

NR 63 (6/2015)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

M A G A Z Y N M I Ł O Ś N I K Ó W S U B A R U

ROZMOWY

Od Komara do Subaru

- rozmowa z Andrzejem Koperem

ZŁOT PLEJAD

Skapani w słońcu i barszczu - Arłamów 2015

(trasa turystyczno-terenowa)

PRZEPISOWO

Partnerstwo to również szanowanie deficytowej powierzchni ulic



GRUDZIEŃ 2015

12 >

ISSN 1897-1989



9 771897 198507

*Wszystkim naszym Czytelnikom, Klientom i Sympatykom
pragniemy złożyć serdeczne życzenia pogodnych, spokojnych
oraz pachnących choinką Świąt Bożego Narodzenia.
Świątecznego czasu w rodzinnym gronie, odpoczynku od zabieganego
dnia codziennego, porcji uśmiechu, radości, mnóstwa pomyslności
i wigilijnego barszczu. Zaś w Nowym Roku spełnienia marzeń,
realizacji planów w życiu prywatnym i zawodowym, energii
na każdy dzień oraz zawsze szerokich i bezpiecznych dróg.*

Zespół redakcyjny i Magazynu
PLEJADY



SUBARU

Confidence in Motion



Ciekawe czasy

Gdy byłem młody (a było to daaaaaawno temu), mówiło się, że życzenie komuś: „obyś żył w ciekawych czasach”, jest tak naprawdę życzeniem negatywnym. Albowiem te „nieciekawe” (czasy) są właśnie wyrazem stabilizacji, pokoju, braku nieoczekiwanych – bulwersujących świat, czy też tylko Polskę – wydarzeń. Wydaje się, że aktualne wydarzenia mogą być odczytane jako zwiastuny zmian, których zasięg trudno jest nam jeszcze ocenić. Już sam fakt przybywania do Europy tak ogromnej liczby imigrantów z Afryki czy Azji można historycznie porównać chyba tylko z wędrownką ludów, o której uczyliśmy się czytając w szkole o przyczynach upadku Cesarstwa Rzymskiego.

Nie wiemy, czy przybywsze będą chcieli zaakceptować przyjęty w Europie porządek prawny, czy będą chcieli (potrafili?) dopasować się do funkcjonujących społeczeństw. Nie wiemy też, czy te społeczeństwa będą chciały obecność tak licznych imigrantów akceptować, a przynajmniej tolerować. Nie wiemy też, czy aktualna fala imigracji to już kulminacja, czy może dopiero początek.

W każdym razie, wobec absolutnie niespójnej (jak do tej pory), niekonsekwentnej i nieprecyzyjnej polityki państw Unii Europejskiej musimy niestety liczyć się z nasilaniem się niepokojów społecznych, objawami ksenofobii, czy nawet rasizmu (działającego jak najbardziej dwu- czy nawet wielokierunkowo). Istnieje duże prawdopodobieństwo,

że zmęczone brakiem konkretnych programów rządowych społeczeństwa w swych poglądach skłonią się mocno „na prawo”, a może wręcz nacjonalistycznie. A wówczas cała pozytywna idea Unii Europejskiej jako równorzędnego partnera gospodarczego, politycznego i militarnego dla takich niekwestionowanych potęg jak USA czy Chiny może lec w gruzach, gdyż wzmocnienie tendencji nacjonalistycznych to wzmocnienie tendencji decentralnych.

Oczywistym jest dla mnie, że Unia ze swoim przerostem administracji ma słabe strony. Ale równie oczywistym jest także to, że członkostwo w Unii umożliwiło naszemu krajowi zdecydowane przyspieszenie gospodarcze, otworzyło drzwi do nowych rynków pracy, ułatwiło... po prostu życie. Ewentualny koniec Unii to istotnie zapowiedź bardzo interesujących czasów. Kto wie, jak to wszystko „po nowemu” by się poukładało, gdy Polska ponownie znalazłaby się de facto osamotniona pomiędzy Niemcami i Rosją.

Nie chcę jednak malować czarnych scenariuszy (choć dla wcale nie tak małej liczby Polaków opisany powyżej scenariusz wcale nie jest czarny, tylko wręcz pożądanym), lecz zachowując pełny szacunek dla odmiennych punktów widzenia, odmiennych poglądów i opinii, życząc Państwu spokojnych, zdrowych Świąt oraz...

Mimo wszystko nieciekawego roku 2016!

Witold Rogalski

Dyrektor Subaru Import Polska

- 6** **AKTUALNOŚCI**
- 10** **TARGI**
Nowa historia Subaru
Impreza Sedan Concept gwiazdą LA Auto Show
- 14** **RAJDY**
Szutrowo-asfaltowe zakończenie sezonu
- 18** **SPORT**
Koniec sezonu dziewiątego
- 22** **ROZMOWY**
Od Komara do Subaru
- rozmowa z Andrzejem Koperem
- 32** **ZŁOT PLEJAD**
Skąpani w słońcu i barszczu
- Arłamów 2015
(trasa turystyczno-terenowa)
- 42** **WYDARZENIA**
Subaru Arctic Adventure
- Offtrax na kole podbiegunowym /cz. 2/
- 50** **NASI PARTNERZY**
JX Nippon Oil & Energy
- 54** **MAŁE RAJDY**
Rajd gliną sklejoną
Podwójne świętowanie
Rajd Wolski, czyli taniec na lodzie
- 60** **PRZEPISOWO**
Partnerstwo to również szanowanie
deficytowej powierzchni ulic
- 66** **PISZĄ O NAS**



Subaru odświeża Forestera

Forester to model Subaru, który od zawsze postrzegany był jako SUV z najwyższej półki. Japońska marka pracuje nad ciągłym podwyższaniem jego standardu i podczas salonu samochodowego Tokyo Motor Show 2015 zaprezentowała udoskonalonego już po raz kolejny Forestera - chociaż niestety obecnie dotyczy to wyłącznie rynku japońskiego. Nowe oblicze pojazdu to przede wszystkim najnowsze rozwiązania w dziedzinie bezpieczeństwa oraz szereg zmian poprawiających wygląd samochodu i cechy użytkowe.

W kwestii bezpieczeństwa „odświeżony” Forester może pochwalić się najnowszą generacją systemu EyeSight wyposażonego także w system utrzymania pojazdu w pasie ruchu (Active Lane Keep). Co więcej, model ma „na pokładzie” specjalny pakiet Advanced

Safety Package. Ostrzega on przed niebezpiecznymi sytuacjami, do których dochodzi za pojazdem, w tym między innymi informuje o aucie znajdującym się w tzw. martwym polu. Ponadto pozwala na regulację wiązki światła długich (funkcja Adaptive Driving Beam), co ma szczególne znaczenie w warunkach jazdy nocnej - przestrzeń przed samochodem oświetlana jest w sposób wystarczający do bezpiecznego i komfortowego prowadzenia samochodu bez oślepiania kierowców nadjeżdżających z przeciwka. EyeSight i Advance Safety Package to jednak nie wszystko, czego można spodziewać się po udoskonalonym Foresterze w sferze bezpiecznej jazdy. W pojeździe zastosowano nowe adaptacyjne reflektory LED, które reagują na zakręty i skrzyżowania (tzw. Steering Responsive Headlights). Dzięki temu kierunek, w którym





jedzie Forester, jest oświetlany jeszcze wyraźniej, co również przekłada się na bezpieczeństwo jazdy, szczególnie nocą.

Wygląd ulepszono Forestera jeszcze bardziej wpisuje się w ten, który odpowiada SUV-om z prawdziwego zdarzenia. Wszystko za sprawą licznych modyfikacji, które objęły zarówno zewnętrzną część auta, jak i jego wnętrze, zwiększając jego funkcjonalność i dając poczucie niezależności i najwyższej jakości. Na szczególną uwagę zasługują tu zaprojektowane na nowo tylne światła samochodu oraz podgrzewane tylne siedzenia. Dodatkowo, dzięki zastosowaniu grubszych szyb w drzwiach i lepszych uszczelkach oraz poprawieniu przekładni Lineatronic, udało się wyraźnie obniżyć poziom hałasu w kabinie samochodu, co bezpośrednio przekłada się na komfort jazdy. ■



Subaru WRX STI spodobało się Niemcom

Tej jesieni marka Subaru została podwójnie wyróżniona przez czytelników niemieckiego magazynu motoryzacyjnego „sport auto”. W przeprowadzonym plebiscycie, mającym na celu wyłonienie najlepszych samochodów sportowych dostępnych na rynku, WRX STI uplasował się na pierwszym miejscu w kategorii limuzyn o wartości poniżej 50 000 euro, zdobywając nagrodę „sport auto AWARD 2015”. W tegorocznej edycji plebiscytu wzięło udział ponad 13 600 czytelników, z których aż 34,7% oddało swój głos na WRX STI. Dodatkowo japoński sedan uplasował się na trzecim miejscu w rankingu generalnym samochodów w swojej klasie, uzyskując 12,0% wszystkich głosów. Zważywszy na fakt, że kategoria generalna zdominowana jest z reguły przez

samochody marek niemieckich, taki wynik dla Subaru jest wynikiem naprawdę imponującym.

Miesięcznik „sport auto” wydawany jest od 1969 roku w Strasburgu. Od początku zajmuje się on oceną i badaniami samochodów królujących na światowych torach wyścigowych. Plebiscyt, w którym udział biorą czytelnicy magazynu, sięga swą historią roku 1980. Samochody poddawane są w nim ocenie w 25 różnych kategoriach wydzielonych ze względu na kształt nadwozia i przedział cenowy pojazdów. W tym roku ocenie poddanych zostało aż 230 modeli. Podwójne wyróżnienie WRX STI przy tak dużej liczbie konkurujących ze sobą samochodów świadczy zatem o dużym uznaniu niemieckich kierowców dla produktu marki spod znaku „Plejady”. ■



Limitowana wersja na Gwiazdkę

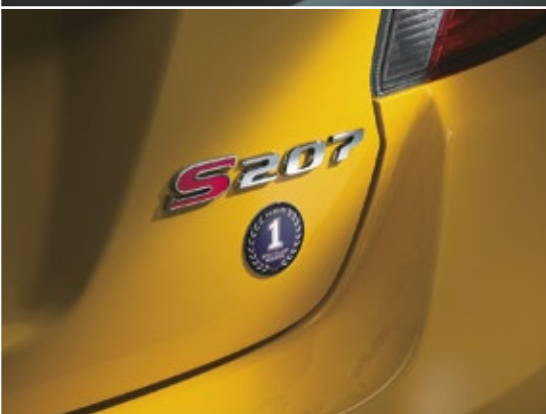
Jesienią firma Subaru Tecnica International Inc. (STI), odpowiedzialna za sportowe oblicze marki Subaru, zapowiedziała wypuszczenie na rynek japoński limitowanej wersji modelu WRX STI. 400 sztuk pojazdu, określanego nazwą kodową S207, weszło do sprzedaży zgodnie z planem, tj. 1 grudnia.

Prace nad pojazdem miały na celu stworzenie samochodu, który stanie się ulubieńcem kierowców na całym świecie, dostarczając im wiele przyjemności podczas jego prowadzenia

w każdych warunkach drogowych. S207 o bardzo charakterystycznym wyglądzie zewnętrznym i wewnętrznym opracowany został na bazie „klasycznego” WRX STI. Wyróżnia go przede wszystkim zmodyfikowany silnik, którego moc udało się zwiększyć do 328 KM. Przebudowie i dostrojeniu uległo również zawieszenie pojazdu. Jego świetne prowadzenie zapewnia przełożenie układu kierowniczego 11:1, a zastosowanie charakterystycznych elementów STI (jak na przykład hamulce Brembo, specjalne opony 255/35R19, rozpórki

oraz duży spojler przedni) ma z kolei wpływ na jeszcze wyraźniejszą poprawę prowadzenia.

Z myślą o minionych i przyszłych startach WRX STI na niemieckim torze wyścigowym Nürburgring 200 egzemplarzy S207 doposażonych może zostać w specjalny pakiet NBR Challenge Package. W zestawie tym znajduje się ekskluzywny spojler tylny oraz element ozdobny przypominający o tegorocznym zwycięstwie w klasie SP3T w 24-godzinnym wyścigu na Nürburgring. ■



Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

27 listopada w Warszawie odbył się uroczysty finał konkursu Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Już po raz szósty wyróżniono osoby, instytucje, organizacje, media i firmy szczególnie zasłużone dla poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce.

Konkurs organizowany jest przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jego założeniem jest uhonorowanie i promowanie inicjatyw, które zarówno na szczeblu lokalnym, jak i krajowym aktywnie

przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Laureatami konkursu w kolejnych kategoriach zostali:

- > Kajetan Kajetanowicz w kategorii „Osoba”;
- > Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w kategorii „Instytucja Publiczna”;
- > Fundacja ANIKAR w kategorii „Organizacja Pozarządowa”;
- > Program „Na osi” w kategorii „Media Roku”.

W kategorii „Firma Roku” zwyciężyła Grupa LOTOS S.A., która prześcignęła nominowanych do zwycięstwa: CEMEX Polska i Subaru Import Polska sp. z o.o. ■



EyeSight o złotej barwie

Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI) poinformowało niedawno o szczególnym docenieniu systemu EyeSight przez japoński Japan Institute of Design Promotion. „Oczy” Subaru otrzymały bowiem nagrodę „Good Design Award 2015 - GOLD AWARD”, stając się tym samym pierwszym w historii **systemem wspomagającym jazdę** odznaczonym tym prestiżowym wyróżnieniem. Uzasadniając swoją decyzję, organizatorzy konkursu podkreślili ogromne znaczenie pionierskiego rozwiązania opracowanego przez inżynierów marki Subaru. To dzięki ich wysiłkom osoby podróżujące samochodami wyposażonymi w EyeSight mogą czuć się naprawdę bezpiecznie, nie będąc narażonymi na przykre konsekwencje wypadków.

Pierwsze kroki w kierunku opracowania systemu EyeSight zostały podjęte przez Subaru w 1989 roku, kiedy to rozpoczęte zostały prace nad układem kamer, w które miały zostać wyposażone samochody. Dziesięć lat później pierwsze pojazdy spod znaku „Plejady” mogły już cieszyć się kamerami na pokładzie, a stosowany wówczas układ określany był mianem Active Driving Assist (ADA). Pod nazwą EyeSight system zadebiutował w Japonii

w 2008 roku i oferował przedkolizyjne hamowanie awaryjne, identyfikując inne pojazdy, rowerzystów i pieszych na jezdni, oraz system aktywnego tempomatu. Dwa lata później pojawiła się kolejna generacja „oczu” Subaru. Najnowsza, trzecia generacja miała swą premierę w 2014 roku i proponowała użytkownikom samochodów japońskiej marki kolejną funkcję, tj. aktywny system utrzymania pojazdu w pasie ruchu (jak dotąd – wyłącznie na rodzimym rynku producenta).

Inżynierowie Subaru nie ustają w wysiłkach na rzecz dalszego udoskonalania swojego innowacyjnego i cieszącego się coraz większą popularnością rozwiązania. Na 2017 rok zaplanowali oni kolejną modyfikację systemu. Tym razem będzie on nadzorował autonomiczne podążanie za samochodem poprzedzającym. Tym samym jazda na zatłoczonych drogach ekspresowych stanie się mniej uciążliwa dla kierowcy. Na tym jednak nie koniec innowacji! Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, być może w 2020 roku samochody Subaru będą mogły poruszać się samodzielnie, całkowicie odciążając osobę siedzącą za kółkiem, która wybierze się w dłuższą podróż po drodze ekspresowej. ■



Nowa historia Subaru

– Samochody Subaru nigdy nie były zwykłymi środkami transportu. Od zawsze wzbogacają życie swoich właścicieli poprzez budowanie emocji, specyficzną więź oraz cennych wspomnień. Można twierdzić, że to raczej kompani naszych klientów. Mając to na uwadze, stworzyliśmy nasze stoisko w oparciu o hasło „Nowa historia Subaru”. Na targach prezentujemy Państwu historię związane z hasłem „radość i spokój umysłu”, które to cechy są zawsze połączone z Subaru – tak konferencję prasową Subaru na salonie samochodowym Tokio Motor Show 2015 rozpoczął prezes FHI, Yasuyuki Yoshinaga.

Konferencję obiecującą o tyle, że na stoisku Subaru można było obejrzeć najświeższe nowości spod znaku 6 gwiazd, czyli przede wszystkim projekty pojazdów koncepcyjnych Impreza i VIZIV Future, które według zapewnień mają

nie tylko zapoznać nas z najnowszymi trendami w designie Subaru, ale i z nowym, rewolucyjnym rozwinięciem asystenta kierowcy – EyeSight.

Najbardziej wyczekiwaną nowością była oczywiście nowa Impreza (pod postacią prototypu), która od pokoleń jest trzonem firmy i nazwą najbardziej kojarzącą się z autami spod znaku „Plejad”.

Według zapewnień prezesa Yasuyuki, nowy koncept oddaje ducha filozofii „radości i spokoju umysłu” od pierwszego spojrzenia. Konstrukcja jest ściśle podporządkowana nowemu wzornictwu i pokazuje na swoim przykładzie, w jakim kierunku mogą podążać dalsze plany projektowe designerów i inżynierów z Fuji Heavy Industries, w kontekście wszystkich następnych modeli. Kluczowymi punktami pozostają tradycyjnie bezpieczeństwo, energia, trwałość i sportowy duch.

Oglądając zdjęcia Imprezy, łatwo odgadnąć, że mamy do czynienia z nowoczesnym i sportowo narysowanym 5-drzwiowym hatchbackiem. Charakterystyczne elementy, takie jak sześciokątny, duży grill – który od niedawna zespaja design wszystkich modeli – czy światła inspirowane stylem „hawk-eye” nie pozostawiają wątpliwości, z którą marką mamy do czynienia. Duży, szeroki i niski przód przechodzi poprzez wydatne nadkola do linii bocznej auta, która poprzecinana jest poziomymi wytłoczeniami. Tył auta zdaje się lekko podniesiony i ścięty, dzięki czemu cała forma jest spójna i bardzo dynamiczna. Cała, mocno ciosana bryła stoi na 19-calowych felgach o niskim profilu.

Oczywiście wszystko to, za co kochamy auta marki Subaru, czyli silniki typu bokser oraz napęd Symmetrical AWD, znajdzie się również w nowej Imprezie.





Pod koniec 2016 roku możemy się spodziewać pierwszych, jeżdżących egzemplarzy inspirowanych tym prototypem.

Drugą nowością, której premiera odbyła się właśnie na targach, był wspomniany wcześniej model VIZIV Future, który zapowiada przyszły design SUV-ów, oparty na wartościach „radości i spokoju ducha”. Koncept ten ma zachęcać przyszłych klientów marki do zapoznania się z rozwiązaniami technicznymi.

Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje EyeSight, rozbudowany o nowy system autonomicznej jazdy nie tylko na wprost, ale i wspomagający między innymi manewr wyprzedzania. Prace nad „drugą parą oczu” Subaru doprowadziły do zwiększenia skuteczności systemu oraz lepszego przewidywania zagrożeń w ruchu. Wszystko dzięki współpracy systemu z dokładnymi danymi z map

systemu GPS. EyeSight może więc teraz przewidzieć, jak auto zachowa się na zakręcie, którego kierowca jeszcze nie widzi! Przewidywanie to wspomaga się również danymi na temat aktualnej pogody oraz warunków na trasie.

W modelu VIZIV zaprezentowano też nowe podejście do tematu silników, które w dalszym ciągu będą opierane w przyszłości o rozwój technologii hybrydowych, downsizing i turbodoładowanie.

Sam wygląd tego średniego SUV-a sprawia wrażenie mocno ciosanego, „porządnego” i wytrzymałego wozu. Sportowo-terenową linię akcentuje ukryty środkowy słupek drzwi i wydatne, lakierowane na czarno nadkola. Mocno rozbudowana maska od razu budzi poczucie bezpieczeństwa.

Wnętrze konceptu oddaje ducha japońskiej motoryzacji. Jest przejrzystość,

nowocześnie, ascetycznie, ale i „high-tech”. Dominują kolory nadwozia, czyli biel i czerni. Całość auta rozświetla kolor pomarańczowy, zastosowany miejscami na nadwoziu i felgach oraz we wnętrzu.

Poza wymienionymi wyżej dwoma premierami na stoisku Subaru można było obejrzeć również między innymi dwa modele: WRX S4 i Legacy B4, stworzone w stylu SporVita, który charakteryzuje się tym, że najlepsze osiągi idą w parze z wysoką jakością wykonania wnętrza, obfitujących w prestiżowe włoskie skóry oraz nowoczesne systemy zabezpieczeń.

Jak widać, inżynierowie nie osiadają na laurach i z roku na rok szykują dla fanów marki coraz to nowe udogodnienia. Szlifują też nowy, świeży styl, który ma w przyszłości ujednolicić gamę modelową i nadać jej więcej sportowego charakteru. ■





Impreza Sedan Concept gwiazdą LA Auto Show

Jesienią swój wielki światowy debiut miał kolejny pojazd koncepcyjny marki Subaru – Impreza Sedan Concept. Wszystko działo się za oceanem podczas salonu samochodowego Los Angeles Auto Show. Dziennikarze, którzy 18 listopada tłumnie przybyli na stoisko Subaru na oficjalną prezentację konceptu, przywitał prezes FHI – Yasuyuki Yoshinaga. Podczas swego wystąpienia podsumował on tegoroczne osiągnięcia japońskiej marki na amerykańskim rynku samochodowym i podzielił się jej planami na

nadchodzący rok. Następnie dziennikarze mogli skupić się na podziwianiu najnowszego dzieła konstruktorów Subaru, które w dniach 20–29 listopada zobaczyć mógł już każdy z gości przybyłych na wystawę.

Podczas salonu samochodowego Impreza Sedan Concept prezentowała się bardzo ciekawie i cieszyła się ogromnym zainteresowaniem. Zwiedzających przyciągał już sam przepiękny czerwony kolor pojazdu Ruby Red Metallic, nadający mu prawdziwie sportowy charakter,

który dodatkowo podkreślony został lśniąącymi czarnymi akcentami. Uwagę zwracały ponadto dynamiczna sylwetka i solidna konstrukcja samochodu. Ostre linie nadwozia, sześciokątny grill, charakterystyczne wąskie reflektory i ciekawie zaprojektowane zderzaki – to tylko niektóre z elementów odpowiedzialnych za wspomnianą dynamikę konceptu. Potencjalni użytkownicy doceniliby ponadto aerodynamikę, funkcjonalność i jakość wykonania nowego sedana.



Pozytywna reakcja zwiedzających i entuzjastyczne przyjęcie pojazdu w Los Angeles są dobrą wróżbą dla marki Subaru. Koncept jest przecież zapowiedzią kolejnej wersji Imprezy, która już wkrótce pojawi się na drogach, a która ma być jednocześnie pierwszym modelem marki z grupy jej strategicznych pojazdów nowej generacji. Jak podkreślił w swoim wystąpieniu Yasuyuki Yoshinaga, auto jako pierwsze zostanie zbudowane na nowej płycie podłogowej. W przyszłości będzie ona bazą dla innych

modeli Subaru. Dzięki jej zastosowaniu pojazdy spod znaku „Plejady”, które już cieszą się najwyższymi wyrazami uznania ze strony Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), mają być jeszcze bezpieczniejsze.

Impreza nowej generacji będzie produkowana już w przyszłym roku przez amerykańskiego producenta samochodów japońskiej marki – Subaru of Indiana Automotive. Na najbliższe miesiące firma zaplanowała dwukrotny wzrost ogólnej liczby pojazdów, które zjadą z jej taśm produkcyjnych, by pod

koniec 2016 roku móc pochwalić się liczbą 400 000 wyprodukowanych egzemplarzy. Projekt ten pochłonie 500 milionów dolarów i pozwoli na stworzenie dodatkowych 1200 miejsc pracy. Decyzja o zintensyfikowaniu produkcji pojazdów Subaru w USA jest wynikiem ciągłego silnego umacniania się marki na tamtejszym rynku samochodowym i nieustannym wzrostem zainteresowania amerykańskich kierowców kolejnymi odsłonami modeli opracowywanymi przez japońskich projektantów. ■

Szutrowo-asfaltowe zakończenie sezonu

Tegoroczny sezon Subaru Poland Rally Teamu w Rajdowych Mistrzostwach Europy kończyły dwie, zlokalizowane w basenie Morza Śródziemnego, legendarne eliminacje – Rajd Cypru i Rajd Akropolu. W obu z nich Dominik Butvilas i Kamil Heller pokazali świetne rajdowe tempo, ale niestety żaden z rajdowych weekendów nie przebiegł bezproblemowo. Na koniec sezonu załoga SPRT, jak i sam zespół zajęli 3. miejsce w klasyfikacji ERC2.

Rajd Cypru był powrotem na luźną nawierzchnię, nieobcą dwukrotnie-mu mistrzowi Litwy, Dominikowi Butvilasowi. – *Rajdy szutrowe to moje „naturalne środowisko”, na nich zbierałem pierwsze rajdowe szlify. Po testach dobrze czuję samochód i odpowiadają mi jego ustalenia. Wiem, że całe SPRT ciężko pracowało nad przygotowaniem naszego startu, ja również nie próżnowałem i teraz pozostało nam postawić kropkę nad „i”. Zrobię wszystko, co w mojej mocy, by wygrać. Nie oznacza to szalonego ataku na 110%, ale strategiczne myślenie, naciskanie tam, gdzie mogę, a także oszczędzanie mojego Subaru*

tam, gdzie będzie to konieczne – zapowiadał przed startem Dominik. Sytuacja punktowa w ERC2 sprawiała, że załoga SPRT miała przed sobą jasny cel – zwycięstwo w klasie. Wyniki OS 1 były znakomite – litewsko-polski duet był szybszy od drugiej załogi o ponad 1 s/km i pewnie objął prowadzenie w klasie. Niestety, na trzeciej próbie uszkodzony przewód hamulcowy sprawił, że Subaru Impreza zsunęła się do rowu i załoga nie była w stanie powrócić na trasę o własnych siłach. – Na OS 3 kompletnie straciliśmy hamulce, a na górskich, cypryjskich drogach ukończenie odcinka było niemożliwe.

Nie poddaliśmy się jednak i walczyliśmy tak długo, jak się dało. Niestety ześlizgnęliśmy się do rowu – mówił Dominik Butvilas. – Czas pierwszego odcinka specjalnego sprawił, że liczyliśmy na dobry dzień. Wiedzieliśmy, że pojechalibyśmy tę próbę szybko, ale wynik pozytywnie nas zaskoczył, tym bardziej



że ze względu na kurz widoczność była bardzo słaba. Drugi, praktycznie asfaltowy odcinek był sporym wyzwaniem dla naszego samochodu. Niestety na kolejnej próbie pojawił się problem z hamulcami, staraliśmy się dojechać do mety, lecz niestety nie powiodło się nam – dodał Kamil Heller.

Drugiego dnia załoga Subaru Poland Rally Team powróciła do rywalizacji w systemie Rally2, zwyciężając na 7 z 8 odcinków specjalnych w ERC2 i pewnie triumfując w klasyfikacji

etapu. – Pokazaliśmy, że mamy szybkość i potrafimy nadawać tempo rywalizacji. To był idealny, bezbłędny dzień. Jechaliśmy równo i udowodniliśmy, że w ERC2 stanowimy siłę, z którą należy się liczyć. Nie wykorzystaliśmy najlepiej wczorajszego etapu, ale dzisiejszy to zupełnie inna historia. Rajd Cypru to niewiarygodna, ale również wymagająca przygoda.

Byłem pozytywnie zaskoczony wytrzymałością naszej Subaru Imprezy, jak również opon – ten zestaw pokazał, na co go stać

i nie musiałem się martwić niezawodnością – podsumował start Dominik Butvilas. – Wycofanie się przekreśliło nasze szanse na tytuł mistrzowski w ERC2, ale nie zdeprymowało nas. Chcieliśmy pokazać, że umiemy jechać szybko i udało nam się to, wygrywając wszystkie dzisiejsze odcinki poza jednym – uzupełnił Kamil Heller.

Ostatnim tegorocznym występem Subaru Poland Rally Teamu w Rajdowych Mistrzostwach Europy był Rajd Akropolu. Grecki klasyk – podobnie jak Rajd Cypru »





» – przebiegał na mieszanej szutrowo-asfaltowej nawierzchni. Niezwykle kompaktowy harmonogram imprezy, która trwała praktycznie 2 dni (shakedown i kwalifikacje odbywały się tego samego dnia co start i pierwszy etap) został nieco zaburzony przez nieprzewidywalną aurę. Ogromna ulewa zniszczyła nawierzchnię pierwszego, liczącego 43 kilometry odcinka, który organizatorzy byli zmuszeni skrócić o połowę. Dominik i Kamil nie ustrzegli się błędów na pierwszych, próbach. – *Otwierający rajd odcinek miał być długi, ale przez złe warunki atmosferyczne został znacznie skrócony. Mimo to był bardzo trudny. Wypadliśmy na nim z trasy i straciliśmy trochę czasu. Na próbie było sporo błota i w sumie cieszę się, że*

pozostała część odcinka została odwołana, bo – pamiętając ją z zapoznania – byłoby jeszcze gorzej. Na drugim przejeździe było zupełnie inaczej, a zaznaczone w naszym opisie śliskie partie okazały się bardziej przyczepne. Nocny odcinek przyniósł wiele emocji, mnóstwo radości z jazdy, jak i dyktowania – bardzo mi się podobał – mówił w sobotni wieczór Kamil Heller. – Słowa uznania należą się mechanikom, którzy wykonali dziś wspaniałą pracę, naprawiając uszkodzenia auta powstałe na pierwszym oesie – dodał Dominik Butvilas.

Podczas drugiego etapu Dominik i Kamil rzucili się do odrabiania strat do lidera ERC2 i byli najszybsi w 3 z 4 porannych odcinków specjalnych. Fatalna aura dała o sobie jednak znać po raz kolejny





i po wręcz tropikalnej ulewie odwołano wszystkie pozostałe próby. Załoga SPRT ukończyła Rajd Akropolu na 7. miejscu w klasyfikacji generalnej i 2. w ERC2.

– Podsumowując rajd jako całość, to był on dla nas dobry, choć z pewnością nie idealny. Po raz kolejny nie mieliśmy szansy, by pokazać pełnię naszej szybkości i potencjału, na co z pewnością wpłynęła przygoda na pierwszym odcinku specjalnym. To był rajd kontrastów, warunki były ekstremalne, a my zrobiliśmy, co w naszej mocy. Niestety, z każdym odcinkiem rajd robił się coraz krótszy i w końcu – po odwołaniu ostatniej pętli – zabrakło nam kilometrów na dogonienie Davida Botki. To skracanie odcinków nie działało na naszą korzyść. Udowodniliśmy jednak, że jesteśmy

naprawdę konkurencyjni w Mistrzostwach Europy, zdobyliśmy podium w ERC2, a walka o wygraną w tej klasyfikacji jest wspaniała. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, SJS oraz Eneos – mówił na mecie rajdu Dominik Butvilas. Kamil Heller dodał: – Ten rajd był trochę dziwny, przejechaliśmy znacznie mniej kilometrów, niż zaplanowano i mamy spory niedosyt jazdy, nawet pomimo tak trudnych warunków. Na drugiej pętli chcieliśmy podjąć walkę z Botką i przejechać te oesy jeszcze szybciej, ale niestety zostały odwołane. To był jeden z najtrudniejszych rajdów w sezonie, nie tylko dla nas, ale też dla samochodu – warunki na trasie i charakterystyka

odcinków specjalnych były bardzo wymagające. Rajd Akropolu był wielkim testem zarówno dla naszej wiedzy rajdowej, jak i samochodu. Pierwszego dnia nie do końca sobie z tym poradziliśmy, poślizgnęliśmy się na błocie i straciliśmy sporo czasu, ale na kolejnych próbach odrabialiśmy straty i dobrze nam to wychodziło. Drugiego dnia gdzieś zastanawiałem się, czy auto przetrwa trudy oesów, ale nasza Subaru Impreza STI to solidna konstrukcja.

Mistrzem w klasyfikacji kierowców ERC2 został David Botka (Węgry), wśród pilotów Frantisek Rajnoha (Czechy), a tytuł najlepszego zespołu przypadł Botka Rally Teamowi. Dominik, Kamil i Subaru Poland Rally Team we wszystkich tych kategoriach zajęli 3. miejsce. ■



Koniec sezonu dziewiątego

Zakończył się kolejny, dziewiąty już, sezon regat żeglarskich organizowanych przez Polish Match Tour, którym od 8 lat patronuje Subaru. Bez wątpienia można go określić jako najbardziej intensywny w całej 9-letniej historii, obfitujący w wiele różnorodnych wydarzeń sportowych, od regat lokalnych aż do rangi mistrzostw świata.

Polish Match Tour to cykl regat dla profesjonalnych i semiprofesjonalnych zawodników z całego świata gromadzących punkty do rankingu sterników Pucharu Świata ISAF. Regaty odbywają się w najbardziej widowiskowej żeglarskiej formule match-racing (tzw. meczowej), w której załogi startują parami, jeden na jednego, na identycznych jachtach dostarczanych przez organizatora. Dzięki temu w regatach mogą brać udział zawodnicy z całego świata, bez

konieczności transportowania własnego jachtu. Regaty odbywają się bardzo blisko brzegu, są komentowane na żywo, wyścigi są bardzo krótkie – trwają 12–15 minut, a rozgrywa się ich kilkadziesiąt w czasie 3-dniowych imprez. W tej formule rozgrywane są najsłynniejsze regaty na świecie, czyli Puchar Ameryki i Mistrzostwa Świata World Match Racing Tour z wielomilionową pulą nagród.

Polish Match Tour rozgrywany jest od 2007 roku. Do tej pory w ramach cyklu

rozegrano ponad 70 regat na 14 różnych akwenach w Polsce, w tym Mistrzostwa Europy 2014 i 5-krotnie mistrzostwa Polski. W tym sezonie od kwietnia do października rozegrano 6 imprez, przy czym aż dwie (Szczecin Match Race i Dziwnów Match Race) uzyskały prestiżowy status eliminacji do mistrzostw świata. W regatach udział wzięli czołowi zawodnicy świata, klasyfikowani w czołowej 10 i 20 rankingu światowego, tacy jak: David Gilmour i Matt Jerwood (AUS), Reuben Corbett (NZL),



POLISH MATCH TOUR

www.polishmatch.pl

facebook.com/PolishMatchTour



Oli Pekka Lumijarvi i Anti Luhta (FIN), Joachim Aschenbrenner (DEN), Nevin Snow (USA) czy Przemek Tarnacki i Marek Stańczyk – wielokrotni mistrzowie Polski.

Ukoronowaniem sezonu meczowego były regaty najwyższej rangi, czyli Mistrzostwa Świata Juniorów ISAF rozegrane w Świnoujściu we wrześniu, na spektakularnym akwenie w centrum miasta w środku portu, gdzie zawodnicy mogli poczuć się jak na naturalnym

stadionie wodnym, z publicznością zgromadzoną i dopingującą z brzegu. Wielkie promy i statki pływające w odległości kilkuset metrów od rywalizujących jachtów stanowiły nietuzinkową scenografię i dodatkową przeszkodę dla 12 walczących o tytuł mistrzowski załóg z całego świata. Wygrali Australijczycy, przed Duńczykami i załogą z USA. Młoda perspektywiczna polska załoga Krzysztofa Małeckiego zajęła 10. miejsce. Polish Match Tour objął nad nimi patronat i będzie pomagać w ich rozwoju, udostępniając swoje jachty i zaplecze do treningów.

Kolejnym projektem żeglarskim realizowanym przez ekipę PMT były regionalne ligi regatowe – szczecińska i śląska. Jest to cykl klasycznych jednodniowych regat dla lokalnych firm, klubów i zespołów żeglarskich. Cieszą się one dużym powodzeniem, ponieważ – analogicznie do regat meczowych – jednakowe jachty zapewnia organizator. Zapewnia to niskie



» koszty startu i wyrównaną walkę między zespołami. W Szczecinie sukces odniósł zespół PKO Leasing, wyprzedzając ekipę Deloitte i lokalnej firmy konsultingowej EOL. Na Pomorzu Zachodnim była to już 4. edycja Szczecińskiej Ligi Regatowej. Natomiast na Zalewie Rybnickim zorganizowano pierwszą edycję Śląskiej Ligi Regatowej. Po 4 rundach najlepszą okazała się ekipa Inżbud Yacht Club Rybnik, wyprzedzając AWF Katowice i Becker Warkop. Projekt został bardzo ciepło przyjęty przez lokalne środowisko oraz władze Rybnika.

W sezonie 2015 wystartował też nowy, innowacyjny w Polsce projekt o nazwie Polska Ekstraklasa Żeglarska. Są to cykliczne regaty w formie kolejek ligowych dla klubów z całego kraju, po to aby wyłonić Klubowego Mistrza Polski (wzorem innych rozgrywek klubowych, np. w piłce nożnej). W pierwszym sezonie zorganizowała 4 rundy, z których dwie zorganizowała ekipa PMT. Wystartowało aż 11 zespołów, co jak na pierwszy sezon jest bardzo dobrym wynikiem. Po emocjonującym finiszu w Sopocie w ostatnim wyścigu

wygrała załoga Yacht Club Sopot (Rafał Sawicki) przed Yacht Klub Polski Szczecin (Maciej Cylupa) i Jacht Klub Wielkopolski (Piotr Harasimowicz) z Poznania.

Podobny projekt w Niemczech po 3 sezonach gromadzi 18 zespołów w 1. lidze, 36 w 2. w dwóch grupach oraz prawie 40 zespołów startujących w kwalifikacjach do startu w lidze 2. Polscy organizatorzy liczą na coraz większe zainteresowanie projektem i coraz większy poziom sportowy.

Ostatnim projektem zrealizowanym przez Polish Match Tour było



wydarzenie pod nazwą Wodoaktywni. Była to pierwsza edycja Festiwalu Sportów Wodnych. Jednodniowy event zorganizowano w centrum Szczecina, na Odrze, przy Bulwarach Piastowskich. Celem imprezy była prezentacja różnych sportów wodnych, testy sprzętu wodnego oraz dobra zabawa przy muzyce w czasie pokazów oraz na koncercie wieczornym. Partnerem imprezy był szczeciński dealer Subaru, Grupa Polmotor. Zaprezentowano: skoki na WakeBoard na specjalnie ustawionej skoczni, wyścigi,

akrobacje i testy na skuterach wodnych, pokaz i testy Flyboard, pływanie i testy na deskach SUP, pływanie na jachtach regatowych, pokaz regat wioślarskich. Po raz pierwszy w Szczecinie zaprezentowano latający jacht klasy MOTH.

Już niedługo poznamy plany Polish Match Tour na 2016. Już wiadomo, że zasięg imprezy zostanie na stałe rozszerzony na akweny Pomorza Zachodniego i Śląska. Przygotowywany jest również nowy projekt – realizacja regat drużynowych, tzw. team-racingu, bardzo popularnego

na świecie, a w Polsce uprawianego tylko w klasie Optimist dla dzieci.

Marka Subaru w polskim świecie regat od 8 lat jest kojarzona z żeglarstwem i imprezami na wysokim poziomie. Corocznie auta z logo Subaru i Polish Match Tour pokonują wiele kilometrów po całej Polsce, wspierając organizację i transport jachtów. Stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD doskonale spisuje się w przy holowaniu jachtów, w trudnym nadbrzeżnym terenie czy podczas wodowania jachtów i motorówek. ■



Od Komara do Subaru

– rozmowa z Andrzejem Koperem

Gdy jechałem na spotkanie z Andrzejem Koperem, czterokrotnym Mistrzem Polski w rajdach samochodowych, byłem pełen obaw, czy rozmówca będzie skory do rozmowy, czy też (co gorsza), zasypie mnie szczegółami na temat bieżników opon rajdowych czy ustawień zawieszenia. Już po kilku pierwszych zdaniach wiedziałem, że usłyszę bardzo interesującą opowieść o świecie rajdów, nawet więcej – po prostu o świecie, którego już nie ma. Andrzeja Kopera mógłbym słuchać długo. W szaroburym PRL-u próbował żyć kolorowo. Bardzo ciekawie opowiedział o czasach może nie tak odległych, ale diametralnie innych od współczesnych. Dla mnie była to również sentymentalna podróż w przeszłość.

Marcin Litwinowicz: To ogromna przyjemność spotkać się i móc rozmawiać z idolem z lat młodości, jedną z gwiazd polskich rajdów lat 80. Gdy myślę o legendach takich jak Pan, zawsze nurtuje mnie pytanie: jak zaczęła się ta przygoda, która zaprowadziła ich na szczyty?

Andrzej Koper: Odkąd sięgam pamięcią, zawsze mieliśmy jakiś samochód. Ojciec był bardzo dobrym kierowcą. Lubiłem z nim jeździć. Często zabierał mnie na tzw. docierania. Pamiętam naszą Warszawę 203, którą jeździliśmy przez Grójec i Górę Kalwarię w celu dotarcia silnika. Pamiętam, jak wstałem specjalnie wcześniej rano, żeby móc zasiąść za kierownicą Warszawy i wystawić ją ojcu z garażu. Miałem wtedy 12 lat. To było dla mnie duże przeżycie. Ponadto zawsze w naszym domu były rozmowy o samochodach – z ojcem, ale również z ludźmi, którzy u nas bywali.

To wszystko zaczęło się dzięki ojcu. On we mnie zaszczerpił tę pasję. Miał kontakty z rajdowcami. W latach 60. był to Ksawery Frank, Stasiu Dalka, później Robert Mucha. Była wokół nich taka... otoczka. Potrafili wzbudzać w młodym człowieku ogromne zainteresowanie sobą i tym, o czym opowiadali. Z młodości pamiętam również, jak podbierałem mamie po 15–20 złotych, żeby ubierać na

motorower. Wreszcie kupiłem Komara, który wymagał remontu. Sam go uruchomiłem, samodzielnie dorabiając wiele części za pomocą pilnika, młotka i podobnych narzędzi. Między 12. a 19. rokiem życia rozebrałem i złożyłem kilka motocykli. Wyszukiwałem różne powojenne rupiecie. Zawsze miałem ochotę odkręcić śruby, zdjąć głowicę i zajrzeć do środka. Późną jesienią i zimą znosiłem motory do piwnicy i zamiast się uczyć, siedziałem i rozkręcałem je. Wybebeszało się tłumiki, żeby było bardziej „rajdowo”... To musiało się skończyć tak, jak się skończyło...

M.L.: Na złe to Panu nie wyszło. A kiedy zaczęła się przygoda z rajdami? Jakim autem Pan zadebiutował i jak udało się je zdobyć?

A.K.: Czekałem, kiedy będę miał ten swój pierwszy samochód, a przy tym głównie interesowało mnie to, jak koła buksują przy „strzelaniu” ze sprzęgła – czyli już na wczesnym etapie pociągało mnie szybkie ruszanie. Gdy dostałem się na studia, ojciec kupił mi Trabant 601.

M.L.: W latach 70. wszyscy raczej zaczynali od Malucha...

A.K.: Ale to był sam początek lat 70., Maluch jeszcze nie był w Polsce produkowany. Gdy już miałem samochód, z marszu, przez Automobilklub





AUTOR WYWIADU JEST WSPÓŁREDAKTOREM BLOGA AUTOARCHIWUM [AUTOARCHIWUM.BLOGSPOT.COM](https://autoarchiwum.blogspot.com) JEST TO PROJEKT BAZUJĄCY NA KOLEKCJI PROSPEKTÓW SAMOCHODOWYCH. MA NA CELU ARCHIWIZOWANIE I POPULARYZOWANIE PROSPEKTÓW I LITERATURY SAMOCHODOWEJ BĘDĄCYCH NIEOCENIONYM ŹRÓDŁEM WIEDZY O MOTORYZACJI.

» Warszawski wystartowałem w rajdzie Historyków Sztuki. Zajęliśmy w nim drugie miejsce tylko dlatego, że źle odpowiedzieliśmy na pytanie. Pamiętam je doskonale pomimo upływu ponad 40 lat: „Gdy autobus staje na przystanku, to ma włączyć kierunkowskaz czy nie?”. Ponieważ wtedy w większości nie było zatoczek przystankowych, razem ze śp. Darkiem Szerejko, potem jeszcze przez parę lat moim pilotem, wpisaliśmy, że ma włączyć. Niestety, okazało się, że wcale nie musi. Przez to przegraliśmy pierwsze miejsce.

Wówczas w rajdach dla początkujących kierowców chodziło nie tylko o to, kto szybciej pokona próbę. Zręcznościówki pomiędzy słupkami jeździło się to tyłem, to przodem, były także różne sprawdziany, np. z przepisów ruchu drogowego. Po pierwszych sukcesach siłą rzeczy człowiek wyczekiwał, kiedy będzie jakiś tam następny KJS czy okręgówka. Do prób zręcznościowych Trabant się świetnie nadawał. Po pierwsze – miał dobre przyspieszenia, po drugie – biegi się zmieniały błyskawicznie. Jedynka, dwójka – to było pyknięcie palcem w klamkę. Zawsze byliśmy w czołówce. Trabantem wygrałem Rajd Monte Kalwaria, co w owym czasie było dla mnie ogromnym sukcesem.

M.L.: Miał Pan swoich rajdowych idoli?

A.K.: W tych najwcześniejszych latach Peugeotem 403 ścigał się ojciec Tomka Ciecierzyńskiego. Na pewno idolem był Sobiesław Zasada. Jeżeli chodzi o kierowców zagranicznych, to kontakt ze światem zza „żelaznej kurtyny” był jednak mocno ograniczony. Pamiętam Rajd Warszawski. Jeździliśmy na Stadion X-lecia (*dziś stoi tam Stadion Narodowy – red.*). Tam zobaczyłem pierwsze Renault 8 Gordini. O właśnie – Krzysztof Komornicki! On był wtedy gwiazdą. Nie było jeszcze tzw. OBR-u (OBRSO – Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Osobowych), a Andrzeja Jaroszewicza z tamtego okresu nie pamiętam. Komornicki przywiózł Alpine A110...

M.L.: To musiało wówczas robić niesamowite wrażenie...

A.K.: O tak! Przejechałem 15 kilometrów na rowerze, żeby je zobaczyć.

Robiło wrażenie na takich młodych ludziach jak ja. Ojciec zabierał mnie również na start Rajdu Monte Carlo, który ruszał m.in. z Warszawy. Gdy widziałem te wszystkie auta, byłem zszokowany. Ten szok pamiętało się jeszcze długo...

M.L.: Kiedy zaczęło się profesjonalne ściganie? Kiedy uznał Pan, że właśnie tym będzie się zajmował?

Przełomowy był Rajd Warszawski, na którym dobrze wypadłem swoim Fiatem 126p. Dostałem propozycję z fabrycznego zespołu FSM, by wystartować w Rajdzie Rzeszowskim. Drugim kierowcą był Wiesiek Cygan. Nie chcę wnikać, dlaczego ta współpraca nie była kontynuowana, ale z perspektywy czasu myślę, że dobrze się stało. Żartem powiem, że panu Klimeckiemu

fot. Archiwum serwisu KWA-KWA.PL



A.K.: Po Trabantcie niestety kupiłem Fiata 126p, który miał wadę fabryczną – było coś z uszczelką pod głowicą. Potem go trochę usprawniłem. Maluchem niewiele mogłem ugrać. Trabanty były zdecydowanie szybsze i lepsze do ścigania. Trabantem i Maluchem brałem udział w pierwszych rajdach do mistrzostw Polski. A były to imprezy nie takie jak dzisiaj. Rajd liczył 1200–1300 kilometrów. To było poważne, dwudniowe wydarzenie. Nikt nie patrzył, że trzeba jechać w nocy czy w dzień.

– dyrektorowi Działu Sportu – powinienem za to postawić flaszkę.

W tym samym czasie, poprzez Automobilklub Warszawski, załatwiłem Zastawę 1100p. Automobilklub pomagał w takich sytuacjach. Składało się pisma i po promocyjnej cenie, z tytułu jakichś tam refleksów lakierniczych na dachu, te samochody można było kupić. To był 1976 r. Zastawą zdobyłem mistrzostwo Polski w klasie do 1300 cm³. Wtedy zaistniałem. Później miałem drugą Zastawę, którą też często wyśoko „ładowałem” w różnych zawodach.

Miałem też Fiata 128, którego kupiłem trochę rozkradzionego i go złożyłem.

M.L.: Jaki był następny, istotny moment w karierze?

A.K.: To niewątpliwie był zakup od Jurka Landsberga¹ Renault 5 Alpine. Przesiadł się wtedy do Opla Kadetta GT/E. Odkupiona od niego „Renówka” była przygotowana – i to dobrze – przez fabryczny dział sportu.

Powiedzieli mi, że jak będę w pierwszej trójce w generalce mistrzostw kraju, to mam się do nich ponownie zgłosić. Na koniec bodaj roku 1979 byłem właśnie trzeci. Zgłosiłem się do nich i od tej pory przez niemal 10 lat miałem ogromne wsparcie.

Należy również wspomnieć, że w tym czasie podstawowym kierowcą, jeżeli tak można powiedzieć, reprezentującym Renault w Polsce był Błażej Krupa, który za-

Fot. Archiwum serwisu KWA-KWA.PL



wyposażenia, wnętrza, nienadający się do normalnej eksploatacji, tracił na wartości, przeciwnie niż dziś, gdy profesjonalnie przygotowane auto do sportu jest pięć razy droższe od wersji cywilnej.

Pamiętam, że w Pewexie Renault 5 TS były chyba po pięć lub sześć tysięcy dolarów (lub – jak ktoś woli – bonów PKO). Duży Fiat kosztował 1800 dolarów, a Fiat 128 3p – bodaj około 3000 dolarów. A za Alpine zapłaciłem Jurkowi Landsbergowi właśnie chyba 3000 – orientacyjnie. On miał już ściągnięte Ople i w zasadzie

Jak tam pojechałem, do Paryża, wiedzieli, że to samochód odkupiony od Landsberga i chcieli ze mną rozmawiać. Już podczas pierwszej wizyty w dziale sportu dostałem trochę drobiazków, o które poprosiłem. W Polsce takie rzeczy były bezcenne.

czął jednak mieć swoje własne plany. Po kolejnych dwóch latach dostałem – a mówiąc ściślej kupiłem za śmieszne pieniądze – kolejną „piątkę” Alpine, ale szybszą, 130-konną. Na tym aucie wywalczyłem w 1982 r. swój pierwszy tytuł mistrza Polski w klasyfikacji generalnej, a trochę później – puchar KDL-u (czyli mistrzostwo krajów socjalistycznych).

M.L.: Ile wówczas za takie auto jak „Alpina” od Landsberga trzeba było zapłacić?

A.K.: To trudno wytłumaczyć. Rynek aut rajdowych nie był taki jak dzisiaj. Samochód przygotowany do sportu, pozbawiony

zależało mu na pozbyciu się całego majątku związanego z „Renówką”. Teraz wydaje się, że to śmieszne pieniądze, ale kiedyś dolar miał zupełnie inną wartość. Za 100 dolarów można było żyć jak król! (Po czarnorynkowym kursie za przeciętną, miesięczną pensję można było kupić 30–50 dolarów – red.).

M.L.: Czy dobre wyniki pozwalały myśleć, żeby z rajdów się utrzymać? Czy to było możliwe w latach, zanim Pana sponsorem stała się firma Camel?

A.K.: Nie. Ojciec prowadził działalność gospodarczą i byłem z nim w spółce, więc

fot. Prywatne archiwum Andrzeja Kopera

¹ JERZY LANDSBERG (1940–1979) – JAK GŁOSI ANEGDOTA, JAKO PIERWSZY W POLSCE LUDOWEJ W DOWODZIE OSOBISTYM W RUBRYCE „ZAWÓD” MIAŁ WPISANE „KIEROWCA RAJDOWY” (BYŁ PIERWSZYM ZAWODNIKIEM SPONSOROWANYM U NAS PRZEZ MARLBORO). WYBITNIE UTALENTOWANY, W 1978 R. ZDOBYŁ MISTRZOSTWO POLSKI. ZGINĄŁ WRAZ Z PILOTEM WIOSNĄ NASTĘPNEGO ROKU W WYPADKU NA TRASIE RAJDU KROKUSÓW.

» miałem zajęcie. Przypomnę, że występował wówczas obowiązek pracy. Władza ludowa nie dopuszczała, by ktoś nie pracował. Firma ojca zawsze dobrze prosperowała – to się w owych czasach nazywało prywatną inicjatywą. Działaliśmy w branży skórzanej: kozuchy, farbowanie skór itp. Żyliśmy w dwóch światach: oficjalnym i realnym. „Prywaciarz” mógł istnieć, ale był nękany kontrolami, które polegały w zasadzie na tym, że kontrolerzy przychodzili, sprawdzali i czekali, kiedy pan wyjmie kasę z łapówką, żeby napisać, że wszystko jest OK. Takie to były komedie... W sensie nabywczym ludzie z prywatnej inicjatywy mieli jednak nieporównywalnie większe pieniądze niż pracujący na państwowych posadach, na których zarabiano się zgodnie z zasadą: „czy się stoi, czy się leży, dwa tysiące się należy”.

M.L.: Lata 70. i 80. to czas dynamicznych zmian w świecie rajdów. Twierdzą, że wraz z pojawieniem się Lancii Stratos ładnie ubrani dżentelmeni zaczęli odchodzić do lamusa. Zaczęła się era naprawdę szybkiego i niebezpiecznego ścigania. Pamięta Pan te Fiaty 131 Abarth, Renault Alpiny, Fordy Escorty? Pojawiały się w naszym kraju, choćby na Rajdzie Polski czy Rajdzie Warszawskim. Takie nazwiska jak Antonio Zanini, Bernard Darniche, Sandro Munari, Achim Warmbold...

A.K.: To była kompletnie inna bajka. Myślałem: mam Renault 5 Alpine, jako auto serwisowe starego Fiata kombi. Jak na warunki PRL-u byłem w dobrej sytuacji. A potem człowiek trafiał na te gwiazdy, które przyjeżdżały do nas z Zachodu, mieszkaly w najlepszych hotelach, miały do dyspozycji cały zespół profesjonalnych mechaników, busy załadowane częściami wartymi pięć razy tyle co moja rajdówka.

Nie mogę jednak narzekać. Jeździłem w latach 80. do działu sportu Renault, gdzie miałem np. dostęp do części po Ragnottim. W magazynach były całe stopy używanych opon, felg, a oni mówili mi: „Dobra, weź sobie to wszystko, co jest w tym kącie”. Istotną była również pomoc techniczna. Wystarczyło wysłać telefaks lub zadzwonić i przyjmowali się daną sprawą. Uważali za

ważne, że ich samochód jeździ w Polsce, pomimo że to było za żelazną kurtyną.

Gdy wygrałem Rajd Warszawski czy zdobyłem puchar KDL-u – co było jeszcze ważniejsze, gdy jechałem np. na Rajd Złote Piaski do Bułgarii czy na Rajd Barum do Czechosłowacji, przyjeżdżał do mnie facet z centrali Renault i pilnował wszystkiego, uczestniczył w serwisach. To była ważna pomoc. Mówiłem, co potrzebuję, jakiego wsparcia oczekuję i je dostawałem.

Ale byłem i jestem realistą. Zawsze sobie zdawałem sprawę, na co mnie stać w sensie wydatków. OBR, który wystawiał Lancię Stratos, powstał z inicjatywy Andrzeja Jaroszewicza i zapewne z pomocą ówczesnego premiera (*jego ojca, Piotra Jaroszewicza – red.*). Ale to dobrze, bo coś w tej PRL-owskiej szarzyźnie zaczęło się dziać. Gdyby naprawdę żył rajdami, to mógł wiele osiągnąć i znacznie później zakończyć karierę. Na pewno był na tyle dobry, że w latach 70. i 80. jak nie OBR to inna firma mogła zaproponować mu współpracę.

Sam premier Jaroszewicz lubił szybko jeździć. Kiedy jako młody chłopak mieszkalem w Radości, często widziałem, jak jeździł z Anina, gdzie mieszkał, do Warszawy – dość szybko. Lubiał sam prowadzić samochód. Często „poganiał” 110–120 km/h. Andrzej – pewnie jak ja – przyglądał się ojcu.

Mój tata też szybko jeździł, co przyjąłem za normę. Pamiętam dwa zakręty w Wawrze, które ileś tam setek razy z nim przejeżdżałem: zawsze się bawił tym, jak samochód rzucał i tak płynnie przechodził, lekko bokiem, a na liczniku miał 90-100 na godzinę. Po wielu latach wziąłem swój samochód i próbowałem w te same zakręty wjechać „setką”. Udało mi się, ale wtedy zrozumiałem, że to przekraczanie granic wynika m.in. z przyglądania się wcześniej poczynaniom ojca. Chcę przy tym podkreślić, że ojciec – choć jeździł szybko – nigdy nie miał wypadku. Szybkie jeżdżenie nie oznacza zawsze niebezpiecznego jeżdżenia. Na drodze ważna jest umiejętność przewidywania.

M.L.: A dlaczego nie jeździł Pan w barwach OBR?

A.K.: Jeździłem, ale tylko przez rok. Zdobyłem przeze mnie tytułu mistrza krajów socjalistycznych odbiło się głośnym echem. OBR przy pomocy

różnych kierowców – Macieja Stawowiaka, Tomasza Ciecierzynskiego czy później Mariana Bublewicza – próbował zdobyć ten tytuł, ale się nigdy nie udało. Inżynier Jacek Bartoś był w tym czasie głównym „rozprowadzającym”. Mnie blokowano. Głośniejsze było o moich sukcesach w Czechosłowacji niż w Polsce. Gazety raczej milczały, a pisało się o tych, co byli za mną. Kiedyś Robert Mucha wytłumaczył mi to: „przecież wszystko zależy od dziennikarza, sytuacji i zapotrzebowania”.

Wreszcie w tę sprawę wtrącił się świętej pamięci Roman Pijanowski, prezes Polskiego Związku Motorowego. Zadzwonił do jakiegoś dyrektora i powiedział o mnie: „Facet zdobywa dla nas tytuł mistrza krajów socjalistycznych, a wy mu nie chcecie dać na przyszły sezon Poloneza?”. OBR zaczęła robić mnóstwo wydumanych



foto: Archiwum serwisu KWA-KWA.PL

problemów typu: „Nie mamy opon”. A ja na to: „Dziękuję, mam swoje” itd. Koniec końców jeden sezon jeździłem w barwach OBR-u, ale to nie była komfortowa sytuacja.

M.L.: W latach 80. w rywalizacji w tej części Europy Łada i Skoda, szczególnie 130RS, były chyba zawsze lepsze od rajdówek z FSO?

A.K.: Łada była szybka, ale głównie radzieccy kierowcy byli rewelacyjni – Brundza i całe to towarzystwo. Bardzo szybko jeździli Czesi na Skodach 130 RS. Zawsze mieli bardzo dobrych kierowców i jak już kogoś wystawiali, to rywalizowali o czołowe pozycje. Brak sukcesów Poloneza upatrywałbym raczej w braku profesjonalizmu OBR-u. Polonez był szybkim autem, uzbrojony w dwulitrowy silnik Fiata, kłową skrzynią, pozwalał powalczyć, ale

profesjonalizm teamów czeskich był na nieporównywalnie wyższym poziomie.

M.L.: Od początku lat 80. największym Pana rywalem był Marian Bublewicz. Pan i Bubel - to nierozłączne postacie polskich rajdów, jak Prost i Senna w F1. Pamiętam waszą rywalizację. Nie lubiliście się?

A.K.: To był sztucznie nagrany temat, ale układ pasował wszystkim, ponieważ kreował rywalizację pomiędzy Marlboro a Camel. Reklamowo – dobry chwyt. Z Marianem był taki kłopot, że ja rajdy traktowałem poważnie, ale też nie jako jedyne zajęcie w życiu. Natomiast on miał w głowie tylko trenowanie. Był rzeczywiście superpracowity,

a ja miałem inne życie poza rajdami. Moi sponsorzy – Camel i Renault – bardzo zdrowo podchodzili do sytuacji. Mówili: „Andrzej, bądź w pierwszej trójce, od reklamy jesteście my”. Natomiast Marlboro trochę wykorzystywało Mariana: „Musiś wygrać! Jak wygrasz, to dostaniesz tyle i tyle”. To niepotrzebnie podgrzewało emocje.

M.L.: W roku 1988 zdobywa Pan swój ostatni tytuł mistrza Polski w klasyfikacji generalnej, Marian Bublewicz



zajmuje drugie miejsce. O Pana umiejętnościach świadczy to, że w sezonie '88 Bubel dysponował już Mazdą 323 Turbo 4WD, czyli autem bardzo konkurencyjnym w stosunku do Renault 11 Turbo.

A.K.: Potem Marian odskoczył. Nie było możliwości nawiązania walki przednionapędowym Golfem z turbodoładowaną, bardzo mocną Sierrą Cosworth.

M.L.: Po Renault 11 Turbo była przesiadka do Golfa GTI 16V. Czemu zdecydował się Pan na ten samochód?

A.K.: To był błąd. W owym czasie sporo jeździłem w Austrii i tam Golfy były bardzo konkurencyjne. Podobnym startował m.in. Baumschlager. Auta robiła Austriakom niemiecka firma Hohenester Sport prowadzona przez faceta, który Golfa miał opanowanego do perfekcji. To mnie skłoniło. Miałem również przygodę z Lancią Integrale z Belgii, ale samochód był źle „zrobiony”. Miałem z nim same kłopoty. »



» **ML: Na przełomie lat 80. i 90. stracił Pan jakby zainteresowanie rajdami...**

A.K.: Czuję się już znudzony. Żartując trochę, najlepiej, gdyby przywieźli mnie na rajd helikopterem, a potem jak najszybciej zabrali do domu. Nadal bardzo lubiłem jeździć – ja, samochód, pilot – ale denerwowała mnie cała otoczka, te złośliwości, ta rywalizacja pomiędzy Marlboro a Camel.

Nigdy nie lubiłem zagryzania warg, walki za wszelką cenę. W ściganiu szukałem przyjemności. Nie lubiłem sytuacji, o których mówił Jasiu Szerla, że on na starcie do OS-u ma ciśnienie

chyba ze dwieście. Ja miałem normalne – sto dwadzieścia na osiemdziesiąt. Z całego rajdu najbardziej lubiłem jechać, uspakajałem się tym. Byłem już ustawiony finansowo, nie musiałem za wszelką cenę tkwić w rajdach. Kontrakt z Camel był naprawdę bardzo intratny. Pamiętam, jak na konferencji prasowej przed Rajdem Polski jeden z dziennikarzy zadał pytanie, dlaczego Bublewicz nie jeździ w barwach Camela, na co gość z Camela odparował: „Bo rozbija za dużo samochodów, a my nie mamy tyle pieniędzy. Pan Koper nam bardzo pasuje”. I gość się zamknął.

M.L.: Kiedy zdecydował się Pan wycofać z rajdów?

A.K.: Rajd Dolnośląski, w którym zginął Marian Bublewicz, był chyba moim ostatnim. Polska się zmieniła. Były ciekawsze zajęcia. W 1995 roku wystartowałem jeszcze Subaru Impreza, ale był to tylko jeden sezon.

M.L.: Andrzej Koper to jeden z pierwszych Polaków biorących udział w rajdzie Paryż - Dakar i bodaj pierwszy, który dotarł do mety. Jak doszło do tej przygody i jak wspomina Pan ówczesny Dakar?

A.K.: Firmie Camel zostały jakieś pieniądze w Polsce i Jugosławii. I wymyśliłi, że niewykorzystany budżet przeznaczą na Paryż – Dakar. Najpierw start zaproponowali Attili Ferjanczowi (znanemu, węgierskiemu rajdowcowi związanemu z Renault – red.), ale on stwierdził, że z Filipowiczem nie pojedzie. Wtedy spytałi, czy ja bym pojechał. Pomyślałem – czemu nie.

Startowaliśmy Land Roverem Defenderem. Wszystko było załatwiane na wariata, miesiąc przed startem rajdu. PZM wystarał się o wizy i pojechałem. Nie znałem swojego partnera z załogi, jugosłowiańskiego kierowcy Filipowicza. Już na początku były awantury – on chciał stale prowadzić, a układ miał być taki, że jedziemy na zmianę: jeden etap ja, jeden on. Powiedziałem: „Sorry, ja nie jestem pilotem – w taki układ nie wchodzę”. W tej sytuacji w sprawę włączył się wysoko postawiony gość z Camela, który ustalił, że jedziemy na zmianę, raczej na dojechanie do mety niż na osiągnięcie wysokiej pozycji. Nikt nie wygrał Dakaru, jadąc pierwszy raz. Wiedziałem, że jak wystartuje 300 załóg, to do mety dojedzie 50 i ja chciałem być wśród tych 50. Jednak Jugosłowianin nie mógł zrozumieć, że w kompletnie nowym, zupełnie nieznanym terenie nie ma co jechać na złamanie karku. Do tego nie miał żadnego doświadczenia, nie znał techniki jazdy rajdowej, bo dotychczas startował tylko w wyścigach, a znany był z udziału w jakimś filmiku reklamowym. Moim zdaniem, gdyby to był normalny gość, mogliśmy dojechać nawet w drugiej lub trzeciej dziesiątce, a tak – byliśmy chyba w siódmej. Przez Filipowicza mieliśmy nałożonych kilkadziesiąt godzin kar. Ale Dakar i tak był dla mnie ogromną przygodą. »



fot. Archiwum serwisu KWA-KWA.PL x 2

M.L.: A fizycznie - to był duży wysiłek?

A.K.: Raczej nie. Schudłem około 5 kilogramów, ale nie było to coś na granicy życia i śmierci. Dla mnie samochód to naturalne środowisko, do którego potrafię się szybko adaptować. Byłem, zaliczyłem i dotarłem do mety w Dakarze.

M.L.: Potem nastąpiła era Subaru. Od wielu lat prowadzi Pan salon i serwis tej marki. To był świadomy wybór? Czy wybrał Pan tę markę, bo jest tak mocno kojarzona z rajdami?

A.K.: Na początku lat 90. za sprawą mojego kolegi - Macieka Skuzy - w Polsce pojawiła się firma Subaru. Miała swój salon przy ul. Smolnej. Maciek zaproponował mi, że zorganizuje dla mnie samochód



foto: Archiwum serwisu kwa-kwa.pl



Foto: Jan Cetera/MEDIAGRAFKA

» rajdowy, a ponadto namówił, żebym zajął się serwisem jego aut. Skorzystałem z tej propozycji i wtedy zobaczyłem, co to jest Subaru, jak świetnie się prowadzi.

Z samochodu rajdowego niewiele wyszło, ale zorganizowałem serwis tej marki. Na początku lat 90. ludzie jej nie znali, ale założenie dealera było takie: niech klient wie, że serwis prowadzi Koper, bo to jest gwarancją, że nawet, gdyby coś się popsuło, to zostanie dobrze naprawione. I tak od ponad 20 lat zajmuję się Subaru.

M.L.: Ma Pan sentyment do tamtych czasów, dawnych rajdów i samochodów?

A.K.: Po 13 latach niejeżdżenia doszedłem do wniosku, że muszę sobie coś kupić, bo już mi się to śni po nocach. I kupiłem Subaru STI ze stajni Tommiego Makkinena. Wystartowałem nim w mistrzostwach Polski. Lecz świat rajdów zmienił się. Trudno rywalizować nawet z najmłodszymi, 20-latkami. Mnie wydawało się, że jadę szybko... a na mecie – bardzo przeciętny czas.

Jeżeli chodzi o stare samochody, to rozglądałem się za Renault 5 Alpine w wersji rajdowej. Znalazłem nawet takie auto na Węgrzech. Mało brakowało i bym je kupił, ale okazuje się, że w Polsce nie bardzo jest się gdzie ścigać. Wyścigi jeszcze są, ale rajdy nie bardzo. Namawiają mnie, żebym wziął udział w Monte Carlo Historique, ale nie bardzo pociąga mnie jazda z punktu A do B. Moim zdaniem w rajdach do mistrzostw Polski powinno być kilka OS-ów do startu, w których powinny być dopuszczane auta historyczne².

M.L.: W Polsce są setki salonów samochodowych – każdy jak supermarket, a u Pana jest autentyczna historia polskiego motosportu. Powinien Pan to wykorzystać, tym bardziej że Subaru to marka silnie związana ze sportem.

A.K.: Może i tak, ale z drugiej strony samo posiadanie starych aut, jak w muzeum, nie bardzo mnie pociąga.

M.L.: Bardzo dziękuję za rozmowę. ■



² PZM PRZYKOTOWUJE OBECNIE CYKL IMPREZ RAJDOWYCH, W KTÓRYCH BĘDĄ MOGLY STARTOWAĆ HISTORYCZNE RAJDÓWKI. MOŻE PAN ANDRZEJ DA SIĘ NAMÓWIC?

A. Koper

**ANDRZEJ KOPER**

URODZIŁ SIĘ 9 MAJA 1953 R. W WRAJDACH POPULARNYCH ZACZAŁ STARTOWAĆ NA POCZĄTKU LAT 70. W 1976 R. ZDOBYŁ TYTUŁ RAJDOWEGO MISTRZA POLSKI W KLASIE DO 1300 CM³ I OD TEGO MOMENTU JEGO KARIERA NABRAŁA RUMIENCÓW. W KLASYFIKACJI GENERALNEJ ZDOBYŁ 4 TYTUŁY MISTRZA POLSKI (W LATACH 1982, 1984, 1985 I 1988). ANDRZEJ KOPER ZDOBYWA SWÓJ OSTATNI TYTUŁ MISTRZA POLSKI W KLASYFIKACJI GENERALNEJ, POKONUJĄC MARIANA BUBLEWICZA W ROKU 1988. INNE OSIĄGNIĘCIA TO ZDOBYCIE PUCHARU POKOJU I PRZYJAŹNI (NIEFORMALNYCH MISTRZOSTW KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH) W SEZONIE 1984 I ZAJĘCIE 6. MIEJSCA W MISTRZOSTWACH EUROPY W 1987 R. CHOĆ W LATACH 90. OGRANICZYŁ AKTYWNOŚĆ SPORTOWĄ, W 1992 R. ZAJĄŁ IV MIEJSCE W MISTRZOSTWACH POLSKI I BYŁ DRUGIM WICEMISTRZEM W KLASIE A9.

fot. Jan Cetera/MEDIA GRAFICA

Salon Subaru Andrzeja Kopera w Warszawie przy Al. Krakowskiej 151 jest miejscem znanym już czytelnikom „Plejady”. W nim spotykaliśmy się z Bogusławem Lindą i Maciejem Orłosiem. Tu swoje Subaru kupowała także Kora Sipowicz.

Skąpani w słońcu i barszczu - Arłamów 2015

(trasa turystyczno-terenowa)

Od lat uczestnicy Plejad „obstawiali” region, w którym odbędzie się kolejny zlot. I od lat wśród najbardziej popularnych wersji pojawiały się Bieszczady. Nic w tym dziwnego, gdyż trudno o miejsce bardziej urokliwe, oddalone od cywilizacji, hałasu i zabiegania; zniewalające krajobrazami i przyrodą, brzmiące w głowach strofami „Bieszczadzkich Aniołów” i wspomnieniami lat młodości.



Bieszczady są nadal dzikie, mało zaludnione, tajemnicze. W lasach żyją niedźwiedzie, wilki i rysie. Okolice są bogate w stare cerkwie i małe kapliczki. Przesycone historią trudną i bolesną (wołające bandy UPA, dramat mieszkańców, akcja „Wisła”). W aktualnych granicach Polski został jedynie mały fragment Bieszczad i trzeba je koniecznie odwiedzić...

Dopiero 2015 r. pozwolił na organizację Plejad w Bieszczadach. Na bazę zlotową wybrano Arłamów – przez lata niedostępny dla zwykłego człowieka, ogrodzony murami, strzeżony ośrodek, w którym wypoczywał Gierek, Jaroszewicz czy przywódca „państw przyjaznych”, a internowany był Lech Wałęsa. Po przemianach ustrojowych był nieruchomością

kłopotliwą, ale ostatnio został gruntownie przebudowany i unowocześniony.

W tej chwili jest to ogromny, luksusowy kompleks hotelowo-wypoczynkowo-konferencyjny o 4 gwiazdkach. Otoczony lasami Puszczy Karpackiej, zbudowany na wzgórzu 590 m n.p.m.

Tu właśnie dojechalibyśmy 4 czerwca naszym Foresterem. W Biurze



Złotu odebraliśmy tradycyjnie numery startowe, identyfikatory i wyprawki. Tym razem organizatorzy wyposażyli nas w zgrabne walizeczki, niebieskie ręczniki z logo Subaru i „inteligent minicar” – Outback z systemem EyeSight. Każdy dostał też koszulki złotowe i kubki z wilkiem w tle. Potem badanie techniczne i oklejanie auta

oraz „rozpoznanie terenu”, na którym mieliśmy spędzić czas do niedzieli.

Tegoroczny Złot Plejad, już XII w historii (do którego udział zgłosiło ponad 200 załóg), tradycyjnie przewidywał 4 trasy: szosową, turystyczno-szosową, terenową oraz turystyczno-terenową (fioletowy kolor i 71 zgłoszonych załóg). Lwią część naszej grupy stanowiły

Forestry; a trasa w dużej mierze prowadziła drogami poza asfaltem.

Hotel jest ogromny (kilka pięt i skrzydeł). Zachwyciło mnie patio o powierzchni ok. 2300 m² ze szklanym, kopulastym dachem, lustrzanymi ścianami, po których spływa woda (tu odbyła się impreza zamykająca XII Złot Plejad).



» Nie ma tu szansy na nudę – są hale sportowe, baseny, zewnętrzny basen termalny, taras widokowy z leżakami, trzypoziomowy kompleks SPA&Wellness, sauny i jacuzzi, bania ruską, grota lodowa i śnieżna, solarium. Do tego 3 zróżnicowane wystrojem i menu restauracje, kawiarnia, lobby-bar, klub nocny, z kręgielnią i salą bilardową, hala sportowa z boiskami (piłka ręczna, siatkowa i koszykówka), hala tenisowa z kortami do tenisa i squasha, siłownia i sala fitness, ściana wspinaczkowa, dwie strzelnice sportowe. Na zewnątrz korty tenisowe, boisko piłkarskie i do gier plażowych, stadnina koni z krytą ujeżdżalnią, pole golfowe, park linowy, wypożyczalnia rowerów i baza do nordic walking, stawy rybne, kompleks narciarski czynny zimą... Na terenie są dwie klimatyczne, drewniane karczmy. Jest przedszkole hotelowe i Klub Juniora, więc z pozostawieniem dzieci „fachowym ręką” na czas imprezy kończącej nie było żadnych problemów.

Kompleks Arłamów ma też swoje lotnisko (jakiś 14 km od hotelu), własny helikopter i własną ekologiczną elektrociepłownię, bo sieć energetyczna tu nie dociera.

Stojąc pośrodku tych luksusów, zastanawialiśmy się, jakie atrakcje przygotowali dla nas Organizatorzy – wokół przecież Bieszczady, Beskid Niski, Pogórze Karpackie. Niektóre nie miały nawet cienia szansy wpleść się w krótki program Złotu.

W hotelu czekały zdalnie sterowane samochodziki na trasach urozmaiconych wieżowcami, kolorowymi rondami i drzewkami. Obok Biura Złotu zgłębialiśmy tajniki regulaminowe kar i liczenia punktów.

Odkryciem wśród przypadków wymienionych w tabeli okazała się informacja, że nanoszenie poprawek w karcie drogowej kosztuje 100 pkt, tak więc pilotka (czyli ja) otrzymała surowy zakaz bazgrolenia po karcie zadań i nakaz mieszczący się z odpowiedziami w przeznaczonych do tego kratkach.



Obejrzelśmy buty firmy Gino Rossi pokazywane wcześniej na Forum i zajrzeliśmy do sklepiku, by sprawdzić nowości. Nasz Forek wzbogacił się o znaczki, które nakleiliśmy mu na tylnej klapie.

O godz. 20.00 trasa terenowa i turystyczno-terenowa miały odprawę dla pilotów we wspólnej sali – poprowadzoną w części przez Ojca Dyrektora. Najzabawniejsze szkolenie dla pilotów, na



jakim dotychczas byłam. Z zestawu informacji, które usiłowano nam wtłoczyć do głowy, wspomnę kilka następujących:

- Jesteśmy na wycieczce turystyczno-krajoznawczej mającej na celu poznanie tutejszej przyrody. Dzięki temu Lasy Państwowe otworzyły dla nas szlabany na drogach leśnych.
- Średnia szybkość na naszej trasie to 30 km/h (co okazało się prawdą dosłowną).
- Nie wolno wjeżdżać w miejsca, w które nie wolno. Ale wolno tam, gdzie normalnie nie wolno, jeśli książka drogowa mówi, że wolno (przekreślonym znakiem zakazu). Na trasie okazało się, że znaki zakazu postawiono po wydruku książki i kilka razy wjazd pod zakaz braliśmy na własne ryzyko.
- Trzeba być przygotowanym na niewidoczne szczyty, wąskie drogi, dziką zwierzynę i nie mniej dzikie Kamazy i traktory z łańcuchami w miejscach najmniej spodziewanych.
- Podczas przejazdów po łąkach (dotowanych i kontrolowanych przez UE) i w Natura Parku wolno jechać tylko tam, gdzie zostawiony jest już ślad lub postawiona strzałka.
- Spodziewać się „lotnych” kontroli prędkości i punktów karnych za jazdę powyżej dopuszczalnej 30.

Poruszono sprawę barszczu Sosnowskiego, o którym Biuro Złotu SMS-owo informowało kilka dni przed rozpoczęciem Plejad. Jak twierdzi wujek Google – cudo to odkryto na Kaukazie w 1944 r. i do 1970 r. sprowadzono do wielu krajów bloku wschodniego jako roślinę pastewną. Już wkrótce okazało się co to za „ziółko” niebezpieczne dla zdrowia i życia ludzi. Uprawy porzucano, ale roślina rozprzestrzeniała się sama. Przybysz był agresywny i nie do wyplenia. Barszcz jest rośliną wysoką, dużą (1–4 m wys.) i wyjątkowo toksyczną – w jego soku i włoskach pokrywających liście znajdują się związki chemiczne, które pod wpływem słońca lub bezpośredniego kontaktu powodują oparzenia II i III stopnia. Nie działa on jednak błyskawicznie, jak np. pokrzywa, tylko powoli i podstępnie. Objawy na skórze pokazują się od kilkunastu minut do kilku godzin od kontaktu z rośliną. Po około 24 h pojawiają

się pęcherze, a stan zapalny trwa wiele dni. Miejsce oparzone jest wrażliwe na słońce nawet przez kilka lat od zdarzenia. Potocznie ochrzczono go nazwą „zemsta Stalina”. W Polsce objęty jest prawnym zakazem uprawy, rozmnażania i sprzedaży (co jednak wcale mu nie przeszkadza rosnąć).

Po każdym dniu poradzono nam jechać na myjnię i umyć auto, ponieważ barszcz dość intensywnie porastał miejsca wybrane na próby sportowe. Wiadomo, że będzie rozjeżdżany kołami, a w słońcu jego toksyczne olejki eteryczne osiadały na karoseriach aut i nawet po kilku dniach można się sparzyć – co już podobno zdarzało się amatorom jazd terenowych po Bieszczadach (niestety olejki przeni-

tn. deszcz = bardzo trudno i błotniście, słońce = dziecinnie prosto. Zapowiadano słoneczny weekend, zatem jedni zmartwili się, a inni ucieszyli, że nie będzie błota.

W pogotowiu miało być auto z wyciągarką. Wykluczono samotne udawanie się przez las na poszukiwanie pomocy, ponieważ za najbliższym zakrętem można wleźć w gawrę niedźwiedzia, a jego lepiej do wyciągania auta nie zaprzęgać.

Poproszono nas o litość dla sprawdzających karty drogowe – nie mazać, nie bazgrać i nie kreślić oraz czytelnie pisać – preferowane jest pisanie schludne i dużymi, drukowanymi literami, na spokojnie i nie na kolanie, tudzież nie w jadącym po dziurach aucie.



fot. Magda Marcinkowska x 3

kają także przez tkaniny). Zalecono nam nie siadać na łące porośniętej barszczem, a także na masce auta i szczególnie pilnować dzieci oraz zrezygnować z sandałów.

Grupie terenowej przyspieszono starty z 9 na 8 rano (jęk rozpaczy), zaś grupie turystyczno-terenowej opóźniono je o pół godziny (zadowolone westchnienie). Wszystko z powodu miejsc newralgicznych, gdzie krzyżują się próby i trasy i istnieje ryzyko „zakorkowania się” dróg. Niestety następny dzień pokazał, że i tak „zakorkowaliśmy się” już na poligonie, a potem w Natura Parku...

Skalę trudności przejazdów na wielu trasach dojazdowych i próbach na łąkach mierzyć należy ilością opadów deszczu

Ojciec Dyrektor dał jeszcze kilka cennych wskazówek:

1. Przy jeździe na czas po terenie – im szybciej się jedzie – tym nierówności większe.
2. Nie patrz, jakim stylem ktoś jedzie – tylko gdzie go wyrzuci w powietrze i tam złuzuj, bo inaczej też cię wyrzuci.
3. Tam gdzie są kamienie – można przebić oponę, ale za to nie ma barszczu, więc można ją sprawnie wymienić. Tam gdzie jest barszcz – lepiej koła nie dotykać, ale tam też nie powinno być szans na złapanie gumi.
4. Jeśli chodzi o przejazd przez wodę po płytach – jak jedziesz po płytach, to jest płytko, a jak nie jedziesz,

- » to potrzebujesz amfibię. Płyty zaś widać tylko wtedy, kiedy jedziesz wolno. Oczywiście nie ma przeszkód, by jechać bardzo szybko – trzeba tylko zabrać kąpielówki.
- Próby sportowe są wytaśmowane i oznaczone kołkami właśnie po to, by omijać kamienie, korzenie i różne przykre niespodzianki, na których można urwać sobie wahacze, ale jak ktoś chce, może sprawdzić, jak mocno ma zamontowany wydech czy zderzaki – serwis potem pomoże.
 - Dzkie zwierzęta wyskakujące z nienacka przed maskę samochodu są dla auta szkodliwe. Stopień szkodliwości wzrasta z rozmiarem zwierzęcia i prędkością auta.

5 VI zaczął się słoneczną pogodą i rewelacyjnym śniadaniem i trudno było wywabić mnie z restauracji. Kuchnia pyszna, różnorodna, pięknie podane jedzenie, klimatyczne wnętrze... Wyjechaliśmy przez bramę zwaną „jaroszewiczówka” – poddając się uprzednio kontroli trzeźwości (w tym roku po raz pierwszy obowiązkowej) i odbierając suchy prowiant.

Pierwszy punkt programu to Trzciniec – strzelanie i rzut granatem do celu – po przebiegnięciu na czas „ścieżki zdrowia”. Należało zgrabnie „hopsać” przez ułożone płasko opony, a następnie nad i pod rozwieszonymi gumami – wszystko

z bronią w rękę. Wysilek plus adrenalina = zwykle chybiecie. Znacząca część załóg kobiecych postanowiła wystosować prośbę do Ojca Dyrektora, by na kolejnych Plejadach pojawiły się zadania typowo kobiece, jak np. robienie warkoczyków albo kanapek na czas, tudzież szydełkowanie, wieszanie prania czy kręcenie hula-hoop.

Pierwsza próba sportowa na poligonie faktycznie odbywała się na łące pełnej barszczu. Staliśmy grzecznie na wyjeźdżonej drodze bez rozpełniania się, bo dookoła rozkładała wielkie liście wspomniana „zemsta Stalina”. To był pierwszy punkt newralgiczny, który „zakorkował” nasze przejazdy.

phot. Magda Marcinkowska



młynki), ciesząc się, że nie zniszczą i nie przypadną... Ekspozycja ukazuje pracę rolnika od XIX w., a na przedwojennych maszynach nadal widać mąkę...

Kolejna dojazdówka – urokliwa, bieszczadzka dróżka. Słońce, brzęczenie pszczoł, kwitnące zioła i kwiaty, pojedyncze drzewa. 20 minut takimi dróżkami dzieliło nas od młyna do Bandrowa i kolejnego zadania. Przytulwszy małą nalewkę-kukuleczkę od Pani Ireny ruszyliśmy liczyć krzyże na cerkwi w Hoszowie. Kolejna cerkiew – w Czarnej Górze – skrywała odpowiedzi na pytanie o rok budowy oraz wezwanie kościoła parafialnego.



phot. Mateusz Skwarczek x 3

Oczywiście kaski obowiązkowe i plan jazdy tuż przed startem, a potem „dzida-dzida-dzida”, tak, by nie wylecieć poza taśmy. A potem już ruszyliśmy wykonać zadanie we młynie w Ustrzykach Dolnych. Opuścić poligon było niełatwo, bo wskazówki w książeczce drogowej zwodnicze. Minęliśmy po drodze kilka różnych szlabanów i bram, a dystans do kolejnej wskazówki należało liczyć od przejechania przez bramę lub szlaban. Ale udało się.

Muzeum Młynarstwa i Wsi w Ustrzykach Dolnych mieści się w starym, odrestaurowanym i nieczynnym już młynie. Wielu gospodarzy oddało do muzeum urządzenia i sprzęty (żarna, brony, pługi, siewniki, młockarnie,



Potem jazda do Olchowca po węgiel drzewny. W przeszłości wypalany w mielerzach (kopcach usypanych z ziemi), potem zastąpionymi retortami (stalowy, duży piec używany na wolnym powietrzu, w którym powstaje węgiel drzewny). Z 5 kg drewna dostaje się 1 kg węgla drzewnego. W Bieszczadach i Beskidzie Niskim pierwsi węglarze pojawili się latach 60. poprzedniego wieku. Teraz zawód węglarza wymiera. To ostatni dzwonek, by taką pracę zobaczyć jeszcze „na żywo”.

Zakupiwszy torbę węgla, skierowaliśmy się do Górzanki podążając piaszczystymi łożyskami wśród łąk zarośniętych żółto i biało. Pojedyncze drzewa, mały strumyk, samotne krzaczki dzikich róż i małe kapliczki.

W Górzance jest stara, drewniana cerkiew po wojnie przekształcona w kościół rzymskokatolicki. Obok murowana dzwonnica z połowy XIX w. i stary cmentarz. Rośnie też ponad 300-letni dąb, którego dotyczyło pytanie w karcie drogowej.

„Popas” mieliśmy w Natura Parku. Ta trasa dojazdowa była chyba najpiękniejszą i najbardziej atrakcyjną z dotychczasowych. Zjazd z łąki w stronę drogi zapierał dech i pokazał, jak pięknie radzi sobie w terenie nasz Forester. Było po prostu bajkowo. Dotarliśmy tu z opóźnieniem, odstaliśmy swoje w gigantycznym ogonku wijącym się pod górę – w oczekiwaniu na kolejną próbę sportową.

Udało nam się zjeść bez kolejki obiad podany w karczmie „Wrota Lasu” utrzymanej w klimacie polowań i łowiectwa. Trofea łowieckie – skóry, poroża, zwierzęce łby, a nawet całe zwierzęta, kamienny kominek, kolumny udające rosnące drzewa. Jedzenie przyzwoite i podane w ciekawy sposób. Można było z drewnianej beczki zaczerpnąć kiszzonej kapusty albo wyłowić kiszzonego ogórka.

Jeszcze tylko rzucanie podkowiemi tak, by zostały na wbitym w ziemię pręcie, rzut siekierą w drewniany bal i wbijanie gwoździ w pień. Potem próba sportowa na łące – taśm nie zerwaliśmy, kołków nie wyróciliśmy, wszystkie części Forka zostały na miejscu – więc zadowoleni opuściliśmy teren Natura Parku.

Skierowaliśmy się na Myczkowce do Parku Miniatur i Ogrodu Biblijnego. Na 800 m² Ogrodu Biblijnego znalazła się

roślinność z Bliskiego Wschodu. Wszystko zorganizowane w miniscenki biblijne, uzupełnione o dekoracje. Są tu aranzacje dotyczące życia i ucieczki Żydów z Egiptu, Ziemia Obiecana, Świątynia Salomona, scenki z życia Jezusa, Golgota, winnice, gaj oliwny, poletka uprawne, stada owiec, osiołki przy pracy, woda płynąca ze skały i inne.

W głównej alei na dużych tablicach informacyjnych czytaliśmy o operacji „Wisła” (pierwotny kryptonim „Wschód”) i oglądaliśmy zdjęcia ukazujące historię i kulturę regionu, zabytki i dawnych mieszkańców.

Potem wizyta w Parku Miniatur (prezentuje budownictwo sakralne z pogranicza polsko-słowacko-ukraińskiego) ze sto-



foto: Magda Marcinkowska × 2

jącym pośrodku pomnikiem Jana Pawła II. Park powstał w 2007 r. Sto kilkadziesiąt makiet w skali 1:25 praktycznie idealnie odwzorowuje konkretne obiekty. Zwiędającym towarzyszy muzyka sakralna, śpiewy cerkiewne i kazania papieża (głosniki ukryto w atrapach skał i kamieni).

Zajrzeliśmy do miejscowej kawiarenki, której patronować ma św. Franciszek – zastanawiam się jednak, czy świętemu przypadłby do gustu jej wystrój. Mam wrażenie, że ten słynący z miłości do zwierząt człowiek osłupiałby na widok dziesiątków wypchanych ptaków i zwierząt, które zajmują ściany i regały dookoła, wypełniając całą wolną przestrzeń. W rogu stoi figura świętego – trzymającego w dłoniach ptaszki, w towarzystwie sarny i jelenka.

Zrobiło się nam przykro na widok tych nieszczęśników futrzastych i pierzastych, którzy stracili życie dla czyjś widzimisię. Szybko wyszliśmy stamtąd na świeże powietrze i w milczeniu skierowaliśmy się na Uherce Mineralne do Browaru Ursa Maior.

Za progiem browaru powitała nas kartka A4 z informacją, że podpowieździ do pytań uzyskać można jedynie po nabyciu piwa, z czego z ochotą skorzystaliśmy, unosząc ze sobą karton piw o różnych smakach.

Obejrzelśmy przestronne wnętrze, kilkupoziomowe, ze szklanymi fragmentami ścian (można zajrzeć „na produkcję”), kolorowo i z fantazją urządzone – stanowiące połączenie pubu z galerią obrazów.

Ursa Maior to mikrobrowar prowadzony przez pasjonatów, warzący tzw. ales. Wszystkie smaki pochodzą od zastosowanych surowców oraz są wynikiem pracy drożdży. Nie używa się tu sztucznych dodatków. Uzyskane aromaty są rezultatem chmielenia na zimno (czego akurat dotyczyło nasze pytanie w karcie drogowej). A polega ono na tym, że do leżakującego w zbiornikach piwa dodaje się chmiel, który nadaje cechy charakterystyczne dla użytych odmian. Przez kilka dni szyszki chmielowe opadają, oddając olejki eteryczne i zapach owoców cytrusowych, tropikalnych, żywic, ziół czy kwiatów. Aromat wzmacnia się, mieszając wszystko kilkakrotnie. W piwach >>



» chmielonych na zimno na dnie butelki występuje naturalny zielonkawy osad chmielu. Tutejsze piwa są w 100% wegańskie – powstają wyłącznie z naturalnych składników roślinnych (słód, chmiel, drożdże i woda). Piwa są naturalnie nagazowane i nieutrwalone (czyli niefiltrowane i niepasteryzowane), dzięki czemu m.in. zachowują witaminy i substancje mineralne. Na butelkach widnieją etykietyki z niedźwiedzią i niedźwiadkiem, ochrzczone kreatywnie: Rzeźnik, Rosa z Kremenarosa, Royzbawiony, Śnieg na Beniowej, Megaloman, Dwa Misie, Wataha, Pantokrator czy Renegat.

Potem już tylko zadanie na geobike'u – w tym roku osiągnięta na torze prędkość również była istotna. Niemniej chodziło o prędkość jak najmniejszą (tu się trochę nie zrozumieliśmy z organizatorami), zajmując jedno z lepszych miejsc... na końcu tabeli wyników.

Na końcowym PKC w hotelu musieliśmy okazać na zaliczenie zakupy zrobione na trasie (mąka, nalewka i węgiel drzewny), a nasz mistrz samochodzikowy zaliczył ostatnie zadanie zdalnie sterowanym Subaru.

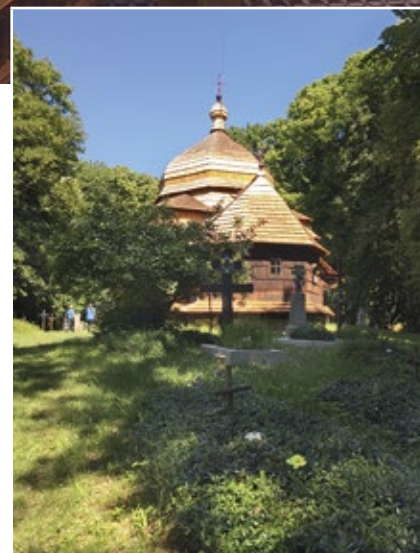
Rzutem na taśmę opłukaliśmy z barszczu Forka w hotelowej myjni i wreszcie nadszedł czas na relaks i możliwość skorzystania z przebogatej oferty ośrodka. Była obserwacja gwiazd na bieszczadzkim niebie, pogaduchy i wymiana doświadczeń z innymi załogami.



6 VI nasza załoga startowała o 9.13 (rzecz jasna po śniadaniowej uczcie Lukullusa).

Alkomat, prowiant, świeża karta drogowa i nowa przygoda. Mijamy malutkie wioseczki, kupki siana i buchające roślinami łąki, sterty ściętego drewna, pracujące maszyny i ludzi. Droga raz asfaltowa, raz szutrowa, raz piaszczysta – zmienia się co chwila – jednak w każdym momencie jest malownicza i cieszy oczy.

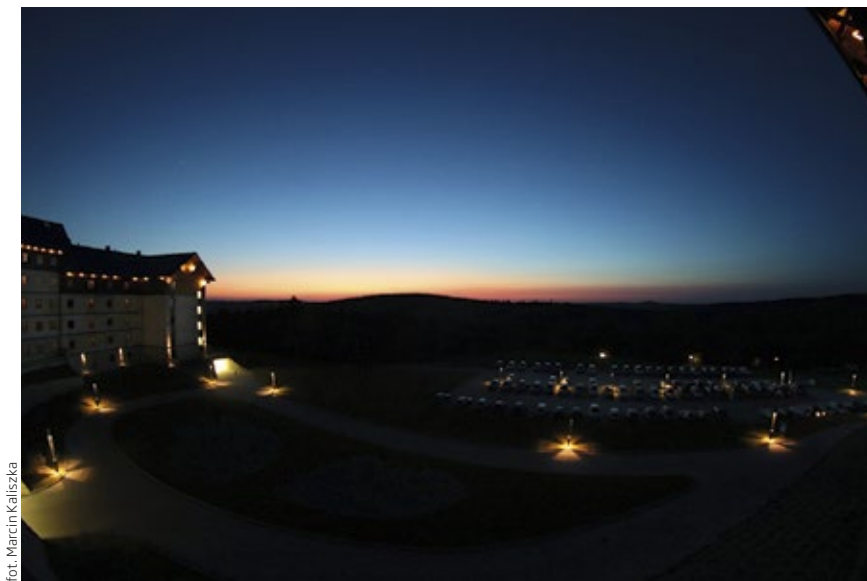
Docieramy pod wzgórze, na którym stoi cerkiew w Uluczu. Trzeba się wdrapać, odnaleźć granitową tablicę pod drewnianym krzyżem i odczytać,



fol. Magda Marcinkowska x 2

co upamiętnia. Na całe zadanie przewidziano 15 minut. Już w czasie wspinaczki zaczynamy mieć wątpliwości czy wspomniany kwadrans nam wystarczy.

Na wzgórzu sapiemy od temperatury i tempa marszu jak wściekle niedźwiedzie z astmą. Cerkiew malutka i urocza z okrągłymi okienkami, kamiennym progiem, podmurówką i ścieżką dookoła. Wewnątrz jest wystawa ikon. Kwitnie jaśmin. Wokół trawa i stary cmentarz – kilka mogił kamiennych „znaczących” i mnóstwo malutkich drewnianych krzyżyków poutykanych w trawie i pozarastanych dzikimi kwiatami. Każdy chyba zastanowił się, jak tutaj transportowano nieboszczyków w trumnach, skoro samemu ledwo można podejść pomiędzy drzewami.



fol. Marcin Kaliszka

Pani opiekująca się cerkwią zdradza nam tajemnicę – po przeciwnej stronie wzgórze jest łagodniejsza dróżka i tamtędy właśnie konie wciągały zmarłych na górę.

Łatwo zlokalizowaliśmy krzyż i tablicę – a tam niespodzianka! Cirylicą wszystko wyryte! Na szczęście język rosyjski się „nie zapomniał” i jako poszło. Schodząc do auta uważamy, by nie ześlizgnąć się na podszwach. Pomstujemy pod nosem na układających zadanie, w przekonaniu, że do przetestowania tego wybrali rączą młodą kozicę czytającą cyrylicę, bo tylko ona mogła się wyrobić w założonym czasie (zakładając, że u podnóża została solidnie ukłuta szpilką w futrzasty zadek, żeby jej szybciej poszło).

Spóźnieni docieramy na żwirownię na próbę sportową. Słońce praży, wokół piasek, żwir i tumany pyłu. Na starcie obowiązkowo kask i szkiełko. Wydawało się prosto, łatwo i niewinnie, póki na jednej hopie nie wyrzuciło nas jak z procy i nie nauczyło pokory. Przydzwoniwszy zębami o kolana i głowami o dach, stwierdziliśmy, że chyba pojedziemy nieco wolniej. Auto zostało całe, choć płyta pod silnikiem się przydała.

Przemykamy lasami pomiędzy szlabanami. Mijamy pola, stare drzewa ze spróchniałymi dziuplami, zniszczoną małą cerkiew, stare drewniane słupy energetyczne, dzikie róże, piękne zakręty i roślinne tunele, łąki fioletowo-niebiesko kwitnące łubinem i różową koniczyną, rozwidlenia i krzyżówki. Zachwyca nas po raz kolejny dobór tras dojazdowych na tegorocznym Zlocie. Ta konkretna – ze żwirowni do Krasiczyna – jest według nas najpiękniejsza. Niestety zdjęcia robiliśmy tylko z auta, bo za szybami roily się chmary wielkich złotych much i gryzących much końskich.

Tuż po wyjeździe na asfalt grzęzniemy w korku, który tworzą subaraki z naszej trasy. Kompletny brak zasięgu w komórkach. Droga jest zablokowana, ponieważ dalszy jej fragment wiedzie przez las i ktoś zapomniał otworzyć szlaban. Trwają poszukiwania leśniczego z kluczami. Jakby tego było mało – na zakręcie zderzyły się dwa auta złotowe i kierowcy czekali na policję i lawetę, bo niestety impreza (z trasy szosowej) dalej jechać sama nie mogła.

Zalogi rozpełzły się dookoła z komórkami w dłoniach – próbując nawiązać kontakt z Biurem Złotu. Bezskutecznie.

Wpadłam na pomysł, by wykorzystać system ISR, który przecież jest wyposażeniem standardowym w naszym Forku – i udało się. Stoimy jeszcze czas jakiś na poboczu i wreszcie pojawia się ktoś z kluczami do szlabanów, jest wiadomość o wysłaniu lawety. Wąż subaraków zaczyna prześlizgiwać się z asfaltu przez szlaban prosto w cień lasu. Jedziemy wolno – drogi są tak wąskie, że o wyprzedzaniu kogokolwiek można tylko pomarzyć. Machnęliśmy więc ręką na PKC w krasiczyńskim zamku.

Zamek w Krasiczynie czekał na nas z obiadem podanym w sali wystrojonej po rycersku. Skrzyżowane szable, kusze, tarcze, kute żyrandole – świeczniki

Sapiehów, którzy rządili tu do 1944 r. Po II wojnie światowej siedzibę miało tu Technikum Leśne (i tego dotyczyło jedno z pytań w karcie), obecnie jest to własność Agencji Rozwoju Przemysłu.

W sercu dziedzina – w skwarze i upale – dwoi się i troi przed grupą subariadową przewodnik zamkowy wystrojony na dawną modłę. Przypomina mi Papkina z „Zemsty” Fredry – ma białą perukę z charakterystycznymi lokami i warkoczem, białą koszulę z żabotem i koronkowymi mankietami, jasnoróżowy frak ze złotymi naszytami, różową kamizelkę i różowe pantalonki do pół łydki. Obowiązkowe w tamtych latach białe skarpetki i buty na



fol. Mateusz Skwarczek

i kraty w oknach; lustra w złożonych ramach, kandelabry, zegar na marmurowym kominku i rycerz w pełnej zbroi, stojący we wnęce ściany.

Zamek jest pięknie odrestaurowany. Został zbudowany w XVI/XVII wieku przez ród „tych” Krasickich. Dziedziniec pełen jest krużganków i architektonicznych „fidrygalków”. Z dwu stron dziedzina ściany ozdobiono ażurową attyką. W narożach są 4 okrągłe baszty: Boska, Papieska, Królewska i Szlachecka. Jest też piękna kwadratowa Wieża Zegarowa.

Zamek wielokrotnie gościł królów polskich (Zygmunt III Waza, Władysław IV, Jan Kazimierz i August II). Po wygaśnięciu rodu Krasickich przechodził w kolejne ręce rodów szlacheckich, aż do

obcasiku z klamkami dopełniają całości. Z całych sił stara się skupić na sobie i swej opowieści uwagę grupy, mówiąc głośno, ze swadą i humorem. Plus za taki pomysł na przewodnika. No i drugi za wykonanie.

Odnaleźliśmy kolejne odpowiedzi na pytania z karty, rzuciliśmy okiem w sklepie z rękodziełem, uwieczniliśmy na zdjęciach stojące przed bramą wejściową armaty i ruszyliśmy do Przemyśla, bo kolejny PKC czekał pod torem saneczkowym.

W Przemyślu ubawiliśmy się na torze, dopingując jadących, bądź prując ze straceńczą odwagą na saneczkach. Trudno było nie hamować na co ostrzejszych zakrętach, bo przecież tabliczka przy starcie uprzedzała, że odpowiedzialność za zderzenie ponosi ten, kto wali

» z tyłu. Powietrze huczało śmiechem i piskami jak z wesołego miasteczka! Po szaleństwie saneczkowym ruszyliśmy ku Fortowi XVI (po odpowiedź na pytanie o szańce) i wydlubaliśmy z czeluści niewiedzy informacje o krzyżu zawierzenia miasta Przemyśla Bożemu Miłosierdziu. Zadowoleni ruszyliśmy do Kalwarii Paclawskiej liczyć ptaki i szukać franciszkanina, którego grób mieści się w podcieniach kościoła. Mniej więcej w połowie drogi (asfaltowe zawijasy) mijamy cudowne źródło – podobno bardzo w Polsce znane.

Kalwaria Paclawska osadzona na szczycie, otoczona piękną przyrodą, ściągająca tłumy pielgrzymujących do cudownego obrazu Matki Bożej, zwana jest Jasną Górą Podkarpacia.

Według legendy A. Fredro na jednym z polowań nie ustrzelił jelenia, bo pomiędzy jego rogami ujrzał krzyż i postanowił w tym miejscu zbudować

kościół i klasztor oraz założyć kalwarię – na wzór jerozolimskiej drogi krzyżowej. W 1665 r. wybudowano drewniany kościół i klasztor, do którego Fredro sprowadził zakonników. Tylko franciszkanie spełnili postawione warunki. Przybywszy tu w 1668 r. zostali do dnia dzisiejszego. Obecny kościół – drewniany, w stylu barokowym z 1770 r., przetrwał dwa pożary, ma dwie wieże boczne i podcienia, liczne malowidła, figury i zdobienia.

Powstał tu także rezerwat przyrody, w którym jest wieża do obserwacji tutejszych ptaków drapieżnych (pustułka, orlik krzykliwy, myszołów, trzmielojad) i ścieżka historyczno-przyrodnicza. Niedaleko Pustelni św. Magdaleny zachowane są wały obronne dawnego grodziska.

Z ulgą wracamy na metę do hotelu. Droga powrotna wiedzie nas w bród przez rzeczkę i krętymi drózkami przez wioski i łąki.

Godzinę spędzamy w kolejce do myjni. Potem wykorzystujemy odrobinę ofertę rekreacyjną hotelu. Długo siedzimy na tarasie przy kawiarni, śmiejąc się i opowiadając przeżycia z obu dni. Znajoma załoga wpadła do rowu i musiała skorzystać z pomocy miejscowego, który wybawił ich z kłopotów za pomocą traktora.

Dookoła wakacyjna atmosfera i zadowoleni zlotowicze pod parasolami. Skwierczą na słońcu, pluskają się na zewnątrz w basenie i jacuzzi, śmieją, dowcipkują i rozkoszują wolnym czasem. Wszyscy czekają na wyniki zmagani i na wieczorną imprezę, a przygotowania do niej widać już w przestronnym patio.

Tradycyjnie już cierpliwość zlotowiczów wystawiona była na próbę, a wszystkim wydawało się, że punkty

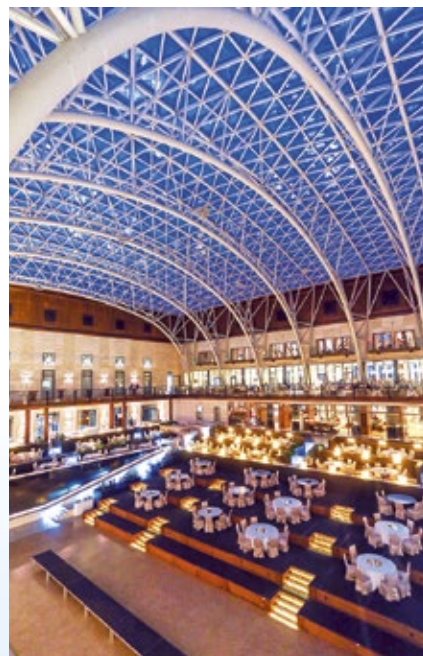


liczone są w nieskończoność. Stoły uginały się od zimnych i ciepłych dań, napojów i drinków. Świeciły pływające po wodzie lampiony, szemrały wodne wodospady po lustrzanych ścianach, dudniła scena. Ta impreza końcowa była inna niż wszystkie poprzednie. Elegancka, onieśmielająca, wymagająca innych strojów niż te pod namiotami przy grillu. Tradycyjnie towarzyszyły nam różne filmy – z obecnego Złotu, z wyprawy forumowej katamaranem na Karaiby, z Subariady. Był pokaz zdjęć w ramach konkursu fotograficznego i wodzirej, który usiłował wciągnąć nas do zabawy, odwracając myśli od oczekiwania na wyniki. Potem dzika radość wygranych załóg na poszczególnych trasach i zwycięzców konkursu na najlepsze zdjęcia, no i zabawa do ostatniego „niezmęczonego” zlotowicza.

Arlamów pożegnał nas pysznym śniadaniem w niedzielny poranek.

Z zalem pakowaliśmy się do auta, jednak perspektywa powrotu przez pół Polski zniechęcała nas do odwiekiania momentu wyjazdu. Słusznie zrobiliśmy, bo drogi były koszmarnie zapchane, pozamykane, z objazdami i ruchem wahadłowym. Wiele godzin w korkach w ramach powrotu to jedyne mniej sympatyczne wspomnienie tego weekendu.

XII Zlot Plejad był imprezą naprawdę imponującą, zorganizowaną z rozmachem i w fantastycznym miejscu – zarówno jeśli chodzi o region, jak i samą bazę. Pogoda nam dopisała tak, jak na rzadko którym zlocie, humory i nastroje również. Kłaniając się pięknie Organizatorom i Sponsorom oraz Forumowiczom i Zlotowiczom, bez których cały ten czas nie mógłby zaistnieć – zachęcam wszystkich, by ruszyli w Bieszczady, a subaromaniaków – by ostrzyli sobie zęby na kolejne zlotowe spotkanie! ■



Fot. Mateusz Skwarczek x 2



Subaru Arctic Adventure - Offtrax na kole podbiegunowym /cz. 2/

Ciąg dalszy z poprzedniego numeru



MONGOLIA CHARITY RALLY
NR 56-59

W poprzednich „Plejadach” wraz z Corinne Copreni i Jess Watt „dojechaliliśmy” do stolicy Terytorium Yukon – miasta Whitehorse. Odważne Kanadyjki w planach na 2015 rok przewidziały dotarcie Subaru XV za koło podbiegunowe, a my postanowiliśmy owo wydarzenie opisać. Zobaczmy zatem, jak wyglądały kolejne etapy podróży Subaru Arctic Adventure wśród gór i lasów trudno dostępnych rejonów Ameryki Północnej.



Corinne i Jess na nocleg w Whitehorse zatrzymały się po tygodniowej podróży przez malownicze zakątki Kolumbii Brytyjskiej i króciutkim wyskoku do alaskańskiej osady Hyder. Teraz czekało na nie odkrywanie uroków Jukonu, Terytoriów Północno-Zachodnich i dotarcie do Oceanu Arktycznego. W głowach kłębiło się ponadto tysiące pomysłów na drogę powrotną, którą ostatecznie zakończyć miały w Vancouver. Po opuszczeniu Whitehorse po południu 15 sierpnia dziewczyny skierowały się drogą Klondike Highway na północny zachód do oddalonej o niecałe 180 km miejscowości Carmaks. W jej okolicy zatoczyły następnie małą pętlę celem zobaczenia jeziora

Frenchman Lake. Po noclegu, przy niezbyt sprzyjających warunkach pogodowych, Kanadyjki kontynuowały jazdę tą samą drogą, przemierzając nieco ponad 350 km w kierunku Dawson City. Pochmurna aura miała niestety od tej pory stać się nieodłączną towarzyszką podróży, znacznie utrudniając postoje i noclegi w namiocie. Trzeba było polubić chmury, strugi deszczu i błoto oraz pogodzić się z faktem, że nie zawsze uda się wysuszyć przemoczony ekwipunek przed kolejnym biwakiem.

Lata świetności Dawson City, położonego nad rzeką Jukon w pobliżu granicy ze Stanami Zjednoczonymi, przypadają na koniec XIX wieku. Ogarnięte panującą gorącą złota nad Klondike przyciągnęło

ono wówczas sporą ilość osadników, których liczba zmalała aż ośmiokrotnie po ustaniu gorączkowej ery. Od 1889 do 1952 roku miasto pełniło funkcję stolicy terytorium Jukon, którą później mianowane zostało Whitehorse. Obecnie Dawson City liczy nieco ponad 1300 mieszkańców i jest bardzo chętnie odwiedzane przez turystów. Każdego roku gości ono około 60 000 przybyszów z różnych stron świata pragnących spenetrować jego przepiękne okolice. Nie mogło tam zatem zabraknąć również Corinne i Jess, które na wysokości Dawson City rozpocząć miały swój przejazd słynną drogą Dempster Highway. Licząca 737,5 km szutrowa trasa, poprzecinana licznymi rzekami, wiodąca przez Jukon

»





» i Terytoria Północno-Zachodnie, ma swój koniec w miejscowości Inuvik. Pokonanie jej znalazło się na liście marzeń sporządzonej na Subaru Arctic Adventure. Dlatego też podróżniczki z radością uwieczniły swój wjazd na tę właśnie drogę pamiątkowym zdjęciem pod znakiem określającym jej początek, zlokalizowanym około 40 km na wschód od Dawson City. Było to wczesnym popołudniem 16 sierpnia.

Po udokumentowaniu wjazdu na Dempster Highway, która na terenie Yukonu oznaczona jest jako droga nr 5, Corinne i Jess nie pozostawało już nic innego jak tylko przymknąć oczy na wcięż pogarszającą się pogodę i mimo tego drobnego mankamentu napawać się niezwykłym widokiem coraz niższej pokrywy roślinnej, która z każdym kilometrem stawała się bliższa najprawdziwszej tundrze arktycznej. Oto przed podróżniczkami wily się długie kilometry jedynej w swoim rodzaju trasy, sprawiającej wrażenie niejako wmalowanej w trudną do ogarnięcia wzrokiem przestrzeń, którą nieśmiało ograniczały majaczące w oddali górskie pasma. Późnym popołudniem, po przejechaniu około 370 km na północny wschód, Kanadyjki wjechały do małej osady Eagle Plains. Strudzeni turyści często określają ją mianem „Oazy Północy”.

W tamtejszym hotelu można rozprostować kości, a na stacji obsługi pojazdów uzupełnić paliwo. Mimo kuszącej wizji

odpoczynku pod hotelowym dachem dziewczyny postanowiły jednak nie rozstawać się z namiotem, który niestety w obliczu nocnej ulewy nie okazał się najlepszym wyborem noclegu. Rano trzeba było jakoś dojść ze wszystkim do ładu i ogrzać zmarznięte serca myślą, że już za moment XV dotrzeć miało na upragnione koło podbiegunowe! Stało się to i udokumentowane zostało na zdjęciu około godziny 10 rano 17 sierpnia.

Straszliwie ubłocony samochód na tle znaku z napisem „Arctic Circle LAT 66°33'N” – to dopiero było coś!

Po mniej więcej półgodzinie jazdy Subaru wjechało na Terytoria Północno-Zachodnie. Dempster Highway od teraz zamiennie nazywać można było drogą nr 8. Tutaj pierwszą ważną miejscowością na trasie Offtraxu był Fort McPherson. Miasteczko położone na wschodnim brzegu rzeki Peel od Inuvik dzieli jedynie 121 km. Zamieszkuje je około 800 osób, głównie Indianie Kanadyjscy z grupy Gwich'in, którzy przywykli do częstych odwiedzin turystów. Ubłocone auto i jego pasażerki przez Fort McPherson przemknęły jednak błyskawicznie, będąc już myślami nad rzeką Mackenzie. W małej osadzie Tsiigehtchic, również zamieszkaną przez Indian Gwich'in, Subaru wjechało na prom celem przeprowadzenia się przez wspomnianą rzekę. W sierpniu jest to jedyny sposób, by kontynuować jazdę Dempster Highway.

Porą zimową natomiast można spokojnie przejechać autem po grubej warstwie lodu, który skuwa wody wszystkich okolicznych rzek. Po sprawnej przeprawie promowej i szczęśliwym ukończeniu podróży szutrową ósemką późnym popołudniem dziewczyny dotarły na nocleg do Inuvik. Tym razem namiot, który tak



strasznie przemókł poprzedniej nocy, rozbity został w okolicy jeziora Twin Lakes na specjalnym drewnianym podjeździe.

Miasto Inuvik, które liczy niecałe 3500 mieszkańców, położone jest w odległości 100 km od Oceanu Arktycznego. Swój rozwój zawdzięcza wydobywaniu ropy naftowej i gazu ziemnego z terenów delty Mackenzie i Morza Beauforta. W ostatnich latach jest ono również popularnym celem turystów. Szczególnym zainteresowaniem zwiedzających cieszy się tutaj funkcjonujący od 2010 roku meczet będący najdalej położoną na północ tego typu świątynią w Ameryce Północnej. Najbardziej charakterystyczną i najczęściej fotografowaną budowlą jest jednak kościół katolicki „Our Lady of Victory”. Z uwagi na podobieństwo do eskimoskiego domostwa popularnie nazywany jest on kościołem igloo. Corinne i Jess w Inuvik odwiedziły lokalny sklep, fotografując się tam w charakterystycznym skuterze śnieżnym skidoo, oraz centrum turystyczne, w którym mogły zrobić sobie zabawne zdjęcie z prawdziwym, aczkolwiek wypchanym misiem polarnym. Drugiego dnia pobytu w miasteczku miały one z kolei okazję zaobserwować z okien samochodu jak najbardziej żywego niedźwiedzia grizzly, buszującego w najlepsze na miejscowym wysypisku śmieci!



Kluczowym punktem programu w czasie pobytu w Inuvik był zaplanowany na 18 sierpnia poranny przelot samolotkiem z lotniska Mike Zubko Airport do położonego nad brzegiem oceanu Tuktoyaktuk, do 1950 roku znanego jako Port Brabant. Na uwagę zasługuje fakt, że jest to pierwsza kanadyjska miejscowość, której nadano tradycyjną inuicką nazwę. Populacja tego kawałka ziemi od lat nie przekracza 1000 mieszkańców. Lot z Inuvik do

tutejszego lotniska James Gruben Airport zajmuje jedynie 25 minut. Corinne i Jess nie mogły darować sobie tej atrakcji, planując kąpiel w arktycznych wodach. Udało im się dopiąć swego i w... bikini zanurzyły się na moment w oceanie! Brrr... Wiatr, deszcz, przeszywające zimno... Ale było warto! Odwagi nie zabrakło im również tym razem, zdjęcia wyszły rewelacyjnie, a to czego na nich nie widać, to gęsia skórka, którą jeszcze długo będą wspominały.

W Tuktoyaktuk podróżniczki odwiedziły także sklep ze skórą i porożem oraz ugoszczone zostały przez sympatyczną parę Inuialuitów: Eileen i Billy Jacobson. Obydwoje, zabawiając Corinne i Jess eskimoskimi historiami, częstowali je potrawami typowymi dla tego niezwykłego zakątka ziemi. Dziewczyny miały zatem okazję spróbować gulaszu z karibu. Następnie przekonały się, jak smakuje mięso potężnego morskiego ssaka albinosa, czyli białuchy arktycznej, zwanej również walem białym. Na stole znalazło się również mięso z piżmowola arktycznego, potocznie zwanego wołem piżmowym. Na deser nie sposób było z kolei oprzeć się pączkom smażonym według prawdziwej eskimoskiej receptury. Podkreślić należy, że wszystkie zwierzęta, których mięso zaserwowane zostało podczas lunchu, upolowane zostały w tradycyjny sposób, starszymi metodami tutejszych ludów. Na tej jedynej w swoim rodzaju degustacji wizyta >>



» w domu Jacobsonów nie miała się jednak zakończyć. Na dziewczyny czekała jeszcze jedna atrakcja. Otóż po raz pierwszy w życiu miały one okazję przymierzyć spodnie uszyte z futra niedźwiedzia polarnego i tradycyjne rękawice z jednym palcem – skrojone również z tejsze skóry. Gospodyni z dumą zaprezentowała także tradycyjny płaszcz swojej mamy, wykańczany futrem z rosomaka i lisa arktycznego.

Corinne i Jess na nocleg do Inuvik wróciły jeszcze tego samego dnia po to, by rano 19 sierpnia na powrót wjechać na Dempster Highway. Przeprowa promowa przez rzekę Mackenzie, przejazd przez Fort McPherson, Eagle Plains, postój na nocleg, nazajutrz przejazd przez Tomstone Territorial Park, w nim spotkanie z łosiem i wreszcie wjazd do Dawson City – tak wyglądały kolejne godziny podróży przez Terytoria Północno-Zachodnie i Yukon. Radości z pomyślnego ukończenia przejazdu szutrowo-blotnistą nawierzchnią Dempster Highway nie było końca. Dziewczyny rozpięła duma, że tę wymagającą drogę XV pokonało jak po maśle. Mimo deszczu i fatalnej widoczności podróż realizowana była płynnie – na złoty medal zasłużyły tu świetne wycieraczki samochodu, które dzielnie nadążały z pokonywaniem kolejnych fal błotnistej mazi nieustannie zalewającej szyby. Powód do radości był tym większy, że na wysokości koła podbiegunowego niebo na chwilę wypogodniało i można było powtórzyć pamiątkowe zdjęcie pod charakterystycznym znakiem, tym razem w... bikini!

Po dotarciu w południe do Dawson City dziewczyny zdecydowały się kontynuować jazdę, tym razem w kierunku na zachód. Wjechały na czynną tylko w miesiącach letnich drogę Top of the World Highway. Trasa rozciąga się między Dawson City a skrzyżowaniem z drogą Taylor Highway w pobliżu miejscowości Jack Wade na Alasce. Jej długość to 127 km, z czego większość o nieutwardzonej nawierzchni – określana mianem Yukon Highway 9 – przebiega na terytorium Yukonu. Krótki odcinek położony na terenie USA doczekał się już asfaltu. Trasa swą nazwę zawdzięcza wysokości – poprowadzona została odkrytymi wierzchołkami wzniesień, wobec czego przed pokonującymi ją podróżnymi roztaczają się cudne

widoki na pobliskie doliny. Corinne i Jess mknęły zatem jedną z najbardziej położonych na północy amerykańskich dróg.

Granicę państw przekroczyły na przejściu Poker Creek – Little Gold Creek „zamieszkanym” przez trzech strażników. Jest to najdalej wysunięte na północ i jedno z najwyższych położonych przejść granicznych w Ameryce Północnej (1258 m n.p.m.). Po krótkiej chwili Subaru jechało już drogą Taylor Highway przez wspominiane Jack Wade.

Kolejną ciekawą alaskańską osadą na trasie Offtraxu było Chicken, udekorowane motywami adekwatnymi do nazwy.



Założone u schyłku XIX wieku przez poszukiwaczy złota jest jedną z niewielu kilkuosobowych społeczności na Alasce, które dzielnie funkcjonują do dnia





dzisiejszego. Za Chicken droga skręcała na południe, by w końcu skrzyżować się z Alaska Highway, którą podróżniczki udały się kawałeczek na zachód do osady

Tok. Tam w końcu „znalazły” upragnione słońce, którego ciepło pozwoliło nieco osuszyć przemoczony namiot. Co więcej, świeciło ono do późnych godzin widnej w tym rejonie i o tej porze roku nocy.

O poranku 21 sierpnia Kanadyjki powoli żegnały się z Alaską. Subaru mknęło teraz Alaska Highway na południowy wschód. Na chwilę przed przekroczeniem granicy państw dziewczyny dostrzegły z drogi niedźwiedzia czarnego i takim to oto miłym akcentem pożegnały się z USA.

Teraz na powrót przemierzały urocze tereny Jukonu. Droga wiodła obrzeżami Parku Narodowego Kluane, którego 83% powierzchni zajmują zapierające dech w piersiach góry i lodowce. Na jego terenie znajduje się również najwyższy szczyt Kanady – Mount Logan (5959 m n.p.m.). W 1979 roku z uwagi na swój unikatowy ekosystem znalazł się on w grupie kilku kanadyjskich parków wpisanych na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Po całym dniu jazdy podróżniczki zatrzymały się na zasłużony nocleg w Whitehorse, skąd nazajutrz ruszyły wzdłuż jezior Marsh Lake i Teslin Lake w kierunku miasta Watson Lake.

Oddalone od Whitehorse o około 440 km Watson Lake leży przy samej granicy z Kolumbią Brytyjską. Było ono ostatnim ważnym miejscem na terenie Jukonu, do którego miał dotrzeć Offtrax. Sign Post Forest jest główną atrakcją turystyczną tego liczącego około 1500 mieszkańców miasteczka. Jest to jedyna w swoim rodzaju kolekcja tablic z nazwami miejscowości, znaków drogowych, tablic rejestracyjnych i tabliczek z pozdrowieniami i podpisami podróżnych ze wszystkich stron świata. Swą historią sięga ona 1942 r., kiedy tęskniący za domem amerykański żołnierz jako pierwszy zatknął w Watson Lake tabliczkę z nazwą swojego rodzinnego miasta i informacją o dzielącej go od niego odległości. Zapoczątkował on tym samym oryginalną »



» tradycję, której efektem w chwili obecnej jest zbiór już około 100 000 znaków! Corinne i Jess wiedziały, że muszą dotrzeć w to miejsce i pozostawić w nim tabliczkę z logo Offtraxu. I tym razem udało się zrealizować kolejne marzenie.

Subaru XV z Alaska Highway radziło sobie wyśmienicie i szybko. Wobec tego z Watson Lake udało się wyjechać już wczesnym popołudniem. Po chwili dziewczyny były już w Kolumbii Brytyjskiej, a najsłynniejsza droga tych okolic zmieniła numer z 1 na 97. Jechały teraz w kierunku oddalanej o 210 km miejscowości Liard River.

Po dotarciu do celu dziewczyny rozbiły namiot na nocleg w zaciszu borealnego lasu iglastego (czyli tajgi). Wcześniej rano postanowiły jeszcze zrelaksować się w tutejszych gorących źródłach, czyli w Liard River Hot Springs Provincial Park. To urocze miejsce jest drugim co do wielkości w Kanadzie skupiskiem zbiorników z ciepłą wodą, które stworzyła sama natura. Po takim porannym starcie i... spotkaniu z bizonami można było rozpocząć kolejny długi dzień za kółkiem. Po przejechaniu przez Muncho Lake Provincial Park i obserwacji karibu dziewczyny w ciągu trzech kolejnych godzin przejechały 305 km na wschód do Fort Nelson. Jeszcze tego samego dnia postanowiły pokonać niemalże 400 km i dojechać na nocleg w okolicę Taylor położonego nad rzeką Peace. Udało się! W Peace Island Park w końcu wyszło słońce i można było podsuszyć namiot.

24 sierpnia dziewczyny zawitały w Kiskatinaw Provincial Park, w którym podziwiać mogły charakterystyczny

drewniany most wybudowany w czasie II wojny światowej nad rzeką Kiskatinaw. Stamtąd już tylko 30 km dzieliło je od kolejnego obowiązkowego punktu podróży – Dawson Creek, czyli zerowej mili Alaska Highway. Zdjęcie przy słynnej tablicy „You are now entering the world famous Alaska Highway – Dawson Creek B.C.” dla Corinne i Jess oznaczało dokładnie coś odwrotnego. Oto żegnały się z najsłynniejszą trasą północno-zachodnich rejonów Ameryki. Plan na dalszą część dnia zakładał pokonanie kolejnych

szutrowymi. Późnym popołudniem nad rzeką Fraser, w okolicy miasteczka Lillooet, Corinne i Jess zatrzymały się na kolejny nocleg po to, by rano udać się w malownicze okolice jezior Seton Lake i Anderson Lake. Następnie przez D'Arcy i Pemberton wjechały do Whistler, a stamtąd skierowały samochód na dłuższy postój nad uroczym jeziorem Madeley Lake. Magia okolicy sprawiła, że dziewczyny poważnie zaczęły nawet rozważać opcję przeprowadzki w te strony.

28 sierpnia musiały ruszać dalej i pogodzić się z myślą o nieuchronnym

końcu arktycznej przygody. Chłonęły teraz widoki z drogi nr 99, która wiodła je na powrót przez Whistler, Pemberton i malownicze okolice jeziora Lilloet Lake. Następnie kolejno drogą nr 12 i Trans-Canada Highway dotarły do ostatniego ważnego punktu podróży – kanionu Hells Gate. Siła rzeki Fraser, która w tym miejscu nagle zwęża się do jedynie 35 m, jest niesamowita. Na spacer mostem zawieszonym nad jej rwącym nurtem decydują się tylko prawdziwi śmiałkowie. To najprawdziwsze wrota do piekiel! Podziwianiem kolejnego cudu, jaki stworzyła



500 km! I chociaż biorąc pod uwagę jakość tamtejszych dróg, brzmi to jak istny maraton, dla dziewczyn takie odległości w trakcie tej wyprawy były normą.

Drogą nr 97 dojechały zatem najpierw do liczącego prawie 71 000 mieszkańców miasta Prince George, a następnie pokonały jeszcze kawałek na południe w kierunku jeziora Ten Mile Lake, nad którym zatrzymały się na noc. 25 sierpnia upłynął pod znakiem kolejnych 400 km jazdy na południe – drogą nr 97 do Williams Lake, następnie drogami

natura, Corinne i Jess kończyły swą wielką wyprawę. Późnym wieczorem dotarły do Vancouver, gdzie następnego dnia stawiły się ubłoconym XV w salonie Docksteader Subaru. Ze łzami w oczach żegnały się tu ze swoim czterokołowym przyjacielem, z którym wspólnie na trasie Subaru Arctic Adventure pokonały 9511 km. Wsiadając do samolotu, którym odlecieć miały do domu, pocieszały się jednak myślą o kolejnej przygodzie za sterami Subaru, która wydarzyć miała się już za chwilę... ■



JX Nippon Oil & Energy

JX Nippon Oil & Energy i Subaru Import Polska kilka miesięcy temu podpisały umowę o współpracy. Tym samym ENEOS, wiodąca marka olejowa w Japonii, od czerwca bieżącego roku jest już dostępna w sieci serwisowej Subaru.

Mającą swoją siedzibę w centrum Tokio koncern JX Nippon Oil & Energy, który jest właścicielem marki olejów ENEOS – to największy i najstarszy energetyczny koncern w Japonii. Swoją działalność rozpoczął już w 1888 roku, na długo zanim z taśm produkcyjnych zjechał pierwszy japoński samochód. Ten, już dzisiaj globalny, koncern angażuje się przede wszystkim w rafinację i marketing produktów paliwowych, olejowych i petrochemikaliów, ale również w import i sprzedaż gazu, węgla, dostawy prądu, rozwój i produkcję oraz marketing technologii fuel cell, generatorów i baterii do wykorzystywania i przechowywania energii słonecznej. Można więc powiedzieć, że wszystko, co związane jest z energią w nowoczesnym jej pojęciu, mieści się w sferze zainteresowania koncernu JX Nippon Oil & Energy. Poprzez kompleksową działalność w zakresie energii i kontrolę całego procesu (począwszy od poszukiwań złóż i źródeł

np. ropy naftowej poprzez produkcję i rafinację aż po dystrybucję i wprowadzanie produktów na rynek) koncern uzyskuje przewagę pozwalającą na nieustanne podwyższanie swojej konkurencyjności.

Japoński koncern

JX Nippon Oil & Energy jest największym prowadzącym kompleksową działalność japońskim koncernem sektora naftowego i energetycznego. Posiada 10 rafinerii i zdolność produkcyjną na poziomie 1,4 miliona baryłek dziennie, a co najważniejsze – jest największym dostawcą olejów do japońskich fabryk producentów samochodów, tych zlokalizowanych w Japonii i poza nią.

Europejska filia głównego koncernu, JX Nippon Oil & Energy Europe Ltd., zajmuje się dostawami środków smarnych klasy premium (oczywiście marki ENEOS) dla europejskiego sektora motoryzacyjnego.



Asortyment produktów obejmuje szeroką gamę najwyższej jakości olejów silnikowych, przekładniowych, płynów hamulcowych, hydraulicznych i płynów do chłodziw.

– Przy opracowywaniu naszych olejów i środków smarnych dążymy zawsze do stworzenia takich produktów, które w sposób skuteczny zmaksymalizują wydajność silników samochodowych najnowszej generacji w codziennym użytku. Opracowujemy oleje silnikowe i środki smarne wspomagające zarówno oszczędność energii, jak i czystość środowiska naturalnego, poprzez wykorzystanie opatentowanych technologii dodatków obniżających spalanie paliwa w silnikach. Nasze ośrodki badawcze będą nadal mierzyć się z zadaniami, jakie stawia przed nami przyszłość, aby opracowywać bezpieczne produkty poprawiające wydajność silników i ekonomię spalania, a przez to przyjemność z jazdy naszym klientom na całym świecie – powiedział dla „Plejad”

Hisashi Hara, dyrektor generalny w JX Nippon Oil & Energy Europe.

Tak jak właściwa dieta wpływa na życie człowieka, tak właściwy olej determinuje

prawidłową pracę silnika w samochodzie. Nie ma już jednego oleju, który byłby najlepszy do wszystkich zastosowań. Niezależnie, czy mowa o samochodzie, motocyklu, pojeździe użytkowym, gokarcie, skuterze śnieżnym, łodzi czy kosiarce, rola oleju jest zawsze taka sama: nie pozwolić, aby metalowe części silnika tarły o siebie. Olej pokrywa ruchome części filmem olejowym, minimalizując tarcie, ale także dba o czystość wnętrza silnika. I musi robić to przy ogromnym ciśnieniu i w bardzo wysokiej temperaturze. Amplituda temperatur pracy silnika, przebieg pojazdu, liczba wypracowanych motogodzin, obroty pracy silnika, wydłużone okresy między zmianami oleju, a nawet lokalne warunki pogodowe i narzucone normy zużycia paliwa to czynniki, które wiodą nas do jednego wniosku: wybór oleju nie powinien być kwestią przypadku!

Najbardziej wytrzymały: ENEOS Sustina

Wykorzystując najbardziej zaawansowaną technologię olejową, JX Nippon Oil & Energy stworzył w pełni syntetyczny, profesjonalny olej o najwyższej wydajności i największej rozpiętości lepkościowej – po to, aby zapewnić optymalne smarowanie zarówno przy bardzo niskich, jak i bardzo wysokich temperaturach. Zaprojektowane w opatentowanej technologii oleje ENEOS Sustina

stworzone zostały z myślą o samochodach sportowych, o dużej pojemności silnika i wysokiej mocy, ale też dla kierowców, którzy poszukują oleju wyjątkowo dbającego o żywotność silnika ich samochodu.

Samochody wykorzystywane do długotrwałej jazdy z dużą prędkością i pod wysokim obciążeniem potrzebują oleju o szczególnej odporności termicznej i wytrzymałości filmu olejowego. Olej Sustina jest wówczas naturalnym wyborem. Jest to szczególnie ważne w przypadku samochodów turbodoładowanych, gdzie elementy turbosprężarki pracują w warunkach dużego obciążenia termicznego. Olej Sustina chroni turbosprężarkę i wydłuża jej żywotność.

Oryginalna technologia ZP marki ENEOS pozwala zmniejszyć zawartość siarki w oleju silnikowym o kolejne 70% w stosunku do innych markowych olejów dostępnych na rynku. Technologia ta umożliwia długotrwałe i efektywne oczyszczanie silnika z osadów i nagarów. Dodatkowo wysoki indeks lepkości (charakteryzujący się małą zmianą lepkości w związku ze zmianą temperatury) zapewnia znaczącą redukcję tarcia płynnego.

Sustina utożsamia oryginalną japońską technologię ENEOS. To olej stworzony, aby był optymalny dla silnika samochodu, przyjazny dla kierowcy i bezpieczny dla środowiska.

»

» **ENEOS w Polsce**

JX Nippon Oil & Energy wprowadził swoją markę olejową ENEOS na polski rynek zaledwie w 2013 roku. Japoński koncern jest dostawcą olejów silnikowych i przekładniowych do fabryk należących do Fuji Heavy Industries, producenta samochodów Subaru.

Uznawana za jedną z najbardziej innowacyjnych technologicznie i najczęściej wybierana marka olejów silnikowych w Japonii (40% udziału w rynku olejów w Japonii) ENEOS jest obecnie oficjalnie rekomendowaną marką olejów do stosowania w serwisach Subaru w Polsce.

Silne partnerstwo JX Nippon Oil & Energy z producentami samochodów takich marek jak właśnie Subaru jest wynikiem zaawansowanej inżynierii olejów pozwalających na optymalną charakterystykę pracy i osiągi silnika. Niezależnie, czy wymogiem jest moc i osiągi silnika, czy ekonomia spalania, ENEOS oferuje produkty, które spełniają to z ścią japońską precyzją.

Motosport

– Marka ENEOS jest od wielu lat silnie zaangażowana w sporty motorowe. Byliśmy pierwszą japońską firmą olejową dostarczającą oleje na potrzeby samochodów wyścigowych i rajdowych, biorących udział m.in. w rajdzie Paryż – Dakar, światowej serii wyścigów Super GT, wyścigów Formuły 1 i Le Mans, gdzie stawiane są najwyższe wymagania, aby uzyskiwać dużą prędkość i szczytowe osiągi. Opracowane z wykorzystaniem wyścigowej technologii na potrzeby F1 oleje ENEOS poprawiają osiągi każdego samochodu, jednocześnie dbając o środowisko i zmniejszając zużycie paliwa. Jesteśmy też jednym z głównych partnerów zespołu Yamaha Factory Racing Team, Mistrza Świata w MotoGP. Jesteśmy bardzo dumni, że teraz staliśmy się również oficjalnym partnerem Subaru Poland Rally Team, zespołu fabrycznego o znakomitej renomie nie tylko w Polsce, ale i w rajdach europejskich – powiedział Hisashi Hara.

Przyszłość energii

Koncern JX Nippon Oil & Energy wchodzi w skład JX Holding, powstałego przez połączenie Nippon Oil Corporation

i Nippon Mining Holdings, Inc., pod którego szyldem działają trzy najważniejsze pionierzy biznesowe: rafinacja i marketing produktów paliwowych, wydobycie ropy naftowej i gazu naturalnego wraz z produkcją oraz wydobycie i przetwórstwo metali.

zmianom czekającym przemysł zajmujący się dostarczaniem energii, zarządzaniem zasobami oraz materiałami stanowiącymi jej źródła. Aby zapewnić sukces działań na coraz bardziej konkurencyjnym rynku, przedsiębiorstwa integrują swoje działania celem dalszego



Pod sloganem „The Future of Energy, Resources and Materials” korporacja w pełni integruje procesy zarządzające we wszystkich swoich liniach biznesowych, łącząc zasoby grupy przedsiębiorstw i wykorzystując w pełnym zakresie połączone siły. Koncern już teraz stawia czoła oczekiwaniom w przyszłości strukturalnym

umacniania swojej pozycji, a co najważniejsze – zapewnienia dalszego postępu technologicznego mającego na celu stabilne i wydajne dostarczanie rozwiązań energetycznych na rynku globalnym.

Celem JX Holding jest operowanie w gronie światowych liderów dostaw energii, zasobów i materiałów, w zakresie



wydobycia ropy naftowej i gazu naturalnego, produkcji, rafinacji i marketingu produktów petrochemicznych oraz metali. Koncern chce promować projekty, które będą globalnie wspierać tworzenie lepszych warunków społeczno-ekonomicznych, gdzie innowacyjne technologie mogą mieć wkład w rozwój stabilnej gospodarki i społeczeństwa.

JX Holding inwestuje w rozwojowe działania, takie jak produkcja paraxyleny czy rozwój sieci produkcji olejów silnikowych, przekładniowych i przemysłowych na wszystkich kontynentach. Koncern promuje również szersze wykorzystanie energii nowych generacji poprzez projekty takie jak Mega Solar Power czy inwestycje w technologię wodorową i budowę terminali LNG – inwestując w inicjatywy związane z ochroną środowiska. W lipcu 2014 roku koncern rozpoczął projekt CO₂-EOR w Stanach Zjednoczonych, który ma na celu zwiększenie odzysku oleju przy wykorzystaniu CO₂ emitowanego przez elektrownie napędzane spalaniem węgla, tym samym zmniejszając ich negatywny wpływ na środowisko naturalne. JX Nippon Oil & Energy jako pierwsza firma na świecie skomercjalizowała również zastosowanie w gospodarstwach domowych technologii fuel cell z wykorzystaniem LPG i nafty jako paliwa.

JX Nippon Oil & Energy w grudniu 2014 roku rozpoczęła dostawy paliwa wodorowego do pojazdów wyposażonych w technologię fuel cell. Jako główny dostawca tego źródła energii, JX Nippon Oil & Energy ma nadzieję w ten sposób znacząco przyczynić się do poprawy jakości życia obywateli na całym świecie. ■





Rajd gliną sklejoną

Absencja w toruńskim Rajdzie Jesiennym zmotywowała zespół Subaru Poland RC Team do dalszej podróży i debiutu w Dolnośląskiej Lidze Rajdowej. „IV Kryterium Asów”, rozgrywane na off-roadowym torze RC Arena Ślęza, z pewnością godne było tej nazwy.

Dolnośląska Liga Rajdowa znana była zespołowi Subaru Poland RC Team jedynie z opowiadań, rozmów i kolorowych, efektownych zdjęć na portalu społecznościowym. Rozgrywane 7 listopada „IV Kryterium Asów” nie tylko nazwą zachęcało do dalszej podróży i startu w rajdzie. Jak się na miejscu okazało, w rajdzie iście ekstremalnym, bardziej off-roadowym, przeprawowym niż samochodowym. Ale „asy” przecież pogody się nie boją.

– Wrocławskie rajdy wzorowane są bardzo mocno na zawodach w Czechach. Stąd warunki pogodowe nie mają dla nich większego znaczenia. Jeśli leje z nieba, to oni i tak jadą. To są naprawdę twardzi goście – z uśmiechem wyjaśnia Michał Jasiński, kierowca Subaru Poland RC Team.

Dla toruńsko-krakowskiego zespołu było to jednak spore wyzwanie. Zmotywani ostatnimi sukcesami, nie przestraszyli się deszczowych prognoz pogody

i wyruszyli w „nieznane”. W końcu ich bronią jest Subaru, a ta marka również nie boi się deszczu czy błota na drodze.

Jeszcze przed wysłaniem zgłoszenia elektryczne Subaru Impreza WRC przeszło kilka nowych modyfikacji. Kłopoty z układem kierowniczym, który nie zawsze potrafił ustawić koła do jazdy na wprost, zmusiły serwis do montażu nowych zębatek, sprężyn i drążków. Zrezygnowano również ze sprężgła,



aby mieć pod kontrolą całą moc potężnego silnika. Szutrowa charakterystyka rajdu spowodowała także podniesienie zawieszania i zastosowanie bardziej miękkich sprężyn. Całość na pierwszych testach dawała nadzieję na dobry wynik.

– Ostatnio ciągle coś zmieniamy, udoskonalamy i to przynosi rezultaty. Byliśmy więc głodni jazdy i kolejnych „oesowych kilometrów”, stąd decyzja o starcie w tak prestiżowej imprezie – komentuje kierowca SPRCT.

Niekorzystne prognozy pogody ostatecznie się potwierdziły i przez większą część rajdu z zachmurzonego nieba padał deszcz. Trasy „IV Kryterium Asów”, zlokalizowane na szutrowym torze RC Arena Słęża, zmieniły się więc w błotniste i gliniaste alejki, skutecznie zaklejając układy kierownicze,

felgi i bieżnik opon. Kłopoty mogły sprawiać też układy elektroniczne.

– Jeden z miejscowych kierowców zdradził nam ciekawy sposób na zabezpieczenie elektroniki przed wodą czy błotem, wykorzystując do tego... balon. Podziało, ale niestety owinięty dość szczelnie regulator na długich i ciężkich trasach mocno się nagrzewał, odcinając tuż przed metą zasilanie do silnika – mówił na mecie Michał Jasiński.

Na serwisie niestety nie było możliwości zmiany ustawień pracy „komputera”, stąd zespół zaryzykował, odkrywając nieco jednostkę sterującą. Kolejny odcinek specjalny był krótszy, auto wytrzymało, a kierowca wykręcił 10. czas w generalce. Jeszcze lepiej było na kolejnej próbie – 4. czas na 25 startujących! Ostatni oes to ponownie

dobry styl i czysta jazda dająca w efekcie 8. rezultat. Gdyby rajd nie został skrócony o trzy odcinki, byłyby większe szanse na odrobienie początkowych strat i bardzo dobry wynik na wrocławskiej ziemi.

Ostatecznie zespół Subaru Poland RC Team zajął wysokie 12. miejsce w klasyfikacji generalnej i 9. w klasie WRC.

– Auto ponownie spisало się rewelacyjnie i mimo że już po starcie wyglądało jak pędząca kula błota, dzielnie stawiało opór luźnej nawierzchni. Gdyby nie początkowe kłopoty z elektroniką, gdy na pierwszej próbie blisko 2 minuty próbowałem uruchomić auto, końcówka mogłaby być jeszcze lepsza. Ale jestem z tego wyjazdu bardzo zadowolony i ponownie dziękuję za pomoc instruktorom z Driving Experience. Ich porady wciąż działają – kończy Michał Jasiński. ■

Podwójne świętowanie

11 listopada dla zespołu Subaru Poland RC Team będzie miał od tej pory podwójną wartość. W Dzień Niepodległości kierowca SPRCT zwyciężył w 1. Rajdzie Niepodległości, rozgrywanym w ramach narodowego święta.



Na toruńskim torze MotoPark rokrocznie organizowane są „pojeżdżawki” dla miłośników adrenaliny i szybkich aut, którzy w ten sposób 11 listopada świętują Dzień Niepodległości. Imprezy, choć amatorskie, ściągają do piernikowego miasta właścicieli naprawdę mocnych i wyjątkowych maszyn. W podobny sposób to historyczne w dziejach naszego państwa wydarzenie postanowili po raz pierwszy

uczcić kierowcy elektrycznych rajdówek w skali 1:10. Mimo niesprzyjających warunków pogodowych na starcie 1. Rajdu Niepodległości pojawiło się kilku miejscowych zawodników z modelami przyozdobionymi państwowymi flagami i polskim godłem.

Zawodnicy mieli do pokonania sześć odcinków specjalnych, zlokalizowanych na... rallycrossowym torze. Trasa przebiegała betonowymi i szutrowymi

alejkami, które urozmaicały rywalizację. Przelotne opady deszczu dodatkowo podniosły widowiskowość zawodów, oglądanych nawet przez odważnych kibiców. A ci mogli podziwiać nie tylko efektowne slajdy na szutrowych łukach, ale również dalekie loty w wykonaniu choćby kierowcy Subaru Poland RC Team. Niebiesko-pomarańczowa Impreza WRC po jednym ze skoków i pokonaniu w „chmurach” kilkunastu





metrów wylądowała za torem. Na szczęście „załodze” nic się nie stało.

– 1. Rajd Niepodległości to pomysł, który zrodził nam się na kilka dni przed datą 11 listopada. Chcieliśmy ten wyjątkowy dzień spędzić również w wyjątkowym gronie, wspólnie z miłośnikami rajdowania w małej skali – komentuje Michał Jasiński, kierowca Subaru Poland RC Team. – Dla nas ten dzień będzie także

historyczny – po raz pierwszy udało się nam wygrać klasyfikację generalną. Mamy jednak nadzieję, że za rok rywalizować będziemy w większym gronie.

Dla toruńsko-krakowskiego zespołu 1. Rajd Niepodległości to kolejne zawody, w których bezproblemowo spisała się elektryczna rajdówka. Mimo dalekich lotów, mokrej i zmiennej nawierzchni Subaru Impreza WRC wciąż uciekała przed kłopotami i awariami.

– Auto prowadzi się naprawdę doskonale. Jestem bardzo zadowolony z ostatnich prac i modyfikacji. Wszystko działa teraz, jak powinno, choć pewnie czekają nas wkrótce prace czyszczące – dodaje z uśmiechem zawodnik SPRCT. – Ostatnie starty były naprawdę wymagające, a nagromadzone błoto i piasek trzeba w końcu usunąć. W sobotę być może pojawimy się jeszcze na trasach Rajdowej Ligi Mazowsza, więc potem auto idzie do „spa”. ■





Rajd Wolski, czyli taniec na lodzie

Malownicze trasy Rajdu Wolskiego, biegnące szutrowymi alejkami parku Sowińskiego i wpadające na śliskie „asfalty”, z pewnością na długo zapadną w pamięci kierowców elektrycznych rajdówek. Rajdowa Liga Mazowska w sobotę 14 listopada zakończyła swój sezon.

Start w Rajdzie Wolskim w ramach Rajdowej Ligi Mazowska był dla zespołu Subaru Poland RC Team pierwszym w tym sezonie sprawdzianem umiejętności na warszawskich oesach. Niezwykle ciekawe trasy, po raz pierwszy łączące na jednej próbie szutry, śliski asfalt i beton, gwarantowały sporo emocji i trudne do przewidzenia wyniki. Końcowy sukces nieraz zależał od odpowiednio dobranych opon i sporego wyczucia w operowaniu pedałem gazu. Tych błędów niestety nie ustrzegł się toruńsko-krakowski zespół SPRCT.

– Po ostatnich małych sukcesach i coraz lepiej dopracowanym modelu chcieliśmy w stolicy powalczyć z najlepszymi polskimi kierowcami. Bardzo lubimy jeździć na szutrach, więc okazja od tego była doskonała. Organizatorzy po raz pierwszy połączyli jednak różne nawierzchnie ze sobą na jednym odcinku, a taka mieszanka gwarantowała nam jedynie jazdę w stylu „taniec na lodzie” – mówił przed startem Michał Jasiński, kierowca Subaru Poland RC Team.

Toruńsko-krakowski zespół rozpoczął rywalizację w Rajdzie Wolskim od dobrego tempa i II. czasu na pierwszym oesie. W miarę poznawania trasy i nawierzchni jazda elektryczną Imprezą WRC sprawiała coraz więk-

szą satysfakcję. Odpowiednio ustawione zawieszenie i „spięte” dyferencjały pozwalały bez kłopotu pokonywać ciasne partie i nawroty. Widowiskowe slajdy to efekt pracy potężnej jednostki napędowej, pracującej pod maską rajdowego Subaru w skali 1:10. Nadmiar mocy nie ułatwiał jednak jazdy na śliskim, asfaltowym boisku. Dodatkowo zaklejone błotem szutrowe opony w sposób minimalny zapewniały styczność z podłożem. Jazda w takich warunkach nie należała do łatwych.

– To był prawdziwy taniec na lodzie. Zbyt mocno dodany gaz i auto od razu obracało się wokół własnej osi – mówił na mecie Michał Jasiński. – Nie mieliśmy zbyt dużego wyboru w ogumieniu, stąd niemal cały rajd jechaliśmy na normalnych, szutrowych oponach. Raz zaryzykowaliśmy kombinację opon terenowych i szosowych na każdej osi. I o jeden raz za dużo, niestety. Auto w ogóle nie trzymało się drogi, a na zakrętach wciąż uciekało przodem.

Zespół Subaru Poland RC Team do pechowych zaliczył również ostatni oes pierwszego etapu.

Po wyprzedzeniu na trasie... ciężarówka w rajdówce zabrakło prądu. Regulamin w sposób bardzo dotkliwy traktuje kierowców korzystających z systemu Super Rally – 200% najlepszego czasu w klasie pogrzebało jakiegokolwiek szanse na dobry wynik.

– Trochę przeliczyłem możliwości naszej baterii. Myślałem, że energii starczy do końca etapu. Warunki pogodowe, zwiększona przez błoto masa pojazdu i opory skutecznie wyciągnęły z pakietu cały prąd – dodaje kierowca SPRCT. – Mimo dotkliwej kary Super Rally i wyprzedzania na każdym oesie ciężarówka rajd zaliczamy do bardzo udanych. Wspaniała atmosfera, sporo jazdy, widowiskowe odcinki specjalne – zebraliśmy kolejne cenne doświadczenia. Jestem bardzo zadowolony z naszego auta, prowadzi się coraz lepiej. Musimy jeszcze potestować różne rodzaje opon i nauczyć się odpowiednio dobierać je do warunków panujących na trasie. Najtrudniej będzie jednak odzwyczaić się od jazdy „bokami” – kończy z uśmiechem kierowca rajdowy Subaru. ■



Partnerstwo to również szanowanie deficytowej powierzchni ulic

Niejednokrotnie nie zdajemy sobie sprawy z tego, jak wiele my, kierowcy, możemy zrobić, żeby nie powstawały zatory drogowe lub żeby były one mniej dotkliwie. Zazwyczaj winą obarczamy drogi i drogowców, mówimy i piszemy, że jezdnie są za wąskie, skrzyżowania mają za mało pasów ruchu, brakuje miejsc do parkowania, drogowcy źle coś zaprojektowali albo wykonali, ruch jest niedoskonale zorganizowany, remonty dróg zbyt długo trwające...

Oczywiście mamy (w pewnym stopniu) rację – pewnie wszystko można by zrobić lepiej. Natomiast prawda jest też taka, że miasta nie są z plasteliny i nie da się ich dowolnie rozciągać i formować. Dodatkowo powiększanie czy uzupełnianie infrastruktury drogowej wymaga czasu i bardzo dużych nakładów finansowych. A ponieważ żyjemy tu i teraz – musimy umiejętnie zagospodarować tę powierzchnię dróg, którą aktualnie dysponujemy.

I dlatego też pozwolę sobie przedstawić kilka recept na redukcję „korków” oraz na właściwe wykorzystanie jezdni i miejsc do parkowania,

przy stałym uwzględnianiu świadomości, że nie jesteśmy sami na drodze.

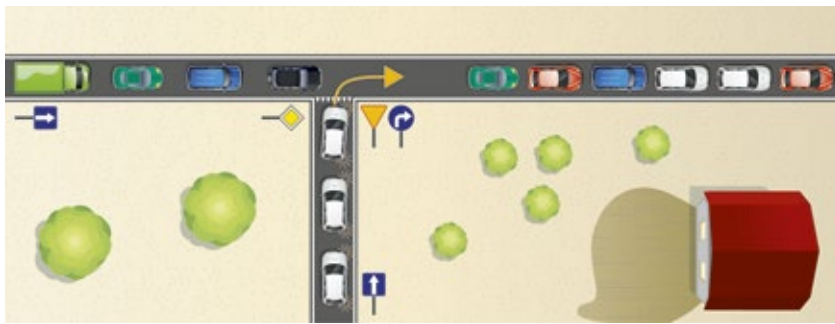
Jazda na suwak

Czyli zasada zamka błyskawicznego. Zacznę od tego, że ta prosta, a przez to genialna reguła sprawdza się nie tylko wtedy, gdy z dwóch pasów ruchu powstaje jeden, **ale również przy wyjeżdżaniu z drogi podporządkowanej na zatłoczoną drogę z pierwszeństwem**. Jeżeli jadąc drogą z pierwszeństwem, poruszamy się powoli (z uwagi na bardzo wolno poruszający się potok pojazdów), zrobmy miejsce i pozwólmy wjechać przed siebie jednemu – pierwszemu oczekującemu pojazdowi z drogi podporządkowanej.

Istnieją trzy warunki, których spełnienie jest w tym przypadku konieczne, aby poprawiona była płynność ruchu przy zagwarantowaniu nie pogorszonych warunków bezpieczeństwa i – choć zabrzmie to górnolotnie – sprawiedliwości społecznej:

- > ruch na drodze z pierwszeństwem jest znacznie spowolniony;
- > za naszym pojazdem (na drodze z pierwszeństwem) jest co najmniej kilka innych pojazdów;
- > wpuszczamy z drogi podporządkowanej jeden pojazd; następnemu wyjazd umożliwić powinien kolejny kierowca, jadący za nami.

»



Jeżeli jadąc drogą z pierwszeństwem poruszamy się powoli (na przykład ze względu na korek), zróbmy miejsce i pozwólmy wjechać przed siebie pierwszemu pojazdowi, który oczekuje na możliwość wyjazdu z drogi podporządkowanej. W przyszłości ktoś inny odwdzięczy się nam w analogicznej sytuacji...

- » Przy okazji apel do kierowców wyjeżdżających z podporządkowanej. Oczekujemy (aktywnie) na możliwość stworzoną przez jadącego drogą z pierwszeństwem, ale oczywiście **nie wymuszamy** takiego postępowania. Aktywne oczekiwanie (koncentracja, przygotowanie do wjazdu) dotyczy kierowcy pierwszego pojazdu w kolejce.

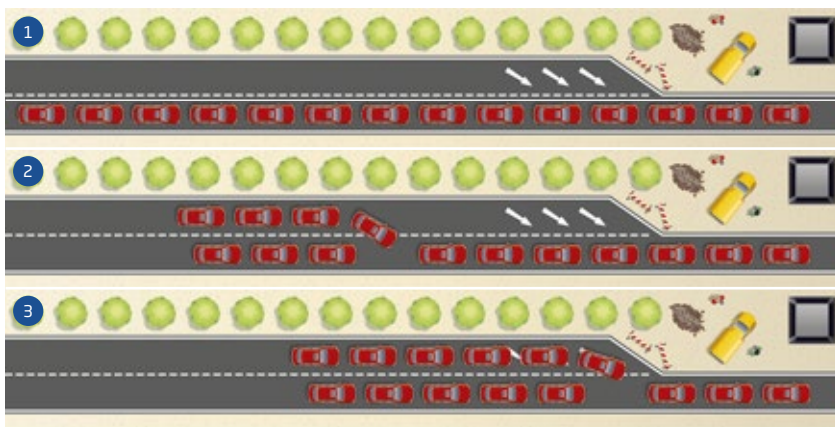
Tym czytelnikom, którzy pragną skrytykować zastosowanie tej metody na skrzyżowaniu drogi z pierwszeństwem z drogą podporządkowaną, przypominam, że kiedyś i oni znajdą się na podporządkowanej i będą oczekiwali pomocy (bez niej wyjazd na zatłoczoną drogę z pierwszeństwem wymaga długotrwałego – całkowicie zaburzającego płynność ruchu – oczekiwania).

A teraz klasyka zastosowania, czyli przypadek zmniejszonej ilości pasów

ruchu dla danego kierunku. Czy to z uwagi na roboty drogowe, czy organizację ruchu związaną ze zmianą szerokości jezdni, dalsza jazda zamiast dwoma (trzema itd.) pasami odbywać się może tylko jednym (dwoma itd.) pasem ruchu. Wszyscy powinni wtedy jechać **do końca** dostępną, większą ilością pasów i dopiero w miejscu zwężenia naprzemiennie kontynuować jazdę pasem ruchu (pasami), które pozostały. Naprzemiennie, czyli raz pojazd z pasa, który ma kontynuację, a raz pojazd z pasa zanikającego...

Trzy warunki, których spełnienie jest w tym przypadku konieczne, aby utrzymać płynność ruchu przy zagwarantowaniu bezpieczeństwa i – znów zabrzmi górnolotnie – sprawiedliwości społecznej:

- » nie pozostawiamy wolnego miejsca na pasie ruchu, który nie ma



Wizualne przedstawienie wykorzystania dostępnego miejsca na drodze (założenie: pokazana jest taka sama ilość pojazdów i taki sam „wycinek” drogi). Na pierwszym rysunku dostępna powierzchnia jezdni nie jest w ogóle wykorzystana, gdyż cały lewy pas jest pusty. Ponadto taka jazda powoduje zaburzenie sprawiedliwej kolejności, bowiem inni kierowcy z pasa lewego zyskują miejsce na dalszą jazdę, w efekcie czego ruch na lewym pasie będzie odbywał się szybciej. Na rysunku drugim jest nieco lepiej, ale wciąż duża część powierzchni jezdni jest marnotrawiona. Na ostatnim rysunku pokazano optymalny sposób wykorzystania powierzchni, który nie powoduje wydłużania zatorów drogowych.

kontynuacji – jeśli jeden pojazd jedzie pasem z kontynuacją, następny wjeżdża na pas sąsiedni, czyli zamiast jeden za drugim mamy konfigurację: jeden obok drugiego; oczywiście za nimi: czwarty obok trzeciego itd.

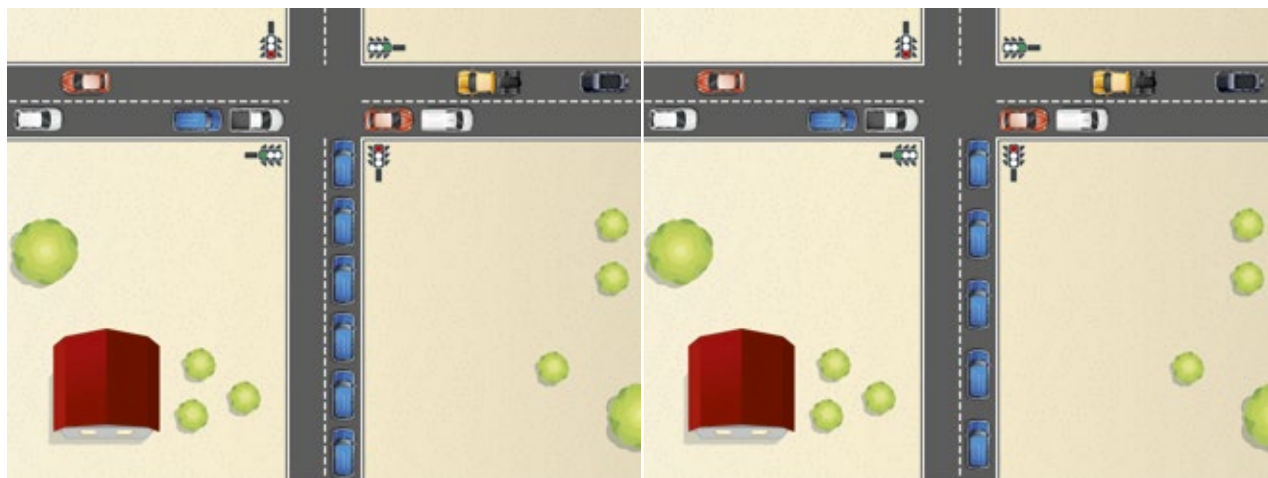
- » kierowcy pojazdów na pasie zanikającym jadą do samego końca tym pasem ruchu (pod żadnym pozorem nie próbują go wcześniej zmieniać);
- » kierowcy pojazdów na pasie z kontynuacją umożliwiają jednemu pojazdowi z pasa zanikającego wjazd przed siebie, traktując to jako regułę bez wyjątków – jeśli potoki pojazdów poruszają się, poprzez zdjęcie nogi z pedału przyspieszenia tworzą lukę, jeśli ruch jest przerywany, zatrzymują się w takim miejscu, żeby jeden pojazd z pasa zanikającego miał gdzie wjechać; tak więc na pasie ruchu z kontynuacją, po minięciu miejsca łączenia się pasów, mamy powrót do kolejności jeden, dwa trzy, cztery itd. – jazda obok przemieniła się w jazdę jeden za drugim.

Oczywiście, dopóki wyżej opisane zachowania nie staną się zasadą kodeksową (znak suwaka nie został, jak na razie, opisany w Rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych), kierujący jadący pasem zanikającym muszą przed zmianą na pas z kontynuacją **upewnić się**, że zmiana pasa ruchu jest możliwa. Tych, którzy zastanawiają się, po co stosować jazdę „na zamek”, zapewniam, że znakomicie skraca ona zatory drogowe, zapobiegając przenoszeniu się ich na kolejne przecięcia się kierunków ruchu (lub ograniczając taką możliwość) oraz sprawia, że dostępna powierzchnia jezdni jest całościowo i sprawiedliwie wykorzystywana.

Marnotrawstwo miejsca na drodze

Oczekując na możliwość dalszej jazdy, nie pozostawiaj zbyt dużego odstępu i ostrożnie dojeżdżaj możliwie blisko zderzaka samochodu poprzedzającego.

Przed nami stoją pojazdy, które zatrzymały się w związku z warunkami ruchu drogowego. Jest wyświetlany sygnał czerwony i powstaje kolejka oczekujących na zmianę wskazań sygnalizacji świetlnej, albo powstał zator drogowy, w którym przyszło się nam zatrzymać.



Na pierwszym z rysunków (na jezdni u dołu) – gdy kierowcy „szanując” przestrzeń na drodze, ustawiają się jeden za drugim – mieści się 6 samochodów. W drugim przypadku kierowcy nie dbają o optymalne ustawienie swoich pojazdów (pozostawiając zbyt duże odstępy między samochodami), co skutkuje tym, że na tej samej przestrzeni mieści się już tylko 5 pojazdów.

Zawsze (są dwa wyjątki, o nich później) w takiej sytuacji zbliżamy się do pojazdu poprzedzającego, pozostawiając jedynie mniej więcej półmetrową lukę (z uwagi na niebezpieczeństwo pomyłki w wyczuciu gabarytów pojazdu oraz możliwość niewielkiego, niekontrolowanego cofnięcia się pojazdu poprzedzającego).

Pozostawianie większych odstępów wydłuża „korki”, powoduje

także uniemożliwienie wjazdu na funkcjonujące przed skrzyżowaniami dodatkowe pasy ruchu do skrętów.

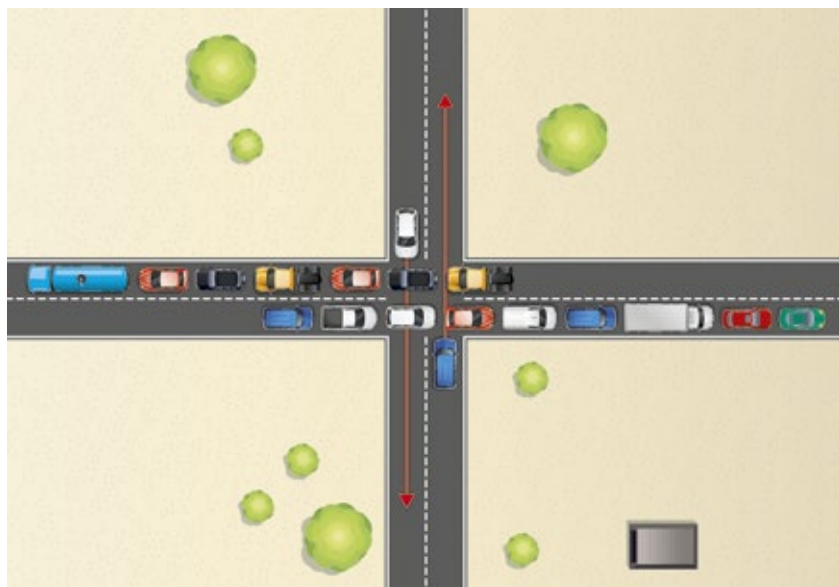
Oczywiście nie dojeżdżamy do pojazdu poprzedzającego na wlotach skrzyżowań lub innych przecięć kierunków ruchu (szczegółowo pisaliśmy o tym zagadnieniu w poprzednim numerze „Plejad”) oraz w tunelach, gdzie przepisy (Art. 47a), podczas zatrzymania

wynikającego z warunków lub przepisów ruchu, nakazują zachowanie 5-metrowego odstępu (względnie bezpieczeństwa).

*USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM
Art. 47a. Kierujący pojazdem w tunelu, podczas zatrzymania wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego, jest obowiązany zachować odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 5 m.*



Na pierwszym rysunku kierowcy ustawili swoje samochody równomiernie na lewym i środkowym pasie, dodatkowo zachowując optymalne odstępy. Małe odstępy i równomierne wypełnianie pasów ruchu pozwalają na wykorzystanie fazy do skrętu. Biały samochód (który chce skręcić w prawo) bez problemu zmienia pas i „udrażnia” jezdnię, nie blokując pojazdów stojących za nim. Jeśli kierowcy ustawiliby się tylko na środkowym pasie oraz pozostawili zbyt duże odstępy od pojazdów poprzedzających, biały samochód nie jest w stanie zmienić pasa, tym samym „blokując” dalszą możliwość przejazdu samochodom, które są za nim.



Zachowanie nieprawidłowe i niezgodne z przepisami: mimo braku miejsca na dalszą jazdę samochody wjechały na skrzyżowanie, blokując ruch dla pojazdów z kierunku poprzecznego i tworząc zator drogowy.

» Zajmowanie pasów ruchu po skręcie

Jeśli do skrętu (w znaczeniu zmiany kierunku jazdy) przeznaczony jest tylko jeden pas ruchu, a po skręcie tych pasów jest więcej, wjeżdżaj na ten, którego nie zajął poprzednik. Mamy w tym przypadku do czynienia z tzw. zajmowaniem pasa ruchu (a nie zmianą pasa). Widząc, że kierujący pojazdem jadącym przed nami jedzie

wąskim łukiem na jeden z pasów ruchu za skrzyżowaniem, my pojedźmy szerszym łukiem na pas sąsiedni lub jeszcze szerszym – na kolejny (bywa, że jezdnia, na którą wjeżdżamy, ma dwa, trzy lub więcej pasów ruchu). Jeżeli o to nie dbamy, wydłużamy „korek” na wlocie i doprowadzamy do niewykorzystania dostępnej powierzchni jezdni na wylocie skrzyżowania.

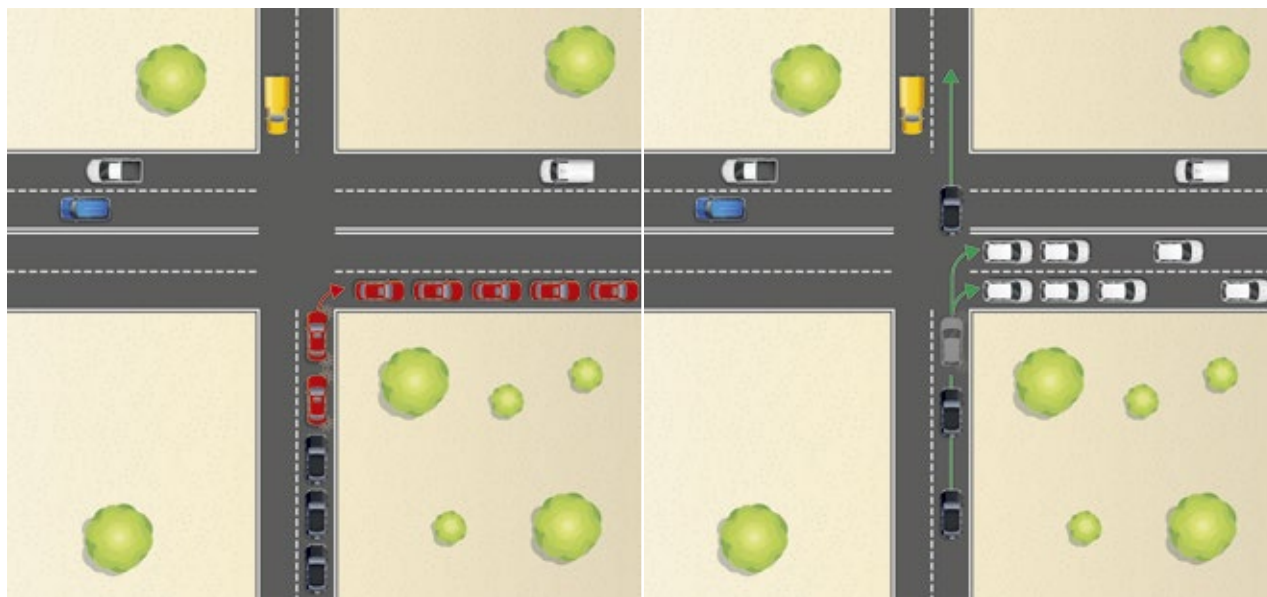
Warunkiem zastosowania tej zasady jest istnienie tylko jednego (obojętne czy wyznaczonego, czy nie) pasa ruchu przeznaczonego do wykonania (rozpoczęcia) skrętu. Jeśli tych pasów byłoby więcej, kończymy manewr na pasie będącym odpowiednikiem (przedłużeniem) pasa, z którego manewr skrętu rozpoczynaliśmy (inaczej dokonalibyśmy niekontrolowanej zmiany pasa ruchu – jest to wykroczenie).



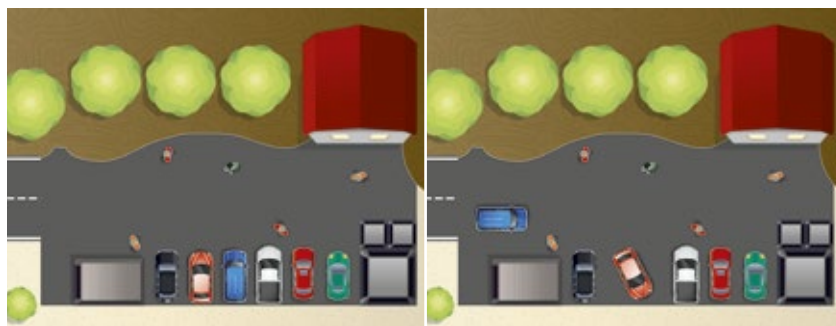
**KIERUJ ŚWIADOMIE,
NIE BLOKUJ SKRZYŻOWANIA!**
NR 62

Ruszaj zdecydowanie!

Istotne jest, żeby jak najwięcej pojazdów przejechało w fazie światła zielonego. Wydaje się to dla wszystkich oczywiste, a jednak wielu spośród kierujących nie dba o to. Główna odpowiedzialność spoczywa na tym, który jest pierwszy w kolejce. To on musi ruszyć jednocześnie z zapaleniem się sygnału zielonego, i to ruszyć sprawnie. Stopniowo – powoli ruszamy tylko wówczas, gdy nawierzchnia jest nieprzyczepna (śliska, pokryta piaskiem itp.). Nadążanie z ruszaniem wymaga oczywiście silnej koncentracji, ale – proszę mi wierzyć – jest ona i w tym przypadku (wydawałoby się spoczynkowym) konieczna.



Czerwone samochody skręcają w prawo, czarne chcą jechać prosto (do „góry”). Po skręcie w prawo, kierowcy czerwonych samochodów zajmują tylko prawy pas - „blokując” tym samym czarne samochody, które nie mogą jechać dalej prosto - mimo że droga za skrzyżowaniem jest pusta. Z kolei białe samochody, skręcając w prawo, zajmują po skręcie równomiernie oba pasy, umożliwiając przez to kierowcom czarnych samochodów kontynuowanie dalszej jazdy na wprost.



Na pierwszym obrazku samochody są zaparkowane prawidłowo, ponieważ optymalnie wykorzystują przestrzeń. Na drugim, z powodu „niepartnerskiej” postawy jednego z kierowców, kierowca niebieskiego samochodu nie jest już w stanie zaparkować, ponieważ brak dla niego miejsca.

Zwłoka w ruszaniu (tego pierwszego oraz wszystkich kolejnych kierujących) powoduje, że zamiast zaplanowanej liczby pojazdów przejeżdża ich wielokrotnie mniej, co oczywiście wpływa na rozwój „korków”.

Ulgą dla niezbędnej koncentracji są liczniki czasu, jednak ich montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją akomodacyjną traci na znaczeniu, a taka inteligentna sygnalizacja zaczyna we współczesnej organizacji ruchu dominować. Dla tych, którzy przyzwyczajają się do czasu trwania poszczególnych faz sygnalizacji, przestroga: te fazy mogą być zmienne, skrócenie albo wydłużenie fazy może być np. związane z nadjechaniem tramwaju. Czyli pełna koncentracja oczekujących na zmianę świateł jest naprawdę konieczna i ważna. W przypadku manualnej skrzyni biegów, licząc się ze zmianą sygnału na zielony, musimy mieć przygotowany bieg umożliwiający sprawne ruszenie.

I jeszcze jedna uwaga dla instruktorów kształcących kandydatów na kierowców. Natychmiast po nieudanej próbie ruszenia, źle wykonanej przez kursanta, należy przejąć inicjatywę, aby druga próba nastąpiła szybko i była udana. Nieakceptowalne jest uczenie ruszania w sytuacji, gdy w sposób istotny blokuje ono ruch na skrzyżowaniach lub przejazdach przez torowiska kolejowe bądź tramwajowe.

Parkowanie

Także i ten element decyduje o należyтым wykorzystaniu jezdni, a nawet drogi. Jeśli nie ma tabliczek T-30 lub linii wyznaczających stanowiska postojowe,

to kierowca decyduje o sposobie ustawienia pojazdu i powinien to zrobić tak, by jak najmniej ograniczyć przepustowość jezdni i chodnika oraz aby zachować miejsce dla innych, którzy także będą potrzebowali zaparkować.

Zatrzymywanie – parkowanie pojazdu w odpowiedniej odległości od skrzyżowań, przejść dla pieszych, przystanków itd. to oczywiście wymóg kodeksowy. Należy zwrócić uwagę, że jest to również warunek zapewnienia właściwej przepustowości jezdni, nie wspominając już o tym co najważniejsze, czyli bezpieczeństwie.

Jeżeli natomiast wyznaczone są (za pomocą linii) stanowiska postojowe, parkujemy samochód tak, aby mieścić się w obrębie danego stanowiska.

Realizacja wszystkich opisanych wyżej reguł postępowania inspirowana musi być świadomością konieczności współpracy wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przykazanie: **nie jesteś sam na drodze**, we współczesnym ruchu nabiera jeszcze większego znaczenia.

Na koniec jeszcze jeden, ostatni omówiony w tym artykule, element szacunku dla dostępnej powierzchni jezdni...

Jazda prawym pasem ruchu

Ta zasada wynika bezpośrednio z przepisów. Jakże często jednak jest lekceważona, co negatywnie odbija się na wykorzystaniu jezdni i płynności ruchu.

USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM Art. 16. 4. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, nie może zajmować więcej niż jednego pasa.

Jeśli chcemy być w zgodzie z przepisami (i z partnerstwem na drodze), to musimy pamiętać, że lewy pas nie służy do „normalnej” jazdy. Poruszanie się nim wymaga uzasadnienia, a tym może być tylko wykonywanie manewrów wyprzedzania, omijania, skrętu w lewo, zawracania lub przygotowanie bądź kończenie któregoś z nich (czyli bezpośrednio przed i bezpośrednio po). Blokowanie lewego pasa wynika albo z niezajomości przepisów, albo ze zwykłego lenistwa, albo z niedopracowanej umiejętności zmiany pasa ruchu. Należy pilnie zmienić sposób jazdy nacechowany nadużywaniem jazdy lewym pasem, jeśli to nas dotyczy.

Kończąc, pragnę dodać, że **ustawianie się przed skrzyżowaniem na pasie lewym do jazdy na wprost nie tylko nie stoi w sprzeczności z przedstawianą zasadą, ale jest zdecydowanie godne polecenia** (jeszcze jedno rozwinięcie reguły zamka błyskawicznego). Chodzi o to, żeby w przypadku już ustawionych, oczekujących na prawym pasie pojazdów, wypełniać także dostępny pas lewy. ■

MAREK DWORAK, AUTOR CYKLU OBECNIE PUBLIKOWANYCH W „PLEJADACH” ARTYKUŁÓW, OD KWIEŚNIA 2009 ROKU PEŁNI FUNKCJĘ DYREKTORA MAŁOPOLSKIEGO OŚRODKA RUCHU DROGOWEGO W KRAKOWIE. OD POZĄTKU USTAWOWEGO POWOŁANIA MAŁOPOLSKIEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO TJ. OD 2001 PEŁNI FUNKCJĘ JEJ SEKRETAZA. OD ROKU 1983 JEST INSTRUKTOREM NAUKI JAZDY, OD 1992 EGZAMINATOREM, OD KWIEŚNIA 2003 ROKU PEŁNIŁ FUNKCJĘ ZASTĘPCY DYREKTORA MORD W KRAKOWIE. OD 2003 ROKU NA ANTONIE TWP KRAKÓW PROWADZI CYKLICZNY PROGRAM „JEDZ BEZPIECZNIE” (KTÓREGO PARTNEREM OD 2014 R. JEST SUBARU). W PROGRAMIE TYM STARA SIĘ POPULARYZOWAĆ PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO ORAZ ZASADĘ PARTNERSTWA POMIĘDZY UCZESTNIKAMI TEGO RUCHU. PONIEWAŻ MISJA TA KONWENIUJE Z PROWADZONĄ PRZEZ SUBARU AKCJĄ SIEMANKO!, W KOLEJNYCH WYDANIACH MAGAZYNU „PLEJADY” BĘDIEMY PRZEKONYWALI PAŃSTWA DO WSPÓŁPRACY W RUCHU DROGOWYM, JAK RÓWNIEŻ DO ZROZUMIENIA, ŻE PRZEPISY TZW. KODEKSU DROGOWEGO SĄ PO TO, ŻEBY NAM - WSZYSTKIM UCZESTNIKOM RUCHU DROGOWEGO - BYŁO ŁATWIEJ NA DRODZE. LICZYMY NA TO, ŻE NAWET TYCH Z PAŃSTWA, KTÓRZY - CZĘSTO „PODKRĘCANI” PRZEZ MEDIA - MAJĄ NA RAZIE INNE ZDANIE, PRZEKNAMY DO TEGO, ŻE PRZEPISY O RUCHU DROGOWYM TRZEBA ZNAĆ, ROZUMIEĆ I STOSOWAĆ. PO TO, ABY W KOMUNIKACJI DROGOWEJ BYŁO JAK NAJBEBIECZNIEJ, A RUCH ODBYWAŁ SIĘ PŁYNNIE. POSTARAMY SIĘ POMÓC WE WŁAŚCIWEJ INTERPRETACJI PRZEPISÓW, WSKAZUJĄC JEDNOCZEŚNIE NA POPRAWNE RELACJE POMIĘDZY WSZYSTKIMI UCZESTNIKAMI RUCHU DROGOWEGO.



www.autocentrum.pl
(listopad 2015)

Subaru Levorg 1.6 GT. Rajdowe kombi?

1,6-litrowy Boxer o mocy 170 koni, charakterystyczne plejady na estetycznym grillu i rajdowa dusza. Czy Subaru Levorg przekona do siebie niezdecydowanych?

Subaru po raz kolejny udowadnia, że woli chodzić własnymi ścieżkami. Boxer i napęd AWD wciąż pozostają na pierwszym miejscu dla japońskiego producenta, niezależnie od rodzaju nadwozia, jakie znajdziemy w portfolio firmy. Tym razem padło na kombi.

(...) Samochody te pozostają kategorią samą dla siebie, skupiając wokół emblematu plejad mnóstwo miłośników – zarówno wśród użytkowników obecnych, jak i potencjalnych. Przyznając szczerze, sam miałem po raz pierwszy okazję jeździć Subaru tak długo – i niespecjalnie chciałem przesiadać się do innego pojazdu. Nie chodziło o społeczność – bo przecież nie będę w nią wchodzić z autem testowym – ale szeroko pojętą przyjemność z jazdy.

Pierwsze wrażenie jest kapitalne. Auto prowadzi się świetnie, doskonale trzymając się zakrętów nawet przy większych prędkościach, oferując przy tym dobre wybieranie nierówności. Jeśli miałbym wrażenie jazdy Subaru porównać do jakiegokolwiek rzeczownika, to wskazałbym na „pewność”. Może jeszcze

„zaufanie”. Takie właśnie uczucia budzi w kierowcy nowy Levorg. (...)

Istotny jest na pewno wygląd naszego kombi, które Levorg przypomina tylko kształtem. Projektanci zdecydowanie odcisnęli tu rajdowe piętno, wprowadzając w samochodzie 18-calowe felgi i potężny wlot powietrza na masce. Tym samym otrzymujemy bardzo wyraźne nawiązanie do Imprezy i całego dziedzictwa marki. (...)



facet.interia.pl
(listopad 2015)

Test Faceta: Subaru Levorg

Duże, 18-calowe koła, na masce potężny wlot od intercoolera, a pod maską turbodoładowany bokser. Stały napęd na cztery koła i sportowo wyprofilowane fotele. Nadwozie? Kombi. Obciążony genetycznie rajdowym DNA Subaru Levorg mądrze czerpie z historii marki. Nie jest to nieokrzesany drogowy bandzior, lecz charakteru nie można mu odmówić.

Gdyby samochody miały płeć, Subaru byłoby rasowym facetem z krwi i kości. Wozy z plejadą gwiazd na przedzie dzięki sukcesom na trasach rajdów WRC, a także świetnym napędem od dwóch dekad należą do ulubionych męskich zabawek i przedmiotów pożądania. Jeśli na co dzień jeździsz Subaru, zyskujesz w oczach okolicznych samców, a jeśli masz

najnowszy model, to podczas weekendowych wypadów na piwo z kolegami ty mówisz, oni tylko słuchają... (...)

„Subaru ma niezniszczalny image. Zawsze będzie się kojarzyć z niebieską Imprezą na złotej feldze, obklejoną w żółte naklejki, ziejącą ogniem i lecącą bokiem” – te słowa wypowiedział mój kolega, gdy po pierwszej przejażdżce Levorgiem żartem napomknąłem, że to jednak nie to samo, co w Colin McRae Rally. Oczywiście miał rację – mimo że Subaru od ponad 7 lat nie jest obecne na trasach WRC, to za kierownicą bolidu sygnowanego przez Fuji Industries nadal czujesz ten dreszczyk emocji i wiesz, że możesz pozwolić sobie na więcej. (...)

Co ważne – Levorg nie ma też absolutnie żadnych problemów z jazdą z prędkościami niepoprawnymi politycznie. Nawet, gdy wartości na liczniku znacznie odbiegają od tych dozwolonych przepisami, w samochodzie jest bardzo cicho, a prowadzenie nadal pozostaje ultrastabilne. Dla doświadczonych kierowców – idealna rzecz na dłuższe trasy, ale w rękach nieopierzonych pseudorajdowców – to bardzo zdradliwe. (...)

Zagłębiamy do środka. Wnętrze Levorga jest bardzo przyjemne dla oka, a także innych części ciała. Skórzane fotele o sportowym wyprofilowaniu są zarazem ładne i praktyczne. Na ogromną pochwałę zasługuje świetnie rozwiązany system regulacji siedzenia kierowcy. Szkoda tylko, że nie ma pamięci ustawień. Jest za to podgrzewanie.

Kierownicy również należy się plus. Jest gruba, przyjemna w dotyku, a niebieskie szwy tworzą „blizny”, dzięki którym jeszcze lepiej odbieramy prowadzenie Levorga. Lewarek automatycznej skrzyni również utrzymany jest w tej samej stylistyce. Choć nie manewrujemy nim zbyt często, również zasłużył na obszycie skórą. (...)

Obciążony genetycznie sukcesami poprzedników Levorg nie czerpie pełnymi garściami z bogatej rajdowej przeszłości, lecz wybiera z niej to, co dla niego wygodne. To już nie nieokrzesany drogowy zawiadziak, choć charakteru nie sposób mu odmówić. Postawione przed nim zadania wykonuje jednak

po cichu, w białych rękawiczkach, bez informowania całej okolicy „oto jadę JA!”.

Wszystkie te elementy układają się w całkiem logiczną całość. Levorg to całkiem udane średniej wielkości kombi, doskonale nadające się na auto rodzinne. Wmów żonie, że Subaru Levorg to idealne auto rodzinne, a twoim ulubionym zajęciem stanie się wymyślanie pretekstów do przejażdżki...



mojmotoswiat.autokult.pl
(listopad 2015)

Subaru WRX STi - ostatni samuraj

Pisałem tu już kiedyś kilka swoich przemyśleń odnośnie do WRX STi, jednak teraz zderzyły się one z rzeczywistością, która okazała się wręcz fenomenalna i zapierająca dech w piersiach. Wczorajszy dzień przyniósł mi wiele wrażeń. (...)

Subaru WRX STi już od pierwszego spojrzenia robi piorunujące wrażenie. Choć względem poprzedników wygląd tego auta jest ugrzeczniejszy. Nie ma już złotych felg w standardzie, a ikoniczny wielki spoiler jest dostępny jako wyposażenie dodatkowe. Wlot powietrza na masce to teraz po prostu wlot, a nie jak kiedyś – wielki komin. Poza tym taki wlot ma nawet Levorg 1.6, więc szalu nie ma. (...)

Teraz najważniejsze – jazda! Przyznam, że miałem problemy, by od razu wczuć się wszystkimi zmysłami w to auto. WRX STi trzeba się troszkę nauczyć i poświęcić chwilę na złapanie więzi z maszyną. Być

może to tylko moje wrażenie po przeskoku z codzienności w słabowitym aucie segmentu B do takiego cudu techniki. Samochód jest niesamowicie żywy. Dzisiaj moc 300 KM nie imponuje nikomu, przynajmniej na papierze. Normą są samochody 500–600 konne, jednak WRX STi to nie tylko moc – to prowadzenie, to niebywałe osiągi nie tylko na prostej. Subaru to zdecydowanie samochód dla kierowcy. Oczywiście można zjechać włosy na głowie pasażerowi, który będzie się równie dobrze bawił, ale w nim głównie chodzi o uśmiech na twarzy kierowcy. Japoński pocisk prowadzi się pewnie, nawet w najłagodniejszym trybie ustawień, które to można wybrać sobie pokrętle obok dźwigni skrzyni biegów i (na szczęście) tradycyjnego „ręcznego”. Jednak po przełączeniu w najostrzejszy tryb samochód naprawdę przenosi w inny wymiar. Błyskawiczne reakcje na gaz, błyskawiczne reakcje na ruchy nadgarstkami przy kierownicy – istny miecz samuraja. Kierownica sama w sobie pracuje z wyraźnym, przyjemnym oporem. (...)

Ogólnie, jadąc tym samochodem, po chwili wczucia miałem wrażenie, że jest uszyty dla mnie i gdybym mógł mieć go na zawsze, to z pewnością uzyskałbym pełną jedność na linii człowiek – maszyna. Zawieszenie w tym samochodzie jest twarde, ale nie tak jak beton. (...)

Dzięki symetrycznemu napędowi 4x4 nie ma mowy o jakiegokolwiek utracie trójki przy ruszaniu, a koła dają wspaniałą informację zwrotną do rąk kierowcy. Jeśli ktoś lubi trochę przyspanować i boli go to, że nie spali kaptura ani nie ruszy w kłębach dymu spod kół, to Subaru broni się jedną niesamowitą rzeczą, która jest niezmienna od zawsze – niepowtarzalną ścieżką dźwiękową. Cudowne basowe brzmienie na niskich obrotach, które przechodzi w całkiem przyjemny jazgot po przekroczeniu 3 tys. obrotów, robi wrażenie. Nie ma już jednak sytuacji, gdzie nawet wyposażone w seryjne wydech WRX STi budzi całe osiedle. Mimo tego, że we wnętrzu auta dźwięk słychać bardzo, bardzo wyraźnie, nie jest on męczący dla uszu. W dłuższej trasie te basowe tony i mruczenie na niższych obrotach działają na kierowcę kojąco. (...)

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

Redakcja / Wydawca / Reklama:

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

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

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

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

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

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

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

ISSN 1897-1989
www.plejady.subaru.pl




facebook.pl/MagazynPlejady

MAXI-COSI ♥ RODZINY



PEBBLE PLUS NAJLEPSZY W TESTACH ADAC 10/2015

	Maxi-Cosi Pebble Plus i-Size 45 - 75 cm
highly recommended	
Children safety seat test www.test.tcs.ch 10/2015	
★★★★★	

OAMTC TEST KINDERSITZE 2015	
GUT	
Maxi-Cosi Pebble Plus auto touring 11/2015	
www.oamtc.at	

ADAC Motorwelt 11/2015 22 Kindersitze im Test	ADAC
MAXI-COSI Pebble Plus i-Size 45-75 cm	
gut (1,6)	Test

WWW.MAXICOSI.PL

 **MAXI-COSI®**