RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!

Skręć z utartego szlaku i podążaj własną drogą z GEOLANDAR A/T G015!

Odkryj niesamowitą wszechstronność opony całorocznej typu all-terrain z pełną homologacją zimową. **GEOLANDAR A/T G015** gwarantuje osiągi, które nie kończą się tam, gdzie spod kół znika asfalt. Dzięki trwałemu bieżnikowi z lamelami 3D sprawdza się przez cały rok: w błocie, śniegu, na mokrej i suchej nawierzchni.

YOKOHAMA

Yokohama CEE Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 65/79, 00-697 Warszawa
Tel.: +48 22 292 83 30 | Fax: +48 22 292 83 45
yokohama-online.pl | facebook.com/yokohamapolska

GEOLANDAR A/T G015

NR 108 (3/2023) PLEJADY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR **108** (**3**/2023) ISSN 1897-1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY
MAPA „PAPIERZANKA" ZAWSZE JEST W NASZYCH AUTACH
– ROZMOWA Z BARBARĄ PIEKARSKĄ I ALEKSANDRĄ PIEKARSKĄ

PASJE
WAKACJE, KAJAKI I LIBERO

MODELE
NIE DLA KAŻDEGO TA ZABAWKA...

WYDARZENIA
SOLTERRA W RĘKACH KIEROWCY RAJDOWEGO

CZERWIEC 2023 06
ISSN 1897-1989
9 771897 198309

Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie **AC/OC/NNW** i **GAP**

61 850 35 25 | santanderleasing.pl | ebok.santanderleasing.pl

Santander Leasing

HURA, WAKACJE!

Wybrzmiał ostatni dzwonek, kolokwia i egzaminy zaliczone, wszystkie projekty domknięte, letnie dyżury w pracy ustalone, dyskusje o wyższości urlopu nad morzem nad tym w górach (albo odwrotnie) skończone... Czas na wdrożenie planu: WAKACJE.

Walizki spakowane, pod ręką wszystko, co najbardziej potrzebne: krem ochronny, okulary, kawa i woda do picia... Możemy ruszać?! Stop! Wróć! Pała z ostatniej pracy domowej pt. „Przygotuj samochód do długiej podróży"!

Z pewnością wśród Subarowej społeczności większość dostałaby najwyższą notę i z tego zadania, ale tym, którym wśród codziennego chaosu i zabiegania umknęło odrobienie tej lekcji, przypominamy: przed każdą długą trasą należy zadbać o przygotowanie do niej samochodu. Nie z obawy przed utratą czerwonego paska, ale w trosce o bezpieczeństwo i komfort jazdy oraz uniknięcie niepotrzebnych kosztów i przykrych niespodzianek.

Skontrolujmy przede wszystkim stan techniczny pojazdu (układu hamulcowego, amortyzatorów, wycieraczek), sprawdźmy szczelność klimatyzacji, stan filtrów, poziom oleju i płynu chłodniczego. Upewnijmy się, że mamy trzy obowiązkowe elementy wyposażenia samochodu: trójkąt ostrzegawczy, sprawną (z aktualną homologacją) gaśnicę (umieszczoną nie pod stertą walizek, a w łatwo dostępnym dla kierowcy miejscu!) i – co oczywiste – czytelną i właściwie zainstalowaną tablicę rejestracyjną. Choć przepisy nie nakładają obowiązku posiadania kamizelki odblaskowej i apteczki czy kompletu żarówek zapasowych, w trosce o własny urlopowy dobrostan, dodajmy je do listy niezbędnych w podróży akcesoriów. Upewnijmy się, że mamy ważne ubezpieczenie OC, jeśli jedziemy za granicę – wykupmy ubezpieczenie turystyczne i assistance.

Tak przygotowani, możemy rozpocząć wakacyjne wojaże. Pozostaje jedynie pamiętać, że wypełniony po brzegi (bagażami i pasażerami) samochód zachowuje się na drodze inaczej, niż wtedy, gdy podróżujemy nim sami. Prowadząc, miejmy na uwadze możliwość wydłużenia drogi hamowania i innego niż zwykle zachowania samochodu podczas dynamicznego wchodzenia w zakręty czy innych gwałtownych manewrów.

Teraz naprawdę możemy ruszać! Lista wakacyjnych szlagierów także gotowa. Start! *Hooray! Hooray! It's a Holi-Holiday!*

Redakcja Magazynu „Plejady"

AKTUALNOŚCI
6

ROZMOWY
8 MAPA „PAPIERZANKA" ZAWSZE JEST W NASZYCH AUTACH – ROZMOWA Z BARBARĄ PIEKARSKĄ I ALEKSANDRĄ PIEKARSKĄ

PASJE
24 WAKACJE, KAJAKI I LIBERO

IMPREZY
30 SUBARU NA TRASIE RUNMAGEDDONU

MODELE
32 NIE DLA KAŻDEGO TA ZABAWKA...

PODRÓŻE
38 LASY PAŃSTWOWE – SADZIMY, CHRONIMY, UDOSTĘPNIAMY

HISTORIA
44 ZANIM NARODZIŁA SIĘ LEGENDA, CZYLI SUBARU PRZED IMPREZĄ

WYDARZENIA
48 SOLTERRA W RĘKACH KIEROWCY RAJDOWEGO

NASI PARTNERZY
54 SPACEREK W LABIRYNCIE TEATRU STU

PRZEPISOWO
60 ZNAKI DROGOWE – NIE W PEŁNI ROZUMIANE LUB LEKCEWAŻONE

FANPAGE
64

fot. Jan Cetera

MAMY PIĘĆ NAGRÓD OD KBB

W długi majowy weekend otrzymaliśmy wspaniałą informację o przyznaniu nam aż pięciu nagród w tegorocznym rankingu 5-Year Cost to Own Awards, przeprowadzonym przez kalifornijską organizację Kelley Blue Book (KBB). Pierwsze miejsca w swoich kategoriach zdobyły w nim modele: Ascent, Subaru BRZ, Forester, Impreza i Outback w amerykańskiej specyfikacji 2023.

Wyróżnione pojazdy spod znaku Plejad cechują się najniższymi przewidywanymi kosztami eksploatacji w ciągu pierwszych pięciu lat użytkowania w zestawieniu z samochodami innych producentów, poddanymi weryfikacji w odpowiednich kategoriach. W opinii oceniających Ascent wypadł najlepiej w segmencie 3-rzędowych SUV-ów średniej wielkości, Subaru BRZ w gronie samochodów sportowych, a Impreza w grupie aut kompaktowych. Niekwestionowanym zwycięzcą w kategorii SUV-ów kompaktowych okazał się Forester, natomiast Outback spełnił najlepiej powyższe założenie w grupie 2-rzędowych SUV-ów średniej wielkości. Należy podkreślić, że dla Subaru BRZ to drugie wyróżnienie z rzędu, Ascent i Outback cieszą się nim po raz trzeci, a Forester już czwarty rok z kolei, otrzymuje tę zaszczytną nagrodę.

Nasze tegoroczne zwycięstwo w aż pięciu kategoriach rankingu z pewnością zaowocuje dalszym wzrostem liczby samochodów Subaru na amerykańskich drogach. Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce, podkreślił, że przyznane nam wyróżnienia wzmocnią nasze zaangażowanie w dostarczanie klientom pojazdów wykonanych zgodnie z najwyższymi standardami bezpieczeństwa, niezawodności i wartości.

Na rynku amerykańskim Kelley Blue Book jest wiodącym dostawcą wycen i informacji dotyczących samochodów nowych i używanych. Wyniki przeprowadzanego przez tę organizację rankingu 5-Year Cost to Own Awards pomagają podjąć decyzję tym, którzy planują zakup nowych czterech kółek i kierują się względami ekonomicznymi. Dane prezentowane przez KBB pozwalają zobrazować koszty utrzymania poszczególnych pojazdów, pomagają kupującym wybrać model najlepiej odpowiadający ich potrzebom i możliwościom finansowym, a tym samym zaoszczędzić pieniądze. Całkowite koszty związane z posiadaniem nowych samochodów obliczane są z zastosowaniem zaawansowanej metodologii wyceny i krytycznych danych finansowych pochodzących od stron trzecich.

ZWYCIĘŻAMY W BADANIU J.D. POWER

W połowie marca dotarła do nas wiadomość o zajęciu przez Subaru w Ameryce pierwszego miejsca w badaniu J.D. Power 2023 U.S. Customer Service Index (CSI), weryfikującym poziom zadowolenia tamtejszych kierowców z usług dealerskich. Ranking, opracowany przez firmę będącą światowym liderem w zakresie badania satysfakcji konsumentów, usług doradczych, danych i analiz, przeprowadzono wśród właścicieli pojazdów produkowanych na skalę masową.

Jak podkreślił Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce, sprzedawcy naszych samochodów budują długotrwałe relacje ze swoimi klientami. Od momentu zakupu pojazdów przez cały okres ich użytkowania nasi dealerzy starają się zapewnić kierowcom wyjątkowe wsparcie, które często przekracza ich oczekiwania. Bycie czymś więcej niż tylko firmą samochodową wpisuje się w misję naszej marki, a sprzedawcy samochodów spod znaku Plejad zobowiązani są być kimś więcej niż tylko ich dealerami.

Badanie J.D. Power U.S. CSI ma już 43-letnią historię. W jego ostatniej edycji wzięto pod lupę zadowolenie klientów dealerów franczyzowych oraz punktów świadczących usługi posprzedażne w zakresie obsługi i napraw. Przeprowadzono je wśród posiadaczy i użytkowników samochodów, które obecne są na rynku od jednego do trzech lat. Wyniki oparto na odpowiedziach 64 248 zweryfikowanych i zarejestrowanych właścicieli i leasingobiorców pojazdów z lat modelowych 2020–2022.

DOCENIA NAS „FORBES”

Spieszymy z kolejną napawającą nas dumą informacją zza oceanu. Tym razem docenił nas prestiżowy magazyn „Forbes”. W USA zostaliśmy uznani za jedną z najlepszych marek pod względem wywierania wpływu społecznego. Subaru okazało się marką numer jeden w kategorii motoryzacja i zostało umieszczone na liście Forbes Best Brands for Social Impact 2023.

Celem stworzenia wspomnianej listy, „Forbes” nawiązał współpracę z HundredX, aby przeprowadzić ankietę wśród ponad 100 000 konsumentów i sklasyfikować 300 marek, które respondenci ocenili najwyżej w czterech kategoriach: ogólne wartości i zaufanie do marki, postawa społeczna, zrównoważony rozwój i wsparcie społeczności. Zebrano blisko cztery miliony ocen dla ponad 2000 marek. Na finalnej liście znalazły się te, które są najbardziej podziwiane za czynienie dobra w różnych sektorach, w tym w zakresie ochrony środowiska, kwestii społecznych i lokalnych społeczności. W badaniu Subaru uplasowało się w pierwszej szóstce we wszystkich czterech kategoriach.

Odnosząc się do wyróżnienia, Alan Bethke, starszy wiceprezes ds. marketingu Subaru w Ameryce, podkreślił, że odwdzięczanie się leży u podstaw wszystkiego, co robimy i odzwierciedla nasze wysiłki zmierzające do tego, by być czymś więcej niż tylko firmą samochodową. Jesteśmy zaszczyceni, że „Forbes” docenił naszą pracę. Bethke podkreślił, że sprawy, w które inwestujemy i w ramach których współpracujemy, są bardzo bliskie naszym sercom i jesteśmy dumni z naszej pasji – pomagania innym.

Informacje otrzymane w ankiecie od respondentów dowiodły, że Subaru to marka znana nie tylko z produkcji doskonałych i trwałych samochodów. Badanie wyraźnie wykazało, że nasi klienci w USA doceniają także to, co robimy dla ich społeczności, zarówno w skali krajowej, jak i lokalnej. Dzięki naszym wysiłkom sprawy, w które jesteśmy zaangażowani, stają się również ważne dla właścicieli pojazdów spod znaku Plejad. W tym miejscu warto przypomnieć o danej przez nas obietnicy, czyli Subaru Love Promise. Wizja czynienia świata lepszym przyświeca nam i sprzedawcom naszych samochodów. W trosce o Ziemię i żyjące na niej zwierzęta, a także z myślą o niesieniu pomocy i zapewnieniu opieki potrzebującym oraz edukacji szerzymy miłość i filantropię w ramach różnych grup i inicjatyw, w tym Amerykańskiego Towarzystwa Zapobiegania Okrucieństwu wobec Zwierząt (ASPCA), oraz fundacji, takich jak Make-A-Wish, Meals on Wheels America czy National Park Foundation.

ROZMAWIAŁA: **AGNIESZKA JAMA** / ZDJĘCIA: **JAN CETERA**

MAPA „PAPIERZANKA" ZAWSZE JEST W NASZYCH AUTACH – ROZMOWA Z BARBARĄ PIEKARSKĄ I ALEKSANDRĄ PIEKARSKĄ

Jako pierwsza w rodzinie rajdami samochodowymi zainteresowała się Barbara Piekarska, asystentka i higienistka stomatologiczna w jednej z rzeszowskich klinik. Swoją pasją błyskawicznie zaraziła córkę, Olkę, gdy ta miała zaledwie dwa i pół roku. Dziś dwudziestoczteroletnia pociecha z sukcesami realizuje się w roli pilota rajdowego.

Ogromną miłość do szybkiej jazdy Ola godzi z pracą na stanowisku hosta w jednym z krakowskich hoteli, a resztki wolnego czasu poświęca na naukę języka fińskiego. Start u boku fińskiego kierowcy jest bowiem jej wielkim marzeniem!

Agnieszka Jama: Skąd u Pań tak duże zainteresowanie motoryzacją? Dlaczego to akurat samochodom poświęcają Panie tyle czasu?

Aleksandra Piekarska: *(śmiech)* Dlaczego samochody? Dlatego, że mama! To wszystko za sprawą mamy. To właśnie ona wzięła mnie na rajdy, kiedy byłam mała. To wtedy narodziła się we mnie wielka miłość do motoryzacji i tak już zostało. Coś po prostu „kliknęło". A dlaczego mama wzięła mnie na pierwsze rajdy? Myślę, że sama powinna to wytłumaczyć.

Barbara Piekarska: No cóż... Swoją pierwszą styczność z Konkursową Jazdą Samochodem, czyli KJS-em miałam chyba w 1994 roku. Na zawody zabrał mnie kolega. Pamiętam, że odbywały się na Lisiej Górze. On startował wtedy maluchem. To był mój pierwszy epizod związany z rajdami. Potem straciłam kontakt z poznanymi wówczas osobami. Temat rajdów wygasł, ale od czasu do czasu powracały wspomnienia. Kiedy Ola miała dwa i pół roku, jeden z moich kolegów zaproponował, że po nas przyjedzie i gdzieś nas zabierze. I tym sposobem znalazłyśmy się na odcinku Rajdu Rzeszowskiego, na patelni w Lubeni. Ola była wtedy malutka, ledwie wystawała z trawy, a właściwie to wystawały jej kucyki. *(śmiech)* Obawiałam się,

jak zareaguje na głośne samochody, czy przypadkiem się nie wystraszy. Okazało się, że nie! Trzeba było ją na siłę odciągać od rajdówek, jak już wszystko się skończyło. Po tym wydarzeniu bardzo szybko nauczyła się rozpoznawać znaczki samochodów i tak to jej zainteresowanie motoryzacją zaczęło raczkować. Był to okres, kiedy nie mieliśmy jeszcze w domu internetu. Imprezy motoryzacyjne nie były rozpropagowane, a informacji o nich trzeba było szukać pocztą pantoflową. Wraz z pojawieniem się u nas internetu zwiększyła się możliwość śledzenia i wyłapywania podobnych wydarzeń. Z nastaniem mediów społecznościowych powstały natomiast różne grupy, docierało do nas coraz więcej informacji i z roku na rok nasze zainteresowanie samochodami rosło. Pamiętam, jak kiedyś wracałam z Olą z przedszkola. Na jednym ze skrzyżowań widniał potężny billboard. Zatrzymałyśmy się tam akurat na czerwonym świetle i nagle Ola z tylnego siedzenia krzyknęła: „Mama, mama, ja chcę mieć taki casting!". Spojrzałam na nią i zapytałam: „O czym ty, dziecko, mówisz?". Zorientowałam się, że na tym billboardzie była reklama jakiegoś oleju silnikowego, a polecał go pewien zawodnik w kasku. Ola powiedziała wtedy: „Ja będę takim kierowcą rajdowym i będę miała taki casting!". I tak to się zaczęło. *(śmiech)* Od tamtej pory na pytanie: „Kim będziesz?", zawsze uparcie odpowiadała, że będzie prawnikiem i kierowcą rajdowym. Życie zweryfikowało troszkę te plany. Została nie kierowcą, a pilotem. Zawzięcie dążyła do realizacji marzeń, a ja zawsze ją w tym wspierałam.

A.J.: Pani Olu, co zapamiętała Pani z pierwszego wyjazdu na rajd z mamą?

A.P.: Tego pierwszego rajdu nie mam prawa za bardzo pamiętać, ale mam już wspomnienia z tych, które odbywały się nieco później. Pamiętam przede wszystkim Rajd Rzeszowski, który zawsze był dla mnie świętem. Czekałam na niego przez cały rok. Wszystko mogłoby się dla mnie nie odbyć – Mikołaj i inne święta – ale Rajd Rzeszowski musiał być. Naprawdę nim żyłam. Później, kiedy tych rajdów pojawiało się coraz więcej, zaczęły pochłaniać znaczną część mojego życia. To było coś takiego, co „kliknęło" i już zostało ze mną na zawsze. Moje pierwsze wspomnienia są takie, że wiedziałam doskonale, iż nie wyobrażam sobie dalej tego nie robić, nie obserwować tego, nie być w tym świecie.

A.J.: Mama wspomina, że interesowało Panią jednocześnie prawo?

A.P.: Realizację tego planu również uskuteczniam. Odważyłam się w końcu podjąć studia prawnicze. Są one moim drugim podejściem do studiowania. Pierwsza była inżynieria, bo bardzo chciałam zostać inżynierem. Musiałam jednak przerwać naukę, bo oba wspomniane kierunki są cały czas wypierane przez rajdy. Nauka, jak zresztą wszystko inne w moim życiu, schodzi niestety na drugi plan. Mam jednak nadzieję i w tej kwestii powolutku dotrzeć do celu. Mocno wierzę, że kiedyś uda mi się ukończyć studia i zostać prawnikiem, bo inżynierem chyba już raczej nigdy nie będę.

A.J.: Na co dzień wykonują Panie spokojne zawody. Podczas rajdów towarzyszy Wam natomiast spora dawka adrenaliny – pani Oli w samochodzie, pani Basi w roli jej najwierniejszego kibica. Czy taki układ to sposób na utrzymanie w życiu równowagi?

A.P.: Myślę, że praca każdej z nas, mimo że wydaje się być spokojna, tak naprawdę jest bardzo wymagająca. Opieka medyczna jest zawsze niezwykle trudna. Podobnie jest u mnie. W hotelu mam kontakt z różnymi gośćmi i również zdarzają się wymagające sytuacje. Dlatego powiedziałabym raczej, że to uczestniczenie w rajdowych emocjach bardzo pomaga w codziennym życiu. Człowiek staje się na wszystko bardziej odporny, jest mu dużo łatwiej opanować stres, który towarzyszy mu w pracy, i łatwiej radzi sobie z różnymi sytuacjami.

A.J.: A zatem rajdy hartują i wzmacniają psychikę.

B.P.: Jak najbardziej! Moja praca do spokojnych nie należy. Tylko tak się wydaje, że praca w gabinecie stomatologicznym jest zajęciem łatwym i niewymagającym. Prawda jest jednak taka, że za każdym razem, kiedy pacjent siada na fotelu, my bierzemy na siebie odpowiedzialność za jego zdrowie i życie. Zabiegi są różne i to obciążenie i potencjalne ryzyko zawsze gdzieś tam jest. Wyjazdy z córką faktycznie pomagały i uczyły

Rajdy to było coś takiego, co „kliknęło" i już zostało ze mną na zawsze.

radzenia sobie ze stresem. Teraz niestety jest ich już mało. Ola wyjechała z Rzeszowa cztery lata temu. Wcześniej, kiedy tylko zrobiła prawo jazdy, jeździłam z nią już rzadziej. Mam jeszcze pod opieką Ksawerego, młodszego brata Oli, który od sześciu lat choruje na cukrzycę. W momencie, kiedy zachorował, bardzo mnie to ograniczyło i wykluczyło z uczestniczenia w rajdowych wydarzeniach. Zawsze jednak śledziłam i nadal śledzę, co dzieje się w „branży" i mocno kibicuję zarówno Oli, jak i kolegom startującym w zawodach.

A.P.: Mama zawsze bardzo mnie wspierała i kibicowała mi. Gdy nie było jej ze mną fizycznie, działał nasz system – po skończonym odcinku specjalnym pisałam do niej krótką wiadomość, że mam się dobrze i wszystko jest OK. Mama mogła również samodzielnie śledzić moje poczynania, bo nastąpił pewien przeskok technologiczny. Jak tylko zaczęłam jeździć w rajdach wyższej ligi, wyniki były już ogólnodostępne i można było sprawdzać je w internecie. A zatem byłyśmy przez cały czas w kontakcie i do dzisiaj tak jest. Czasami zdarza się nawet, że ja jeszcze o czymś nie wiem, a ona już do mnie pisze.

A.J.: Na co dzień obie Panie jeżdżą Subaru i to właśnie o samochodach chciałabym teraz porozmawiać. Skąd wzięło się zainteresowanie naszą marką?

B.P.: Moja miłość do Subaru wykiełkowała właśnie dzięki rajdom. Na pierwszym naszym Rajdzie Rzeszowskim, wtedy kiedy Ola była mała, Tomek Czopik jeździł Mitsubishi Lancerem. Bardzo podobało mi się, że to auto robi dużo huku. Na kolejnych rajdach stopniowo zaczęły pojawiać się natomiast Subaru Imprezy. Jeździły nimi na przykład Magda Lukas z Magdą Cieślik. Pamiętam Sebastiana Frycza, Tomka Kuchara, Michała Sołowowa, Leszka Kuzaja, Kajetana Kajetanowicza, Maćka Oleksowicza i innych zawodników, którzy wtedy zaczynali startować Subaru, a moja fascynacja tą marką nabierała coraz większego rozpędu. W mojej głowie zrodziło się marzenie, że kiedyś chciałabym mieć taki samochód. Ze sfery marzeń wykreśliłam oczywiście Lancera. W domu podejmowałam próby rozmowy na temat Subaru, ale to auto długo było poza naszym zasięgiem finansowym. Dziewięć czy dziesięć lat temu mój mąż zaproponował, żebyśmy kupili Subaru Tribecę. Przyjrzałam się wtedy temu modelowi w internecie i jak tylko dowiedziałam się, że jest to „automat", stanowczo odmówiłam. Było to auto z rynku amerykańskiego i po moim proteście wizja jego zakupu odeszła na dalszy plan. Kolejny epizod, tym razem z Outbackiem, miałam sześć lat temu. W jednym z komisów natrafiliśmy na roczny samochód i w zasadzie wszystko mieliśmy już dopięte pod kątem jego zakupu. Niestety w pewnym momencie poczułam się trochę oszukana. Pytałam sprzedawcę, czy auto nie jest przypadkiem po jakichś przygodach. Pan zapewniał, że nie. Kiedy jednak dostałam dowód rejestracyjny tego samochodu i sprawdziłam VIN w systemie, okazało się, że były zgłoszone dwa zdarzenia, tłumaczone później jako szkody parkingowe. Poczułam, że ktoś próbuje mnie okłamać i zrezygnowaliśmy z tego zakupu. Później zapadła decyzja, że weźmiemy auto w leasing. Na dzień czy dwa przed Wigilią wylądowaliśmy z mężem w salonie. Mąż powiedział wtedy, że jak tylko będzie tam jakiś fajny samochód, to weźmiemy go od razu, a jak nie, to pojedziemy do Katowic i tam kupimy taki, który sobie upatrzyliśmy. Wtedy „chorowałam" na Imprezę. Byłam na nią zdecydowana. Weszliśmy zatem do salonu i... wyszliśmy z zapłaconą zaliczką na Subaru XV!

Moja miłość do Subaru wykiełkowała właśnie dzięki rajdom. (...) ... moja fascynacja tą marką nabierała coraz większego rozpędu. W mojej głowie zrodziło się marzenie, że kiedyś chciałabym mieć taki samochód.

A.J.: Czyli Subaru XV było pierwszym Subaru w rodzinie.

B.P.: Tak. Można powiedzieć, że dostałam ten samochód dwa razy na święta. Teoretycznie kupiliśmy go pod choinkę, ale odbieraliśmy w koszyczku wielkanocnym, bo dopiero w Wielki Czwartek. *(śmiech)* Trzeba było chwilkę na niego poczekać, bo było to auto już z kolejnego rocznika, 2019, i byliśmy uzależnieni od dostaw. Dlaczego Subaru XV, a nie Impreza? Jestem mistrzynią zahaczania o krawężniki. Kiedy stanęłam przed Imprezą i Subaru XV i porównałam ich prześwity, wiedziałam, który model powinnam wybrać. Z bólem serca zrezygnowałam z Imprezy i podjęłam decyzję, że będzie to jednak Subaru XV. 18 kwietnia tego roku minęły cztery lata od momentu, kiedy odebraliśmy go z salonu. Krótko po odnotowaniu tego faktu trafił w inne ręce, a my już 5 maja odebraliśmy z salonu nasze kolejne Subaru, tym razem Forestera.

A.P.: Ja również mam swoją subarową historię. Obecnie jeżdżę już drugą Imprezą. Pierwsza była przepiękna, niebieska, wychuchana, po prostu idealna. Miałam ogromne szczęście, bo zarówno ona, jak i jej następczyni to samochody w wersji sport. Pierwsza Impreza GX 2.0 125 KM swoim wyglądem przypominała WRX. Byłam właścicielem tego auta nieco ponad pół roku. Sprezentowałam ją sobie również w grudniu 2019 roku, pod choinkę. Rozstałam się z nią w czerwcu, ale już dwa dni później wsiadłam do Imprezy GH w wersji R, którą jeżdżę obecnie. Ma zaledwie 150 koni, ale potwierdza mój talent do kupowania samochodów, które sprawiają wrażenie szybszych, niż są w rzeczywistości. *(śmiech)*

A.J.: Rozumiem, że Pani nie zahacza o krawężniki?

A.P.: Ja po prostu się do tego nie przyznaję! *(śmiech)* W każdym razie Subaru to taka choroba w naszej rodzinie. Ciężko byłoby mi się teraz zdecydować na inny samochód, pomimo że czasami rozsądek podpowiada jakąś inną markę, a to ze względu na różne życiowe uwarunkowania. Myślę jednak, że zakup aut zgodny z tym, co dyktuje nam rozum, pozostawię mojemu partnerowi. Ja natomiast będę kupować Subaru. I już. *(śmiech)*

A.J.: Za co najbardziej lubią Panie swoje samochody spod znaku Plejad?

A.P.: W moim przypadku jest to kwestia supermocy. Jak dla mnie może to być model wolnossący, to nie musi być pięknie brzmiący WRX – aczkolwiek mam nadzieję, że kiedyś będę go miała. Kiedy tylko wsiadam do mojego samochodu, po prostu czuję prawdziwą miłość... I to jest chyba to! Siadam za kierownicą, widzę przed sobą ten charakterystyczny znaczek Subaru i już wiem, że ten dzień będzie dobry.

B.P.: Dokładnie tak jest. Potwierdzam słowa Oli. To jest to coś. Poza tym już dawno doszłam do wniosku, że Subaru powinno starać się o hasło reklamowe „Subaru connecting people". *(śmiech)* Tu, na Podkarpaciu, mamy taką prężnie działającą grupę fanów tej marki – Subaru Klub Podkarpacie. Wiem, że Kinga z Łukaszem opowiadali już o naszej działalności na łamach „Plejad". Mogę potwierdzić, że jest to grupa naprawdę fantastycznych ludzi, których serdecznie pozdrawiam.

A.P.: Subaru rzeczywiście zbliża. Jest to niesamowicie miłe uczucie, kiedy na trasie mija się kogoś w innym Subaru, podniesie się łapkę i ten ktoś odmacha. Dzięki takim momentom człowiek cieszy się przez cały dzień.

A.J.: Wróćmy do rajdów. Jak wspomina Pani swój pierwszy start w roli pilota?

A.P.: Na pewno towarzyszył mi duży stres. Uważam, że i tak miałam sporo szczęścia, dlatego że byłam poniekąd wychowana przez grono zawodnicze. Znajomi zawodnicy wcześnie mnie do tego przystosowali. Wiedziałam, z czym to się je, bo obserwowałam ich przez wiele lat. Swój pierwszy start odbyłam w wieku siedemnastu lat. Kiedy zaczynałam swoją przygodę z rajdami, był to wiek, po osiągnieciu którego można było zacząć wykonywać pracę pilota. Pamiętam, że w dniu pierwszego startu, siedząc w tym moim kasku w Seicento, pomyślałam sobie: „To jest to!". Ten pierwszy start był to babski Super OS, organizowany z okazji Dnia Kobiet gdzieś w okolicach Gorlic. Około miesiąca później wystartowałam w moim pierwszym KJS-ie, który miał już odcinki drogowe. Trzeba było przeczytać też książkę drogową. Startowałam wtedy z Dominikiem Przywarą pięknym żółtym Cinquecento, które zawsze będę darzyła sentymentem. Zdobyliśmy wówczas puchar. Dla mnie bardzo ważne było to, że w tej klasie udało się nam zmierzyć z innymi.

A.J.: Pilotem rajdowym nie zostaje się z dnia na dzień. Trzeba przejść długą drogę, a przede wszystkim zdobyć licencję. Jak wygląda ten proces od podszewki?

A.P.: Tak naprawdę moja nauka trwa nadal. W rajdach jeżdżę już ósmy sezon, siódmy rok i wiem, że przede mną jest jeszcze bardzo dużo nauki. Każdy kolejny kilometr oesowy to nowe doświadczenia, nowa wiedza. Każdy kierowca, z którym się jedzie, i każdy samochód uczą czegoś innego, nowych komend i innego rodzaju pokory. Żeby rozpocząć tę przygodę, wystarczy kask, zeszyt, ołówek i odrobina dobrych chęci. Potrzebna jest też druga tak samo „zapalona" osoba. Jest to zestaw niezbędny do amatorskich początków, które pozwolą przekonać się, czy faktycznie chcielibyśmy to robić. Podstawy przygotowywania opisu drogi można z kolei znaleźć w internecie lub kogoś o nie podpytać. Jest to o tyle trudne wyzwanie, że nie ma do tego podręcznika. Nie ma jednego wzorowego opisu rajdowego. Jest to kwestia bardzo plastyczna, opis może być różny dla różnych załóg. Najważniejsze jest, aby „grał" dla danej załogi. W pracy pilota bardzo istotne jest, żeby jak najlepiej rozumieć się z kierowcą, z którym się jedzie. Od tego trzeba zacząć.

Żeby rozpocząć przygodę pilota, wystarczy kask, zeszyt, ołówek i odrobina dobrych chęci. Potrzebna jest też druga tak samo „zapalona" osoba. Jest to zestaw niezbędny do amatorskich początków, które pozwolą przekonać się, czy faktycznie chcielibyśmy to robić.

A.J.: Czy fizyczność i kondycja również mają znaczenie?

A.P.: Myślę, że w pierwszych rajdach, w których się jedzie, pewną rolę odgrywa waga ciała, szczególnie kiedy jedzie się Seicento czy Cinquecento. Wtedy każdy kilogram ma znaczenie. *(śmiech)* Nie wyobrażam sobie startów w rajdach bez przygotowania fizycznego, chodzenia na siłownię, biegania i generalnie dbania o kondycję. W rajdówkach jest naprawdę bardzo gorąco. Odcinki progresywnie mają coraz więcej kilometrów. W rajdach okręgowych pokonuję odcinki w granicach dziesięciu kilometrów, natomiast w Mistrzostwach Polski te odcinki mają już bliżej dwudziestu, a czasami ponad dwudziestu kilometrów. W samochodzie jest gorąco, mamy wysokie tętno, przez cały czas towarzyszy nam stres. Trzeba umieć pracować w takich warunkach. Przygotowanie fizyczne jest bardzo ważne.

A.J.: Wspomniała Pani o stresie. Przydają się zatem zapewne spokój i opanowanie. Jakie jeszcze cechy charakteru powinien mieć pilot?

A.P.: Pilot pełni w samochodzie bardzo specyficzną rolę, jest on „narzędziem" w rękach kierowcy. Przede wszystkim musimy być bardzo elastyczni. Jesteśmy w rajdówce po to, żeby kierowca nie musiał myśleć o niczym poza jazdą. Musimy być odpowiedzialni i zawsze skupieni. Czasami jesteśmy również dla niego psychologiem – musimy panować nad tym, co dzieje się po drugiej stronie samochodu.

Musimy reagować, kiedy kierowca odczuwa jakiś większy stres, czy też przydarza się jakaś przygoda na odcinku. Jeśli widzimy, że kierowca, którego znamy, zaczyna trochę przesadzać z prędkością, albo jedzie trochę za wolno, musimy go odpowiednio stopować lub pospieszać. Najważniejszą kwestią jest zatem odpowiednie wyczucie drugiego człowieka. Trzeba się naprawdę dobrze zgrać. Ponadto bardzo pożądaną cechą jest umiejętność nanoszenia poprawek w trakcie odcinka specjalnego.

A.J.: Stres udziela się z pewnością również rodzicom, którzy śledzą Pani starty. Pani Basiu, jak sobie z nim radzicie? Córka pokonuje odcinki z ogromną prędkością i tak naprawdę ponosi odpowiedzialność za życie swoje i kierowcy.

B.P.: Cóż, stres jest zawsze. Zawsze wychodziłam z założenia, że od startów w rajdach bardziej niebezpieczne jest przeciętne uczestniczenie w ruchu drogowym. Na początku postawiłam Oli warunek, że ma jeździć tylko autami z klatkami bezpieczeństwa. Absolutnie nie zgodziłam się na inne samochody. Stres tak czy owak jest zawsze. Zresztą Ola ma za sobą dwa grube dzwony.

A.P.: Po moim pierwszym wypadku w rajdach nie pojechałam od razu do szpitala. Potem zaczęłam się jednak czuć troszkę gorzej i mama musiała się w końcu dowiedzieć. Telefon, który musiałam do niej wówczas wykonać oraz ten po kolejnym wypadku były zdecydowanie najgorszymi telefonami w moim życiu. Przekaz w obu przypadkach brzmiał: „Mamo, żyję, nie martw się, zadzwonię później". Moment, w którym trzeba poinformować rodzica o takim zdarzeniu, jest niesamowicie trudny.

Kiedy wróciłam do domu z pierwszym pucharem, byłam najdumniejsza na świecie. Czułam się tak, jakbym wygrała mistrzostwo świata.

A.J.: Pani Basiu, czy po tych wypadkach próbowała Pani odradzić córce dalsze starty?

B.P.: Nie, nigdy! Tata Oli przez długi czas był przeciwny tym startom, bardzo się obawiał. W domu toczyły się długie rozmowy na ten temat. On naprawdę długo nie chciał się z tym pogodzić. Teraz jednak bardzo Oli kibicuje. Z uwagi na to, że nie ma go na co dzień z nami, kibicowanie odbywa się z oddali. Bardzo cieszy się z każdego sukcesu córki, a kiedy zdarza się jej jakaś porażka, zawsze potrafi ją pocieszyć.

A.P.: Kiedy wróciłam do domu z pierwszym pucharem, byłam najdumniejsza na świecie. Czułam się tak, jakbym wygrała mistrzostwo świata. Pokazałam tacie ten puchar. On wziął go do ręki, pooglądał i powiedział: „No dobrze, brawo!". Wiedziałam, że pomimo tego, że nie jest wylewny, jest dumny. Kiedy następnego dnia wróciłam ze szkoły, na moim biurku czekała na mnie kamera do nagrywania on-boardów. To było jego powiedzenie mi: „Gratulacje! Rób tak dalej!". Wiem, że tata naprawdę przed każdym moim rajdem trzyma kciuki i potem w miarę możliwości śledzi wyniki. Ze względów logistycznych nigdy nie mógł być na takim wydarzeniu. Zbliża się lipcowy Rajd Małopolski i wszystko wskazuje na to, że tym razem będzie mógł przyjechać i kibicować mi na miejscu. Wiem, że nie może się tego doczekać.

A.J.: Czy mama miała kiedyś okazję usiąść na siedzeniu pilota i poczuć się jak Pani podczas startu?

A.P.: Niestety nie. Jest to szalenie drogi sport i jazdy testowe nie są łatwe do zrealizowania. Niestety nie mogłam jej jeszcze do tej pory zaproponować prawego fotela. Testy, w których brałam dotychczas udział, organizowane były na terenie Dolnego Śląska, a więc mama musiałaby pokonać całą Polskę. Ze względu na stan zdrowia brata nie było również możliwe jej uczestnictwo w moich przygotowaniach do Rajdu Świdnickiego, czyli do rozpoczęcia mojej

przygody z Mistrzostwami Polski. Taki dzień kiedyś jednak w końcu nastanie. To będzie bardzo zabawny dzień, bo mama doskonale zdaje sobie sprawę, jak to wszystko wygląda z zewnątrz, ale nie wie, jak to jest być w środku takiego samochodu. Jestem przekonana, że jak tylko pozna moje zajęcie od tej drugiej strony, to będzie to równoznaczne z rozpoczęciem zupełnie nowego rozdziału w jej kibicowaniu. *(śmiech)*

A.J.: Rozumiem, Pani Basiu, że Pani chce zasiąść na miejscu córki i dowiedzieć się prawdy?

B.P.: Jeszcze nie jestem tego pewna. *(śmiech)*

A.P.: To jest ten moment, kiedy to ja jestem pewna za nią!

B.P.: To jest ten moment, kiedy tego chcesz, tylko jeszcze o tym nie wiesz! *(śmiech)*

A.P.: Tatuś z kolei to na pewno nigdy nie dałby się wsadzić do rajdówki. Czasami przesyłam mu on-boardy, a on później je komentuje: „Dziecko, ty tak szybko jeździsz po drogach, po których ja bałbym się jechać rowerem!".

A.J.: À propos prędkości, ile maksymalnie pokazywał licznik rajdówki, którą Pani jechała?

A.P.: Najszybciej jechałam Imprezą. Było to w Czechach, na Rajdzie Kromieryż w 2019 roku. Jest to rajd rozgrywany częściowo na trasach Rajdu Barum, a ten z kolei jest rajdem Mistrzostw Europy. We wspomnianym Subaru na dość długiej prostej przed wjazdem do lasu zamknęliśmy licznik na 240 km/godz. Ostatnio na Rajdzie Świdnickim na jednym z oesów mieliśmy okazję Citroenem dojść do tak zwanej odciny na piątym biegu (w tym konkretnie Citroenie jest to 182 km/godz.).

B.P.: Ola nie wspomniała jeszcze, że ubiegły rok zwieńczyła mianem Championa w Subaru właśnie!

A.P.: Tak, to prawda. Wywalczyliśmy z Arturem Małyszewiczem tytuł Mistrzostwa Klasy TM1 za kółkiem przepięknej Imprezy GT.

A.J.: Jakie zabezpieczenia znajdziemy w samochodzie rajdowym?

A.P.: Zaczynając od podstaw, przede wszystkim jest to klatka bezpieczeństwa. Mamy fotele kubełkowe, które często mają też tak zwane uszy. Przy uderzeniu bocznym osłaniają one dodatkowo okolice głowy. Sześciopunktowe pasy bezpieczeństwa trzymają naprawdę solidnie i pozwalają nam jedynie na minimalne ruchy. Jest również kołnierz, przypinany do kasku i „leżący" pod pasami, który sprawia, że nie skręcimy sobie karku. Do tego wszystkiego są oczywiście kaski. Nasza klatka bezpieczeństwa w punktach potencjalnego kontaktu jest osłonięta tak zwaną otuliną ze specjalnego tworzywa, które stanowi dodatkową barierę między nami a klatką. Mamy jeszcze zewnętrzny i wewnętrzny system wyłączania prądu oraz system gaśniczy, który sprawia, że jednym pociągnięciem można zalać komorę silnika proszkiem gaśniczym.

B.P.: Nie wspomniałaś jeszcze o bieliźnie.

A.P.: Faktycznie! To jest dla mnie tak oczywiste, że mi umknęło. *(śmiech)* Otóż, wszystkie nasze ubrania, oprócz bielizny osobistej, wykonane są z tkanin ognioodpornych. Nosimy je warstwowo: balaklawę, golf, kalesony oraz skarpety. Zgodnie z przepisami w danym miejscu balaklawa z golfem mają na siebie nachodzić przynajmniej siedem centymetrów, w innym przynajmniej trzy i tak dalej. W każdym miejscu musimy być chronieni przynajmniej dwoma warstwami tego niepalnego tworzywa. Nasz kombinezon również wykonany jest z takiego materiału. Latem, zwłaszcza jeśli ktoś ma czarny zestaw ubrań, tak jak ja, przygoda ze smażeniem się jest naprawdę fantastyczna. *(śmiech)* Wiadomo jednak, że wyjścia nie ma, bo chodzi tutaj o bezpieczeństwo.

A.J.: Podziwiam Pani odwagę. Czy pilotów kobiet jest w naszym kraju dużo?

A.P.: Z moich obserwacji wynika, że jest nas coraz więcej, ale nadal za mało. W ostatnim Rajdzie Świdnickim wystartowało łącznie osiemdziesiąt załóg, w których były tylko cztery dziewczyny pilotki – trzy w Mistrzostwach Polski i jedna w Historycznych Rajdowych Mistrzostwach Polski. W rajdach niższej ligi panie można spotkać nieco częściej. Na rajdach zawsze staramy się podkreślić swoją obecność. W naszym kraju ten sport nadal jest jednak sportem raczej męskim.

A.J.: Jeździ Pani z różnymi kierowcami. Na jakiej zasadzie tworzona jest para kierowca – pilot? Jak dobrze się znacie?

A.P.: Generalnie jest bardzo różnie. W moim przypadku ta para tworzona była na różnych

zasadach. Jeździłam na przykład z Patrykiem, którego znałam dużo wcześniej, praktycznie przez całe życie. Z drugiej strony jest Artur, z którym zdobyłam w zeszłym sezonie wspomniany tytuł. Z nim po raz pierwszy w życiu zobaczyłam się dopiero na rajdzie. Są też grupy „Szukam pilota/kierowcy", na których można zamieścić swoje ogłoszenie. W pewnym momencie przychodzi jednak coś, co możemy chyba określić renomą. Gdy dane nazwisko staje się znane, a kierowca szuka pilota, wybierze raczej tego, o którym już coś wcześniej słyszał. Tworzenie takiej pary wiąże się także ze wcześniej wspomnianą plastycznością pilota, ale również całej załogi. Ja jako pilot muszę ufać w to, że osoba za kierownicą wie, co robi. Z kolei osoba za kierownicą musi ufać w to, że ja dobrze przeczytam jej dany odcinek, nie pomylę się w karcie drogowej i innych szczegółach. Ja, zanim podejmę współpracę z kimś, kogo nie znam, staram się zaczerpnąć opinię o tym kierowcy od znajomych, oglądam filmiki na YouTube, przeglądam serwis eWRC-results.com, który jest czymś w rodzaju rajdowego CV. Można na nim zapoznać się z wynikami i zobaczyć, co kto jeździł. Z tego wszystkiego wyciąga się wnioski. Na początku jest to często taka „jazda po omacku". Jeżeli mamy dostateczne możliwości i budżet, można dobrać się na testach. Jeśli natomiast takich testów nie ma, to zazwyczaj pierwsza pętla na rajdzie jest od tego, żeby się jak najlepiej zgrać. Oczywiście samo zapoznanie się z trasą pokazuje nam bardzo dużo, jak ta współpraca będzie przebiegać.

A.J.: Czy prywatnie często jeżdżą Panie razem w układzie kierowca Barbara – pilot Aleksandra?

B.P.: O tak!

A.P.: To akurat nigdy dobrze nam nie wychodziło. *(śmiech)* Pamiętam naszą jazdę sprzed prawie dziesięciu lat na Rajdzie Arłamów. Wtedy komenda „w prawo" realizowana była jako „to drugie w prawo" – no cóż, poza rajdami nie wychodzi już to tak dobrze. *(śmiech)*

B.P.: Nie mów tak! Przecież były sytuacje, w których szło nam dobrze, na przykład kiedy jeździłyśmy na WRC na Mazury. Ty wtedy pilotowałaś. Główne odcinki pokonywałyśmy z GPS-em, ale później Ola świetnie radziła sobie z naniesieniem trasy na mapki rajdowe, żeby bezproblemowo trafić do strefy kibica. Wtedy była jeszcze nastolatką, ale ogarniętą! Chyba na naszym drugim wyjeździe na WRC, kiedy dyskutowałyśmy z resztą znajomych, na jaki odcinek powinniśmy pojechać, uparła się, że będzie to odcinek niemalże pod granicą z Kaliningradem. Celem były Stańczyki. Grupa marudziła, że to za daleko. Później okazało się, że była to miejscówka życia. Wspaniałe, fantastyczne miejsce! Nikt tego nie żałował, wszyscy byli zadowoleni i gratulowali Oli wyboru. A ona sprawdziła się świetnie w roli pilota. Zresztą za każdym razem, kiedy jechałyśmy na jakiś rajd, docierałyśmy na wszystkie odcinki bez problemu, i było to zasługą Oli. Moją rolą było tylko dowiezienie nas w te miejsca. Ja jedynie wykonywałam jej polecenia. Szło nam naprawdę dobrze, już nie na zasadzie: „to drugie w prawo". *(śmiech)*

A.P.: Rzeczywiście, muszę przyznać, że zawsze miałam smykałkę do map. Kiedyś na Rajdzie Rzeszowskim rozbili się nasi koledzy i trzeba było do nich dojechać. Patrząc na moje ulubione mapy papierzanki, jak je określam, udało mi się wtedy do nich dotrzeć na odległość zaledwie trzystu metrów, co generalnie nie jest takie proste przy odcinku specjalnym. Pewne drogi zamykane są bowiem wcześniej, w jednych miejscach można się zatrzymać, w innych nie. A nam udało się wtedy tak blisko dojechać. Znalazłam ich po opisie mówiącym, gdzie są, po ich koordynatach, a nie po pinezce z mapy.

B.P.: Mapa „papierzanka" zawsze jest w naszych autach. Nigdy z nich nie wyszła, choć mąż wielokrotnie zachęcał do jej wyrzucenia. Dla mnie i Oli jest świętością.

A.J.: Pani Olu, czy może nam Pani zdradzić tajniki języka pilota, komend, zapisków?

A.P.: Myślę, że najistotniejszy jest sposób zapisu, indywidualny dla każdego pilota. Komendy tak naprawdę zależą w dużej mierze od kierowcy. Kierowca dyktuje, a ja w zasadzie tylko zapisuję to, co on mówi. A zatem jeśli mówi, że zakręt będzie piano, to piszę „piano". Jeżeli mówi, że zakręt będzie krótki, to zapisuję „krótki". Nomenklatura jest w dużej mierze dyktowana przez kierowcę. Pilot ma jednak swój unikalny sposób zapisu tego, co słyszy. Na przykład ta sama strzałeczka, która u mnie oznacza „podbija", u innego pilota może oznaczać zupełnie coś innego. Te słowa również są bardzo plastyczne i zależą od rajdu. W moich zapiskach pojawiają się zakręty krótkie, wąskie, a nawet „pies na dachu". Ten ostatni odnosi się do słynnego odcinka specjalnego na Dolnym Śląsku. Jego cechą charakterystyczną jest dom, który ma coś na kształt dacho-balkonu, na którym praktycznie zawsze jest pies. *(śmiech)* Bardzo ciekawym elementem w opisie są tak zwane punkty odnośne. Często bowiem jest tak, że mamy trasę zakręt w zakręt i trzeba sobie jakoś pomóc. Nawet w chwilach pełnego skupienia zdarza się wypaść z obiegu i te punkty pozwalają nam odnaleźć się w sytuacji.

A.J.: Ile razy przed startem należy przemierzyć trasę, aby dobrze się do niej przygotować?

A.P.: Dwa lub trzy, w zależności od kategorii mistrzostw. W szeroko pojętych rajdach okręgowych i Mistrzostwach Polski są to dwa przejazdy. W Tarmac Masters lub mniejszych cyklach są to trzy przejazdy. Pierwszy przejazd wygląda z reguły tak, że to kierowca dyktuje, a ja się nie odzywam, chyba że pojawią się jakieś wątpliwości. Podczas drugiego przejazdu to z kolei ja dyktuję i ewentualnie nanosimy potem drobne poprawki.

A.J.: Jak wygląda Pani kalendarz rajdowy? W ilu imprezach rocznie bierze Pani zazwyczaj udział?

A.P.: Jest bardzo różnie. Kiedyś brałam udział w większej ilości rajdów. Później ta ilość ustąpiła jakości. W tym roku założyłam około dziesięciu, dwunastu startów. Są to starty w rundach Tarmac Masters, w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski i jeżeli dobrze pójdzie, to będą to dwie rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Południa. Może urodzi się coś jeszcze po drodze. Nastawiam się jednak na te dziesięć, dwanaście imprez, chyba że niespodziewanie ktoś do mnie zadzwoni i powie: „Ola jedziemy na Mistrzostwa Świata!". Wtedy sytuacja może być dynamiczna. *(śmiech)* Szczerze mówiąc, nie spodziewam się takiego telefonu w najbliższym czasie, ale liczę, że kiedyś stanę na starcie rajdu najwyższej możliwej ligi.

Bardzo ciekawym elementem w opisie są tak zwane punkty odnośne. Często bowiem jest tak, że mamy trasę zakręt w zakręt i trzeba sobie jakoś pomóc. Nawet w chwilach pełnego skupienia zdarza się wypaść z obiegu i te punkty pozwalają nam odnaleźć się w sytuacji.

A.J.: Z którego z dotychczasowych startów jest Pani najbardziej dumna? Który sprawił największą radość?

A.P.: Myślę, że są trzy takie starty. Na pewno był to pierwszy start w Rajdzie Rzeszowiak z moim partnerem. Moim wielkim marzeniem było wystartować w końcu w tym rajdzie przy Rajdzie Rzeszowskim. Kiedy udało się nam to w 2020 roku, byłam najszczęśliwszą osobą na świecie. Byłam na tyle zdeterminowana i tak bardzo chciałam pojechać w tym rajdzie, że gdy na pierwszym oesie ukręciliśmy półoś, pchaliśmy auto przez dziesięć kilometrów, bo uparłam się, że dostarczymy je na serwis tylko po to, żeby móc wystartować dalej. Naprawdę bardzo mi na tym zależało.

Drugim rajdem, którego nigdy nie zapomnę, był ubiegłoroczny Tarmac w Radkowie, w którym zdobyliśmy tytuł. Ten tytuł to trochę moja zasługa, a trochę wina innego pilota. Po jednym z odcinków, przed zjazdem na serwis, załoga jadąca przed nami pojechała w prawo. Powiedziałam wtedy do mojego kierowcy, Artura, przez intercom: „Słuchaj, oni pojechali w prawo, a my pojedziemy w lewo". Artur nie do końca był pewny, czy powinien mi zaufać, ale pojechał w lewo. Po dwustu metrach kazałam mu skręcić w jakąś maleńką, leśną drogę. Rywalizowaliśmy o zwycięstwo, a każda ewentualna minuta spóźnienia na punkt kontroli czasu na rajdzie kosztuje naprawdę bardzo dużo. Artur zaufał mi jednak i pojechał. Druga załoga błędnie odczytała książkę drogową i spóźniła się cztery minuty na punkt kontroli.

Mimo że na odcinkach była bardzo szybka, nie odrobiła tej straty i to my zostaliśmy mistrzami.

I wreszcie trzeci ze szczególnie ważnych dla mnie startów to tegoroczny Rajd Świdnicki. Do tej pory nie mogę uwierzyć w to, że w ogóle w nim wystartowałam. Jeżdżę na niego rok w rok od prawie dziesięciu lat. Jest mi równie bliski jak domowy Rajd Rzeszowski, a to dlatego, że mieszkałam jakiś czas we Wrocławiu i traktuję Dolny Śląsk trochę jak mój drugi dom. Ten ostatni był moim pierwszym startem w Mistrzostwach Polski. W końcu stałam się tym zawodnikiem, którym chciałam zostać przez całe życie. Moja euforia była niesamowita. Wreszcie stałam się jednym z nich!

A.J.: Z którego startu córki najbardziej dumna jest mama?

B.P.: Zgadzam się z tym, co powiedziała Ola. Do tego dorzucam jeszcze rajd, w którym Ola wystartowała dosłownie tydzień przed Wielkanocą, również Subaru. Kiedy jechała na tę imprezę, byłam trochę zła, że nie pomoże mi w przygotowaniach do świąt. Jednak gdy zobaczyłam puchar, byłam bardzo dumna i szczęśliwa.

A.J.: Jak często startuje Pani za granicą? Czy trzeba wtedy spełnić jakieś szczególne warunki?

A.P.: Myślę, że starty za granicą są kwestią po części warunków, ale również szczęścia. Jeśli mieszkamy na Dolnym Śląsku, wyjazdy na fantastyczne rajdy do Czech są dużo łatwiejsze logistycznie i finansowo. Mieszkając na Warmii lub Mazurach, łatwiej wybrać się na Litwę. Mistrzostwa Europy to zupełnie inna bajka. Jadąc za granicę, moim zdaniem trzeba być już naprawdę doświadczonym pilotem i czuć się bardzo pewnie, dlatego że wchodzi się w zupełnie nowe środowisko, w którym trzeba się bardziej pilnować niż u siebie. Drugą kwestią są koszty. Takie wyjazdy wymagają olbrzymich nakładów finansowych i każdy błąd kosztuje dużo więcej. Historia zna różne przypadki bardzo kosztownych wyjazdów, które niestety z winy pilota zakończyły się nie tak, jak zaplanowano. Błędy pilota są często bardziej widoczne niż kierowcy, bo one są po prostu widoczne na papierze. Nasze pomyłki w podyktowaniu trasy prowadzą do sytuacji, z których niestety nie zawsze da się wybrnąć.

A.J.: Jakie jest Pani największe marzenie?

A.P.: Chciałabym się dalej rozwijać i tak jak chyba każdy rajdowiec marzę o tym, by kiedyś wystartować w Mistrzostwach Świata. Wierzę, że jest to marzenie realne. Moim największym sprzymierzeńcem jest mój wiek. Mam dopiero dwadzieścia cztery lata i całą karierę przed sobą. Jestem zawodnikiem, który już co nieco wie. Nie są to na razie nie wiadomo jakie doświadczenia, ale w zestawieniu z wiekiem nie wyglądają źle. Chciałabym również móc kiedyś podyktować drogę po fińsku. Start z zawodnikiem z Finlandii, najlepiej na fińskich szutrach, jest również moim wielkim marzeniem.

A.J.: A zatem życzę, aby te marzenia ziściły się w jak najbliższej przyszłości. Dziękuję za rozmowę.

B.P.& A.P.: Dziękujemy!

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK** / ZDJĘCIA: **PIOTR CIECHOMSKI**

WAKACJE, KAJAKI I LIBERO

Daniel ceni swoje Subaru Libero za unikatowość i za to, że zawsze kojarzy mu się z wakacjami. I on, i jego samochód odpoczywają, choć kiedyś Libero ciężko pracowało na budowie...

Volkswagen T3 Westfalia, Biarritz i pchli targ. To brzmi jak sztampowy obrazek z hipsterskiego teledysku, ale właśnie w ten sposób kilka lat temu zaczęła się fascynacja Daniela Subaru Libero. Mimo że podróż po południu Francji odbywał wraz z kolegami w legendarnym niemieckim samochodzie, jego całą uwagę skradło nietypowe, japońskie pudełko na czterech kołach, którym na wspomniane targowisko przyjechał jeden ze sprzedawców.

To nie był pierwszy kontakt bohatera tego artykułu z Subaru. Mało tego – gdy w jego oko wpadło Libero, jeździł akurat Outbackiem III. Cenił go za dobre wyposażenie i możliwości poza asfaltem. Jak podkreśla, w marce z Plejadami w logo niekoniecznie interesują go najbardziej sportowe modele ze znaczkami WRX czy STI. Woli te bardziej wszechstronne lub – jak widać – nietypowe.

Muszę mieć takie auto! – powiedział sobie, gdy ujrzał Libero robiące za mobilne stoisko w Biarritz. Jaki był dalszy ciąg tej historii? Czyżby podszedł do właściciela

Libero ma typowo „japońskie" wymiary. Mimo tego w środku może zmieścić się siedem osób. Rozplanowanie wnętrza i wykorzystanie przestrzeni są tu naprawdę mistrzowskie.

auta z plikiem gotówki? Niestety, nie było tak prosto. Najpierw wrócił do kraju, a następnie rozpoczął poszukiwania. To niełatwe zadanie. Libero, znane na niektórych rynkach także jako Sumo (ta nazwa może bawić, zważywszy na niewielkie rozmiary nadwozia), Domingo czy Kombi, jest samochodem rzadkim i nietypowym. Incydentalnie gości na portalach aukcyjnych.

Napaliłem się jak szczerbaty na suchary – śmieje się Daniel. *Kupiłem na naszym rynku pierwszy egzemplarz. Kosztował dość sporo jak na ten model. Przeszedł remont blacharski, ale daleko mu było do oryginalnego stanu, a na tym mi zależało* – komentuje bohater artykułu. Mimo że Libero stanęło już pod jego domem, nie przerwał rozglądania się za idealnym Subaru. Szukał dalej i poszukiwania zaprowadziły go znowu do Francji. Znalazł samochód z 1991 roku, sprzedawany przez firmę budowlaną. Trafił do niej ponoć przypadkiem, ale dzielnie służył, wożąc pracowników. *Chyba jeździł nawet na ciężkie roboty ziemne, bo był ubrudzony czerwoną ziemią czy gliną* – opowiada Daniel. Dodaje jednak, że brud go nie odstraszył. *Spodobał mi się, bo był kompletny, w miarę sprawny i atrakcyjny cenowo. Postanowiłem, że będzie mój* – mówi. Tak zaczął się właściwy rozdział przygody pod tytułem „nietypowe, kanciaste Subaru".

Daniel nie boi się samochodów, które inni raczej pomijają i uznają za nieco dziwaczne. W jego domu rodzinnym przewijały się takie modele jak Honda Prelude trzeciej generacji, Volkswagen Golf Country Syncro czy Ford Bronco, a także Chevrolet Astro AWD. Jak widać, większość miała napęd na obie osie – i ten element stał się dla Daniela kluczowy.

Subaru Libero to mierzący około 3,5 metra długości van. Jego pierwsza odsłona weszła na rynek w 1983 roku, a druga była produkowana od 1993 roku. Ma typowo „japońskie" wymiary i jak na europejskie warunki wyróżnia się naprawdę niewielką karoserią. Dość wspomnieć, że mówimy o samochodzie tylko o włos dłuższym od... Daewoo Matiza. Mimo tego w środku może zmieścić się siedem osób. Rozplanowanie wnętrza i wykorzystanie przestrzeni są tu naprawdę mistrzowskie.

Samochód bohatera naszego artykułu jest więc nieduży i napędza go nieprzesadnie wielki silnik. Trzycylindrowa jednostka ma pojemność 1.2 i rozwija 54 KM. To jednak prawdziwe Subaru – Libero ma napęd na cztery koła. Kto nie wierzy, że ten samochodzik może poradzić sobie w naprawdę trudnych zimowych warunkach, niech szybko biegnie obejrzeć trochę filmów na ten temat w internecie.

Panu Danielowi Subaru Libero kojarzy się z wakacjami, latem, kajakami. Z czasem wolnym ze znajomymi, z kempingami, Mazurami, wyjazdami za miasto. Można w nim nocować, chillować i dobrze się bawić.

Daniel nie jeździ jednak swoim Libero zimą. *Kojarzy mi się zawsze z wakacjami, latem, kajakami. Z czasem wolnym ze znajomymi, z kempingami, Mazurami, wyjazdami za miasto. Można w nim nocować, chillować i dobrze się bawić* – opowiada. Mimo tego, że podczas śnieżyc Subaru ma wolne, właściciel i tak korzysta z napędu na cztery koła i innych „terenowych" zalet swojego auta. *Wiele razy 4WD, rama i duży prześwit pomogły mi dojechać, a może raczej wyjechać z miejsc trudno dostępnych dla innych samochodów* – wspomina.

Za co Daniel lubi swoje Libero? *Poznałem dzięki niemu dużo ciekawych ludzi, którzy są w podobnym klimacie. Mam z tym autem masę wspomnień. Wywołuje uśmiech wśród wszystkich na drodze. Jest pozytywne i na swój sposób śmieszne* – podkreśla. Dodaje, że ceni też jego oryginalność i fakt, że ciężko o znalezienie drugiego takiego egzemplarza na drodze. Ale pewna „zabawność" Libero to nie wszystko. *Jazda to sama przyjemność! Silnik jest z tyłu, więc w kabinie nie jest głośno. Silnik 1. 2 jest w miarę elastyczny. Podróż daje frajdę. Zwłaszcza że to też podróż w czasie!* – opowiada dumny właściciel.

Lato, słońce, wolny czas i uśmiech na twarzy – właśnie z takimi „klimatami" Libero najmocniej kojarzy się Danielowi. Od czasu do czasu zabiera też samochód na przejażdżkę po mieście. Nie jest to jednak wymarzone auto do miejskiej dżungli. Mimo małych wymiarów parkowanie nim przysparza nieco problemów. Winę za to ponosi układ kierowniczy, który w tym Subaru jest pozbawiony wspomagania. *Promień skrętu jest genialny i auto zawraca niemal w miejscu – niestety, mimo małych kółek, kierownicą trzeba się nakręcić* – mówi Daniel. Więcej jest

jednak zalet. Po pierwsze, dość prosta konstrukcja. Jak podkreśla właściciel, *bez zbędnej elektroniki*. Po drugie, możliwość otwierania wszystkich okien i fotele kapitańskie z funkcją rozkładania na płasko. Niepozorne Libero długości Matiza może być nie tylko sprytnym autobusem do wożenia pracowników na budowę, ale również rewelacyjnie sprawdzi się w roli kampera. W dobie dzisiejszej mody na wielkie, po królewsku wyposażone, domy na kółkach Subaru może zaskoczyć niejednego bywalca kempingów.

Czy Libero jest idealnym samochodem do tego, by wsiąść za kółko i mknąć przed siebie – choćby do wspomnianej Francji albo i na Bałkany? Nie do końca. Mimo sporej frajdy z jazdy, jaką zapewnia, a także możliwości „hotelowych", małe Subaru trudno nazwać rasowym pożeraczem kilometrów. *Auto zaliczyło kilka wypraw po Polsce, ale nie odważyłem się pojechać gdzieś dalej w Europę. Chyba już jestem za wygodny i jednak doskwierałby mi brak klimatyzacji czy możliwości osiągnięcia prędkości przelotowej na poziomie 120 km/h. Jestem dość zajętym człowiekiem, który odczuwa wieczny deficyt czasu. To zdecydowanie auto, które nakłania do spokojnej jazdy i filozofii slow life* – tłumaczy Daniel. Rzeczywiście, 54-konny silniczek pozwala na osiągnięcie prędkości maksymalnej tylko nieco przekraczającej 120 kilometrów na godzinę. Dłuższa jazda z taką szybkością mogłaby być niezdrowa i dla motoru, i... dla uszu kierowcy i pasażerów. Można za to być spokojnym o ewentualne mandaty na drogach szybkiego ruchu i autostradach.

Jak wygląda sprawa z naprawami Libero? Mogłoby się wydawać, że „egzotyczny" japoński samochód to prawdziwy koszmar w kwestii pozyskiwania części. Rzeczywiście, nie jest łatwo. Daniel mówi jednak, że wszystko da się załatwić. To kwestia cierpliwości i chęci. *O różne elementy jest coraz trudniej. W ASO są już praktycznie niedostępne. Zdarzyło mi się zamawiać kilka gratów bezpośrednio z Japonii. Na szczęście społeczność fanów modelu jest zgrana i pomaga sobie w serwisowaniu obydwu generacji modelu* – opowiada właściciel. Pozdrawia także pana Andrzeja z Raszyna. *Pomaga mi w utrzymaniu tego auta w odpowiedniej kondycji i posiada prywatny magazyn części, które są niedostępne gdzie indziej* – mówi. Przyłączamy się do pozdrowień.

Libero to auto, które nakłania do spokojnej jazdy i filozofii slow life. 54-konny silniczek pozwala na osiągnięcie prędkości maksymalnej tylko nieco przekraczającej 120 kilometrów na godzinę.

Co dalej z Subaru w garażu właściciela? Być może przybędzie mu towarzystwo. Oczywiście nie mówimy o samochodzie nowym ani o niczym, co wasza ciocia i księgowy mogliby określić mianem rozsądnego. Daniel, zawodowo niezwiązany z motoryzacją (choć zajmujący się między innymi renowacją zabytków – a Libero to już klasyk w pełni!), lubi zmieniać samochody i po prostu mieć coś ciekawego pod domem. *Jestem nadal zawieszony w latach 90. i to z tych lat będę szukał wozu. Najbardziej upodobałem sobie minivany. Byłem już bliski zakupu w Wielkiej Brytanii. Niestety, po brexicie opłacalność takich transakcji to jakieś szaleństwo. Szukam cały czas czegoś ciekawego, co pozwoli mi przemierzać Europę bez rzucania się w oczy* – opowiada Daniel. A póki co... mamy lato. Słońce, kajaki, Mazury i tak dalej. To idealne warunki dla Libero. Ten wzbudzający uśmiech japoński rarytas zadziwia swoimi możliwościami, zarówno w kwestii jazdy poza asfaltem, jak i tego, ile można zmieścić w środku i jak wygodnie się w nim śpi. Ładna pogoda sprzyja wspomnianemu slow life. Być może to jeden z najlepszych samochodów na wakacje, jakie wymyślono. Libero odpoczywa po wożeniu robotników na budowę i na pewno cieszy się, powoli przemierzając polskie, zielone krajobrazy. Oto, czym jest prawdziwa wszechstronność!

TEKST: **ARTUR MACHNICKI**

SUBARU NA TRASIE RUNMAGEDDONU

Runmageddon to wyjątkowe wydarzenie, które łączy pasję do biegania z ekscytującymi przeszkodami i wyzwaniami. To największy i najbardziej wymagający bieg z przeszkodami w Polsce. Wydarzenie przyciąga setki uczestników, którzy chcą zmierzyć się z trudnościami na trasie i pokazać swoje umiejętności, a także udowodnić sobie wytrzymałość oraz determinację.

Co jednak sprawia, że Runmageddon jest tak wyjątkowy? Być może połączenie biegu i przeszkód, które są zaprojektowane tak, aby były dla uczestników maksymalnym wyzwaniem i przygodą. Trasa biegu prowadzi przez różnorodne tereny, od lasów i bagien po piaszczyste plaże. Znajduje się na niej wiele przeszkód, które wymagają od zawodników siły, zręczności i wytrzymałości.

Różnego rodzaju ścianki do pokonania, błoto, ogień, przeszkody wodne i wiele innych są sprawdzianem umiejętności przetrwania w trudnych warunkach. Jednak to nie wszystko.

Runmageddon nie tylko gwarantuje emocjonujące wyzwania sportowe. Dzięki współpracy z różnymi markami zapewnia uczestnikom jeszcze więcej niezapomnianych wrażeń. Jednym ze sponsorów w sezonie 2023 jest Subaru.

Marka Subaru jest znana z produkcji niezawodnych samochodów, które doskonale sprawdzają się w trudnych warunkach. Współpraca Subaru z Runmageddonem jest naturalnym połączeniem, ponieważ obie marki koncentrują się na przekraczaniu granic, pokonywaniu przeszkód i osiąganiu celów.

Warto również wspomnieć o obecności sponsora podczas eventów Runmageddon w Gdyni i we Wrocławiu. Podczas tych wydarzeń Subaru prezentowało swoje najnowsze modele samochodów.

Była to doskonała okazja dla fanów marki, aby poznać i przetestować nowe pojazdy oraz skonsultować się z przedstawicielami w sprawie specyfikacji technicznych i możliwości prezentowanych modeli.

fot. Maciej Niechwiadowicz x 4

fot. Igor Kohutnicki

TEKST: **MACIEJ PERTYŃSKI** / ZDJĘCIA: **KONRAD IWANOW, SATE MEDIA, POLE_POSITION**

NIE DLA KAŻDEGO TA ZABAWKA...

Niby stary znajomy, bo technicznie niemal bliźniak Toyoty GR86, ale to zdecydowanie nie to samo auto. I nie chodzi tylko o specyfikację, choć Subaru poszło własną drogą. Oj, nie tylko!

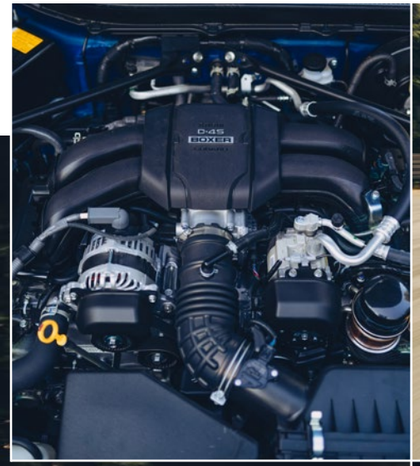
Zewnątrz różnice są minimalne – i trudno się dziwić, bo jeśli dwie renomowane i doświadczone w tworzeniu modeli sportowych firmy wspólnie opracowują auto pomyślane jako fun-car, ale taki bardzo prawdziwy i dla klientów wiedzących, co robić z dzikim samochodem, to można się spodziewać, że w nadwoziu zmieni się tylko tyle, by dało się odróżnić markę. Ale też niekoniecznie na pierwszy rzut oka. Więc... Mamy inny przedni zderzak, inne logotypy, inne kolory lakieru i inne wzory felg – o innej średnicy. Choć ten ostatni detal ma związek z czymś innym, nie z wyglądem.

W kabinie – poza logotypem na kierownicy – wszystko jest identyczne jak w „bliźniaczce". Pomijając wspomnianą specyfikację: każde Subaru BRZ jest wykończone i wyposażone tak, jak w przypadku Toyoty GR86 tylko topowe warianty, i to po dokupieniu wszystkich opcji. Więc owszem, za kierownicą Subaru od razu się poczułem jak w znajomym pomieszczeniu, ale z zastrzeżeniem, że jest tu bardziej „na bogato", w wielu miejscach do wykończenia użyto znacząco lepszych tworzyw i materiałów, a i fotele, choć konstrukcyjnie i „anatomicznie" te same, wyglądają o wiele lepiej, tyleż bardziej sportowo, co szlachetniej. Co w niczym nie zmienia faktu, że regulacji podparcia lędźwiowego nie ma, a przydałoby się, bo przecież nawet za kierownicą sportowego auta nie cały czas wykorzystuje się kubełkowy uścisk siedzeń, nie cały czas jeździ się po torze. Trzeba czasem do niego dojechać całkiem spory kawałek, a wtedy ukłon w stronę komfortu byłby mile widziany.

Ten brak jest o tyle dziwny, że poza tym ergonomia zarówno anatomiczna, jak i użytkowa są wyśmienite – bo choć brak podłokietników pozwalających na autostradzie wygodnie rozluźnić barki początkowo drażni, to za chwilę przychodzi świadomość, że to przemyślane „uchybienie". Bo auto tak dalece angażuje w prowadzenie, że lepiej, by nic nie

rozleniwiało kierowcy, by trzymał wciąż obie dłonie oparte kciukami na poprzeczce kierownicy i by żaden podłokietnik nie miał szans na zablokowanie nagłego, a koniecznego ruchu łokcia podczas ostrej „kontry". A kontrowanie w tym samochodzie to nie jest coś, przed czym trzeba się strzec – nie, to raczej coś, na granicy czego najchętniej się cały czas prowadzi. Świadomie!

A to dlatego, że Subaru jest nieco inne niż Toyota właśnie w tym zakresie: GR86 to mały chuligan,



Fantastycznie responsywny silnik (to dzieło wyłącznie Subaru), który mimo że z pewnością nie imponuje suchymi parametrami, to w praktyce okazuje się niesamowitym napędem, genialnie wskakującym na obroty, kręcącym się na każde życzenie do odcięcia – a przy tym zaskakująco elastycznym i relatywnie oszczędnym.

który zarzuca tylną osią dosłownie przy każdej okazji, jest driftowozem z natury i trzeba po prostu o tym pamiętać, i mieć szybkie ręce. Tylne zawieszenie jest dość wyraźnie „lżejsze", osadzone na twardszych amortyzatorach niż Subaru, za to przednie jest bardziej podatne, natomiast twardszy przód Subaru BRZ ma przy tym większy kąt wyprzedzenia sworznia w kolumnach resorujących. Wraz z większymi o cal obręczami daje to zdecydowanie inną geometrię układu jezdnego, inne reakcje na ruch kierownicą, po prostu inną charakterystykę jezdną. Tu każdy manewr kierownicą ma bardziej bezpośrednie przełożenie na skręt auta, nawet jeśli ten skręt odbywa się w inny sposób. Zaś tylna oś jest skłonna do wyrzucania na zewnątrz łuku właściwie tylko wówczas, jeśli kierowca sobie tego zażyczy. Wymaga to więcej czucia, więcej doświadczenia w panowaniu nad samochodem tylnonapędowym, po prostu więcej umiejętności niż w przypadku Toyoty, ale po wjeżdżeniu się Subaru BRZ to po prostu poezja!

Doskonale pasuje do tego fantastycznie responsywny silnik (to dzieło wyłącznie Subaru), który mimo że z pewnością nie imponuje suchymi parametrami (234 KM i 250 Nm z wolnossącego 4-cylindrowego silnika typu bokser o pojemności 2,4 l), to w praktyce okazuje się niesamowitym napędem, genialnie wskakującym na obroty, kręcącym się na każde życzenie do odcięcia – a przy tym zaskakująco elastycznym i relatywnie oszczędnym. Dodajcie do tego bajecznie zestopniowaną manualną skrzynię biegów o układzie przełączania, o którym można śnić – i macie już obraz doskonale zaprojektowanego i zrealizowanego projektu samochodu, jakich już się nie robi.

I już się robić nie będzie...

Milcz, serce!

TEKST: **SŁAWOMIR CICHY**

LASY PAŃSTWOWE – SADZIMY, CHRONIMY, UDOSTĘPNIAMY

„Czas w las", „Jurajska przygoda", „Bushcraft w Lasach Państwowych" czy „Zanocuj w lesie" to nie puste hasła, a realne programy Lasów Państwowych skierowane do mieszkańców i turystów, otwierające przed nimi tajemnice lasów, dające konkretne wskazówki i ułatwiające poruszanie się w leśnej głuszy. To jedna z niezmiernie ciekawych weekendowych ofert na zbliżające się lato. Jak te programy działają?

Po ponad rocznym okresie pilotażu, ankietowaniu osób korzystających z obszarów pilotażowych, zarządców terenu, rozmowach ze środowiskiem bushcraftowym i survivalowym przekształcono pilotaż w stały program. „Zanocuj w lesie" obejmuje dziś 425 nadleśnictw w całej Polsce. Wyznaczono specjalne obszary o powierzchni ok. 1500 ha w każdym z nich, zatem łącznie to prawie 650 tys. ha. Z założenia to oferta dla tych, którym nie wystarcza grzybobranie czy spacery albo uprawianie sportu w lesie. Dzięki udziałowi w programie mogą przeżyć prawdziwą przygodę, nocując w lesie pod gołym niebem.

Podczas wprowadzania programu nie obyło się bez zabawnych, a czasem wręcz nieprawdopodobnych sytuacji. Do jednego z nadleśnictw na przykład zadzwoniła turystka z pytaniem, kto dostarczy jej namiot z wyposażeniem i hamakiem, bo jest z rodziną w lesie, wybrała idealne miejsce na biwak i chciałaby skorzystać z oferty Lasów Państwowych „Zanocuj w lesie", prezentowanej na zdjęciach z kampanii informacyjnej.

W innym nadleśnictwie straż leśna podczas rutynowego patrolu natknęła się na miłośników karawaningu biwakujących w środku lasu. Jak tłumaczyli, są samowystarczalni i nie będą sprawiać problemów. Dokładnie przestudiowali regulamin programu „Zanocuj w lesie" i nie ma w nim punktu o zakazie używania kamperów jako bazy noclegowej.

– *Program działa już trzeci rok i dzięki niemu na dziko, ale bezpiecznie, można w lesie rozbić namiot* – mówi Damian Sieber, dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach.

Trzy jurajskie nadleśnictwa: **Złoty Potok, Siewierz i Olkusz**, zaproponowały rozszerzony pakiet tego programu pod hasłem „Jurajska przygoda". Udostępniły turystom teren liczący łącznie niemal 5000 ha lasu w najpiękniejszej części Jury, z ostańcami i otuliną Zrewu Porajskiego włącznie.

Program ma swojego koordynatora w każdym nadleśnictwie w Polsce. Jego numer i wszelkie

dodatkowe dane znajdują się w zakładce „Turystyka". Warto odwiedzić stronę internetową nadleśnictwa z rejonu, do którego planujemy wyprawę. Jest tam naprawdę wiele informacji na temat programu oraz jego regulamin, który trzeba znać.

Tym bardziej że nie wszędzie dopuszczone jest np. używanie kuchenek turystycznych, o rozpalaniu ognisk nie wspominając. Zatem ci, którzy nie wyobrażają sobie wakacyjnej przygody bez gorącego posiłku, z pewnością powinni rozważyć, czy niezwykłe przeżycia związane z obcowaniem z naturą da się pogodzić z okrojeniem osobistej strefy komfortu.

Szczegółowe mapy z informacjami o obszarach programu „Zanocuj w lesie" dostępne są w bezpłatnej aplikacji Lasów Państwowych na iOS i Androida pod nazwą mBDL, w warstwie „Turystyka".

Pierwotnie aplikacja mobilny Bank Danych o Lasach (mBDL) został stworzona przez leśników w związku z licznymi zaginięciami i brakiem umiejętności odnalezienia się w lesie przez amatorów grzybobrania. Dziś oprócz geolokalizacji ma też inne opcje. Jakie? Na przykład dokładne dane o drzewostanach, zbiorowiskach roślinnych, formach własności, łowiectwie, siedliskach leśnych, zakazach wstępu do lasu, zagospodarowaniu turystycznym lub zagrożeniu pożarowym.

Mapa składa się z warstw, które można dowolnie włączać i wyłączać oraz nakładać na siebie. Każda z tych warstw pokazuje nam inne możliwości odkrywania lasu, a co nie mniej ważne – można jej użyć jako nawigacji. Zaznaczając pozostawiony samochód na parkingu, z pewnością uda się do niego wrócić. Poza tym na odpowiedniej warstwie wskazano także wszystkie obszary programu „Zanocuj w lesie".

Aplikacja zajmuje ok. 26 MB, a jej pobranie trwa to ok. 1 minuty. **Nie trzeba się nigdzie logować i podawać danych. Jedyne dane to te, które sami zaznaczymy na mapie.** W aplikacji możemy też zaznaczyć fragment trasy i sprawdzić, jaki dystans dzieli nas do celu, oczywiście rzeczywisty – na leśnym szlaku. **Aplikacja działa również bez internetu, co jest dużym ułatwieniem w lesie, gdyż często tracimy w nim zasięg.**

Co ważne, zarówno aplikacja mBDL, jak i portal „Czas w las" podają informacje dotyczące dowolnego zakątka Polski. Można zatem zaplanować szczegółowo naprawdę odległe wyprawy, nie znając wcześniej ani specyfiki terenu, ani atrakcji, jakie oferuje.

Wyprawę do lasu można też zaplanować poprzez portal czaswlas.pl. To serwis przedstawiający ofertę turystyczną Lasów Państwowych. Za pomocą prostej wyszukiwarki, zintegrowanej ze szczegółową mapą, można tu szybko i łatwo uzyskać kompletne informacje o bazie rekreacyjnej i noclegowej, udostępnianej przez leśników, ale także wytyczyć gotową trasę wycieczki, rajdu czy znaleźć pomysły na biwak.

– *Najważniejsze w portalu „Czas w las" pod adresem* czaswlas.pl *jest to, że pokazuje wszystko, co związane z turystyką, pięknymi widokami, parkingami czy miejscami historycznymi. Naturalnie ta platforma ciągle się zmienia. Będziemy zobowiązani za opinie, wskazówki i propozycje, jak ją ulepszyć* – mówi Marek Mróz z Generalnej Dyrekcji Lasów Państwowych.

Co ważne, zarówno aplikacja mBDL, jak i portal „Czas w las" podają informacje dotyczące dowolnego zakątka Polski. Można zatem zaplanować szczegółowo naprawdę odległe wyprawy, nie znając wcześniej ani specyfiki terenu, ani atrakcji, jakie oferuje.

Leśnicy dokładają wszelkich starań, aby las był miejscem bezpiecznym, otwartym dla wszystkich. Jednak zawsze należy pamiętać, że las to złożony ekosystem dzikich zwierząt i roślin, które są jego gospodarzami. Ludzie powinni czuć się w nim i zachowywać jak goście, aby nie naruszyć dobrostanu jego mieszkańców.

Warto również pamiętać, że pierwszą i najważniejszą zasadą wyprawy do lasu jest zaopatrzenie się w **wygodne buty trekkingowe**, najlepiej nieco wyższe, tak by podczas marszu usztywnić kostkę. Ważne, by buty wcześniej rozchodzić. **Wyższe ochronią również przez ukąszeniami owadów i żmij**.

Dodatkowym zabezpieczeniem przed uciążliwymi insektami w letnie miesiące będą **długie nogawki spodni ze ściągaczami**. Dzięki nim unikniemy niechcianego pasażera na gapę (kleszcza wspinającego się po zewnętrznej stronie nogawki z pewnością łatwiej wypatrzeć). Nie należy zapominać o środkach odstraszających owady, zwłaszcza uciążliwe komary i meszki. Przyda się środek łagodzący ukąszenia. Właściwe ubranie to gwarancja bezpiecznego powrotu z niejednej fascynującej wyprawy. – *Samochody, motocykle i quady warto zostawić na leśnych parkingach i miejscach postojowych. Zgodnie z polskim prawem istnieje zakaz wjazdu pojazdami silnikowymi do lasu* – przypominają strażnicy leśni.

Nie ma, niestety, jednolitego i czytelnego systemu oznakowania dróg publicznych biegnących przez lasy. Jest to obowiązek zarządcy drogi, który powinien ją oznakować zgodnie z zasadami wynikającymi z przepisów ruchu drogowego oraz ustawy o lasach. Najlepiej kierować się ogólną zasadą wjeżdżania samochodem do lasu tylko tam, gdzie wyraźnie pozwalają na to znaki drogowe, a droga nieoznakowana nie jest dopuszczona do ruchu. Zgodnie z ustawą o lasach nie ma bowiem obowiązku oznakowania znakami zakazu dróg, gdzie nie wolno wjeżdżać, a brak szlabanu czy znaków zakazu wjazdu albo ruchu nie jest okolicznością łagodzącą.

Co prawda nie ma sankcji w postaci punktów karnych, ale wjazd do lasu pojazdem silnikowym może skutkować mandatem w wysokości do 500 zł.

Nie należy też pozostawiać samochodów przed szlabanami i na poboczach dróg, nawet jeśli są one dopuszczone do ruchu, ponie-

waż utrudnia to ich gospodarcze wykorzystanie, a w sytuacji kryzysowej, np. pożaru, pozostawione samochody mogą być przeszkodą na trasie wozów straży pożarnej.

Strażnicy leśni i inni pracownicy służby leśnej mają prawo zatrzymywać pojazdy poruszające się po lesie zarządzanym przez Lasy Państwowe, a także legitymować kierowców oraz inne osoby. Mają też prawo do wystawiania mandatów, np. za wjazd i parkowanie pojazdu w miejscu niedozwolonym, ale także: niszczenie grzybów i grzybni, płoszenie i zabijanie dzikich zwierząt, niszczenie lęgów ptasich mrowisk, wypalanie roślinności, uszkadzanie drzew i krzewów oraz za wykroczenia określone w prawie łowieckim.

W odróżnieniu od pojazdów silnikowych rowery są mile widziane na leśnych drogach, w wielu nadleśnictwach, zwłaszcza górskich, uruchomione zostały specjalne trasy rowerowe – singieltracki:

» jednokierunkowe trasy podjazdowe (w kolorze **żółtym**);
» jednokierunkowe trasy zjazdowe:
  – **niebieskie** dla średniozaawansowanych,
  – **zielone** dla początkujących,
  – **czerwone** dla zaawansowanych,
  – **czarne** dla ekspertów;
  a także:
» dwukierunkowe szlaki rowerowe (**fioletowe**);
» pumptracki – specjalne tory do jazdy treningowej.

Przed wycieczką do lasu, bez względu na jej charakter, rekomendujemy zainstalowanie w telefonach aplikacji RATUNEK, dostępnej bezpłatnie na telefony z Androidem w sklepie Google Play, na iPhone'y w App Store. W razie sytuacji kryzysowej aplikacja może być przydatna.

Grupy GOPR współpracujące z leśnikami przypominają o numerach alarmowych: 601100300 i 985, czynnych całą dobę. To pod te numery należy dzwonić (oprócz 112), gdy potrzebna jest pomoc.

W odróżnieniu od pojazdów silnikowych rowery są mile widziane na leśnych drogach, w wielu nadleśnictwach, zwłaszcza górskich, uruchomione zostały specjalne trasy rowerowe – singieltracki.

Co powinieneś wiedzieć, zanim pierwszy raz

ZANOCUJ W LESIE

*Kieruj się zasadą **3xZ:** zaplanuj, zanocuj, zabierz*

ZAPLANUJ
swój pobyt w lesie

Zorientuj się na terenie jakiego nadleśnictwa planujesz biwakować i gdzie dokładnie znajduje się obszar wyznaczony do biwakowania. Gdzie znajdziesz te informacje? Na **mapie Banku Danych o Lasach**, w **aplikacji mBDL**, na mapie portalu **Czaswlas.pl** oraz na **stronach www poszczególnych nadleśnictw**.

Nie musisz zgłaszać swojego pobytu, chyba że planujesz nocleg w grupie większej niż **9 osób i/lub powyżej dwóch nocy**. W takim przypadku **wyślij mailowo zgłoszenie** na adres nadleśnictwa nie później niż 2 dni robocze przed planowanym noclegiem. Poczekaj na odpowiedź, bez niej nie możesz biwakować.

Sprawdź **nazwę nadleśnictwa**, na terenie którego będziesz nocować. Sprawdź, czy znajdują się na nim obszary objęte stałym zakazem wstępu, np. w związku z zagrożeniem pożarowym.

Sprawdź **mapę zakazów wstępu do lasu**. Jeśli został wprowadzony okresowy zakaz wstępu do lasu, np. z powodu dużego zagrożenia pożarowego zrezygnuj z wycieczki lub zmień plany i wybierz inne miejsce, gdzie zakaz nie obowiązuje.

Koniecznie **sprawdź pogodę**. Dostosuj długość i miejsce pobytu oraz strój do warunków atmosferycznych.

Ściągnij **mapę obszaru** z aplikacji mBDL. Przyda ci się offline, przy braku zasięgu.

Zaplanuj dojazd i, jeśli używasz samochodu, sprawdź na mapie, gdzie są wyznaczone miejsca do zaparkowania. Pamiętaj, że **zabroniony jest wjazd pojazdami silnikowymi do lasu**.

Weź **worek na odpadki**. W środku lasu nie znajdziesz kosza na śmieci.

ZANOCUJ
w lesie

Miej świadomość, że wyznaczone tereny pozbawione są specjalnie przygotowanych udogodnień, infrastruktury sanitarnej (nie ma bieżącej wody ani toalet) czy noclegowej. **Po twojej stronie jest odpowiednie przygotowanie się, w tym znalezienie miejsca do noclegu.** Rekomendujemy użycie własnego hamaka, płachty biwakowej, a w przypadku rozbicia namiotu pamiętaj, żeby robić to na trwałej nawierzchni, bez szkody dla runa leśnego i bez rozgarniania ściółki leśnej.

Rozpalenie ogniska jest możliwe jedynie w miejscach do tego wyznaczonych przez nadleśniczego. Na obszarze objętym programem dopuszcza się możliwość używania **kuchenek gazowych**. Sprawdź informacje o istnieniu lub braku możliwości używania kuchenek gazowych na stronie internetowej nadleśnictwa.

Nie planuj noclegu na trasie wędrówek leśnych zwierząt (charakterystyczne wąskie, wydeptane ścieżki).

Zadbaj o swoje bezpieczeństwo – w razie zagubienia znajdź **najbliższy słupek oddziałowy** i podaj osobom przyjmującym zgłoszenie numery, które są na nim widoczne. W terenie górskim znajdź **najbliższy charakterystyczny obiekt**, który można opisać osobom przyjmującym zgłoszenie.

Pamiętaj o numerze alarmowym 112.

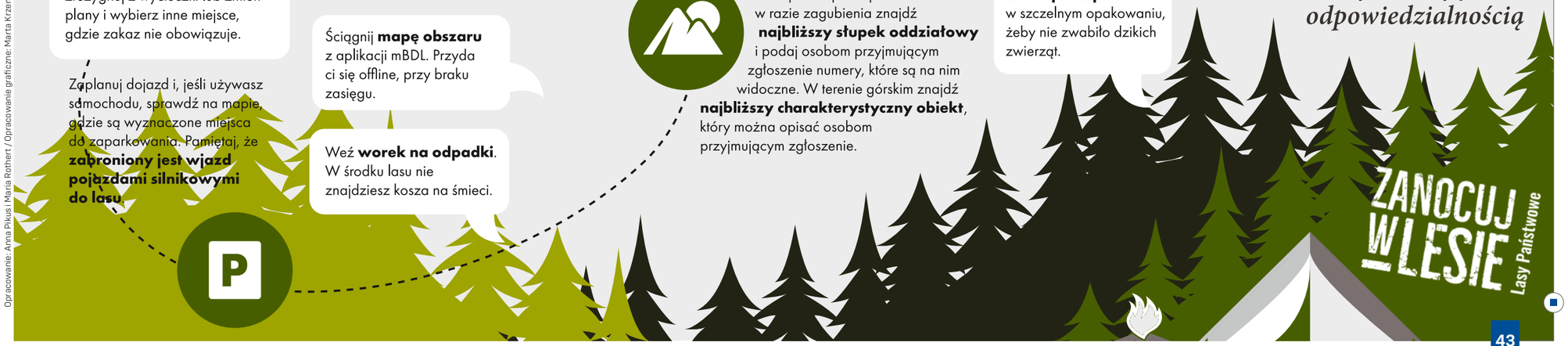
Zabezpiecz jedzenie w szczelnym opakowaniu, żeby nie zwabiło dzikich zwierząt.

ZABIERZ
z lasu

Zabierz ze sobą wspomnienia przygody, zdjęcia, dobre samopoczucie, fitoncydy, doświadczenie i wszystko to, co przyniosłeś z domu. W tym resztki jedzenia oraz zużyte chusteczki. Sprawdź, czy nawet najmniejsze elementy ekwipunku są już w plecaku.

Po powrocie do domu niezwłocznie sprawdź, czy nie **przyniosłeś na sobie kleszcza**. Obejrzyj dokładnie całe ciało.

Pamiętaj, twoje bezpieczeństwo jest twoją odpowiedzialnością



Opracowanie: Anna Pikus i Maria Rothert / Opracowanie graficzne: Marta Krzemień-Ojak

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK**

ZANIM NARODZIŁA SIĘ LEGENDA, CZYLI SUBARU PRZED IMPREZĄ

Zanim rozpoczęła się Impreza... to znaczy era Imprezy, Subaru oferowało wiele ciekawych, choć nie aż tak legendarnych modeli. Poznaj Leone, XT, Legacy, Justy... I nie tylko.

Niebieskie nadwozie typu sedan, złote felgi, duży spojler, rajdowe malowanie, często z charakterystycznymi trzema piątkami. Plakaty z takim samochodem zdobiły ściany pokojów i biur. Widok egzemplarza mknącego po oesie i kierowców cieszących się z kolejnych wygranych pojawiał się w prasie i w telewizyjnych wiadomościach. Tak tworzyła się legenda Subaru Imprezy. Kto usłyszał na żywo dźwięk doładowanego boksera albo miał okazję poprowadzić takie auto – zwłaszcza w topowych wersjach – zwykle nie chciał marzyć już o niczym innym. Nie da się ukryć, że żaden inny model nie zrobił dla Subaru tyle, co Impreza w swoich najmocniejszych i wyczynowych odmianach. Wielu właścicieli dzielnych Foresterów, praktycznych Legacy czy rodzinnych Outbacków swoją fascynację marką rozpoczęło przynajmniej od marzenia o szybkiej Imprezie.

Ale Impreza to nie wszystko

Ten model o przyjemnie brzmiącej dla polskiego ucha nazwie wszedł na rynek w 1992 roku. Historia marki Subaru trwa jednak od roku 1915 roku, kiedy powstała firma Fuji Heavy Industries działająca w branży lotniczej. W 1954 roku znaczek z gwiazdozbiorem Plejad pojawił się po raz pierwszy na karoserii samochodu osobowego. To oznacza, że Japończycy przez niemal cztery dekady tworzyli samochody, zanim zbudowali legendę, czyli Imprezę. Oto kilka ważnych modeli, które podbijały rynek wcześniej.

Subaru Leone

Ten model zadebiutował w 1971 roku, początkowo jako... przednionapędowe coupé.

Kilka miesięcy później do gamy dołączył sedan, w odmianach dwu- i czterodrzwiowej. Choć z dzisiejszej perspektywy pierwsze Leone to naprawdę nieduży samochód (mierzy niecałe cztery metry, czyli tyle, ile obecne auta miejskie), wówczas było największym modelem Subaru. Inna sprawa, że „konkurencją" był tylko kei-car pod nazwą Rex...

We wrześniu 1972 roku na rynek trafiło kombi, w dodatku z napędem na cztery koła. Tę wersję pokazano tuż przed Zimowymi Igrzyskami Olimpijskimi w Sapporo. Skuteczny napęd świetnie pasował do śnieżnych zmagań i sprawił, że o marce Subaru zrobiło się głośno. Do tej pory, nie licząc rzadkiego i bardzo drogiego, brytyjskiego Jensena Interceptora, napęd 4WD był dostępny w samochodach terenowych. Leone wyglądało jak osobówka, ale mogło skutecznie poradzić sobie w trudniejszych warunkach. To stanowiło prawdziwą rewolucję, zainspirowało innych producentów i stało się znakiem rozpoznawczym firmy z Plejadami w logo. Ale Leone było ważne nie tylko ze względu na napęd. To w tym modelu zapoczątkowano coś, co przez lata również kojarzyło się z Subaru. Chodzi o... drzwi z szybami bez ramek.

Pierwsze Leone to dziś już rzadko spotykany klasyk. Bardziej rozpoznawalne są kanciaste kształty generacji numer dwa. Zadebiutowała w 1979 roku jako dwudrzwiowe coupé, czterodrzwiowy sedan i trzydrzwiowy hatchback. Miała napęd 4WD z reduktorem i regulacją wysokości prześwitu. W 1981 roku pojawiła się wersja z automatyczną skrzynią biegów, w której kierowca mógł włączyć napęd na obie osie poprzez wciśnięcie przełącznika w kabinie zamiast poruszanie dźwignią, jak w odmianach z ręczną przekładnią. W gamie nie zabrakło także jednostki 1.8 z turbodoładowaniem.

Generacja numer trzy – którą niektórzy mogą jeszcze pamiętać na przykład z wycieczek w szwajcarskie Alpy, bo tam dzielne Leone służyły jeszcze dość niedawno – pojawiła się w 1984 roku. Cztery lata później pojawił się w niej stały napęd na cztery koła. Wrażenie w środku robił opcjonalny, cyfrowy zestaw wskaźników – bardzo w stylu lat 80... Leone było także modelem, który zaczął budować legendę Subaru na rajdowych trasach. W WRC można było zobaczyć w tym aucie takich kierowców jak Per Eklund czy słynny Ari Vatanen. Z kolei Mike Kirkland wygrał w Leone w klasyfikacji grupy A w Rajdzie Safari w 1986 roku. Subaru było wtedy jedyną marką, która łączyła napęd na cztery koła z turbo. Jak widać, skutecznie. Produkcję modelu zakończono w 1994 roku.

Leone wyglądało jak osobówka, ale mogło skutecznie poradzić sobie w trudniejszych warunkach. To stanowiło prawdziwą rewolucję, zainspirowało innych producentów i stało się znakiem rozpoznawczym firmy z Plejadami w logo.

Subaru Justy

Mały, ale dzielny – tak można w skrócie scharakteryzować Justy. Niezależnie od tego, czy mówimy o górskich wioskach w Japonii czy w Szwajcarii, małe Subaru często służy tam do jazdy w naprawdę trudnych warunkach. Połączenie niskiej masy własnej ze skutecznym napędem na cztery koła sprawia, że Justy wyjedzie z niemal każdej śnieżnej opresji.

Historia tego samochodu rozpoczęła się w 1984 roku. Pierwsze Justy było nieco poszerzonym i wydłużonym modelem Rex. Mniejszy brat był kei-carem, a Justy stano-

wiło wybór dla tych, którzy potrzebowali nieco więcej przestrzeni. Dzięki silnikom o pojemności poniżej jednego litra zakup tego auta w Japonii opłacał się ze względu na podatki.

W 1989 roku, dwa lata po debiucie na Starym Kontynencie, Justy przeszło lifting – i właśnie taka odmiana bywa jeszcze w Europie spotykana. Na niektórych rynkach – na przykład w Szwecji – ten model jest znany jako Subaru Trendy. Dostępne w wariantach trzydrzwiowym i pięciodrzwiowym, z niskim i podwyższonym dachem, z motorem o pojemności 1.0 i 1.2, bywało także używane przez młodych adeptów sportów motorowych do stawiania pierwszych kroków w szybkiej jeździe samochodem czteronapędowym.

Subaru XT

Czy to statek kosmiczny? A może uciekinier z powieści science fiction? Subaru XT sprawiało, że przechodnie stawali w miejscu i patrzyli ze zdumieniem. Tak działo się zarówno tuż po debiucie tego wozu (wszedł na rynek w 1985 roku i pozostawał w produkcji przez sześć lat) i... tak samo dzieje się teraz, tyle że obecnie podziwiający to auto zwykle wyjmują jeszcze z kieszeni telefony, którymi robią mu zdjęcia.

Klinowate nadwozie tego dwudrzwiowego coupé, znanego także jako Alcyone (w Japonii, a nazwa oznacza najjaśniejszą gwiazdę gwiazdozbioru Plejad) i Vortex (na Antypodach), z typowymi dla swojej epoki podnoszonymi reflektorami i o najlepszym w swoim czasie współczynniku oporu powietrza na świecie, to nie jedyny walor modelu XT. Wnętrze było co najmniej tak samo futurystyczne i pełne nawiązań do lotnictwa. W końcu Fuji Heavy Industries ma zdecydowanie „powietrzne" DNA. Za charakterystyczną kierownicą krył się cyfrowy wyświetlacz z zaawansowanym komputerem pokładowym. Obydwa te elementy były regulowane razem, więc ustawiając kierownicę, przesuwało się też „zegary". Zawieszenie pneumatyczne miało regulowany prześwit, a napęd na cztery koła gwarantował... iście kosmiczną przyczepność. Pod maską XT mogły pracować albo jednostki 1.8 (oczywiście typu bokser, z turbodoładowaniem lub bez), albo motor 2.7. Ten ostatni miał sześć cylindrów. To pierwsza w historii motoryzacji jednostka H6 chłodzona cieczą. Jeden ze sloganów, którymi reklamowano

Czy to statek kosmiczny? A może uciekinier z powieści science fiction? Subaru XT sprawiało, że przechodnie stawali w miejscu i patrzyli ze zdumieniem.

XT, brzmiał: „Oto samochód, który mógłby zbudować Mercedes, gdyby był nieco bardziej oszczędny i o wiele bardziej pomysłowy"...

Subaru Libero

Sumo, Libero, Combi, Domingo, Combi, Columbuss, Estratto, E10, E12... Wymienianie nazw, pod którymi ten mikrowan funkcjonował na różnych rynkach, trwa o wiele dłużej niż spacer dookoła niewielkiego, kanciastego i charakterystycznego Subaru. Nazwa „Sumo" może bawić – skoro mówimy o wozie mierzącym mniej niż 3,5 metra – ale miała podkreślić, że w tym wyjątkowo kompaktowym „ciele" drzemie naprawdę dużo siły. I to pomimo trzycylindrowych silników o pojemności zaledwie 1.0 lub 1.2.

Doskonale rozplanowana i wykorzystana przestrzeń, pozwalająca na wygospodarowanie zaskakująco dużo miejsca jak na tak nieduże auto, to nie wszystko, czym Sumo przekonywało klientów. Walorem był oczywiście napęd na cztery koła, aktywowany za pomocą wajchy w środku i zamieniający japońskiego kei-vana (choć tak naprawdę był nieco większy niż normy przewidziane dla tego segmentu) w dzielny pojazd zdolny do radzenia sobie w wymagających warunkach. Pierwsza generacja zadebiutowała w roku 1983, druga – dziesięć lat później. To już prawdziwy klasyk, choć na czasy, w których Libero (pod taką nazwą, wymyśloną w ramach konkursu ogłoszonego przez niemieckiego importera, znamy ten samochód w naszej części kontynentu) będzie prawdziwie cenione, trzeba chyba jeszcze nieco poczekać. U niektórych krótkie i wysokie nadwozie budzi wesołość. Wystarczy się przejechać, by zrozumieć, jak genialny w swej prostocie jest ten samochód.

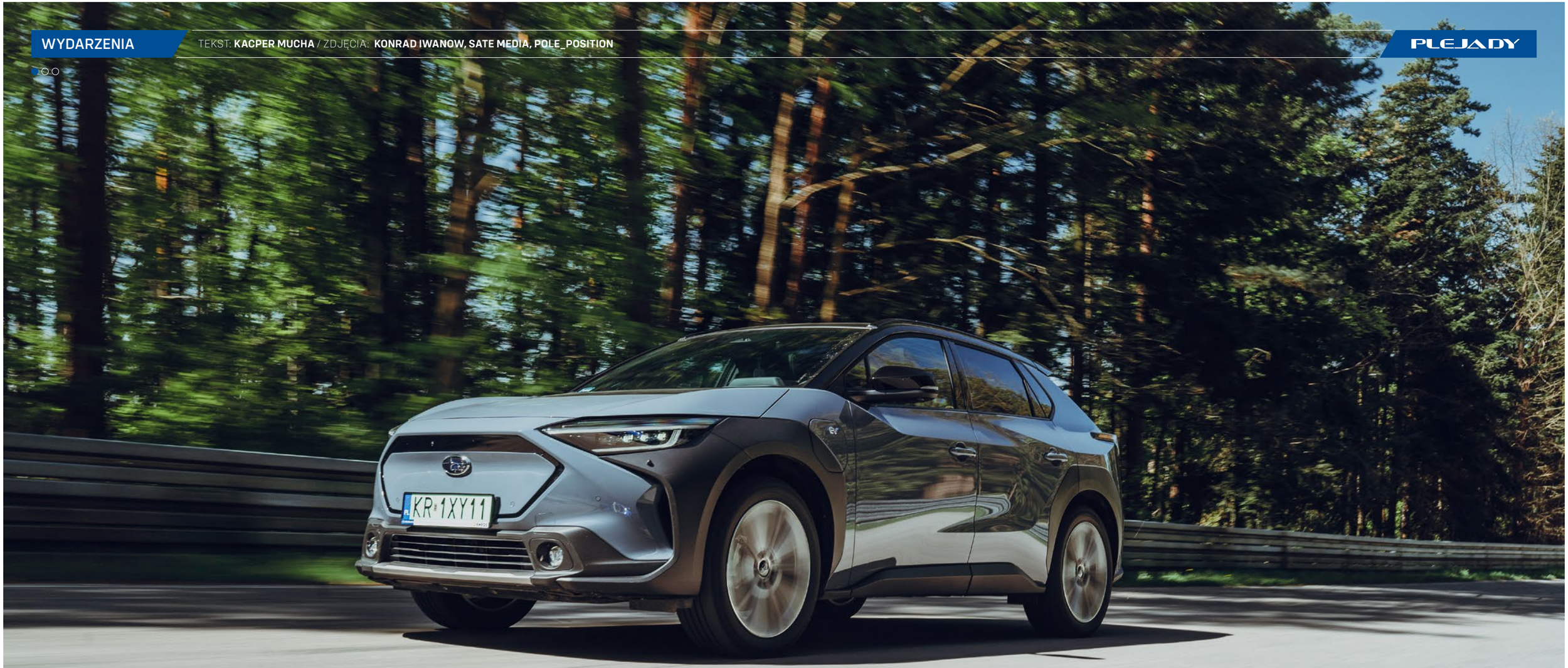
Subaru Legacy

Jakość i komfort niczym w Lexusie czy Acurze – czyli japońskich markach premium z przełomu lat 80. i 90, które podbijały wtedy amerykański rynek – ale w niższej cenie. Oto koncepcja, która przeświecała konstruktorom Subaru Legacy. Udało się, a ten model klasy średniej, dostępny zarówno jako sedan, jak i kombi, zrobił karierę nie tylko za oceanem.

Spore Legacy doskonale sprawdzało się jako wygodne auto rodzinne, ale by w pełni wykorzystać rajdowy potencjał napędu, silników i kierowców Subaru, potrzebowano czegoś trochę mniejszego i bardziej kompaktowego.

Bogato wyposażony model (dostępny m.in. z centralnym zamkiem, elektrycznie sterowanym szyberdachem czy automatycznymi szybami z przodu) wyróżniał się na tle konkurencji przede wszystkim skutecznym napędem na cztery koła. W ofercie były także wersje przednionapędowe, ale największym zainteresowaniem cieszyły się te z rozwiązaniem typowym dla Subaru. Konkurencja tego nie oferowała. W pakiecie – pewne zachowanie na zakrętach uzyskane dzięki nisko położonemu środkowi ciężkości, typowemu dla samochodów z jednostkami typu bokser. Te w Legacy miały pojemność od 1.8 do 2.2. W ofercie nie było modeli z sześcioma czy ośmioma cylindrami, ale legendarny motor 2.0 turbo (moc: nawet 220 KM) i tak zapewniał wręcz oszałamiające osiągi, o wiele lepsze od wielu większych jednostek. Legacy – reklamowane m.in. przez Bruce'a Willisa, na którego cześć w Japonii pojawiła się wersja specjalna – miało też historię rajdową. Niebieski egzemplarz z logo 555, którym Colin McRae wygrał w 1993 roku rundę WRC w Nowej Zelandii, stanowił zapowiedź tego, co nadejdzie w dziejach marki Subaru niedługo później. Spore Legacy doskonale sprawdzało się jako wygodne auto rodzinne, ale by w pełni wykorzystać rajdowy potencjał napędu, silników i kierowców Subaru, potrzebowano czegoś trochę mniejszego i bardziej kompaktowego. Następny rozdział nosi tytuł „Impreza". Reszta... jest historią.

TEKST: **KACPER MUCHA** / ZDJĘCIA: **KONRAD IWANOW, SATE MEDIA, POLE_POSITION**



SOLTERRA W RĘKACH KIEROWCY RAJDOWEGO

Era elektryfikacji jest sporym wyzwaniem dla producentów samochodów. Nie chodzi tylko o uzyskanie maksymalnej wydajności napędu, ale także o zachowanie charakteru marki. Na Torze Kielce, wraz z Wojtkiem Chuchałą, sprawdzamy, na ile ta sztuka udała się Subaru w Solterze.

Drzewa rozmywają się za oknami, tworząc niemal jednolite tło dla pędzącego samochodu. Spod kół sypią się drobne kamyczki, gumowe pachołki lekko przestawia podmuch powietrza generowany przez auto mijające je na centymetry. Srebrny punkt mknie przez kolejne szykany, co rusz chowając się za kolejnym fragmentem lasu. Mimo jazdy z „gazem" w podłodze, w tej części Toru Kielce panuje idealna cisza, niezmącona rykiem silnika spalinowego. Słychać tylko pisk opon, bo oto zza zakrętu wyłania się elektryczne Subaru Solterra, prowadzone przez rajdowego mistrza Polski i mistrza Europy ERC2, Wojtka Chuchałę.

To najpoważniejszy sprawdzian dla samochodu. Zamknięta droga, zawodowy kierowca i zakręty, na których auto ma udowodnić swój sportowy charakter. Subaru po prostu nie wypada inaczej. Dlaczego elektryczny SUV o masie ponad dwóch ton może w ogóle mieć coś wspólnego z genami marki Subaru? To proste: ponoć przy opracowywaniu Solterry inżynierowie szczególnie skupili na tym swoją uwagę. Sprawdźmy, czy im się to udało.

Wróćmy jednak do początku. Stworzenie samochodu elektrycznego od podstaw to zadanie karkołomne i bardzo kosztowne, a zaprojektowane technologie mają ekonomiczne uzasadnienie dopiero wtedy, gdy można je wykorzystać masowo w wielu modelach. Z tego powodu wielkie koncerny tworzą te same rozwiązania dla większości swoich marek; inne łączą się w wielkie korporacje, aby zmaksymalizować szanse w tych trudnych czasach; a **pozostałe, mniejsze, firmy szukają partnerów, by wspólnymi siłami opracować technologię dla swoich aut elektrycznych.**

Subaru słusznie skierowało swoje kroki w kierunku Toyoty, największego producenta samochodów na świecie, i marki, która z silnikami elektrycznymi ma do czynienia już od ponad dwóch dekad. **Subaru również ma spore doświadczenie w elektryfikacji swojej gamy produktowej,** więc połączenie sił okazało się strzałem w dziesiątkę. Co ważne, podobnie jak przy tworzeniu Toyoty GR 86 i Subaru BRZ obie marki oparły się na wspólnych fundamentach, na których zbudowały jednak auta o odrębnych charakterach. I tu pojawia się pytanie: ile Subaru jest w Solterze?

To najpoważniejszy sprawdzian dla samochodu. Zamknięta droga, zawodowy kierowca i zakręty, na których auto ma udowodnić swój sportowy charakter.

Design obu samochodów oraz ich wnętrza są bardzo podobne, a gabaryty takie same. Poza tym różnic jest więcej niż na pierwszy rzut oka może się wydawać. W dużym skrócie: w Toyocie postawiono na maksymalizację zasięgu, a w Subaru na zagwarantowanie odpowiednich wrażeń z jazdy. Z tego powodu Solterra występuje tylko w wersji z napędem na cztery koła, w dodatku – co jest rzadko spotykane w samochodach elektrycznych – napęd ten przekazywany jest stale na wszystkie koła. To układ AWD, który gwarantuje odpowiednią trakcję, godną samochodów z logo Plejad.

Do właściwości jezdnych jeszcze przejdziemy – teraz czas na zdolności terenowe. **Za sprawą napędu na wszystkie koła oraz zwiększonego do 21 centymetrów prześwitu (tyle co „bojowy" model Outback!) Solterra pozwoli na pokonywanie lekkich przeszkód na nieutwardzonych drogach.** Dużą zaletą z pewnością jest, znany z innych samochodów Subaru, system X-MODE, dodatkowo wyposażony w nowy system Grip Control. Daje on do dyspozycji kierowcy kilka trybów jazdy, które w zależności od nawierzchni, po jakiej jedziemy, zmieniają charakterystykę pracy silników, przekładni, napędu, elektronicznych układów stabilizujących i czułość pedału przyspieszenia.

Do tej listy zalet dochodzą cechy samochodu elektrycznego, które idealnie odpowiadają charakterystyce Subaru. Dzięki umieszczeniu akumulatora w podłodze auto ma bardzo nisko położony środek ciężkości. Znamy to z samochodów napędzanych silnikiem typu bokser, który jest płaski i montowany głęboko w komorze, ale tutaj idziemy o krok dalej. **Dzięki takiej budowie Subaru Solterra w ogóle nie przechyla się w zakrętach, co z jednej strony poprawia komfort jazdy, a z drugiej sprawia, że auto pokonuje zakręty jak po sznurku.**

Ponadto elektryczny SUV nie nurkuje podczas hamowania, a to nietypowa cecha dla tak dużych aut.

Ważne są również dobre osiągi, z którymi marka Subaru utożsamiana jest od dekad. **Dzięki dwóm silnikom elektrycznym (po 109 KM każdy) Solterra nie tylko osiąga łączną moc równą 218 KM, ale także duży moment obrotowy wynoszący 337 Nm**. Jak wiadomo, silniki elektryczne nie rozwijają siły napędowej, ale dają kierowcy jej eksplozję już w momencie dotknięcia pedału gazu. W rezultacie auto przyspiesza do 100 km/h w czasie 6,9 sekundy,

Do tej listy zalet dochodzą cechy samochodu elektrycznego, które idealnie odpowiadają charakterystyce Subaru. Dzięki umieszczeniu akumulatora w podłodze auto ma bardzo nisko położony środek ciężkości.

ale przede wszystkim momentalnie reaguje na każdy ruch prawej stopy prowadzącego.

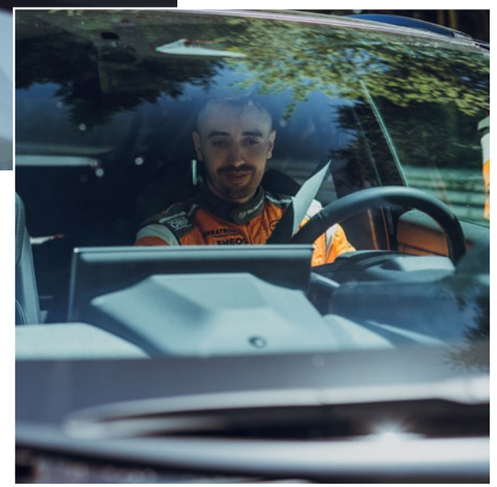
Tor w Kielcach jest idealnym miejscem, aby sprawdzić właściwości jezdne Subaru Solterry. To mieszanka wąskiej i bardzo krętej partii pośrodku obiektu, otaczającego ją odcinka owalnego, na którym samochody są poddawane sporym przeciążeniom, **a także legendarnej już leśnej partii, przypominającej słynny niemiecki tor Nürburgring.** To prawdziwe wyzwanie dla każdego auta, szczególnie dla ważącego ponad 2 tony rodzinnego SUV-a z napędem elektrycznym.

Jakie wrażenia z jazdy Solterrą po tym torze miał Wojtek Chuchała, nie tylko kierowca rajdowy, niegdyś rywalizujący Imprezą WRX STI, ale również instruktor w Szkole Jazdy Subaru, człowiek, który o sportowych genach marki wie wszystko? Czy na Torze Kielce czerpał frajdę z jazdy elektrycznym SUV-em?

To kawał samochodu, na zdjęciach wydawał się mniejszy, ale to dobrze, bo duży rozstaw osi powinien dać sporo stabilności – zauważył Chuchała, zapinając rajdowy kombinezon i ubierając rękawice. Ruszył dynamicznie, bez opóźnienia związanego z buksowaniem kół, zmianą biegów czy przede wszystkim bez oczekiwania na przyrost siły napędowej – jak w aucie spalinowym. Samochód szybko zniknął za pierwszym prawym zakrętem, a wraz z nim ulotnił się hałas toczących się opon. Nastała cisza, absolutna cisza. Dla jednych to zaleta aut elektrycznych, dla innych wada, ale umówmy się: dla kierowcy nadal jest to coś wyjątkowego i niespotykanego.

Tak jak się spodziewałem: pozytywne zaskoczenie, wcale nie prowadzi się jak duży SUV! – relacjonował Wojtek po ukończeniu swojego przejazdu. *Dobre wrażenie robi stabilność auta: nie jest ani podsterowne, ani nadsterowne, a do tego bardzo spokojnie reaguje na mocne hamowanie. To absolutnie podstawa, żeby kierowca miał pewność siebie podczas pokonywania zakrętów* – dodał. *Byłem pewien, że nisko umieszczony akumulator przełoży się na precyzyjne zachowanie samochodu w zakrętach, ale dało to jeszcze jedną zaletę – brak niepożądanego efektu unoszenia przodu podczas startu i jego nurkowania podczas hamowania* – uzupełnił Chuchała.

Leśna partia Toru Kielce jest dosyć szybka: niektóre małe, usportowione samochody nieco



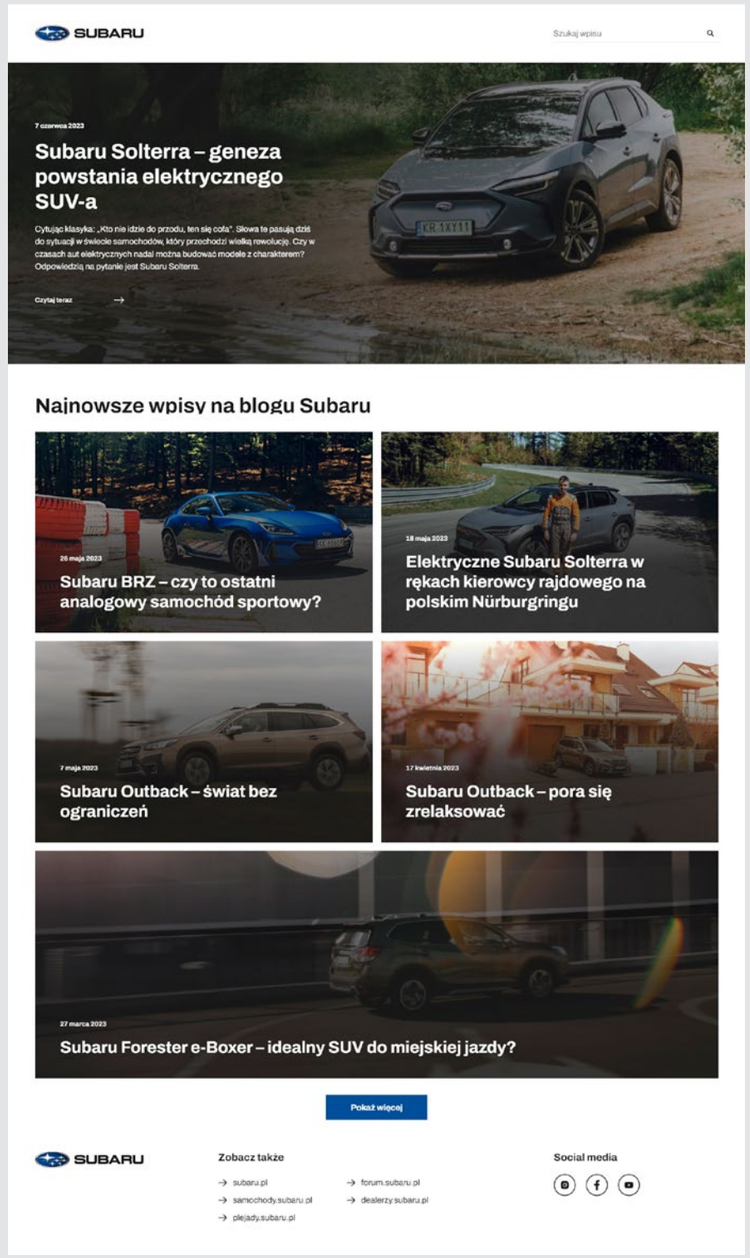
się tu gubią. Pytanie, czy samochód elektryczny jest dość szybki, aby czerpać tam frajdę z jazdy. *Jest dynamiczna. Prędkość maksymalna to około 160 km/h i mniej więcej do takich wartości rozpędzałem Solterrę na prostych. Dla mnie ważniejszy jest jednak fakt, że na wyjściu z zakrętu auto ma sporo trakcji i momentalnie dostępną siłę napędową, bo to właśnie na wyjściu z łuku zaczyna się budowanie prędkości na prostej* – podkreślał Wojtek.

Tor, który Chuchała pokonał Solterrą, jest niezbyt długi, ale intensywny. Najpierw krótki prawy i długi lewy łuk z dojazdem do ciasnego prawego pod górkę. Następnie długa prosta, nieco skręcająca w lewo, zacieśniający się lewy łuk na końcu i błyskawicznie przechodzący w tak zwany skalniak, czyli sekwencję dwóch zakrętów – ciasnych i technicznych. Po nich kolejna prosta i spadanie do lewego łuku – tu kończy się połowa leśnej partii; resztę stanowi droga krajowa, która od lat nie była zamykana na potrzeby jazdy torowej. Tam Wojtek zawrócił i pokonał wymienioną sekwencję zakrętów w odwrotnym kierunku.

Solterra ma dobre osiągi, świetnie zachowuje się w zakrętach. Jak na tak duże auto, ma bardzo udany napęd na cztery koła, no i zapewnia tę trudną do wytłumaczenia lekkość prowadzenia, tak typową dla Subaru.

I jeszcze jedno. Chociaż auto prowadzi się precyzyjnie w zakrętach, nie nurkuje i szybko nabiera prędkości po wyjściu z zakrętu, to nadal bardzo wygodny samochód. Serio! Przyzwyczaiłem się do nierówności w kilku zakrętach i do tego, że przejazd po tarkach sportowym autem odbija się na kondycji pleców, ale tutaj byłem od tego odizolowany. W końcu to rodzinny, wygodny SUV – zachwalał Chuchała.

Pozostaje jeszcze pytanie: czy Solterra to prawdziwe Subaru? *To nie tak, że jedynym słusznym Subaru jest WRX STI. Ja zawsze mówię, że prawdziwe Subaru to moja dawna Impreza w wersji rajdowej, ale czy to umniejsza charakter drogowych modeli? Niekoniecznie. Elektrycznego SUV-a będzie zaraz oferowała każda firma, więc dobrze, by te auta miały jednak cechy wspólne z innymi modelami marki. Solterra ma dobre osiągi, świetnie zachowuje się w zakrętach. Jak na tak duże auto ma bardzo udany napęd na cztery koła, no i zapewnia tę trudną do wytłumaczenia lekkość prowadzenia, tak typową dla Subaru. Ja jestem zdecydowanie na tak!* – podsumował Wojtek Chuchała.



Artykuł pochodzi z oficjalnego Bloga Subaru Polska! To miejsce, w którym eksperci i dziennikarze przybliżają świat samochodów Subaru, wyjaśniają działanie najnowszych technologii i opisują nowe modele Subaru. Zapraszamy na **blog.subaru.pl**

TEKST: **ANNA STAFIEJ** / ZDJĘCIA: **RADEK KRZYŻOWSKI**

SPACEREK W LABIRYNCIE TEATRU STU

Do skojarzenia teatru z labiryntem uprawnia ostatnia premiera STU – *Labirynt. 13 bajek dla dorosłych*, która odbyła się 19 lutego tego roku. Spektakl został zrealizowany na podstawie prozy Michaela Endego (1929–1995), niemieckiego autora powieści z gatunku fantasy, z których największym powodzeniem cieszyły się zekranizowane *Momo* i *Niekończąca się historia*. W rzeczywistości sam autor wyraźnie niejednokrotnie podkreślał, że uważa się za autora „książek dla dziecka, które tkwi w każdym z nas".

Był przekonany, że „w każdym człowieku żyje dziecko, które przybyło tu z innego świata, z czym władcy tego świata żadną miarą nie mogą się pogodzić", oraz że „cały świat jest jedną wielką opowieścią, w której występuje każdy z nas, odgrywając przypisaną mu rolę". Autor stara się w poetycki sposób odpowiedzieć na pytanie: „Co widać w zwierciadle, które odbija się w innym zwierciadle", zaprasza czytelnika w fascynującą podróż labiryntem fantazji – nowych, niespodziewanych znaczeń, sensów i symboli. W opowiadanych historiach Michael Ende zabiera nas w wielobarwny i wielowymiarowy świat cudów, snów, symboli, tajemnic i zagadek.

Widz, wchodząc do labiryntu Michaela Endego i Krzysztofa Jasińskiego, napotyka mnogość proponowanych zdarzeń, efektów, czy znanych postaci.

Autor pisząc *Zwierciadło w zwierciadle. Labirynt* nie mógł przewidzieć, że Krzysztof Jasiński dokona adaptacji jego prozy i wystawi ją na scenie STU w formie spektaklu. Tymczasem Jasiński zainteresował się świeżym przekładem z języka niemieckiego prozy Endego, dokonanym przez Jerzego Korpantego i wziął *Labirynt* na teatralny warsztat.

Wejście do labiryntu jest prawie tak samo kuszące i niebezpieczne jak do teatru. Tak jak w zakamarkach labiryntu ciekawi nas, co jest za rogiem/zakrętem, tak w teatrze spodziewamy się nowych, nieoczekiwanych wrażeń, nawet wtedy, gdy oglądamy tak znane dramaty jak *Wesele* czy *Hamlet*, na które przychodzimy niejeden raz – a to dla aktora, a to dla aktorki, a to z ciekawości, jaką inscenizację zobaczymy tym razem itp. Teatr fascynuje jak labirynt.

Labirynt, jak wiadomo, istnieje w naszej kulturze od starożytnych czasów. Mamy w pamięci mit o najsłynniejszym chyba labiryncie na Krecie w pałacu Knosos, pilnowanym przez potwora Minotaura. Wejście oznaczało pozostanie na zawsze, chyba że się przypięło skrzydła jak Dedal lub jak Tezeusz dostało się kłębek nici od Ariadny. Wtedy udało się opuścić labirynt.

Labirynt Endego jest lustrzany, więc Krzysztof Jasiński wraz ze scenografką Katarzyną Wójtowicz wykorzystali to w spektaklu. Lustra, w odpowiednim układzie, multiplikują scenę i powiększają stosunkowo małą przestrzeń teatru.

W wiekach średnich układano labirynty na posadzkach katedr, jak np. w Chartres (Francja), czy w Sienie (Włochy). Fascynacja labiryntami przetrwała do czasów współczesnych. Zdarzają się labirynty ze specjalnie sadzonych drzew i krzewów, u nas najsłynniejszy w Lusławicach, posiadłości Krzysztofa Pendereckiego. Są także labirynty z odpowiednio sadzonej kukurydzy, z luster i właśnie taki występuje w prozie Endego. Szczególnych wrażeń możemy też doznać, zwiedzając taki labirynt w Krakowie.

Wchodząc do labiryntu Michaela Endego i Krzysztofa Jasińskiego, nie musimy się obawiać, że nie znajdziemy wyjścia, natomiast może nas przytłoczyć lub zafascynować mnogość proponowanych zdarzeń, efektów, spotkanych person. Labirynt ten wypełniają postaci, które już znamy, a to z kart literatury, a to z oglądanych spektakli, filmów, opowieści, baśni.

Labirynt Endego jest lustrzany, więc Krzysztof Jasiński wraz ze scenografką Katarzyną Wójtowicz wykorzystali to w spektaklu. Lustra, w odpowiednim układzie, multiplikują scenę i powiększają stosunkowo małą przestrzeń teatru. Jest moment, w którym lustra się odwracają, ważny efekt, bo ich ruch zmienia narrację. Scenografka sięgnęła też w głębię podłogi, wyznaczając coś w rodzaju płytkiej fosy i zaprojektowała zwodzony most, czyli opadającą z tylnej ściany platformę. Zwodzony most jak w zamku Hamleta? Czy może to sugestia, że oto przed oczami widzów mury starego zamczyska, w którym obejrzymy owe *13 bajek dla dorosłych* (w starych zamczyskach też można było się zagubić jak w labiryncie)? Dekoracje na scenie są uzupełniane projekcjami wyświetlanymi dookoła sceny, nad głowami widzów. To w STU częsta praktyka, bo pozwala nie tylko „powiększyć" przestrzeń sceny, ale stworzyć z wyświetlanych slajdów dodatkowy komentarz, nawet czasem dość zaskakujący, z którym widz nie zawsze musi się zgadzać. Trzeba samemu osądzić, które z malarskich cytatów są tu niezbędne do uzupełnienia inscenizacji *13 bajek*. I tak więc przed oczami widzów przewijają się m.in.: obrazy da Vinci, Goi, Boscha, barwne witraże, portale starych katedr, wieże cerkwi z placu Czerwonego, wizerunki znanych przywódców państw, nawet banknoty... Możemy to uznać za tło (i komentarz) do tego, co rozgrywa się na scenie, ale możemy też zrobić sobie z tego oddzielną opowieść.

A na scenie: Stara Królowa, Stary Król, Panna Młoda, Anioł, Sztukmistrz, Kozioł, Wędrowiec. Wydawałoby się, że niewiele, ale postaci się multiplikują, zmieniają role, co sprawia wrażenie, że jest ich o wiele więcej. Pośród nich tylko jedna

pozostaje taka sama – Wędrowiec (Robert Koszucki/Karol Bernacki), postać, która spaja całą tę historię. Wędrowiec zmienia kostiumy i rowery, na których się porusza po korytarzach labiryntu, ale gra tę samą rolę. Przechodząc od sceny do sceny, innych bohaterów widzimy w zupełnie nowym fragmencie historii, nowej opowieści, czy nowej bajce, która była ukryta tuż za zakrętem labiryntu. Anioł (Joanna Pocica/Sylwia Zelek-Golonka), Stara Królowa (Beata Rybotycka/Maria Tyszkiewicz), Panna Młoda (Katarzyna Cichosz/Martyna Solska) snują swą opowieść nie tylko prozą Endego, ale budują atmosferę także pięknie zaśpiewanymi songami. Songi zawsze były ważnym motywem w przedstawieniach STU! Autorem muzyki jest Jan Kanty Pawluśkiewicz, którego kompozycje są bardzo ważnym artystycznym walorem spektaklu.

Na scenie Królowej partneruje Stary Król (Andrzej Róg/Daniel P. Antoniewicz). Można powiedzieć, że akcję organizują Sztukmistrz (Kamil Przystał/Marcin Zacharzewski) oraz Kozioł (Michał Barczak/Jan Marczewski/Kamil Olczyk), którzy pojawiają się w różnych momentach spektaklu.

Spektakl jest igraszką z percepcją widza, jeżeli da się w tę zabawę wciągnąć, wypełnić własną wyobraźnią, zagubić się z bohate-

rami w krętych drogach labiryntu, w świecie snów, pragnień, tajemnic, poddać się magii, ezoteryce.

Każdy labirynt ma swą tajemnicę, a tajemnicą tego labiryntu jest Hor, którego kwestię słyszymy wypowiedzianą niezapomnianym, głębokim głosem Jerzego Treli, wprowadzającym do zupełnie innego świata. Ostatnia rola wielkiego aktora, która została zarejestrowana na taśmie. Dzięki elektronice możemy wsłuchać się w ten głos, który wprowadza nas w rejony baśni, mitów, snów, fantazji, ezoteryki.

Idąc na ten spektakl, wchodzimy nie tylko do teatru, ale do innego świata, oczywiście, jeśli chcemy poddać się tej magii, a nie tylko patrzeć na scenę „zimnym okiem". Teatr STU ma w repertuarze także inne propozycje, inne spektakle, z ostatniego sezonu i poprzednich, bo też niektóre tytuły, ku radości widzów, pozostają w repertuarze przez lata. Gdyby widzowie „nie głosowali za nimi nogami" pewnie nie byłyby grane, odnawiane. Do takich należą przede wszystkim pozycje z repertuaru klasycznego.

Premierą ostatniego sezonu był, opisywany już *Tartuffe* Moliera w reżyserii Krzysztofa Pluskoty (premiera 16 września 2022 roku). Temat świętoszka czy raczej świętoszkowatości jest aktualny od czasów Moliera, więc spektakl ma zapewnioną widownię i powodzenie, do czego przyczynia się też gwiazdorska obsada.

Odświeżono też obsadę *Wesela* Wyspiańskiego. Premiera nowej jego wersji odbyła się 29 października 2022 r. Ambicją STU jest stała obecność w repertuarze tego arcydramatu Stanisława Wyspiańskiego. Powinien on być grany w Krakowie zawsze, zawsze dostępny dla dorastających pokoleń widzów. Jednak nie tylko dorastający widzowie są klientelą tych spektakli. Jest to jeden z tych dramatów, które można oglądać nie raz, nie dwa... Posłuchać zasłyszanych, zapamiętanych, znanych cytatów, zadumać

się nad tą tajemnicą bronowickiej chaty, w której genialny poeta zmieścił całą ówczesną Polskę, a zadaniem reżysera jest przeniesienie jej na scenę, choćby tak małą jak w STU, co po raz pierwszy uczynił Krzysztof Jasiński w 2013 roku i od tego czasu *Wesele* powraca w trochę zmienionej obsadzie.

Idąc na ten spektakl, wchodzimy nie tylko do teatru, ale do innego świata, oczywiście, jeśli chcemy poddać się tej magii, a nie tylko patrzeć na scenę „zimnym okiem".

Na scenę powróciły też *Biesy* Fiodora Dostojewskiego, w adaptacji i reżyserii Krzysztofa Jasińskiego, które grane są od 2007 roku. Po 14 latach spektakl wymagał zmian obsadowych, musiała nastąpić naturalna zmiana pokoleniowa, niektórzy zamienili swe role na „bohaterów starszych", inne role zostały obsadzone młodszymi aktorkami i aktorami. Spektakl wciąż cieszy się niesłabnącym powodzeniem, bo zainteresowanie Dostojewskim i jego bohaterami nie słabnie. Jest to fascynujące zjawisko, że ci okrutni, do szpiku kości źli ludzie, ich intrygi, zbrodnie, niegodziwości wciąż budzą wśród widzów emocje. Dostojewski, chociaż nie pisał dla teatru – jest w teatrze obecny!

W repertuarze można zauważyć, że STU pielęgnuje spektakle, punktowane frekwencją publiczności. Należą do nich: *Hamlet* W. Shakespeare'a (2000), *Zemsta* A. Fredry (2004), *Śluby panieńskie* A. Fredry (2017), *Balladyna* J. Słowackiego (2019), z nowszego repertuaru *Trzy siostry* A. Czechowa (2021), *Leopold* J. Cygana (2021), *Cnoty niewieście albo dziwki w majonezie* według *Szewców* Witkacego (2022), *Songi Teatr STU* (2022).

Songi Teatr STU to swoista wizytówka teatru, prezentująca wspaniałe songi, które przez lata towarzyszyły najważniejszym przedstawieniom. Jest to crême de la crème sztuki muzycznej STU. Świetne teksty, znakomite kompozycje, piękne wykonanie. Wśród autorów tekstów m.in. takie nazwiska jak: K. C. Norwid, T. Różewicz, E. Lipska, L. A. Moczulski, a wśród kompozytów m.in.: J. Grzywacz, J. K. Pawluśkiewicz, K. Szwajgier i wiele innych. Nie pozostaje nic tylko przyjść, zasiąść i słuchać, i oglądać, bo jest to także inscenizacja.

Tego można się spodziewać w repertuarze przyszłego sezonu, natomiast nowe premiery pozostają jeszcze tajemnicą.

TEKST: **MAREK DWORAK**

ZNAKI DROGOWE – NIE W PEŁNI ROZUMIANE LUB LEKCEWAŻONE

Które znaki drogowe – w mojej ocenie sytuacji na drogach Polski – wywołują wątpliwości lub są pomijane w „rozliczeniu"? Opiszę to w niniejszym artykule.

Zaczniemy od – wydaje się – najprostszych znaków ostrzegawczych.

A-1

A-2

A-3

A-4

Znaki te oprócz ostrzeżenia przed niebezpiecznymi zakrętami zabraniają wyprzedzania ze strony prawej, nawet na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych z dwoma wyznaczonymi pasami ruchu dla każdej z jezdni.

Kolejna grupa znaków ostrzega o zbliżającym się skrzyżowaniu.

A-5

A-6a

A-6b

A-6c

A-6d

A-6e

Jeśli przejedziemy obok któregoś z nich, rezygnujemy z rozpoczęcia manewru wyprzedzania z każdej strony, a jeśli wyprzedzanie rozpoczęliśmy wcześniej, musimy je niezwłocznie skończyć – na skrzyżowaniach wyprzedzanie jest zabronione (z wyjątkiem skrzyżowań o ruchu okrężnym lub kierowanym, ale o takich ostrzegają inne znaki).

A-16

Widząc znak ostrzegający o zbliżaniu się do przejścia dla pieszych, powinniśmy zacząć ograniczać prędkość i powstrzymać się od wyprzedzania. Oczywiście także na jezdniach o dwóch wyznaczonych pasach ruchu – jeśli nie zmieniamy pasa, to nie znaczy, że nie wyprzedzamy.

Znaki ostrzegające o możliwości napotkania na jezdni zwierząt gospodarskich lub dzikich

A-18a

A-18b

powinny wzbudzić w nas szczególną ostrożność, związaną z koniecznością zatrzymania pojazdu w razie pojawienia się tych zwierząt na jezdni. Zwierzęta hodowlane rzadko pojawiają się na jezdni znienacka, ale zwierzęta dzikie – i owszem. Pamiętajmy, że zarządy danej drogi praktycznie zwalniają się tym znakiem od odpowiedzialności za zaistniały wypadek. Miejmy świadomość, że zderzenie z wybiegającym na jezdnię łosiem, jeleniem, a nawet dzikiem jest dla kierującego i ewentualnych pasażerów jego pojazdu śmiertelnie niebezpieczne. Takie znaki występują również na tzw. drogach szybkiego ruchu, nawet na autostradach.

Szczególnie uczulam kierowców na godziny nocne. Wtedy niebezpieczeństwo wbiegnięcia zwierzęcia na jezdnię jest największe.

A-19

Gwałtowny podmuch bocznego wiatru potrafi wywrócić nawet autobus – nie lekceważmy tego znaku (A-19). Konieczny jest silniejszy uchwyt kierownicy i przygotowanie na ewentualną korektę toru jazdy, czyli dokonanie kierownicą tzw. kontry. Może to być szczególnie potrzebne w momencie przejeżdżania obok dużych pojazdów, np. pojazdów członowych, wyjazdu spoza ekranów akustycznych, mijania granicy lasu itp.

A-24

Znak A-24 informuje o tym, że zbliżamy się do miejsca, w którym rowerzyści wjeżdżają na jezdnię lub przez nią przejeżdżają, w tym również przejazdem dla rowerów, na którym posiadają pierwszeństwo.

Pamiętajmy, że także na jezdniach o dwóch wyznaczonych pasach ruchu – jeśli nie zmieniamy pasa, to nie znaczy, że nie wyprzedzamy.

Co nie dla wszystkich jest oczywiste w znakach zakazu?

B-20

Znak „STOP" (B-20) oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie lub inne miejsce przecięcia się kierunków ruchu pojazdów bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem lub np. torowiskiem tramwajowym/kolejowym oraz oczywiście zobowiązuje do ustąpienia pierwszeństwa. Jeśli nie namalowano linii bezwzględnego zatrzymania (p-12), to zatrzymanie powinno

P-12

nastąpić bezpośrednio przed przecięciem się kierunków jazdy. Wyjątek stanowi przejazd kolejowy. Jeśli jest on wyposażony w znak „STOP", to zatrzymanie winno nastąpić przed krzyżem św. Andrzeja.

G-3

Jeśli pod znakiem „STOP" umieszczona jest tabliczka T-6c, **nie znaczy to**, że ustępujemy pierwszeństwa pojazdowi wyjeżdżającemu z sąsiedniej drogi podporządkowanej znakiem A-7.

T-6c

A-7

Znaki „STOP" (symbol B-20) i „Ustąp pierwszeństwa" (symbol A-7) **są równoznaczne w zakresie zobowiązania do ustępowania pierwszeństwa**. Różni je tylko konieczność zatrzymania pojazdu, która występuje w związku ze znakiem B-20. Ustąpienie pierwszeństwa w związku ze znakiem A-7 jest dopuszczalne bez uprzedniego zatrzymania pojazdu.

W sytuacji oznakowania B-20 i T-6c mamy pierwszeństwo przed zbliżającym się z lewej strony pojazdem, nawet jeśli na jego drodze występuje znak A-7, bowiem w równej sytuacji wyrażonej znakami, dla rozstrzygnięcia właściwego zachowania, stosujemy wytyczne przepisów ogólnych, według których pierwszeństwo przysługuje pojazdowi nadjeżdżającemu ze strony prawej.

B-20

T-6c

B-21

Ten znak (B-21) zabrania nie tylko skrętu w lewo na najbliższym skrzyżowaniu. Zabrania również wykonania na tym skrzyżowaniu manewru zawracania. Tu przypomnę, że zgodnie z nową definicją skrzyżowania jest nim również przełączka pomiędzy dwiema jezdniami.

B-23

Znak zakazu zawracania (B-23) oczywiście nie zakazuje skrętu w lewo, ale obowiązuje od miejsca ustawienia znaku do najbliższego skrzyżowania włącznie.

B-25

Po przejechaniu obok znaku B-25 możemy wyprzedzać tramwaje, motocykle jednośladowe, motorowery, rowery, hulajnogi elektryczne i pojazdy zaprzęgowe. Nie możemy wyprzedzać żadnych ciągników rolniczych, pojazdów wolnobieżnych, motocykli z bocznym wózkiem, trójkołowców, samochodów ciężarowych, autobusów, trolejbusów i samochodów osobowych.

Znaki nakazu nie powinny budzić jakiejkolwiek wątpliwości.

W znakach informacyjnych zwracam uwagę na nowości, te trochę starsze i te najświeższe.

D-3

Znak D-3 z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „nie dotyczy" i symbolem roweru lub wózka rowerowego umieszczony na drodze o dopuszczalnej prędkości nie większej niż 30 km/h oznacza, że ruch tych pojazdów może odbywać się bez wyznaczonych pasów ruchu. Na drodze z dopuszczalną prędkością większą niż 30 km/h, jeśli dopuszczono na niej ruch rowerowy „pod prąd", musi zostać wyznaczony znakami osobny pas, czyli tzw. kontrapas, dla ruchu rowerzystów. W obydwu przypadkach powinniśmy liczyć się także z obecnością hulajnóg elektrycznych.

Zwracam uwagę na zmienioną ostatnio kolejność rozmieszczenia

D-20

D-19

znaków D-20 i D-19. Na obszarze pomiędzy tymi znakami zabroniony jest postój innych pojazdów niż oczekujące na klienta taksówki. Ażeby uniknąć mandatu, należy uważać, bowiem dopóki nie zostanie ukończona zmiana oznakowania na wszystkich postojach taxi, znaki te mogą występować w starej kolejności, czyli najpierw zobaczymy znak końca postoju, a później znak jego początku. Może być też zastosowana kolejność nowa, w której najpierw wystąpi znak

a znak

potem.

Nowymi znakami są znaki D-51a i D-51b.

D-51b

D-51a

Oznaczają one początek i koniec odcinka drogi, na którym średnia prędkość jazdy jest kontrolowana i rejestrowana przez stacjonarne urządzenie rejestrujące. Jest tak np. w nowych tunelach na tzw. zakopiance i w Warszawie na Ursynowie, a mimo to Inspekcja Transportu Drogowego wysyła każdego dnia wiele nakazów płatniczych.

Kolejne nowe znaki D-54 i D-55 przygotowane są do oznaczania

D-54

D-55

początku i końca strefy czystego transportu. Wjazd do takich stref będzie dopuszczony jedynie dla pojazdów spełniających określone przez władze samorządowe wymogi.

Wróćmy do znaków, które funkcjonują od dawna, ale jakże często nie są właściwie postrzegane.

Znaki:

D-40

D-41

D-52

D-53

D-46

D-47

wyznaczają odpowiednio obszar strefy zamieszkania, strefy ruchu i drogi wewnętrznej. Wyjazdy z tych miejsc, czyli moment, w którym przejeżdżamy obok znaku D-41, D-53 lub D-47, oznacza wykonanie manewru włączania się do ruchu. Pociąga to za sobą obowiązek ustąpienia pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, czyli wszystkim kierującym, wszystkim osobom używającym urządzeń wspomagających ruch oraz pieszym.

Dodatkowo przypomnijmy, że wszystkie przepisy ruchu drogowego obowiązują w strefach zamieszkania i strefach ruchu, natomiast na drogach wewnętrznych uczestnicy ruchu zobowiązani są do stosowania się do znaków i sygnałów drogowych, a do innych przepisów w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób.

I jeszcze o strefie zamieszkania. Jest to strefa, w której piesi oraz

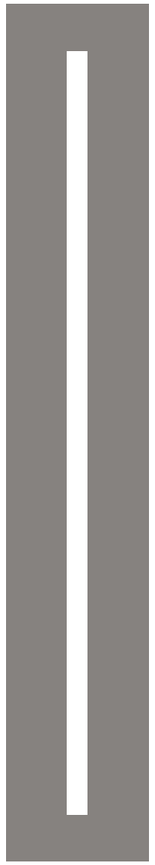
D-40

osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch korzystają z całej szerokości drogi i mają pierwszeństwo przed pojazdem. Kierujący musi jechać powoli, czyli maksymalnie 20 km/h, a parkować może jedynie w miejscach do tego specjalnie wyznaczonych. Iluż to kierowców wciąż dziwi się zostawionym za wycieraczkami swojego samochodu mandatom, które funkcjonariusze Straży Miejskiej lub Policji wystawiają za pozostawienie pojazdu w miejscu innym niż oznakowane miejsce parkingowe.

Na koniec jeszcze dwa znaki poziome, które wielokrotnie nie spotykają się z właściwym zrozumieniem.

Znaki P-7a i P-7b to oddzielające jezdnię od pobocza linie krawę-

P-7a

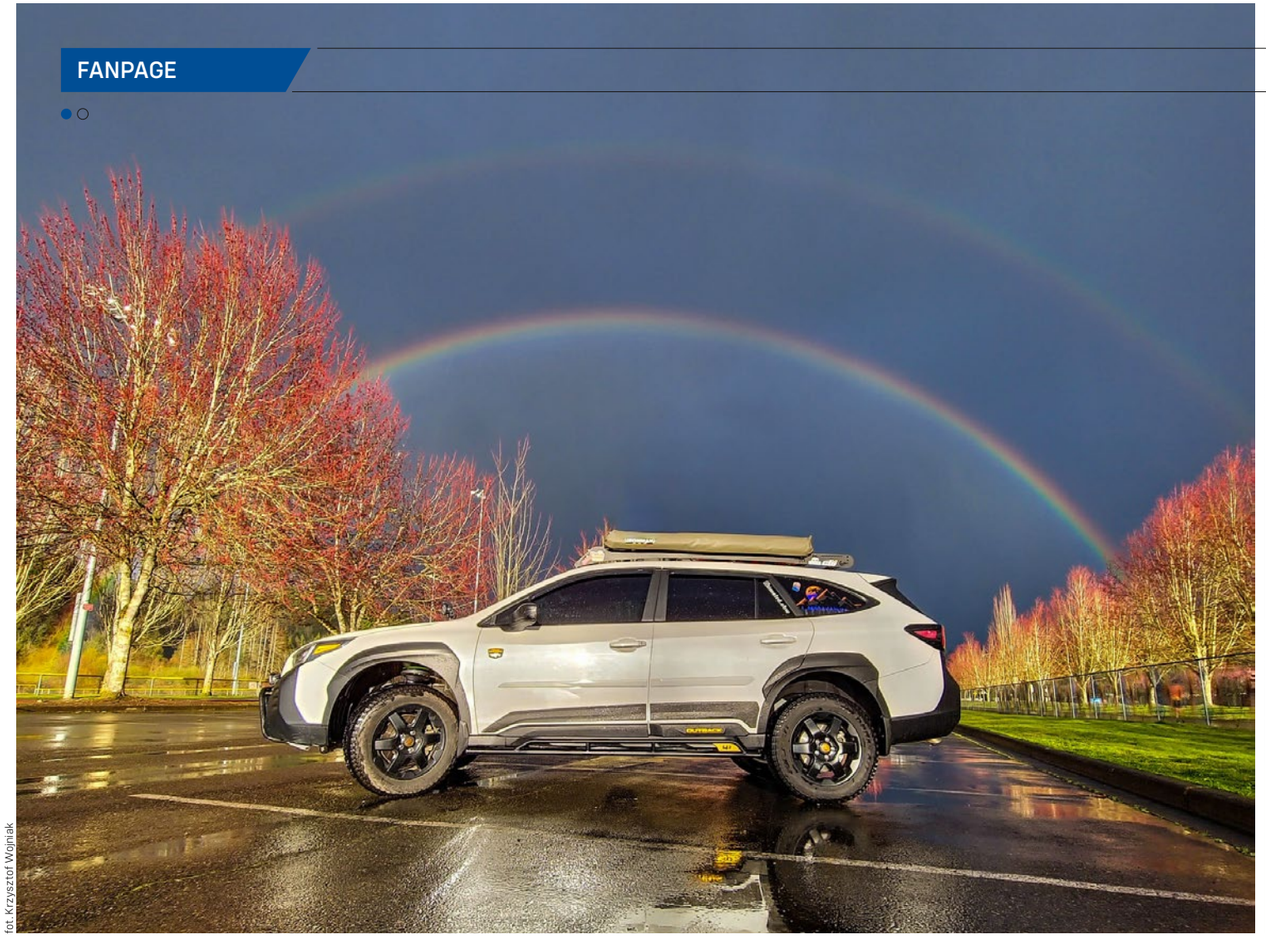


P-7b

W strefie zamieszkania piesi oraz osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch korzystają z całej szerokości drogi i mają pierwszeństwo przed pojazdem.

dziowe, zabraniające zatrzymania pojazdu na jezdni. W przypadku zastosowania linii krawędziowej przerywanej (P-7a) możliwe jest zjechanie na pobocze i tam zatrzymanie, a nawet zaparkowanie pojazdu. Linia P-7b, czyli linia krawędziowa ciągła, zabrania zatrzymania po obydwu stronach. Jedziemy dalej, aż linia ciągła zamieniona zostanie w linię przerywaną i tam dopiero możemy na poboczu skorzystać z możliwości zatrzymania pojazdu. Ponadto linia krawędziowa ciągła nie dotyczy, w zakresie poruszania się, pojazdów innych niż samochodowe. Czyli kierowcy ciągników rolniczych i pojazdów wolnobieżnych mogą i powinni zjeżdżać na pobocze w przypadku, gdy są wyprzedzani, w celu ułatwienia wykonania tego manewru.

Mam nadzieję, że wszystkie te przypomnienia poprawią bezpieczeństwo na drogach, a czytelników uchronią od nieświadomie popełnianych wykroczeń i grzywien w postępowaniu mandatowym.



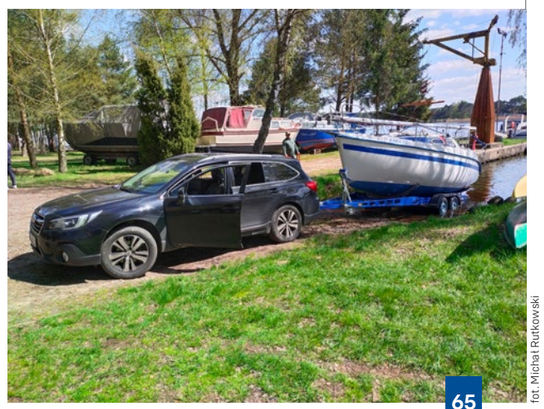
fot. Krzysztof Wojniak

fot. Arkadiusz Piosczak

Wiosną wielu z nas poszukuje wytchnienia od zgiełku codzienności, czemu niewątpliwie sprzyjają wyjazdy na łono natury. Subaru jest idealnym kompanem w eksplorowaniu miejsc, w których chętnie wypoczywamy i nabieramy energii na kolejne tygodnie. Aby takie eskapady mogły być w pełni udane i beztroskie, wymagają odpowiedniego przygotowania. Dlatego też postanowiliśmy zaprosić naszych fanów do wzięcia udziału w konkursie „Subaru w plenerze", w którym poza malowniczymi widokami dzielą się z nami swoimi patentami na udany wyjazd. Bez jakich akcesoriów właściciele Subaru i ich rodziny nie ruszają w bliższe lub dalsze podróże?

fot. Paulina Bębenek

fot. Kamil Pruszyński



fot. Michał Rutkowski

FANPAGE

Przedstawiamy laureatów konkursu, których odpowiedzi, poparte materiałem zdjęciowym, były w naszej ocenie najbardziej inspirujące i kreatywne. Dziękujemy również pozostałym uczestnikom za udział w zabawie, a czytelników Magazynu „Plejady" oraz fanów marki Subaru zachęcamy do odwiedzania naszego profilu **facebook.com/SubaruPolska** oraz udziału w kolejnych konkursach.

fot. Jacek Sadyś

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: **Paweł Latała**
pawel.latala@subaru.pl

Redakcja:
Marta Sawastynowicz
marta.sawastynowicz@subaru.pl

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

Pozostałe zdjęcia: **archiwum Subaru, Subaru Corporation/Fuji Heavy Industries, Subaru Tecnica International, Szkoła Jazdy Subaru, iStock, Shutterstock, Adobe Stock, Unsplash**

Zdjęcie na okładce:
Maciej Ławniczak, SATE MEDIA, POLE_POSITION

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 do publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

plejady.**subaru.pl**
facebook.com/**SubaruPolska**
ISSN 1897-1989

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU

XI OGÓLNOPOLSKI ZLOT
WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW
SUBARU IMPREZA I SUBARU BRZ

29 LIPCA ›› TOR KIELCE ›› MIEDZIANA GÓRA

www.szkolajazdysubaru.pl
facebook.com/SJS.pl