

NR 5 (33)/2010 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 7% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

SPRT

Podsumowanie sezonu 2010



Wywiad

Nagroda jest sama pasja

Kayah

Historia

Rajdowa limuzyna

VII Złot Plejad

Trasa turystyczna, czyli Świętokrzyskie Czarownice

12



9 771 897 198002

Szanowni Państwo,

*wszystkim naszym Czytelnikom i sympatykom,
życzymy pogodnych Świąt Bożego Narodzenia,
a w Nowym Roku spełnienia motoryzacyjnych marzeń,
pięknych dróg, spokoju duszy i spokoju za kierownicą
oraz tyle samo powrotów, ile wyjazdów.*

*Z wyrazami szacunku,
Subaru Import Polska*





Coś się kończy, coś się zaczyna



Nasz zespół, Subaru Poland Rally Team, osiągnął w tym roku praktycznie wszystko, co było do osiągnięcia. Gdy wejdzie się na szczyt, zawsze powstaje pytanie – co dalej?

W przypadku zespołu należącego do lokalnego importera sprawa jest relatywnie prosta – terenem naszej działalności jest Polska. Tak więc jedyne, o co naprawdę możemy się starać, to ewentualne powtórzenie dokonań. Następnego, wyższego szczytu ze względu na charakter działalności już przed nami nie ma.

W przypadku zawodników sprawa ma się jednak inaczej. Zdobywanie tytułu Mistrza Polski może być tylko kolejnym krokiem w rozwoju kariery sportowej. Szczególnie wtedy, gdy mamy do czynienia ze szczególnie utalentowanym kierowcą – a takim niewątpliwie jest Kajetan

Kajetanowicz, z którym mieliśmy ogromną przyjemność współpracować przez ostatnie dwa sezony (o Jarku Baranie specjalnie tu nie wspominam – co do jakości i profesjonalizmu jego pracy nikt znający się na rzeczy nie ma wątpliwości).

Pytanie „co dalej?” pojawiło się w drugiej połowie bieżącego sezonu, gdy coraz bardziej realne stawało się odniesienie optymalnego sportowego sukcesu.

Oczywiście najłatwiejszym rozwiązaniem było pozostawienie wszystkiego „po staremu” i wykorzystywanie marketingowe w nadchodzącym sezonie zdobytych tytułów.

Dla firmy rozwiązanie biznesowo niewątpliwie słuszne. Dla zawodnika niewątpliwie wygodne. Ale czy „słuszne” i „wygodne” to właściwa charakterystyka dla ludzi chcących nowych wyzwań, pragnących zdobywać nowe szczyty?

Jestem głęboko przekonany, że bardzo wiele osób decyzyjnie o rozstaniu nie zrozumie. Będzie doszukiwanie się „drugiego dna”, czy też przyczyn finansowych lub innych również dalekich od prawdy scenariuszy.

Prawda pozostaje jednak taka, że ze względu na chęć spełniania ambicji Kajetana, ale i SPRT, zakończenie współpracy właśnie teraz, gdy wszyscy jesteśmy szczęśliwi z odniesionego sukcesu jest jedyną drogą do ich realizacji.

Kajetan walczyć o kolejne sukcesy, czy to w kraju, czy też (czego mu życzę!) za granicą bez „opiekuńczych skrzydeł” SPRT zyskuje szansę na

dalszy rozwój swego talentu i konsolidację doświadczeń.

A co z SPRT? Najłatwiejszą drogą byłoby skorzystanie z jednej spośród nadesłanych ofert zawodników zagranicznych z „prawie” światowej czołówki. Ale czy to istotnie zapewniłoby spełnienie ambicji? Czyż nie byłoby przyznaniem się do – powyżej odrzuconej – komercji? SPRT w ciągu ośmiu lat swego istnienia czterokrotnie zdobywało najwyższe trofea. Nie ma więc konieczności udowadniania komukolwiek czegokolwiek. Postanowiliśmy więc, podobnie jak dwa lata temu, podać rękę młodemu, obiecującemu zawodnikowi.

Tym razem sięgamy po jeszcze młodszego, mniej doświadczonego od Kajetana kierowcę.

Trzymajcie Państwo kciuki, aby także 21-letni Wojtek Chuchała wspierany przez SPRT osiągnął z czasem szczyty rajdowych umiejętności.

Podobnie jak ja będę w dalszym ciągu trzymał kciuka prawej ręki za Kajetana (lewą w dalszym ciągu trzymam za Leszka).

Życząc SPRT, Wojtkowi i Kajetanowi spełniania wszelkich marzeń oraz zdobywania jak najbardziej pełnego budżetu niezbędnego do ich realizacji chciałbym skorzystać z okazji i również Państwu życzyć z okazji zbliżających się Świąt i Nowego Roku... optymalnych budżetów i spełniania marzeń!

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

22 wywiad
Nagroda jest sama pasja
Kayah





aktualności	6
SPRT	10
Polscy Mistrzowie	
Finałowa rozgrywka	
Podsumowanie sezonu 2010	
aktualności	18
VII Złot Plejad	30
Trasa turystyczna,	
czyli Świętokrzyskie Czarownice	
pasje	38
Wyprawa na Denali,	
lato 2009 roku	
historia	44
Rajdowa limuzyna	
technika	52
Nowe normy w Subaru	
styl życia	58
Plejady - polscy przewodnicy	
wysokogórcy	
sklepik	64
piszą o nas	66

Nowe silniki – oszczędne i ekologiczne

Trzecia, najnowsza generacja benzynowych czterocylindrowych silników SUBARU BOXER pojawi się w przyszłym roku. To kwintesencja kompetencji

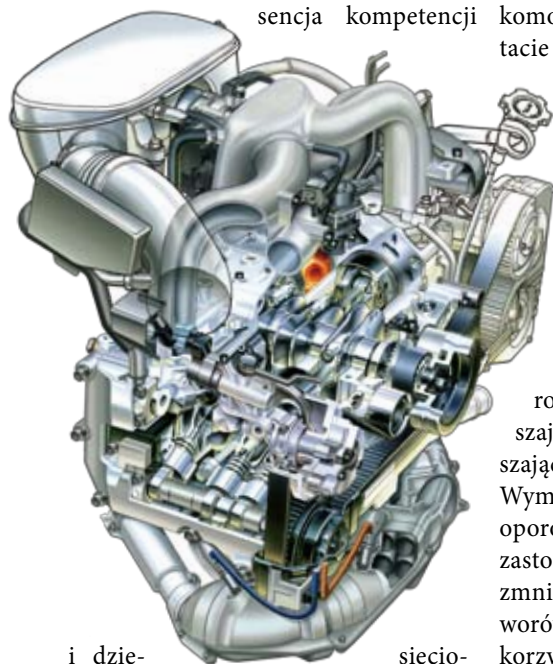
struktury proporcje zostały odwrócone. Efektem jest poprawa przebiegu momentu obrotowego oraz usprawnienie procesu spalania, w bardziej zwartej komorze spalania w głowicy. W rezultacie zwiększono dynamikę samochodu, zmniejszono zużycie paliwa i ograniczono emisję szkodliwych składników spalin. Silnik zachowuje przy tym wszystkie zalety SUBARU BOXER: niską masę, zwartą budowę, niskie położenie środka masy i znakomite wyważenie.

Silniki rodziny FB wyposażono w szereg innych jeszcze rozwiązań technicznych, zwiększających sprawność oraz zmniejszających uciążliwość dla środowiska. Wymieńmy tu wydadne ograniczenie oporów w układzie rozrządu, dzięki zastosowaniu popychaczy rolkowych, zmniejszenie kąta między rzędami zaworów dolotowych i wylotowych, co korzystnie wpływa na kształt komory spalania, wprowadzenie podwójnego układu zmiennych faz rozrządu (po stronie zaworów dolotowych i wylotowych), a także uzupełnienie tego układu (dla zaworów dolotowych)

o innowacyjną blokadę zwiększającą precyzję doboru punktów otwarcia i zamknięcia zaworów. Zastosowano też w układzie dolotu zawór generujący korzystne zawirowanie w komorze spalania, recyrkulację spalin z ich chłodzeniem, a nawet dwa oddzielne obwody chłodzenia – dla głowicy i kadłuba silnika. Wreszcie postarano się o zmniejszenie masy ruchomych elementów układu korbowego oraz o optymalizację systemu ich smarowania, wszystko celem zmniejszenia oporów wewnętrznych silnika. Jego konstrukcja umożliwi przy tym dalszy techniczny rozwój, aby spełnić jeszcze ostrzejsze niż obecne normy czystości spalin.

Nowy silnik, produkowany w nowym zakładzie w Gunma Oizumi, będzie dostępny w dwu odmianach - o pojemności 2000 i 2500 cm³. W obu przypadkach są to konstrukcje 4-cylindrowe, które stanowią będą centrum gamy silnikowej Subaru.

Dokładny opis nowej jednostki, która w pierwszej kolejności zawita pod maskę Forestera rocznik 2011, przedstawimy Państwu w następnym numerze Plejad.



i dzie- sięcio-
leci do- świadczeń
w budowie bokserów, łącząca wyjątko-
wy poziom radości z jazdy z wrażliwo-
ścią na ochronę środowiska naturalne-
go. Nowa gama silników wykorzystuje
całą wiedzę technologiczną, jaką Fuji
Heavy Industries zgromadziło specja-
lizując się w konstrukcjach o przeciw-
sobnym układzie tłoków, odkąd poja-
wiły się po raz pierwszy w Subaru 1000
w 1966 roku. Generacja silników czte-
rocylindrowych o symbolu FB pojawia
się po 21 latach od debiutu swej po-
przedniczki (symbol EJ), wprowadzo-
nej w modelu Legacy w 1989 roku.
Podstawową zmianą jaką wprowadzo-
no w nowej jednostce jest relacja skoku
tłoka do jego średnicy. Dotąd średnica
była większa niż skok, w nowej kon-





Przeprowadzka Fuji Heavy Industries



Ebisu Subaru Building, jeden z czterech budynków, w których obecnie rozmieszczone są biura Fuji Heavy Industries firmy-matki marki Subaru, zostanie odnowiony, a za cztery lata stanie się on główną siedzibą centrali. Celem przeprowadzki jest reorganizacja, optymalnie wykorzystanie posiadanego potencjału i usprawnienie funkcjonowania kwatery głównej firmy. Obecnie biura są rozrzucone w czterech ośrodkach: Shinjuku, Ebisu, Mitaka i Omiya – okręgach w obrębie aglomeracji Tokio. Dotychczas siedziba Fuji Heavy Industries znajduje się w zbudowanym przed 44 laty biurowcu Shinjuku

Subaru Building. Jego powierzchnia jest już jednak za mała na potrzeby firmy. Przeprowadzka towarzysząca zmianom organizacyjnym ułatwi jej funkcjonowanie. Dotychczasowa siedziba zostanie sprzedana za 34 miliardy jenów. Choć przejęcie całości nieruchomości przez nowego właściciela planowane jest na kwiecień przyszłego roku, FHI nadal będzie korzystał z budynku jako głównej siedziby jeszcze przez cztery lata, do ukończenia prac związanych z przygotowaniem Ebisu Subaru Building i do zakończenia przeprowadzki. FHI już

kilkakrotnie w swojej historii zmieniał lokalizację siedziby. Pierwsza, po powstaniu koncernu w 1953 r., znajdowała się w „Toufuji Building”, w miejscu, w którym później wzniesiono Shinjuku Subaru Building. W 1954 r. centrala została przeniesiona do Marunouchi. W 1966 roku kwatery głównej wróciła do pierwotnej lokalizacji, lecz już do nowego wówczas Shinjuku Subaru Building, po zakończeniu jego budowy. FHI wkrótce będzie obchodzić swoje 60-lecie. Przeprowadzka do nowej siedziby będzie symbolicznym początkiem nowej ery w dziejach firmy.

Subaru rządzi



I stało się – Subaru wygrało bój o tytuł najlepszej marki na niemieckim rynku czterech kółek już po raz piąty z rzędu! Tak wynika z raportu opublikowanego właśnie przez niemiecki ADAC.

W tegorocznym rankingu Subaru okazało się bezkonkurencyjne w kilku kategoriach – naszą markę wybrano numerem jeden w kategoriach „zadowolenie z samochodu” oraz „zadowolenie z obsługi serwisowej”. Co więcej, Subaru wiedzie prym wśród marek, które niemieccy kierowcy zdecydowaliby się na być po raz kolejny.

Wyniki tegorocznego raportu cieszą tym bardziej, gdyż pochodzą z badań, w których udział wzięło aż 46 tysięcy kierowców. Z całą pewnością uznać je można za niezwykle miarodajne, gdyż ankietowani mieli możliwość wyrażenia swoich opinii nie tylko w kwestii jakości samych pojazdów, lecz również poziomu obsługi w poszczególnych salonach i serwisach. Tym bardziej cieszy zatem fakt, iż dostępną na rynku niemieckim ofertę Subaru oceniono tak wysoko i że to ona cieszy się największym zaufaniem.

Poziom zadowolenia klientów z nowych

samochodów weryfikowany jest przez ADAC każdego roku. Wyniki badań prowadzonych przez tę niezależną organizację są zdecydowanie bardziej wiarygodne od tych uzyskiwanych na różnych forach internetowych. Nasze zwycięstwo w rankingu niezawodności umożliwiającym obiektywną ocenę poszczególnych marek jest dla nas niezwykle ważne. A zatem starania Subaru mające na celu stałe podnoszenie satysfakcji klientów ponownie przyniosły pozytywne efekty. Jakość naszej marki i pierwsze miejsce na podium potwierdzono po raz kolejny.



Podwójne wyróżnienie

Czytelnicy holenderskiego tygodnika motoryzacyjnego „Auto Week” i jego internetowej edycji wyróżnili nas podwójną nagrodą w plebiscyście satysfakcji kierowców!

Zwycięzców plebiscytu ogłoszono 20 października, a Subaru sięgnęło po wyróżnienie w dwóch kategoriach: Top 10 Dealers (dla sieci dealerskiej) oraz dla najbardziej satysfakcjonującego modelu. W kategorii samochodów SUV uznanie zdobył Outback.

Jury tego konkursu stanowiła rzesza 20 tysięcy czytelników magazynu i jego internetowej wersji, którzy uczestniczyli w głosowaniu. Wydawany w Holandii magazyn jest czytany we wszystkich krajach Beneluxu. W Holandii jego czytelnicy tworzą najliczniejszą, opiniotwórczą grupę wśród kierowców samochodów osobowych. Plebiscyt obejmuje

swą oceną zarówno marki, dealerów jak i poszczególne modele samochodów.

Nizinne położenie Holandii, jak się okazuje, wcale nie przeszkadza kierowcom docenić zalet stałego napędu na obie osie i architektury silników typu Boxer jako tradycyjnie najlepszego wyboru dla wymagającego środowiska. Wyjątkowe cechy technologii Subaru, wysoka jakość produkcji i obsługi klienta wszędzie mają – jak się okazuje - takie samo, zasadnicze znaczenie. Uzyskane w plebiscyście wyniki, określające poziom zadowolenia z usług świadczonych przez dealerów, a także z samych samochodów, pokazały wysoki poziom obsługi na jaki mogą liczyć klienci Subaru w Holandii. Budowanie zaufania do samochodów, poziom opieki i obsługi mają dla nas za-



sadnicze znaczenie. Głosujący wyraźnie dostrzegli te cechy w ofercie Subaru.

Tomoya Inoue, prezydent Subaru Benelux, komentując zdobycie wyróżnień chwalił siłę i skuteczność sieci dealerskiej. „Wspólnie kontynuujemy wysiłki, by stale podnosić satysfakcję

użytkowników naszych samochodów. To zasadniczy element misji Subaru. Ogromnie doceniam zaangażowanie naszych dealerów w najwyższy poziom zadowolenia klientów. I dziękuję wszystkim kierowcom Subaru, którzy skorzystali z możliwości uczestnictwa w głosowaniu w tegorocznym plebiscyście”.

W drodze na szczyt

Wyprawa trzyosobowego zespołu Freerajdy Subaru Climbing Team w składzie: Michał Król, Andrzej Sokołowski i Przemek Wójcik przygotowuje się do decydującej fazy ekspedycji, której celem jest nie zdobyta dotąd, gigantyczna, południowa ściana Gauri Sankar South (7010 m) w Himalajach. Wysokość skalno-lodowego muru przekracza 1500 metrów, a szerokość dochodzi do 3 km. Członkowie wyprawy (26-29 lat) należą do kadry narodowej we wspinaczce wysokogórskiej Polskiego Związku Alpinizmu. Doświadczenie zdobywali m. in. w Alpach, górach Sierra Nevada (USA), na Kaukazie i w Himalajach. Przed dwoma laty zespół otworzył



Mt. Gaurisankar (7034m), Nepal

Photo by serise 2003

nową drogę na szczyt Pharilapcha (6017 m n. p. m.), za co został nagrodzony przez Ministerstwo Sportu i Turystyki. Gauri Sankar South leży ok. 100 km na wschód od Katmandu, stolicy Nepalu,

na granicy z Tybetem. Jest to drugi pod względem wysokości szczyt tego rejonu. Po raz pierwszy został zdobyty w 1979 r. Adres strony wyprawy:

www.gaurisankar2010.pl

Polscy Mistrzowie

Rajd Koszyc



Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran przegrali trzyletnią dominację Francuzów – Bryana Bouffier i Xaviera Panseri na polskiej ziemi. Choć - o ironio - stało się to na terenach poza granicami naszego kraju. Rajd Koszyc na Słowacji stanowił przedostatnią rundę Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Przed przyjazdem na Słowację członkowie Subaru Poland Rally Team zdawali sobie sprawę, że już podczas tego rajdu mogą sięgnąć po tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej, jednak nikt nie mówił o tym głośno, a zawodnicy nie chcieli dzielić skóry na niedźwiedziu i postanowili jak

zawsze dać z siebie wszystko. Rajd Koszyc różnił się od innych rund w sezonie nie tylko zupełnie nowymi trasami, ale także sytuacją atmosferyczną. - *Wszystko wskazuje na to, że podczas Rajdu Koszyc, po raz pierwszy od zeszłorocznego Dolnośląskiego, pojedziemy w deszczowych warunkach. W trakcie zapoznania z trasą padało i było bardzo mokro* - mówił przed startem Kajetan, ciesząc się, że będzie miał okazję sprawdzić się w takich warunkach. Impreza rozegrana w systemie piątek-sobota liczyła 12 odcinków specjalnych rozgrywanych na trasie o długości 160 kilometrów.

Poranek przywitał zawodników i ki-

biców opadami deszczu. Członkowie zespołów nerwowo przechadzali się po Parku Serwisowym, próbując podpatrzeć rodzaje opon, na których zawodnicy zdecydują się wyjechać na trasę. Załoga Subaru Poland Rally Team bardzo dobrze rozpoczęła zmagania na pierwszych odcinkach specjalnych – wygrali drugą próbę rajdu, a na kończącym pętlę OS uzyskali drugi czas, wychodząc na prowadzenie w międzynarodowej stawce. - *Jest tak, jak myśleliśmy - bardzo ślisko, a asfalt na wielu fragmentach jest nieprzewidywalny. Bardzo cieszę się, że panują takie warunki. To jest coś, co bardzo lubię i dawno nie rywalizowaliśmy na*



Kajetan Kajetanowicz: - Tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej bardzo dużo dla mnie znaczy. To mój pierwszy tak znaczący triumf. Ciężko na niego pracowałem i jestem niesamowicie zadowolony. Cieszę się tym bardziej, że tytuł ten zdobyłem startując z Jarkiem Baranem, którego ogromna pomoc, doświadczenie i profesjonalizm dawały poczucie pewności w każdej wspólnie spędzonej chwili. Na słowa uznania zasługuje nasze Subaru oraz cały zespół, który ciężko pracował, a także ci, którzy trzymali za nas kciuki, kibicowali nam i są ze mną od początku mojej kariery. Dziękuję naszym partnerom - Subaru Import Polska, producentowi paliw LOTOS Dynamic oraz olejów LOTOS Quazar, STP, Klonex, Keratronik i SJS za zaufanie, jakim nas obdarzyli. Przez cały sezon toczyliśmy ostrą walkę i cieszę się, że miałem tak wymagających rywali, którzy bardzo wysoko zawiesili poprzeczkę. To było wspaniałe współzawodnictwo i gratuluję wszystkim, z którymi spotkałem się na trasach rajdów. Także podczas Rajdu Koszyc zmagaliśmy się z mocną konkurencją aż do ostatnich metrów.

Jarek Baran: - Wspaniała chwila dla mnie, dla wszystkich w zespole Subaru. Mój czwarty tytuł, ale zdobyty po dziewięciu latach, więc smakuje jak ten pierwszy. Wielkie słowa uznania dla talentu Kajetana. Cieszę się, że ten jego pierwszy tytuł, może nie ostatni, jest w części moim udziałem, mogłem w tym uczestniczyć. Słowa uznania także dla naszych rywali. Wierzę, że wspólnie tworzyliśmy świetne widowisko. Dziękuję naszym kibicom, trzymającym kciuki od początku sezonu.

tak mokrej trasie – mówił Kajto po pierwszej pętli. Zacięta walka trwała do końca dnia, a Kajetan z Jarkiem z pozycji liderów ustąpili dopiero na ostatnim odcinku pierwszego dnia, pozostając najszybszymi Polakami w rajdzie.

Niemniejsza loteria oponiarska panowała od początku drugiego dnia zmagania. Choć sobota rozpoczęła się przy bezdeszczowej pogodzie, to gdy zawodnicy zjeżdżali w połowie dnia do serwisu zaczęła lekko kropić deszcz. Po pierwszej sobotniej pętli załoga SPRT utrzymała trzecie miejsce w rajdzie i trzecie w klasyfikacji dnia. Przed wyjazdem na finałowe odcinki Rajdu Koszyc wybór opon stanowił ważny element strategii zespołów. - Dobór opon na tym rajdzie jest praktycznie rzecz biorąc kluczowy – mówił Kajetan ruszając do ostatnich kilometrów na Słowacji. Mało kto spodziewał się tak emocjonującego końca słowackiej

imprezy. Kajetan z Jarkiem zajęli trzecie miejsce w Koszycach, a przewaga punktowa, jaką wypracowali podczas siedmiu rund krajowego czempionatu, pozwoliła już podczas Rajdu Koszyc cieszyć się z triumfu w całym cyklu.

Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran zostali Mistrzami Polski w klasyfikacji generalnej oraz w grupie N w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski 2010.

Witold Rogalski, dyrektor zespołu: - Osiągnięcie tytułu w przedostatnim rajdzie tegorocznego cyklu to zdecydowanie więcej, niż mogliśmy oczekiwać na początku sezonu. Do sukcesu przyczyniła się stosowana w praktyce zasada Kai-Zen. Choć oficjalnie nie używaliśmy tej nazwy, to ciągle doskonalenie załogi, samochodu, a także obsługi zaowocowało optymalnym rezultatem. Chciałbym w tym miejscu podziękować wszystkim sponsorom za zaufanie, Kajetanowi i Jarkowi za wspaniałą walkę, a wszystkim członkom zespołu za nieprawdopodobne wręcz zaangażowanie i ogromny wkład pracy. No i oczywiście wszystkim kibicom, którzy nawet w czasie „chudszych” lat wierzyli w potencjał marki Subaru i potencjał naszej załogi.



Finałowa rozgrywka

Rajd Dolnośląski



Sezon Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2010 rozpoczął się i zakończył na Dolnym Śląsku. Ostatnia runda rozegrana została w drugi weekend października w okolicach Masywu Śnieżnika oraz u podnóża Gór Stołowych. Kajetan Kajetanowicz oraz Jarek Baran choć przyjechali do Kłodzka jako Mistrzowie Polski nie zamierzali odpuszczać. O woli walki świadczyły wyniki odcinka testowego, podczas którego załoga Subaru Poland Rally Team uzyskała najlepszy czas. Tego samego dnia wieczorem Kajetan z Jarkiem wygrali otwierającą Rajd Dolnośląski krótką próbę w centrum Kłodzka. Zapowiadały się dwa dni wspaniałej rywalizacji. Podczas gdy w sobotni poranek

w Parku Serwisowym ekipy zmagaly się z gęstą mgłą i chłodem, zawodnicy wyjechali na prawdziwe rajdowe trasy. Rozpoczęli od kultowego OS Spalona oraz Międzyzlesie. Kajetan z Jarkiem zwyciężyli na ostatnim odcinku w pętli i awansowali na drugie miejsce w rajdzie. - *Samochód spisyje się świetnie. Myślę, że my również i chcielibyśmy takie tempo utrzymać do końca dzisiejszego dnia* – relacjonował Kajetan po OS-4. Podczas kolejnych sześciu prób nad trasą rajdu pojawiło się słońce. Załoga Subaru Poland Rally Team zawzięcie broniła drugiej pozycji w klasyfikacji generalnej. Jak się okazało wieczorem – skutecznie, choć łatwo nie było. W nagrodę przy stanowisku serwisowym czekały na zawodników

SPRT tłumy kibiców. - *To był bardzo wymagający dzień. Cieszę się, że tu jesteśmy, ponieważ na jednym z odcinków przy prędkości około 160 km/h odjechał nam tył i musieliśmy mocno kontrować. Szybkie przełożenie kierownicy przy bardzo dużej prędkości nie jest łatwe, ale nam się udało. Obroniliśmy drugą pozycję i jestem pewien, że jutro będziemy walczyć. Taki jest plan. Zawsze jedziemy na rajd po to, żeby wygrać - i to nie tylko dlatego, że jesteśmy sportowcami, ale także dlatego, że kochamy rajdy.* Rywalizację drugiego dnia Kajetan z Jarkiem rozpoczęli od dwóch wygranych odcinków specjalnych i umocnienia się na drugiej pozycji w rajdzie i pierwszej w klasyfikacji drugiego dnia. Wyniki ostatnich



OS Rajdu Dolnośląskiego nie przyniosły zmian na czele tabeli. Załoga Subaru Poland Rally Team osiągnęła metę finałowej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski na drugim miejscu. Triumfatorzy tegorocznych rozgrywek przywitani zostali na mecie litrami szampana i owacjami licznie zgromadzonych kibiców.

Po obliczeniu wszystkich punktów zdobytych w RSMP w 2010 roku (oficjalne wyniki już wkrótce zostaną zatwierdzone przez Główną Komisję Sportu Samochodowego) członkowie Subaru Poland Rally Team już mogą zanucić „The winner takes it all...” zespołu Abba. Według nieoficjalnych wyników Kajetan i Jarek oprócz najważniejszego dla zawodników tytułu Rajdowych Mistrzów Polski w klasyfikacji generalnej oraz grupie N, wywalczyli także tytuł Mistrzów Polski w klasyfikacji Zespołów Sponsorskich. Natomiast Subaru po raz czwarty w historii polskich rajdów triumfuje w klasyfikacji producentów i zostaje Mistrzem Polski Marek. Bez wątpienia był to wspaniały sezon dla całego zespołu spod znaku Plejad.



Kajetan Kajetanowicz: - Świetne zakończenie sezonu i bardzo ciekawy rajd. Cieszę się, że utrzymywaliśmy tak wysokie tempo przez trzy dni rywalizacji. Odcinki były bardzo szybkie i wymagające, natomiast nam jechało się je wyśmienicie. To był trudny rajd, aż ręce bolą, ale jesteśmy dumni z tego, co uzyskaliśmy. Gratulacje dla Bryana, szczególnie za ten rajd. Sezon 2010 zakończony i mam nadzieję, że w przyszłym roku będziemy mogli bronić tytułu Mistrzów Polski i jeździć jeszcze szybciej. Adrenalinę czerpię nie tylko podczas samej jazdy, ale także z fantastycznego doping. Rajdy to wymagający sport i nawet gdy jestem bardzo zmęczony licznie zgromadzeni kibice potrafią szybko zregenerować moje siły.



Jarek Baran: - Bardzo dziękujemy wszystkim osobom, które sprawiły, że nasze sportowe marzenia mogły się spełnić. Przez cały sezon ciężko pracowaliśmy i teraz wspólnie możemy cieszyć się ze zwycięstwa.



Podsumowanie sezonu 2010



Rajd Elmot (23-25 kwietnia)

Miejsce: 7

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP po 1. rundzie: 6

Po półrocznej przerwie mistrzostwa Polski otworzył Rajd Elmot. Pierwotny termin imprezy przesunięto ze względu na żałobę po tragedii pod Smoleńskiem. Dla załogi Subaru Poland Rally Team pierwsza runda RSMP oznaczała pogoń od OS-2, na którym przebili oponę. W trakcie całego rajdu wspinali się w górę tabeli z końca stawki, wygrywając odcinki w klasyfikacji generalnej. Ostatecznie 7. miejsce na mecie.

Rajd LOTOS (14-16 maja)

Miejsce: 1

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP

po 2. rundzie: 4

Druga runda RSMP rozgrywana była na Pomorzu. To tytułarna impreza głównego partnera zespołu – Grupy LOTOS. Kajetan Kajetanowicz z Jarkiem Baranem w pięknym stylu odnieśli zwycięstwo, choć nie obyło się bez emocji – prowadząc w rajdzie przebili oponę podczas ostatniej pętli. Na szczęście nie stracili zbyt wiele czasu i na zażytkowym rynku w Gdańsku uśmiechnięci odbierali puchary. Dla Kajetana była to pierwsza wygrana w klasyfikacji generalnej na szutrowych trasach.



Rajd Polski (4-6 czerwca)

Miejsce: 1

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP

po 3. rundzie: 1

Najstarsza i najbardziej prestiżowa impreza w naszym kraju przyciągnęła na swój start wiele załóg, także spoza Polski. Trasy, które gościły w ubiegłym roku zawodników rywalizujących w Mistrzostwach Świata, bardzo spodobały się załodze SPRT. Kajetan i Jarek odnieśli zwycięstwo w Mikołajkach po ciężkich trzech dniach zmagania. Jarek Baran po raz pierwszy wygrał Rajd Polski osiem lat wcześniej z Januszem Kuligiem.



Rajd Bohemia (2-4 lipca)



Miejsce: 3

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP po 4. rundzie: 2

Rozgrywana w Czechach runda Mistrzostw Polski budziła sporo wątpliwości. Praktycznie dla wszystkich krajowych załóg był to rajd, w którym nigdy wcześniej nie startowali, więc emocje panujące w okolicach Mładej Boleslav były naprawdę spore. W ogromnym upale zawodnicy wypijali litry wody, a wiatraki i baseny z pobliskich sklepów szybko zostały wykupione. W tych warunkach załoga SPRT zajęła 3. miejsce w klasyfikacji generalnej.



Rajd Rzeszowski (6-8 sierpnia)

Miejsce: 2

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP po 5. rundzie: 1

W samym środku letnich wakacji pojechaliśmy na Podkarpacie. Po wizycie u naszych południowych sąsiadów, tym razem przyszedł czas na zmagania ze słowacką czołówką. Upał ponownie dawał się we znaki, choć ciemne chmury dodawały wrażeń. Bardzo wyrównana rywalizacja zakończyła się zajęciem 2. pozycji w rajdzie i utrzymaniem pierwszego miejsca w klasyfikacji RSMP.

Rajd Warszawski (3-5 września)



Miejsce: 1

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP po 6. rundzie: 1

Po dwóch asfaltowych rajdach ponownie powróciliśmy na luźne nawierzchnie. Dwie wygrane na szutrach stawiły Kajetana i Jarka w roli faworytów. Ponownie dostarczyli nam emocji, walcząc do ostatniego metra ostatniego odcinka. Szli „łeb w łeb” z Michałem Sołowowem i Maćkiem Baranem, którzy popełnili błąd na finałowej próbie i stracili sporo cennych sekund. Zawodnicy SPRT odnieśli trzecie w sezonie zwycięstwo.



Rajd Koszyc (17-19 września)

Miejsce: 3

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP po 7. rundzie: 1
Szansa na zdobycie tytułu Mistrza Polski rosła coraz bardziej. Przedostatnia runda krajowego czempionatu rozegrana została na Słowacji, na nieznanym polskim załogom trasach. Kajetan z Jarkiem zajęli 3. miejsce w klasyfikacji rajdu, natomiast liczba zdobytych punktów pozwoliła już na jedną eliminację przed końcem sezonu triumfować w całym cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w klasyfikacji generalnej, grupie N oraz Zespołów Sponsorskich.



Rajd Dolnośląski (8-10 października)



Miejsce: 2

Pozycja w klasyfikacji generalnej RSMP po 8. rundzie: 1

Kajetan i Jarek, pomimo już zdobytego tytułu, na trasach wokół Kłodzka nie zamierzali odpuszczać i zdeterminowani stanęli do walki. Do zdobycia pozostał także tytuł w klasyfikacji Zespołów Producentkich. Praktycznie przez cały rajd towarzyszyła im jesieńna pogoda – było szaro i mgliście. Załoga SPRT wywalczyła 2. pozycję w rajdzie i 1. w grupie N. Do trzech już wcześniej zdobytych koron zespół może także dodać kolejny triumf - w klasyfikacji Zespołów Producentkich i tytuł Mistrza Polski Marek dla Subaru.



* Podane wyniki RSMP 2010 pozostają nieoficjalne do czasu zatwierdzenia przez GKSS.

Sponsor idealny

W sponsoringu najważniejsza jest stabilność i to ta działająca w obie strony. Zawodnik prezentuje stały, wysoki poziom sportowy, a sponsor zapewnia stałe, wieloletnie wsparcie. Związek Subaru i kolarstwa górskiego jest pod tym względem szczególny.



Od dziesięciu lat Subaru wspiera jedną z najlepszych drużyn MTB na świecie – Subaru Gary Fisher Mountain Bike Team. Ta wieloletnia współpraca jest swoistym fenomenem w sporcie wyczynowym. O tej niezwyklej „przyjaźni” rozmawiałem z ojcem sukcesu – menadżerem zespołu Jonem Rourke.

Rafał Czepułkowski: *Współpraca pomiędzy firmą Subaru, a waszą grupą za-*

wodową trwa już od wielu lat, jak to się dokładnie zaczęło?

Jon Rourke: Właśnie obchodziliśmy dziesiątą rocznicę partnerstwa pomiędzy Subaru a naszym zespołem Gary Fisher. Pierwsza umowa z Subaru została podpisana w 2001 roku. Wcześniej ten japoński producent samochodów wspierał przez siedem lat grupę Specialized.

RC: *Tak długa współpraca w sponsoringu sportowym jest z pewnością swoistym fenomenem. Jak coś takiego się robi? W czym tkwi wasz sekret?*

JR: Dobre porozumienie z głównym sponsorem oraz firmami rowerowymi, które nas wspierają pozwoliły na rozwój zespołu i zwiększanie naszych sukcesów z każdym rokiem. Ważne jest, by stworzyć dobre skojarzenia z ro-



werami MTB wśród dealerów i użytkowników Subaru. Aby ci odbierali nas pozytywnie.

RC: *W tegorocznym rankingu UCI zajęliście doskonałe 3. miejsce. Jak dochodzi się do takich sukcesów i jakie elementy się na niego składają?*

JR: Posiadanie dobrych sponsorów, odpowiedniego sprzętu kolarskiego oraz fachowego wsparcia dla zawodników z pewnością wpływa najbardziej na proces tworzenia dobrej drużyny. Tak naprawdę chodzi głównie o zawodników, bo jako zaplecze naszym celem jest zapewnienie im maksymalnie jak najlepszego wsparcia, a wówczas mogą się oni skoncentrować się na osiąganiu swoich celów sportowych jak najlepiej. Trzon teamu się nie zmienił od kilku lat, więc w drużynie panuje dobra atmosfera, a my jesteśmy ze sobą zżyci jak rodzina. To również jest bardzo ważne.

RC: *Prawdopodobnie jesteście jedynym teamem zawodowym ścigającym się wyłącznie na rowerach z kołami 29". Co twoim zdaniem czyni te rowery tak szybkie?*

JR: Gdy do naszych ram Gary Fisher udało się dobrać lekkie komponenty, odpowiednie koła i opony, a także najlepszy w tym sezonie napęd SRAM XX, okazało się, że na trasie nasze rowery są wyjątkowo szybkie i mamy wyraźną przewagę nad konkurencją. Niestety te różnice zaczęły się wyrównywać. W 2009 faktycznie byliśmy jedynym teamem na kołach 29", ale w tym sezonie również na podobnym sprzęcie startował już team Specialized. Myślę, że w przyszłym roku więcej zawodników pojawi się na kołach 29" na wyścigach Pucharu Świata. Naszym zdaniem te rowery to przyszłość, bo na

większych kołach szybkość na trasie oraz prowadzenie roweru jest znacznie lepsze. Nie wspomnę już o naszym flagowym modelu Superfly100 (29" z pełnym zawieszeniem), który pod tym względem jest wyjątkowy.

RC: *Jakie macie plany sportowe na następny sezon?*

JR: Nasze obecne plany na sezon 2011 są podobne, chcemy powtórzyć ten sukces, a być może osiągnąć coś więcej. W tym sezonie na zawodach Pucharu Świata nasze zawodniczki zanotowały fantastyczne wyniki, a co do męskiej części teamu, to ich osiągnięcia mogły być nieco lepsze. O ile na mistrzostwach USA w maratonie obroniliśmy mistrzowskie tytuły wśród mężczyzn i kobiet, to w konkurencji cross country zajęliśmy drugie lokaty (o jedną niżej jak przed rokiem). Teraz koncentrujemy się już na igrzyskach w Londynie, które zbliżają się nieubłaganie. Chcielibyśmy zakwalifikować tam naszych zawodników.

RC: *Gdy spojrzymy na tegoroczne zdjęcia waszego teamu, widać tam jedynie Amerykanów. Czy tak już pozostanie w przyszłości, czy zamierzacie nieco rozszerzyć swój skład?*

JR: Faktycznie to nasza drużyna wygląda nieco inaczej. W szerokim składzie są również czołowi kolarze górcy z Australii, Wielkiej Brytanii, Japonii, Szwecji, a nawet Izraela. W takim zestawieniu funkcjonujemy niezmiennie już od siedmiu lat. Faktycznie ta część amerykańska naszego teamu jest najsilniejsza i najbardziej widoczna. Taki układ chcemy podtrzymywać, bo naszym głównym sponsorem jest amerykański oddział Subaru.

RC: *Dziękuję za rozmowę.*

Gdy na międzynarodowych trasach MTB swoje sukcesy odnosił Subaru Gary Fisher Mountain Bike Team, w Polsce zaczął działać klub kolarski Subaru Trek Gdynia. Początkowo brzmiało to dziwnie, bo środowisko kolarskie było już przyzwyczajone, że jak Subaru, to rowery Gary Fisher. Stałe sukcesy kolarzy z Gdyni spowodowały, że Subaru i Trek zaczęły być kojarzone coraz silniej. Dziś nie ma już tego problemu, bo amerykański potentat rowerowy - firma Trek - przejęła w całości markę Gary Fisher, robiąc z niej jedynie linię rowerów Trek na kołach 29". Od połowy tego sezonu swoją nazwę zmienili również kolarze zza oceanu. Obecnie ta czołowa grupa zawodowa nazywa się Subaru / Trek MTB Team.



Koniec sezonu to czas na analizy

Sezon 2010 niestety dobiegł końca. Jesień to dla kolarzy zwykle czas na czynną regenerację i odpoczynek od ciężkich treningów. Jednocześnie jest to najlepszy moment na podsumowanie minionego roku, przeanalizowanie wszystkich startów i wyciągnięcie stosownych wniosków na następny rok.



Kolarze w niebiesko-żółtych strojach startowali w 24 różnych wyścigach MTB (wliczając w to serię Powerade Suzuki MTB Marathon, Świętokrzyską Ligę Rowerową, Maratony Rowerowe Cyklokarpaty, kultowy Salzkammergut Trophy, Akademickie Mistrzostwa Polski w Kolarstwie Górskim, Kellys Maraton Podhalański oraz wyścig etapowy Beskidy MTB Trophy); dało to w sumie 116 osobostartów. Ponadto kilku zawodników Teamu wzięło udział w 5 ważnych wyścigach szosowych w Polsce i na Słowacji (inaugurujący sezon kolarski w Polsce wyścig w Sobótce, etapowy wyścig Beskidy Road Trophy, Jarna Klasika, Tatry Tour oraz Mistrzostwa Polski);

łącznie 12 osobostartów. Członkowie drużyny Subaru Vitesse AZS UEK zajmowali 44 razy miejsca w pierwszej dziesiątce najlepszych zawodników i aż 22 razy stawali na podium. W minionym sezonie, priorytetem dla „Subarowców” była walka o podium w najbardziej prestiżowym cyklu maratonów MTB - Powerade Suzuki MTB Marathon, organizowanym przez G&G Promotion. Ta seria wyścigów oferuje trasy w najpiękniejszym i najtrudniejszym wydaniu. Prawdziwe kolarstwo górskie. W klasyfikacji drużynowej zajęli niestety najgorsze dla sportowca, bo 4. miejsce. W klasyfikacji indywidualnej na dystansie mega najlepsze miejsca zajęli - Katarzyna Rams - 2. miejsce

w kategorii K2 oraz Kamil Pomarański - 4. miejsce w kategorii M2. Kolejnym ważnym celem była Świętokrzyska Liga Rowerowa, organizowana przez MTB Cross Kielce. Po całym sezonie zmagania i siedmiu ciężkich wyścigach - Kamil Pomarański wygrał w swojej kategorii wiekowej (elita) na dystansie Master, a Paweł Rajca zajął drugie miejsce w kategorii Orlik na dystansie FAN. To już trzecie z rzędu zwycięstwo Kamila w tym cyklu! Podsumowując - zawodnicy Subaru Vitesse AZS UEK mają za sobą bardzo udany sezon. Odnieśli wiele sukcesów, zarówno drużynowych jak i indywidualnych. Zaczynają się powoli przygotowania do kolejnych startów. Pojawiają się pierwsze zarysy planów treningowych na najbliższe zimowe miesiące. Przygotowania będą na początku obejmować trening ogólnorozwojowy - basen, siłownia, biegi. W lutym, czyli w okresie w którym zwykle w Polsce panuje sroga zima - tradycyjnie już przewidywany jest wyjazd na obóz treningowy do ciepłej Hiszpanii. Relacja z tego wyjazdu pojawi się na łamach naszego magazynu, a w międzyczasie, zapraszamy do przeczytania wywiadu z naszym najlepszym zawodnikiem, Kamilem Pomarańskim. W planach jest także poszerzenie składu drużyny o dwóch czołowych polskich kolarzy. Szczegóły już niebawem.. Wszystko to ukierunkowane jest na bardzo konkretny cel - niebiesko-żółci chcą zwyciężyć w drużynowej klasyfikacji generalnej cyklu MTB Marathon w sezonie 2011!

Najlepszy sezon

Grzegorz Jemioło: *Minął miesiąc od zakończenia ostatnich zawodów. Jak oceniasz sezon 2010 w twoim wykonaniu?*

Kamil Pomarański: Był to niewątpliwie najlepszy sezon w historii moich startów. Udało się zrealizować z nawiązką wszystkie indywidualne cele, jakie postawiałem sobie przed sezonem. Wywalczyłem 4. miejsce w klasyfikacji generalnej ogólnopolskiego cyklu Powerade MTB Marathon, byłem 3. w edycji krakowskiej tego cyklu oraz udało mi się wygrać jeden wyścig. Cieszę się z tego tym bardziej, iż konkurencja na maratonach jest coraz silniejsza.

GJ: *Jaki jest twój największy sukces?*

KP: Za mój największy sukces sportowy uważam wygraną maratonu, który odbywał się w tym roku w Kielcach. Było to spełnienie mojego małego marzenia, duża dawka pozytywnej energii i mobilizacja do dalszej pracy.

GJ: *Jak długo trzeba trenować, żeby dojść do takiej dyspozycji?*

KP: Swoje starty zacząłem 3 lata temu na maratonie w podwarszawskim Nieporęcie. Zająłem wtedy miejsce poza pierwszą „setką”. Mobilizacja do treningów, podpowiedzi bardziej doświadczonych kolegów, własne obserwacje i pogłębianie wiedzy o treningu przyniosło wymierne efekty. Z sezonu na sezon rosła forma moja i członków naszej drużyny, dzięki czemu wyrobiliśmy sobie solidną markę wśród polskich maratończyków.

GJ: *Sam ustalasz plan treningowy, czy konsultujesz go trenerem?*

KP: Plan treningowy wyznaczam samodzielnie, bazując na dostępnej literaturze, doświadczeniu własnym oraz kolegów. Zdaję jednak sobie sprawę, że moja wiedza w tym temacie jest jeszcze mała, dlatego chętnie skorzystałbym z rad doświadczonego trenera. Narzucenie obciążeń treningowych przez inną osobę byłoby dla mnie

dotatkową motywacją i mogłoby przynieść wymierne rezultaty, dlatego rozważam w przyszłym sezonie takie konsultacje.

GJ: *Jak ważny w kolarstwie jest sprzęt na którym się startuje?*

KP: Myślę, że jest to jeden z ważniejszych czynników decydujących o wyniku w tym sporcie. Oczywiście najważniejsze jest odpowiednie przygotowanie fizyczne i psychiczne zawodnika, jednak używanie sprzętu niskiej klasy negatywnie wpływa na końcowy wynik rywalizacji. W kolarstwie górskim liczy się odpowiedni balans między lekkością i wytrzymałością komponentów roweru. Należy je dobierać tak, aby niska masa nie miała negatywnego wpływu na niezawodność sprzętu. Ma on przecież sprawdzać się w ciężkich, górskich warunkach. Wiąże się to niestety ze sporymi pieniędzmi. Koszt złożenia zawodniczego roweru to wydatek minimum 6 tysięcy złotych, a może dochodzić nawet do 20 tysięcy.

GJ: *Jak wyglądają przygotowania do sezonu kolarskiego?*

KP: Można powiedzieć, że trwają one cały rok. Ja podzieliłbym je na 4 okresy. Obecnie trwa okres tak zwanego „roztrenowania”, odpoczynku. Rower odkłada się na bok, przychodzi czas na podsumowanie sezonu, wyciąganie wniosków. Jazdę na rowerze zastępują inne formy aktywności, takie jak basen, piłka halowa czy bieganie. W zimie pracuje się głównie nad wytrzymałością oraz siłą. Godziny spędzone na rowerze stacjonarnym i ciężary przerzucone na siłowni procentują w sezonie. Na wiosnę rozwija się bardziej specjalistyczne cechy takie jak szybkość czy odporność mięśni na zakwaszenie. Pod koniec kwietnia zaczynają się pierwsze starty, na których szlifuje się formę wypracowaną wcześniej. Największą sztuką jest utrzymanie względnie równej, wysokiej formy przez cały okres startowy.

GJ: *Skończyłeś studia, rozpoczęłeś pracę. Czy ciężko jest pogodzić to z uprawianiem kolarstwa?*



KP: Tak naprawdę dopiero zaczynam pracować, ale na dzień dzisiejszy udaje mi się realizować w 100% założenia treningowe. Większość zawodników startujących w największych cyklach normalnie pracuje, traktuje kolarstwo jako pasję i osiągają przy tym naprawdę imponujące wyniki. Jestem przekonany, że i mnie uda się utrzymać wysoką dyspozycję. Jestem mocno zmotywowany do ciężkiej pracy.

GJ: *Jakie cele obierasz na przyszły sezon?*

KP: Jeszcze nie zastanawiałem się nad konkretnymi indywidualnymi celami. Chciałbym natomiast swoją osobą przyczynić się do celu, jaki wspólnie obraliśmy dla drużyny Subaru Vitesse AZS UEK, czyli zwycięstwo w klasyfikacji generalnej największego cyklu maratonów Grzegorza Golonki. W tym roku nasza drużyna została istotnie wzmocniona przez jednego z czołowych, doświadczonych polskich maratończyków, ale szczegółów niechaj zostają jeszcze tajemnicą. Zapewniam tylko, że dzięki temu, cel ten jest jak najbardziej realny do osiągnięcia. Wierzę, że w przyszłym roku będziemy mogli pochwalić się tym zwycięstwem.

GJ: *W takim razie życzę powodzenia i dziękuję za rozmowę.*

Nagroda jest sama pasja

Ponoć w dzieciństwie wolała być ładną chłopczycą, niż brzydką dziewczynką. Dziś stanowi niedościgniony wzór klasy, elegancji i... kobiecości. Kayah – genialna, oryginalna, profesjonalna, wciąż na samym szczycie piramidy polskiej muzyki rozrywkowej.

Autorka zaczarowanych słów Ai dźwięków od lat nieprzerwanie skłania nas do intymnych refleksji, jednocześnie przyciągając na koncerty niczym magnes. W gąszczu rodzimych wokalistek jako jedna z niewielu nie poddaje się trendom, od lat tworząc własny, niepowtarzalny styl. Mistrzyni eksperymentów. Kolekcjonerka nagród. Uparcie wierzy i zapewnia zgromadzonych na koncertach, że „Chociaż runął ci świat, wiosna przyjdzie i tak”. W natłoku obowiązków znajduje czas, by podzielić się z nami wrażeniami ze swojej ostatniej, niezwyklej podróży w krainę muzyki klasycznej. I nie tylko tam...

- Na płycie „Kayah & Royal Quartet” polską i nie tylko polską publiczność zachwycają Pani utwory wykonywane w zupełnie nowych aranżacjach, w towarzystwie kwartetu smyczkowego. Jak ocenia Pani swoją przygodę z muzyką klasyczną? Czy tak ciepło przyjęty przez publiczność i krytykę muzyczny eksperyment to zapowiedź dłuższej współpracy z zaprzyjaźnionymi artystami?

- Tak długo jak będą przychodzić zaproszenia na koncerty, tak długo będziemy się trzymać razem. Nie sądzę, by powstał jeszcze raz podobny projekt, gdyż uważam, że dwa razy nie wchodzi się do tej samej rzeki. Poza kunsztem i artystyzmem, ogromnie ważnym

czynnikiem była świeżość pomysłu. Powielanie go nie miałoby większego sensu. Jest nam dobrze razem, właśnie wróciliśmy z Niemiec, gdzie koncertowaliśmy. Było genialnie, mamy więc potwierdzenie, że nasz projekt ma międzynarodową wartość i przynosi przeżycia na innych niż polski gruntach. To miłe. Mam natomiast mnóstwo kolejnych pomysłów, które zostały zainspirowane kontaktami ze światem muzycznym z innego pogranicza tak, że może być jeszcze ciekawiej.

- Wszystkie wykonywane z kwartetem utwory brzmią niezwykle emocjonalnie. To zupełnie nowe interpretacje, dzięki którym słuchacz, nawet oswojony z Pani twórczością, ma możliwość odkrycia ich „na nowo”. Z której aranżacji jest Pani najbardziej zadowolona?

- Na każdym koncercie bardzo przeżywam dwa utwory: „Wiosna przyjdzie i tak” i „Bursztynowa wieża”. Rzeczywiście, ta nowa interpretacja dodała nowej siły rażenia, jest głębiej i chwilami boleśniej. Największym sukcesem jest interpretacja, która dostarcza wzruszeń i silnych emocji nie tylko odbiorcy, ale i samemu artyście. I to niewątpliwie się stało. Nieraz po skończonej piosence aż się trzęsę. Bardzo sobie cenię takie chwile.

- Trasa koncertowa to ciągle podróże, przemierzanie setek kilometrów. W jednym z wywiadów wspomniała Pani, jak wiele zależy tu od umiejętności kierowcy – mam tu na myśli osobę, na której polega Pani już od ponad trzynastu lat. Dużo jednak podróżuje Pani prywatnie. Czy często siada Pani „za kółkiem”? Jakim kierowcą jest Kayah?

- Z potrzeby samochodów prowadzę każdego dnia. Ale raczej jeżdżę po okolicy. Kiedy chcę wyruszyć „do miasta”, jadę z moim kierowcą. Miasto mnie inspiruje, lubię przyglądać się jak rośnie, zmienia, lubię przyglądać się ludziom, a to wyklucza pełną koncentrację za kółkiem. Patrząc jednak na umiejętności niektórych warszawskich kierowców myślę, że jestem niezłym kierowcą. To skandal, jak się u nas jeździ... Ale jeszcze większy, jak się nie szanuje innych na drodze, jak się jest nieżyczliwym i chamskim.

- Koncertowanie to tylko ułamek zadań Supermenki i Supermamy dwunastoletniego Rocha. Poza sceną komponuje Pani muzykę, pisze teksty, wydaje kolejne płyty, prowadzi własną wytwórnę fonograficzną Kayax i pełni rolę ambasadora kosmetycznej marki AA. Czy znajduje Pani czas na odpoczynek? Na jaką formę regeneracji sił stawia Kayah – aktywna czy raczej z książką na kanapie?





Od reggae do Royal String Quartet

Kayah, a właściwie Katarzyna Rooijens (nazwisko panięskie Szczot) urodziła się w 1967 roku w Warszawie. Jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych polskich wokalistek. Kompozytorka i autorka tekstów. Obecnie również współwłaścicielka firmy fonograficznej Kayax i ambasadorka kosmetycznej marki AA.

Swoją przygodę z muzyką rozpoczęła od współpracy z grającymi reggae zespołami Rastar i Zgoda oraz Tilt. Debiut przypadł na rok 1988, kiedy na Festiwalu Krajów Nadbałtyckich w Karlsham zaśpiewała piosenkę „Córeczko chciałabym, żebyś była chłopcem” – otrzymała za nią nagrodę specjalną.

Pierwszy solowy, autorski album „Kamień” wydany został w 1995 roku i osiągnął status „złotej płyty”. Rok później Kayah otrzymała „Fryderyka ‘95” dla najlepszej polskiej wokalistki. Jednocześnie Telewizja Polska przyznała jej tytuł „Indywidualność

Roku ‘96”. Kolejne krążki solowe to „platynowa” „Zebra” (1997), „Jaka Ja Kayah” (2000), „platynowy” „Stereo Typ” (2003), „The Best & the Rest” (2005) oraz „Skała” (2009), z których pochodzą m. in. takie hity jak „Na językach”, „Supermenka”, „Jaka Ja Kayah”, czy „Testosteron”.

Rok 1997 obfitował w nagrody i wyróżnienia – Kayah została okrzyknięta wokalistką roku w plebiscycie „Playbox”. W tym samym roku otrzymała „Paszport Polityki” i aż osiem nominacji do „Fryderyków” – zdobyła cztery statuetki. W 1999 roku podjęła współpracę z Goranem Bregovićem, która zaowocowała siedmiokrotnie „platynową” płytą „Kayah i Bregović”. Z krążka pochodzą takie utwory jak „Śpij kochanie śpij”, czy „Prawy do lewego”, które nuciła cała Polska. Płyta została również wydana na kilkunastu innych rynkach. Rok później, na festiwalu w Opolu, Kayah uhonorowana została czterema „Superjedynekami”. Rok 2000 to kolejne sześć nominacji do „Fryderyka”, „Yach” za najlepszą kreację aktorską w teledysku „Jaka Ja Kayah”, a także nominacja MTV Music Awards dla artysty lokalnego i nagroda w kategorii „Indywidualność Medialna roku” przyznawana przez Radio Eska.

Końcówka roku 2000 to kolejny wielki duet, tym razem z Cesarią Evorą (w lutym 2001 roku ukazał się singiel pt. „Embarcacao”). Kolejne siedem nominacji do „Fryderyka 2003” otrzymała za album „Stereo Typ”. W roku 2006 Kayah, jako pierwsza artystka z Europy Środkowowschodniej została zaproszona do nagrania koncertu MTV Unplugged, który został zarejestrowany i rok później wydany na DVD. Na Sopot Festival 2007 Kayah otrzymała „Złotego Słowika” za całokształt twórczości, natomiast dwa lata później na opolskim festiwalu odebrała „SUPER Superjedynekę” za zdobycie największej liczby „Superjedynek” w historii tego konkursu. Tegoroczna gala „Fryderyków” przyniosła wokalistce kolejne cztery nominacje.

Ostatni projekt muzyczny artystki „Kayah & Royal Quartet” miał swoją premierę w marcu br. i jest efektem współpracy z Royal String Quartet. Kayah prowadzi własną wytwórnię płytową Kayax, którą założyła wraz ze swoim wieloletnim menadżerem Tomikiem Grewińskim. Swoimi muzycznymi poszukiwaniami w ramach prowadzonej tam działalności przyczyniła się do sukcesu takich artystów jak Krzysztof Kijański, Zakopower, Sofa, Maria Peszek i Smolik. W jej dorobku artystycznym nie zabrakło również ról filmowych – w roku 2006 wystąpiła gościnnie w filmie „Dublerzy”, a dwa lata później w „Pikselach”. Kayah prowadziła również swój program pt. „To było grane” w telewizji TVN.

Płyty Kayah

- „Kamień” – 1995
- „Zebra” – 1997
- „Kayah i Bregović” – 1999
- „Jaka Ja Kayah” – 2000
- „Stereo Typ” – 2003
- „The Best & the Rest” – 2005
- „MTV Unplugged” – 2007
- „Skała” – 2009
- „Kayah & Royal Quartet” – 2010



- Nie umiem odpoczywać biernie. Nawet kiedy jadę na wakacje, biorę robótki ręczne. Ciągłe muszę mieć do czynienia z kreatywnością. Albo przynajmniej muszę się czegoś uczyć. Biorę więc książki językowe, filozoficzne, czy poradniki. Zawsze równolegle czytam dwie książki: jedną dla przyjemności zanurzenia się w fikcji, drugą dla przyjemności uczenia się czegoś nowego.

- *Jak Roch radzi sobie z częstą nieobecnością mamy w domu?*

- Wbrew pozorom, jestem częściej w domu, niż to się wszystkim wydaje. Problem jedynie tkwi w braku regularności. Ale jeśli nie gram koncertu dalej niż 300 km, zawsze w nocy wracam. Poza tym wypracowaliśmy sobie z Rochem własny system, który pozwala nam nie marnować żadnej chwili. Stawiamy na jakość czasu spędzanego razem, o wiele bardziej go szanujemy, więc w rezultacie wyszło to nam na zdrowie. Mam ogromną pomoc w osobie mojej mamy, a i ojciec Rocha go nie zaniedbuje. Nie narzekam więc. Czasem tylko, gdy mam bardzo intensywne zajęcia, miewam kryzysy, tęsknoty i chwile słabości. Roch jedynie cieszy się skrycie, że nie ma kto aż tak bardzo pilnować, czy umyte są zęby.

- *Syn wykazuje ponoć spore zainteresowanie grą na perkusji? Czy chciałaby Pani, by i on w przyszłości poszedł drogą kariery w świecie muzyki rozrywkowej?*

- Nie mam żadnych skłonności do układania mu świata. Chcę jedynie, by był szczęśliwym i spełnionym człowiekiem. Jeśli perkusja ma być jego drogą, to czemu nie. Ale nic na siłę...

- *Dokąd pojechałaby Pani, mając możliwość wyboru dowolnego miejsca na Ziemi?*

- Wszędzie, gdyby można było posłużyć się teleportacją i ominąć samolot. Ale

mam swoje ulubione miejsca na Ziemi. To Brazylia, Izrael i Dubaj, a w Europie Wenecja i Londyn.

- *Czy obficie wypełniony obowiązkami kalendarz pozwala na wakacje? Gdzie najchętniej spędza Pani urlop?*

- Od paru lat rygorystycznie przestrzegamy naszego prawa do wakacji i choć wydaje się to ryzykowne w naszym zawodzie, zawsze rezerwujemy sobie miesiąc latem, chociaż wtedy gra się najwięcej koncertów. My jednak pracujemy tak intensywnie cały rok, że stać nas na takie ryzyko. Nie dajmy się zwariować. A dokąd jeździć? Nie powiem! To mój luksus, że wreszcie gdzieś mogę spokojnie zjeść bez przerywania mi prośbą o autograf, czy opalać się bez

narażenia, że się znajdę na pierwszej stronie tabloidu. By zachować zdrowie psychiczne potrzebuję, jak każdy zresztą człowiek, uciec trochę od codziennej rzeczywistości, a nawet od siebie samej.

- *Brazylia to kraj, w którym zdecydowała się Pani urządzić swoje mieszkanie. Dlaczego wybór padł akurat na to miejsce na mapie świata?*

- Zawsze kochałam brazylijską muzykę. Jest szalenie seksowna i zmysłowa. Brazylijczycy to piękni ludzie, uśmiechnięci, umiejący się cieszyć wszystkim, choć często nie mają wiele. Są otwarci, serdeczni i ciepłi. Rio jest wspaniale położone. Zapiera dech widok z Corcovado, piasek na plaży jest miękkim i jasnym jak mąka. Brazylia jest krajem





rozwijającym się w niesamowitym tempie. Apartament tam jest więc też świetną inwestycją.

- *Czy woli Pani podróżować łądem, drogą morską czy samolotem?*

- Wybieram teleportację, ze względów bezpieczeństwa jak i dla oszczędności czasu.

- *Jak znosi Pani pakowanie się przed wyjazdem w podróż?*

- To jest moja zmora. Nienawidzę się pakować. Nigdy nie wiem co wziąć, a na ogół wybieram źle. Jestem wiecznie przewidująca, więc muszę potem godzinami redukować ciężar bagażu. Najgorszej jest, jak jadę w miejsce, którego nie znam. Od wakacji zeszłego roku byłam

pięć razy w USA, dwa razy w Brazylii, po Europie kręcę się przynajmniej raz w miesiącu, a po Polsce non stop. Nieraz wpadam do domu, by tylko zrobić korektę zawartości walizki lub ją wymienić na inną walizkę. Bywają momenty, że nie mogę na walizki patrzeć, a każda następna podróż przyprawia mnie o łzy. Ale zdecydowałam się na takie cygańskie życie i nikt mnie do tego nie zmuszał. Nie mogę więc narzekać. Wiem, że to nie będzie trwać wiecznie, a może wręcz wtedy będę za tym tęsknić.

- *Ma Pani na swoim koncie wspaniałe duety z Goranem Bregovićem i Cesarią Evorą. Gdyby dziś ktoś zaproponował Pani współpracę z dowolnym muzykiem na świecie, wybór padłby na...?*

- Miałam też wspólne piosenki z Verą Bilą, Chico z Gypsy Kings, a także z Teofilo Chantre, gitarzystą z Wysp Zielonego Przylądka, z którym to nasza wspólna piosenka ukaże się lada moment we Włoszech. Takich artystów, których spotkać bym chciała jest mnóstwo. I często są to nazwiska spoza pierwszego, komercyjnego rzędu. Generalnie, uwielbiam coś współtworzyć, nawet w tle innego artysty. Ostatnio zdecydowałam się na taki mały epizodzik i przyjąłm zaproszenie do zaśpiewania kilku piosenek z Kabaretu Starszych Panów razem z Renatą Przemysk. Od lat przyjaźniłyśmy się, ale nigdy nie miałyśmy okazji wspólnie wybrzmieć. Wydaje mi się, że wyszło całkiem przyjemnie.







- Jak, jako wokalistka i szefowa wytwórni fonograficznej w jednej osobie, ocenia Pani obecną sytuację na krajowym rynku muzycznym? Czy debiutującym obecnie polskim artystom jest łatwiej, niż Pani na początku kariery?

- Łatwiej jest zaistnieć, ale jest też mnóstwo negatywnych zjawisk, jak wieczny obstrzał paparazzich lub za kompleksionych ludzi w Internecie. Trzeba mieć naprawdę silną psychikę. Kiedyś wystarczała sama pasja do muzyki. Kiedyś media żywo interesowały się sztuką, dziś tylko sensacją. Polskie rozgłośnie promowały rodzimych artystów, dziś załatwiają tylko interesy. Kiedy myślę o takich zespołach jak Lady Pank, Perfect czy

Budka Suflera, które swoją pozycję ugruntowały w dawnych czasach, gdzie muzyka stanowiła wartość, wydaje mi się, że były to lepsze czasy dla muzyków.

- Niedawno znany stylistka Tomasz Jacyków w swoim prywatnym rankingu, opracowanym dla portalu „Plejady”, okrzyknął Panią najlepiej ubraną polską piosenkarką. Podkreślił, że nigdy Pani nikogo nie udawała, nie kopiowała i zawsze wygrywała świadomością samej siebie. Skąd czerpie Pani inspiracje? Jak w głowie Kayah rodzą się pomysły na kolejne kreacje?

- Bardzo mi miło. Tomek zawsze był mi życzliwy. A ja jestem mu ogromnie

wdzięczna za to, jak stanął w mojej obronie w porannym programie telewizyjnym, w którym - by dodać sobie oglądalności - postanowiono zrobić ze mnie członka sekty. To niewątpliwie barwna i kontrowersyjna postać, ale ja cenię go sobie za rozbijającą szczerość. Co do mody, lubię zabawę nią, ale nie mam zupełnie na to czasu. Korzystam z pomocy pani Ewy - krawcowej - jak i pomysłowości Ani Zeman. Na ogół moje kreacje powstają w ostatniej chwili. Czego obu paniom należy serdecznie współczuć...

- Jest Pani laureatką wielu konkursów i zdobywczynią licznych nagród - Fryderyków, Superjedynek czy Wiktorów. Aktualnie jest Pani nominowana do tytułu „Mistrzyni Stylu 20-lecia” w kategorii „Muzyka” w plebiscycie ogłoszonym przez miesięcznik „Twój Styl” obok takich wokalistek jak Anna Maria Jopek, Edyta Górniak, Anita Lipnicka i Katarzyna Nosowska. Jakie znaczenie ma dla Pani ta nominacja?

- Ojej! Nawet o niej nie wiedziałam. No cóż... Oczywiście pochlebiam, że zostałam wzięta pod uwagę i to między Anią czy Kasią... Myślę jednak, że dla większości z nas nie takie nominacje, czy nagrody są przysłowiową marchewką. Robimy w życiu to, co kochamy, próbujemy wyrazić siebie na wiele sposobów, na ogół często poszukując, jednocześnie dokonujemy głębokiej wiewsekcji i balansujemy, szusując po cienkim lodzie, na granicy pomiędzy tym, co intymne a tym, co publiczne. Robimy to w ogromnym szacunku dla fanów, często ryzykując też ostrą krytykę. Ale niewątpliwie chodzi o pasję, a ta jako taka nie wymaga nagradzania, bo samą nagrodą jest móc być jej przez lata wiernym, żyć dzięki niej i jeszcze zarabiać.

- Dziękuję za rozmowę.



Trasa turystyczna, czyli Świętokrzyskie Czarownice

Kiedy skończył się VI Zlot Plejad w Mikołajkach od razu zaczęliśmy się zastanawiać, gdzie odbędzie się następny zlot. Biorąc pod uwagę świetne nastroje na ostatnim zlocie uczestnicy nie mogli się doczekać kolejnego zlotu. Wreszcie wszystko się wyjaśniło – VII Zlot Plejad odbędzie się w województwie świętokrzyskim – w Cędzynie.

1 kwietnia została uruchomiona strona zlotu z formularzem zgłoszeniowym. Trasa, numer startowy, miejsce noclegowe wybrane – można zacząć przygotowania, a już w czwartek, 3 czerwca – cała ekipa została zebrana, a samochody „poświęcone” i w drogę na Plejady – kierunek tor w Miedzianej Górze. Po kilku godzinach docieramy na miejsce. Czas zacząć działać. Po załatwieniu wszystkich formalności można ruszać w dalszą drogę. Malownicza droga do hotelu, z przerwą w Kielcach, była tylko przedsmakiem tego, co miało nas spotkać w nadchodzących dniach zlotu. Pogoda sprzyjała, więc tarasowe wspomnienia zeszłorocznych Plejad tak umiliły czas, że niepostrzeżenie nadszedł wieczór, a wraz z nim szkolenia dla wszystkich tras. Oczywiście trasa turystyczna zgromadziła najwięcej uczestników, co można było zobaczyć patrząc na wypełnioną po brzegi salę. Już tylko godziny dzielą nas od rozpoczęcia zmagania plejadowych.

Dzień pierwszy

Poprzedziła go nerwowa noc i dręczące pytania: dokąd pojedziemy, co zobaczymy i jakie trudności i pułapki mogą nas czekać podczas zlotu. Czerwcowy dzień przywitał nas smutnym, zachmu-

rzonym niebem. Ale w tym momencie nie miało to żadnego znaczenia. Start nastąpił na targach w Kielcach. Na targowym parkingu, każdy czeka na swoją kolejkę: jedni w samochodach, inni przy samochodach, jeszcze inni wymieniają swoje doświadczenia z poprzednich lat – każdy na swój sposób próbuje okiełznać swoje emocje. Choć każdy mówi, że to tylko zabawa, to jednak dreszczyk emocji i rywalizacji był mocno wyczuwalny wśród uczestników zlotu. Ogonek do startu coraz krótszy. Książka drogowa z kartą pytań wydana, prowiant w samochodzie. Nareszcie wyczekany start! Pilot nerwowo zapoznaje się z trasą do pierwszego punktu kontroli czasu, ruszamy, ale po chwili lekko zwalniamy: 105 km do przejechania w 158 minut, ale cóż to dla nas subarowców? Zwykła drogowa igraszka. Pierwszy PKC – Krzemionki – a my nerwowo szukamy miejsca na parking, pękającego w szwach. Pilot po przeliczeniu czasu do następnego PKC biegnie po wpis do karty. Kierowca dołącza do pilota, razem próbując dowiedzieć się dalszych szczegółów. Okazało się, że trzeba zebrać większą grupę, żeby zwiedzić kopalnię krzemienia pasiastego. Powoli zaczyna się robić nerwowo, po ospałym poranku nadeszły pierwsze emocjonujące chwile – 40 min zwiedzania. Przewodnik ze stoickim spokojem próbuje nam przekazać jak najwięcej informacji o krzemieniu pasiastym i jego wydobyciu – nie przyspieszając swojej opowieści nawet o minutę. Za nic miał nasze pochrząkiwania i przestępowanie z nogi na nogę. W końcu nas wypuścił, wyskakujemy szybko







z kopalni. Musimy szybko dotrzeć do Bałtowa. Nerwowe rozglądanie się w poszukiwaniu tablic informacyjnych, i równie nerwowe szukanie odpowiedzi na ważne pytania. Czas się kurczy, następny PKC w Ćmielowie. W drogę. Problemy z wjazdem i zaparkowaniem na kolejnym PKC wynagrodziła nam wycieczka po manufakturze porcelany. Opowieść przewodnika wprawdzie była bardzo interesująca, jednak nerwowe zerkanie ukradkiem na zegarki przyćmiło nam piękno rękodzieła. Z jednej strony żal odjeżdżać, jednak my myślimy ciągle o naszym kolejnym celu - Opatów. Tam po wyciszającym atmosferę lunchu w towarzystwie biesiadujących przy wspólnych stołach złotych, pora ruszać w drogę, która wiodła do Ujazdu, gdzie znajdują się ruiny zamku Krzyżotopór. Obiekt jest niesamowity – jeszcze ciekawszy, niż piszą o nim w przewodnikach. Jego wielkość jest przytłaczająca. Historia powstania zamku i jego świetności pozostają wciąż niewyjaśnione. Istnieją legendy, które mówią o tym, iż zamek budowany był w nawiązaniu do kalendarza, a mianowicie „okien miał tyle, ile dni w roku, pokoi tyle, ile tygodni, sal wielkich tyle ile miesięcy, a cztery narożne baszty odpowiadały liczbie kwartałów”. Nie sposób sobie wyobrazić, jak zamek mógł wyglądać kiedyś, kiedy był własnością Ossolińskich i jak mógłby wyglądać w przyszłości, gdyby ktoś znalazł środki na jego remont. Oszolomieni pięknem ruin udaliśmy się w dalszą drogę. Ostatni PKC pierwszego dnia zlotu – Kurozwęki, o których pisał Żeromski w swoich „Dziennikach”. Pięknie odrestaurowany pałac wraz z całym zespołem budynków i otaczającym parkiem z mini-zoo. I tu mamy problem, ile budynków liczy zespół pałacowy w Kurozwękach – 7, 8 czy 6? Nawet wytrawni przewodnicy nie byli w stanie skrupulatnie odpowiedzieć na



to pytanie. Czy nad wejściem znajduje się kobieta czy mężczyzna? Po zaspokojeniu - po części tylko - swojej ciekawości zauważyliśmy, że pierwszy dzień trasy turystycznej właśnie się zakończył. Ale, ale... jeszcze pytania na które nikt nie potrafi odpowiedzieć. Jak można było przegapić ratusz w Staszowie z jego arkadami, a także gospodarstwo agroturystyczne na trasie? Wspólnymi siłami wszyscy uzupełnili swoje karty z pytaniami, a potem wszyscy, zmęczeni, ale usatysfakcjonowani rozjechali się do swoich miejsc noclegowych. W oddali słychać było pioruny i nadchodzącą burzę, a wszyscy z nadzieją i niecierpliwością oczekiwali na drugi dzień plejadowych zmagani.

Dzień drugi

Jak wielkie było nasze zdziwienie i radość, kiedy za oknami nareszcie zaświeciło przepiękne wiosenne słońce. W porównaniu do dnia poprzedniego piloci obeznani byli dużo lepiej z kartą drogową i dumnie prowadzili

do pierwszego PKC – Św. Katarzyny. A tam niestety mało czasu, a chciałoby się tyle zobaczyć. Rzut oka na pytania i w nogi. Kolejny punkt w karcie drogowej – Bodzentyn, a w nim zabytkowa Chata Sołtysa wraz z zabudowaniami. Z Bodzentyna prosto do Starachowic – 60 min zwiedzania – Muzeum Przyrody i Techniki. Obok Wielkiego Pieca, na paliwo koksowe, można było zobaczyć największą na świecie maszynę parową, ale znalazło się też coś dla nas – zdeklarowanych miłośników motoryzacji. Pierwszy z rodziny STAR 20 i terenowy STAR 266R – uczestnik X Rajdu Paryż-Dakar. A wśród nich prawdziwa perełka, odtworzony z pozostałości znalezionych w PGR, oryginalny „papamobile” na podwoziu STARA 660 M2, wyprodukowany na potrzeby pierwszej pielgrzymki Jana Pawła II w 1979 roku. Muzeum zajmuje olbrzymi obszar, bo aż 8 ha, i nie sposób było obejrzeć całej ekspozycji. Rozleniwieni słońcem ruszamy w drogę do następnego PKC w Wąchocku,







gdzie mamy odszukać ślady najpopularniejszego w Polsce softysa oraz zwiedzić zespół kościelno-klasztorny Cystersów, a w nim Muzeum Pamięci Walki o Niepodległość Narodu. Szybki rekonesans opactwa... Jednak bez odpowiedzi pozostaje pytanie związane z Wąchockiem - mieszkańcy, których wypytywaliśmy, zupełnie nam nie pomogli. Runda honorowa po rynku w Wąchocku i w drogę do Miedzianej Góry. Żeby nam się nie nudziło, jeszcze dwie atrakcje: legendarny, wiekowy Dąb Bartek - dosyć mocno nadzarpnięty przez ząb czasu, ale wciąż piękny i majestatyczny. Podobno przyjeżdżają do niego nowożeńcy, żeby wznieść toast za długie i szczęśliwe życie. Drugą atrakcją był Samsonów, a w nim ruiny huty „Józefów” z 1823 roku. Trzeba ruszać, już za chwilę kulminacyjny punkt Złotu Plejad – próba czasowa na torze – maksimum wrażeń, a przy tym, jak się później okazało, moc innych atrakcji. Próby sportowe na dziwnym sprzęcie, przejazd tirem, a także posiłek. Wszystko to w naprawdę szalonym tempie. Próba sportowa okupiona rozbitym do krwi kolaniem, rozdartymi spodniami, przejazd 50 m tirem na zmianę z pilotem, ale czas już wsiadać do samochodu i pędem na próbę

czasową po torze - adrenalina sięgnęła zenitu. Kaski na głowach, odcinek specjalny omówiony, okna pozamykane, końcowe odliczanie... START! Pilotowi niemal odjęło mowę, jedziemy: „gaz, gaz, gaz, hamulec, pierwszy pomiar czasu, co dalej? Czy to już meta? Pilot dalej nic nie mówi, siedzi złany potem, ręce się trzęsą. META. Na miękkich nogach wysiada pilot, za nim z zakrwawionym kolaniem kierowca, trzeba znaleźć coś do opatrzenia rany. Według obliczeń pilota powinniśmy już być w połowie drogi do Tokarni. Pilot krzyczy: „szybko, szybko, bo nie zdążymy na czas”, a kolano dalej boli i nie było czasu na opatrzenie ran. Kierowca robi, co może, wjeżdżamy w niesamowite tabuny kurzu, czyżbyśmy pomylili drogę? Nie. To szutrowa droga prowadząca do kolejnej wsi. Dalej pędzimy, docierając do ostatniego punktu kontroli czasu. A tam gdzie nie spojrzeć - na olbrzymim parkingu Subaru przy Subaru, a nie opodal Muzeum Wsi Kieleckiej i dodatkowe atrakcje w postaci dużej ilości komarów. Koszmarne ilości komarów...Co sprytniejsi znaleźli gałązki do ich odgania i z pozornym spokojem udali się na zwiedzanie zaledwie części Parku Etnograficznego w Tokarni. Jednak dla



uczestników złotu to żadna przeszkoda. Na tym koniec zmagania na trasie turystycznej. Uczestnicy rozjechali nareszcie do swoich hoteli, by wieczorem spotkać się na imprezie kończącej VII Złot Plejad. Kiedy skończył się VII Złot Plejad w Cedzynie zaczęliśmy się zastanawiać, gdzie odbędzie się następny zlot i czy również będzie - tak jak ostatni - emocjonujący?

Beczki pełne adrenaliny

Dziesiątki uczestników, jedne z najszybszych samochodów w Polsce, tor wyścigowy pod Kielcami, czyli pełen wrażeń event motoryzacyjny LOTOS Oil, Szkoły Jazdy Subaru i Subaru Poland Rally Team, który zorganizowano w październiku w Kielcach. Wszystko to za sprawą programu promocyjnego olejów LOTOS Quazar i LOTOS Thermal Control.



– Założenie było proste. Chcieliśmy w jak najpełniejszy sposób dotrzeć z ofertą do Państwa – naszych najlepszych klientów oraz poszerzyć ich grono o nowych, dzięki sprawnemu i czytelnemu mechanizmowi promocji – wyjaśnia Bartłomiej Indeka – zastępca dyrektora handlowego spółki. W połowie października przyszedł czas ogłoszenia wyników promocji, zaproszenia jej laureatów do spotkania oraz wyróżnienia. Nagrodą w promocji było uczestnictwo w fantastycznej imprezie motoryzacyjnej organizo-

wanej przez LOTOS Oil, Szkołę Jazdy Subaru i załogę rajdową Subaru Poland Rally Team na torze wyścigowym w Kielcach. Na uczestników, wśród których znaleźli się Autoryzowani Partnerzy Subaru, czekały fantastyczne samochody - Lamborghini Gallardo, Subaru Impreza WRX STI, Ferrari F430, Mitsubishi Lancer Evo, Honda Civic Type R oraz instruktorzy ze Szkoły Jazdy Subaru, którzy pomagali uczestnikom w „ujarzmianiu” tych sportowych maszyn. Spotkanie rozpoczęło się od wstęp-

nego szkolenia. Szef SJS Wacław Kostecki oraz świeżo upieczony rajdowy Mistrz Polski i jednocześnie instruktor w SJS Kajetan Kajetanowicz przedstawili uczestnikom plan działań oraz udzielili podstawowych informacji, dotyczących zachowania na torze i bezpieczeństwa. Zwycięzcy promocji dostali unikalną szansę sprawdzenia swoich możliwości w niesamowicie szybkich, sportowych samochodach. Wszystko to odbywało się oczywiście w bezpiecznych warunkach i pod okiem doświadczono-



nych instruktorów Szkoły Jazdy Subaru oraz kierowcy rajdowego Kajetana Kajetanowicza i jego pilota Jarka Barana. Emocje były ogromne i wszyscy z niecierpliwością czekali na swój przejazd po torze wyścigowym. – Prawie jak w filmach, tylko dużo dynamiczniej i dużo bliżej – mówiła Tamara Skorowska z LOTOS Oil. – Bliżej, bo tutaj, można było nie tylko zobaczyć, ale i samemu spróbować. Wystarczyło otworzyć drzwi, przekręcić kluczyk i ruszyć przed siebie. Prosto, aż do pierwszego zakrętu, a potem – zawiesza głos –

potem dopiero robiło się ciekawie. Jazdy zaplanowano z zachowaniem wszelkich wymogów bezpieczeństwa. – Dzięki instruktorom ze Szkoły Jazdy Subaru mieliśmy możliwość doskonalenia swoich umiejętności. Nie zapomnieliśmy o bezpieczeństwie – podkreśla dyrektor Indeka. – Daliśmy też naszym gościom możliwość sprawdzenia swoich umiejętności w symulatorze poślizgu. Podczas imprezy znalazła się chwila na dyskusje o tym, jak jeszcze lepiej i mocniej wykorzystać po-

tencjał olejów LOTOS Quazar i LOTOS z formułą Thermal Control. – Takie spotkania to burza mózgów, możliwość porównania opinii i wiedzy producenta i handlowca, który na co dzień dociera do klienta ostatecznego. Jedno jest pewne - za nami bardzo ważny rok współpracy. Sukces sprzedażowy produktów tej grupy jest efektem naszej wspólnej ciężkiej pracy – zapewnia Bartłomiej Indeka. Spotkanie zakończyła uroczysta kolacja połączona z wręczaniem z rąk Mistrzów Polski nagród oraz pucharów.

Wyprawa na Denali, lato 2009 roku

Uczestnicy: Elżbieta Sieradzan, Michał Sieradzan, Dominik Punda

Kilka osób. Jedna pasja. Jeden cel: byle na szczyt...

Wszystko zaczęło się 4 lata temu. Pierwsza wyprawa snowboardzisty Michała na Elbrus (najwyższy szczyt Kaukazu) tylko po to, by zjechać z 5 646 m n.p.m. na desce... i udało się. Po tej przygodzie oprócz niesamowitych, pięknych wspomnień w jego głowie pozostała myśl by to powtórzyć.

I tak, z poznanym na Elbrusie Dominikiem, w 2007 roku stanęli ramię w ramię na szczycie Kilimandżaro. Wtedy powiedzieli sobie: „Korona Ziemi to

jest wyzwanie!” - tak narodziła się wizja programu „Z Kielc na Koronę Ziemi”.

Kolejnymi zdobyczami zostały szczyty McKinley i Mont Blanc. W 2009 roku w towarzystwie Eli - drobnej, energicznej blondynki, żony Michała - zdobyli Denali. Kolejny cel to najwyższy szczyt Andów i Ameryki Południowej - Aconcagua (wyprawa zaplanowana na luty 2011).

Zdobywanie szczytów to trudne i złożone zadanie. Nie zaczyna się ono u stóp góry...

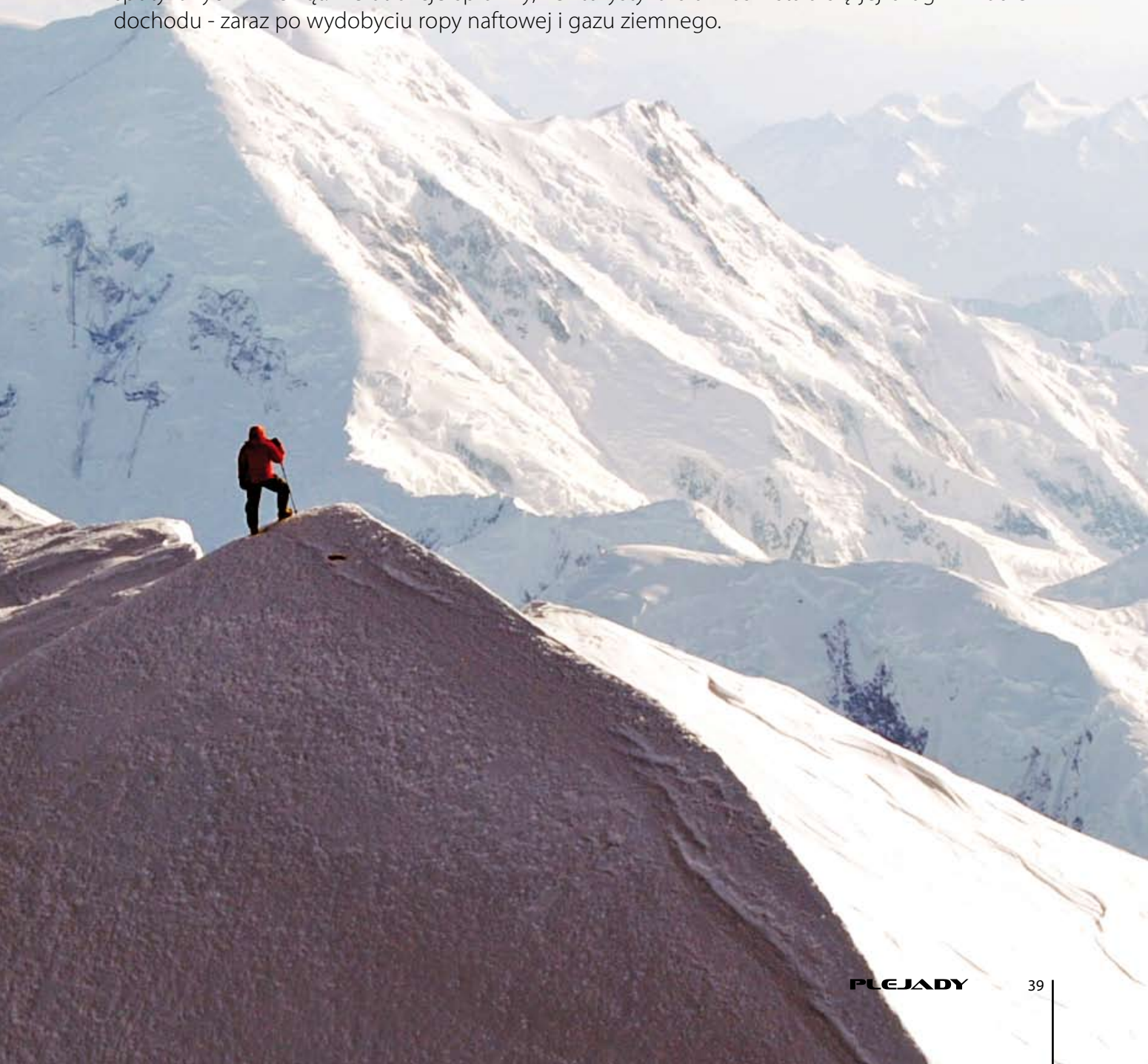
Subaru Import Polska, importer samochodów o sportowych genach, popiera wszelkie działania i inicjatywy sportowe, wytrwałość w dążeniu do celu, pokonywaniu przeszkód i przełamywaniu słabości. Dlatego we współpracy z kieleckim Dealerem „SOLO”, wspólnie postanowili wesprzeć działania uczestników programu, obejmując patronat nad wyprawą na Aconcagua...

Tymczasem na naszych łamach zamieszczamy wspomnienia z poprzedniej wyprawy. Zapraszamy do lektury...





Na Alaskę – obszar prawie 5 razy większy niż Polska przyjeżdża wielu turystów. Kuszą ich piękne lasy, fiordy i wulkany. Można tu spotkać dziko żyjące łosie, niedźwiedzie, orły i wiele innych rzadko spotykanych zwierząt. Te atrakcje sprawiły, że turystyka dla Alaski stała się jej drugim źródłem dochodu - zaraz po wydobyciu ropy naftowej i gazu ziemnego.



Alaska jest też jedynym stanem Unii, który zamiast pobierać podatki, wypłaca mieszkańcom dywidendy pochodzące z opłat za wydobycie ropy naftowej (ok. tysiąc dolarów rocznie na każdego mieszkańca). Co roku w dniu 18 października obchodzony jest Dzień Alaski.

Park Denali jest najbardziej na północ wysuniętym stanem USA. Zajmuje powierzchnię 25 tysięcy kilometrów kwadratowych w środkowej części pasma Alaski. Nazwa parku pochodzi od słowa „denali” czyli „ta wielka”, będącego indiańską nazwą szczytu Mount McKinley (wysokość 6194 m). Nazwa ta nadana została na cześć prezydenta USA Williama McKinleya.

Latem 2009 roku pojechaliśmy tam, aby zmierzyć się z legendą wielkiej góry - drugiej co do trudności podejścia w Koronie Ziemi.

Wspominając nasze mroźne dni na Denali, zawsze czuję dreszcz emocji. Przygody, które nas spotkały w trakcie trzytygodniowej wspinaczki okazały się nie tylko niebezpieczne, ale

i bardzo wyczerpujące. Nigdy wcześniej nie byliśmy z Ela aż tak długo razem pod namiotem, nie mówiąc już o tym, że namiot ten rozbity był na lodowcu, a temperatura wynosiła -40°C i to pomiędzy górskimi szczelinami... Wspominając tę przygodę ciągle wydaje mi się że był to duży upominek od losu, że tak szczęśliwie zakończyła się ta nasza wyprawa.

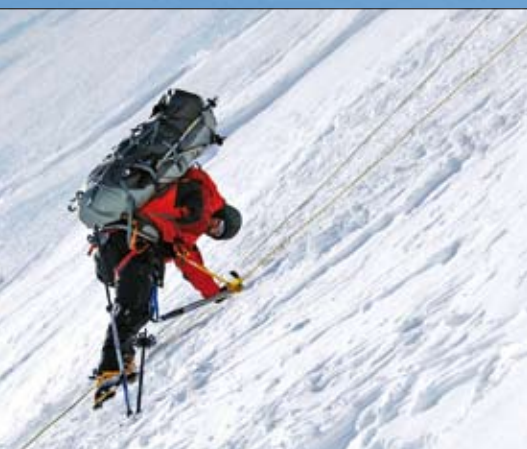
Na zdobywanie McKinleya namawiał mnie Dominik, mój przyjaciel. Parę lat wcześniej byliśmy razem na wyprawach na Elbrus i Kilimandżaro. On miał większe doświadczenie. Wspinał się i w Tatrach i Alpach. Zaliczył m.in. Aconcague - najwyższy szczyt Ameryki Południowej. Ja byłem zdecydowany, ale obawiałem się, że Ela - delikatna kobieta - może nie podołać wyzwaniu. Jednak właśnie w 2008 roku przy dużym udziale drobnej Eli - zaczęły nabierać poważnych kształtów plany tego wyjazdu. Ela zaczęła z nami organizować wejście na jedną najniebezpieczniejszych gór świata. Postanowiliśmy, że nie chcemy tak długiej rozłąki

i pomimo ryzyka jedziemy razem. Kłopoty zaczęły się już przy kompletowaniu sprzętu. Ela nosi tak mały rozmiar butów (35), że kupno butów specjalistycznych do wspinaczki graniczy z cudem. Buty z kategorii wyprawowych, spełniających wymagania naszej wyprawy, powinny dać możliwość wytrzymania w temperaturze -40°C . Firmy rozpoczynają produkcję takich butów od 40. numeru. I Ela musiała zadowolić się takimi kajakami. Po zakupieniu „kajaków” - wszystko już poszło sprawnie i w maju 2009 roku wystartowaliśmy z Warszawy do Paryża. Potem lot do Seattle i przesiadka do Anchorage, skąd czekał nas transfer taksówką do Tolkeetny. W Anchorage musieliśmy uzupełnić specjalistyczny sprzęt: liofilizowane jedzenie, maszynki do gotowania, liny, paliwo i cała reszta niezbędnego wyposażenia, które potem musieliśmy nieść lub ciągnąć pod górę na saniach. Aprowizacja w Anchorage zajęła nam dwa dni.

Trzeciego dnia zrobiliśmy kolejny krok w stronę góry: zamówiliśmy







taksówkę do Tolkeetny. Kierowcą był wielki jak góra, zarośnięty Alaskańczyk. Tolkeetna to ostatnie cywilizowane miejsce na naszej trasie. To małe miasteczko, utożsamiane z filmem „Przystanek Alaska”. Po dwóch godzinach jazdy tuż przed samym celem podróży zobaczyliśmy piękne krajobrazy: soczystą zieleń, jeziora i góry oczywiście.

W Tolkeetna pojechaliśmy prosto do naszej małej kampanii lotniczej, gdzie szybko okazało się, że nie będziemy czekać na lot. Zaraz po zameldowaniu się w biurze Rangersów, pobraniu nauk i specjalnych woreczków możemy lecieć. Drobny samolocik, a właściwie rodzaj taksówki powietrznej, która przewiezie nas na wysokość 2500 m n.p.m. do pierwszego obozu na Denali - to jednosilnikowy czterosobowy dwupłatowiec. Wygląda jakby był z tektury. A my mamy mnóstwo sprzętu: każdy po dwa plecaki (razem na osobę po ok. 50 kg), jedzenie na trzy tygodnie (ok. 10 kg na osobę), dwa namioty po 5 kg, sprzęt wspinaczkowy (dla każdego dodatkowe 5 kg), paliwo (12 galonów benzyny), sprzęt fotograficzny 10 kg, sanki po 3 kg każde.

U Rangersów

Prawdziwa jazda zaczęła się u Rangersów. Tu mamy się zapoznać z regulaminem parku, dostać niezbędne

instrukcje, informacje i... wc przenośne dla naszej wygody z wkładem z torebek foliowych opisanych numerem naszej wyprawy abyśmy się nie ośmielili wyrzucać byle gdzie naszych „zrzutów”... Filmy o niebezpieczeństwach, na które powinniśmy się przygotować przetrwaliśmy i doczekaliśmy się uroczystego momentu przekazania wc i życzenia powodzenia od Rangersów.

Po tej pouczającej wizycie szybko popędziliśmy na lotnisko. Patrzyłem na stos bagaży przed samolotem i nie wierzyłem, że to się wszystko zmieści. Startowaliśmy dwa razy, bo nasza pilotka zapomniała nalać paliwa. Musieliśmy wysiąść, lekko chichocząc, ale już po chwili wystartowaliśmy w powietrze. Po godzinie lotu już widzieliśmy lądowisko na śniegu pomiędzy szczytami gór, co podkreślało emocje. Po 10 minutach nasza pilotka sprawnie odleciała, a my przeszliśmy w „inny wymiar”. Pierwsze chwile na lodowcu zapamiętałem bardzo dobrze: rozkładanie namiotu, pompowanie karimat, sprawdzanie śpiworów. Robimy jamę w śniegu, by zakopać pierwszy depozyt z jedzeniem i zbędnymi rzeczami. Pozyskujemy informacje, spotykamy się z ludźmi, których dzielimy na tych, którzy wchodzą i schodzą. Wiele razy widzieliśmy wyczerpanie na twarzach, powolne ruchy ludzi



ciągnących sanki - wszystko to robiło wrażenie.

Spotkaliśmy tam przemiłych facetów z Krakowa: Jurka i Roberta. Pomogli nam potem wielokrotnie w czasie naszego podchodzenia na górę. Gościli nas gorącą herbatą i wspierali dobrą radą. Jurek wspinał się tutaj już czwarty raz. Bezcenna wiedza doświadczonego przewodnika spływała na nas w czasie wspólnych posiłków i pogadań w namiocie. Dowiedzieliśmy się jak i kiedy chodzić po lodowcu.

Po zostawieniu depozytu, przepakowany bagaż, który ważył może 10 kg mniej. Może to marne pocieszenie, ale ruszyliśmy dzielnie, związani liną i wspólnym losem podchodzących pod górę. Po kilku dniach marszu podchodzenie było jak codzienna kromka chleba. Czasem z masłem i miodem, czasem jak suchy chleb ostry i nieprzyjemny w dotyku...

Trzy poważne czynniki były przeciw nam: brak doświadczenia na lodowcu, niskie temperatury - do -40°C , jak również olbrzymi bagaż. Po tak długim czasie w moich wspomnieniach dni podchodzenia pod górę zlewają się w ciąg zdarzeń, które zataczyły koło i z których mogę wyjąć jak z pamięci komputera parę folderów z nazwami „Lodowaty wiatr”, „Ja tu trochę odpocznę”, „Zagubiony w biele” i wiele innych.

„Lodowaty wiatr”

Pod tym hasłem mam przed oczami taką sytuację. Ela i ja idziemy w zamieci pod górę. Dźwigamy po dwa plecaki. Wiatr nas przenika, mimo naprawdę dobrej odzieży. Wiatr penetruje każdą cząstkę ciała i zmusza do myślenia tylko o ciepłku. Idziemy wąskim trawersem, pod nami daleka droga w dół. Ciężko mi, coś trzeba szybko zrobić. Decyzja jest taka, że stajemy i ubieramy się ciepiej. Chwiejąc się pod siłą wiatru szybko, nerwowo szukam Eli tych ciepłych puchowych „rękawic”. Są wreszcie! Widzimy w zamieci cienie, za chwilę mijają nas ludzie. Pytam jak daleko do obozu. Trzy do czterech godzin marszu. Przez chwilę pokusa w głowie, by schodzić z nimi w dół. To była trudna dla mnie droga. Szedłem szybko jak tylko mogłem, zdejmowałem swoje plecaki i wracałem do Eli. Zdejmowałem jej plecak, zakładałem i szedłem. Potem zmieniłem taktykę. Ela szła swoim tempem, a ja wracałem po bagaż leżący na śniegu i ruszałem pod górę. Wysilek fizyczny to jedno, można wytrzymać. Najgorzej jest wtedy, gdy ledwo mam siłę iść, a widzę, że z Elą nie jest najlepiej i zastanawiam się czy dam radę pomóc jej i sobie. Jednak zawsze nam się udawało dojść do obozu razem i to było piękne.

*Ciąg dalszy
w następnym numerze.*



Rajdowa limuzyna

Historia poważnych rajdowych startów Subaru Legacy była dość krótka – trwała praktycznie trzy lata. Przez ten czas zespół nabrał doświadczenia, które pozwoliło mu rozwijać się we właściwym kierunku.

W poprzednim numerze „Plejady” rozpoczęliśmy cykl przedstawiający historię rajdowych dokonań firmy Subaru. Impulsem do tego były obiecujące tegoroczne wyniki załogi Subaru Poland Rally Team, Kajetana Kajetanowicza i Jarosława Barana, startujących w Rajdowych Mistrzostwach Polski Imprezą grupy N. Dziś już wiemy, że Kajetanowicz i Baran na rundę przed końcem sezonu zostali Mistrzami Polski w klasyfikacji generalnej RSMP 2010, a w ostatnich zawodach jeszcze przypieczętowali swój sukces, zajmując tym razem pewne drugie miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu i pierwsze miejsce w klasyfikacji grupy N. A więc kontynuujemy historyczną opowieść i znowu... nie będziemy pisać o Imprezie!

Co po Leonie?

Poprzednią część zakończyliśmy wraz z ostatnim sezonem oficjalnych startów Leone 4x4, czyli w roku 1989. Trwały one prawie dziesięć lat, a od roku 1988 firmą zajmującą się przygotowywaniem wyczynowych Subaru była STI – Subaru Tecnica International - pod wodzą byłego wszechstronnego zawodnika

rajdowego, Noriyuki Koseki. Wraz z rokiem 1990 nadeszły w zespole poważne zmiany. Kierownictwo Fuji Heavy Industries postanowiło przekazać prowadzenie działalności rajdowej Subaru wyspecjalizowanej firmie, której baza znajduje się blisko Europy, a najlepiej w Anglii. Wiadomo bowiem, że dyscyplina rajdowa to domena Europejczyków, zaś przygotowywanie samochodów wyczynowych najlepiej powierzyć Brytyjczykom. W ten sposób zawiązała się długoletnia współpraca Subaru i Prodrive – poważnej firmy tuningowej, mieszczącej się w Banbury pod Oksfordem. Brytyjczycy mieli przygotowywać samochody oraz prowadzić zespół rajdowy (plany przewidywały systematyczne starty w Rajdowych Mistrzostwach Świata), zaś zadaniem Japończyków było dostarczanie odpowiednio przystosowanych silników.

Pozostawała jeszcze kwestia sprzętu – Leone 1800 powoli wychodził z użycia jako flagowy samochód „cywilny” firmy Subaru. Jego następcą, jako normalny samochód produkcyjny, miał zostać o dobry „numer” większy - Legacy. Nie było więc wyjścia, ten dość potężny sedan







musiał także zostać rajdówką, i to przeznaczoną do zawodów WRC. Było to działanie wbrew oczywistym z technicznego punktu widzenia tendencjom budowy samochodów wyczynowych. Wszyscy konstruktorzy tworząc takie auto starają się duży silnik i odpowiednie mechanizmy zmieścić w kompaktowym, a więc lekkim i sztywnym nadwoziu, a Japończycy przeciwnie – sięgnęli po czterodrzwiowego sedana o długości ponad 4,5 metra. Pamiętajmy, że w końcu lat 80. Legacy był jednym z większych pojazdów klasy średniej, większym np. od popularnego Forda Sierry, który właśnie zakończył karierę rajdową, oddając pałeczkę Escortowi Cosworth. W kompaktowe samochody rajdowe zaopatrzeni byli też inni konkurenci. Oczywiście przejście od Leona do Legacy nie obyło się nagle, gdyż nowy model auta (a Legacy był samochodem całkowicie nowym) przygotowywany jest do produkcji przez około pięć lat. STI (bo jeszcze nie

Prodrive) miało więc czas, by nieco przygotować do sportowych zadań samochód, który jeszcze daleki był od debiutu rynkowego. Wiadomo było, że auto wykorzysta typowy już dla Subaru symetryczny stały napęd 4x4 oraz silnik bok-

ser z korzystnie, nisko położonym środkiem ciężkości. Do rajdów WRC Legacy miało być przygotowywane w ramach przepisów technicznych tzw. grupy A, a więc przeróbki były stosunkowo ograniczone, a bazą dla nich musiał być właściwie skonfigurowany i wyposażony samochód seryjny. W tym przypadku chodziło przede wszystkim o silnik – ośmiozaworowa, turbodoładowana jednostka 1.8 z Leona nie miała już perspektyw rozwojowych.

Do seryjnego Legacy jako największą jednostkę przeznaczono nowy czterocylindrowy, szesnastozaworowy silnik 2 x SOHC (z oznaczeniem EJ 22) o pojemności 2,2 dm³ – w wersji amerykańskiej także turbodoładowany. Ale z punktu widzenia przepisów rajdowych pojemność ta była zbyt duża. Potrzebny był mniejszy silnik, dwulitrowy, ale z większym potencjałem, czyli oczywiście także turbodoładowany. Zapewne dlatego debiutowi już pierwszej wersji Legacy (w Japonii jesienią roku 1989, a po kilku miesiącach w USA) towa-





rzyszyło wprowadzenie do produkcji czterocylindrowych silników bokser, także oznaczonych symbolem EJ i także szesnastozaworowych, ale z rozrządem w układzie 2 x DOHC. Co ciekawe, silniki tej serii poddane oczywiście wielu modyfikacjom, stosowane są do dzisiaj. Tymczasem w Japonii już w momencie debiutu pojawiła się między innymi turbodoładowana wersja „homologacyjna” Legacy z oznaczeniem RS, ze wspomnianym silnikiem DOHC 2,0 Turbo o mocy maksymalnej 217 KM. To ona posłużyła jako baza do przygotowania rajdowego samochodu grupy A. Legacy RS oferowane było (ok. dwa lata później) poza Japonią jedynie w Australii, jako Liberty RS. Jednak turbodoładowany silnik





EJ 20 DOHC znalazł się również pod maską innych wersji Legacy w wersji europejskiej, a od roku 1991 firma Prodrive oferowała swoją własną limitowaną wersję Legacy – 240-konną Rothmans Limited Edition.

Przygotowanie przed debiutem

Warto przy okazji przypomnieć o pewnym częściowo sportowym (a przynajmniej zrealizowanym według regulaminu FIA i odnotowanym przez tę organizację) epizodzie Legacy, który miał miejsce sporo przed pierwszymi występami rajdowymi tego auta. Oto tuż przed premierą rynkową podjęto się udanej próby pobicia oficjalnego rekordu prędkości dla pojazdu seryjnego na



dystansie 100 000 km. Test przeprowadzono, przy użyciu trzech samochodów, na torze w Arizonie. Auta wystartowały drugiego stycznia 1989 r. i po następnych 447 godzinach, 44 minutach i 9,8 sekundy najszybsze z nich osiągnęło metę, uzyskując średnią prędkość 223,35 km/h. Wszystkie trzy Legacy poprawiły poprzedni rekord o więcej niż 10 km/h. Co ciekawe, szefem tego przedsięwzięcia i jednym z kierowców rekordowego auta był wspomniany już Noriyuki Koseki, kierujący wtedy firmą STI. Nawiasem mówiąc wyniki osiągnięte przez Subaru w kilku kategoriach w roku 1989, figurują w kronikach jako rekordy do dzisiaj.

Przygotowywane przez Prodrive Subaru Legacy RS grupy A pojawiły się na trasach rajdowych dopiero w roku 1990. Auto, mimo swych znacznych wymiarów, od samego początku wydawało się obiecujące, przede wszystkim dlatego, że bardzo dobrze i stabilnie się prowadziło. Jednak, choć zatrudniono plejadę wybitnych kierowców (Possum Bourne, Markku Alen, Mike Kirkland, Ian Duncan i inni), którzy wielokrotnie dojeżdżali w rajdach WRC na czołowych miejscach, zwycięstw nie odnotowywano. Najlepsze wyniki z roku 1990 to czwarte miejsca w rajdach Australii i Finlandii (Possum Bourne/Rodger Freeth i Markku Alen/Ilkka Kivimaki).





Legacy RS dość często trapiły awarie, przede wszystkim układu przeniesienia napędu oraz silników. To drugie miało się jednak wkrótce, bo w roku 1991, całkowicie zmienić. Wróćmy jednak do roku 1990. Zespoły rajdowe zazwyczaj poświęcają pierwszy sezon startów kolejnym modelom auta na dopracowanie konstrukcji i zbieranie doświadczeń. Nikt więc nie liczył na wielkie sukcesy młodego zespołu Prodrive. Mimo to Subaru w klasyfikacji producentów uplasowało się od razu na mocnym czwartym miejscu, zaraz za ówczesną wielką trójką – Lancia (Delta), Ford (Escort), Toyota (Celica). Teoretycznie można więc było przewidywać jeszcze lepsze wyniki w kolejnym sezonie. Jak się jednak okazało, podstawowy defekt Legacy jako auta wyczynowe-

go – jego znaczne wymiary – było nadzwyczaj trudno zniwelować. Fani sportu rajdowego i specjaliści tej dyscypliny zgodnie twierdzili, że ambitne wysiłki japońsko – brytyjskiego zespołu zasługują na szacunek i dodają kolorytu rajdom WRC (jak mówiono, głównie ze względu na niespotykany dźwięk silników w układzie bokser), ale są z góry skazane na niepowodzenie. Zespół Prodrive znalazł się w kłopotliwej sytuacji. Czekają go jeszcze dwa sezony trudnych startów Legacy, ale w głęboko utajnionej części warsztatów już zaczęto przygotowywać nową rajdową broń. O tym jak dalej potoczyła się historia zespołu Subaru oraz dlaczego przestały się psuć silniki w samochodach startujących w WRC, napiszemy w kolejnym numerze Plejad.



Podstawowe dane techniczne Subaru Legacy RS grupy A (sezony 1991-1993)

Silnik: czterocylindrowy bokser 2,0 dm³ 2xDOHC, bezpośredni napęd zaworów, napęd wałków paskiem zębatym. Turbodoładowany, z chłodnicą powietrza doładowanego.

Moc maksymalna: 300 KM przy 6500 obr./min

Moment maksymalny: 470 Nm przy 5200 obr./min

Długość/szerokość/wysokość: 4510/1705/1420 mm

Rozstaw osi: 2580 mm

Napęd: stały 4x4, układ napędowy zgodny z aktualnymi przepisami technicznymi FIA

Masa własna: 1130 kg



*Materiał zdjęciowy dzięki uprzejmości
firmy STI (Subaru Tecnica International).*

Nowe normy w Subaru

Wiemy, czym charakteryzują się od lat silniki samochodów Subaru. Są to jednostki w układzie bokser, lekkie, zwarte, dające się zamontować w komorze silnikowej tak, że środek masy auta znajduje się nisko. Ale i one ulegają zmianom, gdyż po pierwsze zmieniają się technologie, a po drugie samochody każdej firmy muszą odpowiadać aktualnym normom i przepisom.



Dziś powszechnie zwracamy uwagę na zużycie paliwa, emisję trujących gazów, a wreszcie na mityczne ociepleniu klimatu. W naszym regionie mówi się o normach Euro i o zapowiadanych limitach emisji przez samochody dwutlenku węgla. Okazuje się jednak, że normy czystości spalin i emisja CO₂ to dwie różne kwestie, tylko częściowo ze sobą powiązane.

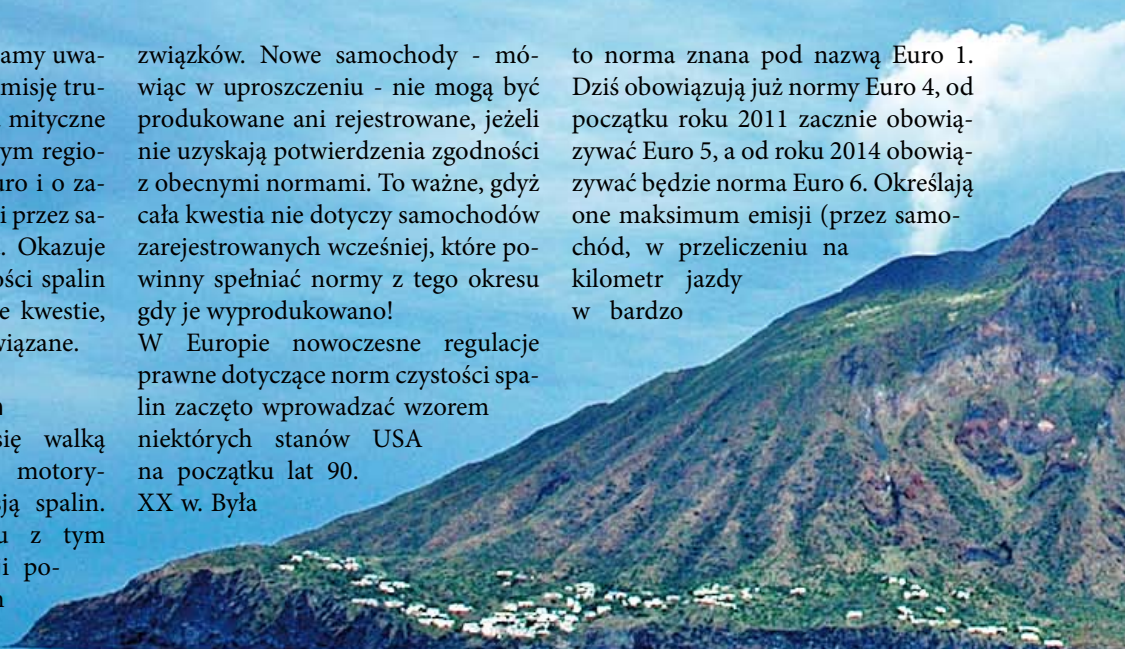
Mniej trucizn w spalinach

Na początek zajmijmy się walką z tzw. zanieczyszczeniami motoryzacyjnymi, w tym z emisją spalin. Wprowadzono w związku z tym normy maksymalnej emisji poszczególnych, szkodliwych

związków. Nowe samochody - mówiąc w uproszczeniu - nie mogą być produkowane ani rejestrowane, jeżeli nie uzyskają potwierdzenia zgodności z obecnymi normami. To ważne, gdyż cała kwestia nie dotyczy samochodów zarejestrowanych wcześniej, które powinny spełniać normy z tego okresu gdy je wyprodukowano!

W Europie nowoczesne regulacje prawne dotyczące norm czystości spalin zaczęto wprowadzać wzorem niektórych stanów USA na początku lat 90. XX w. Była

to norma znana pod nazwą Euro 1. Dziś obowiązują już normy Euro 4, od początku roku 2011 zaczną obowiązywać Euro 5, a od roku 2014 obowiązywać będzie norma Euro 6. Określają one maksimum emisji (przez samochód, w przeliczeniu na kilometr jazdy w bardzo





określonych warunkach) trującego tlenku węgla CO, niespalonych węglowodorów HC i tlenków azotu NOx (powodujących kwaśne deszcze) oraz rakotwórczych cząstek stałych (sadzy). Struktura tych norm jest dość zawiła, wartości maksymalnej emisji zależą od wielkości (masy) samochodu i przede wszystkim od rodzaju silnika (benzynowy, wysokoprężny), zatem trudno podawać konkretne liczby. Można jednak ogólnie stwierdzić, że dopuszczalna emisja CO i HC (węglowodorów) już od dawna określona jest na tak niskim poziomie, że poprawy w tym względzie trudno się spodziewać – dopóki używamy silników zasilanych paliwami ropopochodnymi. Obecne i przyszłe „poprawki” norm (czyli Euro 5 i 6) skupiają się na dalszym ograniczeniu emisji sadzy (dotyczy to głównie diesli), oraz NOx czyli tlenków azotu. Warto zaznaczyć, że konstruktorzy już nie przewidują – przy zachowaniu zużywających produkty ropopochodne źródeł napędu – kolejnych istotnych poprawek, które byłyby ujęte ewentualną, nawet odległą normą Euro 7.

Powiedzmy teraz, jak to wygląda od strony technicznej, jak również organizacyjnej. Przez całe lata przed wprowadzeniem kolejnych poziomów norm, ustawodawcy ustalali z producentami samochodów ich możliwości techniczne. Na przykład gdy ośrodki badawcze i dostawcy opracowywali coraz lepsze



układy zasilania pozwalające lepiej dozować paliwo i efektywniej je spalać (w silnikach benzynowych zamiast gaźników wtrysk mechaniczny, potem elektronicznie sterowany wtrysk jednopunktowy powiązany z układami katalitycznymi, potem wielopunktowy, wreszcie wtrysk bezpośredni benzyny), pojawiały się kolejne normy Euro 2, 3, 4 itp. Na innych kontynentach, a dokładniej w USA i Japonii wchodziły w życie normy o innych nazwach, jednak zasadniczo zbieżne z tym, co obowiązuje w Europie. To samo dotyczyło zaawansowanych układów oczyszczania spalin (co wymagało wprowadzenia do handlu benzyny bezołowiowej, a potem paliw beżsiarkowych) oraz rozwoju układów zasilania silników wysokoprężnych. W tym przypadku chodziło o bezpośredni wtrysk oleju napędowego w silnikach samochodów osobowych, kolejne generacje elektronicznie sterowanego wtrysku zdominowanego przez układy common rail, wreszcie o specjali-

styczne układy oczyszczania spalin, ze szczególnym uwzględnieniem filtrów cząstek stałych.

Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że choć to silnik emituje gazy wylotowe, normy dotyczą nie silników jako takich, ale całych samochodów. To zrozumiałe, gdyż najprostszym sposobem ograniczenia emisji spalin (i wszystkiego, co one zawierają), jest ograniczenie zużycia paliwa. Na razie nie dysponujemy powszechnie samochodami elektrycznymi (które zresztą w wielu przypadkach także przyczyniają się do emisji spalin i innych zanieczyszczeń, jeżeli uwzględniamy skąd bierze się prąd elektryczny), a więc działania na rzecz ekologii są w pewnym sensie zbieżne z podstawowym dążeniem kierowców aby „silnik (a może raczej samochód) mało palił”. Silnik powinien być oszczędny i wydajny, a samochód lekki i generujący jak najmniej oparów.

Życiodajne CO₂

Kwestia emisji CO₂ (dwutlenku węgla) wygląda zupełnie inaczej. Gaz ten nie jest trujący, ani nawet szkodliwy. Jest zwykłym produktem procesów



życiowych ludzi i zwierząt oraz spalania wszystkich paliw zawierających węgiel, nie mówiąc o emisji wulkanów itp. Tak więc mówienie o jego szkodliwości jest zwykłym nadużyciem.

Dlaczego zatem uznajemy go za produkt niechciany i staramy się ograniczyć jego emisję? Kilkanaście lat temu zaczęto tworzyć mit, że produkcja CO₂ przez człowieka – szczególnie zmotoryzowanego – powoduje ocieplenie klimatu (tzw. efekt cieplarniany, czyli zakłócenie procesów pochłaniania i dobijania promieniowania słonecznego padającego na kulę ziemską). Uczępiono się tej tezy, mimo że cywilizacja odpowiedzialna jest za ledwie kilka procent światowej emisji CO₂, a motoryzacja za nie więcej niż jeden procent. Ta akcja ma jednak bardziej znaczenie polityczne i gospodarcze niż podstawy czysto naukowe. Rzeczywiście, ocieplenie ociepleniem, ale zmniejszenie emisji CO₂ jest korzystne, bo oznacza ni mniej ni więcej tylko zmniejszenie zużycia paliwa. Przekłada się to dla nas na tańszą eksploatację samochodów, a w skali globalnej na wydłużenie egzystencji „cywilizacji ropy” lub patrząc inaczej, ograniczenie dominacji krajów, mających duże zasoby surowca.

Dziś doszło już do tego, że poziom emisji CO₂ przez samochody liczony w gramach na kilometr (w samochodach ciężarowych liczy się to nieco inaczej) jest miernikiem „dobroci” pojazdu. Tymczasem emisja CO₂ jest równoznaczna z określonym zużyciem paliwa i odwrotnie. Od tego nie ma odwołania, żadne zabiegi techniczne nic tu nie zmieniają. Spalasz litr benzyny czy oleju napędowego, wydalasz odpowiednią ilość CO₂. Jak daleko na tym zajedziesz – to już inna sprawa.

Zatem „walka z emisją CO₂” jest po prostu dążeniem do ograniczenia

zużycia paliwa. Na różne sposoby - można zastosować wydajniejszy lub mniejszy silnik, można użyć opon o mniejszym oporze toczenia, można jechać wolniej, albo nauczyć się ecodrivingu (cokolwiek miałyby to znaczyć).

Warto przy tym wspomnieć o jednym: obecnie nie ma żadnych ogólnie obowiązujących norm emisji CO₂. Mówi się o nich i trwają na ten temat w Europie spory, możliwe jest przyjęcie granicy 120 lub 130 g/km, ale nie dla pojedynczego samochodu, a dla całego wolumenu samochodów wyprodukowanych w określonym czasie przez jednego producenta. Bo jasne jest, że duża limuzyna zużyje paliwa na kilometr (więc wyemituje CO₂) znacznie więcej niż autko miejskie. Ma się więc liczyć średnia i dlatego niektórzy tradycyjni producenci limuzyn od jakiegoś czasu adoptują marki produkujące mikrosamochody. Co ciekawe, przekroczenie wspomnianej granicy średniej emisji CO₂ nigdy nie będzie skutkowało zakazem sprzedaży „ponadnormatywnych” samochodów, tak jak dzieje się to w przypadku norm czystości spalin. Po prostu, taki producent zapłaci (na rzecz Unii Europejskiej) umowne kary, które zresztą przetrzuci na nabywcę. To dość rozsądne, bo trudno liczyć by np. Ferrari (liczone oddzielnie od Fiata) choćby zbliżyło się do wymagań w kwestii emisji CO₂, ale jego klientów na pewno będzie na to stać.

Istnieje jeszcze jeden aspekt – w dużych europejskich ośrodkach miejskich pojawiają się lokalne wymagania co do emisji CO₂, niezależnie od normy czystości spalin pojazdu. W tym przypadku ów dwutlenek węgla jest tylko miarą ilości wydalaných przez samochód spalin. Rzeczywiście, w gęsto zaludnionych obszarach im mniej tym lepiej, zatem producenci

starają się produkować także samochody „ekstra mało palące”, aby je zaoferować osobom mieszkającym tam, gdzie w przeciwnym razie musieliby poruszać się rowerem.

Zmiany pod maską Subaru

Po tym teoretycznym wstępie, przyjrzyjmy się co Subaru robi, by utrzymać się w opisanym wyżej nurcie ekologicznym i oszczędnościowym. Zauważmy, że firma spod znaku Plejad znajduje się w tym względzie w dość trudnej sytuacji, gdyż oferując w każdym ze swych samochodów stały napęd czterech kół, musi się liczyć z pewnym przyrostem ich masy (wobec „jednonapędowej” konkurencji) i z nieznacznie większymi oporami ruchu. No, ale szlachectwo zobowiązuje. Tym większą uwagę musi producent zwrócić na doskonałość konstrukcyjną silników.

Oczywiście, podstawowym krokiem w tym kierunku było wprowadzenie do europejskiej oferty jednostki BOXER DIESEL. Ale obecnie, wobec nadejścia norm czystości spalin Euro 5, także benzynowe samochody z rocznika 2011 będą miały nowe silniki, a dwulitrowy diesel doznał kilku istotnych modyfikacji.

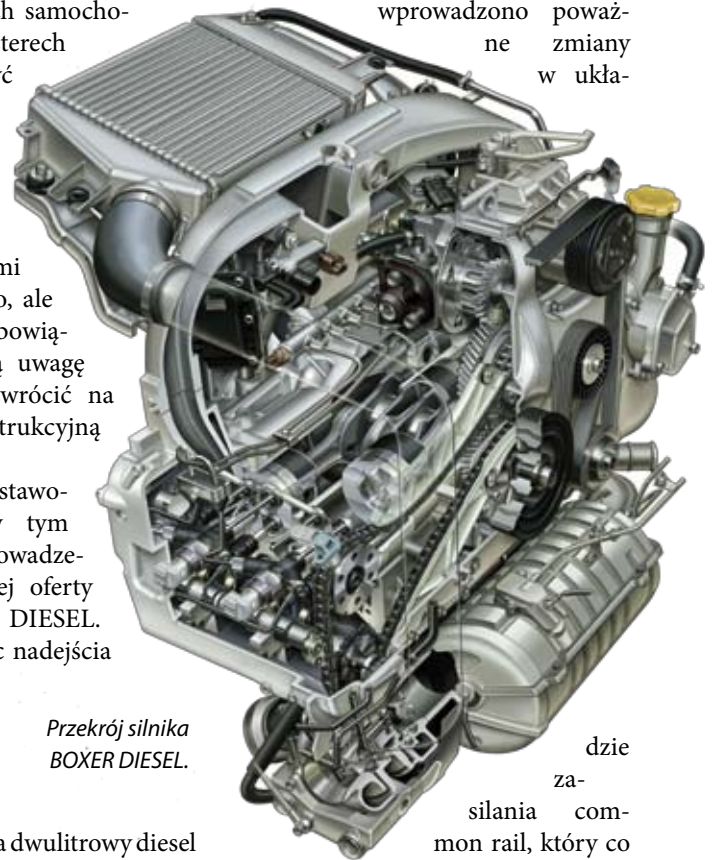
Jeszcze czystszy BOXER DIESEL

Przypomnijmy, że norma Euro 5 dla silników diesla wymaga dalszego ograniczenia emisji cząstek stałych (sadzy) oraz bardzo poważnego ograniczenia

emisji tlenków azotu NOx. Oba te zadania trzeba było wypełnić, nie pogarszając doskonałych osiągnięć silnika i nie zwiększając zużycia paliwa.

Już norma Euro 4 nakładała takie ograniczenia na emisję sadzy, że nie można było tego osiągnąć drogą dopracowania konstrukcji samego silnika i jego układu zasilania. Zatem BOXER DIESEL z rocznika 2009 i 2010 wyposażony był w filtr cząstek stałych i układ, który okresowo powodował dopalanie zebranej w nim sadzy. W silniku dla modeli 2011

wprowadzono poważne zmiany w układzie



Przekrój silnika BOXER DIESEL.

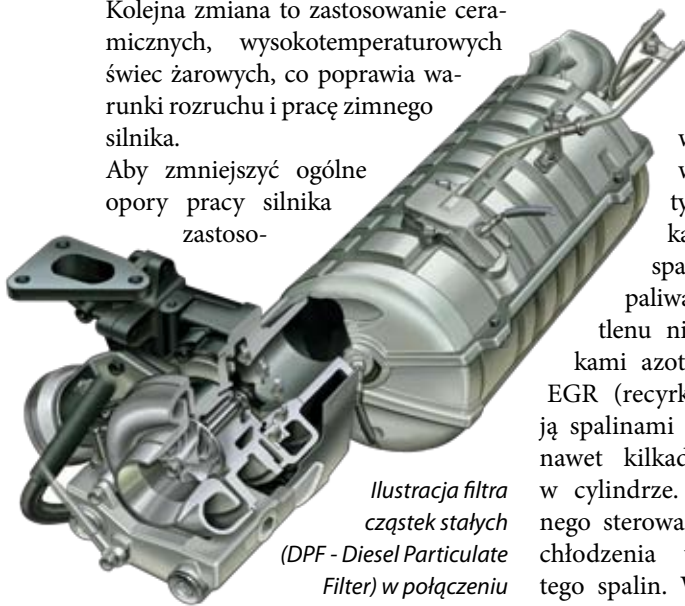
dzięki za-silania common rail, który co prawda nadal posługuje się ośmiootworowymi wtryskiwaczami sterowanymi elektromagnetycznie, ale teraz są one w stanie dostarczyć większe dawki paliwa w każdym cyklu wtrysku i w jednostce czasu. Zmiana ta, wraz istotną modyfi-

kacją kształtu korony tłoka, ma na celu usprawnienie procesu spalania w granicznych warunkach pracy silnika i intensyfikację oczyszczania filtra cząstek stałych (co dokonuje się poprzez wtrysk dużych „opóźnionych” dawek paliwa, które spala się wtedy także w kolektorze wylotowym, znacznie podwyższając temperaturę spalin).

Choć proces ten trwa krótko i następuje raz na kilkadziesiąt km jazdy, nietrudno się domyślić, że dokładne oczyszczanie filtra cząstek stałych zwiększa ogólne zużycie paliwa. Oszczędności w tym względzie poszukano więc gdzie indziej. Nowa wersja silnika wyposażona została tak jak i poprzednia w turbosprężarkę o zmiennej geometrii łopatek kierownic spalin, jednak teraz zespół ten wzbogacono o dokładny czujnik położenia tych kierownic. Efektem tej zmiany, wraz ze zmienionym oprogramowaniem sterownika, jest precyzyjne ustawienie geometrii pracy turbiny dla różnych, zmiennych warunków pracy silnika i ustabilizowanie ciśnienia doładowania.

Kolejna zmiana to zastosowanie ceramicznych, wysokotemperaturowych świec żarowych, co poprawia warunki rozruchu i pracę zimnego silnika.

Aby zmniejszyć ogólne opory pracy silnika zastosowano



Ilustracja filtra cząstek stałych (DPF - Diesel Particulate Filter) w połączeniu z przekrojem turbosprężarki.

wano olej silnikowy o niskiej lepkości (0W-30 i 5W-30) z większą zawartością molibdenu. W układzie korbowlotkowym dla zmniejszenia oporów zastosowano nowe pierścienie tłokowe, o mniejszym nacisku na gładź cylindra. Zmieniono także strategię układu sterującego alternatorem. Wprawdzie nie jest to nadal pełnoprawny układ odzyskujący energię przy hamowaniu, jednak inteligentny sterownik ogranicza prąd wzbudzenia alternatora przy obrotach biegu jałowego i przy stałych prędkościach, a zwiększa go przy zmniejszaniu prędkości (hamowaniu silnikiem).

Emisja NOx jest problemem dla wszystkich silników wysokoprężnych, gdyż często ze swej natury pracują one (przy niskich obciążeniach) ze znacznym nadmiarem powietrza (tlenu) wobec aktualnie wtryskiwanej dawki paliwa. Aby zmienić tę sytuację, stosuje się intensywną recyrkulację spalin. Wbrew powszechnemu przekonaniu nie oznacza to że spaliny są „dopalone”.

Służą one natomiast jako gaz pozbawiony już tlenu, czyli jako pewnego rodzaju wypełniacz przestrzeni w komorze spalania, w której w określonych warunkach ma pozostać tylko tyle tego pierwiastka, ile ma posłużyć do spalania konkretnej dawki paliwa. W ten sposób nadmiar tlenu nie łączy się z cząsteczkami azotu. Nowoczesne układy EGR (recyrkulacji spalin) zastępują spalinami w pewnych warunkach nawet kilkadziesiąt proc. ładunku w cylindrze. Wymaga to precyzyjnego sterowania, a także wydajnego chłodzenia wykorzystywanych do tego spalin. W nowej wersji silnika BOXER DIESEL chłodnica EGR została zwiększona o 50 proc.

Układ oczyszczania spalin wyposażono także w nowocześniejszy katalizator utleniający, który wykorzystuje lepsze technologie pokrywania rdzenia warstwą katalizujących metali szlachetnych. Efektem jest skuteczniejsza redukcja szkodliwych HC i CO. Cały katalizator, w jednej obudowie z filtrem cząstek stałych, umieszczony jest jak poprzednio tuż za turbosprężarką.

Wreszcie ostatnia grupa zmian w silniku Boxer Diesel dotyczy racjonalizacji konstrukcji kolektora dolotowego i przewodów powietrznych, które obecnie są wykonane z plastiku, dla zmniejszenia masy i usprawnienia przepływów.

Parametry silnika w nowej wersji, mimo licznych zmian i spełnienia ostrych norm czystości spalin praktycznie się nie zmieniły. Moc maksymalna wynosi 150 KM przy 3600 obr./min, moment maksymalny 350 Nm przy 1800 – 2400 obr./min.

Usprawnienia tradycyjnego silnika benzynowego

Podstawowa jednostka benzynowa Subaru, silnik benzynowy o oznaczeniu EJ, weszła do służby bardzo dawno, bo w roku 1989, wraz z debiutem pierwszej generacji Legacy. Jak się okazuje, ta konstrukcja nadal może spełniać wszystkie najnowsze normy, wymagała tylko pewnych, w gruncie rzeczy ograniczonych modyfikacji. Ponieważ podstawowym zadaniem było dostosowanie silnika do najnowszych norm czystości spalin, za główną zmianę należy uznać zastosowanie w głowicach cylindrów wtórnego kanału powietrza, który dostarcza niewielką porcję powietrza wprost do kanału wylotowego (zaraz za zawory wylotowe). Funkcja ta jest aktywna gdy silnik jest zimny, zaraz po jego uruchomieniu. Powoduje ona dopalenie nie spalonych cząstek węglowodorów (HC), a więc zmniejszenie ich emisji, ale też szybsze nagrzanie katalizatora. W efekcie łączna emisja szkodliwych związków podczas



pomiaru zgodnego z normą (pomiar taki zawiera w sobie właśnie uruchomienie zimnego silnika, a potem jego rozgrzewanie i wreszcie pracę przy określonych obciążeniach) jest niższa od wymaganej przez Euro 5.

Powyższej zmianie towarzyszyła drobna modyfikacja kształtu komór spalania, kształtu kanałów dolotowych w głowicy, a także nieznaczne zmiany profilu krzywek zaworów dolotowych (w silniku 2.0) i także wylotowych oraz faz rozrządu w silniku 1.5. Dla uzupełnienia tych zmian zastosowano świece zapłonowe ze zmienionym kształtem końcówki i przekroju elektrody zewnętrznej, co ma poprawić rozprzestrzenianie się płomienia w komorze spalania.

Zewnętrzne zmiany zawierają zmieniony układ konwerterów katalitycznych, które obecnie są większe i połączono je w jednej obudowie, umieszczonej blisko kolektora wylotowego. Całkowicie zmieniono też budowę kolektorów dolotowych, ich komór rezonansowych i kanałów dla układu EGR oraz jego ogrzewania (w silniku 2.0). Kolektor dolotowy jest teraz plastikowy, a dzięki temu lżejszy, prostszy i umożliwia swobodniejszy przepływ powietrza. Parametry obu wolnosących silników zastosowanych w Imprezie zasadniczo nie zmieniły się. Silnik 2.0 ma moc maksymalną 150 KM przy 6400 obr./min i moment 196 Nm przy 3200 obr./min, nato-

miast 1.5 moc maksymalną 107 KM przy 6000 obr./min i moment 140 Nm przy 3200 obr./min.

Opisane tu zmiany silników benzynowych nie wyczerpują tego, co szykuje na rok 2011 Subaru do swoich nowych modeli. Patrząc przyszłościowo, do wspomnianych wyżej jednostek serii EJ wprowadzono znacznie szerszy pakiet zmian, tworząc nową rodzinę o oznaczeniu FB. Będą to silniki, które ułatwią spełnienie przyszłych, dzisiaj jeszcze nie obowiązujących norm ekologicznych. Pierwszy z nich dostępny jest już teraz, w odnowionym Foresterze model 2011. Dokładny opis tej jednostki przedstawimy Państwu w kolejnym numerze „Plejad”.

Plejady

- polscy przewodnicy wysokogórscy

Dziesięć lat temu, w listopadzie 2000 roku, Polskie Stowarzyszenie Przewodników Wysokogórskich zostało pełnoprawnym członkiem Międzynarodowej Federacji Związków Przewodnickich UIAGM. Nawiązując do tej rocznicy, chciałbym przedstawić czytelnikom „Plejad” specyfikę współczesnego przewodnictwa górskiego i narciarskiego oraz jego uwarunkowanie w naszym kraju. Dla wprowadzenia lżejszego nastroju załączę również sprawozdanie z jednego ze szkoleń warunkujących nasze przyjęcie do UIAGM. Jest ono o tyle szczególne, że zostało napisane... przed kursem, w ramach zademonstrowania naszym obserwatorom z zagranicy, że Polak naprawdę potrafi. Oryginał pisałem w języku angielskim, tu oczywiście pojawia się tłumaczenie. Zaznaczam, że całą resztę materiału można traktować zupełnie poważnie.

Marcin Kacperek - Prezes Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich zrzeszającego polskich przewodników posiadających międzynarodowe uprawnienia UIAGM. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie www.freerajdy.pl





Od pierwszych wejść na szczyty tatrzańskie do UIAGM

Przewodnictwo górskie ma w Alpach ponad dwustuletnią tradycję, w Tatrach niewiele mniejszą. Pierwsze wejścia na zdecydowaną większość poważnych szczytów Tatr i Alp były dziełem zespołów prowadzonych przez przewodników. Korzystanie z usług przewodników jest w zachodniej Europie do dzisiaj czymś powszechnym. Niestety



za czasów komunizmu wejścia na wymagające technicznie szczyty stały się praktycznie marginesem praktyki przewodnickiej. Przewodnicy w Polsce zaczęli być utożsamiani z prowadzeniem licznych grup i pełnieniem funkcji dydaktycznych.

Kiedy Polska tkwiła za żelazną kurtyną, rozwój przewodnictwa alpejskiego doprowadził w latach sześćdziesiątych do powstania międzynarodowego standardu szkolenia i certyfikowania przewodników. Od francuskiej i niemieckiej nazwy Międzynarodowej Federacji Związków Przewodnickich powstały skróty, którymi potocznie określa się kwalifikacje międzynarodowych przewodników: UIAGM i IVBV.

Standard UIAGM jest obecnie oficjalnie uznawany w ponad 20 krajach świata - od Peru, Argentyny i Kanady, przez kraje alpejskie aż do Słowenii i Słowacji. Kolejnych kilkanaście krajów stara się o dołączenie do tego ekskluzywnego grona, ponieważ nie istnieje alternatywny międzynarodowy standard szkolenia przewodników górskich. Polskie Stowarzyszenie Przewodników Wysokogórskich jest członkiem UIAGM od 10 lat. Nasze przyjęcie poprzedził czteroletni okres przygotowawczy, w trakcie którego najpierw musieliśmy wykazać, że nasze zasoby kompetencyjne pozwalają nam na wyszkolenie się na przewodników, a później odbyć szkolenia w Niemieckim Związku Przewodników, aby stworzyć grupę polskich instruktorów. Kiedy mieliśmy już instruktorów, musieliśmy przeprowadzić cały kurs z udziałem polskich kandydatów, poszczególne szkolenia były

wizytowane przez obserwatorów z różnych krajów. Dopiero po zaakceptowaniu sposobu przeprowadzenia poszczególnych kursów, zostaliśmy pełnoprawnym członkiem UAIGM i od tego momentu nasz związek ma prawo do szkolenia przewodników i nadawania międzynarodowych uprawnień przewodnickich. Jeśli chodzi o polskie przepisy, to dopiero w tym roku, po kolejnej nowelizacji Ustawy o Usługach Turystycznych, znalazły się w niej zapisy rozpoznające standard UIAGM/IVBV.

Ustawa precyzuje dodatkowo, że uprawnienia polskich przewodników UIAGM nie są ograniczone terytorialnie, w odróżnieniu od wszystkich innych certyfikowanych w Polsce przewodników, np. tatrzańskich, którzy mają uprawnienia i kompetencje do prowadzenia ludzi jedynie na obszarze obowiązywania ich uprawnień.

Podstawowe zakresy pracy polskich przewodników wysokogórskich to wejścia na trudno dostępne szczyty w Tatrach i Alpach (Gerlach, Łodowy, Mnich, Mont Blanc, Grossglockner, Matterhorn i inne), oraz ski turing i jazda poza trasami na nartach i snowboardzie w Tatrach i w Alpach, również z użyciem helikoptera. Dodatkowe elementy naszej oferty to szkolenia ski-turowe i kursy lawinowe oraz wyprawy egzotyczne m.in. na Elbrus, Aconcagua i szczyty himalajskie.

Znaczna część naszych gości nie ma wcześniejszego górskiego doświadczenia i nie jest to żadną przeszkodą. Już pierwsze wyjście poza szlak turystyczny, czy trasę narciarską może być świetną przygodą, a odpowiedni dobór celu również należy do zadań przewodnika.



UIAGM, IVBV i IFMGA to skróty nazwy Międzynarodowej Federacji Związków Przewodnickich pochodzące odpowiednio z języków francuskiego, niemieckiego i angielskiego.

Wyjaśnienia domaga się mylony czasem z UIAGM skrót UIMLA. Jest to rozwijający się standard opiekunów dużych grup w terenie nie wymagającym kompetencji wspinaczkowych i alpinistycznych. Polska agenda UIMLA nie wypracowała jeszcze jasnego przekazu informującego czym się zajmuje i wiele osób uznaje liderów UIMLA za przewodników górskich, a niefortunna zbieżność skrótów pogłębia zamieszanie. Strony internetowe UIMLA i jego angielskiej agendy tak określają zakres kompetencji liderów UIMLA: „Kwalifikację Międzynarodowego Górskiego Lidera pozwalają ich posiadaczom prowadzić grupy w różnych gorach świata nie wymagających umiejętności alpinistycznych. Liderzy nie mogą prowadzić wycieczek na lodowce i całoroczne pola śnieżne oraz tam, gdzie konieczne jest planowe użycie liny”. „Oczywiste aktywności to trekkingi, przechadzki i rakiety śnieżne, ale członkowie mogą także oferować zróżnicowane aktywności rekreacyjne, takie jak rowery górskie, specjalistyczne turnusy z obserwacją ptaków lub roślin oraz nordic walking”.

(Franz-Senn Hutte, Austria - 1997)
Notatki z kursu Polskiego Związku Przewodników. Te kilka słów to zapisywany na gorąco podczas kolejnych dni przebieg wydarzeń podczas kursu, na który wyjeżdżam za pewien czas.

Dzień 1

Dziś praktykowaliśmy ratownictwo ze szczelin lodowcowych. Andrzej był ofiarą, a my go wyciągaliśmy. Nie całkiem się udało i przy wieczornej analizie naszych działań postanowiliśmy, że jutro pójdziemy i spróbujemy jednak go wyciągnąć, o ile w nocy nikt go nie ukradnie.

Dzień 2

Andrzeja nikt nie ukradł, ale nie pozwolił się wyciągnąć. Postanowił zostać w szczelinie i rozważać małość wszystkiego. Wieczorem dysktowaliśmy, czy powtarzać ćwiczenia z innym pozorantem. Wahamy się, bo kurs się dopiero zaczyna i nie możemy sobie pozwolić na straty w ludziach.

Dzień 3

Andrzej przysłał nam kartkę na której pisze, że je śnieg, ale ma wrażenie, że jest to mało pożywne. Prosi o trochę masła z kuchni schroniska, jak pisze: „w trosce o moją mamę, która nie zniosłaby myśli, że nie jem wystarczająco dobrze”. Na wieczornej odprawie decydujemy się zająć innymi aspektami zimowego przewodnictwa i od jutra budować jamy śnieżne.

Dzień 4

Andrzej przysłał kolejną pocztówkę i prosi o wrzucenie mu do szczeliny

trzech tysięcy szylingów „dla ułatwienia rozważań nad małością” – jak napisał. Wieczorem robimy składkę i zanosimy wspólnie nad otwór, kole-dzy zgodzili się, abym to ja wrzucił. Jestem wzruszony i ręce mi trochę drżą, ale udaje się. Prace nad wyborem miejsca na jamę trwają.

Dzień 5

Rozpoczęliśmy kopanie jamy! Już niedługo będziemy mogli wspólnie zasiąść w przytulnym wnętrzu powstałym w lodowej pustyni. Wprawdzie względy praktyczne nakazały zbudowanie jej tuż obok schroniska, przy prowadzącej do niego drodze, którą przewalają się tysiące turystów, ale drobne zawirowania estetyczne nie przyćmią nam świadomości triumfu nad żywiołem. Lejczak przysłał kolejną kartkę z prośbą o trzy tysiące szylingów, z zagadkową uwagą – „oddam Wam wszystko, ale muszę jeszcze trochę zainwestować”. W obliczu posuwających się prac nad jamą przechodzi to bez echa, ale długo w nocy leżę nie mogąc zasnąć i myślę o Andrzeju, jedzącym śnieg z masłem. W co on tam chce inwestować?

Dzień 6

Pracujemy bardzo ciężko i jama jest prawie gotowa. Jutro przyjeżdża wizytator z zaprzyjaźnionego Związku Przewodników. W nocy wymykam się i wrzucam do szczeliny pieniądze dla Andrzeja. Z dziury w lodzie promieniuje biała poświata i unosi się leciutka mgiełka.

Dzień 7

Wizytator przyjechał! Jego zdaniem

jama jest prawie doskonała, ale może troszkę za duża – w końcu miało to być model prowizorycznego schronienia dla trzech osób. Uważa też, że budowanie windy w obiekcie o tylko czterech kondygnacjach może być niepotrzebnym wydatkiem energii, zwłaszcza kiedy wnosimy coś tylko na jedną noc. Gdy opowiadamy mu o Andrzeju zamyśla się, po czym pyta, czy jesteśmy pewni, że Lejczak nie przeszedł na stronę wywiadu izraelskiego. Zgodnym chórem zapewniamy go, że nie wydaje nam się to możliwe, ale po cichu każdy z nas myśli chyba... Czyżby on też...?

Dzień 8

Wizytator pojechał, a i nam wypada zbierać się do odwrotu. Alpy Stubai na długo pozostaną w naszej pamięci.

Dzień 9

Jesteśmy już w kraju - w świetle epilogu historii Andrzeja nie wystąpimy chyba z wnioskiem o uczynienie go świętym – patronem przewodników z dolnej części Zakopanego. Według badań, sprawdzających w najdrobniejszych szczegółach przyczyny niepowodzenia w wyciąganiu go pierwszego dnia, okazało się bowiem, że w zadymce i ferworze ćwiczeń wrzuciliśmy go do szczeliny nie przywiązanej liną. Sama szczelina również nie była tworem naturalnym, a częścią hotelu z kasynem i rewią, wkopanego w zbocze góry w tamtej okolicy. Był to szyb wentylacyjny garderoby tancerek rewii.



Kolekcja uszyta na Państwa miarę

Za oknem jesień w całym tego słowa znaczeniu – wiatry, deszcze, mgły i... wyjątkowo długie wieczory, na które my właśnie przygotowaliśmy ciekawą propozycję! Otóż, chcielibyśmy zachęcić Państwa do zapoznania się z aktualną ofertą naszego sklepu internetowego. Wystarczy tylko jedno kliknięcie myszką, by przenieść się w świat produktów sygnowanych naszą marką.

Kolekcjonerów gadżetów z pewnością zainteresuje nowa wersja breloka „BOXER DIESEL”, który w ostatnim

czasie trafił do sprzedaży. Jest on wierną kopią emblematu, który dostrzec można na tylnych klapach wielu samochodów Subaru. Ten niewielki, poręczny i starannie wykonany z metalu dodatek stworzy wraz z Państwa kluczami niesamowicie elegancki zestaw.

Łowców niskich cen z pewnością ucieszy natomiast fakt, iż właśnie zainaugurowaliśmy jesienno-zimowe wyprzedaże. Podobnie jak w latach poprzednich chcielibyśmy zaproponować Państwu nasze ubrania i do-

datki w promocyjnych cenach. Oferta specjalna obejmuje między innymi kurtki i windstoppery z modnej kolekcji „Blue Wind”, które zapewnią ciepło i komfort nawet w najchłodniejsze dni.

Więcej artykułów w nowych, niższych cenach znajdą Państwo na stronach internetowych naszego sklepu w dziale „Promocje”.

Serdecznie zapraszamy do zapoznania się z naszą kolekcją i zachęcamy do zakupów!



Brelok Boxer Diesel

(kod: S10BOXERD) 18 PLN

Kurtka Kangur

(S10WINDY)

Stara cena: ~~139 PLN~~

Nowa cena: 109 PLN



T-Shirt Blue Wind
(S10TSN1)
Stara cena: 69 PLN
Nowa cena: 49 PLN



Polo Blue Wind
(S10POLON)
Stara cena: 99 PLN
Nowa cena: 79 PLN



Windstopper Blue Wind
Stara cena: 399 PLN
Nowa cena: 309 PLN



Kurtka Blue Wind
(S10KWM)
Stara cena: 289 PLN
Nowa cena: 229 PLN





AUTO MOTOR I SPORT

Nr 10 październik 2010
„Anioł Stróż”

Pomoc przychodzi sama. Po wypadku kierowca jest w stanie wezwać pomoc. Jest jednak system, który zrobi to za niego, a dodatkowo zabezpieczy auto przed kradzieżą i ułatwi zniżkę w ubezpieczeniu.

To była chwila. Zmrok, droga w lesie, na drogę wyskoczyła sarna; próbowałem ją ominąć, koła złapały pobocze, auto wpadł do rowu, a ja w poduszkę powietrzną. Po chwili usłyszałem głos, nie wiadomo skąd dochodzący: „Halo, czy potrzebuje Pan pomocy?”

Nie był to żaden głos z zaświatów ani pomocny przypadkowy przechodzień. W chwilę po skontaktowaniu się z maną pracownik Centrum Monitoringu, zapytał czy potrzebuje pomocy i powiadomił odpowiednie służby. To wszystko dzięki temu, że Subaru, którym jechałem wyposażone było w Inteligentny System Ratunkowy drugiej generacji (ISR2). ISR to, najkrócej mówiąc, system

automatycznego wysyłania informacji o zaistniałym wypadku z podaniem lokalizacji pojazdu. Od marca 2008 jest to seryjnie montowany element wyposażenia sprzedawanych w Polsce modeli Subaru. (...)

(...) Zasada działania jest prosta – w chwili wypadku zainstalowane w pojeździe urządzenie wyposażone w akcelerometr (czujnik przeciążeń) odnotowuje nadmierne przeciążenie i przesyła do Centrum Monitoringu informacje o jego zaistnieniu, wraz z dokładnymi danymi o lokalizacji samochodu (dzięki odbiornikowi GPS). Wtedy pracownik Centrum próbuje nawiązać kontakt z kierowcą za pomocą zamontowanego w samochodzie zestawu głośnomówiącego (połączenie telefoniczne; każde urządzenie ISR drugiej generacji ma zamontowaną telefoniczną kartę SIM). Jeśli nie usłyszysz odpowiedzi, automatycznie przekazuje informację o zdarzeniu i dane o „miejscu pobytu” auta, do służb ratunkowych. Pozwala to na radykalne skrócenie czasu ich reakcji. (...)

(...) Użytkownicy systemu poza zapewnieniem bezpieczeństwa sobie, mogą pomagać także innym. Jeżeli są świadkami kolizji mogą zaalarmować pracownika Centrum Monitoringu, który również skieruje na miejsce wypadku odpowiednie służby.

Korzyści z tego rozwiązania jest więcej – system działa nawet po opuszczeniu pojazdu i zamknięciu drzwi. Każde przemieszczenie samochodu bez kluczyka w stacyjce – na przykład podczas próby kradzieży – powoduje, że pracownik Centrum Monitoringu dzwoni do właściciela z zapytaniem czy wie co się dzieje z jego autem, a w razie kradzieży odbiornik GPS pozwala na zlokalizowanie zaginionego pojazdu.



Panorama Polskiej Motoryzacji (dodatek specjalny magazynu Auto Świat) „Bezpieczne Pojazdy”

Subaru ma niemal obsesję na punkcie bezpieczeństwa pasażerów.

Cała konstrukcja modeli Subaru podporządkowana jest bezpieczeństwu. Weźmy na przykład silnik. Jednostki z przeciwsobnym układem cylindrów są niższe niż inne motory, i środek ciężkości auta jest bliżej drogi. Dzięki temu auto pewniej zachowuje się w czasie jazdy.

W uniknięciu kolizji pomagają również stały napęd na cztery koła, który Subaru dopracowuje od prawie 40 lat. Zapewnia on stabilność w każdych warunkach.

Jeśli już do wypadku dojdzie, o zdrowie pasażerów dba wzmocniona konstrukcja nadwozia i takie elementy, jak: poduszki powietrzne, pasy z napinaczami czy odpowiednio zaprojektowane elementy deski rozdzielczej minimalizujące ryzyko obrażeń nóg. (...)

(...) Samochody marki Subaru wyposażono w Inteligentny System Ratunkowy – w razie wypadku

informuje on automatycznie centrum monitorowania o miejscu zdarzenia.

Wówczas pracownicy centrum powiadamiają odpowiednie służby, które przyjeżdżają na miejsce wypadku. (...)



Businessman.pl

Nr 9 (36) wrzesień 2010r
„JAK DEPARDIEU...
PIĘKNY BRZYDAL”
(Legacy GT)

Subaru Legacy łączy sportowe cechy marki – znakomite właściwości jezdne, stały napęd na cztery koła i specyficzny gang silnika z funkcjonalnością i komfortem bogato wyposażonego sedana klasy średniej.

Mówi się, że mężczyzna nie musi być przystojny, ale powinien mieć w sobie to „coś”. Gerard Depardieu, mimo że nie jest typem amanta, niezmiernie cieszy się powodzeniem. Chyba podobnie jest z Subaru.

Trudna uroda

Samochody z plejadą gwiazd (logo marki) nigdy nie grzeszyły urodą. Złośliwi twierdzą nawet, że

kontrowersyjna stylistyka stała się ich znakiem rozpoznawczym. Ale fani rzadko zwracają uwagę na wygląd, ceniąc te auta za ich wyjątkowe właściwości jezdne, napęd na cztery koła i specyficzny zestaw silników typu Boxer (...)

(...) Niewiele samochodów daje kierowcy tyle radości z jazdy, co Subaru Legacy. Zasluga to głównie rewolucyjnej trakcji i mocnego jak tur silnika typu Boxer.

Pod maską modelu GT pracuje znany z modelu Impreza WRX turboładowany silnik o pojemności 2,5l i mocy 265 KM. Przeszczepiony z rajdowej maszyny, znakomicie radzi sobie z ważącym niewiele ponad półtony sedanem. Koncentruje uwagę symetryczny napęd na wszystkie koła AWD (All Wheel Driver), rozłożony w proporcji 50/50 na obie osie, przekazywany za pośrednictwem 5-stopniowej skrzyni automatycznej, z możliwością ręcznej zmiany przełożenia za pomocą łopatek pod wieńcem kierownicy oraz systemem wyboru trzech trybów pracy silnika i skrzyni biegów- Subaru Intelligent driver (SI-Drive). Za pomocą małego pokrętkła umieszczonego przy dźwigni zmiany biegów możemy wybrać tryb [I] Inteligent- oszczędny, dostosowujący parametry silnika i skrzyni do ekonomicznej jazdy, [S] Sport – sportowy oraz [S#] Sport Sharp - „ostry” sportowy dostosowujący wszystkie parametry do uzyskania maksymalnych osiągnięć. Jazda z wykorzystaniem trybu ultrasportowego jest jak „rollercoaster”, bo przypomina właśnie tę na kolejce górskiej w wesołym miasteczku. Nie dość, że przyspieszenie do setki (6,2s!) wbija w fotel, to dzięki stałemu napędowi na dwie osie auto jeździ jak po szynach. Na dodatek ten niepowtarzalny dźwięk silnika! Adrenalina w czystszej postaci! (...)

PLEJADY

Adres redakcji:

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

Wydawca:

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

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redakcja:

Subaru Import Polska sp. z o.o.

Stali współpracownicy:

Rafał Czepulkowski, Janusz Dudek,
Jerzy Dyszy,
Magda Geringer-Nurczyńska,
Grzegorz Jemiolo, Marcin Kacperek,
Beata i Jacek Łukaszewscy

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Pozostałe zdjęcia:

Archiwum Subaru,
Archiwum Fuji Heavy Industries,
Stock.XCHNG, Wikipedia.

Magazyn Plejady ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989



1430 KM TRAS
80 ZAŁÓG
8 ELIMINACJI



1 ZWYCIĘSKI ZESPÓŁ



ZESPÓŁ SUBARU POLAND RALLY TEAM
KAJETAN KAJETANOWICZ I JAROSŁAW BARAN
MISTRZAMI POLSKI W KLASYFIKACJI GENERALNEJ RAJDOWYCH
SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2010.

GRATULUJEMY ZNAKOMITEJ ZAŁODZE
ORAZ CAŁEMU ZESPOŁOWI SPRT I ŻYCZYMY KOLEJNYCH
WIDOWISKOWYCH SUKCESÓW W PRZYSZŁYM SEZONIE!
WSZYSTKIM KIBICOM DZIĘKUJEMY ZA FANTASTYCZNE WSPARCIE!
NA SUKCES PRACUJĄ NAJLEPSI.



STOSOWANY PRZEZ
SUBARU
POLAND RALLY TEAM

WWW.LOTOSQUAZAR.EU



Bezgraniczna ochrona

www.lotosoil.pl