



Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie AC/OC/NNW i GAP



61 850 35 25



santanderleasing.pl



ebok.santanderleasing.pl

 **Santander**
Leasing

NR 98 (5/2021)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



BEZPIECZEŃSTWO

ABSOLUTNY LIDER BEZPIECZEŃSTWA

ROZMOWY

SFIKSOWAŁEM NA PUNKCIE TEGO SPORTU

– ROZMOWA Z MARKIEM ZACHARĄ

PODRÓŻE

25. SUBARIADA KORSYKA – ISLE OF BEAUTY,

CZYLI WYPRAWA DLA CIERPLIWYCH /CZ.1/



ZIMOWA PRZYCZEPNOŚĆ BEZ CIENIA WĄTPLIWOŚCI!



Zima czai się tuż za zakrętem! Nie daj się zaskoczyć pierwszym opadom śniegu. Już teraz zaplanuj sezonową zmianę opon z Yokohama **BluEarth*Winter V906**. Nieważne, czy planujesz wyprawę w góry na narty, czy podróż z dziećmi do szkoły. Zawsze możesz liczyć na niezawodną przyczepność.

We flagowej oponie zimowej Yokohama strefa kontaktu z podłożem została poszerzona o 10%. Unikalna architektura bieżnika z rowkami w kształcie litery "V" i lamelkami 3D jeszcze wydajniej odprowadza spod kół wodę oraz błoto pośniegowe. Zachwyć się zimą z oponami Yokohama **BluEarth*Winter V906**!

YOKOHAMA

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

BluEarth*WINTER V906

NA POCZĄTEK

PLEJADY

RUSZAJĄ NASZE ZIMOWE AKCJE

Jak co roku o tej porze pragniemy poinformować, że już w listopadzie ruszają dwie organizowane przez nas akcje – „Akcja Zima” i „Bezpieczna Zima z Subaru”. Ich celem jest zwiększenie bezpieczeństwa podróży w naszych samo-

w trosce o bezpieczeństwo kierujących samochodami naszej marki. W ramach „Akcji Zima” każdy klient, który zakupi i zarejestruje w autoryzowanej sieci dealerskiej nowy samochód Subaru w okresie od listopada do marca, otrzyma od nas w prezencie cztery opony

wykonane w promocyjnej cenie 149 zł brutto. Przypomnijmy, że standardowo w ramach akcji „Bezpieczna Zima z Subaru” oferujemy kontrolę układu hamulcowego, układu kierowniczego, elementów zawieszenia, ogumienia, oświetlenia i wycieraczek.



chodach w okresie jesienno-zimowym. Obie pomogą dobrze przygotować pojazdy spod znaku Plejad do zbliżających się dużymi krokami tygodni, w których na zewnątrz zapanuje biała aura, temperatura spadnie poniżej zera, a pod kołami zrobi się ślisko. Zachęcamy zatem do skorzystania z przygotowanej przez nas oferty, idealnie skrojonej na te pogodowe wyzwania.

Oba wymienione programy zdecydowaliśmy się kontynuować w sezonie zimowym 2021/2022

zimowe. Akcja „Bezpieczna Zima z Subaru” jest z kolei adresowana do wszystkich właścicieli Subaru, w szczególności tych posiadających pojazdy, które mają już całkiem sporo na liczniku. Polega ona na kontroli samochodu przed okresem zimowym. W dniach od 2 listopada do 18 grudnia zapraszamy zatem do wszystkich Autoryzowanych Stacji Obsługi Subaru, gdzie będzie można przeprowadzić przegląd. Sprawdzenie kluczowych dla bezpieczeństwa elementów pojazdu zostanie

W przypadku zlecenia naprawy ujawnionych uszkodzeń opłata za wykonaną kontrolę zostanie zwrócona w formie vouchera rabatowego do wykorzystania przy opłacie za tę naprawę. Jeśli natomiast zajdzie potrzeba wymiany klocków i/lub tarcz hamulcowych, pobrana zostanie opłata tylko za te części, natomiast usługa ich wymiany będzie bezpłatna. Mimo że za oknem robi się zimno, my gorąco zachęcamy do skorzystania z naszej oferty. Naprawdę warto!

Zespół Subaru Import Polska



AKTUALNOŚCI

6

RAJDY

10 ASFALTOWE LATO NA ODCINKACH SPECJALNYCH

ROZMOWY

16 SFIKSOWAŁEM NA PUNKCIE TEGO SPORTU
– ROZMOWA Z MARKIEM ZACHARĄ

BEZPIECZEŃSTWO

34 ABSOLUTNY LIDER BEZPIECZEŃSTWA

IMPREZY

38 IV PUCHAR SUBARU W KOLARSTWIE GÓRSKIM

PODRÓŻE

44 SUBARIADA KORSYKA – ISLE OF BEAUTY,
CZYLI WYPRAWA DLA CIERPLIWYCH /CZ. 1/

NASI PARTNERZY

52 TANKUJEMY (KULTURĘ) DO PEŁNA!

PRZEPISOWO

56 UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO PYTAJĄ
– EKSPERT ODPOWIADA /CZ. 1/

FANPAGE

62

PISZĄ O NAS

66



OUTBACK Z NAJWYŻSZYMI NOTAMI OD EURO NCAP

Poziom bezpieczeństwa oferowanego przez samochody naszej marki od lat cieszy się uznaniem ekspertów organizacji Euro NCAP. Na początku września dotarły do nas wyniki przeprowadzonych przez nią kolejnych testów i okazało się, że już po raz dziewiąty z rzędu na pięć gwiazdek zasłużył w nich model spod znaku Plejad. Tym razem był nim najnowszy Outback w specyfikacji europejskiej.

Pięć gwiazdek jest najwyższą możliwą do osiągnięcia notą w testach bezpieczeństwa w ramach europejskiego programu oceny nowych samochodów organizowanych przez

Euro NCAP. Dotyczą one ochrony pasażera dorosłego, ochrony przewożonego dziecka, ochrony pieszych i rowerzystów oraz systemów wspomagania bezpieczeństwa. We wszystkich czterech wymienionych kategoriach Outback wypadł rewelacyjnie, uzyskując wyniki, które ostatecznie przyniosły to wspaniałe wyróżnienie. Model otrzymał najwyższe w historii testów oceny dla pojazdu marki Subaru za system wspomagania bezpieczeństwa, którym jest EyeSight, oraz za oferowaną ochronę pieszych i rowerzystów. Były to wyniki odpowiednio na poziomie 95% i 84% według najnowszych protokołów oceny

bezpieczeństwa Euro NCAP (2020–2022), które jednocześnie okazały się najwyższymi do tej pory wynikami we wszystkich klasach samochodów, zgodnie z najnowszymi testami. Ponadto w kategorii odnoszącej się do ochrony przewożonego dziecka Outback uzyskał notę 89%, czyli najwyższy do tej pory wynik w klasie dużych samochodów rodzinnych, również według najnowszych protokołów testowych.

Na tak świetne oceny Outbacka wpływ miało wiele czynników. Wyróżniony model wyposażony jest w system EyeSight najnowszej generacji. Zastosowane w nim nowe oprogramowanie do rozpoznawania obrazu

oferuje między innymi: zaawansowany aktywny tempomat Advanced Adaptive Cruise Control z funkcją wyśrodkowania samochodu w pasie ruchu, asystenta awaryjnego utrzymania pasa ruchu, rozpoznawanie znaków drogowych z inteligentnym ogranicznikiem prędkości, ostrzeganie przed opuszczeniem pasa ruchu z funkcją wibracji kierownicy, zapobieganie opuszczaniu pasa ruchu z rozpoznawaniem pasa zieleni i krawędzi jezdni oraz przedkolizyjne hamowanie awaryjne z rozszerzonym wsparciem w zapobieganiu kolizjom na skrzyżowaniach. Pakiet bezpieczeństwa Outbacka obejmuje ponadto funkcję

automatycznego hamowania wstecznego Reverse Automatic Braking, system wykrywania pojazdów nadjeżdżających z tyłu Subaru Rear Vehicle Detection oraz system Rear Seat Reminder przypominający o konieczności sprawdzenia tylnych foteli przed opuszczeniem pojazdu. Zestaw kamer (przednia, boczna, tylna) pozwala z kolei na pewniejsze i bezpieczniejsze manewrowanie pojazdem dzięki zwiększeniu pola widzenia. Model jest ponadto wyposażony w system monitorowania kierowcy Driver Monitoring System pozwalający wykryć jego rozkojarzenie lub oznaki senności. Nowy Outback powstał

na bazie platformy Subaru Global Platform (SGP), w której zastosowano większą ilość stali o najwyższej wytrzymałości. Pozwoliło to zmniejszyć wagę nadwozia, a jednocześnie poprawić o 40% bezpieczeństwo w przypadku przednich, bocznych i tylnych zderzeń. Efektem jest również poprawa pochłaniania energii i efektywniejsze przekazywanie siły uderzenia. Nadwozie zostało wyraźnie wzmocnione dzięki nowej ramie o pełnej strukturze wewnętrznej oraz dodatkowym belkom i ramom pomocniczym. Wszystko to sprawia, że w przypadku kolizji Outback zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa.



PRZEDSTAWIAMY ŚWIATU NOWE SUBARU WRX

10 września swoją światową premierę miał nowy WRX w amerykańskiej specyfikacji 2022. Piąta już generacja tego modelu to samochód z napędem wszystkich kół o dynamicznym charakterze, który teraz dostarcza jeszcze więcej radości z jazdy i cechuje się naprawdę dużą praktycznością.

Wypożyczony w silnik Subaru BOXER model WRX jest symbolem sportowych możliwości samochodów Subaru. Odkąd po raz pierwszy pojawił się na japońskich drogach w 1992 roku, zyskał ogólnosiwiatowe poparcie entuzjastów sportowych czterech kółek jako wyróżniający się samochód wyczynowy, łączy imponujące osiągi z praktycznością czterodrzwiowego sedana. Model ten zaczął podbijać amerykańskie drogi nieco później, w 2001 roku, i nieustannie cieszy się dużym zainteresowaniem tamtejszych kierowców.

Od swojego światowego debiutu do chwili obecnej WRX ulegał stopniowej ewolucji. Na rynku pojawiały się jego kolejne generacje, a nastanie każdej następnej umacniało jego pozycję zarówno jako samochodu sportowego, jak i praktycznego sedana. Najnowsza odsłona modelu wyposażona jest w turbodoładowany 2,4-litrowy silnik Subaru BOXER z bezpośrednim wtryskiem paliwa, który natychmiastowo reaguje na wciśnięcie

pedału gazu przez kierowcę, zapewniając mocne i szybkie przyspieszenie. Samochód cechuje się sztywnym nadwoziem, a zbudowany został na platformie Subaru Global Platform (SGP) z ramą o pełnej strukturze wewnętrznej. Dzięki temu udało się znacznie polepszyć reakcję układu kierowniczego na polecenia prowadzącego oraz poprawiono komfort jazdy poprzez zniwelowanie nieprzyjemnych wibracji i wstrząsów. Na stabilne prowadzenie nowego WRX-a wpływ ma również zoptymalizowana geometria podwozia. Ponadto w wybranych egzemplarzach dostępna jest skrzynka biegów Subaru Performance z adaptacyjną kontrolą zmiany biegów, system Drive Mode Select umożliwiający wybór trybu jazdy zgodnie z preferencjami prowadzącego oraz system wspomagania kierowcy EyeSight w jego najnowszej odsłonie, zapewniający jeszcze większe bezpieczeństwo. Z zewnątrz nowy WRX zwraca uwagę swoim odważnym, sportowym wyglądem. Wzrok przykuwa przede wszystkim sześciokątny grill, szeroki i nisko zamocowany zderzak oraz wyraziste błotniki. Wygodne wnętrze pojazdu również utrzymano w sportowej stylistyce, a sztywność dodają mu czerwone przeszycia na czarnej tapicerce. Na desce rozdzielczej dominuje

duży wyświetlacz systemu informacyjno-rozrywkowego, zapewniający obsługę funkcji, które z całą pewnością uprzyjemnią podróż. W wybranych wersjach wyposażenia modelu WRX pasażerowie z przodu będą mogli ponadto cieszyć się wygodą nowo zaprojektowanych foteli Recaro. Teraz zapewniają one jeszcze lepsze utrzymanie ciała i pomagają zachować preferowaną pozycję za kierownicą podczas jazdy w trybie sportowym. Świetnie zorganizowane, przestronne wnętrze samochodu i lepsza widoczność zza kierownicy pozwalają w pełni skupić się na prowadzeniu i zapewniają prawdziwy spokój ducha. Nasi inżynierowie zadbali również o bardzo funkcjonalną przestrzeń bagażową sedana. Na jego pokładzie z pewnością zmieści się wszystko, co może przydać się na przykład do prowadzenia zdrowej, sportowej aktywności poza miastem.

Nowy WRX to samochód, który pozwala łączyć radość płynącą z jazdy z codzienną praktycznością. Oferuje jeszcze lepsze osiągi, technologię i bezpieczeństwo, które wspierają aktywny styl życia. Na rynku amerykańskim pojawi się w sprzedaży już w przyszłym roku. Jesteśmy przekonani, że od razu zwróci uwagę tamtejszych kierowców. Niestety nie ma na razie informacji o jego dostępności w Europie.

PLEJADA GWIAZD NA BESKID CUP 2021 Z SUBARU W TLE

Miło nam poinformować, że byliśmy jednym ze sponsorów jubileuszowej XV edycji Beskid Cup, czyli Turnieju Tenisa Ziemnego Artystów Polskich o Puchar Banku BNP PARIBAS i Deblowo-Mixtowego Turnieju Tenisa o Puchar Prezydenta Miasta Bielska-Białej. Impreza odbyła się w terminie 9–12 sierpnia na kortach SPA Hotelu Jawor**** w Jaworzu.

Chęć udziału w tegorocznych rozgrywkach Beskid Cup zgłosili znani i lubiani artyści sceny polskiej – cała plejada gwiazd! Byli wśród nich m.in.: Urszula Dudziak, Beata Ścibakówna, Radosław Bielecki, Jacek

Mejer MEZO, Wojciech Dąbrowski, Łukasz Pietsch, Jan Englert, Marcin Piotrowski LI-BER, Stefan Friedmann, Maurycy Polaski, Piotr Gąsowski, Grzegorz Poloczek, Zbigniew Górny, Krzysztof Respondek, Władysław Grzywna, Robert Rozmus, Krzysztof Hanke, Przemysław Sadowski, Robert Janowski, Henryk Sawka, Mariusz Kałamaga, Wojciech Skibiński, Dariusz Kamys, Tomasz Stockinger, Leszek Malinowski czy Przemysław Żejmo. Do przybyłych na korty aktorów, muzyków i kabareciarzy dołączyły również inne znane osobistości. W wyjątkowo gorących promieniach słońca i przy równie

gorącym dopingu kibiców dali oni prawdziwy popis swoich tenisowych umiejętności.

Po niezwykle zaciętej walce tytuł mistrza Turnieju Tenisa Ziemnego Artystów Polskich i Puchar Banku BNP PARIBAS zdobył Łukasz Pietsch. Srebrny medal powędrował do Jaka MEZO Mejera, a brązowy – do Wojciecha Dąbrowskiego. Z kolei w Deblowo-Mixtowym Turnieju Tenisa o Puchar Prezydenta Miasta Bielska-Białej niezwykcie okazali się Urszula Dudziak i Tomasz Stockinger. Drugie miejsce zajęli Przemysław Żejmo i Bogdan Kłys, a trzecie Maria Borzyszkowska i Wojciech Tylka. Gratulujemy!



ASFALTOWE LATO NA ODCINKACH SPECJALNYCH

Po szutrowym początku sezonu w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Europy (ERC) oraz Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski (RSMP) przyszedł czas na zmianę nawierzchni, a tym samym wymianę zawieszenia i kół na te przeznaczone na asfalt.

21 lipca ekipa Subaru Historic Rally Team wyruszyła w podróż do Włoch, by już dzień później odbyć tam przedrajdowe testy. Miały one pomóc Michałowi w oswojeniu się z nieco odmiennym niż krajowy rodzajem asfaltu oraz dopasowaniu ustawień rajdówki do specyfiki Rajdu Roma di Capitale. Kolejny dzień przeznaczono na zapoznanie z trasą imprezy i psychiczne przygotowanie do walki. Tym razem z powodów zdrowotnych z prawego fotela musiał zrezygno-

wać Jacek Pryczek, a jego miejsce u boku Michała zajął Krzysztof Marszał. Wierni czytelnicy Magazynu „Plejady” na pewno świetnie kojarzą Krzyśka z artykułów sprzed kilku lat, w których opisywaliśmy zarówno historię pasji do Subaru Marka Kluszczyńskiego, jak również jego starty wspólnie z Krzyśkiem w RSMP, HRSMP, rajdach Niemiec i Lausitz.

Krzysztof Marszał: „Tuż przed wyłowieniem do Włoch zapadła decyzja, że zastąpię Jacka Pryczka u boku Michała podczas

trzeciej rundy ERC. Ostatni raz siedziałem w samochodzie rajdowym dwa lata temu – z obecnym członkiem SHRT, Jackiem Michalskim – ale nie powinno to być przeszkodą w nadchodzący weekend. Z Michałem świetnie się znamy, mamy za sobą nawet jeden wspólny start w 2018 roku, kiedy to wygraliśmy Rajd Świdnicki w klasyfikacji HRSMP. Pomocne były wczorajsze testy, gdzie po tak długiej przerwie dość szybko udało nam się zgrać i złapać wspólny język w rajdówce. Opis Michała przez te





fot. Marcin Rybak

kilka lat ewoluował, doszło kilka nowych komend, ale już podczas testów szybko się do tego przystosowałem. Choć startowałem w wielu cyklach rajdowych – od RPP, przez HRSMP, do RSMP, a nawet WRC, to start w Mistrzostwach Europy będzie moim debiutem. Liczymy na udany włoski weekend i dużą ilość punktów na mecie". (źródło: facebook.com/SubaruImprezaRA)

Odcinki specjalne włoskiej rundy mistrzostw Europy zostały rozłożone na dwa dni rywalizacji, w sumie 14 odcinków specjalnych, ponad 190 km oesowych. W piątek wieczorem na ulicach Rzymu rozegrany został krótki, widowiskowy odcinek superspecjalny (SSS – Super Special Stage), który nasza załoga ukończyła na 5. miejscu w ERC2. Pierwszą sobotnią próbę Michał z Krzyskiem rozpoczęli spokojnie, ale mimo to nie ustrzegli się błędu, jakim było zgłoszenie auta. Nie wybiło ich

to jednak z rytmu i z odcinka na odcinek przyspieszali i poprawiali swoją pozycję w klasyfikacji, kończąc pętlę na 5. miejscu. Na odcinku numer 4 (SSS z poprzedniego dnia nie był numerowany jako pierwszy odcinek rajdu) rajdówka uderzyła w jakąś przeszkodę na wewnętrznej jednego z zakrętów i uszkodzeniu uległ układ kierowniczy. Mimo tego oraz ponownego zgłoszenia auta czasy wszystkich odcinków drugiej sobotniej pętli nastrajały pozytywnie i finalnie załoga nr 41 zakończyła dzień z 5. wynikiem w swojej klasie. Wynik o tyle dobry, że przyszło im walczyć ze znacznie lepszymi autami rywali. Niestety podczas serwisu okazało się, że usterka, z którą walczyli mechanicy, nie została usunięta w regulaminowym czasie przeznaczonym na naprawy i zespół musiał skorzystać z Rally2, czyli możliwości startu kolejnego dnia, ale z dodatkową karą czasową.

Rywale w Suzuki Swiftach R4lly S oraz Fiat 124 Abarth RGT byli poza zasięgiem, więc „Lanos” z polską załogą pokonywał kolejne kilometry tempem, które Michałowi pozwoliło zbierać kolejne cenne doświadczenia na arenie europejskiej, bez nadmiernego ryzyka zniszczenia auta. Niestety podczas próby nr 9 złapany kapeć zmusił naszych reprezentantów do zatrzymania i zmiany koła na odcinku, czego skutkiem była ponad 6-minutowa strata do zwycięzcy próby i spadek na 8., ostatnią pozycję w klasie, której mimo dalszej dobrej jazdy nie udało się już poprawić.

Michał Pryczek: „Polecieliśmy do Włoch z bagażem podręcznym, a na powrocie musieliśmy dokupić rejestrowany – zebraliśmy tyle doświadczenia, że nie zmieściło się do jednego bagażu. Śmieję się, że choć wpisowe do rajdu było drogie, to przelicznik tej kwoty w stosunku do



fot. Marcin Rybak
 ilości przejechanych zakrętów wychodzi bardzo korzystnie. Dlatego uważam, że mimo nie najlepszego wyniku na mecie, warto było tutaj przyjechać. (...)” (źródło: facebook.com/mpryczekrally)

Kolejną letnią rundą ERC był czeski klasyk – Rajd Barum, którego jubileuszowa, 50. edycja przyciągnęła jeszcze więcej niż zwykle załóg europejskiej czołówki oraz kibiców z różnych krajów. Ponieważ baza zlokalizowana jest w Zlinie, który znajduje się niecałe 100 km od polskiej granicy, to jedną

z najliczniej przybywających na odcinki narodowości są właśnie Polacy. Organizacja rajdu stoi zawsze na bardzo wysokim poziomie, co dodatkowo motywuje wszystkich do pojawienia się na „Barumce”, bez względu na charakter udziału. Ponieważ tegoroczna edycja była czwartą rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy (ERC), to nie mogło zabraknąć w niej niebiesko-białej Imprezy N14 z Dzierżoniowa. Podobnie jak w Rzymie, również w Zlinie, na fotelu pilota obok Michała zasiadł Krzysiek. Po krótkich

testach przedrajdowych w okolicach Złotoryi panowie zgodnie stwierdzili, że ich zgranie jest jeszcze lepsze niż we Włoszech.

Prawie 10-kilometrowy odcinek w centrum Zlinu, rozgrywany w piątkowy wieczór i inaugurujący rywalizację na Morawach, rozpałił emocje wśród kibiców, ostrząc ich apetyt na jeszcze więcej emocji w kolejnych dniach. I choć kibice faktycznie nie mieli okazji oglądać zaciętą walkę we wszystkich klasach, to w przypadku załogi SHRT tej rywalizacji było znacznie mniej. Z ośmiu przewidzianych na sobotę prób „Lanos” pokonał w całości rajdowym tempem jedynie pierwszą z nich. Druga została odwołana z powodu wypadku jednej z załóg, a na trzeciej z powodu problemów ze wspomaganiem i błędów kierowcy Imprezy N14 opuściła drogę, uderzając w ziemną bandę i krzywiąc wahacz, co wyeliminowało



fot. Mateusz Banas * 2



wało ją z dalszej rywalizacji tego dnia. Mechanicy MTS Dzierżoniów bez większych problemów naprawili zarówno uszkodzenia zawieszenia, jak i usterkę układu kierowniczego, pozwalając Michałowi i Krzyskowi wrócić do rywalizacji drugiego dnia. Żał jednak było utraconych kilometrów, które załoga mogłaby pokonać tego dnia, gdyby nie uszkodzenie auta. Już bez szansy na dobry wynik w klasie, ale nadal z możliwością zebrania wielu ważnych doświadczeń reprezentanci SHRT rozpoczęli niedzielne zmagania od dobrego tempa, by niestety powtórzyć przygodę z rajdu Rzymu, kiedy to przebili oponę i byli zmuszeni zmieniać koło na odcinku. Mimo tych wszystkich niepowodzeń podczas kolejnej próby Michałowi udało się zająć drugie miejsce w klasie, tracąc do zwycięzcy tylko 1,8 sekundy. Ten drobny, wydawałoby się, sukces okazał się jednak



foto: Mateusz Banas 4-4

bardzo mocnym, pozytywnym bodźcem dla Michała, by mimo wyników poniżej oczekiwań nie tracić nadziei i dalej ciężko pracować na przyszły sukces w europejskim czempionacie.

Michał Pryczek: „*Mimo niepowodzenia z pełnym przekonaniem stwierdzam, że będę chciał wrócić na ten rajd. Czuję, że mam z nim rachunek do wyrównania. Oby to się stało już w przyszłym roku!*” (źródło: facebook.com/mpryczekrally)

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (RSMP)

Z początkiem wakacji również Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (RSMP) przeniosły się z szutrow na asfalt. Trzecią rundą krajowego czempionatu, z bazą w Puławach, był Rajd Nadwiślański, rozgrywany w połowie lipca. Organizatorzy przewidzieli prawie 120 km odcinków specjalnych rozgrywanych jedynie w sobotę. Piątek przeznaczony był na zapoznanie i wieczorny odcinek testowy. Po przygotowaniach w poprzedniej rundzie, czyli szutrowym Rajdzie Polski, mechanicy Subaru Historic Rally Team musieli przywrócić rajdówkę do pełni sprawności, by kolejny rajd nie dostarczał negatywnych emocji związanych z awariami, a jedynie te pozytywne związane z walką o sekundy na odcinkach. Jacek Michalski i Adam Binięda tymczasem koncentrowali się na przygotowaniu strategii i podejścia do odcinków, ponieważ rajd ten słynie z bardzo długich prostych, dużych prędkości, zdradliwych

hamowań i zakrętów, a w trakcie imprezy przewidziany był tylko jeden serwis dla rajdówek. Rajd Nadwiślański nigdy nie był szczęśliwy dla załóg historycznego zespołu Subaru, podróżujących „Babciami”. I choć najtrudniejsze chwile przeżyli w nim Marek Kluszczyński z Krzyszkiem Marschałem w 2014 roku, to również Michał i Jacek Pryczki nie mogą zaliczać swoich startów w tym rajdzie do udanych.

Jacek z Adamem wystartowali więc ostrożnie, ale wystarczająco szybko, by od samego początku prowadzić w klasie HR2 i sukcesywnie powiększać przewagę nad bezpośrednimi rywalami. Również czasy

osiągane w klasyfikacji generalnej prezentowały się całkiem dobrze. Dzięki równej, szybkiej jeździe w końcu się udało i „Babcia” zameldowała się w Rajdzie Nadwiślańskim na najwyższym podium w swojej klasie, deklasując rywali o ponad 7,5 minuty!

Kilka tygodni później, na Podkarpaciu, zespołowi SHRT przyszło zmierzyć się z trudnymi odcinkami w okolicach Rzeszowa, na których rok wcześniej Jacek z Adamem rozpoczęli swoją rajdową współpracę. To jeden z trudniejszych rajdów w kalendarzu RSMP, jak również jeden z tych, który



przyciąga najwięcej załóg – kiedy jest imprezą połączoną z cyklem czeskim lub słowackim, to liczba załóg rośnie do wartości trzycyfrowych. W tym roku organizatorzy postanowili zaszaleć i finalnie rywalizacja odbywała się w aż sześciu różnych cyklach, co zaowocowało listą zgłoszeń liczącą aż 131 załóg. Inne rundy RSMP mogą jedynie zazdrościć takiej frekwencji.

Idąc za ciosem świetnego występu w okolicach Puław, zespół w podobny sposób postanowił podejść do tego klasyka. Ponad 150 km, 11 wymagających prób

przyspieszając na kolejnych odcinkach. Gdyby nie konieczność zatrzymania z powodu innej rajdówki wyciąganej z rowu na odcinku nr 3 i dogonienie wolniejszej załogi jadącej przed nimi na tej samej próbie, to zapewne wszystkie odcinki tego dnia padłyby ich łupem w HR2. Również wynik na koniec dnia byłby lepszy niż 19. miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu. Pierwsze miejsce w HR2 z przewagą ponad dwóch minut pozwalało w dobrym nastroju oczekiwać na drugi dzień rywalizacji.



sportowych rozgrywanych przez dwa dni, dawało nadzieję na jeszcze więcej frajdy i emocji niż pierwsza asfaltowa runda sezonu. Pod dużym znakiem zapytania stała natomiast pogoda, która mogła mocno namieszać w klasyfikacji imprezy. O ile ceremonia startu w piątkowy wieczór odbyła się bez deszczu, o tyle sobotni poranek przywitał załogi i kibiców deszczem i trudnymi warunkami na odcinkach. Zgodnie z przewidywaniami już przejazdy czołówki RSMP spowodowały pojawienie się sporej ilości błota na drodze, a im dalsze numery miały załogi, z tym trudniejszymi warunkami musiały się mierzyć. Podczas drugich przejazdów poszczególnych odcinków asfalt był już praktycznie całkowicie pokryty tzw. syfem.

Mimo trudnych warunków Jacek z Adamem rozpoczęli dobrym tempem,

W niedzielę pogoda znacząco się poprawiła, dzięki czemu zespoły nie musiały się już martwić właściwym doбором opon, a mogły skoncentrować się na rywalizacji i serwisowaniu rajdówek. Świetne tempo utrzymywane przez Imprezę 555 zaowocowało dalszym zwiększaniem przewagi nad rywalami w klasie o kolejne minuty. Bezproblemowa i bezawaryjna jazda do mety zaowocowała świetnym wynikiem nie tylko w HR2, gdzie nie miała sobie równych, ale również bardzo dobrym 17. miejscem w klasyfikacji generalnej 30. Rajdu Rzeszowskiego.

Adam Binięda: „*...Podczas pierwszych przejazdów wprowadzaliśmy drobne poprawki do opisu, ponieważ wiedzieliśmy, że tam, gdzie był syf, zrobi się tzw. gnój, natomiast tam, gdzie było jeszcze w miarę czysto, ten syf na pewno się pojawi. Dzięki*

temu podczas drugich przejazdów ustrzeliliśmy się błędów, a drobne wycieczki poza trasę, jeżeli już, to przytrafiały nam się na pierwszej pętli. Na koniec wielkie podziękowania kieruję dla całego zespołu SHRT, który perfekcyjnie przygotował nam auto i mogliśmy się skupić tylko na jeździe.” (źródło: facebook.com/SubaruImprezaRA)

Nieco ponad miesiąc przyszło czekać zawodnikom i kibicom na kolejną rundę krajowego czempionatu. Rajd Śląska, który specyfiką odcinków przypomina Rajd Nadwiślański, również został zaplanowany w konfiguracji dużej liczby odcinków w sobotę. Jedyne, co odróżniało go w tej kwestii od pierwszej asfaltowej rundy RSMP 2021, to piątkowy, wieczorny odcinek specjalny o symbolicznej nazwie „Kryterium 100-lecia Powstań Śląskich”, odbywający się tuż przy Stadionie Śląskim w Chorzowie, przy którym zlokalizowana była również strefa serwisowa.

Pozostałe prawie 100 km, rozłożone na 8 odcinków, czekało na zawodników kolejnego dnia. W klasie HR2 zgłosiło się sześć załóg, co można uznać za sporą frekwencję, biorąc pod uwagę poprzednie rajdy. Załoga „Babci 555” rozpoczęła w swoim stylu czasami w okolicach trzydziestki w klasyfikacji generalnej rajdu i gdy zapowiadało się na przyspieszenie tempa podczas próby numer 4 (OS Chybie), załoga nr 40 – Tomasz Pyra i Agnieszka Pyra – uległa wypadkowi. Granatowa Subaru Impreza była drugą rajdówką, która dojechała do zdarzenia, i zgodnie z Procedurą Bezpieczeństwa stworzoną na potrzeby takich sytuacji, została skierowana przez poprzedzającą ją załogę do najbliższego punktu łączności, by powiadomić służby organizatora o powadze zdarzenia oraz zainicjować wysłanie pomocy. Mimo błyskawicznej akcji ratunkowej nie udało się niestety uratować pilotki białej Hondy Civic. W związku z tym tragicznym wydarzeniem organizator rajdu zdecydował o przerwaniu imprezy i odwołaniu dalszej rywalizacji sportowej. Wyniki zeszły na dalszy plan, a cała rajdowa rodzina zebrała się pod stadionem w Chorzowie, by uczcić minutą ciszy zawodniczkę, która oprócz serca, oddała niestety rajdom również swoje życie. Rodzinie i znajomym Agnieszki Pyry składamy wyrazy współczucia.



SFIKSOWAŁEM NA PUNKCIE TEGO SPORTU – ROZMOWA Z MARKIEM ZACHARĄ

Marek Zachara z Gorzowa kajaki zna jak mało kto. Swego czasu był przecież świetnym zawodnikiem odnoszącym sukcesy na kanadyjce, dzisiaj jest jednym z najbardziej uznanych i cenionych trenerów w naszym kraju. Ze swoimi podopiecznymi na zgrupowaniach spędza sporą część roku, do czego zdążyła przyzwycząić się już jego małżonka. Marek Zachara doskonale wie, że tylko trening czyni mistrza. Swoim doświadczeniem chętnie dzieli się z młodymi kajakarzami. Niektórym z jego wychowanków kibicowaliśmy podczas XXXII Letnich Igrzysk Olimpijskich, które odbyły się na przełomie lipca i sierpnia w Tokio.

W Kraju Kwitnącej Wiśni Marek Zachara, pełniący rolę jednego z trenerów naszej reprezentacji, dodawał zawodnikom otuchy, w krótkich przerwach wymieniając z gościnnymi gospodarzami ciekawe uwagi na temat swoich samochodów – Forestera i Outbacka.

Bo przecież kto na japońskich autach miałby znać się lepiej niż sami Japonczycy!

Agnieszka Jama: Rozmawiamy chwilę po XXXII Letnich Igrzyskach Olimpijskich, które odbyły się w Tokio. Ile tak naprawdę ważą olimpijskie medale?

Marek Zachara: Są na pewno ciężkie, a najcięższa w nich jest praca zawodników i całego zespołu, która trzeba było wykonać, aby je zdobyć! Tak naprawdę nie wiem, ile dokładnie waży medal olimpijski, ale zawodnicy, którzy mają ich już kilka na koncie, zawsze mówią, że ten zdobyty ostatnio jest najcięż-

● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

szy ze wszystkich, które udało im się do tej pory wywalczyć. *(śmiech)*

A.J.: Czy mógłby Pan nam przybliżyć, kto wchodził w skład ekipy przygotowującej naszych kajakarzy i kandydkarzy do olimpijskich startów?

M.Z.: Zawsze mamy do czynienia z trenerem głównym danej konkurencji. Jest zatem trener kajakarek, trener kanadyjek, trener kanadyjek – bo takie zawodniczki też są, a igrzyska w Tokio były pierwszymi, na których się one pojawiły – i trener kajakarzy. Akurat w tym roku tak się złożyło, że nie mieliśmy grupy kajakarzy. Niestety nie udało im się zakwalifikować na igrzyska olimpijskie. Nasze zawodniczki, w tym moja zawodniczka klubowa Anna Puławska, były pod opieką trenera Tomasza Kryka, ja natomiast prowadziłem kadrę kanadyjek – Wiktora Głazunowa i Tomasza Barniaka, którzy popłynęli we dwójkę na 1000 metrów, a następnie ten sam dystans w pojedynkę pokonał Wiktor Głazunow. Resztę ekipy dobierają sobie natomiast już trenerzy. Mamy w niej jednego lub dwóch fizykoterapeutów, psychologów. Osoby te muszą odpowiadać trenerom, to oni decydują o każdym, kto wejdzie w skład takiej grupy. Fizykoterapeuci odpowiadają za szybką regenerację zawodników. Psychologów tym razem nie mieliśmy, ale pragnę podkreślić, że czasami to trener wciela się w rolę psychologa i pracuje nad danym zawodnikiem. W ekipie są również trenerzy odpowiedzialni za sporty ogólnorozwojowe. Z takiego treningu zawodnika czasami robi się naprawdę wysoka specjalizacja. Kajakarz buduje bowiem formę nie tylko pływając na wodzie, ale wykonuje też określony trening siłowy na siłowni, pływa na basenie, biega, gimnastykuje się, pracuje nad rozciąganiem. Tych treningów jest naprawdę cała masa, a odbywają się one przez okrągły rok. Zimą kajakarze biegają na nartach biegowych krokiem łyżwowym i krokiem klasycznym, pokonując

wiele kilometrów. Jest to sport ukierunkowany typowo na nich, bo podczas takiego biegania świetnie pracują ich ręce. Wracając jednak do składu typowej kadry, pamiętam, że w Atlancie w kadrze mieliśmy trenerów ogólnorozwojowych, fizykoterapeutki. Z ekipą musi też jechać lekarz, który bardzo dobrze zna zawodników i możliwości ich organizmów. Zawsze prowadzone są badania wydolnościowe sportowców, na bieżąco monitoruje się ich krew. Chodzi o to, by przy tak dużych obciążeniach sprawdzać, czy na przykład nie mają spadku hemoglobiny, niedoborów magnezu czy potasu. To wszystko jest naprawdę bardzo ważne.

A.J.: Jakie zgotowano Państwu powitanie w naszym kraju po powrocie z Japonii?

M.Z.: Przyłot mieliśmy do Warszawy, na lotnisko Chopina. Przywitali nas przedstawiciele federacji oraz liczne grono najbliższych, rodzin

Kajakarz buduje bowiem formę nie tylko pływając na wodzie, ale wykonuje też określony trening siłowy na siłowni, pływa na basenie, biega, gimnastykuje się, pracuje nad rozciąganiem. Tych treningów jest naprawdę cała masa, a odbywają się one przez okrągły rok.

i ludzi zupełnie nam obcych, którzy prosili zawodników o autografy. Była muzyka orkiestr z klubów, z których wywodzą się nasi sportowcy, i generalnie panowała wielka radość. Były transparenty, entuzjazm, ale i łzy... radości oczywiście! W ekipie dało się odczuć specyficzne rozluźnienie. Podkreślę tutaj, że emocje po igrzyskach są inne niż te, kiedy zdobywa się medal mistrzostw świata. Na pozór jest to niemalże to samo, niby sportowiec ściga się z tymi samymi zawodnikami i wszystko wygląda podobnie, a jednak koncentracja w konkurencjach olimpijskich jest zawsze inna. Waga tego wydarzenia jest ogromna i zawodnicy podchodzą do niego w sposób naprawdę wyjątkowy. Podam tutaj przykład naszej kajakarki Karoliny Nai, która dużo wcześniej dokładnie planowała moment, w którym będzie mogła urodzić dziecko, aby potem mieć jeszcze dość czasu na dobre przygotowanie się do igrzysk i udział w nich. Generalnie w sporcie ko-



foto: Archiwum Marka Zachary



foto: Archiwum Marka Zachary

biety ten czynnik zawsze muszą brać pod uwagę. Zawodnicy, którzy studiują, często z powodu olimpiady decydują się na urlopy dziekańskie. Okres treningu w roku olimpijskim, a nawet przed nim jest bowiem naprawdę wzmożony. Można powiedzieć, że tacy prawdziwi sportowcy studiują przeciętnie przez pół semestru w ciągu roku i zazwyczaj ich studia trwają nie pięć, a dziesięć lat lub nawet dłużej. Sport to zgrupowania, rozłąki z partnerami, ro-

dzinami, dziećmi. To jest cała masa wyrzeczeń, poświęceń, ale jest motywacja, którą są wysokie cele. Dodam, że trenerzy również muszą mierzyć się z takimi wyzwaniami. Ja na przykład byłem niedawno na najdłuższych zgrupowaniach w mojej zawodowej historii. Stało się to oczywiście z uwagi na pandemię, bo dążyliśmy do tego, żeby do niezbędnego minimum ograniczyć podróżowanie, a tym samym nie narażać się na zakażenie koro-

nawirusem. Były to zgrupowania w Portugalii, w której przyszło mi spędzić niemalże cały listopad i grudzień, łącznie 53 dni. Następnie miałem małą przerwę na sylwestra, po którym wróciłem do Portugalii, gdzie kontynuowaliśmy pracę aż do marca. Byłem tam zatem znowu ponad 50 dni. W Portugalii mamy swoją bazę w małej, kameralnej miejscowości. W okresie zimowym praktycznie nie ma tam ludzi, a w minionym roku przez COVID-19 nie było ich tam prawie wcale, więc czuliśmy się bardzo bezpiecznie i mogliśmy realizować nasz program szkoleniowy i przygotowywać się do najważniejszej imprezy, jaką są igrzyska olimpijskie.

A.J.: Jak tak długie rozłąki znoś? Pana żona? Co w tej kwestii doradza Pan swoim podopiecznym?

M.Z.: *(śmiech)* Pomaga nam jeden z popularnych komunikatorów! Dzięki niemu możemy się widzieć. W moim przypadku akurat tak nie jest, ale generalnie w naszym środowisku często partnerami sportowców, ich żonami czy mężami są byli zawodnicy, którzy doskonale to rozumieją, są świadomi celów i wyrzeczeń, które trzeba ponieść, i potrafią wzajemnie się motywować. Między sobą ustalają kierunek działania i są w stanie zaakceptować różne trudności, poświęcać się. Oni nie narzekają, ale na pewno nie jest im lekko. Przykład z Portugalii, który podałem, był takim – powiedzmy – ponadprogramowym. Generalnie typowe zgrupowania trwają przeciętnie trzy tygodnie, potem jest pięciodniowa przerwa, a po niej trenujemy dalej. Dodam, że w okresie zimowym w naszym kraju ciężko jest pływać kajakiem, bo nie pozwalają na to warunki klimatyczne i z tego powodu zawodnicy na poziomie reprezentacyjnym z całego świata poszukują miejsc, w których o tej porze roku mogą trenować w dobrych warunkach atmosferycznych. Dla nas w Europie takimi odpowiednimi miejscami

○○●○○○○○○○



fot. Archiwum Marka Zachary

sę Portugalia, Hiszpania. Dobrym kierunkiem jest też Turcja. To tam zaszywamy się w listopadzie, grudniu, styczniu, lutym czy marcu i realizujemy nasze programy szkoleniowe, żeby móc się dobrze przygotować i potem wystartować w zawodach. Tam już od kwietnia zaczynają się pierwsze wyścigi, podczas gdy u nas, w Polsce, można wtedy dopiero rozpocząć treningi w rozumieniu pływania na kajakach. Sprzęt zastępczy w postaci ergometrów nie daje efektu bezpośredniego w sensie czucia wody, techniki wiosłowania. Mówiąc o czuciu wody, mam na myśli umiejętność podobną do tej, którą na przykład piłkarz posiada w odniesieniu do piłki, on tę piłkę po prostu czuje. Tak samo kajakarz czuje wodę. Podobnie jest z wioślarzem i sportowcami wielu innych dyscyplin.

A.J.: We wrześniu w Kopenhadze odbyły się Mistrzostwa Świata w Kajakarstwie, w których również wystartowali nasi zawodnicy. Pomiędzy igrzyskami a tą imprezą kajakarze mieli zatem bardzo mało czasu na regenerację sił. Jak im się to udało? Czy można zrobić to w jakiś przyspieszony sposób?

M.Z.: Stoi za tym teoria sportu, czyli wiedza, jak to robić. Generalnie wszyscy zawodnicy mieli takie same warunki – ci, którzy startowali na igrzyskach, mieli stanąć teraz do dalszej rywalizacji w kolejnych wielkich imprezach. Niektórzy mogą w takich przypadkach zrezygnować z pewnych wydarzeń. Jeśli udało im się zdobyć na igrzyskach medale, wówczas trenerzy kadry mogą odpuścić im na przykład występ w ostatniej imprezie po to, aby mogli spokojnie zacząć się regenerować i przygotowywać do startów

w kolejnym już sezonie. Większość zawodników jednak startuje, a warunki kalendarzowe wszyscy mają takie same i wszystko pozostaje kwestią umiejętności, teorii sportu i wiedzy treningowej, które przekładają się na właściwe przygotowanie zawodników do następnej imprezy.

A.J.: Igrzyska w Tokio odbyły się w dobie pandemii, w bardzo specyficznych warunkach, niemalże bez kibiców. Jaki wpływ na sportowców miał brak standardowego dopingu? Na ile jest on ważny?

M.Z.: Na pewno bardzo nam brakowało kibiców. To oni bowiem na ostatnich metrach przed metą niosą zawsze zawodników swoim dopingiem, okrzykiem, hałasem kibicowskim. Oczywiście kajakarze dokładnie nie słyszą, co wykrzykują osoby na brzegu, ale ogólna wrzawa dodatkowo ich ekscytuje i pomaga

im wytrzymać zmagania do samego końca. Tym razem było, jak było. Wszyscy startujący mieli jednak te same warunki i każdy musiał jakoś dawać sobie radę. Co prawda trochę kibiców było, bo organizator pozwalał (za okazaniem akredytacji) na wstęp zawodników innych dyscyplin igrzysk olimpijskich. Tak więc przedstawiciele ekip różnych krajów mogli swobodnie wchodzić na obiekty, między innymi na obiekt toru regatowego. Mogli oglądać finały, na których koniec końców trochę ludzi się uzbierało, ale ten doping był, tak czy owak, cząstkowy.

A.J.: Jak motywuje Pan swoich zawodników na przykład w chwilach zwątpienia? Czy często wchodzi Pan w rolę psychologa?

M.Z.: Nigdy nie robię tego negacją. Zawsze staram się szukać pozytywów i te im wskazywać. Muszę jednak przyznać, że na tym poziomie szkoleniowym zawodnicy doskonale wiedzą, po co jadą na daną imprezę. Wyjazd na igrzyska olimpijskie był realizacją ich marzeń. Tam raczej nikt się nie podłamywał i nawet jak coś nie wyszło, to oni to dzielnie brali na klatę. Zawsze mówię, że nieważne jest, które miejsce zajmie zawodnik w danej konkurencji, obojętnie w jakiej dyscyplinie. Ważne jest natomiast to, że jak spojrzysz w lustro i będzie pewien, że dał z siebie wszystko, to nie powinien mieć do siebie pretensji. Zawodnik musi być przekonany, że w tym konkretnym momencie był odpowiednio przygotowany, walczył do ostatniego oddechu i – jak to się u nas mówi – zostawił na torze swoje serce. Jeśli będzie miał takie podejście, to wszystko będzie dobrze. Najgorzej jest wtedy, kiedy zawodnik odpuszcza, ale takiej sytuacji na igrzyskach nie zaobserwowałem. Na tej akurat imprezie fajne jest to, że zawodnicy wszystkich dyscyplin mieszkają w jednym miejscu, w tych samych warunkach, w tak zwanej wiosce olimpijskiej. Są tam również osoby

im towarzyszące, ochrona. Wszyscy czują się jak w jednej dużej rodzinie. To tam zawodnicy spotykają wielkie gwiazdy sportu innych dyscyplin. Czasami siedzi się obok tego czy innego mistrza przy tym samym stoliku na stołówce. Obserwowanie ich jest bardzo ciekawe, pozwala dostrzec, że każdy z nich ma bardzo wysoko postawione cele i nikt nie podchodzi lekceważąco do swojego startu. A już na pewno nie widziałem czegoś takiego w polskiej ekipie. Igrzyska olimpijskie to zawody życia i każdy sportowiec marzy, żeby się tam znaleźć. Samo zakwalifikowanie się na igrzyska już jest ogromnym sukcesem i tak trzeba na to spojrzeć. Przykro było czytać niektóre komentarze w mediach społecznościowych po niezbyt udanych startach naszych zawodników, którzy teoretycznie mieli szansę być wysoko, ale w Tokio akurat im to nie wyszło. Internauci potrafili napisać, że ten czy inny z naszych reprezentantów pojechał na igrzyska na wycieczkę. Znalazłem natomiast bardzo ciekawą ripostę, która brzmiała mniej więcej tak: „W porządku. Jak chcesz pojechać na wycieczkę, to Polski Komitet Olimpijski, owszem, kupuje bilety, ale po pierwsze – trzeba wybrać dyscyplinę sportu, następnie trzeba w tej dyscyplinie wygrać w swoim mieście, później wygrać w województwie, a potem w Polsce. Często trzeba do tego wyłożyć własne pieniądze, żeby móc osiągnąć odpowiedni poziom sportowy. Następnie należy wygrać na arenie międzynarodowej i być na tej arenie tak dobrym, żeby zdobyć kwalifikację na igrzyska olimpijskie i wtedy PKOl kupi bilety na tę imprezę”. (Śmiech) Łatwo jest krytykować!

A.J.: Wiemy już zatem, że z barierami natury psychologicznej nasi zawodnicy radzili sobie świetnie. A jak było z przystosowaniem się organizmów sportowców do wymagającego klimatu, wyższych temperatur, innej strefy czasowej, odmiennej kuchni?

Nigdy nie motywuję zawodników negacją. Zawsze staram się szukać pozytywów i te im wskazywać. Muszę jednak przyznać, że na tym poziomie szkoleniowym zawodnicy doskonale wiedzą, po co jadą na daną imprezę.

M.Z.: Na początku jeszcze raz podkreślę, że wszyscy startujący bez wyjątku mieli na miejscu zapewnione takie same warunki. Każdy z zawodników dokładnie wiedział, dokąd jedzie i czego może się tam spodziewać. My jako Polski Związek Kajakowy, podobnie jak wiele innych ekip, poleciliśmy do Japonii dwa tygodnie wcześniej. Ten czas spędziliśmy na zgrupowaniu w miejscowości Ena, położonej 350 kilometrów od Tokio. To tam adaptowaliśmy się do zmiany czasu i do klimatu, który tam panuje. Mocno wytrenowani zawodnicy z takim przystosowaniem się nie mają na szczęście większego problemu. Są to młodzi, silni ludzie, którzy doskonale wiedzą, po co tam jadą i stosownie przygotowują się do takiego wyjazdu. Istnieją także odpowiednie metody pozwalające schłodzić zawodników, na przykład zimne kąpiele. Do dyspozycji kajakarzy były też specjalne kamizelki chłodzące wypełnione wodą – mrozi się je, a następnie zakłada na siebie w czasie zawodów. To wszystko bardzo się przydało i pomagało. Na obiekcie było naprawdę gorąco. Zresztą, jak tylko opuszczało się autobus, to pierwsze odczucie było takie, jakby ktoś fanelką dmuchał nam prosto w twarz. Pamiętam moje wcześniejsze pobyty w rejonach azjatyckich – Seul, Tajpej... Tam po prostu tak jest! Doskonale więc wiedziałem, jakich warunków klimatycznych możemy spodziewać się i tym razem. Z wysokimi temperaturami poradziliśmy sobie zatem dobrze. Podobnie było ze zmianą czasu. Te dwa tygodnie, które spędziliśmy w miejscowości Ena, idealnie pozwoliły nam przestawić się na inną strefę czasową. Generalnie pobyt tam był bardzo miłym doświadczeniem. Byliśmy przyjęci bardzo serdecznie, niczym reprezentacja narodowa piłki nożnej. (Śmiech) Mieszkańcy Eny przyjeżdżali do nas autokarami, czy swoimi samochodami, i bardzo nam kibicowali



fot. Jan Cetera

nad tamtejszą rzeką. Wymachiwali polskimi flagami i nawet mówili do nas po polsku: „kibicujemy!”, „dziękujemy!”. Było to naprawdę niesamowicie miłe! Organizowali nam także spotkania on-line z udziałem samego burmistrza miasta. Przynosili jedzenie, w tym dużo własnych wyrobów. W hotelu byliśmy zupełnie sami, wszystko było wyłącznie do naszej dyspozycji. Do tego na drodze towarzyszyła nam ochrona, która specjalnie dla ułatwienia nam przejazdu zatrzymywała ruch. Wszyscy kłaniali się w pas i byli grzeczni aż do bólu. Tak to właśnie wyglądało przez wspomniane dwa tygodnie. Było to dla nas niesamowicie ciekawym doświadczeniem i miłym zaskoczeniem. Byliśmy naprawdę przejęci i zafascynowani przyjęciem nas przez Japończyków. Muszę dodać, że nie zgadzam się z tym, co można było usłyszeć w mediach. Nie jest prawdą, że w Japonii nas nie chcieli. Ja odebrałem wszystko zupełnie odwrotnie. Zresztą nawet podczas konferencji prasowych nasi zawodnicy dzielili się podobnymi, samymi pozytywnymi wrażeniami. Wspominali niesamowitą gościnność i zainteresowanie Japończyków naszą obecnością. Wiem, że parę osób gdzieś tam może i strąkowało, ale my tego nie zaobserwowaliśmy i byliśmy przez gospodarzy w pełni akceptowani.

A.J.: Zanim został Pan trenerem, był Pan wspaniałym zawodnikiem. Jak to się stało, że zainteresował się Pan właśnie kajakami?

M.Z.: Moja przygoda z kajakami rozpoczęła się od zwykłego szkolnego naboru. Ot, po prostu, do szkoły na lekcję WF-u przyszedł trener Roman Rasch i to on mnie namówił. Zresztą namówił również wielu moich kolegów. Mówił nam, że ten sport jest bardzo ciekawy, atrakcyjny. Mogłem być wtedy w piątej czy szóstej klasie podstawówki. Z całą grupą kolegów udałem się do klubu, w którym zaczęliśmy trenować.

○○○○●○○○○

Tam w pewnym momencie zacząłem radzić sobie w tej dyscyplinie trochę lepiej niż inni. Ja zostałem, inni nie. Zacząłem osiągać dobre wyniki i po jakimś czasie dostałem się do reprezentacji. Wreszcie zdobyłem swój pierwszy medal na mistrzostwach świata i tym sposobem się w to wkręciłem. Sfiksowałem na punkcie tego sportu, jak to mówi teraz młodzież. *(śmiech)*

A.J.: Czy ktoś w Pana rodzinie miał wcześniej do czynienia z kajakarstwem?

M.Z.: Nie, z tym sportem nie. Mój tata grał w piłkę nożną. Ja jednak postanowiłem realizować się w kajakarstwie. Byłem wysoki, dosyć silny i dzięki temu szybko zacząłem osiągać dobre wyniki.

A.J.: Zdecydował się Pan nie na tradycyjny kajak, lecz na kanadyjkę. Jaka jest różnica w stopniu trudności, jeśli chodzi o poruszanie się jednym i drugim?

M.Z.: Na pewno tak jak jest to w rzucie młotem, pchnięciu kulą, skoku o tyczce, czy skoku wzwyż, tak i w przypadku poruszania się kanadyjką nie mamy do czynienia z naturalnym ruchem ciała. Bieganie jest dyscypliną, w której wykonujemy ruch naturalny, czyli taki, który lepiej lub gorzej może wykonać każdy. Podobnie jest z tradycyjnym kajakiem, nawet turystycznym – każdy może wziąć do ręki wiosło z wypożyczalni i lepiej lub gorzej, ale takim kajakiem popłynie. Na kanadyjce natomiast już tego nie zrobi. Kanadyjka nie ma steru, kłęcz się w niej na kolanie na specjalnej twardej gąbce, steruje się wiosłem i to cały czas z jednej strony, a środek ciężkości jest wyżej, bo na wysokości biodra. Przyjmujemy pozycję kłęczącą z nogą wykroczną. Proces szkolenia na kanadyjce trwa zatem dłużej i jest trudniejszy niż na kajaku tradycyjnym. Ruch, który wykonuje zawodnik, nie jest ruchem naturalnym i po prostu trzeba się go dobrze wyuczyć.

A.J.: Po zakończeniu kariery kanadyjkarza zdecydował się Pan zostać trenerem. Jak na przestrzeni lat zmieniło się podejście do zawodnika i sposób przygotowania go do zawodów? Jak wyglądały treningi kiedyś, a jak wyglądają obecnie?

M.Z.: Generalnie jedno się nie zmieniło. Trzeba bardzo dużo i ciężko pracować. *(śmiech)* Chronologia treningu i jego jakość – te na pewno uległy zmianie. Obecnie trening jest monitorowany. Teraz mamy do dyspozycji różnego rodzaju urządzenia, typu sport tester, które monitorują pracę serca. Robi się odpowiednie badania wydolnościowe, wyznacza się progi tlenowe (aerobowe). Zawodnik może trenować w zakresie tętna 140–160 uderzeń na minutę i tego typu urządzenie pomaga mu ten proces monitorować. Zapisane na nim dane można następnie przenieść na komputer. Na podobieństwo roweru stacjonarnego powstały również różnego rodzaju trenażery kajakowe i kanadyjkowe. Można na nich symulować wiosłowanie i trenować w okresie zimowym. Kiedyś tego nie było. Bardzo ważne jest też wspomaganie zawodnika odpowiednią dietą, suplementami, odżywkami – dozwolonymi, rzecz jasna. *(śmiech)* Dieta, efektywność, odpowiednia relacja treningu do odpoczynku – to wszystko jest bardzo ważne. Absolutnie nie jest tak, że jeśli ktoś będzie trenował więcej, to będzie osiągał lepsze wyniki od tego, kto trenuje mniej. Zawsze też trzeba szukać zawodnika z odpowiednimi predyspozycjami, któremu łatwiej to wszystko przychodzi. Obserwuję jednak pewien trend. Otóż niejednokrotnie jest tak, że zawodnik, który ma pewną łatwość, szybko się zniechęca. Trzeba bowiem później naprawdę dużo i ciężko pracować, żeby osiągnąć poziom olimpijski. Niestety bardzo często prawdziwe talenty, na przykład zawodnicy, którzy zostają mistrzami Polski młodzików, nie wytrzymują, zniechęcają



fot. Jan Cetera

Teraz mamy do dyspozycji różnego rodzaju urządzenia, typu sport tester, które monitorują pracę serca. (...) Na podobieństwo roweru stacjonarnego powstały również różnego rodzaju trenażery kajakowe i kanadyjkowe. Można na nich symulować wiosłowanie i trenować w okresie zimowym. Kiedyś tego nie było.

się i nie dochodzą do wyższej grupy wiekowej. Na początku dobrze im idzie, ale kiedy później trzeba w to wszystko włożyć masę pracy, ciężko ich do tego zmusić.

A.J.: Czy taką profesjonalną przygodę z kajakiem warto zacząć na własną rękę, czy lepiej trafić od razu pod skrzydła fachowca?

M.Z.: Praktycznie nie znam takiej sytuacji, żeby ktoś samodzielnie uprawiał takie kajakarstwo, chociażby z uwagi na koszty. Wiosła, cała infrastruktura, przechowywanie kajaka w jakimś hangarze – to wszystko kosztuje. O samoukach prędzej możemy mó-

wić w przypadku narciarzy, ale jeśli chodzi o kajaki wyczynowe, to nigdy się z tym nie spotkałem.

A.J.: A jeśli komuś kajaki nie są całkiem obce, bo na przykład na nich spędzał wakacje, a teraz chciałby zająć się tym sportem profesjonalnie, ale waha się, czy powinien trenować na rzece, czy na jeziorze, co mógłby mu Pan doradzić?

M.Z.: Moja rada jest taka, że najlepiej swój trening dostosować do miejsca, w którym się mieszka. Jeśli zatem ktoś mieszka w górach, to zdecydowanie łatwiej będzie mu uprawiać kajakarstwo górskie. Osobom mieszkającym na nizinach

będzie znacznie trudniej znaleźć możliwości techniczne do takiego trenowania. Na pewno dobrze jest przyjść wtedy do klubu kajakarskiego, gdzie trenerzy sprawdzą, czy taki ktoś ma predyspozycje i na pewno dobrze doradzą. Często też bywa, że taki potencjalny zawodnik przychodzi, sprawdza w klubie swoje siły i wtedy podejmuje decyzję. Bardzo ważną rolę w tym procesie odgrywają rodzice takiej młodej osoby. To oni muszą cały czas pomagać i wspierać ją, kiedy jest zmęczona i nie chce się jej dalej trenować. W tym sporcie niesamowicie ważna jest bowiem systematyczność.

A.J.: Ile czasu zajmuje opanowanie podstawowych technik, właściwego balansowania, radzenia sobie z wywrotkami, czytania wody i wiatru?

M.Z.: Dużo zależy od wieku zawodnika. Wiadomo, dzieciaki zrobią to najszybciej. Przeciętnie trzeba założyć dwa – trzy lata, żeby wykonywać te czynności już w miarę dobrze. Nie jest jednak niczym nadzwyczajnym, że nawet zawodnikom bardziej zaawansowanym zdarza się wpaść do wody. Kajak generalnie jest bardzo wywrotny. Bywa czasami tak, że zawodnik złapie puste powietrze między dwoma falami, czyli



fot. Jan Cetera

zrobi tak zwane puste pociągnięcie wiosłami, pociągnięcie bez oporu, i wpadnie wtedy do wody. Spotyka to nawet medalistów mistrzostw świata. Na pewnych igrzyskach widziałem, jak zawodniczka na odcinku przed samą metą wpadła do wody, tracąc szansę na zwycięstwo. Takie sytuacje zdarzają się wiele razy, najczęściej przy dużym zmęczeniu wiosłującego.

A.J.: Jakie elementarne warunki musi spełnić osoba, która chce być wyczynowym kajakarzem? Czy trzeba mieć jakieś szczególne predyspozycje, czy każdy z czasem może stać się zawodowcem?

M.Z.: Taka osoba musi mieć na pewno dobre warunki fizyczne. W pierwszym etapie, przy naborze, niezbędna jest też umiejętność pływania w pław. No i wreszcie konieczne są spore środki finansowe, bo bez nich niestety ciężko będzie tę dyscyplinę uprawiać. Jest możliwość otrzymania stypendium sportowego, jednak żeby zostać zawodowym kajakarzem i otrzymać to stypendium, trzeba być przynajmniej reprezentantem kraju i zdobywać medale w mistrzostwach Europy i mistrzostwach świata. Na wcześniejszych etapach niestety takiego wsparcia finansowego się nie otrzyma. Ten sport nie jest co prawda ekstremalnie drogi, bo kajak kupuje się na parę dobrych lat, ale do tego dochodzi koszt na przykład odpowiednich odżywek i wiele innych wydatków. Bardzo trudno jest mówić o całkowitych kosztach uprawiania kajakarstwa. Ja akurat jestem trenerem studentów, którzy otrzymują stypendia uczelniane, mają też stypendia przyznane przez miasto, urząd marszałkowski. Jeśli ktoś jest naprawdę wyjątkowym zawodnikiem, to ma szansę na stypendium od Ministerstwa Sportu. Oczywiście są odpowiednie kryteria, według których takie stypendium można otrzymać. Jest dokładnie sprecyzowane, na jakie dofinanso-

○○○○○○●○○

wanie można liczyć za konkretne wyniki. Podkreślę jednocześnie, że wśród zawodowych kajakarzy milionerów nie ma. Tutaj nie ma zarobków takich, na jakie mogą liczyć na przykład piłkarze. Tam to jest istne science fiction, a u nas wygląda to raczej bardzo skromnie.

A.J.: Z tego, co powiedział Pan wcześniej, wnioskuję, że trenowanie kajakarstwa najlepiej rozpocząć w młodym wieku. A czy istnieje coś takiego jak kajakarska emerytura?

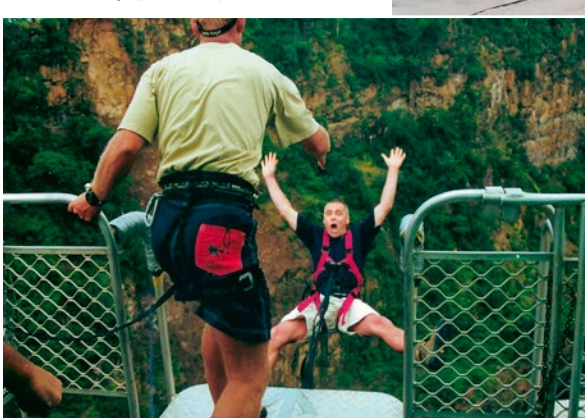
M.Z.: Tę dyscyplinę sportu można uprawiać tak naprawdę do momentu, kiedy człowiek się rusza i jest w miarę sprawny. Nie ma tu absolutnie górnej granicy wieku. Na przykład świętej pamięci kajakarz Aleksander Doba przepłynął ocean do Stanów Zjednoczonych i z powrotem, mając prawie siedemdziesiąt lat. Ten fakt dużo o tym mówi. Był to kajakarz amator, którego miałem okazję poznać osobiście. On przepłynął Atlantyk trzykrotnie! Zmarł, wchodząc na Kilimandżaro. Sam kilkakrotnie byłem na poziomie 6000 m n.p.m., bo swego czasu działałem w Stowarzyszeniu Podróżników Kondor, którego byłem prezesem i z którym zwiedziłem wiele odległych krajów. Na takich wysokościach byłem między innymi w Peru, Nepalu i Ekwadorze. Domyślałem się zatem, z jakimi trudnościami przyszło mu się tam zmagać.

A.J.: Słyszałam o Stowarzyszeniu, o którym Pan wspominał. W ramach jego działalności zwiedził Pan niemalże cały świat. Czy kiedykolwiek wcześniej odwiedził Pan Japonię?

M.Z.: W samej Japonii byłem teraz po raz pierwszy. Wcześniej miałem jednak okazję odwiedzić Koreę i Tajwan i muszę przyznać, że te miejsca były bardzo do siebie podobne. Byliśmy tam również na zawodach, mieliśmy swoje cele do zrealizowania, zatem praktycznie nie było czasu na zwiedzanie. Stąd wrażenia przywiezione stamtąd przypominały te, których



doświadczyłem w tym roku w Japonii. Na takim wyjeździe jesteśmy praktycznie w pełni skoncentrowani na pracy. Zawody odbywają się od rana do wieczora, w przerwach szybko odpoczywamy i prawie nie wychodzimy na miasto. Bardzo rzadko zdarza się, że mamy potem jeden – dwa dni wolnego. Często bywa tak, że w drogę powrotną wyruszamy zaraz po zakończeniu zmagania, wtedy już na tor udajemy się z naszymi bagażami, bo prosto stamtąd jedziemy na lotnisko.



fot. Archiwum Marka Zachary + 6



Zatem czasu na zwiedzanie podczas wyjazdów na zawody nie jest dużo. Czasami zdarza się, że jedziemy w dane miejsce na kilka dni przed startami, na przykład celem aklimatyzacji, ale nawet wtedy bardzo się oszczędzamy i mało wychodzimy. Nasza dyscyplina jest bardzo wymagająca, mocno nas angażuje i zdecydowanie wolimy ten czas poświęcić na zbieranie sił. W kajakarstwie mamy eliminacje, półfinały, finały i praktycznie cały

mi dniami, od rana do wieczora, jesteśmy zajęci. Kiedy nawet zdarzają się jakieś krótkie chwile, w których moglibyśmy coś zwiedzić, to nikt z nas nie chce tego robić, jesteśmy w pełni skupieni na swoich celach i nastawieni na starty.

A.J.: Jest Pan osobą niezwykle aktywną. Wiem, że jeździ Pan sporo na rowerze. Której jeszcze dyscyplinie sportu poświęca Pan swój wolny czas?

M.Z.: Naprawdę bardzo lubię jeździć na rowerze. Jeżdżę dużo i ten sport uprawiam przede wszystkim. Wolny czas spędzam również, pływając na kajaku turystycznym. Mam taki fajny dmuchany kajak czeskiej firmy, mało wywrotny. Jadąc gdzieś z żoną na wakacje, pakujemy ten kajak i zabieramy samolotem na przykład do Chorwacji. Na miejscu go pompujemy i wypływamy nim w morze. Tak sobie podróżujemy, zupełnie wolno, na spokojnie, zwiedzając. Kajak to natura. Daje naprawdę ciekawe możliwości, bo pływamy w nim w otoczeniu pięknej przyrody. Przyznam, że podziwiam pływaków, którzy pływają od ściany do ściany. Kajakiem to zupełnie coś innego. Na przykład teraz, we wspomnianej miejscowości Ena, mieliśmy okazję pływać w przepięknym wąwozie, mając kontakt z przyrodą. Cudne ptaki, piękne brzegi, morze zieleni, małe wodospady – cały czas widzieliśmy coś urokliwego. To właśnie są dodatkowe atuty kajakarstwa. Kiedy pływamy kajakiem po naszych polskich jeziorach czy rzekach, również doświadczamy przyrodniczej uczt. Nieraz żona zawozi mnie samochodem do Skwierzyny, skąd następnie kajakiem przepływam do Gorzowa, jak to się mówi „z ręki na rękę”, po wolutku, „lewa, prawa, lewa, prawa”, bez większego wysiłku.

A.J.: A żona chętnie z Panem pływa?

M.Z.: Żona chętniej mi kibicuje. Jak ja pływam, to ona się opala. (śmiej)

A.J.: Na chwilę wróćmy jeszcze do techniki pływania. Teraz w Japonii odstęp między kolejnymi startami były dość krótkie. Jak zawodnicy w takich sytuacjach rozkładają siły? Skąd wiedzą, jak płynąć w półfinale, żeby starczyło im energii w finale rozgrywanym po bardzo krótkiej przerwie?

M.Z.: Wróć tutaj do punktu wyjścia. Otóż wszyscy zawodnicy mają w takich sytuacjach dokładnie takie same warunki. Nasi przeciwnicy również. I teraz podam przykład. Jeśli wiedziałem, że mój zawodnik nie jest na medal, to żeby awansować dalej, w biegu eliminacyjnym, zwanym przedbiegiem, płynęliśmy lżej, nie wydając maksymalnej energii, dlatego że mieliśmy tam mistrza świata i wicemistrza świata, a dalej wchodziło tylko dwóch. Oczywiście mogliśmy spróbować się z nimi ścigać, ale można było z góry założyć, że przegramy. To z kolei oznaczało, że będziemy musieli przejść przez dodatkowy bieg, czyli bieg ćwierćfinałowy. Jeśli zatem we wspomnianym przedbiegu stracilibyśmy energię, to mielibyśmy mało szans na pomyślny bieg ćwierćfinałowy. Dlatego w przedbiegu popłynęliśmy lżej, odpuszczając niejako te pozycje na rzecz mistrza i wicemistrza świata z ostatnich zawodów. Dzięki temu wygraliśmy ćwierćfinał, wchodząc tym samym do półfinału. W półfinale natomiast nie mieliśmy już wyjścia, bo do finału wchodził tylko jeden. Niestety nie udało nam się do niego wejść, byliśmy w finale B – mówię oczywiście cały czas o jedynce kanadyjce. Natomiast na dwójce kanadyjce udało nam się również przez ćwierćfinał wejść do półfinału, a stamtąd do finału A, w którym zajęliśmy siódmą pozycję.

Podobnymi założeniami kierowały się dziewczyny. Ania Puławska z Karoliną Nają wygrały przedbieg. Nie musiały zatem płynąć już w ćwierćfinale, od razu znalazły się w półfinale. Proszę zwrócić uwagę, w półfinale przypłynęły czwarte, a w samym finale – drugie. A zatem

w półfinale oszczędzały się, żeby z jak najmniejszą stratą energii wejść do finału. Trzeba być na tyle mocnym zawodnikiem, żeby pozwolić sobie na jazdę trochę kontrolowaną w stosunku do przeciwników. Tych przeciwników oczywiście nie zna się nigdy do końca. Teoretycznie ich znamy, bo z nimi występujemy, ale zawsze trzeba założyć, że mogą być trochę lepiej przygotowani, niż myślimy. Trzeba mieć w tej kwestii wyczucie. Płynąc, czuje się przeciwnika i to, jak dobrze może popłynąć. Nie znaczy to jednak, że z tymi naszymi przeczuciami idealnie się trafia.

A.J.: To musi być bardzo trudne.

M.Z.: No i właśnie to jest to mistrzostwo! (śmiej).

A.J.: Przenieśmy się teraz z wody na ląd. Na co zwraca szczególną uwagę kajakarz, wybierając dla siebie samochód?

M.Z.: Poszukując samochodu w 2004 roku, zwracałem przede wszystkim uwagę na opinie. Szukałem wtedy auta dla żony, a ponieważ mieszkaliśmy poza miastem, chcieliśmy takie z napędem na cztery koła. Wcześniej jeździliśmy dużymi samochodami, a to dlatego, że miałem kiedyś bardzo poważny wypadek jako pasażer taksówki. Miałem wtedy pęknięty kręgosłup. Od tamtego momentu w większych pojazdach czułem się po prostu bezpiecznie. Ostatecznie zdecydowałem się na zakup Forestera, bo wyczytałem, że jest on bardzo dobry, niezawodny. I przez te wszystkie lata, a mam go do dziś, faktycznie się to sprawdziło. W tym czasie zdarzyła się tylko jedna awaria, ale dopiero po pokonaniu nim 200 000 kilometrów. Pamiętam, że było to na trasie do Warszawy. Wiozłem wtedy zawodniczki na nominacje olimpijskie. Generalnie tym Foresterem cały czas jeździ moja żona. Bardzo sobie go chwali. Jest to model 2,5 litra turbo XT i ma 230 koni mechanicznych. Ma zatem dużą moc i bardzo dobrze się go pro-

Przeciwników oczywiście nie zna się nigdy do końca. Teoretycznie ich znamy, bo z nimi występujemy, ale zawsze trzeba założyć, że mogą być trochę lepiej przygotowani, niż myślimy. Trzeba mieć w tej kwestii wyczucie. Płynąc, czuje się przeciwnika i to, jak dobrze może popłynąć. Nie znaczy to jednak, że z tymi naszymi przeczuciami idealnie się trafia.

○○○○○○●○

wadzi. Z całą pewnością nie jest to limuzyna, ale zdaje egzamin na drogach w naszej okolicy. Mieszkamy praktycznie w lesie, 20 kilometrów od głównej drogi do Gorzowa. Idealnie sprawdza się w trudniejszych warunkach, na przykład kiedy sypie śnieg lub jest chlapa. A to dzięki swojemu napędowi. Nigdy nas nie zawiodł. Jako trener kajakarstwa tym samochodem, z kajakiem na dachu, spokojnie mogę przejechać niełatwymi drogami i dotrzeć nad wybrane jezioro położone w trudno dostępnym miejscu, a tam spokojnie popływać rekreacyjnie i poznać okolicę. Tym samochodem absolutnie nie boję się wypraw w takie okolice. Mam również Outbacka. Ten samochód jest niemalże nowy, bo ma pięć lat, a na liczniku tylko 60 000 kilometrów. Wszystko przez to, że teraz dużo wyjeżdżam na zgrupowania za granicę. Lecę wtedy samolotem, a auto w tym czasie stoi w garażu. Ten model sprawdza się podczas wyjazdów na wakacje. Jest bardziej komfortowy niż Forester, bardzo wygodny i wyciszony. Jest zdecydowanie bardziej luksusowy. Do tej pory sprawdziliśmy go między innymi w górach, gdzie bez problemu radził sobie ze stromymi podjazdami. Dzisiaj mogę przyznać, że w rodzinie samochodów Subaru poniekąd się zakochałem. Byliśmy już kilka razy na Zlocie, między innymi w Łomnicy, Zawierciu i Janowie Podlaskim. Spotkaliśmy tam bardzo przyjaznych ludzi, niesamowicie pozytywnych. Zresztą właściciele samochodów Subaru tworzą na co dzień wspianą społeczność. Niejednokrotnie w czasie podróży z żoną, kiedy zatrzymywaliśmy się na krótki przystanek przy drodze i akurat mijało nas inne auto Subaru, to jego kierowca od razu się zatrzymywał i pytał, czy nie trzeba nam jakos pomóc. To bardzo miłe. Teraz tych samochodów jest już więcej na naszych drogach, ale kiedy nabyliśmy nasze pierwsze Subaru, było ich naprawdę mało. Ze względu na to obawialiśmy się też wtedy



troszkę kosztów ewentualnego serwisowania. Na szczęście akurat w naszym przypadku z napraw nic nie wyszło, bo nasze Subaru nie były wcale naprawiane. *(Śmiech)* Poza standardowymi przeglądami i jednorazową wymianą szyby po tym, jak ktoś chciał się nam włamać, nie musieliśmy odwiedzać serwisu. Reasumując, starym Foresterem mojej żonie nadal jeździ się rewelacyjnie, a ja na ogół, tyle że rzadko, prowadzę Outbacka.

A.J.: Ile kajaków można przewieźć Subaru?

M.Z.: Można zrobić nawet podwójne piętro, dostępne są bowiem dwupoziomowe stelaże, i swobodnie przewieźć wtedy aż sześć kajaków. Mówię oczywiście o kajakach wyczynowych, które są wąskie. Jeśli natomiast zdecydowalibyśmy się na przyczepę, to myślę, że spokojnie moglibyśmy przetransportować ich nawet trzydzieści. Osobiście staram się jednak nie jeździć

z przyczepą, a jeśli już zachodzi taka potrzeba, to z reguły wynajmuję wtedy do tego celu specjalne samochody.

A.J.: Czy pobyt w Japonii w związku z minionymi igrzyskami umocnił w jakiś sposób Pana przywiązanie do naszej marki?

M.Z.: Z pewnością! Otóż we wspomnianej miejscowości Ena za pomocą specjalnego translatora polsko-japońskiego próbowałem

porozumiewać się z miejscowymi. Tym też sposobem rozmawiałem z tamtejszymi kierowcami busika, którym nas przewożono. Byli bardzo sympatyczni! W trakcie jednej z takich rozmów pochwaliłem się, że mam Subaru. W odpowiedzi od razu usłyszałem: „O, to ty jesteś bogaty!”. Kierowcy podkreślali, że samochody tej marki są w Japonii bardzo drogie, ale mają wyjątkowo dobre silniki. I rzeczywiście, kiedy obserwowałem tamtejsze drogi,



foto: Archiwum Marka Zachary

naprawdę niewiele. Sporadycznie mijaliśmy Forestery, Imprezy czy Outbacki. Akurat miałem przy sobie zdjęcia mojego Forestera oraz te, które zrobiłem na trasie szosowo-turystycznej Złotu Plejad. W wolnych chwilach, kiedy zbieraliśmy się przy naszym busie, pokazywałem je naszym japońskim

zauważyłem, że modeli Subaru było na nich

○○○○○○○○●

kierowcom. A jak już w końcu pokazałem im zdjęcia Outbacka i wyznałem, że mam też drugi samochód Subaru, to w ich oczach byłem już podwójnie bogaty. *(śmiech)* Tak więc zupełnie przypadkiem zrobiłem na kierowcach tej małej japońskiej miejscowości naprawdę duże wrażenie.

A.J.: Kalendarz Pana i Pana zawodników obfituje w wydarzenia. Tuż po powrocie z Tokio odbyły się kolejne bardzo ważne imprezy. A jak wyglądają Państwa plany na najbliższe miesiące?

M.Z.: Owszem, dzieje się naprawdę dużo! Pod koniec sierpnia mieliśmy Mistrzostwa Polski Se-

niorów. Chcieliśmy potwierdzić, że byliśmy najlepsi w kraju i igrzyska nam się należały. *(śmiech)* Następnie w połowie września odbyły się Mistrzostwa Świata w Kopenhadze i bardzo chcieliśmy na nich wystartować. Była to impreza ciekawa organizacyjnie, bo federacja duńska obchodzi w tym roku stu-

lecie swojego powstania. Co prawda było trochę chłodno, to w końcu Dania, ale naprawdę chcieliśmy tam być. I wróciliśmy ze srebrnym medalem! Nasi kanadyjkarze Wiktor Głazunow i Tomasz Barniak zostali wicemistrzami świata na 1000 metrów. W drugiej połowie września

sezon się skończył i zawodnicy mieli trochę zasłużonego urlopu. Ja niestety na dłuższy odpoczynek nie mogłem sobie pozwolić, bo jestem również dyrektorem naszego klubu, więc mam na głowie także całą administrację. *(śmiech)* Od października zaczęliśmy natomiast już

pracę pod kątem następnego sezonu, a naszym głównym celem są igrzyska w Paryżu za trzy lata.

A.J.: Już teraz zaczynamy zatem mocno trzymać kciuki za kolejne pomyślne starty i medale. Dziękuję serdecznie za rozmowę.

M.Z.: Dziękuję!



ABSOLUTNY LIDER BEZPIECZEŃSTWA

Wprowadzone na światowe rynki w 2020 r. (w Unii Europejskiej w drugim kwartale 2021) Subaru Outback model 2021 przeszło jak burza przez badania zderzeniowe oraz oceny poziomu bezpieczeństwa i wsparcia zapewnianego kierowcy i pasażerom oraz pieszym i innym uczestnikom ruchu drogowego. We wszystkich testach tego typu na rynkach, gdzie auto pojawiło się w oficjalnej ofercie dealerów Subaru, Outback znalazł się na czele rankingów. A teraz właśnie ogłoszono wyniki najważniejszego dla nas badania: Euro NCAP.

Subaru, które przez dekady ustanawiało wzorce w dziedzinie wyczynowych możliwości i tworzyło modele, które w nawet najcięższych rajdach nie

dawały żadnych szans rywalom, od niemal dwóch dekad do długiej listy zalet swych aut dodało także najwyższą dbałość o bezpieczeństwo. Oczywiście, powiecie, prze-

cież zawsze było wyznacznikiem bezpieczeństwa prowadzenia. Ale chodzi o znacznie więcej: bezpieczeństwo pisane wielką literą pod każdym możliwym względem.

Bezpieczeństwo prowadzenia, bezpieczeństwo hamowania, kierowania – to znaliśmy już dawno. Ale Subaru rzuciło wyzwanie światu, konstruując najnowocześniejsze i najbezpieczniejsze w sensie ochrony zderzeniowej i zdolności rozpraszania energii uderowej płyty podwoziowej i szkielety nadwozia, a także wprowadzając do wyposażenia seryjnego swoich modeli systemy wsparcia kierowcy, z jakimi dotąd mieliśmy do czynienia najwyżej podczas zapoznawania się z inżynierskim science fiction (czyli „co

by było, gdyby możliwe było...”). EyeSight, autorski system obserwacji otoczenia auta, nadzoru nad torem jazdy i prędkością oraz odstępem wobec poprzednika, oparty na stereowizji, sensoryce radarowej i ultradźwiękowej oraz piekielnie wydajnym komputerze, wraz z wyśrubowanym poziomem projektowania i konstruowania auta sprawiły, że samochody tej marki błyskawicznie opanowały szczyty rankingów wszystkich organizacji zajmujących się bezpieczeństwem w transporcie drogowym. I to zarówno krajo-

wych (typu homologacyjnego), jak i ponadnarodowych, regionalnych i światowych – w tym także ubezpieczeniowych, co ma oddzielnie niesłychanie ważne znaczenie (koszty polis OC/AC).

Jeszcze na początku bieżącego roku szczyty takich list okupowały modele Forester, Levorg i Subaru XV (Crosstrek), wygrywające z największymi tuzami świata na polu bezpieczeństwa zderzeniowego, ochrony pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego. Jednak król jest już inny: Subaru Outback 2021. Bo jesienią



2020 zaczęły się badania typu New Car Assessment Program (NCAP, Program Oceny Nowych Samochodów), które odbywają się niezależnie od testów homologacyjnych. Różnica jest taka, że badania homologacyjne (krajowe lub regionalne/organizacyjne, jak np. dla rynku Unii Europejskiej) sprawdzają, czy nowo wprowadzany do sprzedaży samochód spełnia obowiązujące w danym regionie wymagania dopuszczenia do ruchu. A więc także wymagania związane z bezpieczeństwem – jednakże tu mówimy o przekroczeniu progu obowiązkowego minimum, zarówno w kwestii wytrzymałości zderzeniowej czy zabezpieczenia pasażerów pojazdu przed obrażeniami wywołanymi uderzeniem, jak i wyposażenia z zakresu ochrony i wsparcia (jak choćby minimalna liczba i typ airbagów czy systemów elektronicznych, jak ESP). Natomiast badania prowadzone przez organizacje zrzeszane w Global NCAP oraz organizacje eksperckie (jak choćby niemiecki automobilklub ADAC) mają na celu stwierdzenie rzeczywistego poziomu bezpieczeństwa zapewnianego

przez samochód. A więc poszukują nie minimum, jak w homologacji, a maksimum – i np. oceniają rzeczywiste wyposażenie seryjne z zakresu ochrony i wsparcia dla bazowego oferowanego na danym rynku samochodu, w tym również obecność lub brak systemów, które zostały dopiero co wprowadzone na rynek, a których rolę uznano za znaczącą (jak np. airbag centralny, montowany między przednimi fotelami, zabezpieczający przed skutkami zderzenia się głowami przy uderzeniu bocznym albo przetoczeniu bocznym przez dach). Ogromna większość światowych organizacji prowadzących takie testy zrzeszona jest w Global NCAP, co jednak absolutnie nie oznacza identycznych kryteriów oceny, pomiarów, wymagań itp. Choć oczywiście metodyka oceny jest ujednolicona od strony fizyki, matematyki, jednostek, pomiarów przecięcia itp., ale już np. ocena seryjnego wyposażenia czy wymaganych w testach – przykładowo – prędkości zderzenia podlega ustaleniom każdej z organizacji. Stąd nie powinno dziwić, że np. w Ameryce Północnej

jednym z testów jest „rollover”, czyli przetoczenie boczne przez dach, czego nie bada się w żadnej innej lokalnej czy regionalnej organizacji, a wyniki dla testów zderzeniowych są skrajnie inne niż w Europie (prędkość najazdu jest kompletnie inna). I właśnie dlatego wyniki testów przeprowadzanych dla poszczególnych rynków i regionów (nie homologacyjne!) są oddzielnie publikowane, bo odnoszą się do innych kryteriów i nieco innych produktów (obecność – lub brak – jakiejś wersji silnikowej czy sposób wykończenia wnętrza też mają znaczenie!).

W związku z dotyczącą wszystkich producentów, niespotykaną i niedającą się przewidzieć sytuacją produkcyjną (pandemia, pozrywane łańcuchy dostaw, problemy z mikroczipami) Outback jeszcze nie został wprowadzony na wszystkie rynki świata (w tym, co może szokować, w Japonii), ale na tych, na których się pojawił, poddany został (poza homologacyjnymi) także ocenie zapewnianego poziomu bezpieczeństwa. Jako pierwsi nowego Outbacka poznali klienci Subaru w USA i Ka-

nadzie, potem w Australazji (testy przeprowadzono na jesieni 2020) i w Europie. Na początku września opublikowano wyniki najważniejszych dla nas testów – organizacji Euro NCAP działającej przy wsparciu i certyfikacji Unii Europejskiej. Zanim przejdziemy do Euro NCAP, warto zerknąć na skrótowne podsumowania podobnych badań przeprowadzonych w dwóch pierwszych regionach, gdzie pojawiło się nowe Subaru.

Insurance Institute for Highway Safety (IIHS, Instytut Ubezpieczeniowy ds. Bezpieczeństwa Drogowego, wyniki obowiązujące dla USA i Kanady)

2021 Top Safety Pick, najwyższe oceny we wszystkich kategoriach, w kategorii ochrony dzieci w foteliku wynik wychodzący poza skalę, wykazany w opisie jako pozaprzepisowy „plusik” obok najwyższej oceny; niewielka strata w dziedzinie ochrony klatki piersiowej kierowcy przy zderzeniu czołowym, niewpływająca na obniżenie najwyższej oceny (zbyt gwałtowne działanie napinacza pasów bezpieczeństwa).

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA, Krajowa Administracja ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Drogowym, wyniki obowiązujące dla USA i Kanady)

Najwyższy możliwy wynik, niewielka strata w dziedzinie ochrony

pasażerów przednich foteli podczas przetoczenia bocznego przez dach, niewpływająca na obniżenie najwyższej oceny pięciogwiazdkowej (brak airbagu centralnego między fotelami przednimi).

Australasian New Car Assessment Program (ANCAP, Australazjatycki Program Oceny Nowych Samochodów, wyniki obowiązujące dla Australii, Nowej Zelandii i krajów Oceanii oraz Melanezji)

Najwyższy wynik łączny w historii (359/400), niewielka strata w dziedzinie ochrony klatki piersiowej kierowcy przy zderzeniu czołowym, niewpływająca na obniżenie najwyższej oceny pięciogwiazdkowej (zbyt gwałtowne działanie napinacza pasów bezpieczeństwa).

A teraz czas na wyniki uzyskane przez nowe Subaru w testach Europejskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (Euro NCAP). Poniższy diagram ukazuje wyniki oceny generalnej. Outback pokonuje najlepszego z rywali o 8 punktów na 400 możliwych – zdobywając niczym w ANCAP 359/400. Jak widać, Outback nie pozostawił żadnych wątpliwości: jest dziś w ocenie łącznej najbezpieczniejszym, najlepiej dopracowanym pod względem wsparcia i ochrony samochodem, jaki kiedykolwiek poddano otwartemu testowi bezpieczeństwa na świecie. Íście fenomenalne są jego wyniki w dzied-

nie ochrony innych użytkowników ruchu (przede wszystkim pieszych i wszelkiego autoramentu cyklistów) i seryjnej obecności systemów wsparcia kierowcy. Outback w badaniach Euro NCAP zanotował tylko jeden minus: to niewielka strata (3 punkty na 100) w dziedzinie ochrony klatki piersiowej kierowcy przy zderzeniu czołowym.

W niczym nie zmienia to sytuacji, że oczywiście pozostaje jeszcze pole do poprawy: podobnie jak Amerykanie i Australijczycy, tak i europejscy eksperci wskazali „nadmierny entuzjazm”, z jakim działają w Outbacku napinacze pasów bezpieczeństwa. To o tyle ważne, że nie jest to wada konstrukcyjna, a zaledwie nieznaczny błąd synchronizacji (raczej w sensie oprogramowania niż sprzętu), a więc należy się spodziewać, iż perfekcjonizm inżynierów Subaru szybko zlikwiduje problem. Japończycy zapewne szybko się też dopracują airbagu centralnego we wszystkich swych modelach – ten element wyposażenia bezdyskusyjnie pasuje bowiem do filozofii bezwzględного bezpieczeństwa, wyznawanej dziś przez Subaru.



WYPOSAŻENIE
STANDARDOWE

OCENA
GENERALNA



European New Car Assessment Programme (Euro NCAP, wyniki obowiązujące w Unii Europejskiej oraz krajach obszaru Schengen i stowarzyszonych)

IV PUCHAR SUBARU W KOLARSTWIE GÓRSKIM

IV Puchar Subaru, połączony z XXIII Mistrzostwami Polski Lekarzy w Kolarstwie Górskim, ujawnił skrywaną zawartość lekarskich garaży, liczną rzeszę miłośników marki oraz wysoki poziom sportowej rywalizacji.

Zawody zostały rozegrane w ostatnią wakacyjną sobotę sierpnia w szczęśliwym okienku pogodowym po fali ochłodzenia i intensywnych opadów. Po zostało to nie bez wpływu na i tak niełatwą prawdziwie górską trasę.

Nasza pętla to konglomerat maratonu rowerowego i klasycznego

cross-country, wymierającego gatunku jak sędany w ofercie Subaru: niegdyś pożądane, a dzisiaj dla ekspertów, koneserów rodzaju.

Wyścig rozgrywany na pętłach ma swoją charakterystykę: bardzo wysokie tempo po starcie, walka o pozycję przed technicznymi

odcinkami oraz niezbyt lubiane przez amatorów kręcenie się w koło.

Na pierwszym rozjazdowym okrążeniu na zawodników czekały: ostry start pod górę, zdradliwa szutrowa ścieżka, malownicza droga wzdłuż Olzy, przejazd przez wzburzoną wodę.





Po stromym przejeździe przez drogę rozpoczęliśmy pierwszą z dwóch długich, ponad 8-kilometrowych pętli. Zapewne na długo w pamięci pozostanie ponad 20-procentowy

podjazd – nasza Gulgota – z regionalnymi kapliczkami. Pętlę zamykaliśmy kamienistym, technicznym zjazdem z prędkością około 60 km/godz.





Nagrody nie ominęły śmiałków już na starcie – profesjonalna odzież oraz albumy z bogatej rajdowej historii marki Subaru.

Na mecie na finiszujących czekały pamiątkowe medale z logo Subaru oraz satysfakcja z pokonania własnych słabości.

Wśród pań najszybsza okazała się Natalia Janica, rywalizację panów zdominował Jakub Pyszny. Gratulacje!

Szczegółowe wyniki z podziałem na grupy wiekowe znajdują się na www.pomiaryczasu.pl, a więcej informacji – na FB Subaru oraz FB MP Lekarzy.

Zapraszam na kolejną edycję imprezy, która w przyszłym roku



odbędzie się na zmodyfikowanej trasie.

Dużym zainteresowaniem cieszył się pokaz systemów bezpieczeństwa samochodów Subaru, szczególnie próby autonomicznego hamowania z EyeSight.

Ostatni akcent sportowy to wyścigi dzieci wokół pokrytego trawą boiska. Niezapomniane emocje dla pociech i rodziców!

Zawody zakończyliśmy niedokończonymi rozmowami miłośników kolarstwa górskiego i samochodów Subaru. Taka fajna integracja oraz nowe sportowe przyjaźnie.

Do zobaczenia za rok!



● ○ ○ ○

25. SUBARIADA KORSYKA – ISLE OF BEAUTY, CZYLI WYPRAWA DLA CIERPLIWYCH /CZ.1/

Gdy w styczniu 2020 roku zapisywaliśmy się na tę wyprawę, nie przypuszczaliśmy, że będziemy musieli na nią czekać ponad rok. Wprawdzie w mediach pojawiły się już informacje o tajemniczym wirusie w dalekich Chinach, lecz nie sądziliśmy, że zaledwie po kilku miesiącach zmieni on diametralnie także nasze dotychczasowe życie i plany.

Wyprawa, pierwotnie planowana na maj, została najpierw przełożona na czerwiec, a następnie odwołana i przesunięta na obecny rok. Jednak także w tym roku jej termin ulegał zmianom i ostatecznie zamiast w majówkę, odbyła się w sierpniu. Skutki pandemii odczuliśmy nie tylko my, uczestnicy, ale także nasi

przewodnicy. Ich misternie stworzony grafik wypraw na kilka konty-nentów i programy wyjazdów legły w gruzach. Kilka miesięcy spędzili w domu, wielokrotnie przesuwając terminy, co wiązało się z niezliczo-ną ilością maili i rozmów telefonicznych oraz zmianami lub odwoły-waniem rezerwacji w kilkunastu miejscach na świecie. Szczęściem

Punktem spotka-nia, jakże długo wyczekiwanej subariadowej wyprawy, była Bastia, do której mieliśmy doплыć promem z miejsco-wości Livorno.

w nieszczęściu był fakt, że znaczna część ich klientów nie rezygnowała z uczestnictwa w wyprawach i nie oczekiwała zwrotów wpłaconych zaliczek, lecz cierpliwie czekała na nowe terminy, co pozwoliło naszym przewodnikom przetrwać ich przymusowy urlop. Wśród oczekujących byliśmy między innymi my, dlatego gdy nadszedł w końcu



● ● ● ●



fot. Przemysław Kaczmarek - 3

10 sierpnia 2021 roku, odetchnęliśmy z ulgą i ruszyliśmy ku nowej Subariadowej przygodzie.

Punktem spotkania była Bastia, do której mieliśmy dopłynąć promem z Livorno 12 sierpnia w południe. Jednak nie wszyscy uczestnicy mieli taką możliwość. Część z nich kupiła bilety na prom jeszcze w ubiegłym roku, lub wiosną tego roku, na wcześniej planowane terminy wyprawy i dzięki przepisom covidowym mogli zamienić

je na rejs, który miał odbyć się o godzinie 8 rano. Jednak 20 lipca armator zmienił rozkład i przesunął rejs na godzinę 13, co trochę dezorganizowało pierwszy dzień wyprawy. My czekaliśmy z zakupem biletów do ostatniej chwili i kupiliśmy bilety na 8 rano u innego przewoźnika. Podobnie zrobili Arleta z Czarkiem, dlatego umówiliśmy się z nimi na wspólny dojazd, z dwoma noclegami po drodze. Spotkaliśmy się wieczorem 10 sierpnia w zare-

fot. Justyna Plekorska-Kaczmarek



zerwowanym przeze mnie hotelu na Morawach, zlokalizowanym przy znanej nam winnicy, gdzie przy lampce lokalnego białego wina uroczystie rozpoczęliśmy urlop. Następnego dnia pokonaliśmy prawie 1000 km i wieczorem dotarliśmy do małego hoteliku w Livorno, zarezerwowanego przez Czarka. Planowaliśmy zjeść kolację w trak-

torii mieszczącej się obok hotelu, jednak z uwagi na okres urlopowy we Włoszech była ona... nieczynna. Sytuację uratował właściciel hoteliku, który zarezerwował dla nas stolik w restauracji swojego przyjaciela, w centrum starego miasta i pilotował nas w drodze do niej. Restauracja zaserwowała nam pyszne ryby i owoce morza. W trak-

Po rozbiciu namiotów poszliśmy na pobliską plażę, aby przywitać się z morzem i nasycić się pięknem górskich widoków.

płynęliśmy do Bastii. Na pobliskim parkingu czekali już na nas Beata z Miłoszem oraz Dominik i Alina, dziennikarze z National Geographic Polska, którzy towarzyszyli nam podczas tej wyprawy. Reszta załóg miała dopłynąć drugim promem o godzinie 17. W związku z tym udaliśmy się wspólnie na wczesny obiad do restauracji w starym



fot. Przemysław Kaczmarek

cie kolacji dołączyli do nas Julita z Radkiem, którzy dojechali do Livorno nieco wcześniej i nocowali w innym hotelu. Po kolacji i krótkim spacerze po starym porcie wróciliśmy do hotelu, gdzie czekało na nas schłodzone morawskie różowe wino, którym wzniesiliśmy toast z okazji kolejnych „osiemnastych” urodzin Justyny.

Nazajutrz wczesnym rankiem zaokrętowaliśmy się na promie i po czterech godzinach rejsu do-

porcie, po drodze przemierzając malownicze wąskie uliczki starego miasta. Po obiedzie opuściliśmy Bastię i udaliśmy się na północ, na kemping. Beata z Miłoszem wrócili do miasta, by zająć się drugą grupą, a my mieliśmy wolne popołudnie. Po rozbiciu namiotów poszliśmy więc na pobliską plażę, aby przywitać się z morzem. Po drodze zauważyliśmy z Czarkiem dwa Subaraki – Imprezę „lanosa” i Forestera XT, zaparkowane na po-

○○●○

dwórku pobliskiego domu. Ze zdziwieniem stwierdziliśmy, że oba mają polskie numery rejestracyjne. Gdy chwilę później Impreza mijała nas na wąskiej drodze, Czarek postanowił ją zatrzymać głośnym okrzykiem. Auto prowadził młody chłopak, który był równie zaskoczony spotkaniem. Okazało się, że sezonowo pracuje na kempingu, a Forester należy do jego babci, która mieszka tutaj od wielu lat, jest wierną czytelniczką Magazynu „Plejady” i marzy o udziale w Subariadzie. Umówiliśmy się na spotkanie wieczorem na kempingu i udaliśmy się nad morze. Plaża

restauracji na ciepłą kolację, a wieczorem, gdy przybyli na kemping i rozbili namioty, wspólnie biesiadowaliśmy do późnych godzin nocnych, pilnując, by po godzinie 23 nie być zbyt głośno, gdyż na kempingach obowiązuje cisza nocna. Jeszcze jedną atrakcją tego i kolejnych wieczorów były Perseidy widoczne na rozgwieżdżonym niebie.

Następnego dnia, po opuszczeniu kempingu i szybkich zakupach, ruszyliśmy wspólnie ku przygodzie. Udaliśmy się na północ, w kierunku półwyspu Cap Corse. Po kilku kilometrach zjechaliśmy z głównej trasy

fot. Beata Nowik



fot. Cezary Czapiewski

na drogę szutrową, która pięła się stromo w górę, ukazując nam coraz ładniejsze górskie widoki oraz pokryte maką doliny. Makia to roślinność powszechnie obecna w korsykańskim krajobrazie, która pierwotnie nie występowała w tych rejonach, lecz rozrosła się wskutek wycinki drzew. Stanowią ją głównie krzewy, często o kol-

czastej fizjonomii, utrudniającej biwakowanie „na dziko” (które na Korsyce i tak jest formalnie niemożliwe) oraz brutalnie obchodzącej się z lakierem naszych samochodów. Na trasie Miłosz zaproponował nam wyzwanie – pokonanie bardziej stromego i nierównego fragmentu trasy. Gdy zobaczyliśmy, z jakim trudem pokonuje ją wyposażony w reduktor Miłoszowy Hilux, część ekip od razu wybrała łatwiejszy wariant. Jedynie Iza z Tomkiem oraz drugi Tomek z Agnieszką i Mają podołali wyzwaniu i wdrapali się na szczyt kamienistym podjazdem. Po przejechaniu szutrowej trasy wróciliśmy na asfalt i krętymi serpentynami dojechaliśmy do kolejnej atrakcji, którą zaplanowaliśmy na ten dzień nasi przewodnicy. Mieliśmy odbyć krótki spacer na wieżę Seneki, w której według podania mieszkał słynny filozof, wygnany za uprowadzenie cesarskiej siostrzenicy. Wieże genueńskie są charakterystycznym elementem krajobrazu wyspy. Wzniesione

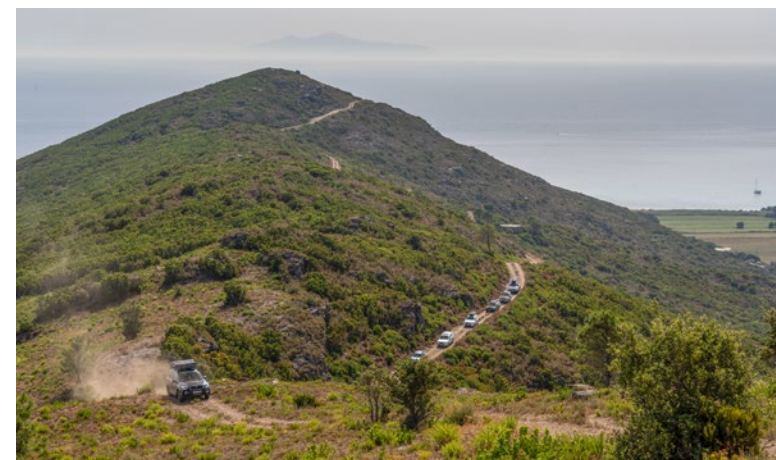


fot. Beata Nowik



Justyna Piskorska-Kaczmarek

głównie wzdłuż linii brzegowej w XVI wieku przez władających wtedy wyspą genueńczyków pełniły funkcję strażniczo-alarmową przed atakami piratów z Afryki Północnej. Gdy pojawiali się oni na horyzoncie, na wieżach rozpalano ogień, który był sygnałem alarmowym dla okolicznych mieszkańców. Dzięki temu, że był



fot. Beata Nowik - 2

była wąska i kamienista, jednak woda ciepła i krystalicznie czysta... Wspaniale było zażyć pierwszej postpandemicznej morskiej kąpeli! W oddali majaczyła Elba – wyspa Napoleona, a nieco bliżej widać było prom płynący w kierunku Bastii z resztą uczestników. Gdy my relaksowaliśmy się na plaży, Beata z Miłoszem zabrali ich do tej samej



fot. Przemysław Kaczmarek

○○○●

widoczny z sąsiednich wież, informacja o zagrożeniu przekazywana była szybko do sąsiednich rejonów. Gdy dotarliśmy pod wieżę, naszym oczom ukazał się przepiękny widok na okoliczne góry i leżącą w dole zatokę. Po trekkingu przejechaliśmy na zachodnią stronę półwyspu, nad morzem zatrzymaliśmy się na przerwę obiadową oraz szybką kąpiel dla chętnych, a następnie krętą drogą biegnącą wzdłuż stromego w tym rejonie brzegu skierowaliśmy się na południe. W mieście Saint Florent zrobiliśmy szybkie zakupy i udaliśmy się w stronę kempingu. Prowadziła do niego kilkunastokilometrowa szutrowa droga biegnąca przez obszar pustyni Agriates. Jest to chroniony obszar o powierzchni około 5 tysięcy hektarów, jednak próżno szukać tu piaszczystych wydm. Pustynia ma postać skalisto-kamienistą, porośniętą nieco rzadszą makią. Dla samochodów jednak kilkunastokilometrowy odcinek kamienistej drogi, pełnej uskoków, podjazdów i zjazdów, był sporą atrakcją. Wieczorem dojechaliśmy na kemping położony nad brzegiem morza z przepiękną, piaszczystą plażą. Na kempingu panowała luźna, „hippisowska” atmosfera i cisza nocna była tym razem pojęciem względnym. Koloru temu miejscu dodawała także pasąca się między naszymi namiotami krowa, ze smakiem zjadająca rosnące dziko opuncje, oraz przemykający w nocy lis. Zachodnie wybrzeże zaserwowało nam malowniczy zachód słońca oraz możliwość wieczornej kąpieli w jego blasku. Po zmroku wspólnie biesiadowaliśmy, konsumując zakupione w ciągu dnia korsykańskie specjały – sery, wędliny, miody i dżemy – i podziwiając spadające gwiazdy i widoczną tej nocy Drogę Mleczną.

ciąg dalszy w następnym numerze



fot. Justyna Piskorska-Kazmarek

TANKUJEMY (KULTURĘ) DO PEŁNA!

Krakowski Teatr Scena STU rozpoczął postpandemiczny wyścig o widza. Można powiedzieć, że przez ostatnie półtora roku kalendarzowego i – co za tym idzie – półtora sezonu teatralnego przeszliśmy chodem kameleona. Każdy krok dotyczący repertuarowych przedsięwzięć lub zmian podejmowany był ostrożnie, roztropnie i z dozą wahania. Śledząc codziennie raporty o zakażeniach i ciągle zmieniające się obostrzenia, musieliśmy mieć oczy dookoła głowy, do tego każde skierowane niezależnie na inny problem. Nowa rzeczywistość wymusiła na nas uruchomienie mechanizmów obronnych i dostosowanie się do otoczenia poprzez sprytny kamuflaż. Udało się przebrnąć przez ten trudny czas. I chociaż nazywanie teraźniejszości czasem już postpandemicznym zakrawa na niepoprawny optymizm, to wierzymy, że najgorsze już za nami.

Nie znaczy to jednak, że sezon teatralny 2021/2022, 56. sezon działalności Teatru STU, jest

sezonem łatwym. Wręcz przeciwnie. Rozpoczął się wyścig o widza. Wyścig nie tylko z konkurencyj-

nymi teatrami, ale całą branżą kulturalną, która po długim okresie zamrożenia i działania na pół

gwizdka musi walczyć o każdego odbiorcę.

Stanęliśmy na starcie tego wyścigu z bakiem zatankowanym do pełna kulturą i akumulatorem naładowanym twórczą energią.

Zaczęliśmy od spektaklu skrywającego się pod enigmatycznym tytułem „L do L”. Jest to sceniczna podróż ukazująca mniej znane, a bardziej prywatne oblicze Stanisława Lema. Naszą przewodniczką została Ewa Lipska – znakomita poetka i wieloletnia przyjaciółka Lema. Jej prywatne rozmowy z pisarzem, ogromnie ceniona przez niego poezja i teksty piosenek złożyły się na opowieść o niezwykle przyjaźni dwóch wybitnych osobowości lite-

rackich. Opowieść fantastyczną, choć zupełnie inną od tych, które znajdziemy na kartach książek autora „Solaris”. Pełną pięknego języka, humoru i anegdot z przełomu wieków. W rolę Ewy Lipskiej i Stanisława Lema wcielili się Beata Rybotycka i Olaf Lubaszenko. Z muzycznym akompaniamentem towarzyszył im niezastąpiony Konrad Mastyło, który zagrał utwory Seweryna Krajewskiego, Zbigniewa Preisnera, Grzegorza Turnaua, Andrzeja Żaryckiego i Andrzeja Zielińskiego. Była to nie tylko znakomita okazja do celebrowania całego Roku Stanisława Lema, ale także wspólny prezent na setne urodziny pisarza, które wypadały

Stanęliśmy na starcie wyścigu o widza z bakiem zatankowanym do pełna kulturą i akumulatorem naładowanym twórczą energią.

12 września – w dniu uroczystej premiery spektaklu. Przedstawienie wyreżyserował Krzysztof Jasiński, scenografię przygotowała Katarzyna Wójtowicz, a opracowanie plastyczne na podstawie grafik Daniela Mroza – Witold Siemaszkiewicz.

W drugiej połowie września w końcu z należytą premierową pompą zaprezentowaliśmy dwa tytuły, które widzowie mogli już zobaczyć w ubiegłym sezonie. Pierwszy z nich to nie do końca romantyczna komedia „Kiedy sobie znowu umierała” autorstwa jednej z najpopularniejszych współczesnych autorek rosyjskiego teatru i filmu – Nadieżdy Ptuszkiny, w reżyserii Mirosława Gronow-



fot. Marta Sośnicka-Paszkowska – spektakl „L do L”

fot. Jacek Ura – spektakl „Kiedy sobie znowu umierała”

skiego. Przechylnie perypetie Tanii – starej panny „uwięzionej” przez życie w ciasnej moskiewskiej garsonierze ze swoją zręczną matką Zofią, którą musi się opiekować, bo ta co chwilę, już na pewno, łada moment, umiera. Co najgorsze bez zięcia i bez wnuków! Kiedy pewnego dnia omyłkowo do ich mieszkania trafia spieszący do swej kochanki Igor, Tania postanawia to zrzadzenie losu wykorzystać, aby dać swej matce odrobinę pociechy i wciąż przypadkowego gościa w romantyczną i pełną zwrotów akcji intrygę. Widzowie dotychczasowych spektakli już zdążyli pokochać gromadę barwnych postaci odgrywanych w spektaklu przez doskonałą, wielopokoleniową obsadę – Annę Tomaszewską jako Zofię, Beatę Rybotycką i Aldonę Jankowską w roli Tanii, Krzysztofa Pluskotę jako Igora oraz Kamilę Bestry i Ankę Graczyk w roli Diny – rezolutnej młodej dziewczyny,

która wprowadza w sztukę niemałe zamieszanie. Uroczyste spektakle premierowe „Kiedy sobie znowu umierała” zaprezentowaliśmy 18 i 19 września.

Drugą z naszych „opóźnionych” premier były zrealizowane z rozmachem „Trzy siostry” Antoniego Czechowa w reżyserii Krzysztofa Jasińskiego. To teatralne arcydzieło w doborowej obsadzie i wysmakowanej wizualnie inscenizacji. Spektakl udowadnia, że sztuka Czechowa, choć powstała na początku poprzedniego wieku, potrafi wciąż być aktualna i atrakcyjna zarówno dla widzów-koneserów, jak i nieopierzonych miłośników teatru z pokolenia milenialsów. Wszak tytułowe trzy siostry i współtowarzyszące im po mistrzowsku zarysowane charaktery odzwierciedlają wrażliwości, troski, obawy i pasje podobne dla nas wszystkich, niezależnie od czasu, w jakim się urodziliśmy. Jedyną różnicą jest to, że dziś w mo-

dzie są leginsy i jeansy, a niegdyś noszono suknie i mundury. Te możemy podziwiać w wiernych rekonstrukcjach, wśród bogatej scenografii i przede wszystkim – na znakomitych aktorach, którzy tchnęli w nie życie. Dzięki najwyższej klasy kunsztowi artystów i rzemieślników „Trzy siostry” to piękna sztuka o życiowych doświadczeniach łączących pokolenia, zaprezentowana w pięknej, czystej formie teatru będącego doświadczeniem łączącym widzów w każdym wieku – tych z XX, jak i XXI stulecia. Spektakle premierowe odbyły się 24 i 25 września, kolejne przedstawienia będzie można zobaczyć na scenie STU jeszcze 16, 17, 18 i 19 listopada oraz 14 i 15 grudnia. Czytelników „Plejad” zapraszamy do lektury obszernego tekstu o spektaklu w 96. numerze Magazynu.

26 września świętowaliśmy 55. STU-lecie naszego teatru. Czekaliśmy na to spotkanie z Rodziną

i Widzami STU z nieskrywanym podnieceniem. Wieczór 26 września uświetnili znakomici goście oraz specjalny koncert jubileuszowy, podczas którego wystąpili laureaci Konkursu na Piosenkę o Krakowie. Współorganizowany przez Teatr STU wraz z Urzędem Miasta Krakowa i Radiem RMF Classic konkurs przyciągnął dużą uwagę zarówno doświadczonych muzyków, jak i tych będących dopiero u progu kariery – do udziału zakwalifikowano aż 239 zgłoszonych piosenek. Pod kątem oryginalności, atrakcyjności, jakości muzyki oraz tekstów oceniło je jury, na które złożyły się charyzmatyczne autorytety kulturalne, muzyczne i literackie: satyryk i autor tekstów Krzysztof Piasecki, szefowa muzyczna RMF Classic Magdalena Wojewoda-Mleczo, zastępca dyrektora Wydziału Kultury i Dziedzictwa Narodowego Urzędu Miasta Krakowa Magdalena Doksa-Tverberg, poetka i autorka tekstów piosenek Ewa Lipska, pianista stale współpracujący z Teatrem STU Konrad Mastyło oraz znany pod pseudonimem Igo wokalista Igor Walaszek. Spośród dziesięciu piosenek wybranych przez jury do drugiego etapu konkursu słuchacze radia RMF Classic wybrali w głosowaniu online pięć utworów, które znalazły się w ścisłym finale: „Będziesz wracał” (śl. Ada Nasiadka, muz. Grzegorz Sieradzki), „Krakowiaczek” (śl. i muz. Maria Wasak), „KRK” (śl. i muz. Wiktoria Zwolińska), „Miasto mych snów” zespołu Bosski (śl. Roman Lachowski, muz. Marek Orlita, Dominik Starczewski) oraz „Mierzymy wysoko” (śl. i muz. Staszek Plewniak). I nagroda w wysokości 15 000 zł przyznana została Wiktorii Zwolińskiej za piosenkę „KRK”. II nagrodą w wysokości 10 000 zł wyróżniono piosenkę „Będziesz wracał”, a III nagrodą w wysokości 5000 zł uhonorowano „Krakowiaczka”. Podczas jubileuszowego koncertu na 55. STU-lecie teatru STU usły-

szeliśmy wykonania na żywo dziesięciu piosenek finałowych.

Laureaci konkursu mieli poza tym okazję zabłysnąć na scenie STU podczas Koncertu dla Andrzeja Zauchy. Był to sceniczny hołd dla jednego z najpopularniejszych artystów polskiej sceny muzycznej lat 80. i 90. XX wieku. Zapewne wielu zna jego hity „Byłaś serca biciem”, „Bądź moim natchnieniem” czy „C'est la vie – Paryż z pocztówki” lub przynajmniej kojarzy jego niepowtarzalny wokół z piosenki do czołówek disneyowskich „Gumiśków”. Niewielu natomiast kojarzy Zauchę ze sceną Teatru STU, a to właśnie tutaj spełniał się on śpiewając także jako aktor w spektaklach „Pan Twardowski” i „Kur zapiał”. To właśnie po jednym z występów na naszej scenie, na parkingu przy ulicy Włóczków nieopodal teatru, został on zastrzelony wraz z aktorką Zuzanną Leśniak 10 października 1991 roku. Trzydzieści lat po tym tragicznym wydarzeniu wspominaliśmy Andrzeja Zauchę pełnym wzruszeń koncertem, w którym laureaci Konkursu na Piosenkę o Krakowie oraz Igor Walaszek z zespołem Clock Machine zaprezentowali obok własnych piosenek swoje aranżacje przebojów Zauchy.

56. sezon teatralny w STU rysuje się bardzo muzycznie. Poza wspomnianymi koncertami na 55. STU-lecie oraz dla Andrzeja Zauchy w przygotowaniu na późniejsze miesiące sezonu pozostaje widowisko „Songi Teatru STU”, które przywoła najjaśniejsze muzyczne wspomnienia z dawnych lat teatru, jak również zaprezentuje piosenki z tytułów znajdujących się w naszym aktualnym repertuarze. Kolejnym spektaklem muzycznym, jaki pokażemy jeszcze w tym sezonie, będzie niezwykle barwny portret „ostatniego klezmera Galicji” – Leopolda Kozłowskiego-Kleinmana. Będzie to swoisty hołd dla zmarłego w 2019 roku artysty, powstały dzięki jego ponad 20-letniej współpracy z Jackiem Cyga-

26 września świętowaliśmy 55. STU-lecie naszego teatru. Czekaliśmy na to spotkanie z Rodziną i Widzami STU z nieskrywanym podnieceniem. Wieczór 26 września uświetnili znakomici goście oraz specjalny koncert jubileuszowy, podczas którego wystąpili laureaci Konkursu na Piosenkę o Krakowie.

nem (autorem scenariusza spektaklu) oraz wybitnymi krakowskimi instrumentalistami, którzy zabiorą nas w tę muzyczną podróż, wykonując na żywo utwory z repertuaru legendarnego klezmera. Reżyseruje Krzysztof Jasiński, a w roli Leopolda Kozłowskiego zobaczymy Zbigniewa Zamachowskiego, któremu na scenie partnerować będą Joanna Pocica i Weronika Krystek.

Premiera „Leopolda” odbędzie się 28 listopada. Gorąco zapraszamy do zakupu biletów na wszystkie wydarzenia sceny STU w tym sezonie. Szczegóły jak zwykle znajdując się na stronie scenastu.pl oraz w naszych mediach społecznościowych. A tym, którzy mieliby ochotę zapoznać się bliżej z bogatą historią krakowskiego Teatru STU, gorąco polecamy wydaną nakładem Fundacji STU z okazji jubileuszu naszego 55-lecia książkę autorstwa Tadeusza Nyczka „Do STU razy sztuka. Opowieść teatralna”. Nie jest to nudna kronika z beznamiętnym zapisem dokonań jakiejś tam instytucji, to osobista historia relacji znakomitego krytyka literackiego i teatralnego z pewną wyjątkową społecznością artystyczną. Bez zbytniego schlebiania, a z rzetelnością i uzupełniającym kontekst artystyczny rysem społeczno-historycznym. Gdyby komuś było mało po jej lekturze, można sięgnąć także po drugą pozycję pachnącą jeszcze farbą drukarską – „Stanisławski. Teatralna powieść wieku” autorstwa Lwa Bogdana, przybliżającą sylwetkę Konstantego Stanisławskiego, będącego jedną z największych postaci w historii teatru. Obydwie książki dostępne są w naszym teatrze. Można się zaczytać w oczekiwaniu na kolejne sceniczne niespodzianki STU – a tych, gwarantujemy, będzie w tym sezonie jeszcze wiele. Paliwa tworczego mamy na tyle dużo, by nie zdejmować nogi z gazu bez względu na to, jakie wiraże przyjdzie nam pokonać i jak daleko będzie meta tego szalonego wyścigu.



fot. Tomek Szkodziński – spektakl „Trzy siostry”

• ○ ○

UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO PYTAJĄ

– EKSPERT ODPOWIADA /CZ.1/

Odpowiedzi na pytania z zakresu interpretacji przepisów ruchu drogowego. Artykułem tym rozpocznę cykl, który ma być odpowiedzią na zgłaszane wątpliwości dotyczące interpretacji przepisów o ruchu drogowym oraz optymalnych zachowań w określonych sytuacjach drogowych.

Ruch okrężny, czyli rondo to niewątpliwie największy problem w Polsce, postrzegany na różne sposoby nie tylko przez „zwykłych” kierowców, ale również przez instruktorów, egzaminatorów, autorów podręczników... Przytoczę kilka zdań z kilkuset e-maili, które dotarły do mnie w ciągu mniej więcej 10 lat: „...Ronda o większej niż

1 liczbie pasów ruchu są niebezpieczne...”, „...Na rondzie panuje wolna amerykanka...”, „...Kto ma pierwszeństwo zjeżdżający z ronda zmieniając pas na prawy, czy wjeżdżający jadący swoim prawym pasem?”, „...Czy na rondzie mogą występować niewyznaczone pasy ruchu?”, „Czy w pełni legalnie (czyli zgodnie z przepisami) można objechać całe rondo

prawym pasem?”, „...Czy dozwolone jest zjeżdżanie z ronda z pasa wewnętrznego?...”, „Kwadratura ronda”.

Niestety w naszym prawie ruchu drogowego brakuje kluczowych zapisów dedykowanych skrzyżowaniom o ruchu okrężnym. Potrzebna jest interpretacja, a ta nie została ujednolicona. Podjęta w roku 2005 próba zakończyła się



● ● ●

fiaszkem – eksperci się nie dogadali. Wystąpiłem wtedy w Warszawie z referatem dotyczącym jednolitego podejścia do tematu, ale – mimo że zjednałem kilku kolegów do zaproponowanych tez, nie wypracowaliśmy jednolitego stanowiska. Zrozumiałem wówczas, że potrzebne jest wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym jednego, a może dwóch zapisów, które zamkną temat, nie pozwalając na wielość interpretacji. W tym roku zgłosiłem, po raz kolejny, projekty zapisów pozwalających na rozwiązanie problemu. W oczekiwaniu na ich materializację, w tej czy innej formie, poinformuję jeszcze, że będąc przewodniczącym zespołu wprowadzającego pytania do nowej bazy pytań testowych, dbałem, żeby nie było w nich pytań mogących budzić wątpliwości, z uwagi na istnienie wielu „szkół” dotyczących skrzyżowania o ruchu okrężnym. Świadczy to o skali problemu. Musimy podjąć próbę jego rozwiązania tu i teraz, zanim w naszym prawie pojawią się dodatkowe zapisy.

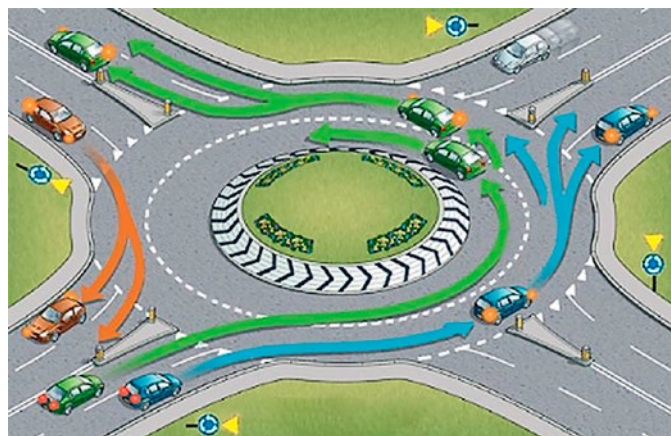
Sednem problemu jest to, że wielu polskich ekspertów (nie chcę użyć określenia „pseudoekspertów” ani zastosować cudzysłowu, bo w wielu innych kwestiach doceniam ich wiedzę) upiera się przy tym, żeby skrzyżowanie o ruchu okrężnym traktować jak każde inne skrzyżowanie. Nie chcą przy tym przyjąć do wiadomości, że konwencja wiedeńska JEDNOZNACZNIE wskazuje na inne traktowanie ronda. Stanowi o tym znak D3, który w naszym wykazie znaków drogowych występuje pod symbolem C-12.



Znak D-3 – dla poruszającego się po rondzie pojazdu OBOWIĄZUJE OKRĘŻNY KIERUNEK RUCHU.

Oznacza to, że wjeżdżając na skrzyżowanie o ruchu okrężnym, nie zmienia się kierunku jazdy. Ten okrężny kierunek to nic innego jak jazda na wprost, tyle że wokół wyspy, czyli okrężnie. Należy więc, odwołując się do naszej ustawy Prawo o ruchu drogowym, bazować na jej art. 22 ust. 3, który stanowi o możliwej jeździe tylko w jednym kierunku. Niestety ci inni eksperci odwołują się do art. 22 ust. 2 i z niego wywodzą np. obowiązek używania kierunkowskazów przed wjechaniem na skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Niektórzy upierają się nawet, że dwukrotnie, czyli powtórzone nieużycie kierunkowskazu przed wjazdem na rondo może stać się z automatu jedynym powodem końcowej oceny negatywnej na egzaminie na poszczególne kategorie prawa jazdy. I to pomimo faktu, że dwa wojewódzkie sądy administracyjne w swoich orzeczeniach zaprzeczyły takiemu obowiązkowi. Jeszcze większym, bo już zdecydowanie wypadkogennym problemem jest zezwolenie na wyjazd z ronda pasem wewnętrznym, czyli nie od prawej krawędzi. Takie zezwolenie na opuszczenie ronda lewym pasem ruchu naraża te pojazdy na kolizję z pojazdami, które poruszają się po skrzyżowaniu pasem prawym. Ci, którzy dopuszczają możliwość wyjazdu pasem lewym, próbują łagodzić problem obowiązkiem ustąpienia pierwszeństwa pojazdom na prawym pasie ruchu, motywując to manewrem zmiany pasa ruchu, który przecież w takim przypadku nie ma miejsca. Są również zwolennicy teorii, którą nazwę „mieszana”, która osobno klasyfikuje wjazd i wyjazd ze skrzyżowania, popadając w konflikt z niebudzącą wątpliwości tezą, że skrzyżowanie o ruchu okrężnym to jedno skrzyżowanie.

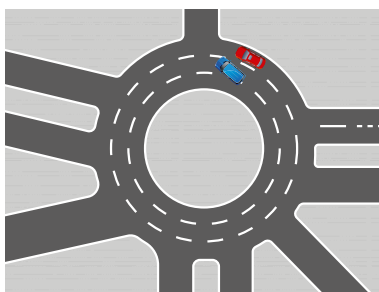
Zaprezentuję teraz rysunek, którego nie jestem autorem, ale który znakomicie oddaje istotę zagadnienia i funkcjonuje w internecie pod nazwą „Zasady ruchu okrężnego według konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym”.



Źródło: internet

Dlaczego nie jesteśmy wszyscy w stanie zaakceptować tego prostego i – moim zdaniem – jedynego jakże oczywistego rozstrzygnięcia? Pewnie u podstaw stoi chęć utrzymania swojego „ja”, opartego na przekonaniu do wcześniej nabytych nawyków. Błędnych i opartych na twierdzeniach, że przed każdym skrzyżowaniem musimy wskazać kierunek naszej dalszej jazdy oraz że trzeba wyeliminować możliwość wjeżdżania na rondo prawym pasem ruchu, o ile nie będzie się zamierzało wyjechać ze skrzyżowania pierwszym albo najdalej drugim wyjazdem z niego.

Brak włączonego kierunkowskazu przed wjazdem na skrzyżowanie o ruchu okrężnym świadczy o tym, że wjeżdżając nie zmieniamy kierunku jazdy. Przed zmianą kierunku, czyli przed wyjeżdżaniem z ronda, kierunkowskaz się oczywiście pojawi. Przecież wjeżdżając, nie zawsze wiemy, którym wyjazdem skrzyżowanie opuścimy, szczególnie wtedy, gdy skrzyżowanie nie jest symetryczne i ma więcej niż 4 wloty.



Rondo w Szczecinie. Źródło: internet

Co miałyby oznaczać tutaj lewy kierunkowskaz włączony przed wjazdem? W które lewo wyjedziemy?

W kwestii drugiego błędnego twierdzenia dotyczącego koniecznej eliminacji jeżdżenia po rondzie prawym pasem napiszę tylko tyle, że są pojazdy, które tylko tak mogą skutecznie i absolutnie poprawnie przejechać takie skrzyżowanie i nie ma z tego powodu zagrożenia bezpieczeństwa ani płynności ruchu. Jeżdżą tak w wielu miejscach w Polsce i Europie kierowcy autobusów miejskiej komunikacji zbiorowej, z uwagi na gabaryty pojazdu i lokalizację przystanków.

Problem używania kierunkowskazów dotyczy rond z jednym lub większą liczbą pasów ruchu na obwodni. Kierujący, którzy włączają kierunkowskaz przed skrzyżowaniem, zazwyczaj opuszczają je bez sygnalizacji, czyli dokładnie odwrotnie niż potrzeba. Przed wjazdem włączony kierunkowskaz zazwyczaj nic nikomu nie daje, natomiast jego brak przed wyjechaniem powoduje, że nie wiadomo, czy kierujący będzie dalejjechał wokół ronda (jak być powinno), czy z niego wyjedzie. Skutkuje to tym, że kierujący wzajemnie się nie rozumieją, co przede wszystkim zaburza płynność ruchu, ale może być też przyczynkiem do wypadku. Problem wyjeżdżania z ronda wewnętrznym pasem ruchu (lewym) to już bezpośrednie zagrożenie wypadkowe.

Rekapitułując temat skrzyżowań o ruchu okrężnym, odpowiem na pytania, jakie się pojawiają.

- 1) Czy używać kierunkowskazu przed wjazdem na rondo? **Nie**, albowiem wjeżdżając nie zmieniamy kierunku jazdy; użycie kierunkowskazu nie jest jakimś krytycznym błędem, problem w tym, że używszy go raz, będzie trzeba włączyć go ponownie, sygnalizując zmianę kierunku przed wyjazdem ze skrzyżowania, co wywoła dwukrotną sygnalizację na jednym skrzyżowaniu i przez to jest dziwne, ale konieczne, jeśli np. egzaminator, a co za tym idzie – instruktor – wymaga użycia kierunkowskazu przed wjazdem na rondo.

2) Czy kierunkowskaz przed wjazdem z ronda jest niezbędny? **Tak**, albowiem właśnie wówczas sygnalizujemy zamiar zmiany kierunku jazdy, czyli zjechania ze skrzyżowania. Użycie kierunkowskazu przed wyjechaniem ze skrzyżowania o ruchu okrężnym jest najistotniejsze! Nawet jeśli – z uwagi na mały rozmiar wyspy centralnej – kierujący, wyjeżdżając z ronda, nie dokonuje skrętu kierownicą, to nie jest to jazda na wprost, ale zmiana kierunku jazdy odpowiadająca manewrowi skrętu w prawo.

- 3) Czy można objeżdżać prawym pasem ronda o dwóch pasach ruchu na obwodni? **Tak**. Nie jest to sprzeczne z przepisami ruchu drogowego; należy przy tym pamiętać, że celowość takiego zachowania może wynikać jedynie z powodu „zakorkowania” lewego pasa ruchu lub z dużych gabarytów pojazdu, którym kierujemy.
- 4) Czy można wyjechać ze skrzyżowania o ruchu okrężnym z pasa wewnętrznego (lewego pasa ruchu)? **Nie**, albowiem byłby to manewr zmiany kierunku jazdy w prawo wykonany w sposób niedopuszczalny. Wyjątkiem upoważniającym do skrętu nie od prawej krawędzi jest możliwość jazdy tylko w jednym kierunku – nie zachodzi na rondzie, na którym zawsze mamy wybór jazdy wokół ronda lub wyjazdu z niego. Na rondzie nie znajdzie za-

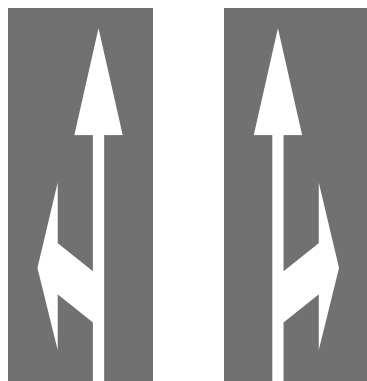
Problem używania kierunkowskazów dotyczy rond z jednym lub większą liczbą pasów ruchu na obwodni. Kierujący, którzy włączają kierunkowskaz przed skrzyżowaniem, zazwyczaj opuszczają je bez sygnalizacji, czyli dokładnie odwrotnie niż potrzeba.

stosowania również drugi wyjątek, ponieważ nawet największe wymiary pojazdu zawsze umożliwią wyjazd od prawej krawędzi, tym bardziej że wyjeżdżając mamy do dyspozycji pełną szerokość drogi (wyjeżdżając z pasa prawego, mamy prawo zająć lewy pas ruchu).

- 5) Jaki jest właściwszy tor jazdy, jeśli zamierzamy objechać skrzyżowanie o ruchu okrężnym w całości lub częściowo (czyli będziemy z ronda zjeżdżać wyjazdami znajdującymi się za średnicą okręgu – wyobrażoną linią dzielącą centralną wyspę na pół)? **Zaczynamy lewym pasem ruchu i bezpośrednio za ostatnim wyjazdem, który nie jest dla nas właściwy, przystępujemy do zmiany pasa ruchu na prawy.**
- 6) Czy na rondzie mogą występować niewyznaczone pasy ruchu? **Tak**. W takim wypadku także obowiązują wszystkie powyższe zasady.
- 7) Czy można wjechać na rondo, na prawy pas ruchu, jeżeli lewym pasem tego ronda na wysokości wjazdu porusza się pojazd? **Tak**, oczywiście jest to możliwe i poprawne.
- 8) Kto ma pierwszeństwo: zjeżdżający z ronda zmieniający pas na prawy, czy wjeżdżający jadący swoim prawym pasem? **Zmieniający pas ruchu zawsze ustępuje pierwszeństwa jadącemu po tym pasie, ale jeśli wjeżdżający jeszcze nie zdążył wjechać na skrzyżowanie o ruchu okrężnym, to widząc zmieniającego pas, powstrzymuje się od wjazdu.**
- 9) Kto ma pierwszeństwo: jadący prawym pasem na rondzie czy zjeżdżający z ronda z pasa lewego? **Taka sytuacja w ogóle nie może wystąpić, albowiem zjeżdżanie z pasa lewego jest niedozwolone.**

Napisałem, że taka sytuacja nie może wystąpić, ale niestety jakże często się zdarza i trzeba na nią szalenie uważać. Jest to główna przyczyna wypadków i kolizji na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym. Winę za taki stan rzeczy ponoszą instruktorzy i inni, którzy dopuszczają możliwość wyjazdu z ronda z pasa innego niż prawy.

Wszystko, co napisałem do tej pory, dotyczy klasycznych skrzyżowań o ruchu okrężnym, czyli takich, które nie mają wyznaczonych kierunków z poszczególnych pasów ruchu. W tym miejscu dodam, że jeżeli organizator ruchu dopuszcza wyjeżdżanie z ronda z pasa innego niż prawy, musi zapewnić bezkolizyjność tego manewru, czyli uniemożliwić (co najmniej oznakowaniem pionowym i poziomym – w niektórych krajach Europy dodatkowo wprowadza się separatory) przecinanie się kierunków ruchu. Tak jest na tzw. rondach turbinowych, charakteryzujących się tym, że jeśli wjedziemy pasem dedykowanym dla danego kierunku, to nie dokonamy zmiany pasa ruchu przed wyjazdem z ronda. Niestety w naszym kraju jest wiele skrzyżowań o ruchu okrężnym, które nie spełniając wymogów ronda turbinowego, wskazują na możliwość wyjazdu z pasa lewego. Najczęściej stosuje się zestaw znaków P-8 na wlotach, oczywiście nieprawidłowy, sugerujący, że wyjeżdżając drugim zjazdem (używam jedynego poprawnego określenia



kierunku, bo słowa „na wprost” i „w lewo” są w przypadku ruchu okrężnego nieprawidłowe, ewentualnie nadają się tylko do użycia w języku potocznym), możemy tego dokonać z lewego pasa ruchu. Jeżeli stwierdzimy, że na prawym pasie nie ma pojazdu, to możemy postąpić zgodnie z – błędnym – wskazaniem organizatora ruchu. Ale – proszę, upewnijmy się, że tak jest. Całkowicie lege artis i jednocześnie z zagwarantowanym bezpieczeństwem postąpimy wtedy, jeśli przed wyjechaniem z ronda dokonamy zmiany pasa ruchu na prawy.

Na zakończenie problematyki ruchu okrężnego zaprezentuję ciekawostkę. Na egzaminach – także tych dla kandydatów na instruktorów lub egzaminatorów kierowców – obserwuje się następującą praktykę zadowolenia wyznawców wszelkich teorii. Jeśli kandydaci realizują polecenie wyjazdu trzecim lub kolejnym zjazdem z ronda, to włączają na wjeździe lewy kierunkowskaz, a opuszczają rondo z prawego pasa z prawym kierunkowskazem. Trochę to śmieszne, bo łączy ze sobą dwie różne sygnalizacje zmiany kierunku na jednym skrzyżowaniu.

Tematyka ruchu okrężnego pochłonęła sporo miejsca, więc zmieszczę jeszcze tylko jedną odpowiedź.

Będzie dotyczyła problematyki tzw. zasady suwaka. Często zadawane pytanie brzmi: czy zasada suwaka obowiązuje w przypadku jazdy kończącym się pasem rozbiegowym, nazywanym również – nieco mniej trafnie – pasem włączania? **Warunkiem zastosowania tej zasady, czyli obowiązkowego udzielenia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu kończącym się pasem ruchu, jest zjawisko znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni** z więcej niż jednym pasem ruchu w tym samym kierunku jazdy. Podkreślę: **na całej jezdni, czyli na wszystkich jej pasach. Inaczej mówiąc, obowiązkowa zasada suwaka**

Kto ma pierwszeństwo: jadący prawym pasem na rondzie czy zjeżdżający z ronda z pasa lewego? Taka sytuacja w ogóle nie może wystąpić, albowiem zjeżdżanie z pasa lewego jest niedozwolone. Niestety jakże często się zdarza i trzeba na nią szalenie uważać. Jest to główna przyczyna wypadków i kolizji na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym.



(zamka błyskawicznego) obowiązuje w zatorach drogowych, czyli tzw. korkach. Jeśli takiego zjawiska nie ma, próba wymuszania stosowania zasady suwaka ujętej w art. 22 ust. 4a i 4b ustawy Prawo o ruchu drogowym jest uzurpacją i może skończyć się wypadkiem drogowym. Dodajmy, że w przypadku istnienia warunków do zastosowania tych odstępstw od zasady pierwszeństwa przy wykonywaniu manewru zmiany pasa ruchu obowiązuje zasygnalizowanie kierunkowskazem zamiaru zmiany pasa i upewnienie się, czy jest nam udzielane pierwszeństwo. Oczywiście przygotowujemy tę

zmianę dopiero bezpośrednio przed końcem zanikającego pasa i tylko tam – na końcu – pierwszeństwo winno być udzielone.

Przypominam dokładne brzmienie przepisów:

„4a. W warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż jednym pasem ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy pasem ruchu z powodu wystąpienia przeszkody na tym pasie ruchu lub jego zanikania, kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu jest obowiązany bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miej-

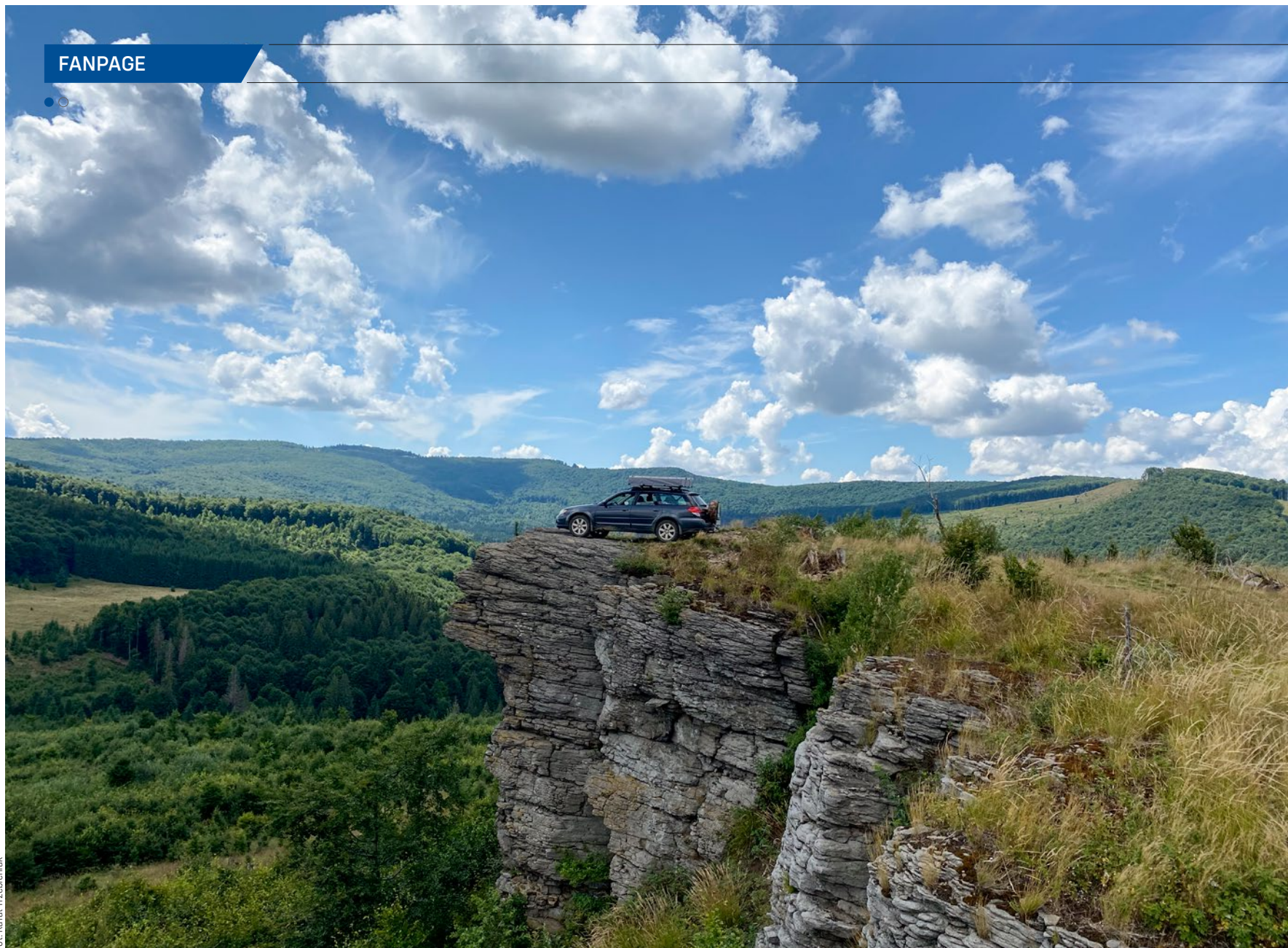
scem zanikania pasa ruchu umożliwić jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów, znajdującym się na takim pasie ruchu, zmianę tego pasa ruchu na sąsiedni, którym istnieje możliwość kontynuacji jazdy.

4b. W warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy dwoma pasami ruchu z powodu przeszkód na tych pasach ruchu lub ich zanikania, jeżeli pomiędzy tymi pasami ruchu znajduje się jeden pas ruchu, którym istnieje możliwość kontynuacji jazdy, kierujący pojazdem poruszający się tym

pasem ruchu jest obowiązany bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasów ruchu umożliwić zmianę pasa ruchu jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z prawej strony, a następnie jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z lewej strony”.

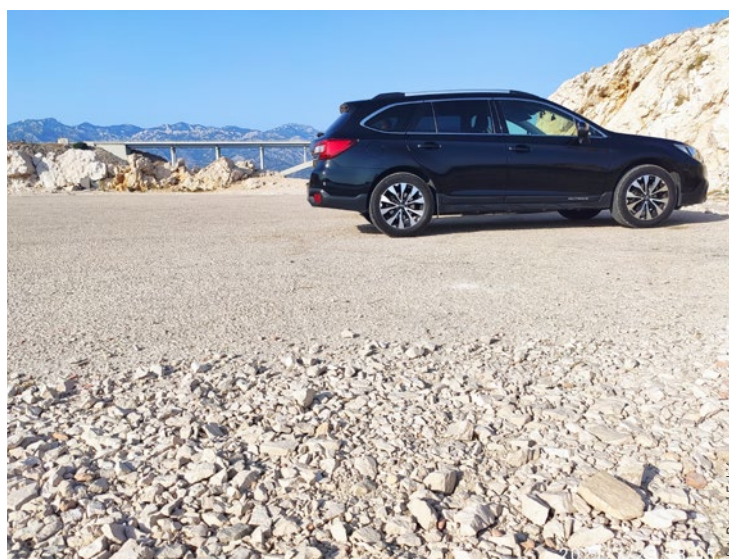
Kolejne kwestie dotyczące pierwszeństwa przy zawracaniu i cofaniu, skrzyżowań z tzw. łamanym pierwszeństwem, zanikającego prawego pasa ruchu i wiele, wiele innych w następnych odcinkach cyklu.

ciąg dalszy w następnym numerze



Nadeszła jesień, a my wciąż wspominamy wakacje! Rodzinne wypady za miasto, weekendy w górach i kempingi nad jeziorem – tegoroczne lato obfitowało w wyjątkowo ciekawe wakacyjne podróże sympatyków naszej marki.

Podczas letnich miesięcy poprosiliśmy fanów naszego fanpage'a o nadesłanie zdjęć Subaru w letniej odsłonie, m.in. w trakcie rodzinnych wyjazdów. Dostaliśmy setki fantastycznych zdjęć, za które serdecznie dziękujemy! Przedstawiamy nagrodzone fotografie.





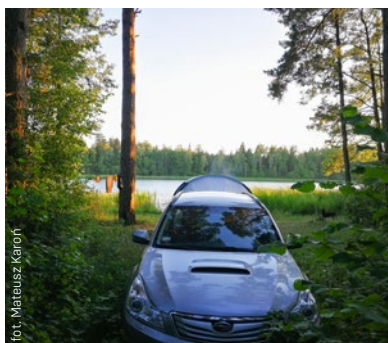
fot. Martin Merta



fot. Krzysztof Bogaczyk



fot. Mateusz Karon



fot. Jakub Walatko



fot. Adriana Ginalska



fot. Renata Truszkowska



fot. Madej Zyra



fot. Dorota Sobolek



fot. Wojciech Pluszkiel



fot. Jarosław Truszkowski

Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz miłośników marki Subaru do śledzenia naszego profilu: facebook.com/subarupolska oraz udziału w kolejnych konkursach!



fot. Jacek Strak



fot. Michał Rubachaj/fb. @Przygodowoz



www.motofakty.pl

28 WRZEŚNIA 2021

Subaru XV 2.0 i-S e-Boxer 150 KM

Są na rynku auta, które mimo dopracowania i wielu niepodważalnych zalet nie mają powodzenia i często są skazane na porażkę przez nie zawsze lepszą konkurencję. Dlaczego? Bardzo często powodem jest niewiedza i niechęć potencjalnych użytkowników. Przykładem może być Subaru XV, które nie bije rekordów sprzedaży, jest rzadkim widokiem na ulicach, ale między innymi to czyni je wyjątkowym. (...)

Subaru XV. Nadwozie i wnętrze

Do pewnych aut trzeba dorosnąć. Wiem, brzmi to dość górnolotnie i patetycznie, ale tego typu odczucia mam w stosunku do Subaru XV. (...)

Subaru XV z wyglądu jest nieco surowe, ale to ogromna zaleta, która dodaje mu charakteru. Na pierwszy rzut oka to po prostu Impreza z dużą dawką najróżniejszych nakładek i dodatków w terenowym smaku. To prawda, ale zmian jest o wiele więcej niż tylko nakładki na nadkola czy progi. Owe nakładki są dość masywne, szerokie i mają bardzo ciekawą fakturę. Nie jest to gładki, matowy plastik – ma on delikatnie prążkowaną strukturę, co widać dopiero z bliska. Poza tym kształt nakładek, szczególnie tych na nadkolach, dodaje XV odrobiny agresywności. Nakładki na zderzaki oraz ich konstrukcja również wpływa na terenowy wygląd auta. Testowy egzemplarz miał biały lakier z perłowym odcieniem, co dodatkowo podkreślało kontrast między nadwoziem i czarnymi wstawkami. Na uwagę zasługują również bardzo ładne felgi, które stylistyką pasowały do dość dynamicznej sylwetki. Reasumując, na rynku są zdecydowanie

ładniejsze auta, ale Subaru XV nie musi się wszystkim podobać. Ma swój niepowtarzalny styl, zaś terenowy charakter to nie tylko wygląd, o czym wspomnę niedługo.

(...) Wszystkimi najważniejszymi funkcjami sterujemy za pomocą dużych i wygodnych przycisków, najważniejsze elementy sterujące są pod ręką, ekran główny jest czytelny i działa bez problemów (...). Świetnie spisuje się dodatkowy ekran w górnej części deski rozdzielczej, który wyświetla różne dane z komputera pokładowego, zaś podczas parkowania lub po wywołaniu za pomocą przycisku View na kierownicy pokazuje obraz z przedniej kamery. Rewelacyjne, proste i bardzo pomysłowe rozwiązanie.

Na pochwale zasługują rewelacyjnie wyprofilowane, bardzo wygodne i nieźle trzymające w zakrętach fotele, które na dodatek prezentują się świetnie. Jakość materiałów nie budzi żadnych zastrzeżeń. (...) Miejsca na szczęście nie brakuje, na tylnej kanapie jest go bardzo dużo. W bagażniku z kolei zmieścimy od 340 do 1173 litrów. (...)

Subaru XV. Silnik, spalanie i wrażenia z jazdy

Do napędu Subaru XV oddelegowano dość nietypowy układ hybrydowy. To silnik 2.0 i-S e-BOXER, który współpracuje z silnikiem elektrycznym. Moc systemowa to 150 KM, a moment obrotowy to 194 Nm. Napęd trafia na wszystkie koła za pośrednictwem przekładni Lineartronic. (...) Silnik elektryczny ma moc zaledwie 17 KM (66 Nm) (...).

(...) Czy ten napęd ma jakieś plusy? Tak, nawet sporo. (...) ogromną zaletą jest stały, symetryczny napęd na wszystkie koła, z którego Subaru może być dumne. O ile na asfalcie, drodze szybkiego ruchu czy w mieście Subaru XV nie wyróżnia się niczym szczególnym, tak po zjechaniu z ubitego szlaku od razu zaczyna przekonywać nawet największych sceptyków. To nie przebrana w terenowe ciuszki ładna bułwarówka, tylko dzielnie radzący sobie w terenie hatchback o imponującym prześwicie 220 mm. Widać to na pierwszy rzut oka i te wszystkie dokładki, dodatki i wyższe zawieszenie to nie tylko kwestie wizualne. To auto pokazuje, że poza asfaltem radzi sobie świetnie. Prowadzenie jest pewne, jednostka napędowa typu bokser zapewnia niski punkt ciężkości, co czuć w zakrętach.

Przyjemność z prowadzenia, szczególnie w trudniejszych warunkach, jest naprawdę ogromna! Właśnie w takich warunkach Subaru XV pokazuje swoją wartość. (...)

Subaru XV. Podsumowanie

Do Subaru XV byłem nastawiony nieco sceptycznie (...). Do czasu, gdy zjechałem na drogę gorszej jakości, a potem na boczna dróżkę przez pola i lasy. Wtedy rozczarowanie zniknęło. Zamiast niego pojawiła się przyjemność z jazdy, czucie samochodu i zaskakująca wręcz sprawność napędu. Wyższy prześwit zapewnia komfort, pewność prowadzenia, ale nie wpływa negatywnie na stabilność pojazdu. Do tego nietuzinkowy wygląd i świetne wyposażenie. (...) Na szczęście nadal nie brakuje koneserów, którzy doceniają to, co w tych autach powinno być najważniejsze – sprawność w terenie i prawdziwy napęd na cztery koła.

motoryzacja.interia.pl

20 WRZEŚNIA 2021

Subaru Outback – po co komuś SUV?

Współczesne SUV-y wydają się być odpowiedzią na potrzeby każdego kierowcy. Potrzebujesz auta rodzinnego? Kupujesz dużego SUV-a. Samochodu do miasta? Kupujesz małego SUV-a. Pojazd reprezentacyjny? Oczywiście wielki SUV jednej z marek premium. A jeszcze dwadzieścia lat temu każda z tych potrzeb zapewniana była przez model z innym rodzajem nadwozia. SUV-y co prawda też zaczynały się pojawiać, ale niektórzy producenci, niemający jeszcze takiego samochodu w ofercie, ale chcący coś zaproponować klientom, przekonywali do swoich uterenowionych kombi. Dość ciekawej niszy, ale niszy, która wydawałoby się, że już dawno powinna umrzeć śmiercią naturalną, od zalania rynku SUV-ami i crossoverami.

Tymczasem nadal znajdziemy takie samochody w salonach i, jak mieliśmy niedawno okazję się przekonać, testując Subaru Outbacka, niezmiennie są one bardzo ciekawą propozycją.

(...) Auto zwraca uwagę całkiem wyrazistą stylistyką, bardzo podobną do tej z nowej Imprezy oraz XV, a także swoimi

rozmiarami. Nadal wygląda jak kombi, ale wyjątkowo wyrośnięte i masywne. 487 cm długości ponad 187 cm szerokości oraz 167 cm wysokości (z masywnymi relingami) naprawdę robią wrażenie. Oczywiście są na rynku jeszcze większe SUV-y, ale Outback wcale ich nie przypomina, prezentując się raczej jak bardzo praktyczne i wielozadaniowe kombi.

(...) W testowanym egzemplarzu powitała nas koniakowa skóra z czarnymi wstawkami, przesytytymi oczywiście koniakową nicią. Dodajmy, że mowa o bardzo wysokiej jakości skórze Nappa, którą obszyto także sporą część deski rozdzielczej. Skórzane wstawki i przeszycia znalazły się także między innymi na konsoli między fotelami. (...)

Świetne wrażenie robi także system multimedialny, wykorzystujący pionowy ekran o przekątnej 11,6 cala (...). Warto zwrócić uwagę, że Subaru niejako zachowało w nim układ, stosowany w starszych modelach. Mowa tu o górnej części, nawiązującej do osobnego wyświetlacza, spotykanego na samym szczycie deski rozdzielczej, gdzie mogliśmy śledzić informacje. Tu jest podobnie i możemy przełączać się między różnymi widokami, niezależnie od tego, co dzieje się na głównej części ekranu. Z kolei poniżej mamy wirtualny panel klimatyzacji, łatwo pozwalający na zmianę ustawień nawiewu. Duży plus za możliwość regulacji temperatury zarówno dotykowo, jak i dużymi fizycznymi przyciskami. System zachował także dwa klasyczne pokręta.

Jeszcze więcej „klasyki” prezentują zegary, które pozostały analogowe. Są całkiem eleganckie i bardzo czytelne, co dla niejednego kierowcy będzie plusem. Najważniejsze informacje wyświetlane są przez dobrej jakości kolorowy ekran komputera pokładowego, umieszczony między nimi. Obsługujemy go za pomocą przycisków pod lewym ramieniem kierownicy, ale Subaru i tak pozostawiło osobny przełącznik do resetowania wskazań (...).

Ciekawostka – w aucie znajdziemy bardzo zaawansowany system śledzenia kierowcy, który nie tylko reaguje na oznaki zmęczenia i zasypania za kierownicą, ale także dekoncentracji oraz... robienia tego, czego nie powinniśmy. Przykładowo przeklikując się przez menu syste-

mu multimedialnego wszystko jest OK, ale jeśli tylko zerkniecie na smartfona, samochód niemal natychmiast przypomni wam, że nie wolno tego robić. System jest na tyle dobry, że służy także do rozpoznawania kierowców! Wystarczy usiąść za kierownicą, aby rozpoznał daną osobę i odpowiednio dostosował ustawienia fotela, lusterek itd. Działa to niemal bezbłędnie. (...)

Tak jak napisaliśmy poprzednio, Outback to naprawdę duże i masywne auto, co odczuwamy również we wnętrzu. Przestronność szczególnie rzuca się w oczy na tylnej kanapie, gdzie przestrzeń zarówno na kolana, jak i nad głowami, jest naprawdę duża. Z kolei bagażnikowi o pojemności 561 l trochę brakuje do rekordu w klasie, ale naprawdę nie ma na co narzekać.

(...) Wyjątkowo wysoki jest natomiast komfort – zawieszenie świetnie wybiera wszelkie nierówności i to do tego stopnia, że jeśli nie zauważycie znaku informującego o progu zwalniającym, to pokonanie go nie będzie ani trochę nieprzyjemne.

Taka charakterystyka zachęca też do szybszej jazdy poza asfaltem. Subaru Outback ma prześwit wynoszący 213 mm, a więc więcej od niejednego współczesnego SUV-a. W przeciwieństwie do wielu producentów Japończycy nie przesadzili także z profilem opony – tutaj otrzymamy koła w rozmiarze 225/60 R18. Można więc bez obaw zjeżdżać nawet poza utwardzone drogi.

Jednym ze znaków rozpoznawczych Subaru od wielu lat jest „symetryczny” napęd AWD. (...). Zaznaczmy jednak, że napęd AWD jest zapięty na stałe. Auto ma też off-roadowe tryby X-MODE na „śnieg/brud” oraz „głęboki śnieg/błoto”. (...)

Jest wiele powodów zakupu SUV-a lub crossovera, ale mamy wrażenie, że zwykle o takim wyborze decyduje moda lub prezencja takich aut oraz chęć „pokazania się” na drodze. Tymczasem uterenowione kombi jawią się jako szczerze samochody – takie, które niczego nie udają i są stworzone dla takich też odbiorców. Osób, które po prostu potrzebują praktycznego i rodzinnego auta, ale z racji pracy, zainteresowań lub po prostu miejsca zamieszkania musi również radzić sobie poza asfaltem. (...)

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

Redakcja:

Marta Sawastynowicz

marta.sawastynowicz@subaru.pl

Paweł Latała

pawel.latala@subaru.pl

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

mediagrafika www.mediagrafika.pl

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

MAGAZYN PLEJADY jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

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

plejady.subaru.pl

facebook.pl/MagazynPlejady

ISSN 1897-1989

