

NR 53 (2/2014)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



RAJDY

Chcę osiągnąć szybkie, pewne tempo

- rozmowa z Dominikiem Butvilasem

ROZMOWY

Król ośki, szpieg Subaru

- rozmowa z Waldemarem Doskoczem

HISTORIA

Trzydziestoletnie Leone na co dzień

MAJ 2014
05 >

ISSN 1897-1989
9 771897 198408

Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików: 70% dzieci przewożonych jest nieprawidłowo

OGÓLNOPOLSKIE
**INSPEKCJE
FOTELIKÓW**



Ponad 70% fotelików samochodowych dla dzieci montowanych jest nieprawidłowo. Kampania społeczna Ogólnopolskie Inspekcje Fotelików rusza w tym roku po raz trzeci. Eksperti ds. bezpieczeństwa dzieci w samochodach odwiedzą największe miasta całej Polski.

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

dzieci. Pomimo stosowania odpowiednich urządzeń zabezpieczających, takich jak foteliki samochodowe dla dzieci i pasy bezpieczeństwa, dzieci wciąż są ofiarami wypadków. Dzieje się tak,

ponieważ urządzenia te są używane nieprawidłowo i nie są w stanie spełnić swojej funkcji. Wejdź na stronę www.inspekcje-fotelikow.pl, rejestracja miejsc podczas letniej trasy rusza już niebawem.





Carpe diem, czyli cieszymy się dniem... póki możemy

Na stronach Ministerstwa Gospodarki można znaleźć bardzo cenny w założeniu raport: „Raport z realizacji badań – Uproszczenie krajowych aktów prawnych. Ograniczanie barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców”.

Już we wstępie do cytowanego raportu znajdujemy (ponownie pozytywne, a do tego celne) stwierdzenie: „**Niezbędnym warunkiem powodzenia i dobrobytu jest wolność, zwłaszcza wolność gospodarcza**”. Artykuł V.2. cytowanego raportu nosi jakże znamienity tytuł: „*Depenalizacja*”.

I już na początku ponownie pozytywne sformułowania: „*Cechą polskiego systemu prawnego jest nadmiar norm karnych i represyjnych. Odpowiedzią wobec zastanego stanu rzeczy jest niniejszy projekt ustawy, który w założeniu: (a) ustanawia lepsze prawo, a nie wyższe kary, (b) preferuje prewencję zamiast sankcji, (c) wyraża zasadę proporcjonalności, a nie zupełnej obstrukcji*”.

Wprawdzie trochę czasu od słynnej „afery” pana Romana Kluski już upłynęło, ale czyżby w końcu wyciągnięto wnioski? Na taką interpretację jednak za wcześnie. Okazuje się, że np. w kontekście prawa karnoskarbowego pod tym pojęciem główną zmianą ma być zmniejszenie samej kary „za przestępstwa skarbowe, jeżeli kwota podatku narażonego na uszczuplenie jest małej wartości” z 720 do 360 stawek dziennych. Ponieważ odpowiedzialność karna wg KKS zaczyna się od wartości odpowiadającej 5-krotnej pensji minimalnej, trzeba przyjąć, że już np. niewłaściwe rozliczenie

VAT od jednego samochodu (50% przy częściowym użytkowaniu prywatnym, czy też 100% w przypadku wyłącznie użytku służbowego) czyni z podatnika przestępcę... I to pozostało bez zmian.

Na pocieszenie zawsze można powiedzieć, że stosowanie się do wszelkich przepisów prawa z definicji likwiduje zagrożenie. Wprawdzie przysłowiowego „konia z rzędem” temu, kto nie tylko zna wszelkie przepisy (w samym KKS mamy 195 paragrafów + odpowiednie podpunkty), ale też wie, jak je interpretować zgodnie z zamysłem ich twórców. No ale, w cytowanym raporcie znajdujemy również cytaty – wykładnię Sądu Najwyższego: „*nullum crimen sine lege*”, czyli „bez paragrafu nie ma przestępstwa”.

Czyli można, przy odpowiedniej staranności, odetchnąć z ulgą? Cóż, stosujemy się do zasady **carpe diem**... póki możemy. Albowiem Ministerstwo Finansów najwidoczniej nie zapoznało się z dokumentami Ministerstwa Gospodarki. I tak oto mamy (już w drodze legislacyjnej) projekt ustawy, który daje temu właśnie ministerstwu uprawnienia do **własnej** oceny określonych działań przedsiębiorstw. I jeżeli ministerstwo dojdzie do wniosku, że określone działania miały głównie na celu optymalizację podatkową, wówczas, nawet jeżeli są one zgodne z obowiązującym prawem, można uznać je... za nielegalne. Oczywiście ze wszystkimi konsekwencjami wynikającymi z KKS.

Tak więc zamiast tworzenia sensownego, dobrego prawa (czego najwidoczniej ministerstwo nie jest w stanie zrobić),

łatwiej jest próbować wprowadzić w życie przepisy dające przysłowiowy „bicz” na praktycznie każdego (bo przecież każdy przedsiębiorca stara się maksymalizować zyski, a więc optymalizować podatki – na tym polega działalność gospodarcza).

I tu budzą się reminiscencje z lat, o których myśleliśmy, że nieodwołalnie odeszły już w przeszłość. Czyli za Wikipedią: *Dajcie mi człowieka, a paragraf się znajdzie – powiedzenie (maksyma) z okresu PRL, przypisywane prokuratorowi ery stalinowskiej w Polsce, Andriejowi Wyszyńskiemu. Powiedzenie to zostało nazwane jednym z najbardziej społecznie popularnych, przynębiających i oddających powszechną bezbronność wobec niesprawiedliwego sądu powiedzonek charakteryzujących wymiar sprawiedliwości we wszystkich krajach rządzonych przez komunistów.*

No cóż, może choć ci, którzy na różnych forach internetowych wychwalają czasy socjalistyczne, poczują się bardziej swojsko. Życząc i Państwu, i sobie, aby ktoś się jednak obudził i zrozumiał, że prowadzący działalność gospodarczą obywatele nie są wrogami państwa, lecz jego podporą, pozostaje... (jeszcze?) na wolności.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

Przypis: tekst powstał na podstawie przyjętych w dniu 18.03.2014 przez Radę Ministrów „Założeń do projektu ustawy o zmianie Ordynacji podatkowej oraz niektórych innych ustaw”.



- 6** **AKTUALNOŚCI**
- 10** **RAJDY**
Chcę osiągnąć szybkie, pewne tempo
- rozmowa z Dominikiem Butvilasem
Cel osiągnięty
Czasem jest pod górkę
- 18** **ROZMOWY**
Król ośki, szpieg Subaru
- rozmowa z Waldemarem Doscoczem
- 26** **TARGI**
W Genewie - szybko i hybrydowo
- 30** **LUDZIE**
Woda na głowie kobiet
- 34** **PODRÓŻE**
I Forumowa Subariada,
czyli majówka z wampirami /cz. 3/
- 40** **TESTY**
WRX STI pod pełną kontrolą
- 48** **MAŁE RAJDY**
Do trzech razy sztuka
Pierwsze zwycięstwo na obcej ziemi
- 52** **HISTORIA**
Trzydziestoletnie Leone na co dzień
- 58** **LUDZIE**
Takie będą Plejady, jakie ich młodzieży chowanie,
czyli klasyka w nowym wydaniu
- 60** **MULTIMEDIA**
Z miłości do Subaru: o miłości /cz. 2/
- 64** **FELIETON**
Ave Cezar... hej!
(czyli Igrzyska „Zakopianka 2022”)
- 66** **PISZĄ O NAS**



Subaru w USA nie zwalnia tempa...

Zainicjowany w 1995 roku w Fuji Heavy Industries koncept crossovera o nazwie Outback zakładał połączenie w jednym pojeździe wszystkich mocnych stron samochodu osobowego oraz SUV-a, jaki pozwalałby na dalekie, wygodne i bezpieczne podróże, w których, zazwyczaj, potrzebna jest nam spora przestrzeń bagażowa. Czy te wygórowane oczekiwania udało się spełnić? Cóż, można odpowiedzieć, że jeśli coś nie spełnia oczekiwań, to raczej nie dożywa swojej piątej generacji...

Ledwie co pisaliśmy o prezentacji nowej, szóstej generacji Legacy, a w połowie

kwietnia, podczas Salonu Samochodowego w Nowym Jorku, pokazano zupełnie nowego Outbacka. Od „jedyńki” dzieli go już 19 lat. W swoim najnowszym dziele japońscy projektanci zaprezentowali między innymi lepsze niż kiedykolwiek właściwości jezdne, ekonomię zużycia paliwa czy też poziom bezpieczeństwa. To ostatnie zawdzięczamy nowemu systemowi EyeSight, dodanemu do obecnej w każdym Subaru filozofii bezpieczeństwa, czyli najwyższego z możliwych poziomu bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego. Nie zapominajmy oczywiście o niebagatelnym, jak na tę klasę pojazdów, prześwicie.

Zwarta, solidna bryła łącząca cechy samochodu osobowego oraz SUV-a od początku wyróżniała Outbacka i wciąż go wyróżnia, wypuklając, w sensie wizualnym, jego moc, zwinność i poczucie pewności, jakie daje zastosowanie legendarnego już napędu Symmetrical AWD. Przestrzeń pasażerska, choć nie jest wnętrzem limuzyny, zaskakuje przestronnością i wygodą. Zmieniony kąt przedniej szyby i wyższa pozycja kierowcy ułatwią prowadzenie. Pozornie drobne modyfikacje, jak choćby przesunięcie do przodu słupka A czy „przeniesienie” bocznych lusterek na drzwi znacząco wpłynęły na wygodę



360 stopni

Sensacyjnie optymistycznym okazał się oparty na faktach (i to co najmniej kilku) film Tima White'a zatytułowany „Subaru 360”. Projekt, zainicjowany podczas ubiegłorocznego salonu we Frankfurcie, zapraszał wszystkich chętnych do nadsyłania krótkich, zupełnie dowolnych pod względem realizacji, filmów z Subaru w roli głównej. Faktem jest, że nadesłano około 300 prac z całego świata, z czego najwięcej, bo 88 z Japonii, 30 ze Szwajcarii i aż 27 z Polski! Kolejnym faktem jest absolutna różnorodność modeli, jakimi chciano się pochwalić, a i dojrzałości pojazdów nikt z właścicieli się nie wstydził. Faktem okazało się także to, że nie istnieje jakiś szczególny krąg posiadaczy tej marki, ograniczony wiekiem, płcią, kolorem skóry czy stanem cywilnym – Subaru to po prostu samochód dla każdego miłośnika motoryzacji. Zresztą te i inne fakty można zweryfikować oglądając „Subaru 360”, umiejscowiony pod adresem: subaru360-degree.com. „Miałem dużo frajdy, montując ten film. Wszystkim współtwórcom

serdecznie dziękuję
za nadesłane
materiały”
– podsumował reżyser,
Tim White. ■

SUBARU
360°

podróżowania (większa przestrzeń w kabinie) oraz bezpieczeństwo (redukcja martwego pola). Nie pominięto też sportowych aspiracji, jakie drzemią w – przynajmniej się (!) – chyba każdym z nas. Trójramienna, wielofunkcyjna kierownica mile połączce sportowego ducha.

Jak w każdej kolejnej generacji aut spod znaku „Plejady” dobre, sprawdzone rozwiązania są ciągle ulepszone. Także w nowym Outbacku podwozie, układ kierowniczy, zawieszenie i hamulce zostały przekonstruowane, a zwiększona sztywność nadwozia i poprawione mocowania zawieszenia wpływają nie tylko na bezpieczeństwo, ale także na komfort jazdy. W Outbacku

wdrożono również (znany już z nowego WRX STI) system Active Torque Vectoring, który znacząco wpływa na poprawę trakcji.

W specyfikacji na rynek amerykański samochód będzie wyposażony w 2,5- i 3,6-litrowy silnik. Napęd przekazywany jest za pomocą bezstopniowej skrzyni biegów CVT.

Ponieważ piszemy o specyfikacji amerykańskiej, przytoczymy jeszcze ciekawostkę na koniec. Otóż, w poprzednim roku (2013) Subaru of America sprzedało w USA ponad 420 tys. samochodów. W Polsce, w roku ubiegłym, odnotowano sprzedaż (wszystkich marek samochodów) w liczbie niespełna 300 tys. egzemplarzy. ■





„Czas dziecka” to nie tylko 1 czerwca...

Choć Dzień Dziecka niezmiennie przypada 1 czerwca, to „czas dziecka” jest praktycznie zawsze. O każdej porze i w każdej sytuacji pragniemy zapewnić bezpieczeństwo naszym pociechom i cieszymy się, że współczesna technika daje nam coraz to bardziej zaawansowane możliwości skutecznej ochrony naszych maluchów, w różnych życiowych sytuacjach.

O tym, jak efektywnie zabezpieczyć nasze dzieci podczas przewożenia samochodem, mogliśmy dowiedzieć się w trakcie największej w tej części Europy prezentacji fotelików samochodowych, odbywającej się w ramach targów produktów dla dzieci „Czas Dziecka”. Pomiędzy 27 lutego a 1 marca w Kieleckim Centrum Targowym obecni byli wszyscy liczący się producenci i dystrybutorzy fotelików samochodowych, by wymienić tylko: BeSafe, Britax-Roemer, Casualplay, Chicco, Concord, Cybex, Graco, Jane, Kiddy, Kiwy, Maxi-Cosi, Peg Perego czy Recaro.

Wydarzenie o charakterze biznesowym było także świetną okazją do promowania zagadnień związanych z bezpiecznym przewożeniem dzieci, czemu służyły **II Mistrzostwa Polski - Fotelikiada** (zorganizowane przez współpracujących z „Plejadami” portal fotelik.info) oraz pokazy ratownictwa zorganizowane w ramach akcji Bezpieczny Maluch. Wspomniana Fotelikiada to naprawdę niezwykle turniej wiedzy o chyba wszystkim, co związane jest z fotelikami samochodowymi. Bardzo szczegółowe pytania dotyczyły zasad bezpiecznego podróżowania dorosłych i dzieci, technicznych charakterystyk różnych typów i modeli fotelików, ich prawidłowego montażu, a nawet – co niezwykle ważne – błędów w montażu, które grożą powstaniem niebezpiecznych sytuacji. O bardzo poważnym traktowaniu zagadnienia bezpieczeństwa najmłodszych w podróży oraz samych mistrzostw niech świadczy fakt, że pula nagród dla zwycięzców wyniosła... 50 000 zł!

W dobrze wizualnie zaaranżowanej scenarii wypadku drogowego, nawiązującej do zbliżających się podróży wakacyjnych (z hasłem przewodnim: „Jechali do Ustki...”), Kamil Kasiak z akcji Bezpieczny Maluch uczył, jak zająć się uczestniczącym w wypadku drogowym dzieckiem zapiętym w foteliku czy ciężarną kobietą.

Miło nam także poinformować, że jednym z partnerów przedsięwzięcia było Subaru. Auta naszej marki służyły do ćwiczeń i warsztatów poświęconych efektywnemu montażowi fotelików oraz bezpiecznemu w nich transportowi naszych pociech. Zresztą obecność to nie przypadkowa, gdyż w testach EuroNCAP to właśnie XV i Forester osiągają najlepsze wyniki w zakresie ochrony dzieci.

Zatem, wsiadając z naszym dzieckiem do samochodu, pamiętajmy: „czas dziecka” jest zawsze, a możliwości skutecznej ochrony naszych pociech w podróży – coraz więcej. ■



Subaru wśród najlepszych samochodów roku!

Tegoroczny plebiscyt **The Best Car** był kolejną, trzecią już odsłoną głosowania, w którym ocenie użytkowników portalu Onet.pl poddano 30 modeli różnych marek, w sześciu kategoriach tematycznych: Miasto, Rodzina, Przygoda, Moc i prędkość oraz Designerskie i Biznesmen.

Internauta mógł oddać głos na jeden samochód w każdej z powyższych kategorii. Forester zdobył najwyższe uznanie w kategorii Przygoda, wyprzedzając kolejnego konkurenta o ponad 100 głosów. Plebiscyt, w którym oddano łącznie 16 454 głosy, trwał od 27 lutego do 26 marca br., a szczegółowe informacje o wynikach znajdują Państwo na stronie moto.onet.pl lub goo.gl/Or4wQM. ■

WRX STI zdobywa tytuł Top Safety Pick



Nie tak dawno, bo zaledwie w marcu (w poprzednim wydaniu magazynu „Plejady”) pisaliśmy o tytułach **TSP/TSP+** zdobytych przez 5 naszych modeli: Legacy, Outback, Impreza, XV i Forester. Dzisiaj do tego zaszczytnego grona dołączają także amerykańskie specyfikacje sprzedawanych już w Stanach najnowszych modeli WRX oraz WRX STI.



WRX STI POD PEŁNĄ KONTROLĄ str. 40

Amerykański *Insurance Institute of Highway Safety (IIHS)* przyznał WRX/WRX STI najwyższe możliwe do zdobycia oceny we wszystkich testach. Ocenie poddane zostały: zachowanie samochodu podczas zderzenia czołowego i zderzenia bocznego, stopień ochrony zapewnianej przez zagłówki przy najechaniu na pojazd od tyłu, wytrzymałość dachu podczas dachowania oraz tzw. small overlap test, czyli uderzenie w przeszkodę przednim narożnikiem samochodu od strony kierowcy, dotyczące 25% szerokości pojazdu, przy prędkości 40 mil/h (ok. 64 km/h).

Wyniki te złożyły się na werdykt, dzięki któremu najnowsze WRX STI (oraz WRX) zdobyły ostatecznie wyjątkowe „odznaczenie” – tytuł **Top Safety Pick**. ■

Chcę osiągnąć szybkie, pewne tempo

– rozmowa z Dominikiem Butvilasem

Kierowca Subaru Poland Rally Team pomimo młodego wieku podchodzi do swojej kariery z głową. Po zdobyciu podwójnego mistrzostwa na Litwie (2012, 2013) uznał, że pora na nowe wyzwanie, najlepiej na nawierzchni, której nie zna. Dzięki pomocy SPRT Dominik wraz z Kamilem Hellerem startuje w pełnym cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Wacław Stawiarski/SPRT: Swoją rajdową karierę rozpoczęłeś w Subaru. Dlaczego dokonałeś takiego wyboru i czemu postawiłeś na rajdy?

Dominik Butvilas: To był oczywisty wybór. W tamtych czasach dla ludzi zaangażowanych w motosport, w rajdy, Subaru było autem marzeń. Dziedzictwo, rajdowa historia marki sprawiły, że również na Litwie Subaru było kultowe i popularne. Moją Imprezę GT kupiłem, gdy tylko pojawiła się taka możliwość. Od razu rozpocząłem treningi. To było w 2005 roku, miałem wtedy 16 lat. Potem krok po kroku przygotowaliśmy ją do rajdów. Było to niesamowicie szybkie auto, a biorąc pod uwagę, że przesiadłem się do niego z przednionapędowego Volkswagena Golfa, miałem sporo do nauki. Z perspektywy czasu widzę, że nie byłem

wtedy zbyt dobrym kierowcą, ale zakup Imprezy był właściwym posunięciem.

W.S.: Czy rajdy były Twoim celem od dzieciństwa, czy też pojawiły się one w Twoim życiu przypadkiem?

D.B.: Od zawsze był to mój ulubiony sport. Wszystko, co było związane z prowadzeniem auta, było dla mnie ciekawe. Na ścianach mojego pokoju wisiały plakaty, kalendarze z rajdówkami,

oglądałem relacje z WRC... Zacząłem jednak w autosłalomie, bo miałem tylko »





» 10 lat, czyli za mało, by startować w rajdach. Startując w moim pierwszym rajdzie w 2005 roku miałem już 5 lat doświadczenia w motosportcie.

W.S.: Jakie sukcesy odniosłeś na Litwie, czy jest to konkurencyjny cykl?

D.B.: Na Litwie konkurencja jest całkiem mocna, startuje wielu doświadczonych zawodników. Gdy rozpoczynałem starty, byłem jednym z najmłodszych kierowców. Co ciekawe – nadal jestem jednym z nich. Starsi zawodnicy doskonale znają odcinki specjalne, ich charakterystykę. Jest trudno o dobry rezultat. Na początku mojej kariery myślałem, że 3 lata wystarczą, by wspiąć się na szczyt. Tak łatwo jednak nie poszło. W 2011 roku zostałem wicemistrzem Litwy, a potem w dwóch kolejnych latach byłem dość szybki i miałem na tyle dobrze przygotowany samochód, że zdobyłem mistrzostwo. Startowałem też w innych nadbałtyckich krajach – na Łotwie, w Estonii. Tytuł nie był zawsze moim głównym celem.

Często nie startowałem nawet w pełnym sezonie, bo podróżowałem do innych krajów, by zdobywać doświadczenie.

W.S.: Zostałeś zauważony przez polskich fanów oraz rywali podczas Rajdu Kowna. Przebiegł on w całości po Twojej myśli? Spodziewałeś się takiego tempa?

D.B.: Nie byłem zaskoczony moją szybkością. Poszło zgodnie z planem, a nawet znacznie lepiej, niż oczekiwałem, bo już po kilku odcinkach mogłem jechać bezpiecznie. Spodziewałem się więcej walki. To była końcówka sezonu, potrzebowałem punktów, więc byłem zmotywowany i chciałem zwyciężyć. Właściwie wykonałem moją pracę i wszystko poszło dobrze.

W.S.: Kiedy pojawił się pomysł, byś dołączył do Subaru Poland Rally Team?

D.B.: Podczas Rajdu Kowna. Spotkałem się wtedy z zespołem, później nasz kontakt się rozwijał, a kolejne spotkanie mieliśmy na Rajdzie Polski. Najprawdopodobniej wtedy zespół postanowił zaprosić mnie na

testy, żeby zobaczyć, co potrafię w nowym aucie, na nieznaną trasę, w równej rywalizacji z innymi kierowcami. To była solidnie przeanalizowana strategia, a nie nagła decyzja po Rajdzie Kowna. Wtedy rozpoczął się tylko proces decyzyjny.

W.S.: Jak Litwini zapatrują się na Rajd Polski, który będzie również przebiegał po ich odcinkach specjalnych?

D.B.: To bardzo istotne wydarzenie sportowe na Litwie i mam nadzieję, że tam wystartuję, choć nie mam jeszcze potwierdzenia. To będzie historyczny rajd dla naszego kraju. Przyciągnie on wielu kibiców, których wsparcie czuję nawet startując w mistrzostwach Polski, więc nietrudno wyobrazić sobie, jak ogromne będzie na Litwie.

W.S.: Jak opisałbyś relacje pomiędzy Tobą a SPRT?

D.B.: Kluczem jest zaufanie, ja ufam mojemu szefostwu, pilotowi, mechanikom, inżynierowi, którzy mają spore



doświadczenie. Oni z kolei muszą odważnie to, ufając moim umiejętnościom i zdolnościom za kierownicą. Czuję, że tak się dzieje i jest to dla mnie bardzo ważne. Niektóre decyzje podejmujemy razem, niektóre pozostawiam osobom, które mają więcej doświadczenia, np. w kwestii opon. Bardzo cieszy mnie praca w takim zespole, to najszybszy sposób na rozwój.

W.S.: Jak oceniłbyś swój debiut w Arłamowie?

D.B.: Był to dla mnie bardzo ekstremalny rajd, na którym niemal wszystko było nowe. Warunki były bardzo podstępne, trudno było mi zrozumieć pracę auta, zakres moich umiejętności, a dodatkowo startowałem z nowym pilotem, co również było wyzwaniem. Jestem zadowolony z wyniku, to był udany start do sezonu.

W.S.: Co było dla Ciebie najtrudniejsze na Rajdzie Świdnickim?

D.B.: Pierwsze, co przychodzi mi na myśl, to ta nieszczęsna zmiana koła. Nie była

ona zbyt udana, straciliśmy sporo czasu, i to było największe rozczarowanie w Świdnicy. Z psychologicznego punktu widzenia była to trudna eliminacja. Niełatwo było mi znaleźć tempo po wypadku na testach i na świeżo podejść do każdego odcinka specjalnego. Pod koniec rajdu mieliśmy już dobry rytm i to dobry punkt wyjściowy do kolejnej rundy. Planem jest unikanie łapania kapci. Nie chcę już zmieniać ani jednej przebitej opony!

W.S.: Jak podoba Ci się w Polsce?

D.B.: Bardzo lubię ten kraj, a Kraków jest bardzo ładny. Odwiedziłem wiele miejsc na południu kraju, które bardzo mi się podobają. Są tu piękne krajobrazy. Polacy mają bardzo podobne do Litwinów poczucie humoru, co sprawia, że czuję się tu znakomicie. Lubię uczyć się waszego języka, to bardzo pomaga w aklimatyzacji.

W.S.: Jaki jest Twój cel na rok, co Cię usatysfakcjonuje?

D.B.: Najważniejszy jest mój rozwój, chcę zobaczyć dalszy progres i być coraz bliżej moich rywali. Mieć szybkie, pewne tempo. To bardzo istotne. Wiem, jak to jest jechać szybko po szutrze, teraz muszę znaleźć podobne wyczucie na asfalcie. Trzymajcie więc za nas kciuki w kolejnych startach. Do zobaczenia na kolejnych rundach RSMP! ■



Cel osiągnięty

Podczas 1. Rajdu Arłamów w barwach Subaru Poland Rally Team zadebiutował Dominik Butvilas. Litewski kierowca to specjalista od szutrowych nawierzchni, a starty w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski pozwolą mu na naukę specyfiki rund asfaltowych. Jadący w parze z Kamilem Hellerem Dominik spełnił oczekiwania zespołu zajmując 7. miejsce na mecie rajdu i wielokrotnie osiągając czasy w czołówce.



O ile nowością dla Dominika była asfaltowa nawierzchnia, tak dla Kamila Hellera, który rozpoczął swój 4. sezon z SPRT wyzwaniem było dyktowanie opisu trasy w języku angielskim. Na pierwszej pętli Rajdu Arłamów obaj spisali się bez zarzutu, szósta pozycja i drugi czas na drugim oesie były dobrym prognostykiem. – *To był dla mnie bardzo wymagający poranek. Nowy samochód, nowy pilot, którego komendy są dla mnie niezwykle istotne, gdyż zupełnie nie znam tych odcinków specjalnych. Dobrze dobraliśmy opony i choć popełniłem niewielkie błędy na pierwszej próbie, to nadrobiłem je na drugiej, notując drugi czas. Na obu oesach zachowywałem jednak margines bezpieczeństwa i nie ryzykowałem, gdyż moim głównym celem jest przejechanie całego rajdu* – podsumował Dominik.

Kamil dodał: – *Pierwszy odcinek był dla nas bardzo trudny, na trasie było dużo błota i nie ustrześliśmy się drobnych błędów. Druga próba była już znacznie przyjemniejsza, w większości jechaliśmy po czystym asfalcie. Dyktowanie po angielsku jest dla mnie nadal nowością, ale z odcinka na odcinek czuję się coraz pewniej.*

Litewsko-polska załoga ukończyła 1. etap rajdu na 6. miejscu w klasyfikacji generalnej. – *Z dzisiejszego etapu jestem całkiem zadowolony. Choć zdarzały nam się błędy, to były one niewielkie i wyciągnęliśmy z nich odpowiednie wnioski. Jadę tempem, którego oczekiwałem – zauważam również wiele miejsc, w których mógłbym się poprawić i wiem jak to zrobić. Dwa przejazdy ostatniej dzisiejszej próby bardzo mi się podobały, bo mogłem na nich trochę naciskać bez zbędnego ryzyka. Czekam już na jutrzejsze odcinki, które będą ciekawe, szczególnie ich szrotowe fragmenty, które z pewnością dodatkowo nas rozbudzą* – komentował Butvilas. – *Sądzę, że wykonałem dziś dobrą pracę, a jutro będę dalej szlifował moje umiejętności dyktowania w obcym języku.*

Harmonogram rajdu jest co prawda bardzo rozciągnięty, a dojazdówki trochę się dłużej, ale trudne, szybkie próby wynagradzają nam to z nawiązką. Mam nadzieję, że wypracujemy jutro tak samo satysfakcjonujący rezultat jak dzisiaj – uzupełnił Kamil Heller.

Drugi etap rajdu miał składać się z aż 8 odcinków

specjalnych, ale ostatecznie dwa ostatnie odwołano. Dominik i Kamil na ostatniej mierzonej próbie złapali kaptcia i musieli zmienić koło. Wymiana trwała co prawda tylko 2 minuty, ale relegowała ich na 7. miejsce w klasyfikacji generalnej. – *Kaptcia złapałem już na pierwszym kilometrze. Wjechałem w kałużę znajdującą się na wewnętrznej prawego zakrętu, przeciąłem oponę i z koła zaczęło powoli schodzić powietrze. Zatrzymaliśmy się więc i wymieniliśmy koło – zajęło nam to około 2 minut. Traktuję to jako nowe doświadczenie, którego jednak nie zamierzam już więcej powtarzać* – mówił Dominik Butvilas. – *Jestem zadowolony z naszego występu. Z oesu na oes nabierałem pewności siebie, tym bardziej że warunki, w których startowałem, były ponoć jednymi z najtrudniejszych w RSMP. Nasz występ był ogromną lekcją, a pomoc bardzo doświadczonego zespołu, inżyniera i mechaników, którzy znakomicie dobierali opony, była nieoceniona. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Lemona Electronics, SJS oraz AIBÉ – dodał Litwin. – Ten rajd wieńczył 2 tygodnie przygotowań, które przeprowadziliśmy z Dominikiem, począwszy od trenowania opisu, po testowanie auta. To była ciężka praca, pokonałszy razem wiele kilometrów i jej efekty było widać na rajdzie. W Arłamowie wiele się nauczyliśmy: Dominik oswajał się z asfaltowym rajdem w niezwykle trudnych warunkach, a ja musiałem się „przezwyciężyć” na dyktowanie w języku angielskim. Miałem przed startem pewne wątpliwości, ale podczas rajdu nabierałem coraz większej wprawy w angielskim opisie, co bardzo mnie cieszy. Podczas rajdu musieliśmy stawić czoła różnym wyzwaniom, co pomogło nam poprawić współpracę i znakomicie przygotowało na kolejne występy* – podsumował Kamil Heller. ■



KRÓL OŚKI, SZPIEG SUBARU
- ROZMOWA Z WALDEMAREM DOSKOCZEM,

str. 18

Czasem jest pod górkę

Występ Subaru Poland Rally Team w każdym rajdzie zaliczanym do cyklu Rajdowych Mistrzostw Polski to nie tylko 2 dni rywalizacji, które można śledzić na ekranie komputera czy przy trasie odcinków specjalnych. To także przedrajdowe testy i zapoznanie z trasą. Po nich dopiero następuje kulminacja – sprawdzenie umiejętności zespołu na oesach. Zastosowanie ma tutaj zasada naczyń połączonych i niestety błędy popełnione na początku rajdowego tygodnia często znajdują odbicie również w jego trakcie...

Tak w filozoficzny sposób można podsumować występ SPRT podczas 42. Rajdu Świdnickiego. Zła passa rozpoczęła się w poniedziałek na przedrajdowych testach, gdzie po błędzie załogi poważnemu uszkodzeniu uległa Subaru Impreza R4, a co gorsza, kontuzji doznał pilot, Kamil Heller. Zespół mechaników w błyskawicznym tempie przygotował zapasowy samochód wyposażony w niepełny pakiet R4 (pozbawiony m.in. plastikowych szyb), ale po konsultacji z lekarzem etapowy pilot SPRT podczas Rajdu Świdnickiego musiał pauzować. Jego miejsce zajął były pilot Dominka Butvilasa, Renatas Vaitkevičius. – *Po występie w Rajdzie Arłamów miałem sporo czasu na analizowanie naszych wyników i wiem, które elementy rajdowego rzemiosła wymagają dodatkowej uwagi. Trasę Rajdu Świdnickiego poznałem przez onboardy i widać na nich, że to bardzo szybki rajd, zupełnie inny niż Arłamów. Priorytetem będzie więc zdobycie większej pewności siebie w moim nowym aucie. Bardzo dziękuję moim mechanikom, którzy w bardzo krótkim czasie przygotowali nasz rezerwowy samochód do startu* – mówił przed rajdem Dominik Butvilas.

Po superoesach w centrum Świdnicy załoga SPRT zajmowała 8. miejsce, lecz niestety po OS 4 spadła na 10. miejsce w klasyfikacji generalnej. – *Na jednym z zakrętów na początku drugiej próby zślizgnęliśmy się z drogi i w coś uderzyliśmy. Niestety zdarzyło się to już 3–4 kilometry po starcie, więc strata była spora. Kolejna sekcja była bardzo szybka, samochód był niestabilny i nie miałem pewności, co się stało, toteż znacznie zwolniłem. Okazało się, że uszkodzenia są kosmetyczne, a wibracje powodował szuter, który dostał się do wnętrza obręczy* – mówił

Dominik o przyczynie spadku i zdefasonowania tyłu samochodu. – *Pierwszą próbę przejechaliśmy bardzo spokojnym, bezpiecznym tempem. Na drugim odcinku Dominik najprawdopodobniej źle usłyszał komendę i zdecydowanie za szybko weszliśmy w śliski zakręt. Szczęśliwie na poboczu była tylko trawa, żadnych kamieni, więc bez problemu dojechaliśmy do mety* – dodał Renatas Vaitkevičius.

Sobotni etap był bardzo trudny dla litewskiej załogi, gdyż na drugiej pętli stracili prawie 10 minut po problemach ze zmianą przebitej opony. – *Druga pętla była dla nas trochę pechowa. Jechało mi się bardzo fajnie, byłem zadowolony z naszego tempa i byłem bardzo ciekawy z naszego czasu na mecie próby. Na 4 kilometry przed metą złapaliśmy kapcia. W nic nie uderzyliśmy, być może był to wolny kapeć, trudno teraz to ocenić. Musieliśmy zmienić koło i straciliśmy na tym sporo czasu, gdyż zatrzymywaliśmy się aż dwukrotnie. Na ostatniej próbie pojechaliśmy już bardzo spokojnie, bez podejmowania ryzyka – wyjaśniał Butvilas. – Na przedostatniej próbie Dominik miał dobre tempo, nawet dwukrotnie musiałem mu mówić, by zwolnił. Potem złapaliśmy kapcia i wybraliśmy nie najlepsze miejsce do zmiany koła. Nawierzchnia była dosyć grząska, więc podjechaliśmy jeszcze jeden kilometr, znaleźliśmy lepsze miejsce i tam wymieniliśmy uszkodzoną oponę. Straciliśmy na tym prawie 10 minut, a to zdecydowanie za dużo. Pozytywne jest to, że gdy nie mamy problemów, to tempo jest dobre* – dodał Renatas.

Na niedzielny etap Rajdu Świdnickiego zaplanowano 6 odcinków specjalnych, podzielonych na dwie pętle. Załoga Butvilas/Vaitkevičius nie liczyła się



już w walce o punkty bonusowe za finisz w pierwszej dziesiątce, ale podjęła walkę o zdobycz w klasyfikacji II etapu. Po OS 9 duet SPRT zajmował 11. lokatę. – *W klasyfikacji generalnej zajmujemy odległą pozycję, więc zdecydowaliśmy się pojechać spokojnie i sprawdzić notatki przed drugą pętlą. Staram się również oszczędzać opony, unikając*

niepotrzebnych cięć, chociaż nie oznacza to, że objeżdżam każdy zakręt. Dobór opon był chyba właściwy – rywale spodziewali się deszczu, a nawierzchnia była sucha, więc nasz zestaw się sprawdził. Plan zakłada przyspieszenie na drugiej pętli i sprawdzenie naszego właściwego tempa – mówił Dominik Butvilas. Na ostatniej pętli rajdu załoga „złapała wiatr w żagle” i w porównaniu do swoich wcześniejszych wyników z odcinków specjalnych pojechała dobrze. 7. czas

Naszym głównym celem była jednak nauka i poprawianie swoich umiejętności, czego dokonywaliśmy z odcinka na odcinek. Dziś wszystko poszło zgodnie z planem, więc jestem zadowolony. Odcinki nie są wybitnie trudne do zapamiętania, ale pierwszy ich przejazd rajdowym tempem jest bardzo wymagający. Po tak długim i ciężkim tygodniu ważne było, by zakończyć go dobrym rytmem na ostatnich odcinkach. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom:

Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Lemona Electronics, SJS oraz AIBÉ – podsumował swój weekend Dominik Butvilas. – Nie było mi łatwo po tak długiej przerwie wsiąść z marszu do rajdówki. Sobotnie próby podobały mi się, szkoda tylko, że popełniliśmy te dwa błędy. Dobrze opisywaliśmy nieznaną nam wcześniej odcinki specjalne, a nasze tempo pod koniec rajdu było właściwe – zaznaczył Renatas Vaitkevičius. ■



na OS 11 był optymistycznym akcentem na zakończenie 42. Rajdu Świdnickiego. – *Rajd zakończył się dobrze i jesteśmy na mecie – to najważniejsze. Wynik z pewnością mógłby być lepszy, ale niestety nie udało się go osiągnąć. Wczorajszy kapeć i problemy ze zmianą koła nie pozwoliły na walkę o satysfakcjonujący rezultat.*

Miałem marzenie z dzieciństwa - Jerzy Bogdanowicz o swoim projekcie oklejenia samochodu

Inspiracja do stworzenia projektu.

Miałem zakurzone marzenie z dzieciństwa, by kiedyś okleić jakąś profesjonalną rajdówkę. W sumie prawie o tym zapomniałem i przypadkowo przegladając Facebooka SPRT w szkole, gdy nauczyciel się spóźnił, trafiłem na post o konkursie, a po jakiejś milisekundzie zdecydowałem się podjąć wyzwanie. Poczulem, jakby impreza krzyczała do mnie, bym chwycił za pędzle! (śmiech). Jako że dawno nic nie rysowałem, pierwsze szkice były średnie i przekombinowane, brak mi było pomysłu, ponieważ porównywałem to do poprzednich oklejeń i starałem się „trafić w gust”, co – jak wiadomo – jest zaprzeczeniem bycia kreatywnym. W pewnej chwili pomyślałem, że zrobię to auto po prostu tak, jakbym sam chciał nim jeździć. Przede wszystkim trochę dynamiki i koloru. Kierowałem się tylko własnym gustem i z nostalgicznych względów dodałem księżycę. Dobrałem kontrastowe i jasne kolory, bo kierowca też

jest młody. A dodać kawa inspiracja? Trochę dobrej muzyki w tle świetnie wpłynęło na zrelaksowanie się i nieco większą kreatywność.

Projektowanie oklejenia: praca czy hobby?

Raczej to drugie, chociaż nigdy nie wiadomo, co wyniknie z hobby. Gdy miałem około 11 lat, tworzyłem tekstury do Colina i RBR*, robiłem oklejenia istniejących już rajdówek, jednak często rzucałem te projekty. Zauważyłem, że wolę robić coś, czego jeszcze nie było, niż powielać. Robienie oklejenia to forma relaksu. Zajmuję się tym, gdy mam „wolną głowę” od spraw typu nauka, znajomi itp. Miłym hobby byłoby dla mnie również bawienie się plastikowymi kitami do optycznego tuningu, tworzenie wizualnych replik rajdówek – ze zwyczajnej pasji do wszystkiego, co dobrze wygląda.

* gry komputerowe o tematyce rajdowej

Król ośki, szpieg Subaru

- rozmowa z Waldemarem Dorskoczem

Waldemar Dorskocz, legenda rajdowych tras lat 80. i 90., wielokrotny mistrz Polski, „król ośki”, przyznaje, że „szpiegował” już od dawna. Kiedy stało się przy odcinku specjalnym i oglądało przejazd zawodników, nawet nie znając kolejności startu, można było odróżnić, kiedy zbliżał się Dorskocz. Auta, którymi jeździł, jakoś inaczej brzmiały, bardziej wściekle. Powietrze inaczej drżało. Po przejeździe zawsze zostawało się z półotwartymi ustami. To było znakomite widowisko. Teraz rozmawiamy o tym, co robi dla Subaru.

Jacek Pieśniewski/Magazyn „Plejady”: Informacja, że Waldemar Dorskocz, król ośki, a dokładniej - samochodów przednapędowych, współpracuje z Subaru, marką, która nie ma aut z przednim napędem (bo owszem, ma „ośkę”, ale z napędem na tył - BRZ), zaskoczyła mnie. Co robisz, w czym pomagasz?

Waldemar Dorskocz: Zespołom rajdowym zezwolono na korzystanie ze szpiegów, czyli gości, którzy mają doświadczenie w sporcie i pokonują trasę, zanim wjadą na nią zawodnicy, przekazują im najświeższe informacje o warunkach, jakie na niej panują, żeby mogli lepiej dobrać opony, zrobić poprawki w opisie. Cały sezon przejeżdżaliśmy z Piotrem Klementowiczem. W ubiegłym szpiegowaliśmy dla Wojtki (*Chuchaly* - *przyp. red.*), w tym robimy to samo dla Dominika (*Butvilasa* - *przyp. red.*).

J.P.: Jak to wyglądało w minionym sezonie?

W.D.: Na jednej z eliminacji - bardzo zawodowo, poza tym różnie. Organizatorzy musieli się trochę do tego dostosować, dojechać.

J.P.: Na Rajdzie Polski też byliście?

W.D.: Najpierw miało nie być szpiegów, potem okazało się, że mogą być. Wtedy miałem do dyspozycji Subaru XV i nim jeździliśmy... To kapitalny samochód!

J.P.: W tych warunkach, jakie tam panowały? Przecież były katastrofalne (*przypomnijmy - w ubiegłym roku przez kilka dni przed rajdem padały deszcze, trasa zamieniła się w bagno - przyp. red.*)! XV dał w nich radę?

W.D.: Warunki były katastrofalne, ale napęd Subaru jest naprawdę dobry. Miałem jeszcze założone dobre gumy „all terrain”, takie „wszystkożerne”. Byłem bardzo miło zaskoczony. Auto poradziło sobie w tych warunkach bardzo dobrze.

J.P.: Czym jeszcze objeżdżałeś trasy?

W.D.: Foresterem - też bardzo sympatyczny. Miałem też okazję pojechać nowym BRZ-em.

J.P.: Ale chyba nie do zapoznania z trasą żadnego rajdu...

W.D.: Tylko dla zapoznania z samochodem, żeby wyrobić sobie o nim zdanie. Przy okazji amatorskich zawodów „Szombierki Rally Cup”, rozgrywanych w Bytomiu. Zostałem zaproszony, aby uczestniczyć w zawodach jako kierowca „zerówki”, czyli Subaru w roli samochodu funkcyjnego. To była okazja do poznania samochodu. Uważam, że to świetne połączenie „cywila” z wersją sportową. Świetny prezent dla dorastającej latorośli, na „osiemnastkę” - rewelacja. I to auto nie jest drogie - oczywiście w stosunku do innych, podobnych. A zabawy - od metra! Tylny napęd, silniczek >



» pięknie burczy, szpera, gdy trzeba ślizga się pięknie, łatwe w prowadzeniu, fenomenalne.

J.P.: Jak się zaczęła Twoja współpraca z Subaru? Skąd wziął się pomysł, byś to Ty pomagał rajdowemu zespołowi?

W.D.: „Szpiegowałem” już od dawna, byłem jednym z pierwszych „szpiegów” w kraju. Przed laty pomagałem np. Robertowi Gryczyńskiemu. Dwa lata współpracowałem z Kajetanem Kajetanowiczem „Kajtem”, jak i z Leszkiem Kuzajem. Skąd się wzięła współpraca z Subaru? Rozpoczęła się już dawno, miałem doświadczenie, więc poproszono mnie ponownie.

J.P.: Jakie informacje przekazywałś Wojtkowi?

W.D.: Takie, żeby mógł jechać szybko i bezpiecznie. Warunki się zmieniają. Zawodnicy widzą trasę dwa dni przed startem (*podczas dozwolonego zapoznania z trasą – przyp. red.*), a warunki mogą się zmienić, czy to z powodu pogody, czy po pierwszym przejeździe. Mam ksero notatek i nanoszę na nie poprawki – to, co uważam, że może pomóc, a nie zaszkodzić. Nie chodzi o to, żeby spowolnić zawodnika. Musi być bezpiecznie, ale też nie ma sensu przekazywać za dużo informacji, które będą zwalniać. Czasem trzeba go wręcz przyspieszyć. Efekt ma być taki: żeby było szybciej i bezpieczniej.

J.P.: Rozumiem, że to wymagało pracy i uzgodnień z Wojtkiem, jakie informacje i jak podane ma otrzymać...

W.D.: Każdy ma swój system i trzeba się było trochę dopasować, ale to działa. Jak kierowca wie, że gdzieś wystąpił, np. brud z pobocza naniesiony na jezdnię, albo go już nie ma, może zoptymalizować swoją jazdę. Bez szpiega nie będzie miał tej wiedzy. Na świecie dzieje się to dokładnie tak samo: szpiegami są zwykle doświadczeni, byli zawodnicy, którzy mają o tym pojęcie.

J.P.: Czy to jest Twój sposób na to, by pozostać w rajdowym świecie, blisko tego sportu?

W.D.: Może nie do końca sposób na pozostanie, bo w sporcie jestem cały czas. Do niedawna dysponowałem historyczną rajdówką i teraz też przygotowuję

historyczny samochód do sportu, ale na pewno to, czym obecnie się zajmuję, jest mi najbliższe – pomagam innym zawodnikom na różne sposoby, jeżdżę na testy, podpowiadam, co można lepiej.

J.P.: W Polsce jest wielu wybitnych, utytułowanych kierowców, którzy tworzyli historię rajdów w tym kraju. Jak oceniasz – dobrze wykorzystujemy ich wiedzę, doświadczenie, umiejętności? Umieemy to robić?

W.D.: Stanowczo za mało sięga się po tych ludzi. Mało ich wykorzystujemy. U nas w rajdach nie ma tradycji trenera. Zawody jeździeckie nie istnieją bez trenera. Właściwie trudno znaleźć dyscyplinę sportu, w której można coś zdziałać bez niego. A tu każdy jest praktycznie samoukiem. A potem jedzie na Zachód, do Finlandii i okazuje się, że czegoś brakuje. Dopiero na miejscu zdobywa się nową wiedzę. Ktoś coś podpowie i wtedy przychodzi „oślnienie”: „kurczę, to takie proste, a ja tego nie wiedziałem...”. Za mało korzysta się z doświadczenia starszych zawodników.

J.P.: A ja myślałem, że przynajmniej w ciągu ostatnich kilkunastu lat coś w tej sprawie drgnęło...

W.D.: Na pewno w przygotowaniu zawodników wiele się zmieniło. Ja też w tej kwestii dużo robię, wychowywałem paru zawodników i mają już swoje osiągnięcia.

J.P.: Jak zaczęła się dla Ciebie przygoda z rajdami? Andrzej Górski [📧 nr 49] jako chłopak oglądał Rajd Polski na Podhalu, gdzie spędzał wakacje. I to ziarno potem zapaściło korzenie...

W.D.: Ze mną było podobnie: oglądanie przejazdu przez przełęcz Salmopol, Fiat 124 Abarth, płonące hamulce, te rzeczy... Nie pamiętam już, jak i dlaczego się tam znalazłem. Mój ojciec miał znajomego w Wiśle, zapalonego kibica. Był rajd, to trzeba było oglądać. Tak to się zaczęło. Ale najpierw chciałem być piłkarzem, chyba jak wszyscy w tamtym czasie...

J.P.: I robiłeś coś w tym kierunku?

W.D.: Nic (*wspólny śmiech*). A potem – Maluch, który ojciec dostał na talon. Czasy były trudne, samochód wtedy, to ho, ho...!



J.P.: Jak wejście w sport samochodowy, gdy patrzysz z perspektywy lat, zmieniło Twoje życie?

W.D.: Na pewno wydałem na niego masę pieniędzy i do dziś jest w moim życiu numerem jeden.

J.P.: Od zaprzyjaźnionego mechanika z Katowic, który mieszkał blisko „ślimaków” na Górnośląskiej (*dziś jest tam wielki węzeł z autostradą A4 – przyp. red.*), słyszałem legendy o zimowych „wyczynach” ekipy w Maluchach, w latach 80...

W.D.: Tak, to byliśmy my: Kępka, Gryczyński... Notorycznie „upalaliśmy” nocami... Nie było ruchu, te ślimaki jeszcze nie były wtedy oddane do użytku. Niejedną tylną belkę tam zostawiłem...

J.P.: Skoro wspomniałeś Roberta Gryczyńskiego, innego, rajdowego mistrza Polski: jak Ci się z nim jechało w zerówce podczas Rajdu Wisły w 2010 roku?

W.D.: Notatki zrobiłem z kim innym, bo Robert akurat nie mógł pojechać na zapoznanie z trasą. Dałem mu je, ale powiedział: „Przeć się pamiętasz, to co Ci będę czytał?”. No to go postraszyłem, na wodzie – zamiast skręcić, auto poszło prosto. Mieliśmy się zmieniać, ale jak zacząłem, to powiedział, że bym już jechał do końca. No i była fantastyczna zabawa.

J.P.: Gdybyś miał porównać wasze metody treningu i dzisiaj?

W.D.: Nie da się tego porównać. Dziś mamy możliwości skorzystania



ze szkół rajdowych, gdzie – zależnie od pieniędzy, jakimi dysponujesz – możesz wynająć międzynarodowe sławy. Jest inne podejście. Mocno liczą się pieniądze. Teraz start na wysokim poziomie kosztuje ogromne pieniądze. Trudno to zapłacić z własnej kieszeni czy oszczędności rodzinnych.

J.P.: Chcesz powiedzieć, że gdy Ty zaczynałeś, było łatwiej? Przecież samochód to był rodzinny majątek! Dziś auto można mieć za parę pojedynczych tysięcy. Owszem, trzeba go przygotować...

W.D.: Ale to nie będzie wysoki poziom. A jednak wtedy nie były to aż tak ogromne pieniądze. Maluch przygotowany w grupie A czy w B, czy w grupie drugiej, bo tak to się wtedy nazywało, czy nawet duży Fiat, to też były duże pieniądze, ale nie takie jak dzisiaj. Aby pojechać Subaru w mistrzostwach Polski, trzeba mieć po prostu duży „worek pieniędzy”. A kiedyś w Fiacie 125 też można było zostać mistrzem Polski, lub w Golfie albo w Maździe przygotowanej domowym sposobem, jak Marian Bublewicz.

J.P.: Może właśnie więcej przygotowywało się „domowym sposobem”.



Wspominałeś kiedyś, że zajmowałeś się usprawnianiem swojego Malucha na urządzeniach z Twojego zakładu złotniczego. Nadały się?

W.D.: No tak. Jestem jubilerem z wykształcenia. Zrobiłem sobie głowicę wiertarką dentystyczną z frezem. Wszystko dało się zrobić. Niektóre rzeczy trzeba było kupić albo dać zrobić. Potem tylko poskładać. Zresztą, wtedy to inaczej wyglądało. Jak kupowałem jakieś części do rajdówki, to i cały silnik się wzięło, bez głowicy, żeby był na zapas... Takie to były czasy.

J.P.: Jak Twoim zdaniem zmieniły się polskie rajdy i ich otoczenie od czasów, kiedy startowałeś, odnosząc największe sukcesy?

W.D.: Jest zdecydowanie więcej kibiców i zdecydowanie lepszy jest poziom bezpieczeństwa. Kiedyś jechało się w szpalerach ludzi, jak w Portugalii.

Pamiętam taki oes nocny – Salmopol połączony z Zameczkiem, strasznie długi. W pewnym miejscu nie było widać drogi, bo kibice rozstępowali się przed nami. Jednak nie było jakichś dramatycznych wypadków. Ale to musiało się zmienić. Coraz szybsze samochody, wszystko jest coraz bardziej napięte, wyniki coraz bardziej wyśrubowane, mierzone już z dokładnością do miejsca po przecinku, a kiedyś sekundy wystarczyły. Coraz mniejsze są marginesy bezpieczeństwa. Dzisiaj chłopcy się spieszą. To musiało pójść w stronę bezpieczeństwa. Na pewno kasa też na to wpłynęła – trzeba dbać o sponsorów i o wynik, żeby ją zdobyć i mieć szansę dalej startować. Masa kibiców, która się pojawia, też wymusiła te wszystkie środki ostrożności – żeby drogi dojazdowe się nie pozatykały, trzeba nieraz zatrzymać samochody kibiców daleko od odcinka.

J.P.: Do jakich wspomnień ze swojej kariery najchętniej wracasz?

W.D.: Do Clio Maxi. To był niegrzeczny samochód. Podobał mi się. Szkoda, że go nie dostałem „w prezencie”. Williams też był dobry, ale Maxi było ekstremaalne – 273 konie na przednie koła,





» 980 kg wagi. Miałem szansę pojeździć takim „skórkozjadem”.

J.P.: Inspirował Cię jakiś zawodnik - idol?

W.D.: W czasach Maluchów, dużych Fiatów i Polonezów łykało się wszystko – gazety z Zachodu, w których pisali o rajdach, specjalnie załatwiane, bo u nas było z tym słabo. Próbowaliśmy coś z nich podpatrywać, czego się poduczyć. Jak zacząłem jeździć przednionapędówkami – Golfem, Peugeotem, a potem już „renówkami” – to Jean Ragnotti* był „kozakiem”. Podobało mi się, jak jeździł. U nas przedni napęd w rajdach nie był wtedy popularny. Renault 5 Turbo też przecież było tylnonapędowe. Spróbowałem, dużo pracowałem i spodobało mi się. Fajnie szło już Golfem. Można nawet powiedzieć, że byłem prekursorem przedniego napędu na naszym podwórku rajdowym. Społeczeństwo było wychowane na tylnym napędzie i na przedni patrzyło się z nieufnością.

J.P.: Łatwiej było w przednionapędówce niż z tylnym napędem?

W.D.: Na początku to była absolutna katastrofa. Nie było wiadomo, co z tym zrobić, zwłaszcza na śliskim. A więc znowu: place, noce, baki spalonej benzyny, konsultacje z kumplami. Ale jakoś, pomału, szło to do przodu.

J.P.: Na Twój przejazd zawsze czekało się z zapartym tchem. Było słychać, że jedzie Dorskocz. Twoja kariera zakończyła się nagle i mam wrażenie, że wbrew Twojej woli i Twoim planom. Takie były obiektywne okoliczności...

W.D.: ... nie było sponsora, który dałby radę „pociągnąć” dwa „Megany”.

J.P.: Jak ta sytuacja wpłynęła na Ciebie i Twoje życie?

W.D.: To był cios. Choć zapewnienia były inne, spotkało mnie to znienacka.

»

*JEAN RAGNOTTI - FRANCUSKI KIEROWCA RAJDOWY I WYŚCIGOWY, KTÓRY SZCZYTY SWEJ KARIERY OSIĄGNĄŁ W LATACH 70. I 80. ZA KIEROWNICĄ RENAULT 5 ALPINE ORAZ TURBO I MAXI TURBO. KILKUKROTNY MISTRZ FRANCJI, TRZYKROTNIE TRIUMFOWAŁ W RAJDACH ZALICZANYCH DO MISTRZOSTW ŚWIATA (W RAJDZIE MONTE CARLO W 1981 R., W RAJDZIE KORSYKI W 1982 I 1985 R.), 9 RAZY STAŁ NA PODIUM. W LATACH 90. STARTOWAŁ CLIO MAXI. JEGO POPISY MOŻNA ZOBACZYĆ W SCENACH Z TAKICH FILMÓW JAK „TRANSPORTER” I „TAXI” (PIERWSZA I DRUGA CZĘŚĆ).



» Nadal próbowałem utrzymać się w sporcie. Pożyczyłem od Leszka (*Kuzaja – przyp. red.*) Lancera, wystartowałem tylko w Rajdzie Zimowym. Potem kupiłem pucharowego Peugeota 106 i jeździłem nim (*zdobywając tytuł mistrza kraju w klasie – przyp. red.*). Potem powstał zespół Corsy, ale to też trwało krótko – tylko dwa rajdy. Później startowałem jeszcze okazjonalnie Lancerem Piotrka Maciejewskiego.

Ale z samochodami związany jestem cały czas. Przez dwa lata byłem

w posiadaniu historycznego BMW E30 przygotowanego do sportu w celach treningowych. A obecnie kupiłem sobie używanego Forestera i... rewelacja! Wyposażyłem go w szutrówki. Mogę nim wszędzie pojechać, nie przejmować się. Jak trzeba pokonać jakiś podjazd, przedrzeć się leśną drogą, przez jakiś teren – takie Subaru jest niezastąpione. A przy tym na ulicy też jest bardzo dobre. I napęd trudno jest zamęczyć. Owszem, zużywają się te elementy, które muszą się kiedyś zużyć, ale podzespoły są „atomowe”,

nie do ruszenia. Subaru się na tym zna. A na śniegu jak fantastycznie się zachowuje!

J.P.: I tak wróciliśmy do tematu samochodów. Jeździłeś zarówno przednio-, tylnonapędowymi, jak i z napędem na wszystkie koła, wyczynowymi i cywilnymi. Co, jako wielokrotny mistrz Polski w różnych klasach, sądzisz: czy przeciętnemu użytkownikowi napęd na wszystkie koła jest na co dzień potrzebny?



W.D.: Na pewno pomaga i ułatwia jazdę w różnych, trudnych warunkach i trudnych sytuacjach. Owszem, dzisiejsze samochody mają systemy bezpieczeństwa, elektroniczne wspomagacze – kontrolę trakcji, ESP – ale wiele zależy od tego, do czego potrzebujesz samochodu. Jeśli masz dom w górach, musisz mieć napęd na cztery koła. Jeśli jeździsz w dalsze trasy, przyda się duży, mocny silnik. Jego maksymalna prędkość powinna być wysoka po to, żeby bez wysiłku, swobodnie i z dobrą prędkością poruszało się

autostradami. Takie auto spali tyle samo, co mały silnik goniony „na maksa”. Reasumując – to sprawa indywidualnych potrzeb.

J.P.: Nierzadko można Cię spotkać na imprezach na poziomie popularnym. Jak widzisz w nich swoją rolę?

W.D.: Ich organizatorzy zapraszają mnie – to bardzo miłe, a ja przy okazji służę radą. Zawsze pogadam z chłopakami, którzy przyjeżdżają. Przyjemnie jest pomóc.

J.P.: Ze zdziwieniem stwierdziłem, że nawet Szombierki (dzielnica Bytomia – przyp. red.) organizują własny minirajd!

W.D.: Tak, „Barbórka” bytomska... Na podstawowym poziomie coś się dzieje. Startują zawodnicy z większą kasą, z mniejszą, spotykają się, konsultują, jest ruch i jest duch w narodzie. Kierowców byłaby masa, tylko nie wiem, jak dla nich zdobyć kasę... Ale np. w Czechach jakoś to działa. Sponsorzy mogą sobie coś odpisać od podatków, bo władze chcą, żeby ten sport się rozwijał, i tyle. Pamiętam, jak kiedyś przyjechało Audi Quattro, wystawione przez Agrokombinat Slusovice (miejscowość w Czechach, koło Zlina – przyp. red.), czyli przez odpowiednik naszego PGR-u. Jakimś cudem byli w stanie utrzymać takie fury!

J.P.: Co powinniśmy zrobić, byśmy mogli cieszyć się sukcesami naszych kierowców na najwyższym poziomie? Bo Robert Kubica to raczej dowód na to, że u nas dotąd nie działał żaden system promocji talentów w sportach samochodowych. On rozwinął swój za granicą...

W.D.: Jedyne, co przychodzi mi na myśl, to zdobycie funduszy, a potem już tylko treningi i szkolenia od najmłodszych lat. Osobiście, jeśli zajmuję się kimś, to indywidualnie, bo każdy jest inny. Dopiero jak go poznam, mogę pomóc. Wszystko powoli się zmienia, jest pełno amatorskich „pojeżdżawek”, dużo ludzi w nich startuje, są możliwości legalnego treningu.

J.P.: Dwadzieścia lat temu, na pytanie o Twoje hobby odpowiedziałeś: „Rajdy,

rajdy, rajdy”, i tylko na dokładkę dorzuciłeś jeszcze konie i motocykl crossowy. Jakże pasje towarzyszą Ci dziś?

W.D.: Dalej mam dwa motocykle, jeden supermoto – Hondę, i drugi, stukonny, trochę cięższy. Nie znam się na tym tak jak na samochodach, ale dla zabawy lubię się przejechać, dla przyjemności, rekreacyjnie. Kiedyś jeździłem trochę w Beskidach, ale teraz nie pozwalam sobie na zbyt wiele.

J.P.: Na koniec wyjaśnij, proszę, jeszcze jedną rzecz: skąd wzięła się Twoja rajdowa ksywa – „Mrówka”? Prawdę powiedziawszy, nigdzie nie znalazłem takiego szczerzego wyjaśnienia.

W.D.: Czemu „Mrówka”? Zawsze mówię, że chodzi o pracowitość, o mrówczą pracę (z *uśmiechem*). Ale między nami, to myślę, że przezwali mnie tak, bo miałem duże, ciemne okulary (*śmiech*).

J.P.: Dziękuję za rozmowę. ■

WALDEMAR DOSKOCZ

URODZIŁ SIĘ 16 LIPCA 1959 R. PRZYGODĘ ZE SPORTEM SAMOCHODOWYM ROZPOCZYNAŁ W 1978 R. OD ZDOBYCIA LICENCJI. W RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI POJAWIŁ SIĘ W 1980 R. W - JAK WIELU PÓŹNIEJSZYCH MISTRZÓW - FIACIE 126. STARTOWAŁ FIATEM 125 1300 (ZA KIEROWNICĄ KTÓREGO W 1986 R. BYŁ WICEMISTRZEM, A W 1987 R. DRUGIM WICEMISTRZEM KRAJU W KLASIE) I POLONEZEM 1600 (OD 1989 R.). W 1991 ROKU ZACZĄŁ JEŹDZIĆ N-GRUPOWYM VW GOLFEM GTI 16V GRUPY N (DWUKROTNIE ZDOBYŁ NIM TYTUŁ WICEMISTRZA POLSKI W SWOJEJ KATEGORII, A W 1992 R. TAKŻE DRUGIEGO WICEMISTRZA GRUPY N). W 1993 ROKU PRZESIADŁ SIĘ DO A-GRUPOWEGO PEUGEOTA 309 GTI, KTÓRYM ZDOBYŁ PUCHAR „OŚKI” (F-2). W 1994 ROKU DOŁĄCZYŁ DO BOGDANA HERINKA W ZESPOLE RENAULT POLSKA I ZOSTAŁ (ZA PARTNEREM Z ZESPOŁU) WICEMISTRZEM KRAJU W F-2 I W KLASIE A-7. W 1995 ROKU STARTUJĄC RENAULT CLIO WILLIAMS PO RAZ DRUGI WYGRAŁ RYWALIZACJĘ W KATEGORII F-2, WYPRZEDZAJĄC BOGDANA HERINKA STARTUJĄCEGO MOCNIEJSZYM CLIO MAXI. SUKCES POWTÓRZYŁ W 1996 R. (ZDOBYWAJĄC TEŻ TYTUŁ MISTRZOWSKI W KLASIE A-7). MIMO TO, W 1997 R. TO NIE ON ZOSTAŁ JEDYNYM KIEROWCĄ RAJDOWEGO ZESPOŁU RENAULT. WYSTARTOWAŁ TYLKO RAZ, N-GRUPOWYM MITSUBISHI LANCEREM EVO 3. ZAJĄŁ NIM W RAJDZIE ZIMOWYM 6. MIEJSCE I 3. W GRUPIE. W SEZONIE 1998 ZA KIEROWNICĄ N-GRUPOWEGO PEUGEOTA 106 RALLYE WYGRAŁ PUCHAROWĄ RYWALIZACJĘ (I KLASIE N-2). KARIERĘ ZAKOŃCZYŁ W 2002 R. KRÓTKIM POJAWIENIEM SIĘ W ZESPOLE OPLA CORSEY SUPER 1600.

W Genewie – szybko i hybrydowo

Genewski salon samochodowy jest tradycyjnie bardzo istotny dla Subaru. Szwajcarska marcowa wystawa jest jedną z ważniejszych w Europie i na dobrą sprawę rozpoczyna sezon motoryzacyjny na naszym kontynencie, a poza tym niewielka, lecz zamożna i co równie ważne górzysta Szwajcaria jest bardzo znaczącym rynkiem dla marki spod znaku „Plejad”.

Okazała ekspozycja Subaru od lat mieści się w centralnym miejscu hali Palexpo i przedstawia całą gamę europejskiej oferty koncernu. Dobrą tradycją Subaru jest także pokazywanie Szwajcarom i Europejczykom zaawansowanych eksponatów technicznych, tłumaczących szczególnie budowę samochodów tej firmy, oczywiście z naciskiem na silniki SUBARU BOXER i napęd Symmetrical AWD. Tym razem prezentowano dokładnie „pokrojonego” nowego Forestera.

Salony samochodowe są jednak interesujące przede wszystkim dzięki ekspozycji produkcyjnych pojazdów premierowych oraz aut koncepcyjnych, wyznaczających przyszłe trendy w tej branży.

Podczas tegorocznego salonu

najważniejszą premierą Subaru było WRX STI czwartej generacji, oczywiście w specyfikacji europejskiej. Pisaliśmy już o tym samochodzie po salonie w Chicago, poświęcamy mu też w tym numerze „Plejad” relację z europejskiej prezentacji w Szwecji. Warto dodać, że na genewskim stoisku seryjnemu WRX STI towarzyszyła wersja wycyzynowa, przygotowana do tegorocznego wyścigu 24h Nurburgring.



WRX STI POD PEŁNĄ KONTROLĄ str. 40

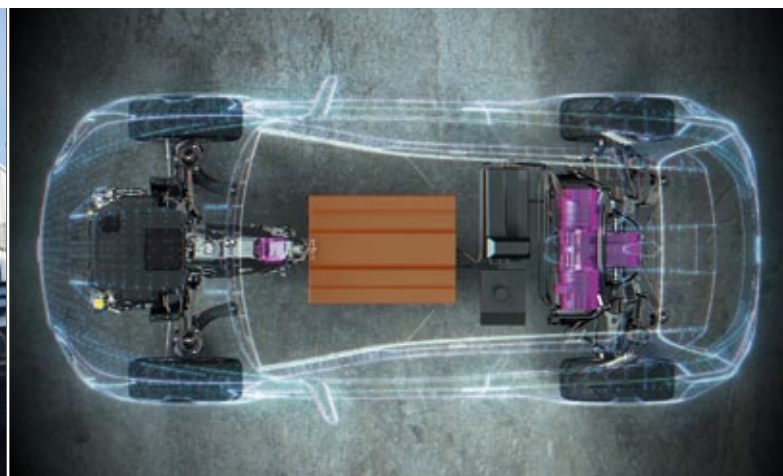
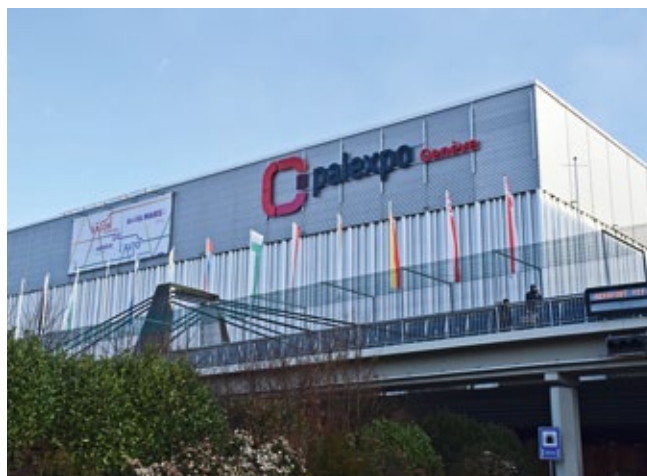


Na stoisku Subaru nie zabrakło też pojazdu prototypowego, czyli koncepcyjnego. Po raz kolejny był to innowacyjny samochód hybrydowy z serii (można już tak powiedzieć) VIZIV. Pierwszy pojazd koncepcyjny VIZIV pokazano rok wcześniej, podczas salonu genewskiego 2013. Jego ewolucja pojawiła się podczas salonu w Tokio w roku 2013, a obecnie

zaprezentowano Subaru VIZIV 2 Concept, czyli po prostu VIZIV 2. Przypomnijmy, że nazwa VIZIV jest określeniem nawiązującym do słów „Vision for Innovation”, a zatem sugeruje, że odważne spojrzenie inżynierów Subaru wyznacza, oczywiście z pewnym prawdopodobieństwem, przyszły kierunek rozwoju produktów tej marki.

Czym charakteryzuje się VIZIV 2? Przede wszystkim jest pojazdem klasy crossover, a w rzeczywistości praktycznym SUV-em. Podkreśla to stylizacja – nowoczesna, ale w gruncie rzeczy mocno powiązana z formą współczesnych Subaru. VIZIV 2 można natychmiast rozpoznać jako pojazd tej marki, a co więcej – gdyby takie auto dziś zjechało z linii produkcyjnej, »





» nie wzbudziłoby na ulicy zdziwienia. Po prostu niewielki, pięciodrzwiowy i cztermiejskowy SUV. Tu uwaga – właśnie liczba drzwi odróżnia prezentowany koncept od zeszłorocznego VIZIV-a. Można się domyślać, że Subaru zbliża się w ten sposób do modelu produkcyjnego.

Znacznie więcej nietypowych rozwiązań znajdziemy „pod skórą” VIZIV 2. Samochód jest hybrydą – to nikogo nie dziwi, przemysł motoryzacyjny podąża w tym kierunku.

Skoro jednak VIZIV 2 pochodzi ze stajni Subaru, musi być wyposażony w napęd AWD. I tu inżynierowie Subaru nie zawiedli – skomponowali hybrydowy napęd AWD, który jest zdecydowanie różny od współczesnych mechanicznych AWD, a jednocześnie jego realizacja jest całkiem możliwa i nie aż tak skomplikowana, jak może się wydawać. Mówiąc krótko: zastosowano dwa zespoły napędowe, przedni hybrydowy, a tylny wyłącznie elektryczny. Nie są one oczywiście połączone mechanicznie. Z przodu mamy turbodoładowany silnik benzynowy z bezpośrednim wtryskiem 1.6 DIT, przystosowaną do przenoszenia wysokich momentów skrzynię bezstopniową Lineartronic oraz silnik/generator elektryczny. Warto zauważyć, że nie jest to „księżycowa koncepcja”, bo zarówno turbodoładowany silnik boxer 1.6, jak i ta wersja skrzyni Lineartronic są już w programie produkcyjnym firmy. Tylko dodatek w postaci maszyny elektrycznej stanowi o wizjonerskim charakterze projektu.

Napęd tylnej osi to inna historia – znajdziemy tam dwa silniki elektryczne, które realizują w połączeniu ze wspomnianym napędem przednim zarówno funkcje Symmetrical AWD, jak i zaawansowane funkcje korekcji toru jazdy, podobne do Torque Vectoring. Za to odpowiada już elektronika i oprogramowanie.

Trzeba wyraźnie powiedzieć, że hybrydowy napęd VIZIV 2 w praktyce nie jest istotnie (jeżeli w ogóle) bardziej skomplikowany od typowego napędu Symmetrical AWD z silnikiem SUBARU BOXER. Bazuje na produkowanych już komponentach, a trzy silniki

synchroniczne ze stałymi magnesami to typowe wyposażenie współczesnych hybryd. Tak samo jak baterie litowo-jonowe, umieszczone pod podłogą kabiny.

Konstrukcja VIZIV 2, wraz systemem zarządzania napędem czterech kół oraz zaawansowanym już układem innowacyjnego autopilota, ale z wykorzystaniem produkcyjnych mechanizmów sprawia wrażenie, że Subaru może niedługo skierować ten lub podobny pojazd do produkcji. Można przypuszczać, że zależy to jedynie od zainteresowania odpowiednio dużej grupy klientów i od determinacji producenta. ■





Woda na głowie kobiet



Według statystyk ONZ, 768 milionów ludzi na świecie nie ma swobodnego dostępu do wody, a 2,5 miliona cierpi z powodu utrudnionego dostępu do warunków

sanitarnych. Największą cenę za brak dostępu do wody ponoszą kobiety – według danych Światowej Organizacji Zdrowia to one w krajach rozwijających się odpowiedzialne są za dostarczenie wody dla ponad 75 proc. gospodarstw. Aby przynieść wodę z najbliższego źródła, muszą pokonać dziennie średnio 6 kilometrów. Najczęściej noszą w upalnym słońcu 20-litrowe kanistry. Często pomagają im w tym córki, które tak jak ich mamy muszą pogodzić się z brakiem szans na edukację. Ich młodszy bracia za sprawą lokalnej tradycji i hierarchii posyłani są do szkoły, gdyż to oni traktowani są jako przyszli żywicieli rodziny. Paradoksalnie to jednak na barkach kobiet opiera się odpowiedzialność za zdrowie i dobrobyt rodziny.

Samochód подарowany przez Subaru umożliwia PAH lepsze dotarcie z pomocą do beneficjentów.

Woda to nie tylko zaspokojenie pragnienia. To szansa na uprawianie roślin, zatrzymanie plagi chorób i możliwość otrzymania edukacji. Kobiety wiedzą to najlepiej – w krajach rozwijających się to zwykle na nich ciąży obowiązek dostarczania wody do domu.



foto: Agata Grzybowska x 3



Obóz dla uchodźców w Garowe. Szacuje się, że mieszka tu ponad 10 tysięcy ludzi. Somalia, wrzesień 2013.

Polska Akcja Humanitarna, prowadząc od lat projekty wodno-sanitarne, wpływa na poprawę sytuacji kobiet w krajach rozwijających się. Budowa studni i berkad (zbiorniki na deszczówkę) w Sudanie Południowym i Somalii ma kluczowe znaczenie dla poprawy warunków życia lokalnej ludności. Krótsza droga po wodę oznacza dla kobiet więcej czasu na edukację, pracę zarobkową, uprawę przydomowego ogródka czy utrzymanie gospodarstwa domowego. – *Dzięki wybudowanej przez PAH studni mogłam posłać moją córkę do szkoły. Do tej pory Elisabeth pomagała mi w noszeniu wody z oddalonego o 4 kilometry źródła. Tak bardzo chciałam, żeby nie powtórzyła mojego losu. Mam 40 lat, a przez trzy czwarte życia codziennie pokonywałam tę samą drogę do źródła. Choć bardzo pragnęłam, nigdy nie mogłam pójść do szkoły. Elisabeth zrealizuje moje marzenie. Już obiecała, że pierwsze, co zrobi, to nauczy mnie czytać i pisać*

– mówi czterdziestoletnia Nya, jedna z beneficjentek projektów wodno-sanitarnych w Sudanie Południowym.

Poprawę warunków życia odczuwa też 36-letnia Saída z somalijskiego obozu dla uchodźców wewnętrznych w Garowe, gdzie PAH prowadzi projekty wodno-sanitarne i z zakresu higieny.

Wcześniej, gdy w obozie nie było studni, Saída musiała trzy razy dziennie chodzić po wodę do oddalonego o 2 kilometry źródła. Teraz ma więcej czasu, by zajmować się trzynastoosobową rodziną. Podobnie jak wiele innych Somalijek, to ona jest główną żywicielką rodziny. – *Mężczyźni opuścili nas. Poszli na wojnę i zginęli. Wielu z tych, którzy przeżyli, żuje khat (rodzaj popularnego w Somalii narkotyku), żeby zapomnieć. Przyszłością Somalii są kobiety. Ludzie zaczynają to rozumieć i dlatego coraz więcej dziewczynek posyłanych jest do szkoły. W klasie mojej córki nie ma ani jednej pustej ławki. Kiedyś sala świeciłaby pustkami* – mówi Saída.

Woda szansą na przeżycie

Wiele społeczności w Azji i Afryce korzysta z zanieczyszczonej wody, co powoduje liczne choroby, a nawet śmierć. Według danych ONZ z powodu biegunki wywołanej spożyciem niezdatnej do picia wody na świecie codziennie umierają 4 tysiące dzieci. Dostęp do czystej wody to warunek konieczny dobrego stanu zdrowia całych rodzin. To także warunek dla utrzymania higieny – tak kluczowej dla dziewczynek i kobiet, które są bardziej narażone na infekcje i zachorowania. Jak mówi 45-letnia somalijska działaczka społeczna Faduma, dla Somalijek bycie w ciąży jest bardziej niebezpieczne niż życie w kraju ogarniętym wojną. Somalia posiada jeden z najwyższych wskaźników umieralności matek i dzieci podczas porodu na świecie, a służba zdrowia w regionie, w którym pracuje PAH – Puntlandzie – nigdy nie odpowiadała potrzebom społeczeństwa. Sytuacja ta drastycznie pogorszyła się, kiedy do regionu przybyły tysiące





fot. Agata Grzybowska

Na zdjęciu somaljskie uczennice przy szkolnej berkadzie (zbiorniku na wodę). Jalam, Somalia, wrzesień 2013.

- » uchodźców, uciekających przed panującą suszą i bojówkami Al-Shabaab z południowo-centralnej Somalii. W obozie Jowle w Garowe, gdzie schroniła się większość przesiedleńców, warunki sanitarne pozostawiają wiele do życzenia. W tamtejszej placówce medycznej brak bieżącej wody oraz stanowisk do mycia

jest głównym powodem zakażeń i powikłań podczas porodów. Polska Akcja Humanitarna, chcąc podwyższyć standardy higieniczne i poziom bezpieczeństwa Somalijek, wyposażyła salę zabiegową w kran z bieżącą wodą. Umywalki służą personelowi medycznemu do mycia rąk, przyrządów medycznych, jak również obmywania noworodków i dbania o higienę swoich pacjentek.

– Dzięki zainstalowanym przez PAH kranom nie musimy już przynosić wody w kanistrach. Nasze

POLSKA AKCJA HUMANITARNA PRZEZ 20 LAT ZAPEWNIŁA DOSTĘP DO WODY PONAD 700 TYSIĄCOM OSÓB, A 1,5 MILIONOWI UMOŻLIWIŁA DOSTĘP DO NALEŻYTYCH WARUNKÓW SANITARNYCH. PRZEKAZUJĄC DOWOLNĄ KWOTĘ NA KAMPANIĘ WODNĄ PAH, WSPIERASZ ROZWÓJ KOBIET NA ŚWIECIE:
BPH S.A. 65 1060 0076 0000 3310 0016 0860



Portret Fadumy, Somalia 2013.

Fot. Agata Grzybowska

pacjentki czują się bardziej bezpiecznie, a my mogliśmy zwiększyć liczbę zabiegów z 10 do 50 dziennie.

Kampania wodna PAH

Dostęp do wody pitnej jest niezbędnym warunkiem rozwoju społeczeństw i walki z ubóstwem – bez zaspokojenia tej potrzeby rozwój edukacji i opieki zdrowotnej nie jest możliwy. Właśnie dlatego brak wody pitnej można uznać za czynnik powiększający nie tylko przepaść pomiędzy krajami rozwiniętymi a rozwijającymi

się, ale także między szansami rozwoju kobiet i mężczyzn. – *To w takich kobietach jak Nye czy Saida tkwi nadzieja na wyjście lokalnych społeczności z ubóstwa. Pomóżmy zmieniać życie innych na lepsze, dając dostęp do tak podstawowego zasobu, jakim jest czysta woda. Rozwój zaczyna się od wody, a kobiety wiedzą najlepiej, jak ją zagospodarować. Liczę na Wasze otwarte serca. Razem możemy działać wiele dobrego!* – solidaryzuje się z kobietami z krajów globalnego Południa Ambasadorka PAH, Aga Zaryan. ■



Aga Zaryan – Ambasadorka PAH

Fot. Marita Orlik-Gaillard

I Forumowa Subariada, czyli majówka z wampirami /cz. 3/

Zgodnie z obietnicą myślami wracamy do Rumunii, po zakończonym w poprzedniej części „Plejad” opisie noclegu pod wielkim bukiem. Obecnie mamy szósty dzień wyprawy (czwartek, 2 maja 2013); słońce pięknie wzeszło bladym świtem, ale jedynie Dyrekcja przywitał ten moment i nawet uwiecznił na fotografii.

Pozostali nie przejawiali ochoty, by zrywać się o tak niehumanitarnej porze. Po pobudce oczywiście biwakowa codzienność – bardzo ograniczona toaleta i niewyszukane śniadanie. Za to widoki przeczudne, a pojedyncze stare buki budzące respekt. Wiele z nich wyglądało, jakby wróciły dopiero co z wojny o Śródziemnie – powykrzywiane, z powykręcany konarami, ze starymi



dziuplami zięjącymi czernią, ze śladami po uderzeniach pioruna... Zdecydowanie mroczne, nawet w świetle dnia.

Entowie upomnieli się o zapłatę – zniknęła koszulka Agi (żaden namiot nie przyznał się do znalezienia), nasz metalowy kubek i zapalniczka, a Łukasz zyskał przydomek Latającego Człowieka pozwalając się strącić niepostrzeżenie Siłom Natury z gałęzi starego buka.

Sprofanowana ludzkimi nogami i gumą z opon ziemia zadowolili się kontrybucją w postaci niezłego lądowania czołowego i guza budzącego grozę – na szczęście nie w dzielnej pielęgniarskiej ekipie, która zorganizowała się *ad hoc* do wypadku w tempie błyskawicznym i uratowała Łukaszowy czerep. Po zwinięciu obozu wszystkie dzielne Subaraki, które przeżyły niezły chrzest bojowy, zostały ustawione do zdjęcia wspólnie z jednym ocalałym na wyprawie Landkiem.

Jak matematycznie wyliczono – Subaru odnotowało do tego momentu praktycznie 0% awaryjności (nie licząc wycieraczek TZD), za to wśród Landków awaryjność sięgnęła 50%, ale może nie należy być aż tak bardzo precyzyjnym?

Po sesji zdjęciowej aut odbyła się ustawiona sesja aut z załogami – przy czym na hasło „start” wszyscy (prawie) pobiegli do auta Dyrekcji przyklejając



foto: Magdalena Marcinkowska (Mandalenka) × 2



się do czerni lakieru oprószonej rumuńskim kurzem... A potem już grzecznie pozwaliśmy przy swoich ręcznych maszynach, które tak dzielnie wspięły się tutaj mimo wczorajszych ciemności.

Potem już grzecznie i spokojnie ruszyliśmy w dół. W świetle dnia droga wyglądała na mniej nieprzyjazną i łatwiejszą do przejechania. Jak podsumował Miłosz, „nie taki diabeł straszny, jak go malują”... ale nocą, przy akompaniamencie wścieklej górskiej burzy, to jednak ten diabeł na psyche działał niepokojąco... Jeszcze króciutki postój przy spalonym i poddawanych odbudowie schronisku – nieopodal upiornego lasu i w dół aż do przyzwoitego rumuńskiego asfaltu...

Toczyliśmy się niespiesznie, a nie długo po opuszczeniu Wzgórza Entów Miłosz zarządził postój na kawę – pod górą nad rzeczką, gdzie Paweł pokazał, jak się myje głowę w górskim zimnym >>



fol. Magdalena Marchkowska (Mandalenka)

» strumieniu, a Hubi łowił cokolwiek do plastikowego kubeczka. Lenistwo nad rzeczką zupełnie ukoilo skołatanie wczorajszym wieczorem nerwy...

A potem ruszyliśmy obejrzeć gotycki zamek w Hunedoarze. Jak twierdził nasz przewodnik – to jeden z zabytków, który jest chlubą Rumunii, ale... w zestawieniu z naszymi wyobrażeniami, jakie praktycznie ma każdy po wizycie na Wawelu czy w jakimkolwiek innym dobrze zachowanym zamku, ten wydał się bardzo ubogi, jak okradziony i ogołocony z większości wszystkiego co cenne. Szalu nie było, choć postarano się pięknie, by go odbudować,



Fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalienka) × 2

odrestaurować i choćby w tak ubogiej wersji – jednak udostępnić do zwiedzania...

Spacerkiem wzdłuż murów zamkowych i dalej uliczkami miasteczka, mijając przedziwne konstrukcje architektoniczne, sploty kabli elektrycznych i biegnące dziwnie rury gazowe, dotarliśmy do całkiem przyzwoitej restauracji. Umiarkowanie długo czekaliśmy na przygotowanie potraw. A ugoszczono nas nad wyraz smacznie i przyzwoicie. Po wcześniejszych różnych doświadczeniach kulinarnych to naprawdę była niezapomniana uczta. Na nocleg dotarliśmy wieczorem do miejscowości Brad – do pensjonatu o wdzięcznej nazwie Anna Maria (tak, tak, co chwila ktoś śpiewał publicznie i bez skrępowania wprost przez CB „Anna Maria smutną ma twarz?... i pytał: „Czy do Ciebie też się teraz przyczepiło...?” Nocleg był improwizowany, bo według wcześniejszego planu dziś miał być namiot, a nocleg jutro, no ale z okolicznościami przyrody i niespodziankami wyprawy się nie dyskutuje...

Miłosz popędził naprawiać Landka, a towarzystwo biesiadowało przy śpiewie i opowieściach długo w noc...

Dzień siódmy – piątek 03.05. Po śniadaniu na świeżym powietrzu, które nieco się przeciągnęło, dość sprawnie się spakowaliśmy. Pozostało nabrać zapasy wody, zrobić zakupy (w Lildlu – co było nie lada wyzwaniem, bo Rumunia przygotowywała się właśnie do Świąt Wielkanocnych, co generowało kolejki) i ustalić, w którym miejscu spotkamy się z Miłoszem, który szczęśliwie ożywił swojego Landka. Większość nabrała wody z zewnętrznego kranu przy hotelowym parkingu, co nie było dobrą decyzją, bo jak się okazało – w ciągu kilku najbliższych godzin woda całkowicie zrudziała i nie nadawała się do niczego. My zaś przezornie zatankowaliśmy w hotelowej łazience i nasza woda była jak najbardziej przyzwoita. Miłosza między nami nie było, zatem nikt specjalnie nie pilnował zegarka i nie popędzał... Luz, blues i banalny spokój.

Znów czekała nas urokliwa jazda pod górę, między lasami i łąkami. Koleiny i kamienie tym razem były łagodne (a może po poprzednich doświadczeniach takie się nam wydawały?) i udało nam się nie



zgubić mimo tego, że prowadził nas nie Miłosz a GPS. Czasem technika jednak nie zawodzi! Droga do Garda de Sus zaoferowała nam trochę szutru, drobne kamyczki, trochę trawy i piękne widoczki.

Po spotkaniu Miłosza nasza wyprawa powiększyła się o kolejnego jeszcze Landka **Wyprawa 4x4** i speców od survivalu, którzy dowieźli części do naprawy i postanowili nam towarzyszyć w najbliższym czasie. Razem już przetestowaliśmy nową „betonową” drogę przez wąwóz Ordancusei.

I w takim nowym składzie dojechaliśmy do wioski u stóp jaskini lodowej

w Scarishoara. Nie było to łatwe zadanie, zważywszy na niezwykłą szczupłość drogi i fakt, że spacerowały nią krowy i sporo było nadjeżdżających „przeciwników”, z którymi mijaliśmy się na centymetry.

Zejsście do jaskini lodowej Gheraterul Scarishoara po schodach było dziecinnie proste i jak się okazało – w niczym nie przygotowywało nas do spaceru pod wodospad, jaki zaplanował dla nas Miłosz. Z każdym metrem w dół było coraz zimniej i tak w ciągu kilku minut z temperatury ponad 20 stopni w słońcu przenieśliśmy się w miejsce, gdzie zalegał śnieg, lód i panowała ciemność oraz



fot. zoul

chłód. Spacer po jaskini nie trwał długo i z radością wróciliśmy na słońce.

Zasililiśmy budżet tamtejszych mieszkańców, kupując drobiazgi z drewna i przetwory. Miłosz polecał nam tutejszą specjalność – placiki „placinta”, które okazały się zupełnie smaczne, choć niebywale tłuste. Z dżemem jednak i po wizycie w lodowni smakowały wyśmienicie. Okazały się też jedynym daniem obiadowym, jakie mieliśmy szansę w tym dniu spożyć, bo zaplanowany ciąg dalszy dnia nie przewidywał postoju na obiad.

W drodze na miejsce noclegowe Miłosz zaproponował „zabawy w podjazdy na łączce”. Oczywiście nikt nie protestował. Zatrzymaliśmy się zatem w Vartop, żeby potrenować „jazdy pod i zjazdy z”. Bardzo udane i bardzo kształcące... Poza OBK i Białym Landkiem skusili się na szaleństwa terenowe wszyscy. Wyczyny TZD zatrzymały nam na chwilę dech w piersiach i były niezwykle efektowne. Chętnych do ulokowania się z aparatem lub kamerą w ponadmetrowej głębokości dziurze, nad którą przejeżdżały podczas zjazdu z góry



Forki, po przejeździe TZD, już nie było, co oznacza, że odrobina zdrowego rozsądku jeszcze w nas tkwiła. Forek Dyrekcji z gracją zjeżdżał i wjeżdżał z prawej, lewej, wprost i po skosach, nie wykazując odrobiny zmęczenia czy śladu trudności, a Rekin Roman wesoło wyglądał przez okno w czasie zjazdów i z uśmiechem na swojej zębiastej paszczy kiwał łbem. Ogon w tym czasie trzymał w środku Hubi, któremu te jazdy musiały podobać się chyba tak samo jak Rekinowi. A potem zapanowało ogólne szaleństwo, które można ująć krótkim acz znaczącym „I co, JA nie podjadę?”. Przyśmierdziały trochę sprzęgła, wyłasiało kilka opon, ale większych strat nie zanotowano – za to zwycięstw w postaci zdobytego wzgórza było pod dostatkiem.

Głodni, ale zadowoleni, dotarliśmy na miejsce noclegu na kilka chwil przed zachodem słońca. Szybkie rozbijanie namiotów, szybka kolacja i tradycyjnie ognisko podlane od czasu do czasu resztkami palinki, której co niektórzy nie mogli już dopić. Odśpiewaliśmy zestaw pieśni biesiadno-urodzinowych dla uczczenia drugich urodzin na tej wyprawie – to były Izy urodziny – oczywiście kolejne osiemnaste, bo kobiety innych nie obchodzą.

Tymczasem nasi nowi towarzysze wyprawy przygotowali dla nas namiastkę gry terenowej i kazali nam w całkowitych ciemnościach włączyć się po okolicznych górkach i dołkach w poszukiwaniu wskazówek, zabierając nam uprzednio cały przyzwoity sprzęt świecący. Cud, że nóg sobie nie połamaliśmy między tymi

świstaczymi norami, no i że nie pożarły nas niedźwiedzie, o które Hubi się ciągle dopytywał. Tak czy inaczej ZOO Team wygrał, a nad pozostałymi spuściliśmy zasłonę milczenia. Jak powiedział Jędrrek, który notował czasy drużyn – niektórzy nie byli najgorszą drużyną, mieli tylko najgorszy czas. Trzeba jednak przyznać, że wskazówki były podstępne, a ostatnia przypięta na zagrodzie dla baranów zrobiła nam z mózgow baranie głowy...

Jak trafiliśmy do namiotów, pozostała zagadką, ale do rana nie za bardzo zdążyliśmy się wyspać, tym bardziej że Miłosz bezlitośnie nakazał pobudkę

unoszących się nad i wokół ogniska? Zanim zdążyliśmy się ogarnąć – prawie wszyscy zniknęli nam z oczu w drodze nad Osuwisko Groapa Ruginoasa... Ledwo dogoniliśmy grupę teoretycznie na „płaskim terenie”, a de facto wspinając się pomiędzy krzewinkami, polami jagodowymi i pojedynczymi drzewami i mijając po drodze zbiegające kości w trawie, budzące jednoznaczne myśli w stylu: „tu żyje coś, co pożarło to coś, co miało szczękę większą niż męska stopa”. Osuwisko okazało się niezwykle malownicze, a po drodze ukutych zostało naprędce kilka legend jego powstania. Z pewnością żadna



fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalenka) x 2

i zwinienie obozu na jakąś upiorną godzinę 9 rano... Nasz nieoceniony Przewodnik-Rzeźnik w ramach zaintrygowania nas dniem jutrzejszym (to się nazywa „tątką Szeherazydy”) obiecał, że atrakcji będzie sporo, a panowie będą do swych dam serca za około 24 godziny zwracać się czułym określeniem „mój ty lamparciku”... Nikt nie odważył się prosić o sprecyzowanie, co też autor miał na myśli...

Dzień ósmy – sobota 04.05 – powitał nas łaskawie słońcem. Zwinianie obozu i sprząkanie po śniadaniu jakoś nam nie szło składnie i szybko – być może to kwestia wczorajszych oparów palinkowych

nie jest prawdziwa, choć Miłosz obstaje przy wersji z Chuckiem Norrisem.

W drodze powrotnej Hubi cieszył się przez kilka chwil bezpośrednim kontaktem z jaszczurką, która jednak nie chciała zadzierzgnąć bliższej przyjaźni polsko-rumuńskiej i prysnęła między krzaki, jak tylko nadarzyła się okazja. Zesłaliśmy do obozu już mocno spóźnieni w odniesieniu do planu dnia ustalony przez Miłosza i ruszyliśmy szybko w drogę – nad obiektem już na samym początku wodospad. W trakcie tradycyjnie masa kurzu, małe domki, dziwne płotki i piękne widoki poza wąskimi drózkami... Dotarliśmy na

» parking niedaleko wodospadu. Miłosz zalecił założenie dobrych butów i zaprosił nas na spacer pod wodospad... Według słów naszego uroczego Rzeźnika był to „spacer po płaskim – wąwozem Galbanei”... Hm... Cóż to był za spacer... Skakania z kamienia na kamień trochę było (zgodnie z zapowiedzią), ale nawet słowem nie pisałem, że będą też łańcuchy, chodzenie po prawie pionowych ścianach (a przecież nikt z nas nie jest muchą) i w efekcie tego siniaki i siniaczki, zbite o kamienie podwozia (nasze, a nie aut), pościerane łapki, mokre buty (te nieprzemakalne), pojeżdżania i „śmierć w oczach” na co drugim ogniwie łańcucha... Ale dotarliśmy do wspomnianego wodospadu z satysfakcją. Po to tylko, żeby za chwilę z przerażeniem myśleć, że teraz trzeba będzie wrócić, a każdy już wie, jak ta droga powrotna wygląda... Tymczasem była kąpiel dla odważnych pod wodospadem. Pluskali się jak pstrągi, prychając i piszcząc przy tym jak małe koty. Pod sam wodospad wpłynąć było trudno, bo w powietrzu jest tak dużo wody, że nie ma czym oddychać... Nasza wyprawa, jak się okazało, składała się z bardzo wielu bardzo odważnych i jednocześnie z wielu tych, co nie przepadają za zimną wodą, co nie jest przecież miernikiem odwagi... Ale podziwiać wyczyny z góry było bardzo przyjemnie. A potem wróciliśmy i już chyba nie było nikogo, kto miałby suche buty. Zapowiedź o lamparce cętkach zaczęła być powoli zrozumiała...

Dotarliśmy na parking. Szybkie przebieranie w suche ciuchy. Mokre buty

powędrowały na dachy Landków, żeby miały szansę przeschnąć choć trochę przed cięgiem dalszym wyprawy... A potem jeszcze Miłosz bezlitośnie stwierdził, że obiadu dziś już nie będzie, bo nie wyrabiamy z czasem. Pozwolił nam zjeść coś szybko z zapasów z bagażnika... Potem już prostą drogą pojechaliśmy w kierunku ostatniego przewidzianego atrakcyjnego punktu, a była to podziemna jaskinia Cetatile Ponorului...

Zaparkowaliśmy auta na poboczu, w miarę blisko zejścia do jaskini. Przy okazji Forek TZD znalazł sobie piękne błotko i elegancko się w nie wkleił. Wszyscy w napięciu czekali na jakąś ekscytującą akcję wyciągania go z tego błota, ale Forek IzoTomów poradził sobie z wyciągnięciem TZD błyskawicznie i bez śladu trudności...

Każdy miał wziąć ze sobą latarkę czołową i buty – najlepiej te mokre, bo i tak miały się zamoczyć... A do tego plecaczek z czymś ciepłym i jakiś zapas słodczy, żeby się doładować kalorycznie pod ziemią...

Żeby jednak nie było za łatwo, dlatego że nie schodziliśmy pod ziemię – dostaliśmy zadanie znalezienia ustronnego miejsca na nocleg i przygotowania ogniska. I jedno, i drugie okazało się wkrętami Miłosza – znalezienie ustronnego miejsca na polu campingowym graniczyło z cudem – jedyny płaski teren polany Glavoi był już mocno okupowany przez różnych zapaleńców grotolazów z własnymi namiotami, inny płaski teren był mocno podmokły, a kolejny należał już do Parku Narodowego, w którym obowiązywał zakaz rozbijania namiotów... Ale w końcu coś zlokalizowaliśmy. Z drewnem na ognisko sprawa była



foto: Lukasz Pionka



foto: Magdalena Marcinkowska (Mandalenka)

Niektórzy nie poszli – szczęśliwie dla siebie wcześniej zdążyli skrzywdzić nogę w kostce w drodze pod wodospad i zostali zwolnieni słowem samego Rzeźnika z przyjemności włóczenia się podziemną rzeką...

dużo poważniejsza. Mimo że dookoła las – po prostu drewna NIE BYŁO. Znaleźliśmy parę garści szyszek i trochę gałązek – w sam raz na rozniecenie ognia, ale na pewno nie na ognisko... Wszystko było wybierane – przypuszczam, że w promieniu 5 kilometrów przynajmniej, choć aż tak daleko nie daliśmy rady dotrzeć.

Wszyscy wrócili żywi około 19:00 – mokrzy, zziębnięci, przeczołgani zdrowo po linkach, kamieniach i innych podziemnych przyjemnościach. Hubi złapał gorączkę. Namioty rozbijały się wyjątkowo niemrawo. Ognisko nie

płonęło. W dodatku pole namiotowe było w dolince, do której słońce przestało już zaglądać, za to ochoczo zaczęła spełzać mgła i chłód... Bardziej chcąc niż nie chcąc, postanowiliśmy rozgrzać się Metaxą cudownie objawioną nam przez Ojca Dyrektora, bo oddech zamarzał w powietrzu, a ognisko się nie chciało palić... Bo w końcu doczekaliśmy się jednak ognia – niemniej z braku dostępnego drewna w okolicy trzeba było przyciągnąć kawał drzewa Landkiem... A takie soczyste palić się nie chciało mimo że było sownice podlewane i zasilane podpałkami i innymi wynalazkami cywilizacyj-

Na zakończenie jeszcze KravMaga czy cokolwiek bardziej dramatycznego było dla chętnych w środku nocy (w świetle czółówek). Nie wiem, kto leżał i jak długo na trawie, i kto kogo powalał, ale ziemia jęczała, a lekcja była twarda... W końcu wszyscy poszli spać, dzwoniąc zębami, bo ogień się wypalił, a Metaxa wyparowała (bo to niemożliwe żeby się cała tak szybko spożyła)... Najpewniej było 0 stopni w nocy i ja osobiście co i rusz wznosiłam liczne podziękowania dla małych chińskich rączek, które wyprodukowały ogrzewacze do śpiworów...

Nasi nowi towarzysze survivalowcy z Landka też uciekli nie doczekawszy śniadania...

Na Węgrzech stołowaliśmy się (aż wstyd się przyznać) w McDonald's, ale byliśmy tak głodni, że było nam wszystko jedno, co jemy i gdzie...

Potem jeszcze po drodze jeden minipostój i 15 minut leżenia na trawie. A potem złapał nas deszcz, dzięki czemu TZD mógł wypróbować, jak działa precyzyjne wycieranie szyb wycieraczkami na sznurku... Działo! Na szczęście nie padało długo, ale pomysł się sprawdził.

I powrót w nasze ojczyste strony i drogi... Dyrekcja w ramach nieustającego i doskonale sprawowanego babysittingu uprowadził niedaleko od Krakowa dzieci z czółgowej załogi. Czyn pochopny i wysoce nieprzemysłany, bo rodzice później zniknęli na dłuższą chwilę i zaistniała szansa, że to nie oni Dyrekcji za dzieci będą okup wręczać, ale Dyrekcja im zapłaci, żeby zechcieli odzyskać pociechy... Rekin Roman też był chwilowo uprowadzony.

Pożegnalna kawka u Dyrekcji zamknęła naszą Niezapomnianą Wyprawę – kawa serwowana przez samego Ojca Dyrektora to było coś! Strat w ludziach nie odnotowaliśmy, sprzęt przetrwał znakomicie – nie licząc wycieraczek TZD i rys na lakierze, wampirów żadnych nie złapaliśmy, nie pogryźliśmy ani nie przywieźliśmy do kraju. Trochę się poznaliśmy, trochę chyba polubiliśmy, przetestowaliśmy auta, kierowców i pilotów i nabraliśmy apetytu na kontynuację... A Rzeźnikowi wybaczone nocne trasy po kamieniach, siniaki i przemarznięcia oraz twardą rękę odsuwającą nas bezlitośnie od wygodnego spania, ciepłej wody, pryszniców i całej cywilizacji. ■



foto: Magdalena Marcinkowska (Mandalenka)

nymi... Benzyny z baku jednak nikt nie spuścił, choć propozycje były...

IzoTomy ewakuowały się wieczorową porą – przeczornie nie czekając na ciepło ogniska (oj, wykazali się mądrością i roztropnością, bo wcale ciepło nie było), a pozostali zjedli, co mieli i co mogli i podreptali skurczeni i opatuleni, czym się dało w kierunku ognia w złudnej nadziei, że ich to ogrzeje...

Przy ognisku było ciasto urodzinowe Kamila, bo okazało się, że świętowaliśmy trzecie urodziny na Wyprawie (choć Kamila trzynaste).

Dzień dziewiąty – niedziela 05.05. Pobudka o 5 rano nie należała do przyjemnych. Temperatura na zewnątrz 2 stopnie i wściekła wilgoć w powietrzu. Śniadanie było naprawdę błyskawiczne, a z racji zimna nikomu nie chciało się nawet zmywać... Postanowiliśmy zapakować brudne garnki z etykietką „do pozmywania w domu”, bo to rozwiązanie wydawało się nam najbardziej przyjazne.

A potem już jazda do Krakowa... Po drodze okazało się, że ichniejsza rumuńska Wielkanoc udaremniła nam zakupy (a takie mają dobre sery i oliwki...).

UDZIAŁ W WYPRAWIE BOHATERSKO WZIĘŁY NASTĘPUJĄCE ZAŁOGI:

ORG: MIŁOSZ „RZEŹNIK” + BEATA + KAMIL + ŁUKASZ

1: DYREKCJA

2: IZA + TOMEK

3: ZOO TEAM - AGA + MAGDALENA + ADAM

4: URABUS FAMILY TEAM - MAŁGORZATA
+ GRZEGORZ + MACIEJ + MICHAŁ

7: MAGDALENA + TOMEK

8: MARCIN + PAWEŁ

9: ANIA + MARCIN + KAMIL + HUBERT

10: EWA + PAWEŁ

WRX STI pod pełną kontrolą

WRX STI należy do, niestety, wymierającej już chyba grupy samochodów, mających przynosić radość z szybkiej, dynamicznej jazdy. Chwała Subaru za ten projekt. Mając na względzie charakter auta, mogłoby się wydawać, że prezentacja nowego modelu powinna odbyć się tam, gdzie nie sięgają macki unijnych ustawodawców drogowych i pseudozielonych organizacji. Tymczasem nic z tych rzeczy...

Gdy dowiedziałem się, gdzie odbędzie się europejska prezentacja nowego WRX STI, ogarnęły mnie poważne wątpliwości. Co prawda Szwecja ma ładne krajobrazy i interesujące lokalne drogi, jednak te przepisy... Jeżeli kierowca nie zechce zaryzykować utratą prawa jazdy i swoich kilkumiesięcznych zarobków, trudno mu będzie poznać zalety najszybszego produkowanego obecnie Subaru. A przecież firma spod znaku Plejad otwarcie powróciła do promocji poprzez sport samochodowy, nawiązując do stosunkowo niedawnych wielkich sukcesów rajdowych. Już na pierwszy rzut oka coś się tu nie zgadzało.

Półoficjalne tłumaczenie okazało się następujące: przepisy przepisami, ale Szwedzi potrafią dobrze wykorzystać szybkie samochody. Może nie wszyscy i nie na głównych drogach, ale są tam przecież wielkie, prawie niezamieszkałe

przestrzenie z szutrowymi leśnymi duktami oraz liczne prywatne posiadłości, gdzie lokalna policja nie ma nic do powiedzenia. Co więcej, przez pół roku trwa tam ostra zima, więc samochody



z napędem czterech kół są jak najbardziej na miejscu. Mimo wszystko jednak prezentacja miała się odbyć już wiosną i prawie na obrzeżach Sztokholmu. O co więc chodziło?

Zabawka dla dorosłych dzieci

Okazuje się, że firmowi oficjele wszystko dokładnie przemyśleli. Pierwsza część prezentacji, pomijając typową konferencję prasową, w czasie której przekazano wszystkie potrzebne informacje techniczne oraz rynkowe, zawierała także pewną nutkę samochodowego szaleństwa. Może nie takiego prawdziwego,

ale w szwedzkim stylu, stuprocentowo bezpiecznego, jak to zwykle bywa podczas imprez tego typu. Wykorzystano w tym celu lokalny tor. Co prawda nie wyścigowy, lecz treningowy, gdzie miejscowi kierowcy na co dzień doskonalą swe umiejętności opanowywania poślizgów.

Założenie było następujące: na blisko kilometrowym asfaltowym obwodzie wśród łąk (gdyby nawet mocno się uprzeć, nie ma w co uderzyć), uformowano z gumowych słupków serię średnio szybkich i bardzo wolnych zakrętów. Dziennikarze mieli je wykorzystać do

sprawdzenia zachowania się nowego WRX STI w różnych sytuacjach, ze szczególnym uwzględnieniem działania systemów kontroli toru jazdy oraz nowej charakterystyki mało podatnego nadwozia, usztywnionego zawieszenia i poprawionego układu napędowego. Każdemu przypadło raptem kilkanaście minut jazdy, więc szanowni testerzy powinni grzecznie i planowo zmieniać ustawienia centralnego dyferencjału DCDD i kontroli toru jazdy VDC (przecież naprawdę jest tu co ustawiać), a potem skrupulatnie diagnozować i notować zachowania auta. Dobre sobie...

Nie ukrywajmy, WRX STI nigdy nie było autem rodzinnym do statecznego przemieszczania się. To ma być już w zamyśle konstruktorów „fun machine”, czyli zabawka, zdolna przede wszystkim generować radość z jazdy. Czasami na trasie poważnego odcinka specjalnego czy wyścigu, ale częściej (w wersji seryjnej) na co dzień, jeżeli warunki drogowe na to pozwalają. I widać było wyraźnie, że tę funkcję najnowszy produkt Subaru spełnia bezbłędnie. Krótko mówiąc: dziennikarze wyglądali i zachowywali się jak grupa przedszkolaków, którym podano ulubione cukierki. Krzyku może nie było, ale wyrywanie sobie kierownic testowych samochodów zaobserwowano. A potem pisk opon na zakrętach oraz podczas hamowania; trzy okrążenia i zmiana auta. Albo i nie, jeżeli ktoś inny dobiegł szybciej do wolnego egzemplarza.

Z tą technologią da się żyć

Co zatem wybadali panowie dziennikarze? Nowe WRX STI przede wszystkim „ma kopa” i to – subiektywnie oceniając – większego niż można się spodziewać po 300 KM w półtoratonowym aucie. Zastosowanie ma





» tu zasada znana wśród specjalistów od tuningu samochodów wyczynowych: wprawdzie to moc maksymalna buduje statystyki sprzedaży, ale przede wszystkim moment obrotowy skraca czas przejazdu okrążenia. A momentu obrotowego dwupółlitrowy, turbodoładowany silnik WRX STI generuje naprawdę dużo i – co ważne – ukształtowanego tak, że trudno wychwycić jakiegokolwiek ślady „turbodziury”.

A kwestia prowadzenia, wpływu ustawień DCCD i SI-DRIVE? Pierwsze spostrzeżenia są następujące: na równym asfalcie samochód prowadzi się stabilnie

i bardzo przewidywalnie, a precyzja udoskonalonego układu kierowniczego nie budzi zastrzeżeń. I to naprawdę wpisuje się w nowe hasło Subaru, brzmiące „*Prawdziwa moc pod Twoją kontrolą*”. Natomiast w ciasnych, bardzo dynamicznie pokonywanych zakrętach, i owszem, pojawia się podsterowność, ale technicznym sposobem na jej zminimalizowanie jest włączenie trybu DCDD Auto „-” (stosunkowo najsłabiej zablokowany „przód” z „tyłem” i przewaga momentu napędowego z tyłu), rozsądne użycie w systemie SI-DRIVE ustawienia Sport Sharp, oraz wybranie

dla układu VDC trybu pracy TRACTION (lub dla odważniejszych – OFF). Nie da się jednak ukryć, że najskuteczniejszym rozwiązaniem jest zastosowanie starej, dobrej reguły pokonywania nawrotów: im wolniej „wejdiesz”, tym szybciej „wyjdiesz”. A o to przecież chodzi.

Niestety, kilkanaście minut jazdy czy dziesięć krótkich okrążeń toru to jednak za mało, by poznać zachowanie auta i zdać pełną relację. Ustawienia systemów na pewno działają, zmiany w prowadzeniu dają się zauważyć. Gdy jednak każdy stara się przede wszystkim uniknąć



podsterowności na nawrotach i w miarę możliwości przejechać zakręt na kontrze, prawdziwie naukowe podejście schodzi na dalszy plan. Z drugiej strony przyznajmy – mimo usilnych prób nikt z naszej grupy nawet na poważnie nie opuścił toru jazdy, a więc nowe, sztywne ustawienia zawieszenia plus aktywne działanie VDC wraz z Torque Vectoringiem muszą się sprawdzać. Co dla bezpieczeństwa jazdy na drogach publicznych rokuje bardzo dobrze.

Bogactwo ustawień SI-DRIVE/DCCD/VDC czyni z WRX STI niezłą zabawkę nie tylko dla zapalnego

kierowcy ze sportowym zacięciem, ale też dla technika-analityka, który może godzinami sprawdzać, jak to działa na tej lub innej nawierzchni, lub przy takim czy innym stylu jazdy. Nie przerażajmy się jednak – ta cała wiedza i doświadczenie nie są do obsługi auta wcale wymagane. I to z dwóch przyczyn. Po pierwsze samochód dysponuje takimi osiąganiami, trakcją oraz zdolnością wykonywania manewrów, że na zwykłej drodze (tym bardziej w ruchu publicznym) jego wykorzystanie choćby w 30% będzie trudne. Wobec tego wkrótce

stwierdzimy, że cokolwiek się nie ustawi – będzie dobrze. Poza tym wszystkie trzy systemy mają podstawowe, domyślne ustawienia (tryb Intelligent SI-DRIVE, Auto DCCD i Normal VDC), nad którymi fabryczni testerzy oraz elektrycy popracowali naprawdę skutecznie. W rezultacie trzeba rzeczywiście specjalnych sytuacji, by dostępnymi regulacjami coś w prowadzeniu auta realnie poprawić.

Rajdówka w roli rodzinnego sedana

W ten sposób dobiegliśmy do drugiej części prezentacji. Pierwsza była krótka, »

» ale intensywna, zaś ta druga spokojna jak stado szwedzkich krów na pastwisku, lub po prostu jak tamtejszy ruch drogowy: Skandynawom się nie spieszy, bo nawet jeżeli ktoś wysili się i przekroczy swój plan, to urząd podatkowy i tak na koniec wybiję mu to z głowy. Poza tym opowieści o gigantycznych mandatach robią swoje. Panowie dziennikarze, przed chwilą tak dynamiczni, w okamgnieniu stali się bojownikami frakcji zielonych i uczestnikami zawodów „o kropelkę”.



I tu właśnie ujawniła się istota szatańskiego planu organizatorów prezentacji. Wiemy przecież, że silniki sportowych, turbodoładowanych samochodów, przy całej swej doskonałości, lubią „wypić”. O zużyciu paliwa podczas wspomnianego testu na torze nie mówmy, bo mogłoby nie wystarczyć okienek w kalkulatorze. Ale podczas tzw. normalnej jazdy nawet to auto podobno pali niewiele. Tylko jak to sprawdzić, lub inaczej – co to jest „normalna jazda WRX STI”? Tymczasem proszę, w Szwecji to się sprawdza samo!

Wyniki były następujące: jazda lokalnymi, asfaltowymi drogami z prędkościami „tak jak wszyscy Szwedzi” – ale bez oszczędzania, przynosiła wynik w granicach 10 l/100 km z groszami. Jazda nadmiernie już oszczędna, gdzie tylko można na szóstym biegu (udaje się, bo turbodziury brak) i bez klimatyzacji, pozwoliła obniżyć zużycie do ok. 8,5 l/100 km. Sprawdzone na trasie ponad 200 km. Ale niżej podpisany nie usiłuje twierdzić, że było to właściwe wykorzystanie samochodu.



To samo, ale zmienione

Na koniec – czym istotnym różni się obecna, czwarta generacja WRX STI od poprzedniej? Ktoś mógłby powiedzieć, że praktycznie niczym, wszak zastosowano tu nadal ten sam silnik, tę samą skrzynię biegów, prawie to samo podwozie i pozostałe mechanizmy. Ale prawdziwa odpowiedź brzmi: zmiany zaszyły wszędzie, a największa z nich to zmiana koncepcji i do pewnego stopnia charakteru auta.



WRX STI zawsze odbierane było jako tzw. sportowy sedan, lecz teraz, drogą mniejszych lub większych ulepszeń, stało się autem o rzeczywiście sportowym, a może wręcz rajdowym charakterze. Mówiąc precyzyjnie, WRX STI czwartej generacji powróciło, w nowoczesnej formie, do koncepcji Imprez Turbo/WRX pierwszych generacji.

W nowym samochodzie z zewnątrz widzimy przede wszystkim poprawioną stylizację, która jest teraz bardziej szlachetna i jednocześnie nawiązuje do współczesnych, charakterystycznych form marki Subaru (przede wszystkim

wlot powietrza i przednie lampy). Ale bardziej istotne są wewnętrzne zmiany w konstrukcji karoserii – zastosowanie wysokowytrzymałych stali i zwiększenie sztywności przy zmniejszeniu masy. Zaś tradycyjny charakter samochodu podkreśla na rynku europejskim rezygnacja z wersji hatchback. Europejczycy podobno lubią hatchbacki, ale szybkie Imprezy zawsze były sedanami, więc nowe WRX STI nawiązuje do tej tradycji.

Gdy chodzi o mechanizmy, najmniejsze zmiany rzeczywiście zaszyły w silniku. Turbodoładowana jednostka SUBARU BOXER (2xDOHC 2xAVCS 16V, 300 KM przy 6000 obr./min, 407 Nm przy 4000 obr./min) dobrze spełnia swe zadanie, szczególnie z jeszcze lepiej dostrojoną charakterystyką i osprzętem pozwalającym spełnić normy czystości spalin. W sześciobiegowej manualnej skrzyni biegów skupiono się przede wszystkim na dalszym poprawieniu „kontaktu pomiędzy mechanizmem a kierowcą”. Precyzję działania dźwigni zmiany biegów posunięto do tego stopnia, że trzeba się do tego trochę przyzwyczaić. To samo osiągnięto w pracy układu kierowniczego, który reaguje na najmniejsze drgnięcie kierownicy, w progresywnym i natychmiastowym działaniu układu hamulcowego, czy usztywniając pracę zawieszenia zarówno w płaszczyźnie pionowej, jak i poziomej. Nawet dedykowane opony Dunlopa o rozmiarze 245/40 R18 są tylko podobne do ogólnodostępnego modelu (SP SPORT MAXX RT). W tej wersji dostosowano ich parametry (np. częstotliwość i tłumienie drgań) do współpracy





z zawieszeniem Subaru. Również same obręcze kół są lżejsze niż poprzednio, ale przy tym sztywniejsze i wytrzymalsze.

Czy samochód stał się bardziej nerwowy? Tak, z pewnością. Ale jednocześnie można go prowadzić precyzyjnie, a wszelkie jego zachowania są powtarzalne i dają się, po krótkim przyzwyczajeniu, przewidzieć. To wszystko będzie się podobać kierowcom-entuzjastom, a jednocześnie nie powinno stwarzać problemów osobom o mniejszym doświadczeniu.

O ile to możliwe, poprawiono też walory WRX STI jako rodzinnego sedana.

Powiększony o 2,5 cm rozstaw osi wykorzystano dla zwiększenia przestrzeni na nogi pasażerów tylnej kanapy, powiększono też wymiary otworów drzwi, bagażnik ma nieco większą pojemność, a oparcia tylnych siedzeń można złożyć. Przyjemne zmiany zaszły w okolicy przednich słupków kabiny – widoczność drogi jest w tych okolicach znacznie lepsza.

No i wreszcie wykończenie oraz stylizacja wnętrza – zastosowano złoty środek, czyli kabina nie jest ani niepotrzebnie krzykliwa, ani niewygodnie ascetyczna, a wykonania tapicerki oraz

czarno-czerwonej kolorystyki wszelkich pokryć nie sposób skrytykować. Zauważyliśmy tylko jeden problem, który „szybcy” kierowcy zapewne rozwiążą montując szelkowe pasy bezpieczeństwa. Okazuje się, że przednie fotele, choć wyglądają na sportowo-kubelkowe, z racji swej szerokości (ukłon w stronę rynku amerykańskiego?) nie są wystarczająco zgodne z siłami, jakie może generować na zakrętach podwozie samochodu. No ale nic na świecie nie jest doskonałe, a stu-procentowa uniwersalność jakiegokolwiek samochodu również jest niemożliwa. »



» **Rozmowa z Masuo Takatsu, szefem projektu Subaru WRX STI**

Jerzy Dyszy/Magazyn „Plejady”: Turbodoładowany silnik o pojemności 2,5 dm³ zastosowany w WRX STI nie jest już zupełną nowością. Obecnie coraz większą popularnością w konstrukcji doładowanych jednostek benzynowych cieszy się wtrysk bezpośredni*, a nawet wtrysk kombinowany, czyli dwa systemy wtrysku w jednym silniku, działające przemiennie, w zależności od potrzeb. Czy Subaru rozważa zastosowanie tego lub podobnego rozwiązania?

Masuo Takatsu: Dotychczas nie prowadziliśmy prac nad takim rozwiązaniem na potrzeby WRX STI, choć oczywiście wiemy, że niektóre firmy już je stosują i nam też nie jest ono obce.

Jednak najnowsze konstrukcje systemu doładowania i zarządzania silnikiem pozwalają nam uzyskać wystarczającą moc i dobrą charakterystykę jego pracy,

* TURBODOŁADOWANY SILNIK 2.0 Z BEZPOŚREDNIM WTRYSKIEM DIT OFEROWANY JEST W FORESTERZE, A NA RYNEK JAPANEŃSKI WKRÓTCIE WCHODZI MODEL LEVORG Z SILNIKIEM 1.6 DIT

a jednocześnie spełnić obowiązujące normy czystości spalin. Także zużycie paliwa (mierzone według odpowiednich norm) pozostaje na akceptowalnym poziomie. Dlatego dla prezentowanej, nowej generacji WRX STI nie przewidzieliśmy układu wtryskowego podającego paliwo bezpośrednio nad tłok. Byłaby to też zbędna komplikacja konstrukcji. Nie wykluczam oczywiście, że w przyszłości, w kolejnych generacjach samochodu, zastosujemy to rozwiązanie.

J.D.: Współczesne samochody stają się coraz bardziej zelektronizowane i nie omijają to WRX STI. Dotyka to obecnie przede wszystkim systemów kontroli toru jazdy. Jaka jest wobec tego filozofia Subaru i STI podczas konstruowania nowego samochodu? Czy podczas projektowania auta najpierw konstruujecie i potem sprawdzacie standardowe zawieszenie, do którego potem „dobudowujecie” systemy elektroniczne, czy też działacie odwrotnie, rozpoczynając od elektroniki?

M.T.: Odpowiedź jest dość skomplikowana. Z jednej strony nasze rozwiązania elektroniczne są rzeczywiście tylko „usprawniającym” dodatkiem do i tak

dobrego zawieszenia, układu kierowniczego itp. Z drugiej jednak strony prace te prowadzone są równolegle, zatem nie jest tak, że najpierw grupa inżynierów konstruuje samochód, a dopiero potem oddaje go w ręce elektroników. To trwałoby zbyt długo. Inaczej mówiąc, układy mechaniczne dostosowywane są do elektroniki, a elektroniczne – do istniejącej mechaniki.

J.D.: Czy można zatem określić, ile zyskuje kierowca dzięki zastosowaniu takich układów jak np. aktywny Torque Vectoring współpracujący z napędem AWD?

M.T.: Tak, i to jest bardzo interesujące. Kierowca, jadąc samochodem wyposażonym w Torque Vectoring, odnosi czasem wrażenie, że jedzie po nawierzchni o zaskakująco dobrej przyczepności, a skręty i inne manewry wykonuje z dużą łatwością. Ale w rzeczywistości fizyki nie można oszukać i przyczepność opon do nawierzchni tak naprawdę nie wzrasta. To co się dzieje, można określić jako zmianę charakterystyki prowadzenia, z możliwością wykorzystania większego potencjału przyczepności czterech kół na raz. Jednak zmierzony prawidłowo wzrost maksymalnej



prędkości na zakręcie jest minimalny i zwykle zamyka się w kilku procentach czy pojedynczych kilometrach na godzinę.

J.D.: Dlaczego zatem subiektywna poprawa przyczepności wydaje się duża, choć w rzeczywistości, z naukowego punktu widzenia, pozostaje niewielka?

M.T.: W praktyce jest rzeczywiście niewielka, a subiektywne odczucie wynika z tego, że każdy sprawny kierowca jest, nawet o tym nie wiedząc, dość dobrze wytrenowany i całkiem nieźle wyczuwa to, co nazywamy granicą przyczepności. Jeżeli pojawia się w tym względzie jakaś poprawa, zostaje natychmiast zauważona jako znaczne ułatwienie w prowadzeniu samochodu. Pojawia się właśnie to, do czego dążymy w Subaru – poprawa pewności prowadzenia samochodu, który i tak prowadzi się, z racji swej konstrukcji, bardzo dobrze. W rezultacie te pojedyncze kilka procent przyczepności czy dopuszczalnej szybkości w zakręcie sprawia dużą różnicę w komforcie prowadzenia, szczególnie gdy jedziemy aktywnie.

J.D.: Dziękuję za rozmowę. ■



Do trzech razy sztuka

Debiut na „twardym” okazał się szczęśliwy dla zespołu Subaru Poland RC Team. Choć początek 5. Rajdu Motoareny nie zapowiadał takiego finału, to jednak odrobina szczęścia i szybkie tempo na ostatnich metrach pozwoliły po raz pierwszy w karierze stanąć na najwyższym miejscu podium.



Mimo kapryśnej aury kierowcy elektrycznych rajdówek mieli okazję sprawdzić swoje umiejętności jednocześnie na suchej i mokrej nawierzchni. Zmieniająca się na oesie przyczepność w bezwzględny sposób weryfikowała umiejętności zawodników oraz odpowiedni „setup” rajdówki. Na takich oesach najlepiej czuli się kierowcy mocnych aut WRC i S2000, którzy rozdzielili pomiędzy siebie „generalkę”. Zwyciężył niemal tradycyjnie Igor Stasz z Warszawy. Drugi czas wykręcił Tomasz Buller z Torunia, a podium uzupełnił świetnie dysponowany w tym dniu drugi torunianin, Waldemar Blachowski.

Po raz pierwszy na twardej nawierzchni zaprezentował się zespół Subaru Poland RC Team. Niedzielnego rajdu był również

pierwszym występem toruńsko-krakowskiej załogi w nowych malowaniach Subaru Imprezy, wzorowanych na rajdówce Dominika Butvilasa i Kamila Hellera. Przed zawodami auto przeszło też kilka technicznych modyfikacji, sprawdzonych podczas 3-dniowych testów.

– Początek był trochę szalony, ale kibicom się podobało – ocenia Michał Jasiński, kierowca SPRCT. – Założyliśmy opony, na których wcześniej trenowaliśmy, a które teraz niestety nie sprawdziły się na tak zmiennej nawierzchni. Auto jechało efektywnie, ale nie efektywnie. Popelniliśmy też kilka błędów na trasie i w efekcie początek nie był dla nas szczęśliwy.

W przerwie pomiędzy etapami serwis wymienił opony w małej rajdówce

i załoga SPRCT na kolejnych oesach zaczęła odrabiać straty. Przed startem do dwóch ostatnich najdłuższych prób sytuacja w klasie była mocno napięta. Pierwszą trójkę dzieliły zaledwie 2 sekundy. Wystarczył drobny błąd, za szeroko pokonany zakręt czy spotkanie z przeszkodą. Zaczynała się gra nerwów.

Walka o podium zaczęła się jednak pechowo dla zespołu SPRCT. Siódmy oes, choć szybki, okazał się mocno zdradliwy.

– Zabrakło koncentracji. Na prostej przed hopą do naszej rajdówki przyczepił się... liść. Wyglądało to śmiesznie, kibice komentowali, a ja zamiast jechać swoje, usłyszałem i odpowiedziałem. Wtedy popelnilem błąd – skróciłem trasę przy nawrocie, za co otrzymałem 10 sekund



kary. Niestety, o tym fakcie dowiedziałem się dopiero na końcu pętli. Ostatni oes trzeba było więc pojechać albo na 200%, albo z rozwagą. Wtedy przypomniałem sobie rady kolegi i postanowiłem wybrać wariant optymalny – szybko, ale płynnie. I to się udało – wykręciłem siódmy czas w „generalce” (!), który pozwolił mi cieszyć się z pierwszego miejsca na podium w swojej klasie.

Ostatecznie, po ośmiu oesach kierowca Subaru Imprezy zajął 12. miejsce w klasyfikacji generalnej, tracąc do poprzedzającego go Marka Słupczewskiego (WRC) zaledwie 5 sekund. W klasie S1600, blisko 17-sekundowa przewaga na ósmym oesie pozwoliła wyprzedzić Krzysztofa Świtajskiego i zająć najwyższy stopień na podium. ■





Pierwsze zwycięstwo na obcej ziemi

4. Rajd Wiosenny, rozpoczynający zmagania w Rajdowej Lidze Mazowska, był również pierwszym rajdem dla zespołu Subaru Poland RC Team rozgrywanym na warszawskich oesach. Mimo obaw i doświadczonych rywali, stolica została zdobyta.

Tym razem zespół Subaru Poland RC Team postanowił skonfrontować swoje umiejętności z najlepszymi kierowcami Rajdowej Ligi Mazowska. 22 marca niebiesko-szare Subaru Impreza stanęło na

starcie 4. Rajdu Wiosennego, inaugurującego sezon warszawskich rajdów RC. Osiem odcinków specjalnych, zlokalizowanych wokół miejscowego gimnazjum, robiło wrażenie. Zapowiadała się ciężka sobota.

– Po dość szczęśliwym zwycięstwie w Rajdzie Motoareny wciąż odczuwaliśmy głód jeżdżenia. Dlatego zdecydowaliśmy się wziąć udział w warszawskim rajdzie – mówi Michał Jasiński,



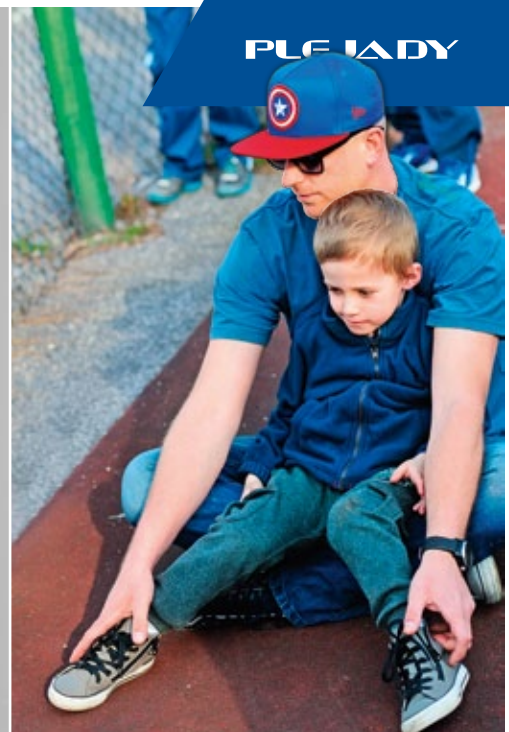
kierowca toruńsko-krakowskiego zespołu. – Zaskoczyło nas powitanie – tuż za rogatkami zostaliśmy poproszeni o... test trzeźwości. W sumie nigdy tego nie robiłem, nie wiedziałem nawet, jak mam dmuchać. Egzamin został jednak zaliczony, więc mogliśmy spokojnie ruszyć na oesy – dodaje z uśmiechem zawodnik.

4. Rajd Wiosenny rozgrywany był na betonowo-asfaltowej nawierzchni wokół warszawskiego gimnazjum, a długość trasy liczyła blisko 3500 metrów.

– Z uwagi na nawierzchnię nie musieliśmy praktycznie nic zmieniać w ustawieniach rajdówki – zdradza Michał Jasiński. – Zdecydowaliśmy się tylko na

niższe nastawy zawieszenia i bardziej „śliskie” opony. Warszawskie odcinki okazały się przede wszystkim dłuższe i szersze w nawrotach. Zakręty częściej pokonywaliśmy łukiem, rzadziej ustawiając auto o 180 stopni przy wyjściu lub szczycie. Z początku opony spisywały się idealnie, bo Subaru mknęło szerokimi slajdami. Niestety, czasy nie były przez to zbyt dobre, więc musieliśmy zmienić taktykę.

Zmiana opon, co ciekawe na gumy z szutrowym bieżnikiem, pozwoliła nadrobić stracony wcześniej czas. Trzeba było tylko odjąć gazu, bo rozpedzone Subaru nie raz stawało na dwóch kołach przy zakrętach z dohamowaniem,



kilkukrotnie dość niebezpiecznie dachując i uszkadzając trasę przejazdu. Na szczęście na metę dojechało tylko z kilkoma rysami i o własnych siłach.

– Rajd był naprawdę wymagający, ale bardzo ciekawy. Długie odcinki, sporo jeżdżenia i bardzo widowiskowe trasy. Na pewno tutaj jeszcze wrócimy, zwłaszcza że udało nam się seryjnym modelem pokonać kilku doświadczonych i mocnych rywali. Musimy tylko więcej potrenować na... bieżni, a powinno być lepiej – kończy z uśmiechem Michał Jasiński.

Ostatecznie załoga SPRCT zajęła pierwsze miejsce w klasie WRC3 oraz wysokie, 10. miejsce w klasyfikacji generalnej. ■

Trzydziestoletnie Leone na co dzień

Dziś marka Subaru kieruje się w stronę luksusu, a dla niektórych nadal najważniejszy jest jej obraz sportowy, wręcz wyczynowy. Ale nie zawsze tak było. Subaru sprzed 30–40 lat to zwykle auta popularne, w niektórych odmianach z cechami pojazdu użytkowego. Jak będziemy taki pojazd odbierać na tle współczesnej oferty?



Nie każdemu pasuje dzisiejsza motoryzacja, z tysiącami zakazów i przepisów, przytłoczona wszechwładną elektroniką oraz jedynie słusznymi rozwiązaniami ekologicznymi. Nieco więcej satysfakcji da oczywiście nowe Subaru, bo to jedna z niewielu marek jeszcze zajmujących się czymś tak niepolitycznym jak radość z jazdy. Ale można wybrać wyjście alternatywne – zwrócić się w stronę klasyki, a jeżeli to możliwe, nadal nie rezygnować z japońskiej marki. I rzeczywiście coraz

więcej osób także w Polsce przekonuje się do samochodowych oldtimerów i youngtimerów. Zwykle nie traktuje się ich jak pierwsze i podstawowe samochody w rodzinie, czasami raczej jako przydomowy eksponat do oglądania, sprzęt do przejażdżek, gdy jest ładna pogoda i ewentualnie wypraw na złoty pojazdów historycznych.

Ale kategorię youngtimera niełatwo zdefiniować. Czasami są to auta z historią lub po prostu rzadkie. Atrakcyjne stylistycznie czy technicznie modele

stają się pełnoprawnymi youngtimerami już w wieku kilkunastu lat, czyli wtedy, gdy wartość innych masowo produkowanych pojazdów z podobnych roczników właśnie zbliża się do zera. Bo ważnym kryterium jest obecna albo przyszła wartość – youngtimer to zwykle jeszcze nie kosztowny zabytek, ale powinien on dawać nadzieję, że cena rynkowa (przy założeniu, że stan techniczny utrzyma się na rozsądnym poziomie) w przyszłości będzie wzrastać. »





» Biorąc to pod uwagę, wczesne modele Subaru powinny być już poszukiwanymi eksponatami historycznymi, budzącymi sensację na wystawach. I pewnie tak by było, ale malutkie Subaru 360 czy pionier symetrycznego (ale jeszcze nie 4x4) układu napędowego: modele Subaru 1000/FF-1 w praktyce nie występowały w Europie, więc na naszym terenie liczba odrestaurowanych egzemplarzy jest mikroskopijna. Z kolei pierwsze Legacy, Imprezy i Forestry są jeszcze za młode,

by mieć już walor historyczny. Na razie wiele z nich sprawdza się jako dostępne cenowo auta sportowe i tylko należy mieć nadzieję, że fizycznie przetrwają. Niestety zainteresowanie kolekcjonerów nieco starszymi od Legacy modelami Subaru jest niewielkie, choć przecież niektóre z tych innowacyjnych (na owe czasy) aut były importowane do Europy. Dziś przedstawimy od lat zadomowione w Polsce Leone II generacji, trzydziestoletni samochód, który już jest rzadkością, a ciągle nadaje się do bezproblemowej codziennej eksploatacji. Przy okazji stanowi on bezpośredni dowód, że to właśnie Subaru zainicjowało karierę napędu 4x4 w autach osobowych.

Leone, które miało szczęście

Właścicielem jasnoniebieskiego Leone 1800 o dwudrzwiowym nadwoziu hatchback jest pan Adam Grzegorzewski z Kielc, zaangażowany amator kajakowych wypraw dalekiej turystyki (wydawca specjalistycznego pisma „Wiosło”), także „klasyczny” motocyklista i miłośnik jazdy terenowej. Wbrew

pozorem wszystkie te pasje mają istotny związek z Leone. Bo jeżeli ktoś wybiera się z grupą przyjaciół pojeździć motocyklem poza utwardzonymi drogami, to wykorzysta także samochód z napędem 4x4. A więc Subaru jest jak najbardziej na miejscu. A dlaczego Leone? Bo było niedrogie, sprawne i... japońskie. Tak się składa, że w rodzinie p. Adama wszystkie samochody i motocykle (a jest tego trochę) są właśnie japońskie i zdecydowanie nie nowe, a w wieku „youngtimerowym”. Trudno się tylko zdecydować, czy to już kolekcja o wartości historycznej, czy też po prostu mała flota pojazdów do zwykłego użytku. Na razie raczej to drugie, bo wszystkie te motocykle i samochody (prócz przeznaczonych na części) normalnie jeżdżą. Tak jak np. codzienny środek transportu p. Adama, inne Leone, tym razem już trzeciej generacji, w wersji kombi.

Wróćmy jednak do samochodu bardziej historycznego. Egzemplarz w kolorze *Spark Blue* pochodzi z rynku szwajcarskiego, gdzie zakupiono go





w roku 1983. Pierwszy właściciel używał go przez długie dziesięć lat i można być pewnym, że auto dobrze traktowano. Potem pojawił się nabywca z Polski i Leone miało znowu szczęście. Pozostało w dobrych, troskliwych rękach nowego właściciela prawie kolejne dwadzieścia lat. Obecny właściciel posiada systematyczne zapiski dotyczące nielicznych napraw i okresowych przeglądów. W rezultacie auto pozostało w stanie całkowicie oryginalnym, nigdy poważnie nieuszkodzone i z niewielkim jak na tyle lat (ledwo ponad 200 000 km) potwierdzonym przebiegiem.

Co ciekawe, pan Adam przekonywał nas, że trzydziestoletnie Leone kupił wcale nie do kolekcji, ale po prostu do jeżdżenia, dla żony. Wystarczyło przecież odnowić lakier i samochód nadawał się do dalszej jazdy. Okazało się jednak, że żona wolała inny (także japoński) samochód z automatyczną skrzynią biegów i Subaru postanowiono sprzedać. W tym miejscu pojawił się jednak problem, jaki dotyka wiele dobrze utrzymanych lub

odrestaurowanych samochodów w zaawansowanym wieku. Nie da się ukryć, że nie jest to jeszcze cenny samochód historyczny, choć w sensie prawnym stał się takim bez problemu. Jednak na razie ma jedynie zadatki, by za kilkanaście lat zostać poważnym eksponatem muzealnym. A więc choć jest w bardzo dobrym stanie technicznym, a pan Adam włożył sporo czasu i pieniędzy w dopieszczenie detali (przede wszystkim czyszczenie i lakierowanie na wzór oryginału), to tzw. rynek potraktował ofertę bezwzględnie, czyli bez zainteresowania. Pozostały więc dwa wyjścia: albo sprzedać Leone za granicę, tam gdzie ktoś może docenić jego wartość, albo rzeczywiście zacząć budować kolekcję historycznych samochodów (bo kolekcja japońskich motocykli już się tworzy).

Trzydzieści lat minęło...

Dużą zaletą tego właśnie Leone jest prawie idealnie jak na ponad trzy dekady utrzymane wnętrze. Nie sposób znaleźć tam jakiegokolwiek uszkodzenia, a ślady zużycia

są też minimalne. Świadczy to zarówno o pieczołowitości dwóch poprzednich właścicieli, jak i o niezłym wykonaniu i użyciu dobrych materiałów przez Subaru. Także wszystkie wskaźniki i całe wyposażenie elektryczne działa bez zarzutu. Pan Adam wymienił jedynie przednie reflektory: na oryginalne, ale lepiej zachowane.

Mechanizmy nie wymagały istotnych napraw, a gaźnik działa na tyle sprawnie, że obecny właściciel nie odczuwał potrzeby, by zaglądać do środka. Nie ma

»





- » także problemów z nadmiernym zużyciem, wyciekami oleju z silnika lub z układem napędowym. I znowu, Leone miał z pewnością szczęście do swoich właścicieli, ale potwierdza się także duża trwałość samochodów Subaru.

Nie mogliśmy się powstrzymać przed pytaniem o ogólną sprawność używanych samochodów japońskich. Istnieje przecież opinia, że auta z Kraju

Kwitnącej Wiśni są dość długo całym bezawaryjne, a potem w krótkim czasie zaczynają lawinowo sprawiać kłopoty. Pan Grzegorzewski zupełnie tego nie potwierdza, według niego są to pojazdy, które można eksploatować latami, a nawet kwestię korozji nadwozia, choć oczywiście z wiekiem i ona się pojawia, można opanować zwykłymi metodami naprawczymi.

Nie bez znaczenia jest też prostota konstrukcyjna pojazdów sprzed trzech dekad. Nawet Subaru Leone, czyli auto z napędem 4x4, nadaje się do serwisowania praktycznie przez amatora. Pamiętajmy, że udział elektroniki jest tu jeszcze minimalny (zaledwie zelektronizowany, ale klasyczny aparat zapłonowy), silnik tej generacji ma tradycyjny, łatwy do regulacji rozrząd popychaczowy z kołem zębatym, a napęd 4x4 jest tylko mechanicznie dołączany, w tej wersji samochodu nawet bez reduktora.

Ciągle nie ma wstydu!

Jak się w dzisiejszych czasach jeździ trzydziestoletnim Leone? Nie jest to duży samochód, jednak nadwozie hatchback dysponuje rozsądną ilością miejsca,



Historia Subaru Leone

Pierwszym seryjnie produkowanym, pełnowymiarowym samochodem Subaru był przednionapędowy model 1000, który zadebiutował w roku 1966.

Wraz z nim pojawił się tradycyjny i charakterystyczny dla marki, ustawiony podłużnie silnik typu bokser. Czterocylindrowy, chłodzony cieczą, o pojemności 977 cm³, plus podłużnie umieszczona skrzynia biegów wraz z przekładnią główną okazały się dobrym rozwiązaniem. Stworzono zwarty, dobrze się prowadzący pojazd popularny, a silnik o mocy maksymalnej 55 KM przy małej masie auta zapewniał niezłe osiągi. Zawieszenie było w pełni niezależne, z wykorzystaniem jako elementów sprężystych sprężyn śrubowych i drążków skrętnych.

Układ kierowniczy z listwą zębatą na owe czasy był wyjątkowo nowoczesny. Subaru 1000 produkowano od roku 1966, w roku 1969 zastąpiono go bardzo podobnym FF-1 (w USA stosowano nazwę Star, a potem model „G”). Samochody te miały mocniejsze silniki o pojemności 1100/1300 cm³ i o mocy nawet do 97 KM.

Nasz dzisiejszy bohater, nieco większy, bo praktycznie czterometrowy model Leone, był następcą 1000/FF-1. Zbudowano go według bardzo podobnego schematu, a zaprezentowano w końcu roku 1971. Początkowo było to zgrabne dwudrzwiowe coupé z charakterystyczną długą maską i krótką pokrywą bagażnika. Następną wersją Leone było pięciodrzwiowe kombi, potem sedan i wreszcie wersja hardtop z tradycyjnymi później dla Subaru szybami bocznymi bez ramek. Silniki Leone pierwszej generacji miały pojemność 1200, 1400, a potem 1600 cm³, zaś moc maksymalna sięgnęła prawie 100 KM. Na różnych rynkach dostępne były skrzynie cztero- i pięciobiegowe oraz trzybiegowy automat.

Właśnie w Leone zadebiutował dołączany mechanicznie do przedniego, napęd tylnych kół, czyli pierwsza wersja napędu 4x4. Wykorzystano tu fakt, że w podłużnie ustawionym symetrycznym układzie napędowym przekładnia główna znajduje się tuż za silnikiem, zaś mechanizm skrzyni biegów skierowany

jest do tyłu. Można więc bez stosowania kosztownej skrzyni rozdzielczej dobudować wyjście mocy przenoszące moment napędowy do tylnych kół. Wersję kombi 4x4 zaprezentowano w roku 1972, choć wspomina się też o próbnej serii FF-1 4x4 kombi z roku 1971. W zamyśle miał to być samochód niszowy, np. dla osób pracujących w trudnym terenie, ale rynek zareagował inaczej – właśnie ten układ napędowy miał rozślawić firmę Subaru na całym świecie.

Druga, restylizowana generacja Leone (model, który dziś przedstawiamy) pojawiła się w roku 1977. Nowy samochód miał ostrzejsze kształty, ale wymiarów praktycznie nie zmienił. W ofercie nadwozi pojawiła się nowość, czyli hatchback. Silniki urosły – obok 1.6 OHV pojawiło się 1.8 OHV, a potem 1.8 turbo. W drugiej generacji Leone 4x4 zadebiutował w układzie przeniesienia napędu dwustopniowy reduktor, stosowany w modelu kombi. W przedstawianym przez nas hatchbacku (model SRX, w Szwajcarii zwany Turismo 1800 4WD GLF) reduktora nie stosowano.

Pod koniec produkcji tej generacji połączono napęd czterech kół ze skrzynią automatyczną. Zamiast sprzęgła kłowego dołączającego napęd tylnych kół zastosowano w wielopłytkowe mokre sprzęgło (MP-T) działające automatycznie. Warto też dodać, że właśnie na bazie Leone II generacji powstał rekreacyjny pickup 4x4 o nazwie BRAT (od Bi-drive Recreational All-terrain Transporter), czyli chyba jeden z pierwszych prawdziwych crossoverów. W Europie znany on był praktycznie tylko w Skandynawii.

Trzecia generacja Leone do sprzedaży weszła w roku 1984. Samochody stały się wyraźnie większe, nadwozie miało już długość 440 cm. Nadal oferowano trzydrzwiowe nadwozia coupé, sedana i kombi. Dostępne też były różne wersje układu napędowego, od zwykłego napędu przedniego, po napęd 4x4 w wersji stałej i odłączanej, oraz z opcją skrzyni manualnych i automatycznych. Generację tę produkowano do roku 1994.

a po złożeniu tylnych siedzeń pojawia się naprawdę duża przestrzeń ładunkowa. W rezultacie trzydrzwiowe Leone może z powodzeniem konkurować ze współczesnymi autami segmentu B.

Dzisiejsze pojazdy mają zapewne lepiej dopracowaną ergonomię, ale i na tym polu Leone niczym istotnym nieprzyjemnie nie zaskakuje. To samo dotyczy prowadzenia. Podwozie jest zresztą dość podobne do znanego z obecnych aut niższych segmentów – z przodu kolumny MacPhersona, z tyłu wahacze trójkątne z resorowaniem za pomocą drążków skrętnych. Popularna dziś, znana z wielu aut (choć nie z Subaru, gdzie tylne zawieszenie jest dziś bardziej zaawansowane), tzw. belka skrętna z wahaczami wleczonymi niczym



tego rozwiązania nie przewyższa. No i oczywiście dołączany dźwignią napęd tylnych kół. Rozwiązanie najprostsze z możliwych, ale tworzące w trudnych warunkach drogowych zupełnie inną jakość.

Pewnym minusem jest zaledwie czterobiegowa skrzynia biegów. Przekładnie pięciobiegowe i automatyczne w tej generacji Leone nie były dostępne na wszystkich rynkach.

A silnik? Gaźnikowy wolnosący bokser o pojemności 1800 cm³ nie poraża mocą – katalog podaje 80 KM, co wystarczy do statecznej jazdy. Nie jest jednak tak źle, jak można by przypuszczać, gdyż Leone, mimo mechanizmów napędu 4x4, waży zaledwie 970 kg (według innych danych 990). Współczesne auta tej wielkości bywają znacznie cięższe, choć też oczywiście lepiej wyposażone.

Rzeczywiste zużycie paliwa poza miastem, przy typowych dla dzisiejszego ruchu prędkościach jazdy, waha się w granicach ok. 9 l/100 km. Zatem pod tym względem nowoczesne technologie pokazują jednak nieco przewagi.

Ogólna ocena jest następująca: jak na samochód powstały wiele generacji temu, Leone jest zaskakująco współczesne. Co zresztą potwierdza dzisiejszy rynek – nowoczesność nowoczesnością, ale rośnie przecież popularność tzw. budżetowych marek i uproszczonych modeli bez „bajerów”. I kolejna uwaga – dziś 4x4 niepotrzebnie stało się elementem kosztownego luksusu i naprawdę dziwi, dlaczego zupełnie zarzucono koncepcję niewielkich i niedrogich pojazdów z możliwością prostego dołączenia napędu drugiej osi. Wszak nadal znaczny procent ludzi mieszka w górach, jeździ w zmiennym terenie, a liczba aktywnych rolników w Europie także z pewnością nie spada. ■

Dane techniczne przedstawianego modelu Leone

Subaru 1800 SRX 4WD

długość	3980 mm
szerokość	1620 mm
wysokość	1415 mm
rozstaw osi	2370 mm
rozstaw kół	1335/1370
prześwit	regulowany, od 210 do 240 mm
masa własna/całkowita	970/1400 kg
masa przyczepy z hamulcem	do 1000 kg
Silnik bokser H4, chłodzony cieczą, 4 cylindry, model EA 81	
średnica cylindra/skok tłoka	92/67 mm
pojemność skokowa	1781 cm ³
stopień sprężania	8,7
moc maksymalna	80 KM przy 5200 obr./min
moment maksymalny	135 Nm przy 2400 obr./min
prędkość maksymalna	145 km/h
zużycie paliwa wg ówczesnej normy ECE	
przy 90 km/h	7,4 l/100 km
przy 120 km/h	10 l/100 km
w mieście	10,5 l/100 km
skrzynia biegów – czterobiegowa, manualna, napęd przedni/dołączany ręcznie napęd tylnych kół, bez reduktora	
Zawieszenie	
przód	kolumny MacPherson
tył	belka z drążkami skrętnymi, wahacze trójkątne wlezione
kola/opony	175/70 R13
hamulce – system dwuobwodowy	
przód	tarczowe
tył	bębnowe

Takie będą Plejady, jakie ich młodzieży chowanie, czyli klasyka w nowym wydaniu

O chorobie „subaroholowej” nikomu z czytających wspominać nie trzeba, w zasadzie większość z nas siedzi (absolutnie dobrowolnie!) w oparach BOXER-a, Symmetrical AWD czy innego STI i, żeby było śmieszniej, jest z tego dumna. Chorujemy sobie, wymieniamy się „receptami”, przyjmujemy kolejne komplety kół w charakterze utrzymania wirusa w przyzwoitej kondycji, a rodzaj zalewanego oleju traktujemy w kategoriach odżywki wysokoenergetycznej koniecznej dla funkcjonowania organizmu.

No i fajnie, ale co jeśli to nie koniec? Co jeżeli kolejne pokolenia będą równie „chore” jak ich rodzice? Wszystko wskazuje na to, że będzie dobrze. Po prostu. A niedowiarkom służę przykładem.

Jak już pewnie wicie, zawodowo zajmuję się „zarażaniem” subaroholizmem. *Mea culpa*. Gdzieś pod koniec 2012 roku do salonu wszedł pan w towarzystwie nieletniej. Jak się później okazało – córki. Od słowa do słowa, poprzez jazdę testową, pan nabył Forestera. Małoletnia wywarła znaczący wpływ na podjęcie decyzji, czym, oczywiście, zaskarbiła sobie moją wdzięczność i sympatię. Wtedy jeszcze nie wiedziałem, że Julka (rzeczona małoletnia) to demon Subaru. Dosłownie. Ponieważ już w trakcie negocjacji zakupowych okazało się, że dziecko jest mocno zorientowane w temacie samochodów, napędów, silników i modeli, sprawę miałem ułatwioną. Jedną z niewielu rzeczy, które Julkę zaskoczyły, był Złot Plejad. Już po pierwszej reakcji wiedziałem, że jej tata, pan Marek, nie ma żadnej szansy, żeby się od złotu wymigać. Po prostu.

Julka od pierwszego złotu zajęła prawy fotel i z powodzeniem pilotowała Forestera na kolejnych próbach. Warto dodać, że dziewczynka na przysłowiowy język nie choruje, więc wywiady do „Telewizji Plejadowej” są standardem. Na płytach DVD ze złotów znaleźć można potwierdzenie i skromną próbkę charakteru...



O ile fascynacja Złotem Plejad jest zrozumiała i większość z nas doskonale zdaje sobie z tego sprawę, o tyle transponowanie tej idei poza złotem codziennością już nie jest. Julka jest tu znakomitym wyjątkiem od reguły. Z dużym zdziwieniem, ale i radością dowiedziałem się, że Subaru było podstawą prezentacji szkolnej o pasjach uczniów. Żeby Julka ograniczyła się do

odczytu historii marki – nie miałbym o czym Wam pisać. Nie ograniczyła się.

W skład prezentacji wchodziła również jazda sterowaną Imprezą STI (według opracowanego roadbooka, którego wskazania czytał pilot), przygotowanie toru do „próby sportowej”, prezentacja marki (nawet Tribeki nie zabrakło!), akcji „Siemanko”, Złotu Plejad, a także quiz wiedzy o Subaru.

„Kiedy przygotowywałam prezentację ciągle myślałam o tym, czy to będzie ciekawe. Pomagała mi w tym moja przyjaciółka Karolina Frynka. Pytałam jej o zdanie. Czekali, jak dla mnie, to wszystko o Subaru jest Cool!”

„Moim autorytetem jest Kamil Heller, ponieważ po pierwsze: siedzimy po tej samej stronie. Po drugie: Jest genialny. Po trzecie: Jest świetnym pilotem. Jestem pełną podziwu że nie zawiązał z tymi szlachkami: (czyli notebook).”

„Chciałabym podziękować moim Rodzicom oraz naszemu bistro-stoickiemu ~~Dziękuję~~, ponieważ to dzięki niemu poznaliśmy to wydziałenie. Jednak najwięcej dziękuję Facie, ponieważ to on zaprosił mnie = Subaru.”

Na koniec można jeszcze napisać:

KEEP
CALM
...
LOVE
SUBARU
...
JAPAN
...
V.

nie wiem jak
się to prze->



Zwycięzcy otrzymali medale, wyróżnienia, a na koniec powstał plakat z odrysowanymi dłońmi uczestników mających symbolizować ich „siemankowość”.

Dzieciaki przez godzinę bawiły się w Minizlot Plejad, oglądały mapy prób sprawnościowych i ogólnie „oddychały duchem Subaru”. Przyznam, że pomysłość Julki (choć przecież znam ją od kilku lat) zaskoczyła mnie. W końcu większość nastolatków bardziej interesuje się kolorem bluzki koleżanki niż motoryzacyjną przygodą, prawda? Mówi się, że klienta trzeba sobie wychować... Hmm... A co jeśli to klient wychowuje sprzedawcę? ■



Zapraszamy na naszą stronę
plejady.subaru.pl/mmedia
lub goo.gl/jPSVi

w celu zapoznania się z materiałem
multimedialnym.



Z miłości do Subaru: o miłości /cz. 2/

W poprzednim numerze „Plejad” kontynuowałam wątek o reklamach Subaru. Rozpisałam się wówczas nieco o miłości damsko-męskiej. Nie wypadało o niej nie wspomnieć przy okazji coraz częściej obchodzonych w naszym kraju Walentynek. Miłość jednak niejedno ma imię, o czym możemy przekonać się, sięgając do kolejnych spotów Subaru.

Twórcy reklam doskonale zdają sobie sprawę, że uczucia między kobietą i mężczyzną nie są jedynymi, do których warto się odnieść. Wielu inspiracji dostarcza również to, co dzieje się na granicy pokoleń, a jasniej rzecz ujmując – między rodzicami a ich latoroślami. Dopóki brzdąc znajduje się w brzuchu mamy, wszystko wydaje się jeszcze proste, a owa sytuacja często nawet poprawia relacje między partnerami. Mieliśmy okazję przekonać się o tym, oglądając ostatnio reklamę „Sweet Tomorrow”. Wraz z pierwszym krzykiem dziecka przy jego pojawieniu się

Starsze rodzeństwo ma na to już nieco inne, zdecydowanie bardziej wyrafinowane sposoby, o czym również jest w reklamie mowa: youtu.be/Sr4EWk6IKkE

Jak na małe dziecko przystało, przez pierwsze kilka lat swojego życia podróżuje ono na tylnym siedzeniu samochodu. Właściwie powinienam tutaj czasownik „podróżować” zastąpić słowem „dorastać”. Wiele bowiem samochodowych podróży małego szkraba wiąże się z niezwykle ważnymi sytuacjami w jego życiu, które jeśli nie w jego, to już z całą pewnością w pamięci rodziców zapadają na zawsze. Bywa i tak, że to właśnie podczas

się niesamowicie niesforny? Samochód Subaru może okazać się tutaj czymś w rodzaju natychmiastowej pierwszej pomocy dla rozproszonej zachowaniem dziecka kobiety, pozwalając jej tym samym na opanowanie kłopotliwej sytuacji. Tak też stało się w reklamie „Redressing Room”: youtu.be/Npuc65trkko.

Komicznych i zaskakujących dla rodziców sytuacji przybywa z każdym kolejnym rokiem życia pociech. Zdecydowanie najzabawniej bywa wówczas, gdy dziecko coraz swobodniej i pewniej zaczyna poruszać się po świecie. Wiek przedszkolny to czas,



na świecie zmienia się jednak dosłownie wszystko. Każdy kolejny rok malucha to nowe wyzwania, a im potomek starszy, tym więcej sytuacji, z których rodzice jakoś w końcu wybrnąć muszą.

Zaczynając opowieść od samego początku, trzeba zacząć od pieluch. Zobaczymy zatem jedną z najświeższych (abstrahując tu od zapachu!) reklam Forestera, zatytułowaną „That New Subaru Smell”. Oglądając spot, możemy się dowiedzieć, że zawartość pieluchy to jeden z najważniejszych elementów służących maluchowi do zasygnalizowania swojej obecności w samochodzie.

jazdy dziecko decyduje się wypowiedzieć w końcu swoje pierwsze w życiu słowo, którym niekoniecznie jest „mama” czy „tata”. W krótką, melancholijną podróż po dorastaniu zapraszają nas kolejne spoty Forestera – „View from the Child Seat” (youtu.be/mX4VARjY_pQ) i „Backseat Anthem” (youtu.be/N67roKANKdY).

Jak delikatnie zasygnalizowano w drugiej ze wspomnianych powyżej reklam, dzieciaki często przysparzają rodzicom kłopotów. Co jednak począć ma rodzic podróżujący bez swojej drugiej połówki, a konkretnie mama, gdy wyglądający na małego aniołka chłopczyk nagle staje

w którym stara się ono za wszelką cenę zwrócić na siebie uwagę dorosłych, niejednokrotnie usiłując ich naśladować. Czasami naśladowanie wynika z chęci przysłużenia się rodzicom, o czym niestety w późniejszym okresie, czyli na etapie szkoły i studiów, „staruszkowie” niejednokrotnie mogą zapomnieć. O tym, jak bardzo pomocni bywają kilkuletni chłopcy, możemy przekonać się, oglądając reklamę „Kid Wash”. Tematem filmiku jest tak prozaiczna czynność jak mycie samochodu. Zwykle pucowanie czterech kółek – dobra pogoda, trochę wody, odrobina mydła »



- » i... nie byłyoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie pomysłowość małych łobuzów: youtu.be/yx350_SPOxo. Że też tata to wszystko wytrzymał! Nerwy i cierpliwość rodzicieli tak często wystawiane są jednak na podobne próby, że zdążyły już do tego przywyknąć. Co więcej, pomoc kilkulatka nie zawsze od razu musi kończyć się małą katastrofą. Z moich obserwacji wynika, że dziewczynki w wieku przedszkolnym są nieco bardziej ułożone od chłopców. Nie dość, że same chętnie garną się do pomocy, to pomoc ta często okazuje się być czymś, co naprawdę dobrze rokuje na przyszłość. Niektóre z nich, naśladowując swe mamy, przypominają wręcz bohaterkę wiersza Juliana Tuwima – Zo się Samosię. Dziarsko zmierzają się z najbardziej skomplikowanymi zadaniami dnia codziennego, nawet tymi, które nieco przerastają je w dosłownym tego słowa znaczeniu. „Take Your Daughter to Work Day” to krótki spot – mini-kompilacja małej pomocniczki – do którego obejrzenia serdecznie zachęcam, bo potem... tak sielankowo może już nie być: youtu.be/kojM3Jnfou4.

Zanim sprawy zaczną się nieco komplikować, zatrzymajmy się jeszcze przez chwilę przy problemie poświęcenia. Jak pokazują powyższe reklamy Subaru, dzieciom wychodzi ono raz lepiej, raz gorzej. Czasami jednak w rolę poświęcającego się, nie bacząc na to, co ludzie powiedzą, wciela się

sam rodzic. Wszystko przecież dzieje się w imię jak najlepszych relacji z pociechami. Przekonajmy się zatem, do czego zdolny jest tata pragnący przypodobać się córeczce i jej braciśkowi. Dla uśmiechu maluchów warto zrobić naprawdę wszystko, nawet jeśli na twarzach obserwatorów owego poświęcenia maluje się nieco inny wyraz. „Best Dad” (youtu.be/uiodszxHibk) z Foresterem w roli głównej jest



spotem o kimś, kto w oczach swoich dzieci jest naprawdę „the best”.

Tata z kilkulatkiem stażem w trosce o swą pociechę, która znajduje się w zupełnie nowej, nieznannej dotychczas sytuacji, jest kolejnym przykładem rodzica zdolnego uczynić dla dziecka naprawdę wiele. Wystarczy przyjrzeć się krótkiej historyjce opowiedzianej w reklamie „Little Girl Goes to Kindergarten”: youtu.be/owvaAcAlxc. Dzięki Legacy nieco zaniepokojony raczkującą samodzielnością córeczki ojciec może upewnić się, że dziecko, które

przed krótką chwilą przestał trzymać za rękę, jest bezpieczne. Niezwykle dyskretna opieka rodziców wynikająca z ich ogromnej miłości do pociech jest czymś, co naprawdę chwyta za serce!

Troska rodziców o dzieci trwa nieustannie przez całe życie. Tak to już w naszych rodzinnych relacjach zostało skonstruowane, że dla mamy i taty zawsze pozostajemy dziećmi, bez względu na to, który rok życia przypada nam aktualnie

w udziale. Bardzo celnie zostało to przedstawione w krótkim, lecz jakże wymownym spocie „Father-Daughter”: youtu.be/6F3-InOdMP4.

Rodzicielska opieka, przewidywalność, troska i gotowość do niesienia pomocy dzieciom w każdej życiowej sytuacji jest czymś naprawdę pięknym i niezwykłym. Co więcej, rodzice obdarzeni są najwyraźniej jakimś nadzwyczajnym darem preczowania i czasami sami zjawiają się jak ta przysłowiowa deska ratunku, zanim jeszcze zdążymy o pomoc poprosić. Doświadczyła tego





między innymi bohaterka reklamy „Flat Tire”: youtu.be/tz_l6xf508.

Ostatnimi dwoma spotami delikatnie nawiązałam do tematu „dziecka” za kierownicą. Warto podkreślić, że droga do zdobycia przez pociechę prawa jazdy niejednokrotnie bywa dla rodziców nie lada udręką, żeby nie powiedzieć „drogą przez mękę”. Wcześniej uprzedziłam jednak lojalnie, że transformacja kilkulatka w nastolatka usłana różami już raczej nie jest,

próbę, znacznie cięższą niż ta przedstawiona przed chwilą. Zdarzają się nawet sytuacje skrajne, w których obie ze stron podnoszą na siebie głos, a emocje sięgają zenitu. Z reguły jednak prędkiej czy później nieporozumienia kończą się zawieszeniem broni, nastaje rozejm, a relacje wracają na właściwe tory. Bywa i tak, że skumulowane emocje i ich nagła erupcja przynoszą nawet znaczną poprawę dotychczasowej sytuacji,

poradzi sobie świetnie bez pomocy tłumacza: youtu.be/Oh_4S40KyHs.

Skoro poruszyłam niniejszym wątek relacji między mężczyznami w rodzinie, muszę w tym miejscu dodać, że często mamy tu również do czynienia ze zjawiskiem naśladownictwa. Osobnik młodszy upodabnia się do starszego przedstawiciela gatunku, przejmując po nim nie tylko cechy fizyczne, lecz również zachowania. Oj tak, niedaleko pada jabłko od jabłoni. Czasami dochodzi nawet do zaawansowania owego procesu w stopniu powodującym wyrównanie się gustu ojca i syna. Czym to grozi? Powiem tylko, że „poważnymi” konsekwencjami, o czym w spocie „The Apple and the Tree”: youtu.be/VC5281Kcm00 reklamującym Imprezę dwa lata temu.

Mam nadzieję, że dzięki ostatniemu z zaprezentowanych dzisiaj filmów reklamowych udało mi się wrócić na ścieżkę zabawnych sytuacji, które lubią przytrafiać się w rodzinnym podwórku. Dzieci bez względu na wiek są często autorami komicznych scenariuszy, na które nie wpadłby nawet najbardziej wytrawny reżyser. Czerpmy z nich zatem radość, a jeśli nie mamy własnych, poświęćmy czas chociażby maluchom z sąsiedztwa, które również oczekują naszej uwagi. Krótka pogawędka ze szkrabem buszującym w ogródku sąsiada i zaspokojenie jego dziecięcej ciekawości może okazać się tym, co wprawi nas w niezwykle dobry nastrój na cały, nawet najdłuższy dzień: youtu.be/2xiptQVmtaw. ■



a wyzwani stawianych rodzicom przybywa w tym okresie co niemiara. Zapewne wielu z nas pamięta swe pierwsze „kroki” za kółkiem samochodu pod czujnym okiem taty. Na pewno lekcje jazdy zapamiętają również sympatyczni bliźniacy z reklamy „Stick Shift”: youtu.be/iFr9qHJ5gll, która jest świetnym dowodem na to, jak wielką dozą cierpliwości w imię naprawdę ważnej sprawy gotów wyказаć się ojciec. Obejrzyjcie i bierzcie przykład, drodzy tatusiowie!

Relacje na linii ojciec – syn czasami bywają wystawiane na naprawdę ciężką

oczyszczając atmosferę rodzinnego ogniska. Dawniejsze powody słownych uniesień odchodzą w niepamięć, a ciepłe wspomnienia z młodości zbliżają i dają poczucie bliskości. Trudną relację na granicy dwóch pokoleń, która na szczęście z czasem uległa przemianie, Subaru zobrazowało w jednej ze swoich japońskich reklam. Choć aktorzy posługują się w niej językiem Kraju Kwitnącej Wiśni, jest ona z całą pewnością czytelna dla każdego mieszkańca naszej planety. Z rozszyfrowaniem zamieszczonego tu potężnego bagażu emocji każdy z nas



Ave Cezar... hej! (czyli Igrzyska „Zakopianka 2022”)

Od czasów cesarza Nerona tak już jest, że jak plebs nie ma na chleb, to władza organizuje mu igrzyska, bo wtedy para idzie hołocie w gwizdek i nie ma siły na rewolucje. Czym różnią się współczesne rządy w Polsce od rządów Nerona? Otóż właściwie niczym, gdyby nie ilości Neronów. Neronowie niższego szczebla bawią lud dożynkami na wiejskich boiskach, a ci wyższego budują sobie do tego celu nowe stadiony. Nie są one co prawda przeznaczone na organizację stricte dożynek, ale przyjmując, że po zakończeniu docelowych imprez są nierentowne i w dużej mierze mają swój udział w dożynaniu budżetu, nie należy nie doceniać tej lingwistycznej zbieżności.

Polska znana była do tej pory na świecie z jednego z najwyższych współczynników spożycia wyrobów spirytusowych na jednego mieszkańca, najbardziej pomysłowych złodziei samochodów, poetów noblistów oraz ostatnio z emigracji obywateli, dorównującej liczebnością pacyficznej migracji sardynek. Nasz rząd w ramach poprawy wizerunku kraju postanowił, że Polska będzie teraz areną zmagania sportowych z górnej półki.

Na pierwszy ogień poszły Mistrzostwa Europy w wyczynowym traktowaniu nadmuchianej skóry z buta, gdyż przy poziomie, jaki reprezentuje nasz team, była to jedyna możliwość załapania się do tego turnieju, a przecież są na naszym kontynencie trzy reprezentacje, które jesteśmy w stanie pokonać: Księstwo Monako, Księstwo Lichtenstein i Albania.

Wyszło, jak wyszło i żeby szybko zapomnieć o blamażu najwybitniejszych (bo przecież najlepiej opłacanych) polskich sportowców wymyślono, że teraz czas najwyższy na zimowe igrzyska. Aktualnie dysponujemy takimi asami dwojga desek, łyżew i ślizgów, że jak oni dożyją do tego sportowego obiadu w 2022 – czego serdecznie im życzyć – to będą już przysłowiową musztardą, gdyż galernicy mają krótką datę przydatności.

Miejmy jednak nadzieję, że musztarda da ambicjonalnego i mentalnego

kopa młodzieży, a jej sukcesy zachęcą kolejne pokolenie do uprawiania czegoś więcej poza konopiami i wtedy Małyszko i Stochomanię (bardzo zacne i zasłużone zjawiska) zastąpi jakaś Curuś, Synuś, Mamuś lub Tatuśmania.

Teoretycznie można zatem założyć, że mistrzów w ślizganiu się na *bele cym* będziemy mieli, ale co z obiektywami? W tytule wspominałem (złośliwie i szyderczo) o **ZAKOPIANCIE**. Dlaczego? Otóż intencją organizacji tej wspaniałej imprezy zabłysnęli włodarze Krakowa; tyle że miasto dysponuje kilkoma osiedlowymi górkami saneczkowymi oraz pasmem gór zwanych Krzemionkami, które w porywach osiągną 40 metrów wysokości nad poziom odległego o 600 kilometrów morza.

Nic to – pokazaliśmy już raz całemu światu przed turniejem piłkarskim, że nas stać... Tfu! Wróć! Nie stać, ale się zastawimy i postawimy wszystko, choćby kosztem chleba dla poddanych. Skocznia jest i to zaraz za Krakowem, wystarczy przeprowadzić generalny remont za parę miliardów i można fruwać. Pytanie zasadnicze brzmi: *JAK TAM DOJECHAC?* Otóż... helikopterem. Co łączy Kraków z Wielką Krokwią w Zakopanem poza linią telefoniczną, nicią sympatii i najwolniejszą koleją współczesnej Europy? COŚ, co miejscowi

nazywają właśnie **ZAKOPIANKĄ**. To COŚ jest drogą o bitumicznej nawierzchni i nawet niekiedy przejezdną (pod warunkiem, że jest to „Międzynarodowy Dzień bez Samochodu”).

Gdyby problem dotyczył jedynie turnieju w skokach narciarskich, wystarczyłoby na **ZAKOPIANCIE** postawić telebimy, które umilałyby kibicom stanie w korku oraz informowały o aktualnych wynikach rywalizacji. Jednak w okolicach Zakopanego planowana jest również budowa trasy dla narciarstwa klasycznego, na której wystartuje pokolenie poKowalczykomanii (równie zasłużonego zjawiska).

Nieszczęścia chodzą zazwyczaj parami, ale niestety nie u nas. Ponieważ FIS odrzuci krakowskie Krzemionki jako arenę zmagania w konkurencjach alpejskich, zmusi to organizatorów do przeniesienia zawodów w słowackie Tatry, gdyż polskie są rezerwuarem przyrody (który niektórzy nazywają rezerwatem). Pech związany z tą lokalizacją polega na tym, że droga łącząca Kraków z naszymi południowymi sąsiadami to właśnie żadna inna jak oczywiście **ZAKOPIANKA**.

Z czystej ciekawości wprowadziłem adres znajomego Słowaka zamieszkującego w tym rejonie do nawigacji i poleciłem znalezienie najszybszej drogi dojazdowej. Wyszło, że najszybciej będzie, jak pojedziemy do Gerlitz, tam odbijemy

na Drezno, stamtąd na Pragę, z Pragi na Olomunec, a z Olomunca, to już tyle co z Krakowa. Troszkę trzeba nadrobić, ale za to jest pewność, że nie spędzimy trzech dób w Lubniu, gdzie kończy się nić sympatii pomiędzy Krakowem a Zakopanem, a zaczyna niteczka, lub w Poroninie, gdzie sympatia jeszcze występuje, za to niteczka prawie zanika.

Niestety organizator nie poprzestał na tym nieszczęściu i dorzucił zmagania saneczkarskie i bobslejowe w Myślenicach, gdzie znalaziono idealne miejsce do budowy jedyne w swoim rodzaju toru saneczkowego. Jedyne w swoim rodzaju, gdyż... prostego. Z początku planowano zbudować kręty, czyli normalny, ale przecinka jest od sznurka, a nie ma takich drwali, którzy potrafią ściąć drzewo i nie skaleczyć przy tym przypiętych do pnia przedstawicieli *Greenpeace'u*.

Tym, którzy mieli minus dostateczny z geografii, pragnę wyjaśnić, że Myślenice z Krakowem łączy... ZAKOPIANKA. Bobsleje i saneczkarsstwo to fajny sport, posiadając taki obiekt, można szkolić nowe pokolenia sportowców pod warunkiem, że minister sportu przestanie dmuchać piłkę nożną i kupi im

bobsleje, żeby zawodnicy nie musieli trenować w becze po ropy, a na zawody pożyczają niesprawdzonego sprzętu od innych reprezentacji. No chyba że istnieje Polski Związek Bobslejowy, a przysięgam, że do głowy by mi to nie przyszło.

Turniej hokeja na lodzie przewidziano w Krakowie i Katowicach. Z dojazdem do stolicy Górnego Śląska nie będzie problemu, jeżeli wybudujemy szybciotko obwodnicę remontowanej od dwudziestu lat autostrady. Taka inwestycja ma sens, gdyż po zakończeniu remontu autostrady, przez kolejne trzydzieści lat będzie można remontować obwodnicę, żeby po kolejnych trzydziestu znowu stała się obwodnicą remontowanej autostrady i tak aż do czasu,

gdy wynajdziemy asfalt. Katowice posiadają

wyburzyć obiekt – wybudować i nie porysować przy tym lodu. Budowę toru do łyżwiarstwa szybkiego zaplanowano na terenie krakowskiego AWF, kosztem circa koma przecinek i tu padła jakaś straszliwa suma. Czemu nie przy ZAKOPIANCE? Nie wiadomo. Załatwiono by w ten sposób frekwencję widowni, gdyż wszyscy ci co będą stali w korcu na skoki, biegi, bobsleje i slalomy, mogliby kibicować panczenistom.

Pomysł zorganizowania zimowej olimpiady w Krakowie budził we mnie od początku wesołość, ale dopiero lektura listu intencyjnego, wystosowanego przez małopolskich

Neronów do Komitetu Olimpijskiego tak mnie rozbawiła, że prostata odmówiła mi dalszej współpracy w utrzymywaniu płynów ustrojowych. Organizatorzy mianowicie – w dobie katastrofalnych zmian klimatycznych związanych z globalnym ociepleniem, topniejących czap lodowych, zanikających monsunów, zwalniającego prądu zatokowego, powodzi, błotnych lawin i opadów śniegu na Saharze – przewidzieli aurę i temperaturę co do jednego stopnia Celsjusza z ośmioletnim wyprzedzeniem

i gwarantują idealne warunki do uprawiania sportów zimowych. Jakby ktoś nie wiedział – Kraków jest mekką wrocławitów.

Patrząc pod tym kątem i zarazem w aspekcie rozgrywanych na nierentownym Stadionie Narodowym mistrzostw świata w windsurfingu pomyślałem o wykorzystaniu go w ramach zimowej olimpiady i założyłem, że gdyby na jesień nie zamknął dachu, przyszła marznąca mżawka i dałoby się to tak utrzymać, to mamy idealny obiekt do rozegrania wyścigu bojerów, bo wtedy te wentylatory z windsurfingu nie będą rdzewiały. Drobnym szczegółem, że bojerzy nie są dyscypliną olimpijską, da się skorygować.

No cóż, jaki Cezar, takie igrzyska. ■



sztuczne, kryte lodowisko

i wystarczy je tylko wyburzyć i postawić nowe nie naruszając tafli.

Kraków oprócz hokeja oferuje: noclegi dla kibiców, wioskę olimpijską, wyzerkę, odnowę biologiczną i zawody w łyżwiarstwie figurowym pod tym samym warunkiem co w Katowicach z hokejem, czyli



Motor
(nr 17-18/2014)

Moc pod kontrolą (WRX STI)

Subaru WRX STI było i nadal jest sedanem, w którym liczy się głównie kierowca. W najnowszym wydaniu poprawiono wszystko, co wpływa na dynamikę jazdy, sprawiając, że można je jeszcze łatwiej kontrolować.

Choć jego 2,5-litrowy bokser nadal wytwarza 300 KM, nowe WRX STI oferuje znacznie więcej od poprzednika. W czasie konferencji prasowej dobitnie przekonywali o tym inżynierowie japońskiej marki. Najważniejsze argumenty, jakich użyli, wyrażone zostały w procentach. Nadwozie ma o 40% wyższą odporność na skręcanie i o 30% – na zginanie. Przechyli w zakrętach zredukowano o 24%, sprężyny przedniego zawieszenia utwardzono o 22%, a aż o 400% zwiększono sztywność elementów mocujących przekładnię kierowniczą. Jakby tego było mało, o 15% wzrosła twardość seryjnych 18-calowych obręczy, które przy okazji stały się o 1 kg lżejsze. (...)

W dwóch odmianach

W odróżnieniu od poprzednika, który na początku sprzedaży występował jedynie w odmianie 5-drzwiowej, nowe WRX STI jest wyłącznie 4-drzwiowym sedanem. Za to w ofercie są dwie wersje, różniące się między sobą wyglądem i wyposażeniem. (...)

Tradycyjnie Subaru ma stały napęd na cztery koła, wykorzystujący centralny mechanizm różnicowy, pozwalający na

płynne rozdzielenie momentu obrotowego pomiędzy obie osie. Auto nie pozwala sobie na żadne półśrodki w postaci dołączanego sprzęgła wielopłytkowego czy układu Haldex. Tutaj moment napędowy rozdzielany jest w sposób ciągły, a kierowca może decydować jedynie o jego proporcjach.

Do wyboru są trzy tryby automatyczne i tryb ręczny. „AUTO” sprawdza się w większości warunków drogowych. „AUTO+” kieruje więcej momentu napędowego na przednią oś, natomiast to samo ustawienie z „minusem” – na tył, poprawiając zwrotność np. na krętych odcinkach dróg. Istnieje też możliwość ręcznego „spięcia” centralnego dyferencjału w jednym z sześciu ustawień, wykorzystywane głównie przy jeździe wyczynowej.

Kierowca nowego Subaru może także zmieniać charakterystykę pracy silnika za pomocą pokrętki SI-DRIVE (...). Ponadto system VSC (ESP) jest zaopatrzony w tryb torowy, pozwalający na jazdę z kontrolowanymi poślizgami. Oczywiście, można go całkowicie dezaktywować i czerpać niczym nie ograniczoną przyjemność z każdego metra za kierownicą.

Jak nigdy przedtem

WRX STI to auto sprawiające tym większą frajdę, im bardziej dociska się je do muru. Jest fantastycznie stabilne przy jeździe na wprost i ma bardzo dużo pewności siebie. Potrafi wręcz katapultować z miejsca, przenosząc się poza granicę 100 km/h w 5,2 s, ale największe znaczenie, poza możliwościami napędu, robi w nim układ kierowniczy.

To jeden z niewielu samochodów, w którym daje on tak duże poczucie kontroli nad sytuacją. Owszem, pracuje z wyraźnym oporem, ale ruchy kierownicy, nawet w położeniu środkowym, przesyłane są na koła od razu, bez zwłoki. Przy tym WRX STI nie zaskakuje nerwowymi reakcjami, a układ kierowniczy bez problemu pozwala wyczuć granicę przyczepności. To szczególnie trudna sztuka w aucie, w którym przechyli nadwozia praktycznie nie występują. (...)

Czwarta generacja WRX STI zachowała charakter poprzednika, ale w każdym aspekcie szybkiej jazdy jest od niego po prostu lepsza.



Motor
(nr 9/2014)

Wielki najazd SUV-ów (Forester 2.0D)

Auta terenowe rosną w siłę. Oferuje je większość liczących się producentów (...)

Siłą SUV-ów jest wszechstronność. Szczególnie tych z dieslem i napędem 4x4. Dlaczego? Bo zużywają mało paliwa i mają wystarczające właściwości terenowe dla kogoś, kto ma np. domek w górach. Kompaktowe SUV-y to też obszerna kabina i bogate wyposażenie.

Subaru Forester

Inne od reszty. Ma bardzo zachowawczy wygląd, archaiczne wnętrze, ale to bardzo rzeczowe auto, stawiające na konkrety.

Pierwszy to najobszerniejsza kabina. Subaru zapewnia mnóstwo miejsca z tyłu, ma płaską podłogę i regulowany kąt oparcia kanapy. Jego fotele cofają się najdalej spośród konkurentów. Obsługa jest prosta, rzeczowa. (...)

Drugi konkret to stały napęd 4x4. Forester nawet na luźnej nawierzchni rusza z miejsca bez zająknięcia, niezwykle sprawnie. Na wyjściu z zakrętu ma zawsze znakomitą trąkę.

Trzeci: jeździ solidnie (...)

I czwarty – 147-konny silnik, oczywiście typu bokser. Jest fantastyczny! Ma ogromną siłę już od 1000 obr./min, wysoką kulturę pracy, spontaniczne reakcje na gaz, ładnie brzmi i wręcz uwielbia wysokie obroty. Przy tym na testowej trasie zużył tylko 6 l ON na 100 km. To klasa sama dla siebie. (...)



www.furora.tv

(2014-02-19)

Test Subaru XV - sportowa dusza crossovera

(XV 2.0i)

Karoseria

Sportowy styl widać już na pierwszy rzut oka. Model mający długość 4450 mm i szerokość 1780 mm ma wysokość zaledwie 1570 mm. Porównując to z innymi (...), widzimy, iż model jest wyraźnie niższy, co sugeruje sportową niską sylwetkę (oczywiście niską w stosunku do konkurentów).

Mimo tego jednak wyeksponowane nadkola błotników i agresywny zarys z przodu i z boku wskazują, że XV jest nowoczesnym crossoverem. Szczególnie uwydatniają to dwa elementy:

1. nadkola, które nadają XV sportową, muskularną sylwetkę i podkreślają, że samochód jest gotowy do drogi w każdych warunkach, oraz
2. 17-calowe koła ze stylowymi, aluminiowymi felgami, które podkreślają charakter auta o wysokich osiągnięciach.

Warto podkreślić jeszcze jeden element. Subaru XV ma rozstaw osi 2635 mm (...).

Nie oznacza to jednak, że komfort siedzących jest jak w klasycznej wersji osobowej. Zajmując miejsce w XV, pocujemy z przodu więcej miejsca na poziomie bioder, łokci i ramion, a z tyłu większy rozstaw osi dostarcza więcej miejsca na nogi. Słowem jest to połączenie klasycznej wersji miejskiej i SUV-a, czyli... to jest crossover.

Stały napęd wszystkich kół - Symmetrical AWD

Moc w SUBARU dostarczana jest cały czas do wszystkich czterech kół, tak aby prowadzenie i trakcja były najlepsze z możliwych.

Dodatkowo podczas podróży w złej pogodzie czy w każdej innej sytuacji, gdy sekundy decydują o podjęciu dobrej decyzji na drodze, zrównoważenie i symetria układu napędowego powodują, że samochód jest stabilny, szybko reaguje na Twoje manewry i pozwala uniknąć niebezpieczeństwa. (...)

Atutem modelu jest także zawieszenie, które zostało precyzyjnie zestrojone, by przynosić satysfakcję w codziennej eksploatacji dzięki sportowemu prowadzeniu, ale jednocześnie pozwolić na komfortowe pokonywanie nierówności.

Z przodu odporna na siły boczne konstrukcja kolumnowa wzmacnia reakcje podwozia i powoduje, że układ kierowniczy działa precyzyjnie, dając kierowcy wrażenie połączenia z drogą. Przedni stabilizator o powiększonej średnicy sprawia, że samochód mniej przechyla się na zakrętach, a kierowca ma więcej kontroli i pewności prowadzenia.

Usztywnione zawieszenie tylne, z dwoma wahaczami poprzecznymi, radzi sobie zaś z wyboistymi nawierzchniami i ostrymi zakrętami z dużą pewnością siebie i precyzją. Jego reakcje są dokładnie takie, jakich potrzebujemy, by jazda stała się ekscytująca. (...)

Dla kogo?

Tak jak w przypadku każdego Subaru jest to samochód dla konesera. Możemy bowiem zakupić model tańszy (testowany model miał wartość prawie 100 000 zł), model o zupełnie innym wykończeniu wnętrza, a także model zużywający mniej paliwa. Nie będziemy jednak mieli frajdy z jazdy, jaką daje silnik boxer, oraz nie odczujemy walorów napędu Symmetrical AWD. (...)

Tak więc nie jest to samochód dla osoby szukającej jakiegokolwiek modelu crossovera. To wersja dla szukających crossovera, ale ze znacznym i techniką SUBARU.

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

Redakcja / Wydawca / Reklama:

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

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz

(zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl)

Redaktor prowadzący:

Robert Malara

(robert.malara@plejady.subaru.pl)

Opracowanie graficzne

/ korekta / skład / druk:

MEDIAGRAFIKA www.mediagrafika.pl

Stali współpracownicy:

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

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

Magazyn „Plejady” jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów. Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy - zabronione.

ISSN 1897-1989

www.plejady.subaru.pl



facebook.pl/MagazynPlejady

NIE TESTUJ FOTELIKÓW NA WŁASNYM DZIECKU!



korzystaj z testów na **fotelik.info**

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

