manualną skrzynią biegów.

Niezaprzeczalnie atutem numer jeden jest w Foresterze stały napęd na obie osie. Dzięki niemu skromne jak na tej klasy auto 150 KM w zupełności wystarcza do codziennej jazdy. Moc jest świetnie rozłożona na obie osie, co czyni Subaru samochodem bardziej zrywnym od nadmuchanych konkurentów z przednim napędem. (...)

#### **Wygodna kabina**

(...) Górna część kokpitu została zbudowana z miękkiego tworzywa, tapicerka foteli jest przyjemna w dotyku i łatwo zetrzeć z niej zabrudzenia. Co ciekawe, obszyta nią nawet podłokietniki na drzwiach. W bogatszych wersjach zamiast materiału są wykończone skórą, podobnie jak boczne części foteli. Masywna kierownica pewnie trzyma się w dłoniach. Są na niej przyciski sterowania systemem audio, zestawem głośnomówiącym i tempomatem. Wszystko po to, aby nie odrywać kierowcy od bezpiecznego prowadzenia pojazdu.

Kabina nowego Forestera jest bardzo pojemna. Na potrzeby testu zmieściliśmy w niej czterech dorosłych mężczyzn mierzących po ok. 180 cm. Na brak miejsca nikt nie narzekał. (...)

#### **Promocja na turbo**

Testowana wersja „Exclusive” dla wolnossącego benzyniaka jest pośrednią. Poza podstawowymi systemami bezpieczeństwa i poduszkami powietrznymi standardem są w niej podgrzewane przednie fotele, kamera cofania, skórzana kierownica i lewarek zmiany biegów, podłokietniki w pierwszym i drugim rzędzie foteli oraz automatyczna, dwustrefowa klimatyzacja. Nie dopłacamy też za reflektory ksenonowe, tempomat oraz elektrycznie regulowane i podgrzewane boczne lusterka. (...)

## **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:**

**MEDIAGRAFIKA** www.mediagrafika.pl

#### **Stali współpracownicy:** Jerzy

Dyszy, Agnieszka Jama, Michał  
Jasiński, Jacek Pieśniewski, Mateusz  
Senko, Grzegorz Sikora

#### **Pozostałe zdjęcia:** Archiwum Subaru,

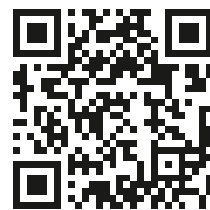
Archiwum Fuji Heavy Industries, Subaru  
Tecnica International, Archiwum SJS,  
Fotolia LLC, Mediagrafika

Magazyn „Plejady” ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopiśmie 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 jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

ISSN 1897-1989

www.plejady.subaru.pl



facebook.pl/MagazynPlejady

# SONY

make.believe

## Xperia™ Tablet Z odkryj wszystkie atuty Sony w tablecie



W liczącej zaledwie 6,9 mm grubości, zachwycającej gładkimi powierzchniami obudowie Xperia™ Tablet Z, Sony zamknęło swoje doświadczenia w dziedzinie multimediu. Tak szczelnie, że możesz z niego korzystać nawet w wannie lub w kuchni, bo ani woda, ani kurz nie zepsują Ci frajdy.

**BE MOVED**



Sony, make.believe i Walkman są znakami towarowymi lub zarejestrowanymi znakami towarowymi firmy Sony Corporation. Xperia jest znakiem towarowym lub zastrzeżonym znakiem towarowym firmy Sony Mobile Communications AB. © Sony Mobile Communications, 2013

\*Zdjęcie i treść jedynie do celów ilustracyjnych.