

# RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!



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

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

**YOKOHAMA**

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

**GEOLANDAR A/T G015**

NR102 (3/2022)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR102 (3/2022)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY  
**ŻYCIE TO SPARING –**  
ROZMOWA Z KATARZYŃĄ I RAFAŁEM DUDKAMI

MODELE  
**ŁATWO... JUŻ BYŁO**

PODRÓŻE  
**SUBARIADA NA ISLANDII**  
WIĘCEJ LODU NIŻ OGNIĄ /CZ. 1/

HISTORIA  
**KLEJNOTY KORONNE**

CZERWIEC 2022

ISSN 1897-1989



06 >



# POŁĄCZENIE IDEALNE



Korzystasz z systemu  
**Android Auto lub Apple CarPlay**  
w swoim samochodzie?

Połącz się z aplikacją TOK FM i słuchaj radia na żywo.  
Wygodnie, bezpiecznie, gdziekolwiek jesteś.

**Wypróbuj TOK FM Premium  
przez 3 miesiące za darmo.**

Zyskaj dostęp do ponad 200 audycji i cykli tematycznych TOK FM o różnorodnej tematyce, Radia TOK + Muzyka oraz podcastów i seriali, których nie usłyszysz na antenie.

Aktywuj kod **SUBARU**  
na [tokfm.pl/aktywuj](https://tokfm.pl/aktywuj)



NA POCZĄTEK

PLEJADY

Przed nami lato, wakacje, czas urlopów, wyjazdów, z założenia okres radosny i bez troski. Tymczasem, co rusz, bieżące wydarzenia pozbawiają nas zarezerwowanego na ten czas optymizmu. Rozkwitająca przyroda zdaje się walczyć o bycie przeciwwagą dla bombardujących nas negatywnych newsów z kraju i ze świata. Pomóżmy naturze i wbrew okolicznościom, i pomimo nich, postarajmy się zachować balans i przywileje wakacyjnej pory...

Tego Państwu na najbliższy czas życzymy: radosnych, bezpiecznych wakacji i - jak zwykle - pięknych motoryzacyjnych wrażeń!

*Zespół Subaru Import Polska*



**AKTUALNOŚCI**

6

**RAJDY**

10 WIĘCEJ NIŻ TYLKO PILOT – SŁÓW KILKA O DRUGIM Z „BRACI PRYCZKÓW”

**ROZMOWY**

16 ŻYCIE TO SPARING – ROZMOWA Z KATARZYŃĄ I RAFAŁEM DUDKAMI

**MODELE**

24 ŁATWO... JUŻ BYŁO

**PODRÓŻE**

40 SUBARIADA NA ISLANDII. WIĘCEJ LODU NIŻ OGNIA /CZ. 1/

**HISTORIA**

48 KLEJNOTY KORONNE

**NASI PARTNERZY**

52 WSZECHSTRONNE INSPIRACJE

**PRZEPISOWO**58 POWTÓRKA Z PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO DLA KIEROWCÓW  
NA PODSTAWIE NOWEGO TARYFIKATORA MANDATÓW**FANPAGE**

64





## SUBARU BRZ I FORESTER Z TYTUŁEM TSP+

W poprzednim numerze „Plejady” informowaliśmy o wyróżnieniu sześciu modeli Subaru w amerykańskiej specyfikacji 2022 przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). W przeprowadzonej wówczas serii testów Impreza w wersji 5-drzwiowej i Subaru XV (w Ameryce Północnej nazywane Crosstrekiem), wyposażone w system EyeSight i specjalne przednie reflektory LED, założyły na tytuł Top Safety Pick (TSP). Subaru XV Hybrid (w Ameryce Północnej nazywane Crosstrekiem Hybrid), Legacy, Outback i Ascent mogły z kolei cieszyć się tym wyróżnieniem z dodatkowym plusem. Dzisiaj spieszmy z informacją, że do grona pojazdów sygnowanych mianem TSP+ w maju dołączyły przeznaczone na amerykańskie drogi tegoroczne odstony Subaru BRZ (z systemem EyeSight na pokładzie) oraz Forestera. Jednocześnie łączną liczbą zdobytych dotychczas nagród TSP+ pobijamy wszystkie inne marki, których pojazdy poddawano w minionych latach ocenie IIHS.

W przeprowadzonych niedawno przez IIHS kolejnych badaniach nowych pojazdów Subaru BRZ i Forester wypadły rewelacyjnie. Samochody zdobyły najwyższe noty we wszystkich testach przygotowanych przez amerykańskich ekspertów. Na uwagę zasługuje fakt, że pierwszy z wymienionych modeli otrzymał tytuł TSP+ po raz pierwszy w historii. Wszystko dzięki wyposażeniu od teraz jego wersji z automatyczną skrzynią biegów w system EyeSight. Dla Forestera jest to już szesnaste z rzędu wyróżnienie tym mianem. Nasz kompaktowy SUV, słynący

ze swoich możliwości i wszechstronności, może teraz pochwalić się nowymi funkcjami poprawiającymi jego bezpieczeństwo i wygodę. Poza obecnym wyróżnieniem Subaru BRZ i Leśnika mamy jeszcze jeden powód do dumy. Subaru nadal pozostaje bowiem marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku zebraliśmy ich już 63!

Aby zdobyć miano TSP lub TSP+ samochody muszą obecnie uzyskać notę „dobrą” we wszystkich sześciu podstawowych testach sprawdzających ich odporność na różnego typu zderzenia i oceniających poziom

bezpieczeństwa podróży podczas niebezpiecznych sytuacji. Jednocześnie istotne jest zdobycie oceny „dobrej” lub „akceptowalnej” w badaniu, w którym weryfikacji poddawane są przednie reflektory. Na pokładzie pojazdów muszą również znajdować się rozwiązania pomagające kierowcy uniknąć zderzenia. W testach powinny one zdobyć ocenę „zaawansowaną” lub „superior”, zarówno w przypadku zderzenia z innym samochodem, jak i z pieszym. Na tytuł TSP+ mogą liczyć wyłącznie te modele, które standardowo wyposażone są we wspomniane reflektory oceniane jako „dobre” bądź „akceptowalne”.



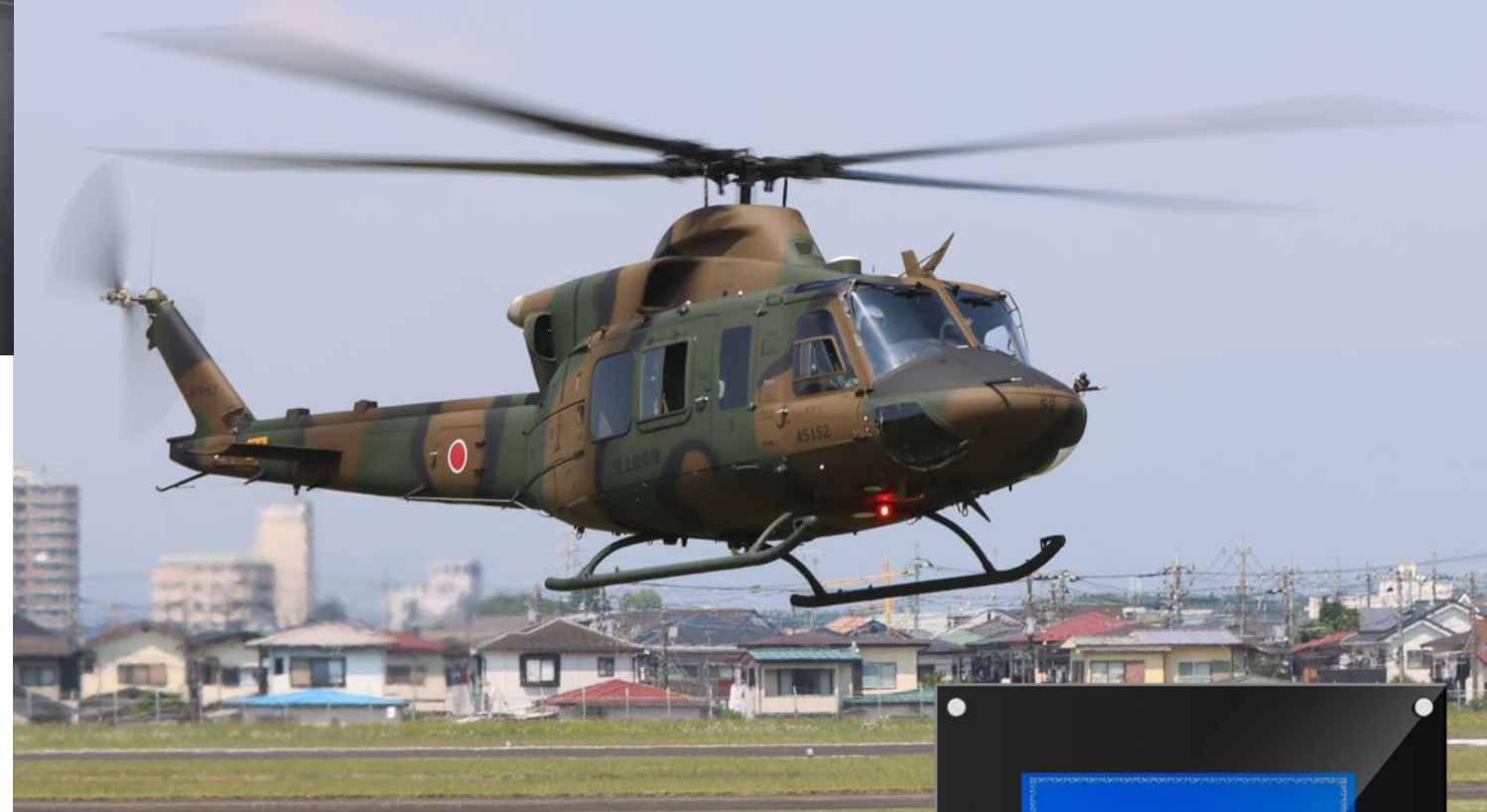
## ŚMIGŁOWIEC UH-2 Z PIERWSZYM LOTEM NA KONCIE

W ubiegłym roku informowaliśmy o przekazaniu do użytku japońskiej Agencji Policji Krajowej (JPNA) helikoptera Subaru BELL 412 EPX, którego jesteśmy współtwórcami. Maszyna stanowiła jednocześnie podstawę do opracowania śmigłowca użytkowego kolejnej generacji o nazwie UH-2 dla Japońskich

Sił Samoobrony Lądowej (JGSDF). Dziś możemy podzielić się wiadomością, że 19 maja UH-2 odbył swój dziewiczy lot. Zadanie to zrealizowane zostało na terenie naszego zakładu Aerospace Company Utsunomiya w prefekturze Tochigi w Japonii. Helikopter UH-2, pilotowany przez załogę Subaru, wystartował z lotniska Utsunomiya

i bezpiecznie wylądował po 30 minutach lotu. Śmigłowiec ten zostanie dostarczony do JGSDF po zakończeniu pełnej serii lotów próbnych.

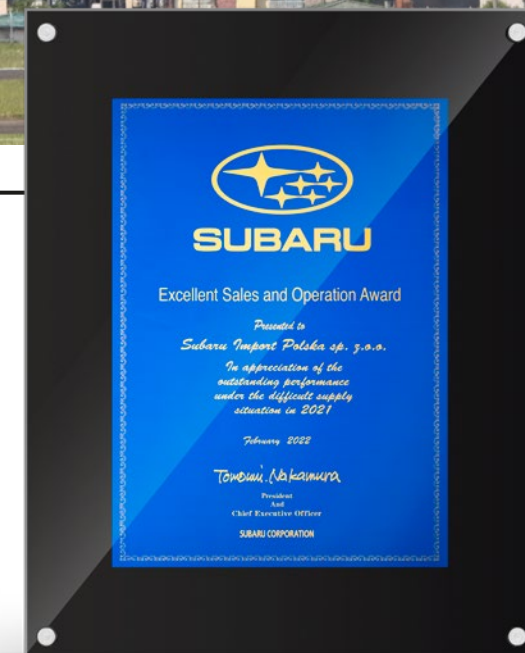
Przypomnijmy, że maszyna Subaru BELL 412 EPX, która była bazą do stworzenia testowanego obecnie helikoptera UH-2, powstała w wyniku naszej współpracy z amerykańską firmą Bell Helicopter, będącą filią Textron Inc.

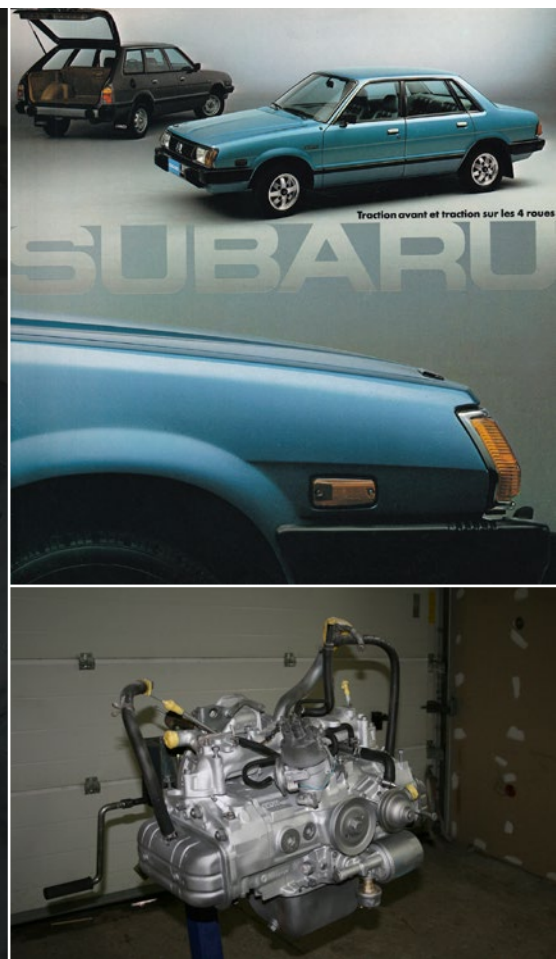


## SUBARU IMPORT POLSKA Z WYJĄTKOWYM WYRÓŻNIENIEM

Odebraliśmy niedawno wspaniałą informację o wyróżnieniu, które jest dla nas naprawdę wyjątkowe. Otrzymaliśmy je od Subaru Corporation za osiągnięcia w sprzedaży i naszą działalność w ubiegłym roku.

Zostaliśmy wybrani do nagrody w uznaniu wyników sprzedaży, jakie udało się nam osiągnąć pomimo trudnej sytuacji na rynku produkcji i dostaw nowych samochodów w 2021 roku. Nagroda przekazana została dziesięciu najlepszym dystrybutorom marki Subaru w Europie, którzy wykazali wzrost sprzedaży detalicznej w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2020. W naszym przypadku ubiegłoroczna sprzedaż stanowiła 127% tej z roku 2020, dzięki czemu znaleźliśmy się w pierwszej dziesiątce dystrybutorów samochodów spod znaku Plejad. Certyfikat świadczący o wyróżnieniu podpisany przez samego Tomomiego Nakamurę, prezesa Subaru Corporation, dotarł już do naszej siedziby i jest dla nas prawdziwym powodem do dumy. Dziękując się wielką radością, pragniemy w tym miejscu wyrazić wdzięczność wszystkim, którzy do tej pory zaufali naszej firmie i zdecydowali się na zakup swoich czterech kółek w sieci naszych salonów. Dziękujemy!





## SUBARU POWSTAŃCA WARSZAWSKIEGO – PRAWDZIWE HISTORIE

Zimowe miesiące były mało spektakularnym etapem prac przy odnowieniu Subaru Leone kapitana Janusza Walędzika, powstańca warszawskiego. Przyniósł też dramatyczne wydarzenia na Ukrainie, niepozostające bez wpływu na naszą codzienność.

Ostrożny demontaż auta, zwłaszcza szyb (pęknięcie którejkolwiek oznaczałoby bardzo poważne trudności ze zdobyciem innej w wymianę, zwłaszcza że przednia była uszkodzona, na szczęście została naprawiona przed wyjęciem), udało się przeprowadzić bez strat. Podobnie czyszczenie nadwozia i przygotowanie do prac blacharskich, choć trudno to ładnie pokazać. Szczęśliwie nie tylko w ocenie samego wykonawcy prac, Forest Garage, ale także innych osób związanych z renowacją klasyków auto okazało się dość dobrym materiałem do „obróbki”. Po ocenie silnika, wciąż w całkiem niezłym stanie (wystarczyła wymiana niektórych zaworów), napęd można było oczyścić tak, że wygląda „jak z fabryki”. Cóż, marzymy, by całe auto na końcu wyglądało jak w folderze sprzed lat...

Różnorodne prace renowacyjne wykonywane są przez zewnętrznych specjalistów. Dobrane zostały potrzebne elementy zawieszania, m.in. amortyzatory (stare były już całkowicie zużyte). Dzięki kontaktowi z mieszkającymi w Norwegii sympatykami Subaru, polskim małżeństwem, które dostrzegło naszą akcję w mediach społecznościowych, zyskałyśmy możliwość poszukiwania potrzebnych elementów w międzynarodowym gronie innych fanów marki.

W czasie, gdy Leone „jest na kuracji”, pan Janusz nie zwalnia tempa w przekazywaniu wiedzy i własnych wspomnień na temat powstania warszawskiego. Miał wykład na Uniwersytecie Warszawskim, spotkania w szkołach. Sam też został odwiedzony przez pierwszą damę, Agatę Dudę. Żona prezydenta dziękowała mu za zaangażowanie, z jakim zaświadcza o powstaniu.

Niestety, agresja Rosji na Ukrainę na różne sposoby dotknęła projekt i właściciela Leone. Przede wszystkim przyspieszyła inflacja, która już wcześniej wpłynęła

na szacowaną wysokość kosztów renowacji. W tym kontekście muszę przypomnieć, że nadal zbieramy fundusze na dokończenie prac (<https://zrzutka.pl/bpdrc2> – Dokończyć odnowę Subaru powstańca), choć oczywiście zdaję sobie sprawę, że dziś zupełnie inne zbiórki mają i muszą mieć priorytet. To najzupełniej jasne.

Wybuch wojny wpłynął też na codzienne życie kapitana Walędzika. Podobnie jak wiele starszych osób w Polsce, także i jemu w funkcjonowaniu pomagała opiekunka z Ukrainy. W ubiegłym roku była to mieszkanka Lwowa. Z początkiem nowego roku opiekunka zmieniła się: z podkijowskiego Hostomela, tak potem ciężko doświadczonego, przyjechała pani Nila, która ma polskie korzenie. Jej babcia po drugiej wojnie światowej wyjechała za ukończonym ze Śląska na Ukrainę (coż za historia!). W momencie ataku Rosji na Ukrainę w kraju pozostawał jej 15-letni syn. Pan kapitan pomógł w organizacji jego podróży do Polski i niezwłocznym przyjęciu go do warszawskiej szkoły

podstawowej, z którą sam blisko współpracuje. Syn pani Nili ma kartę Polaka i w Kijowie uczęszczał do polskiej szkoły przy naszej ambasadzie. Przed chłopakiem od razu stanęły nie lada wyzwania: egzamin ósmoklasisty, do którego musiał podejść w Polsce, i poszukiwanie szkoły średniej, w której mógłby się dalej kształcić. Po odbiciu Hostomela przez armię ukraińską pani Nila dostała wiadomość od sąsiada: blok, w którym jest jej mieszkanie, nie uległ uszkodzeniu, ale sam lokal został niestety zdemolowany.

Wielka historia zawsze wyraża się dramatami zwykłych ludzi. Powyższe wydarzenia przypomniały mi jedną z wojennych opowieści kapitana o tym, jak jeszcze przed powstaniem, w czasie okupacji niemieckiej, z przyjaciółką Hanią jeździł tramwajami: on grał, ona śpiewała okupacyjne piosenki. Tak zarabiali drobne pieniądze, wspierające budżety ich rodzin.

Pewnego razu w części tramwaju przeznaczonej „tylko dla Niemców” (wozy miały wydzielone części, by Niemcy nie musieli gnieść się w tłoku z Polakami) podróżowało dwóch niemieckich oficerów. Gdy Hania skończyła śpiewać, jeden podszedł do niej z wyciągniętym banknotem i nachylił się. Wtedy Hania plunęła mu w twarz... Oficer błyskawicznie sięgnął do kabury, ale drugi rzucił się, by go powstrzymać i coś gorączkowo tłumaczył po niemiecku. Hania i Janusz wykorzystali ten moment i czmychnęli z tramwaju. Janusz miał po tym wydarzeniu – z troski o Hanię – wyrzucić jej: „Zwariowałaś? Zastrzeliliby cię!”. „Czarny” – odpowiedziała Hania (bo Janusz taki miał pseudonim) – „przecież ja i tak tej wojny nie przeżyję!”...

Kapitan zna historię Hani. Są osoby, którym ją opowiedział. Ja o to nie prosim. Na myśl przychodzi mi w tym kontekście finałowa scena filmu „Miasto 44” (to ważny film o powstaniu warszawskim, warto go obejrzeć). Można ją interpretować dwojako. Ja wolę wierzyć w lepszą interpretację niż w tę, jedynie symboliczną, która wydaje się racjonalnie dużo bardziej prawdopodobna. Celowo nie wyjaśniam, o co chodzi, by każdy mógł sam wyrobić sobie zdanie. Wspomnienia o Hani i innych wydarzeniach z okupacji czy powstania, o których Janusz mówi, że wolałby je zapomnieć, ma wciąż w pamięci. Podczas wywiadu z nim kilka razy przesywał mnie dreszcz, gdy zawiesział głos i nie kończył jakiegoś wątku. Rozumiałem, że z szacunku dla tego człowieka nie należy drążyć, bo byłoby to dla niego udręką. I gdyby ktoś chciał mnie spytać, czemu zaangażowałem się w odbudowę jego Leone, powiedziałbym, że po to, by obok tamtych historii postawić inną, którą będzie mógł wspominać z uśmiechem na twarzy.



## OUTBACK Z PIĘCIOMA GWIAZDKAMI I NAGRODĄ JNCAP

Tradycyjnie już pod koniec maja czekał na wyniki kolejnej edycji badań pojazdów w ramach Japońskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (JNCAP) zorganizowanych przez japońskie Ministerstwo Gruntów, Infrastruktury, Transportu i Turystyki oraz Państwową Agencję ds. Bezpieczeństwa Drogowego i Pomocy Ofiarom Wypadków. Ich ogłoszenie było kolejnym wspaniałym momentem w historii naszej marki. Tegorocznym faworytem jurorów okazał się Outback w specyfikacji japońskiej. Obok pięciu gwiazdek przyznano mu także nagrodę JNCAP Best Award 2021. Tym samym powtórzył on sukces Levorga sprzed roku.

W edycji badań za rok 2021 pięć gwiazdek, czyli nagrodę Five Star Award, otrzymały pojazdy wyposażone w system automatycznego powiadamiania o wypadku. Musiały zdobyć one „ocenę A” zarówno za oferowany poziom bezpieczeństwa w przypadku kolizji, jak i za poziom bezpieczeństwa prewencyjnego. Outback, z zaawansowanym systemem automatycznego powiadamiania o kolizji dostępnym w ramach usług Subaru Starlink, otrzymał tę właśnie notę w obu wymienionych kategoriach oceny bezpieczeństwa. Jednocześnie w gronie wszystkich samochodów wyróżnionych pięcioma gwiazdkami to właśnie on zdobył najwyższą ocenę ogólną (185,02 na 190 możliwych punktów), co przesądziło o przyznaniu mu również nagrody JNCAP Best Award 2021.

W Outbacku zastosowano rozwiązania wpływające na poziom bezpieczeństwa w przypadku kolizji. Model powstał na bazie platformy Subaru Global Platform (SGP), a jego nadwozie zostało wyraźnie wzmacnione dzięki nowej ramie o pełnej strukturze wewnętrznej. Takie połączenie zapewnia większą sztywność pojazdu i jeszcze lepszą amortyzację siły uderzenia. Outback chroni swojego kierowcę i pasażerów za pomocą ośmiu poduszek powietrznych. W jego standardowym wyposażeniu jest również poduszka, której zadaniem jest ochrona pieszych biorących udział w niebezpiecznym zdarzeniu na drodze.

W obszarze bezpieczeństwa prewencyjnego Outback może pochwalić się systemem EyeSight nowej generacji. W uniknięciu kolizji na skrzyżowaniach z pewnością pomoże również dodane w japońskiej wersji modelu elektryczne wspomaganie hamulców, poprawiające reakcję asystenta hamowania.

Ciesząc się z kolejnego wyróżnienia JNCAP, będziemy nadal pracować nad technologiami poprawiającymi bezpieczeństwo naszych pojazdów. Wszystko w myśl założenia, zgodnie z którym samochody spod znaku Plejad mają zapewnić przyjemną i spokojną jazdę wszystkim kierowcom i pasażerom. Dokończymy starań, by do 2030 roku wyeliminować wszelkie śmiertelne wypadki komunikacyjne nie tylko z udziałem samochodów Subaru, lecz również pieszych i rowerzystów, którym przyjdzie z nimi dzielić drogi.



## WIĘCEJ NIŻ TYLKO PILOT – SŁÓW KILKA O DRUGIM Z „BRACI PRYCZKÓW”

Czytelnikom Magazynu „Plejady” nie musimy przedstawiać Jacka Pryczka, ponieważ jako pilot Michała był wspomniany już wielokrotnie w artykułach dotyczących ich wspólnych startów pod sztandarem Subaru Historic Rally Team. Taki układ, kiedy syn i ojciec jeżdżą razem jedną rajdówką, jako stała załoga przez długi okres, to bardzo rzadkie zjawisko. Zapewne na palcach jednej ręki moglibyśmy policzyć takie przypadki.

Jack idealnie wpisuje się w model funkcjonujący na naszym krajowym podwórku, gdzie zazwyczaj pilot porusza się w cieniu kierowcy, jest często pomijany w wywiadach, relacjach z rajdów czy na zdjęciach. Dziś chcemy jednak nieco odczarować tę zasadę i pozwolić Jackowi powiedzieć o sobie więcej.

**Michał Kruk:** W ostatnich dwóch latach Michał stał się dość medialnym kierowcą, w marcu 2021 założył nawet fanpage na Facebooku. Dzięki temu wiele osób dowiedziało się również o Twoim istnieniu. Zanim jednak przejdziemy do kwestii, które zapewne najbardziej nurtują naszych czytelników – dlaczego

Subaru i dlaczego razem z Michałem w rajdówce, chciałbym żebyś opowiedział nieco o sobie, żebyś dał się poznać osobom, które trzymają właśnie w ręce 102 numer Magazynu „Plejady”. Prawdopodobnie niewielu z nich miało wcześniej okazję trafić na Twoje nazwisko poza kontekstem Waszej załogi. Chyba każdy

chłopak ma w swoim życiu moment, kiedy zaczyna się interesować samochodami bardziej niż wtedy, kiedy bawił się małymi samochodzikami. Opowiedz, proszę, jakie były Twoje początki z motoryzacją.

**Jacek Pryczek:** Dorastałem w Sędziszowie Małopolskim, w którym mieszka Bogdan Wozowicz, zawodnik automotoklubu Stomil w Dębicy, osiągający w tamtych czasach sukcesy w rajdach. Nie miałem wtedy jednak świadomości, kim dokładnie był, ale widywałem pod jego domem samochody niezwykle jak na tamte czasy i polskie realia. Najbardziej w pamięci utkwiły mi: Oberek (dopiero wiele lat później dowiedziałem się, że tak nazywało się to auto) oraz Ford Capri.

Dawna obwodnica Sędziszowa była wtedy miejscem, w którym zespół Wozowicza przeprowadzał testy samochodów rajdowych, więc mieliśmy okazję z kolegami obserwować, co tam się działo. To były wyróżniające się, a do tego głośne jak na tamte czasy pojazdy – było widać i słyszać, że coś się dzieje. Moje pierwsze własne doświadczenia za kierownicą auta miały miejsce, kiedy rodzice kupili Wartburga 353W limuzynę. Pojawiła się wtedy zarówno chęć, jak i potrzeba zrobienia prawa jazdy. Ciekawostką jest, że nie tylko na mnie ten samochód miał tak duży wpływ. Również Michał był zafascynowany Wartburgiem i jako dziecko często spał w łóżku z tylną lampą do tego auta. Marzył o tym, że kiedyś kupi sobie

Moją fascynację rajdami zawdzięcza Januszowi Kuligowi. To od przejażdżki z tak świetnym kierowcą zaczęło się moje zainteresowanie zarówno naszym krajowym, rajdowym podwórkiem, jak i rajdowymi mistrzostwami świata.

taki samochód za zaoszczędzone pieniądze. Zbierał je przez kilka lat, choć finalnie nigdy takiego auta nie kupił. W tzw. międzyczasie jednak dość często sadzaliśmy go za kierownicą, by oswajał się z autem na pustych placach, poza ruchem ulicznym.

**M.K.:** Z Michałem rozmawialiśmy dotychczas przede wszystkim o Subaru, ale widzę, że bakcyl motoryzacyjny zaczął się u niego znacznie wcześniej niż wraz z pojawieniem się na rynku gry Colin McRae 2.0, która była jego początkiem pasji do aut spod znaku Plejad.

**J.P.:** Tak, zdecydowanie wcześniej. Michał bardzo lubił grzebać przy autach już jako 3-letnie dziecko. Gdy jeździliśmy na kemping nad



foto: Mateusz Banaś

**Od początku w samochodach lubiłem prędkość. Jeździłem szybko i choć kilometrów za kółkiem robiłem całkiem dużo, to swoje prawdziwe umiejętności zweryfikowałem na swojej pierwszej próbie sportowej.**

wodę niedaleko Sędziszowa, a on zniknął nam z oczu, wiadomo było, że na pewno znajdziemy go na parkingu, na którym coś tam po swoje-  
mu „majstrował” przy autach.

#### **M.K.: Czyli w rodzinie Pryczków motoryzacja to temat obecny od dziecka?**

**J.P.:** Tak, zdecydowanie. Michał i ja mamy zacięcie rajdowe, ale mój młodszy syn, Kuba, też jest szybkim kierowcą. Córka przymierza się obecnie do zrobienia prawa jazdy, a żona – podobnie jak Kuba – traktuje samochody bardziej pragmatycznie. Mają być fajne, ale przede wszystkim służyć do przemieszczania z punktu A do B.

Ja od początku w samochodach lubiłem prędkość. Jeździłem szybko i choć kilometrów za kółkiem robiłem całkiem dużo, to swoje prawdziwe umiejętności zweryfikowałem, gdy – znanym już wszystkim czytelnikom i kibicom Michała – niebieskim WRX-em miałem okazję przejechać pierwszą swoją próbę sportową na torze Ujeź. Praktycznie pierwszy zakręt, w którym obróciłem samochód, uświadomił mi, jak mało wiem, jak mało umiem i ile pracy przede mną.

#### **M.K.: To wtedy pierwszy raz miałeś styczność ze środowiskiem rajdowym?**

**J.P.:** Moje życie zawodowe potoczyło się tak, że związałem się z branżą motoryzacyjną, konkretnie oponiarską. Moja przygoda

z rajdami natomiast rozpoczęła się w momencie nawiązania zawodowej współpracy z Januszem Kuligiem, który prowadził serwis w Krakowie. Poznałem Janusza jako klienta, a nie kierowcę rajdowego. Dopiero w okolicach lat 2001–2002 przy okazji organizacji eventu dla klientów zorganizowaliśmy co-drive z Januszem. Było to gdzieś między Łapanowem i Bochnią. Wtedy po raz pierwszy miałem możliwość zasiąść

na prawym fotelu rajdówki, konkretnie Mitsubishi Lancera. Osobom interesującym się rajdami nie muszę mówić, jak wielkim przeżyciem była przejażdżka z tak świetnym kierowcą. Z rajdówki wysiadłem absolutnie zafascynowany sposobem, w jaki prowadził samochód. Można powiedzieć, że Januszowi zawdzięczam moją fascynację rajdami. To wtedy zaczęło się moje zainteresowanie zarówno naszym krajowym, rajdowym podwórkiem, jak i rajdowymi mistrzostwami świata.

#### **M.K.: Janusz Kulig nigdy nie startował Subaru, dlaczego w takim razie wybraliście właśnie tę markę?**

**J.P.:** Moje zainteresowanie Subaru tak naprawdę rozpoczęło się od Michała, który tą marką zainteresował się już wcześniej. Mój pierwszy kontakt z autami spod znaku Plejad miał miejsce, gdy sprawy zawodowe zaniósł mnie i moją rodzinę do Dubaju. Gdy pojawiła się potrzeba kupienia bardzo



foto: Marcin Rybak

uniwersalnego samochodu do wszystkiego, pod wpływem Michała zdecydowaliśmy się na zakup Outbacka 2.5 w automacie. On już wtedy bardzo dużo wiedział o marce Subaru. Miłość Michała do naszego Outbacka ewoluowała do tego stopnia, że w pewnym momencie przejął samochód i jeździł nim praktycznie codziennie. Finalnie zabraliśmy to auto do Polski. Po powrocie do kraju okazało się, że w zimowych warunkach na torze w Słomczynie Michał zaskoczył wszystkich świetnymi czasami przejazdów, zawstydzając wielu wyjadaczy w Imprezach. Uświadomiło mi to, jak duże wycucie auta miał już wtedy Michał.

#### **M.K.: I wtedy zapadła decyzja o zakupie WRX-a?**

**J.P.:** Jak już wspominałem w artykule o Michale, kupiliśmy Imprezę WRX, do tego w wersji amerykańskiej. Musieliśmy włożyć w nią mnóstwo pieniędzy, żeby stała się samochodem zdolnym do szybkiej

i precyzyjnej jazdy, więc dziś w tym aucie nie ma już chyba nic z oryginału, a jest ono nadal w naszych rękach. Cóż, popełniliśmy ten sam błąd co wielu fanów Subaru przed nami i po nas... To była kosztowna nauka, ale patrząc na Michała, miałem przekonanie, że jest to tego warte. Czasu i pasji nigdy mu nie brakowało. Ale skąd młody chłopak miałby mieć pieniądze na zakup auta, modyfikacje i treningi? Tutaj naturalnie była moja rola i robiłem to przez te lata nie tylko dlatego, że widziałem potencjał i umiejętności Michała, ale również dlatego, że i mnie to kręciło.

#### **M.K.: Dlaczego w takim razie nie zdecydowałeś się na lewy fotel na stałe?**

**J.P.:** To jest bardzo ciekawy temat. O środowisku Subaru dowiedziałem się w okolicach 2008 roku od Michała, niedługo przed wyjazdem z Dubaju do Polski. Po powrocie do kraju zarejestrowałem się na Forum Subaru pod pseudonimem

„Lynx”. To tam poznałem wyjątkowych ludzi, którzy kształtowali również moje rajdowe podejście i umiejętności. Nie mogę tu nie wspomnieć o Bolku Dubowskim (vert) i Piotruku Fukowskim, którzy otworzyli mi oczy, że nie tylko Michał może jeździć tymi samochodami, że ja też mogę wsiąść za kółko. Stąd się właśnie wzięła moja weryfikacja umiejętności w Ujeź. Nie wypadła zbyt pomyślnie, ale Piotrek Fukowski miał do mnie cierpliwość, zaczął



foto: Mateusz Banaś



foto: Jakub Rozmus



mnie uczyć jazdy. Szło to opornie, ale z Piotrkim siedziałem w tamtym czasie w aucie znacznie więcej niż z Michałem.

Amatorsko jeździliśmy w różnego rodzaju imprezach w różnych konfiguracjach kierowca – pilot – samochód. Tak było również w trakcie paru lat pracy w programie „Bezpieczne Rajdy”, zainicjowanym przez Tomka Kamińskiego (herrkam). To była bardzo dobra inicjatywa, która doprowadziła do wzrostu bezpieczeństwa na rajdowych odcinkach RSMP. Nam wydawało się na początku, że to będzie tylko

fotelu powinien usiąść ten, który gwarantuje lepszy wynik sportowy i bezpieczne dowieszenie załogi do mety. Dla mnie było już wtedy jasne, że zdecydowanie są to umiejętności Michała, który jest bardzo intuicyjnym kierowcą rajdowym. Teoretycznie wydawałoby się, że w takiej sytuacji to ojciec, jako ten starszy, powinien być autorytetem i decydować o kształcie załogi, ale ja uważam, że w takiej sytuacji należy schować dumę do kieszeni i kierować się tym, co jest najlepsze. Gdy patrzyło się na cel, to nie było wątpliwości, że to Michał powinien być kierowcą.

**Jeździliśmy amatorsko w różnego rodzaju imprezach w różnych konfiguracjach kierowca – pilot – samochód. Kilometry przejechane w roli zerówek pozwoliły nam na poznanie tras wielu polskich rajdowych klasyków.**

Markowi na udoskonalanie kolejnych rozwiązań. Marek uświadomił nam wtedy, że można – historycznym już wtedy autem – jeździć pięknie i bardzo szybko. Już po pierwszej przejażdżce z Markiem Michał powiedział, że on musi mieć takie auto. I jakoś tak wyszło, że udało się zrealizować ten cel.

**M.K.: Nie obawialiście się, że porzucicie się z motyką na słońce?**

**J.P.:** Każdy wie, że to jest duży wysiłek finansowy, ale prawdę mówiąc, na początku nie wiedzieliśmy, ile faktycznie będzie kosztować przygotowanie tego auta we właściwy sposób. Z Markiem nie robi się rzeczy półśrodkami. Albo ma być najlepiej, jak się tylko da, albo Marek po prostu tego w ogóle nie robi. Często powtarza, że „nie możemy pozwolić, żeby pokonała nas uszczelka za sześć złotych”.

**M.K.: Jak z perspektywy czasu patrzysz na Wasz udział w cyklu ERC?**

**J.P.:** Na pytania o to, czy osiągnęliśmy cele, które sobie zakładaliśmy, czy startowaliśmy przygotowani sportowo, finansowo, organizacyjnie, odpowiadam – nie.

Naszym celem był start w 2022, a nie w 2021 roku. Niestety zmiany regulaminów FIA bardzo mocno skomplikowały naszą sytuację i możliwości przygotowania się. Musieliśmy albo jechać w 2021 roku, albo liczyć się z tym, że posiadany przez zespół autem (Subaru Impreza N14) już w ogóle nie wystartujemy. Zdecydowaliśmy, że pojedziemy pierwszą część sezonu i zależnie od wyników oraz miejsca w klasyfikacji podejmiemy decyzję, czy będziemy kontynuować cykl i próbować dopiąć budżet na wszystkie rajdy. Niestety auta, które pojawiły się w naszej klasie, to były nowe, znacznie lżejsze konstrukcje, z zaawansowanymi zawieszzeniami, które mimo nieco słabszych silników były nie do pokonania. Nawet mimo świetnych występów w eliminacjach sztu-



foto: Mateusz Banas

wych byliśmy bez szans na końcowy sukces. Awary, które nam się przytrafiły na asfaltach, również nie pomogły w realizacji celów.

**M.K.: Sezon 2021 za nami, 2022 rozpoczęty, ale na razie nie mieliśmy jeszcze okazji Was nigdzie zobaczyć w tym roku. Czy to się zmieni? Co dalej z „braćmi Pryczkami” w rajdach?**

**J.P.:** W sezonie 2022 chcemy wystartować w Rajdzie Rzeszowskim i pewnie w Barbórcie Warszawskiej. Rok 2023 jest dla nas zupełną niewiadomą.

**M.K.: Wracając jeszcze do marki Subaru, podobno w Waszej rodzinie dominują te auta.**

**J.P.:** Tak. Michał prywatnie jeździ Outbackiem, wcześniej miał czarną Imprezę WRX STi, były też wspomniane WRX i Outback 2.5. Do swojej działalności szkoleniowo-eventowej używa zaklatkowanego STi oraz wolnossącej Imprezy. Kuba jeździ Legacy kombi, a wcześniej jeździł Foresterem. Ja oprócz naszej rajdowej „Babci” 555 mam jeszcze zaklatkowane STi oraz 3 bardziej kolekcjonerskie auta: STi ver. II Type R (coupe), STi ver. II RA Limited (numer 363/555) i STi spec C WR-Limited z 2004.

**M.K.: Prawdziwi z Was maniacy Subaru! Dziękuję bardzo za interesującą rozmowę i ciekawe historie.**



foto: Marcin Rybak

**Mam nadzieję, że będzie jeszcze niebawem okazja do kolejnych opowieści.**

**J.P.:** Zdecydowanie jest o czym opowiadać, mnóstwo ciekawych historii mogłoby ujrzeć światło dzienne. Mieliśmy kiedyś taki pomysł w grupie ludzi z Bezpiecznych Rajdów, żeby wydać książkę, ale niestety pomysł został odłożony na półkę z powodu braku czasu. Może jeszcze uda się do niego wrócić i zrealizować na emeryturze.

**M.K.: Trzymamy kciuki i do zobaczenia na odcinkach specjalnych!**



foto: Jakub Rozmus

fajna przygoda. Okazało się, że to była poważna i odpowiedzialna praca, owocująca masą doświadczeń. Kilometry przejechane w roli zerówek pozwoliły nam na poznanie tras wielu polskich rajdowych klasyków, szutrowych tras Rajdu Lausitz czy legendarnych odcinków Rajdu Niemiec (WRC). Bardzo nam to pomogło, gdy zdecydowaliśmy się startować w Historycznych Samochodowych Mistrzostwach Polski jako zawodnicy.

Wtedy właśnie trzeba było podjąć pewne istotne dla nas decyzje. Widziałem, że na stałe na lewym

**M.K.: Wtedy też poznaliście Marka Kluszczyńskiego, który kilka lat później zbudował Waszą „Babcię”?**

**J.P.:** Marka poznałem w trakcie naszej pracy w programie Bezpieczne Rajdy. W parku serwisowym Rajdu Karkonoskiego, na lotnisku w Jeleniej Górze, przyszedł do nas i powiedział: „Fajnie chłopaki jeździecie”. Widziałem, że Michał już znał, najprawdopodobniej z forum. Niedługo po tym Marek dołączył do zespołu i właśnie tam startował pierwszą zbudowaną przez siebie „Babcią”. Zerówka była niejako poligonem doświadczalnym i pozwalała



# ŻYCIE TO SPARING – ROZMOWA Z KATARZYNA I RAFAŁEM DUDKAMI

Życie Katarzyny i Rafała Dudków z Nowego Sącza zdominował kick-boxing. Oboje od lat ciężko pracują na kolejne trofea, które Rafał zdobywa w najbardziej prestiżowych walkach z najznakomitszymi zawodnikami z całego świata. Jego częsta nieobecność w domu nie jest sprawą łatwą dla jego żony i ich dwóch córek. Jest jednak wybaczana i usprawiedliwiona. Rafał to w końcu amatorski i zawodowy Mistrz Polski w K-1 i brązowy medalista Mistrzostw Europy WAKO European Championships z 2012 roku w Ankarze. Cieszy się również tytułem Intercontinental Low Kick Super Welter Weight Champion, który zdobył dzięki walce w Trynidadzie i Tobago.

**K**atarzyna i Rafał to również zgrany i lubiany duet trenerów w prowadzonym przez nich klubie Fight House. Nie rezygnują przy tym z kariery Rafała, mknąc na kolejne sparingi za sterami Subaru XV.

**Agnieszka Jama: Kiedy kick-boxing pojawił się w Pana życiu i dlaczego?**

**Rafał Dudek:** Kick-boxing zacząłem trenować w latach 2003–2004. Dlaczego? Ponieważ zawsze byłem aktywnym dzieciakiem i ciągnęło mnie do sportu. Grałem w piłkę, siatkę i kosza, pływałem, brałem udział w biegach przełajowych, grałem w unihokeja. Byłem reprezentantem szkoły praktycznie w każdej sportowej dziedzinie, jaka była w niej dostępna. Później przyszedł czas na siłownię, ale ta okazała się dla mnie nudna. Od zawsze natomiast pociągały mnie sporty walki. Lubiłem się bić. Byłem najmłodszy na moim osiedlu i musiałem sobie jakoś dawać radę. *(Śmiech)* Między innymi to właśnie pchnęło mnie w stronę kick-boxingu.

**A.J.: Sportów walki jest bardzo wiele. Dlaczego zdecydował się Pan właśnie na kick-boxing?**

**R.D.:** Otóż cały czas myślałem o Nowym Sączu. Tutaj się urodziłem, jestem rodowitym nowosądeczaninem i z tym miastem chciałem związać swoje dorosłe

życie. Ci, którzy wówczas chcieli trenować, mieli tu do wyboru tak naprawdę tylko boks i kick-boxing. Boks był dla mnie nieco archaiczny, natomiast kick-boxing „zalał” Orientem. Wywodził się z muay thai, czyli boks tajskiego. Organizacja K-1 święciła wtedy swoje najlepsze lata. W Japonii, na stadionie w Jokohamie, po sto tysięcy ludzi oglądało tych zawodników, a wszystko transmitowane było na kanale Eurosport. Zafascynowało mnie to i tak właśnie trafiłem do świata kick-boxingu.

**A.J.: Kick-boxing to dwa nurty – japoński i amerykański. Rozumiem zatem, że Pana zainteresował ten pierwszy?**

**R.D.:** Tak, ale one tak naprawdę zbyt różnią się. W Stanach Zjednoczonych był to bardziej full contact. Nie można tu było kopać kolanami ani wykonywać low kicków, czyli kopnięć na udo. Nurt japoński był natomiast wiązany z tym azjatyckim, gdzie sztuka tajska przeplatała się z karate japońskim. K-1 to zaś kwintesencja sztuki walki. Mamy tutaj możliwość kopnięcia kolanami, low kicków, pełnych kopnięć na tułów i na głowę oraz stosowania wszystkich ciosów bokserskich. K-1 to taka japońska hybryda. Japończycy zainwestowali w tę organizację naprawdę grube miliony.

**A.J.: Pamięta Pan swoje pierwsze kroki na ringu?**

**R.D.:** *(Śmiech)* Pamiętam! Pierwsze treningi nie odznaczały się niczym wyjątkowym. Do tej pory twierdzę, że nie wyróżniam się szczególnie swoimi umiejętnościami, a raczej hartem ducha, odwagą i kondycją. Były to zawsze moje atuty. Pierwszą walkę pamiętam doskonale – takich chwil się nie zapomina. Chyba każdy zawodnik pamięta swój debiutancki występ. Ja swoją pierwszą walkę wygrałem przed czasem. Było to na czwartych Mistrzostwach Polski Południowej, gdzie od razu walczyłem w pełnym kontakcie. Miałem wtedy na deskach chłopaka liczonego dwa razy. Dostyc dobrze mi tam poszło i naprawdę mi się spodobało. Potem wszystko potoczyło się dalej. Brałem udział w Młodzieżowych Mistrzostwach Polski, gdzie niestety przegrałem z ówczesnym mistrzem świata. Potem przechodziłem przez kolejne stopnie, powoli wszystko ewoluowało.

**A.J.: Ile czasu poświęca Pan na treningi?**

**R.D.:** Ponieważ prowadzę obecnie klub sportowy i mam pod opieką swoich zawodników, kick-boxing stał się moją pracą zawodową. Nie dość że jestem zawodnikiem, który codziennie trenuje w godzinach wieczornych, to jednocześnie





○○●○○○○○○

**A.J.: Co głównie motywuje kobiety do przyścia na zajęcia?**

**R.D.:** Z pewnością poniekąd jest to chęć zdobycia umiejętności samoobrony. One raczej nie robią tego z myślą o tym, żeby się bić. Droga do sparingów jest bardzo daleka. Na treningach absolutnie się nie bijemy. Walczymy tylko w grupie docelowej, zawodniczej, sparingowej. Dziewięćdziesiąt procent kursantów stanowi natomiast grupę rekreacyjną, w której tej walki nie ma.

**A.J.: Wspomniał Pan o trenujących dzieciach, a w jakim wieku są najstarsi kursanci w Państwa szkole?**

**R.D.:** Moim najstarszym kursantem jest pan doktor, który ma 64 lata. Trenuje ze mną personalnie, prywatnie od kilku lat. Robi to dla zdrowia jako lekarz kardiolog i internista. Zawsze powtarza, że to jest bardzo ważne i przychodzi na trening na ringu regularnie raz-dwa razy w tygodniu.

**A.J.: Najmłodsze dziecko to natomiast...**

**R.D.:** Staramy się nie przyjmować bardzo małych dzieci. One nie potrafią jeszcze dobrze się skupić i nie chcemy pobierać od ich rodziców pieniędzy za zajęcia, wiedząc, że te treningi nie będą efektywne. Przyjmujemy dzieci, które ukończyły przynajmniej 6-7 lat.

**A.J.: Czy zdarza się, że dziecko, które przychodzi na zajęcia, nie rokuje zbyt dobrze i odradzacie wówczas jego rodzicom kontynuowanie treningów?**

**R.D.:** Rzadko zdarza się, żebyśmy musieli komuś odmówić treningów. Aczkolwiek były takie przypadki, na przykład, kiedy u rodziców danego dziecka dało się zaobserwować zbyt wygórowane oczekiwania wobec swojej pociechy. Tacy rodzice chcą na siłę zrobić z dziecka prawdziwego zawodnika. Oczekują, że będzie jeździło na zawody, walczyło i zdobywało medale. My jednak często widzimy, że w da-

nym momencie ono ewidentnie się do tego nie nadaje. Podkreślałam – w danym momencie. Ono bowiem dopiero się kształtuje, rośnie. Często widać, że to dziecko wcale nie chce trenować, że tak naprawdę chce tego jego rodzic. W takich właśnie przypadkach staramy się dyskretnie zasugerować, że dla tego dziecka jest jeszcze czas. Sam zacząłem treningi dopiero w wieku 17 lat, a zatem dość późno. Teraz trenują dzieci dużo młodsze i wszystko tak naprawdę zależy od ich podejścia i chęci. Wśród dzieciaków w młodym wieku, czyli kadetów juniorów, staramy się nie wywierać presji. One mają się tym cieszyć, mają się tym bawić. Zawsze im powtarzam: „To ma być wasza przygoda, macie sami chcieć”. Taką mam filozofię prowadzenia zajęć.

**A.J.: Czy Państwa córki interesują się tym, co dzieje się w Waszej szkole?**

**R.D.:** Nasze córki są w wieku 9 i 7 lat. Starsza, Balbina, uwielbia treningi! Sama się o nie dopomina i chce ćwiczyć w domu. Z kolei młodsza, Rita, absolutnie nie chce o tym słyszeć, nie podoba się jej to zajęcie, i kropka. My nie naciskamy i nie próbujemy jej do niczego nakłonić. Uczymy nasze dzieci samodzielnego podejmowania decyzji i dokonywania wyborów. Chcemy, żeby same wybrały dla siebie to, co będzie im się naprawdę podobało.

**K.D.:** To fakt, młodsza córka jest typem księżniczki. Jest niezwykle delikatną chudzińką. Starsza natomiast chętnie opowiada w szkole, że kiedyś będzie trenerem, jak mama. Jak mama, nie jak tata! *(Śmiech)*

**A.J.: Czy dzieciom nie brakuje taty w domu? Wspomniał Pan o treningach w Holandii. Ile czasu tam Pan spędza?**

**R.D.:** Od chwili wybuchu pandemii te moje wyjazdy były mocno utrudnione. Tak naprawdę po raz ostatni byłem na tych treningach 2 lata temu. Wcześniej starałem

**Nasze córki są w wieku 9 i 7 lat. Starsza, Balbina, uwielbia treningi! Sama się o nie dopomina i chce ćwiczyć w domu. Z kolei młodsza, Rita, absolutnie nie chce o tym słyszeć, nie podoba się jej to zajęcie, i kropka. My nie naciskamy i nie próbujemy jej do niczego nakłonić. Uczymy nasze dzieci samodzielnego podejmowania decyzji i dokonywania wyborów.**

się natomiast nie siedzieć tam non stop. Jeździłem na takie mikrooboz-y treningowe. Były to pobyty dwu-, trzytygodniowe w Holandii i potem wracałem. Robiłem tak praktycznie przed każdą walką. Nie zabierało to zatem dużo czasu, w skali roku było to zaledwie kilka tygodni. Nie było tego zatem dużo.

**A.J.: Jak to się stało, że trafił Pan do legendarnego miejsca, jakim jest Mike's Gym?**

**R.D.:** Życiem rządzą przypadki! *(Śmiech)* Tak samo było tym razem. Otóż, miałem ofertę walki last minute z zawodnikiem z Holandii, właśnie ze wspomnianego klubu. Jeden chłopak, który miał walczyć na gali, „wyspał się” i nikt nie chciał podjąć się walki w jego zastępstwie. Wtedy postanowiłem wziąć ją na siebie, wystąpiłem i przegrałem. Pamiętam, że walka była bardzo zacięta, tłuśliśmy się z przeciwnikiem niesamowicie! Tamtejszy trener zauważył, jak rozmawiałem z chłopakami z naszego klubu w narożniku ringu. Podszedł do mnie i zapytał, gdzie jest nasz trener. Odpowiedziałem mu wtedy, że aktualnie trenujemy sami, bo nasz opiekun wyjechał za granicę. Wręczył mi wtedy swoją wizytówkę i powiedział: „Dzwoń młody do mnie, kontaktuj się”. Nieco później mój tamtejszy przeciwnik okazał się najlepszym zawodnikiem w kategorii 77 i 70 kg, mistrzem K-1 Max Japonii i mistrzem Glory. Z takim zawodnikiem fajnie było nawet przegrać w dobrej walce. *(Śmiech)*

**A.J.: Walczył Pan dla najlepszych federacji na świecie, między innymi w Nowym Jorku czy Tokio. Współpracę z którą wspomina Pan najlepiej i dlaczego?**

**R.D.:** Ciężko powiedzieć, ale chyba najmilej wspominam współpracę z polską federacją. Była taka federacja o nazwie DSF Kickboxing Challenge. Niestety już nie istnieje, zbankrutowała, ale tam było mi bardzo dobrze.





Uważam, że w Polsce robili naprawdę dobrą robotę. W zagranicznych federacjach jest inaczej, Polaków traktują tak, jakbyśmy byli na boczny torze. Do współpracy z nimi odnoszę się bez większych sentymentów, aczkolwiek miło wspominać ten czas, ponieważ dzięki nim zwiedziłem kawał świata, byłem w wielu ciekawych miejscach, poznałem mnóstwo ludzi, walczyłem na największych imprezach i zarobiłem przy tym trochę pieniędzy.

**A.J.: Czy może Pan zdradzić szczegóły swojego pobytu w Trynidadzie i Tobago? Słyszałam, że było tam naprawdę zabawnie.**

**R.D.:** Tak, to prawda! Było to w 2013 albo 2014 roku... Byłem wówczas Mistrzem Polski Amatorskim. Kick-boxing dzieli się bowiem na zawodowy i amatorski. Jako zawodnicy jesteśmy zrzeszeni w Polskim Związku Kickboxingu. Jest to ciało podobne do PZPN-u. Polski Związek Kickboxingu jest z kolei zrzeszony w ramach federacji World Association of Kickboxing Organizations (WAKO). Co roku odbywają się Mistrzostwa Polski, i taki turniej wygrałem. Następnie reprezentowałem Polskę w Turcji. Tam, w Ankarze, zdobyłem brązowy medal, przegrywając z Rosjaninem w półfinale. Dzięki temu, że walczyłem amatorsko, dostałem ofertę walki o pas mistrza świata właśnie tej federacji, jej odłamu zawodowego WAKO PRO. Zostałem wybrany jako ich zawodnik gość na mistrzostwach w Port-of-Spain, stolicy Trynidadu i Tobago. Zabawne było to, że mój rywal, miejscowy zawodnik, którego nie znałem wcześniej, nagrywał przed walką filmiki na YouTube z groźbami pod moim adresem. Na tych nagraniach twierdził, że mnie zabije, że szybko wrócę do Polski. Mimo groźb, po dosyć długiej podróży, jednak się przyleciałem. Miejscowy organizator walki kupił mi bardzo złożony bilet. Połączenie wyglądało tak: Warszawa – Amsterdam – Nowy Jork – Gujana. W Gujanie nie mieliśmy wiz,

**W końcu przyszedł moment walki. Udało mi się w niej znokautować wspomnianego przeciwnika w drugiej rundzie i dostałem pas mistrza świata. Mimo iż pokonałem gospodarza, przybyli na walkę ludzie byli wobec mnie bardzo pozytywnie nastawieni. Później bardzo miło mnie pożegnali.**

dlatego lecieliśmy z Ameryki Południowej na Karaiby. I tym sposobem cała podróż trwała ponad 48 godzin. Łatwo nie było! Do tego musiałem zbijać wtedy wagę, i to sporo, bo do 69 kg. Kiedy w końcu przyleciałem na miejsce, zrobiło się dosyć dziwnie, bo okazało się, że na tej wyspie w ogóle nie było białych ludzi. Nagle znalazłem się w centrum zainteresowania lokalnych mieszkańców. Tamtejsze dzieciaki robiły sobie ze mną zdjęcia. Z uwagi na to, że biegle mówię po angielsku, zostałem zaproszony do studia telewizyjnego i poproszony o udzielenie wywiadu. Okazało się, że trwała wtedy kampania wyborcza na prezydenta kraju i jeden z kandydatów akurat gościł w tej telewizji, a ode mnie oczekiwano, abym poparł go na antenie. *(śmiech)* W końcu przyszedł moment walki. Udało mi się w niej znokautować wspomnianego przeciwnika w drugiej rundzie i dostałem pas mistrza świata. Mimo iż pokonałem gospodarza, przybyli na walkę ludzie byli wobec mnie bardzo pozytywnie nastawieni. Później bardzo miło mnie pożegnali. Nie spodziewałem się, że ten wyjazd będzie taki fajny.

**A.J.: Która jeszcze z dalekich podróży szczególnie zapadła w Pana pamięci i dlaczego?**

**R.D.:** Był to wyjazd na walkę w Nowym Jorku, kiedy to w pierwszym dniu pobytu zgubiłem portfel z dokumentami i wszystkimi oszczędnościami przeznaczonymi na tę podróż. Straciłem wszystko, a tak bardzo chciałem kupić w Ameryce prezenty swoim dzieciom i bliskim. Tego nie da się zapomnieć. Było nerwowo, musiałem na miejscu załatwić wiele formalności. Doskonale pamiętam też walkę w Marakeszu w Maroku, a zwłaszcza powrót do domu. Wtedy po raz pierwszy w życiu spotkałem się z sytuacją, że samolot rejsowy czekał na nas trzy godziny w porcie lotniczym, bo zawodnicy trochę poimprezowali po gali i rano nie wstali na czas. Takich ciekawych zdarzeń z moich podróży

○○○○●○○○○

mógłbym przytoczyć bardzo dużo. Przychodzi mi na myśl również pobyt na wyspie Ko Samui w Tajlandii, gdzie walczyłem. Tam dopadła mnie i chciała pogryźć wataha dzikich psów. Na szczęście zachowałem spokój i wszystko dobrze się skończyło.

**A.J.: Strach musiał jednak być wtedy niematy... A czy czuje go Pan, stając do walki na ringu? Jeśli tak, przed którą walką bał się Pan najbardziej?**

**R.D.:** Tak naprawdę trudno nazwać to strachem. Jest to raczej stres. Swojego przeciwnika nigdy się nie boję, bo jak się człowiek boi, to nie ma szans wygrać. To, co czuję, jest rodzajem spięcia, ale w pozytywnym tego słowa znaczeniu. Stres motywuje bowiem do działania. Myślę, że każdy zawodnik stresuje się przed walką podobnie jak ja. Chyba nie ma takiego, który by się nie stresował. Walczymy przecież naprawdę, tu nie ma żartów. Przed którą walką stresowałem się najbardziej? Chyba przed pierwszą. Było to na gali organizacji It's Showtime w Atenach, gdzie moim rywalem był Marokańczyk Chahid Oulad El Hadj, jeden z najmocniej uderzających kick bokserów. Był on gwiazdą marokańskiego kick-boxingu, zawodnikiem roku 2011.

Teoretycznie przegrałem z nim wtedy na punkty. Byłem jednak tak bardzo spięty i tak mocno skoncentrowany, że ci, którzy widzieli tę walkę, zgodnie twierdzili, że ją wygrałem. Była ona transmitowana i komentowana na kanale Eurosport i według wszystkich obserwatorów werdykt był skandaliczny. Stres, który mi wtedy towarzyszył, był naprawdę duży. Oto przyjechał jakiś młody chłopak z Polski, który nikogo w tamtym towarzystwie nie znał. Do kolejnych walk stawały największe gwiazdy kick-boxingu, a wśród nich znalazłem się ja. Zostałem jednak dostrzeżony i dzięki temu, że walczyłem naprawdę dobrze, miałem później propozycje walk dla kolejnych organizacji.

**A.J.: Czy często przytrafiają się Panu kontuzje? Która była najpoważniejsza?**

**R.D.:** Nie doświadczyłem typowo mechanicznych kontuzji. Owszem, miałem złamany nos, ale wszystko ładnie się zrosło i nie miałem w związku z tym poważniejszych problemów. Po każdej walce są natomiast widoczne obicia i stłuczenia. Moją najpoważniejszą kontuzją były tak naprawdę wybite trzy zęby z przodu. Wszystko udało się jednak naprawić. Musiałem założyć korony i dzięki temu znowu mogłem wyglądać w miarę normalnie. *(śmiech)* Zęby straciłem oczywiście w walce mimo tego, że miałem założony obowiązkowy ochraniacz. Kontuzje są przypisane każdemu sportowi, ryzyko ich wystąpienia zawsze istnieje.

**A.J.: Był Pan kiedyś świadkiem jakiegoś bardzo poważnego wypadku na ringu?**

**R.D.:** Odpukać, nie widziałem nigdy takiego zdarzenia. Kilka razy sam jednak znokoutowałem dosyć mocno innych chłopaków, ale dzielnie się podnosili i nic się nie działo. Nigdy nie byłem świadkiem poważnego wypadku i mam nadzieję, że nigdy nie będę.

**A.J.: Jak długo dochodzi się do siebie po walce? Kiedy mija zmęczenie?**

**R.D.:** Jeżeli walkę wygrywa się w pierwszej rundzie, to już po krótkiej chwili jestem gotowy do następnej. Wszystko zależy od stłuczeń i od tego, ile przyjęło się ciosów. Z reguły po około godzinie zawodnik może już normalnie funkcjonować i udzielać wywiadów. W amatorskim boksie często organizowane są turnieje. Człowiek wygrywa jedną walkę i za 2-4 godziny może stawać do kolejnej. Zawodowo walki organizowane są natomiast pojedynczo.

**A.J.: To po walce. A jak wyglądają ostatnie minuty przed wejściem na ring?**

**R.D.:** Staram się w tych momentach całkowicie odciąć od świata zewnętrznego. Nikt do mnie nic

Swojego przeciwnika nigdy się nie boję, bo jak się człowiek boi, to nie ma szans wygrać. To, co czuję, jest rodzajem spięcia, ale w pozytywnym tego słowa znaczeniu. Stres motywuje bowiem do działania. Myślę, że każdy zawodnik stresuje się przed walką podobnie jak ja.

wtedy nie mówi. Przez dobre pół godziny kompletnie z nikim nie rozmawiam, koncentruję się i myślę tylko o walce. Zawsze się również modlę, bo jestem człowiekiem wierzącym.

**A.J.: Zakładam, że pani Kasia jest gdzieś wtedy obok?**

**K.D.:** Szczerze? Często nie chcę przy tym być. Owszem, jeśli są to walki u nas, w kraju, to czasem na nie przyjeżdżam razem ze znajomymi. Kupujemy wtedy bilety jako kibice. Raczej jednak staram się na te walki nie jeździć. Z biegiem lat wcale nie jest mi łatwiej, bo Rafał ma coraz poważniejszych rywali. Oni są silniejsi, a on jest mocniejszy. Ma coraz lepszą pozycję i takich też dostaje przeciwników. W kick-boxingu jest troszkę inaczej niż w boksie. Tutaj nie liczą się rekordy ani ilości walk wygranych i przegranych. Tutaj patrzy się na to, z kim walczyłeś. Na świecie jest podział zawodników na klasy A, B i C. Jeśli wrzucają cię do worka z kick bokserami danej klasy, to znaczy, że jesteś na ich poziomie. Kiedy wiem, że mąż bije się z zawodnikami z wyższej ligi, to mam świadomość, że są to poważne walki, a ja jakoś nie mogę do tego przywyknąć. Nie da się. Za każdym razem kosztuje mnie to dużo nerwów i nie umiem przejść nad tym do porządku dziennego, mimo że ten sport towarzyszy nam na co dzień. I to nawet nie jest strach, że stanie się coś złego, bo na ringu są sędziowie, którzy wszystkiego pilnują. Stresuje mnie jednak sam fakt, że w czasie przygotowań mogłoby po prostu pójść coś nie tak. Bardzo przeżywałam czas, kiedy umierała mama Rafała, a on pojechał na walkę. Resztkami sił powiedziała mu, żeby wystąpił. W drodze był niesamowicie rozbity i praktycznie nie wiedział, co się z nim dzieje. Nie mógł powiedzieć organizatorom, że nie wyjdzie na ring. Był na takim etapie kariery, że ktoś mógłby mu zarzucić,





że się wykręca. Wiem, jak bardzo było mu ciężko i ile to kosztowało nas nerwów. Zawsze w ostatniej chwili może wydarzyć się coś nieplanowanego, co uniemożliwi mu normalne przejście przez walkę. Niedyspozycje, choroby i inne zrządzania losu – tego się boję.

**A.J.: Czy teraz przychodzi Pani na myśl jeszcze jakieś wspomnienie tego typu sytuacji?**

**K.D.:** Tak, pamiętam dokładnie moment, który mógł zmienić całe nasze życie i zapisać męża jeszcze znamieniczej w historii sportu. Tymczasem los tak chciał, że był to najgorszy czas w naszym zawodowym życiu. Otóż mąż wygrał walkę z Rafałem Jackiewiczem na bardzo dużej gali w Nowym Sączu, która odbiła się szerokim echem w świecie sportów walki. Po miesiącu dostał zaproszenie do wystąpienia na gali w Stanach Zjednoczonych dla największej federacji na świecie. Miał stanąć na ringu w Madison Square Garden w Nowym Jorku. Gdy tylko tam zaleciał, w drodze taksówką z lotniska do hotelu zgubił portfel. Po prostu mu gdzieś wypadł. Miał w nim samą gotówkę, między innymi otrzymaną od osób, które chciały mu pomóc w tym wyjeździe. Były tam też wszystkie dokumenty, za wyjątkiem paszportu, który z racji rozmiaru nie mieścił się w portfelu i został w kurtce. Na miejscu musiał pożyczać pieniądze. Powinien wtedy spokojnie skupić się na zbijaniu wagi, ale był bardzo tą sytuacją zdenerwowany. Niestety, walkę przegrał. Za trzy tygodnie dostał jednak pozwolenie na to, by bić się jeszcze raz. Tym razem w Chicago. Przebywał już wtedy w Holandii, skąd wykupiono mu bilet lotniczy. Tam jednak okazało się, że ma źle wbity wizę i nie będzie mógł powtórnie wlecieć do Stanów. Był wtedy nadal bez pieniędzy i dokumentów, a w Holandii musiał odbyć szybko treningi. Zadzwoił zatem do ambasady amerykańskiej w Polsce z pytaniem, czy może kurierem

**Sporty walki bardzo pomogły mi w codziennym życiu. Gdyby nie sport, nie wiem, gdzie byłbym w tym momencie. Dzięki temu, że całkowicie się mu oddałem, mam fajne i ciekawe życie oraz wspaniałą rodzinę. Sport uczy człowieka pokory i pokonywania wszelkich przeciwności losu.**

przesłać im paszport, żeby otrzymać poprawną wizę. Po otrzymaniu zgody, przesłał ten paszport i wtedy znowu stało się coś złego – firma kurierska go zgubiła. Rafał musiał zatem szybko wracać do Polski. W tzw. międzyczasie prosił prezydenta miasta o przyspieszenie wydania paszportu tymczasowego, do którego moglibyśmy wbić kolejną wizę. Kiedy odbierałam męża z Krakowa, w drodze do domu zepsuło nam się auto. W końcu jednak dotarliśmy i mąż przystąpił do treningów. W pierwszym dniu pobytu w Nowym Sączu w drodze powrotnej po treningu miał kolizję z rowerzystką, która wjechała mu pod koła samochodu. Na szczęście nic jej się nie stało. Paszport i wizę udało się ostatecznie zdobyć, ale ten splot nieszczęśliwych zdarzeń spowodował, że nie potrafiliśmy już cieszyć się tą kolejną walką za oceanem. Miały być to dla nas najlepsze chwile w sportowej karierze męża i generalnie w życiu, wszystko mogło się dalej pięknie potoczyć, tymczasem nam było przykro i wszystkim chciało się tylko płakać. Do dzisiaj czujemy smutek, gdy o tym opowiadamy. Życie w sporcie to jedna wielka przygoda i niczego nie da się przewidzieć. Ostatnio stwierdziliśmy, że zresztą całe życie to sparing. I coś w tym jest.

**A.J.: Czy skupienie i koncentracja, tak ważne w kick-boxingu, pomagają w codziennym życiu?**

**R.D.:** Oczywiście! Sporty walki bardzo pomogły mi w codziennym życiu. Gdyby nie sport, nie wiem, gdzie byłbym w tym momencie. Dzięki temu, że całkowicie się mu oddałem, mam fajne i ciekawe życie oraz wspaniałą rodzinę. Sport uczy człowieka pokory i pokonywania wszelkich przeciwności losu.

**A.J.: Czy kiedykolwiek zdarzyło się, że musieli Państwo użyć swoich umiejętności w celu samoobrony?**

**R.D.:** Tak, niestety. Czasami tak bywa. Pochodzę z miasta położo-

○○○○○○●○○

nego na dosyć krewkim południu. *(Śmiech)* Takie sytuacje i różnego rodzaju zaczepki przytrafiały mi się, kiedy byłem nieco młodszy i musiałem działać w samoobronie. Wtedy moje umiejętności naprawdę się przydawały. Czasami to była chwila, moment i w afekcie się reagowało. Nigdy tego nie planowałem, a jednak udawało mi się zawsze obronić i wyjść cało z opresji. Miałem na przykład taką nieprzyjemną sytuację w autobusie. Ktoś zauważył mnie, młodego szczupłego chłopaka, i uderzył, chcąc usiąść na moim miejscu. Odsunąłem się, oddałem i już było po sprawie. Myślałem, że musiał się trochę zdziwić. Sam natomiast nigdy nikogo nie zaatakowałem.

**K.D.:** Ja na szczęście nie miałam takich sytuacji. Takie umiejętności są jednak naprawdę cenne. Ostatnio mama jednego z naszych małych kursantów zauważyła, że jej syn

dzięki naszym zajęciom stał się bardzo asertywny i w końcu nabrał pewności siebie. Inne dzieci przestały go zaczepiać, bo wyczuwają, że on będzie potrafił się postawić. Z kick-boxingiem jest tak, że ludzie tak naprawdę bardzo rzadko mają okazję wykorzystywać swoje umiejętności na co dzień. Dlatego bardzo wiele osób uprawiających ten sport stoi jako ochrona na brankach w klubach i różnego typu imprezach. Ludzie z danego miasta doskonale wiedzą, kto to jest, czują respekt i dlatego zawsze jest tam spokojnie. Po prostu wiedzą, że z tą osobą lepiej nie zadzierać.

**A.J.:** A czy umiejętności zdobywane w trakcie treningów pomagają także za kierownicą?

**R.D.:** No pewnie! Myślę, że refleks i koncentrację mam zdecydowanie lepsze niż kiedyś. A one są przecież tak ważne za kółkiem.

**A.J.:** Kto jest lepszym kierowcą – Pan czy żona?

**R.D.:** No cóż, ja twierdzę, że ja, żona – że ona. *(Śmiech)*

**A.J.:** Od ponad trzech lat jeżdżą Państwo Subaru XV. Dlaczego zdecydowaliście się na naszą markę? Czy przez skojarzenie – skoro uprawiamy japoński sport, to może kupmy japoński samochód?

**R.D.:** Troszkę tak. Jest to już któreś z rzędu moje japońskie auto.

Zawsze lubiłem samochody z tego kraju, one po prostu jakoś tak mi „leżą”. Obecne Subaru nie jest bardzo duże, ale takiego auta szukaliśmy i osobiście jestem z niego bardzo zadowolony. Wypada naprawdę świetnie na tle innych samochodów, którymi jeździłem. Ma swój klimat, inny niż poprzednicy. Dobrze radzi sobie w terenie – miałem okazję już to sprawdzić. Mamy taki domek, do którego prowadzi leśno-polna droga. Przejeżdża się

też przez rzekę. Podróż odbywa się bez najmniejszego problemu. Nawet w zimie na wielosezonowych oponach Subaru XV daje radę!

**A.J.:** Dużo kilometrów rocznie nim Państwo pokonują?

**R.D.:** Rocznie około 25 tysięcy. Oczywiście w czasie pandemii przebieg był mniejszy, ale od kiedy otworzono granice, byłem nim już na Węgrzech, kilka razy na Ukrainie i nad naszym morzem.

A zatem w sezonie wyjazdowym jeżdżę dużo.

**XV wypada naprawdę świetnie na tle innych samochodów, którymi jeździłem. Ma swój klimat, inny niż poprzednicy. Dobrze radzi sobie w terenie – miałem okazję już to sprawdzić.**

**K.D.:** Praktycznie wszystkie kilometry, które przejechaliśmy naszym Subaru, były przez sport, po sport i dla sportu. Były to głównie wyjazdy na sparingi.

**A.J.:** Czy jako sportowiec myślał Pan kiedyś o karierze rajdowca?

**R.D.:** *(Śmiech)* Nie, szczerze – nie myślałem. Nigdy nie było ku temu okazji. Aczkolwiek jak każdy młody chłopak zawsze lubiłem auta. Teraz mam rodzinę i – co za tym idzie – jeżdżę rodzinnie, o rajdach zapominam.

**A.J.:** Skoro o rodzinie mowa, jak Subaru XV sprawdza się w roli samochodu rodzinnego?

**R.D.:** Jest bardzo dobre. Mamy wersję 1.6, a zatem nie jest to auto mega szybkie.





Oboje z mężem lubimy surowy, konserwatywny styl. Rafał zawsze powtarza, że jak w aucie jest dużo różnych światełek i przycisków, to taki samochód nie jest dla prawdziwego faceta. W Subaru XV cenimy sobie jego prostotę. Mimo że wyprodukowane zostało niedawno, udało się w nim zachować wiele cech, które są w autach niezmiennie od lat. To nam się bardzo podoba.

Jeśli natomiast chodzi o jego ładowność i bezawaryjność, jest rewelacyjny. Bardzo podoba mi się też jego ekonomiczna jazda. Poza tym dzięki dużemu prześwitowi wszędzie bez problemu wjedzie. Jest to auto idealne do jazdy miejskiej, ale – jak już wspomniałem – w teren też możemy spokojnie się nim wybierać. Wsiadam do Subaru XV, jadę i nic złego się nie dzieje. To jest dla mnie najważniejsze.

**K.D.:** O, właśnie córka podjechała na rowerze i szepce: „Mamo, to jest najlepszy samochód świata!”. Ona nadawałaby się do reklamy. *(śmiech)* Oboje z mężem lubimy surowy, konserwatywny styl. Rafał zawsze powtarza, że jak w aucie jest dużo różnych światełek i przycisków, to taki samochód nie jest dla prawdziwego faceta. W Subaru XV cenimy sobie jego prostotę. Mimo że wyprodukowane zostało niedawno, udało się w nim zachować wiele cech, które są w autach niezmiennie od lat. To nam się bardzo podoba. Jak człowiek do niego wsiada, od razu wie, gdzie co jest. I to jest piękne! Do tego jest to auto niezawodne, zawsze bez problemu przewozi nas z punktu A do punktu B. Subaru XV naprawdę fajnie się sprawdza i wszystko w nim działa, jak należy.

**A.J.:** Uprawia Pan japoński sport, jeździ japońskim samochodem, ale miał Pan również okazję odwiedzić Japonię. Jakie ma Pan wspomnienia z tego kraju?

**R.D.:** Jest to szalony kraj! Moje wyobrażenia o nim, wykreowane na podstawie przekazów telewizyjnych, okazały się mocno odbiegać od rzeczywistości. Byłem w Tokio. Jest to gigantyczne miasto, a ja spędziłem w nim zaledwie kilka dni. Brałem tam udział w walce. Japończycy byli zachwyceni. Oni są niemalże zakochani w nas, Europejczykach, i tęsknią za Europą. Mimo tego bardzo mało osób mówi tam po angielsku. Co ciekawe, jak o cokolwiek się ich pyta, to odpowiedź

foto: Jan Cetnera



○○○○○○○○●

zawsze brzmi „tak”. Jak pytałem ich, czy mam iść w lewo, słyszałem, że tak. A może w prawo? Odpowiedź brzmiała tak samo. *(śmiej)*

**A.J.: Prowadzą Państwo własną szkołę. Z jej profilu na Facebooku można się wiele dowiedzieć.**

**Czy pani Kasia jest bardziej jej trenerką czy kierowniczką?**

**R.D.:** Myślę, że po połowie. Jako trener Kasia ma teraz na swoich zajęciach bardzo dużo kobiet. Przychozą między innymi kształtować sylwetkę. Żona ma za sobą bardzo dużo szkoleń i certyfikatów. Od lat trenuje sporty walki, doskonale zna ten fach i tę branżę. Potrafiła idealnie przekształcić charakter swoich zajęć, począwszy od takich oldskulowych, po dostosowanie ich do wymagań dzisiejszych czasów. Naprawdę ma do tego dryg. Ja natomiast w roli trenera jestem bardziej tradycyjny, trzymam się ortodoksyjnej formy zajęć.

**A.J.: Jaka jest recepta na dobrą kondycję?**

**R.D.:** Każdy lekarz to potwierdzi, że w naszym życiu musi być obecny ruch. Dwa, trzy razy w tygodniu – taka dawka jest optymalna. Częstszy trening wymagałby dużo więcej wysiłku. Do tego polecam odpowiednią dietę i dużo wody, mało fast foodów, dużo warzyw, owoców i lekkiego mięsa. Według tego przepisu staram się prowadzić kursantów. Ludzie często narzucają sobie drakońskie diety, odrzucają dużo produktów i w końcu tego nie wytrzymują. Tymczasem nie wolno się tak zamęczać, bo to jest dobre tylko na chwilę. Lepiej działać spokojnie i stopniowo zmniejszać sobie ilość jedzenia, uzupełniać płyny.

**A.J.: Kick bokser musi to przytyć, to schudnąć. Ile czasu zajmuje dostosowanie wagi?**

**K.D.:** Zawodnicy zbijają kilogramy w sekundę. Zakładają dres nieprzepuszczający powietrza, idą na trening i maksymalnie się

wypacają. Mąż udostępnił kiedyś w sieci filmik, na którym pokazywał, jak po takim treningu woda wylewała mu się z rękawa niczym z kranu. Dawniej, aby zbić wagę, przestawał normalnie jeść, żywił się tylko kaszkami dziecięcymi. Tak zalecała stara szkoła kick-boxingu. Wtedy waga faktycznie spadała, ale on był nie do zniesienia. Głodny facet, i to jeszcze z takim upodobaniem do słodczy, jest wtedy niesamowicie marudny. Zawsze wiedziałam, że przez ostatnie dwa tygodnie przed walką będzie zrzędlawy. Musiałam mocno zaciskać zęby, żeby nie doszło do rozwoju. *(śmiej)*

**A.J.: Mimo tej huśtawki nastrojów z pewnością jest Pani z męża dumna?**

**K.D.:** Jestem największym krytykiem Rafała. Bez względu na to, czy wygrywa, czy przegrywa, zawsze mówię mu, co mogło pójść lepiej, wytykam nieprawidłowości. Jednak, szczerze powiedziawszy, jestem z niego bardzo dumna. Widzę jego ogromną pracę, wspaniałą kondycję, progres, jaki zrobił. Podziwiam, że udaje mu się utrzymać tak dobrą formę i że ona nie spada. Myślę, że to zasługa zdrowego trybu życia, który od zawsze prowadzi. Mąż nigdy nie miał żadnej poważnej kontuzji, wszystko goi się na nim jak na przysłowiowym psie. Nigdy nie widziałam go bardzo poobijanego, nawet po najtrudniejszych walkach. Ale wracając do pani pytania – mimo że zawsze wszystko mężowi wytykam, w głębi serca uważam, że w naszym kraju trudno byłoby znaleźć drugiego takiego kick boksera jak on. Bił się na wielu kontynentach, w wielu różnych federacjach, z największymi zawodnikami tego świata i jestem z niego bardzo dumna. A z całą gehenną, przez którą przechodzę, nic nie zrobię. Przecież go nie zbiję, bo nie dam sobie rady! *(śmiej)*

**A.J.: Dla kogo jest kick-boxing? Komu można go polecić?**

**Każdy lekarz to potwierdzi, że w naszym życiu musi być obecny ruch. Dwa, trzy razy w tygodniu – taka dawka jest optymalna. Częstszy trening wymagałby dużo więcej wysiłku. Do tego polecam odpowiednią dietę i dużo wody, mało fast foodów, dużo warzyw, owoców i lekkiego mięsa.**

**R.D.:** Każdemu! Pracuje w nim dosłownie każdy element ciała – brzuch i wszystkie partie mięśni. Jest to sport wymagający niesamowitej koordynacji ruchowej. Większość osób jest prawonożna. Jak każę komuś kopnąć lewą nogą, to mówią mi, że to przecież niemożliwe. Wystarczy jednak pół roku ćwiczeń i okazuje się, że tej samej osobie udaje się kopać lewą nogą lepiej niż prawą. Aby uprawiać ten sport, wystarczy mieć dużo samozaparcia i chęć do trenowania. Trzeba też pamiętać o regularności treningów, bo do tego, aby być dobrym w tej dziedzinie, prowadzi naprawdę długa i mozolna droga. Nie można pozwalać sobie na wymówki. Sam trenowałem blisko dwa lata, zanim po raz pierwszy wyszedłem na ring.

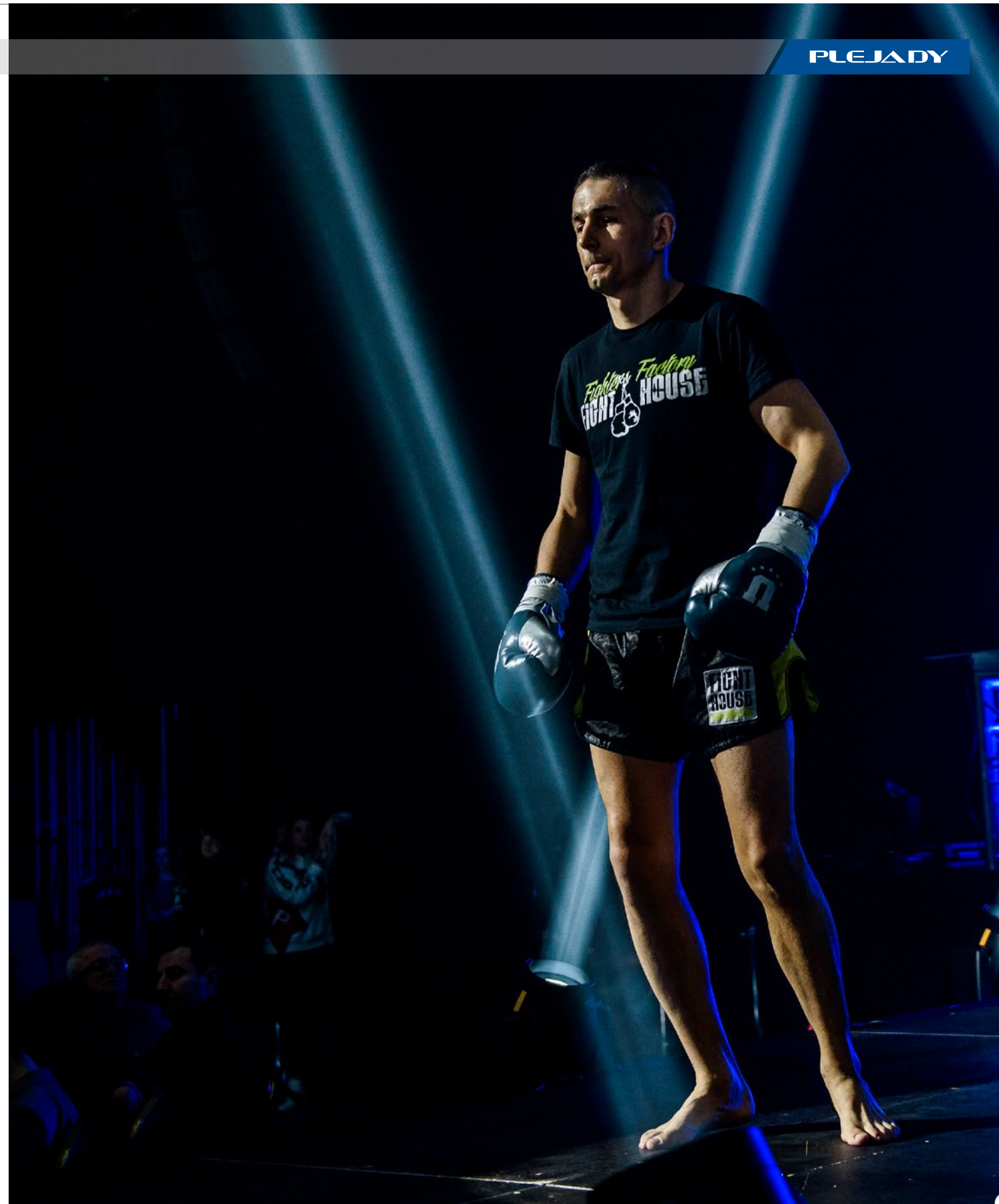
**K.D.:** Na zachętę dodam, że ten sport konserwuje. Mamy mało zmarszczek! Mąż jest siwy, ale mówi, że to przez to, że ma w domu same baby. *(śmiej)*

**A.J.: Ostatnio dużą popularnością cieszą się gale MMA. Co Państwo o tym sądzą?**

**K.D.:** MMA troszeczkę „zjada” kick-boxing i jest to przykre dla naszego środowiska. Aczkolwiek, z drugiej strony, dzieciaki, które oglądają te wszystkie freakowe gale, szukają potem klubów sportów walki w swoim mieście i część z nich trafia do nas. A zatem jest to trochę taki motor napędowy dla naszego sportu i może z czasem ktoś z tych dzieci okaże się prawdziwym talentem. Teraz staramy się patrzeć na to wszystko pozytywnie i nie denerwuje nas już tak jak na początku. My w każdym razie nie angażujemy się w MMA, zostajemy przy naszym prawdziwym sporcie i nie planujemy tego zmieniać.

**A.J.: Dziękuję za rozmowę i trzymam kciuki za kolejne sukcesy na ringu i... wspólne wakacje.**

**K.D.& R.D.:** Dziękujemy.





## ŁATWO... JUŻ BYŁO

Pod koniec kwietnia dziennikarze mieli możliwość udziału w przedpremierowej prezentacji oraz krótkich testach przedprodukcyjnego egzemplarza pierwszego seryjnego auta elektrycznego Subaru. Solterra – bo tak się ono nazywa – z pewnością nie jest typowym Subaru.

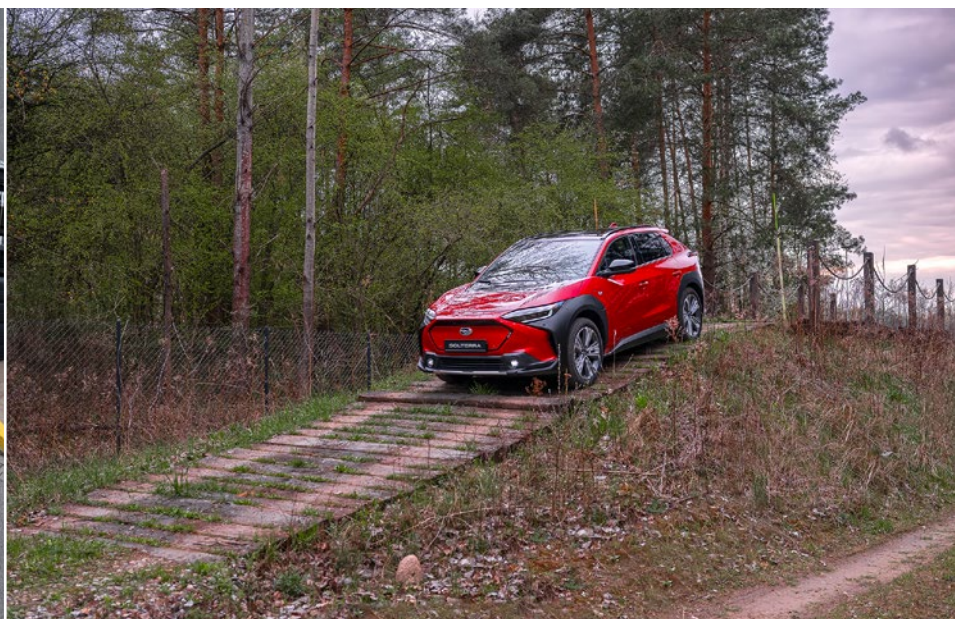
Powstała we współpracy z Toyotą, która oferuje własny technicznie bliźniaczy model elektryczny pod nazwą bZ4X, Solterra rywalizować będzie z elektrycznymi tuzami, które już opanowały rynek. Subaru najwyraźniej doskonale przeanalizowało tę „wspólną przyszłość” Solterra

i postanowiło zaoferować klientom nie dokładnie to samo, co rywale, ale auto w zupełnie innym stylu i charakterze. Konkurencja proponuje crossovera w typie podniesionego kombi lub kombilimuzyny. Obowiązują spore bagażniki, przestronne wnętrza, co najmniej bardzo jędrne zawieszenia i mak-

symalnie sportowe charaktery, szczególnie pod względem resorowania. Rywale oferują napęd tylko na jedną oś lub na cztery koła – wówczas oczywiście auto wyposażone jest w dwa silniki elektryczne, po jednym na każdą oś. W każdym przypadku podkreślane są sportowe osiągi, które w przypadku



fot. Jan Cetera x 5



napędu na obie osie przedstawiane są niemal jak wyczynowe modele Subaru z czasów rajdów WRC. No i jeszcze kwestia mocy – wszystkie oferowane dziś na rynku auta tej klasy są dostępne także w naprawdę bardzo mocnych wariantach, można wręcz już mówić o swego rodzaju wyścigu zbrojeń, gdzie granica 5 s potrzebnych na rozpędzenie się od zera do 100 km/h nikomu już nie zaimponuje.

Na tym tle Subaru przedstawia się zupełnie inaczej. Oczywiście nie ma mowy o brakach przestrzennych – i bagażnik, i kabina Solterra są imponująco wielkie. Ale Solterra ma kompletnie inny charakter.

Co to znaczy w praktyce? Auto nie konkuruje na polu, które w przypadku rywali ociera się o jakieś szaleństwo, gdzie każdy z producentów dał sobie narzucić perspektywę – a la Tesla: co tam jakieś Porsche czy

**Podczas testów Solterra dowiodła, że jest autem, które czuje się jak w domu w każdym, nawet w bardzo trudnym terenie.**

Ferrari, nasze rodzinne elektryczne auto jest równie szybkie! Nie, Subaru nie dało się zapędzić do tego samego rewiru i stworzyło po prostu... Subaru. To dosłownie typowy dziś dla Subaru crossover, z wszystkimi typowymi dla takiego typowego subarowskiego crossovera cechami i zdolnościami, tyle że z napędem elektrycznym. 218 KM i 336 Nm sprawia, iż pod względem zrywu z pewnością nie zawiedzie – 6,9 s do „set-

Spostrzeżenia z testów były jednoznaczne: pomijając rodzaj napędu, auto doskonale wpisuje się w dzisiejszą filozofię Subaru; jest dokładnie takie, jak jego „rodzeństwo”. Wspaniale pewne, stoicko spokojne prowadzenie na asfalcie nawet podczas pokonywania zakrętów z drastycznie przesadzoną prędkością, brak jakichkolwiek „narowów” nawet w przypadku gwałtownego hamowania w takich szybkich lu-



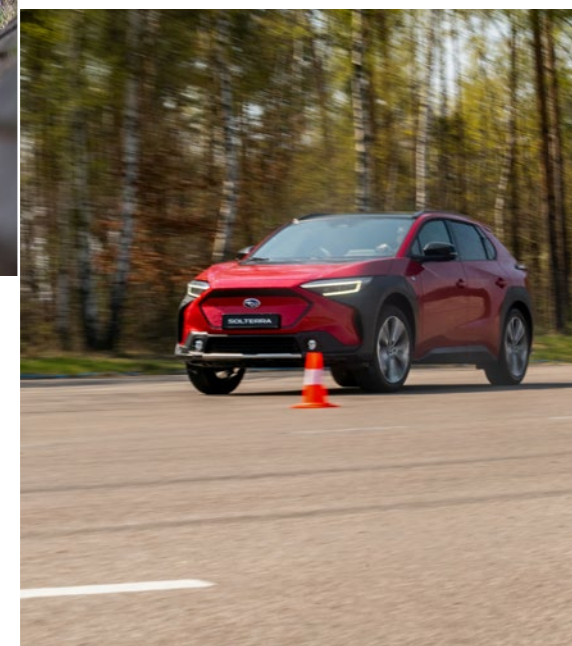
fot. Emilia Pietras



ki”. To najlepszy wynik w dzisiejszej palecie producenta. Ale klienci wybierają Subaru również z zupełnie innych powodów. Jakich?

Doskonale je znamy: to czteronapędowe (Solterra tylko na rynku japońskim będzie oferowana z napędem na jedną oś), fantastycznie bezpieczne i komfortowe, absurdalnie wręcz praktyczne samochody rodzinne – rewelacyjnie prowadzące się i na prostych, i na zakrętach,

ale także – i tu dochodzimy do clou problemu – bez żadnego doposażania czy przygotowania czujące się jak w domu nawet w bardzo trudnym terenie. Każdym. I to oznacza „Solterra też”. Można było się o tym przekonać podczas krótkich testów przedprodukcyjnych na zamkniętych trasach – na torze wyścigowo-sprawnościowym Modlin oraz na szkoleniowym torze przeszkód off-roadowych zaraz obok.



fot. Emilia Pietras



fot. Emilia Pietras

kach, znakomite reakcje na polecenia kierowcy, zarówno wydawane poprzez kierownicę, jak i pedały, doskonałe wspomaganie kierowcy przez układy nadzorowane przez system wsparcia i ochrony Subaru Safety Sense (seryjna pełna funkcjonalność i piekielnie sprawny komputer) i wysoki komfort jazdy, acz na tle innych modeli Subaru jednak wyraźnie twardsze resorowanie. Dodana masa akumulatorów (74 kWh pojemności to ok. 280 kg baterii) wymusza wzmocnienie nośności, ale to oznacza także wzmocnienie szkieletu – Solterra nawet w rodzinie Subaru jest autem o niesłychanie wyśrubowanej stabilności konstrukcyjnej, a rama chroniąca akumulatory została przez twórców modelu potraktowana jak dodatkowe wzmocnienie. Co prawda nikt nigdy nie narzekał na stabilność aut Subaru, nawet wysokich z założenia SUV-ów, ale dzięki akumulatorom i związanym z nimi niskim położeniem środka ciężkości nawet imponujący 21-centymetrowy prześwit nie sprawia, że trzeba się obawiać bujania czy nadmiernych przechyłów.

Nie trzeba się też obawiać żadnych trudnych przepraw, bo wszystkie elementy podwozia – a także akumulatory – są zabezpieczone w stopniu maksymalnym. Tak dalece, że Subaru nie obawia się podawać głębokości brodzenia na poziomie 30 cm. A i pokonywanie przeszkód w typie wykrotów czy wzniesień (także na śliskim podłożu) nie stanowi wyzwania, bo seryjnie mamy na pokładzie system X-MODE, który w pozostałych modelach już dobitnie dowiódł swoich przewag nad wszystkimi innymi systemami elektronicznego wsparcia off-roadowego. Jasne, w modelu Solterra działa inaczej niż np. w Foresterze, bo mamy tu kompletnie inny napęd, ale zachowujący się jak typowy subarowski „Symmetrical AWD”, a więc pozwalający kierowcy po prostu jechać bez zastanawiania się, jakiego sposobu pokonywania bezdroży użyć.



fot. Jan Cetera

**Solterra to czteronapędowy, fantastycznie bezpieczny i komfortowy, absurdalnie wręcz praktyczny samochód rodzinny.**

Samochód po prostu wspiera kierowcę w każdej sytuacji – tylko tyle i aż tyle.

W kabinie jest bardzo przestronnie i wygodnie, choć pewna awangardowość zastosowanych rozwiązań „architektonicznych” może wymagać więcej uwagi podczas poznawania auta niż zwykle. Ale cóż, żyjemy w czasach digitalizacji i nie uciekniemy od tego, więc warto być wdzięcznym choćby za to, że Subaru zastosowało intuicyjny interfejs dla swojego ogromnego ekranu dotykowego. Co warto podkreślić: o świetnej rozdzielczości i znakomitej responsywności.

Dziwi brak schowka przed pasażerem i szerokie zastosowanie tzw. lakieru fortepianowego, ale to z mojego punktu widzenia jedyne „ale” w sensie użytkowym. Nawet zasięg w zasadzie jest akurat – 460 km homologacyjnie, co przy możliwości ładowania prądem o mocy do 150 kW oznacza, że możliwe jest wykorzystywanie auta nawet na trasach średniej długości.

Reasumując – Subaru wchodzi na rynek z ofertą wykraczającą daleko poza dotychczas obowiązujący paradygmat. Dla rywali oznacza to jedno: łatwo już było.

# SUBARIADA NA ISLANDII

## WIĘCEJ LODU NIŻ OGNIĄ /CZ.1/

Islandia wielu osobom kojarzy się z morderczo zimnym klimatem i towarzyszącymi mu pięknymi widokami. Prawda jest jedna – nie da się przejść koło Islandii obojętnie, bowiem amplituda doznań między: „jest pięknie” a „jest strasznie” jest olbrzymia. W ciągu 20 minut pogoda potrafi zmienić się ze słonecznej sielanki w dramatyczny żywioł, gdzie deszcz pada z każdej strony, a wiatr uniemożliwia poruszanie. Ale średnia wrażeń wychodzi zawsze na plus. Islandia to również wielki plener filmowy, o czym świadczą chociażby takie tytuły jak: „Gwiazdne wojny”, „Gra o tron”, „Noe”, „Lara Croft”, „Sekretne życie Waltera Mitty”, „Niepamięć” czy „Szybcy i wściekli”. A jak Islandia przyjęła uczestników Subariady?

Wyprawa trwała 16 dni. Miałem okazję poprowadzić ją dla „Przygody4x4” jako imprezę z cyklu Subariada. W Islandii zakochałem się wiele lat temu, znam ją bardzo dobrze, odwiedzam regularnie, odkrywając kolejne puste kawałki na mapie. Wszystko to, w połączeniu z 30-letnim doświadczeniem w off-roadzie, pozwoliło mi ułożyć trasę tak, aby wykorzystać potencjał rozwiązań technicznych Subaru, jednocześnie zapewniając uczestnikom emocje na wysokim poziomie. W krótkim czasie załogi Subaru

pokonały trasę dookoła Islandii, łącznie z Fiordami Zachodnimi oraz słynną drogą 622, która jest na liście najniebezpieczniejszych dróg na świecie. Do tego trzeba doliczyć trasę z Polski do Hirtshals w Danii oraz podróż promem. Sam dojazd na prom i powrót do centralnej Polski to 2600 km.

Była to jedna z trudniejszych logistycznie tras. Każdy samochód miał ograniczoną pojemność bagażnika, a często jechały w nich 4 osoby. Podróżowaliśmy w rejonach, w których liczba sklepów była ograniczona, dlatego każdy

**Doskonała znajomość Islandii i 30-letnie doświadczenie w off-roadzie, pozwoliło mi ułożyć trasę wyprawy tak, aby wykorzystać potencjał rozwiązań technicznych Subaru, jednocześnie zapewniając uczestnikom emocje na wysokim poziomie.**

wiózł pokaźne zapasy jedzenia. Wodę, na szczęście, w rejonie Islandii można pić z każdego źródła czy rzeki. Sporym logistycznym wyzwaniem było również tankowanie, które wyglądało skrajnie inaczej od tego, do którego byliśmy przyzwyczajeni. Na Islandii stacje są mocno rozrzucone, a tankowanie odbywa się w większości na stacjach automatycznych, bez obsługi. Sprawdza się tam zasada: *tankuj zawsze do pełna przy każdej okazji.*

Nasza wielka przygoda rozpoczęła się na wschodnim wybrzeżu, w miejscowości Seyðisfjörður,





Podczas wyprawy załogi Subaru pokonały trasę dookoła Islandii, łącznie z Fiordami Zachodnimi oraz słynną drogą 622, która jest na liście najniebezpieczniejszych dróg na świecie.

gdzie przypląwa prom z Danii. Już z daleka mogłem pomachać załogom, które na pokładzie z zaciekawieniem obserwowały wylądowanie do fiordu i surowy klimat roztaczający się dookoła. Pogoda była piękna, humory dopisywały, morale wysokie.

3 września, punktualnie o godz. 9 rano, pierwsze załogi zaczęły zjeżdżać z promu, dzięki czemu mogłem je powitać i zrobić krótką odprawę. Widać było, że grupa już na pokładzie zaczęła się integrować, co bardzo mi pomogło, gdyż na tak długim wyjeździe szybko

pojawia się zmęczenie trudami podróży. Marynarskim opowieściom nie było końca, dlatego przełożyłem spotkanie na wieczorny biwak.

Pierwszy dzień zaplanowałem tak, aby uczestnicy mogli oswoić się z klimatem Islandii. Dlatego nasza trasa była krótka – około 300 km, do miejscowości Höfn, gdzie mieliśmy nocleg na polu kempingowym.

Trasa przebiegała wzdłuż Oceanu Atlantyckiego, gdzie droga uroczo wznosi się i opada, co w połączeniu z ładną pogodą potęguje doznania. Ten odcinek jest naprawdę widowiskowy.

Po drodze, aby oswoić załogi z nietypowym islandzkim podejściem do sztuki, odwiedziliśmy miejsce zwane Eggin i Gleðivík, gdzie znajduje się instalacja artystyczna w postaci 34 granitowych jaj. Reprezentują one wszystkie



gatunki ptaków (również migrujące), które zakładają gniazda w Islandii. Co ciekawe, na Islandii nie ma gadów i płazów. Są za to okresowo mocno irytujące meszki, które można spotkać w okolicach jeziora Myvatn. Islandia bardzo pilnuje tego, aby na wyspie nie pojawił się żaden obcy gatunek. Jedynym niewielkim drapieżnikiem jest piesiec, czyli lisek polarny, który zimą jest biały, a latem szary. Inną atrakcją są foki, o wielorybach i delfinach opowiem w dalszej części.

Krajobraz Islandii jest typowo wulkaniczny, nie licząc wschodniej części wyspy, na której jest o wiele więcej zieleni i drzew. Istnieje islandzkie powiedzenie: *jeśli zaślądzisz w lesie, to wstań z kolan*. Jest również drugie popularne w tym rejonie porzekadło: *jeżeli nie podoba ci się pogoda, to poczekaj 20 minut, będzie gorsza*. Podczas wyjazdu mieliśmy okazję wielokrotnie tego doświadczyć.

Kolejna niespodzianka, którą odwiedziliśmy na naszej drodze, nie powstała w wyniku wykopalisk archeologicznych, ale na potrzeby

filmu. Kuriozalnie wyglądają chaty, które w środku jako konstrukcję nośną posiadają 20-stopowy morski kontener. Jest to wioska wikingów zbudowana jako scenografia do filmu, który zresztą nigdy nie powstał. Powód prozaiczny – producentom zabrakło funduszy na jego realizację. Po paru latach Uniwersal nabył prawa do realizacji filmu „Vikings”, jednak zbudowany plan filmowy nigdy nie został wykorzystany, stanowiąc natomiast atrakcję dla turystów. Za to pobliskie góry były akcją bollywoodzkiej produkcji „Dilwale”. Tuż przy wjeździe znajduje się mała „Viking Cafe”. A na końcu cypla nadal czynna jest stacja radarowa H3 islandzkiego lotniczego systemu obronnego.

Pod koniec dnia dotarliśmy do miejscowości Höfn, gdzie zaproponowałem uczestnikom wyjście na baseny termalne. Baseny na Islandii budowane są według jednego wzorca, więc na każdym czuje się jak w domu. Wszędzie jest zjeżdżalnia, basen, dwa hot poty i wanna z lodem. Woda wzmacnia głód, więc po moczeniu wybraliśmy

się do portu na islandzkie wymysły kulinarne, jak np. parówkowe ośmiorniczki czy wszystko z homara, gdyż Höfn uznawane jest za homarową stolicę Islandii.

Kolejny dzień rozpoczęliśmy wjazdem na lodowiec Joklasel, drogą F985. Tutaj przydały się właściwości jezdny Subaru, którego napęd 4x4 umożliwił sprawne pokonanie krętej i bardzo stromej drogi o luźnej nawierzchni. Drogi oznaczone literą F na początku numeru oznaczają na Islandii dostępność



○○●○

dla samochodów o podwyższonym prześwicie i z napędem na wszystkie koła. Na uczestników wyprawy czekał również pierwszy test odporności psychicznej na wodę. Na całej trasie, którą zaplanowałem, było do pokonania ponad 50 mniejszych lub większych rzek. Jeszcze wtedy ta mała przeszkoda wodna wywołała mnóstwo ekscytacji, może dlatego, że nie wiedzieli, co czeka ich dalej. W informatyce taka sytuacja nazywa się hardening – tutaj również to był początek „utwardzania” ludzi i sprzętu. Prowadząc wyjazdy po wielu miejscach na świecie obserwuję za każdym razem podobny scenariusz: grupa obcych sobie osób powoli zaczyna tworzyć silny team, wspierając się, wspólnie pokonując trudności i budując przyjaźnie na wiele lat. To, co na początku było dla wielu z uczestników poza ich strefą komfortu, z czasem powoduje już tylko uśmiech kącikiem ust i miłe wspomnienia, które pozostają na lata.

Na lodowcu załogi miały okazję zakupić najdroższe piwo na Islandii, zrobione z 1000-letniego



dę koloru jest lód na lodowcu. Nie zapuszczaliśmy się głębiej – z powodu braku czasu i specjalistycznego sprzętu, ale frajda z oglądania dorosłych ludzi, ślizgających się na lodzie jak pingwiny, była wielka.

Zjeżdżając z lodowca obejrzelśmy jeszcze widoki z filmu „Niepamięć” z Tomem Cruisem, a po



lodu. Mała butelka tego specjału, o smaku rozwodnionego płynu ustrojowego (nie próbowałem dla porównania, ale Bear Grylls tak), kosztowała 60 złotych. Ze schroniska zrobiliśmy sobie krótką wycieczkę na lodowiec, gdzie wszyscy mogli zobaczyć, jak wyglądają jego szczeliny lodowe i jakiego napraw-

krótkiej przejażdżce dojechalismy do laguny Jökulsárlón, a właściwie jeziora o głębokości 248 metrów, gdzie kręcono m.in. film „Lara Croft: Tomb Raider” oraz parę innych. Atrakcją dnia był rejs po lagunie pomiędzy górami lodowymi. Odbyliśmy go starymi, amerykańskimi amfibiami o wielkich kołach, będą-

cymi pozostałością po obecności NATO na Islandii. Pogoda dopisała, więc była okazja do zdjęć i degustacji tysiącletniego lodu. Kapitan, a właściwie chyba kierowca amfibii, zachęcał, aby zabrać kawałki lodu do kieszeni i użyć do wieczornej degustacji whisky. To typowe islandzkie poczucie humoru.

Tuż obok Jökulsárlón znajduje się plaża Diamond Beach, na którą w okresie zimowym są wyrzucane pokruszone kawałki gór lodowych, tworzące w słońcu przepiękne obrazy. W okresie letnim można to sobie tylko wyobrazić – słońce rozpuszcza każdy kawałek lodu na piasku, ale kontakt z pierwszym całkowicie czarnym kawałkiem plaży był ciekawy.

Musieliśmy jednak pędzić dalej, w pięknym słońcu, rozkoszując się drogą. Zawieszona płynnie wybierała nierówności, morale uczestników było wysokie, wszyscy za pomocą radia CB wymieniali się pierwszymi wrażeniami z Islandii. Następnie minęliśmy pomnik mostu... Tak, Islandczycy postawili pomnik mostu! Powstał on z wyginanego przez schodzące góry lodowe przęsła o zniszczonej konstrukcji. W tym kraju mosty są rów-

nież powodem największej liczby stłuczek turystów! Nie wiedzą, jak przez nie przejeżdżać, bo wiele mostów jest jednopasmowych! Zasady przejazdu jednym pasem w obu kierunkach nie są regulowane przez żadne znaki ani wskazówki. Reguła jest jednak prosta: kto pierwszy, ten lepszy. To chyba jest powodem tylu problemów. Każdy chce być pierwszy! Innym powodem największej liczby zdarzeń drogowych na Islandii są owce. To, że owca stoi trzy metry obok drogi, tyłem do jezdni, nie oznacza, że nagle nie wbiegnie nam przed maskę. Wielokrotnie na tym wyjeździe próbowaliśmy przeanalizować psychikę owiec i ich samobójcze zachowania na drodze. Nie udało nam się jednak tego zrozumieć. Musieliśmy zaakceptować

fakt, że owca przy jezdni to ryzyko, więc trzeba zwolnić. Farmerzy wypuszczają je swobodnie na wiośnię i zaganiają jesienią. Przez ten czas wędrują po całej wyspie. Jak wspomniałem, nie posiadają one, poza człowiekiem za kierownicą, żadnego naturalnego „wroga”.

Sielanka trwała w najlepsze, poprowadziłem załogi na drogę 208, która potem zmienia się w drogę F208, a to oznaczało... wjazd w słynny interior. Następnie kierowaliśmy się do miejsca zwanego Landmannalaugar, czyli „kolorowe góry”. Droga była całkowicie szutrowa, nierówna, a nawierzchnia często składała się z pokruszonych skał. Oznaczało to również pokonanie... 25 brodów rzek w drodze do biwaku usytuowanego w środku niczego.

**Brodzenie i przeprawy przez rzeki, nawet przy „peryskopowych” głębokościach nie stanowiły dla Subaru żadnego problemu.**

Przed tym karkołomnym zadaniem objaśniłem uczestnikom, na czym polega taki przejazd, gdzie są wloty powietrza, jak utrzymać fałę o odpowiednim kształcie tuż za przednim zderzakiem. Sprawdziliśmy również szczelność dolutów i... w wyniku podniesienia gwałtownie poziomu adrenaliny i atrakcji nawet nie zauważyliśmy, że połowa naszych samochodów podczas przejazdu przez rzeki zgubiła przednie tablice rejestracyjne.

Ostatni bród, tuż przed biwakiem, to już głębokość „peryskopowa” dla wielu aut, ale nie dla Subaru, które bez żadnego problemu, ściśle według wskazówek, pokonały ostatni przed biwakiem bród, który z daleka parował, a woda miejscami zakrywała



○○○●

przednie lampy. Pełni wrażeń zakończyliśmy wieczór, mocząc się w gorącej rzece pośród przepięknych krajobrazów. Rozmowy trwały prawie do samego rana. Gorąca woda w rzece plus zapasy ze sklepu wolnocłowego wygasili piękny dzień.

Landmannalaugar to unikatowe miejsce polecane jako cel wycieczek i trekkingu. Wyznaczono tam cztery szlaki do turystyki pieszej.

Każdy z nich jest skrajnie inny. Kolorowe góry ryolitowe tworzą pełne spektrum kolorów – od odcieni czerwieni i różu, poprzez zielenie i błękity, przez złocistą żółć, aż po czarne jak noc pole lawy Laugahraun. Mimo trudnego dojazdu naprawdę warto odwiedzić to miejsce. Charakterystycznym jego elementem jest stary amerykański autobus szkolny, przerobiony na malutki bar i sklepik spożywczy. Jednak

**Reynisfjara to najpiękniejsza nietropikalna plaża na świecie i jednocześnie miejsce występowania jednych z najmniejbezpiecznych fal, jakie można zobaczyć.**

największe zdziwienie budzi piaskownica dla dzieci, wypełniona... kamieniami. Tam po prostu nie ma piasku – podobnie jak trawy pod namioty. Rozbiliśmy się zatem na błotnistej brei, co nikomu już nie przeszkadzało.

#### 5 września

Tego dnia czekał nas powrót tą samą trasą, przez te same brody. Wykorzystaliśmy go na... zbieranie

naszych tablic rejestracyjnych. Odnieśliśmy pełen sukces – wszystkie zostały odnalezione (plus parę obcych).

Po dojechaniu ponownie do głównej drogi Islandii, czyli słynnej jedyńki, udaliśmy się na „shopping” w miejscowości VIK, w której jest wytwórnia ubrań outdoor znanej islandzkiej firmy. Wszyscy jednak tęsknili-

śmy za widokami i dzikością, więc uciekliśmy stamtąd na pobliską czarną plażę Reynisfjara. Według wielu portali jest to najpiękniejsza nietropikalna plaża na świecie, jednocześnie miejsce występo-

wania pięknych kolumn bazaltowych, małej jaskini i jednych z najmniejbezpiecznych fal, jakie można zobaczyć. Ostrzeżenia są wszędzie, a mimo to fale zbierają co roku śmiertelne żniwo. Plaża jest całkowicie czarna i – co ciekawe – składa się z mikroskopijnych, wyszlifowanych przez fale, kamyczków.

Można godzinami je przebierać, oglądać i przeczesywać plażę.

Uciekliśmy jednak od innych turystów na niewielki półwysp Dyrhólaey, który tworzą klify o wysokości dochodzącej do 120 metrów. Wystające z wody skalne formacje były od wieków odwiedzane przez lokalnych mieszkańców, którzy w sezonie zbierają na nich jaja ptaków morskich. Najbardziej charakterystycznym elementem dla tego miejsca jest, powstały na skutek erozji, wielki otwór w skale budującej cypel, tworzący monumentalny łuk. To również miejsce lęgowe ptaków i z tego powodu cały cypel jest zamknięty w okresie od maja do czerwca. Można tam spotkać ogromne ilości maskonurów. Jest to również najbardziej wysunięty kawałek Islandii na południe, zwany przez angielskich żeglarzy „Cape Portland”. Do dzisiaj zachował się ciekawy system do cumowania statków i transportowania towarów na brzeg za pomocą windy linowej.

Gotowi na dalsze przygody, podążyliśmy dalej, aż nadszedł czas na wodospady. Jako pierwszy zobaczyliśmy Skógafoss – wodospad gigant, o szerokości 25 metrów, gdzie w ciągu każdej sekundy tony wody spadają 62 metry w dół, tworząc hałas, mgłę, a co za tym idzie – tęcze we wszystkich konfiguracjach. Jed-



nak nie jest największym islandzkim wodospadem, ani ze względu na ilość wody, ani wysokość.

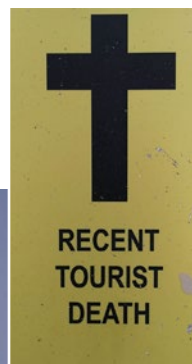
Po zaliczeniu tej atrakcji zaparkowaliśmy obok kolejnego wodospadu – Seljalandsfoss, który zamierzaliśmy obejść ścieżką dookoła strumienia wody. Obejrzenie takiej ilości wody od „zaplecza” zrobiło wrażenie!

W dalszej części wycieczki na piechotę pokonaliśmy 500 metrów do małego zagubionego w środku jaskini wodospadu Gljúfrabúi. Dojście do niego było... rzeką po kamieniach. Musieliśmy liczyć się z przemoczeniem, gdyż krople wody były wszędzie. Ale było warto! Załogi Subaru, używając peleryn, worków na śmieci i kurtek, zdobyły i tę atrakcję.

Żeby zrekompensować trudy podróży w tym dniu, zaplanowałem komfortowy nocleg w drewnianych domkach z hot potem na tarasie i sprzętem do grillowania. Tutaj zaznaczę różnicę między popularnym jacuzzi, a hot potem. Hot pot zasilany jest cały czas świeżą wodą termalną, a jej nadmiar usuwany w kierunku natury. Jacuzzi natomiast posiada stale tę samą wodę. Na Islandii są tylko hot poty.

Po zaopatrzeniu się w mięsiwa lokalne na grilla przystąpiliśmy, z wielkim wysiłkiem, do konsumowania wrażeń z ostatnich dni, przegryzanych przez uczestników moimi opowieściami o planach na następne.

ciąg dalszy w następnym numerze





## KLEJNOTY KORONNE

Rzadkie modele Subaru przeznaczone na rodzimy rynek, które niegdyś można było podziwiać wyłącznie na łamach publikacji z gatunku „Samochody świata”, dziś mogłyby zainteresować polskich poszukiwaczy mocnych wrażeń.

Nie wszystkie sportowe modele Subaru goszczą w europejskich salonach sprzedaży. Czasem na przeszkodzie staje chłodna kalkulacja ekonomiczna koncernu, innym razem przyczyną są względy prestiżowe. Choć Japończycy zazdrośnie strzegą swoich klejnotów koronnych, to wiele perełek trafia na internetowe aukcje samochodów używanych, do których mają dostęp także klienci zagraniczni. Stamtąd wozy rozjeżdżają się po całym świecie, w tym także do Polski.

Jako fan niebieskich aut na złotych felgach oraz suszarek do prania na tylnej klapie postanowiłem przygotować subiektywny wybór pięciu najciekawszych Subaru o sportowym zacięciu, które mogłyby zainteresować polskiego pasjonata.

### Vivio RX-R

W świecie anglosaskim funkcjonuje przysłowie, że dobre rzeczy trafiają się w małych opakowaniach. To powiedzenie można śmiało przyłożyć do Subaru Vivio RX-R.

Jak przystało na klasyczny mikro-samochód (jap. *keijidōsha*), produkowane w latach 1992–1998 Vivio jest miejskim zwierzątkiem, w którym prymat mają czynniki takie jak niska cena zakupu, ekonomia i walory użytkowe. Ktoś, kto kupuje taki pojazd, nie oczekuje od niego osiągnięć godnych rasowego auta sportowego.

Najwyraźniej nikt nie wspominał o tym inżynierom Subaru, którzy z pudełka na czterech kołach postanowili uczynić rasową rajdówkę (być może czerpiąc

inspirację z Imprezy WRX 1. generacji). Samochodzik otrzymał czterocylindrowy silnik o pojemności 658 cm<sup>3</sup>. Z technicznej perspektywy agregat o mocy 64 KM jest niezwykle interesujący. Otrzymał dwa wałki rozrządu, cztery zawory na cylinder, wielopunktowy wtrysk paliwa oraz sprzężarkę mechaniczną. Nie zdziwiłbym się, gdyby to maleństwo składali zegarmistrze, a nie mechanicy w fabryce. Oczywiście konstruktorzy okrasili RX-R obowiązkowym napędem na cztery koła. Tym sposobem stworzono autko niewiele większe od Małego Fiata, które na krętej szosie zawstydziłoby niejednego „dorosłego” sportowca. Nie dziwi więc, że Vivio RX-R wciąż cieszy się popularnością wśród początkujących zawodników rajdowych w rodzimej Japonii.



wraz z kolegami z ekipy pokazał światu, że małe Vivio o lwim sercu mogło bez kompleksów rywalizować z najlepszymi. Z radością uściskałbym dłoń pierwszej osobie, która wystartowałaby takim autem w polskim rajdzie.



Bodaj najciekawszy międzynarodowy wątek w historii RX-R wydarzył się w 1993 r. Fabryczny zespół Subaru Tecnica International wystawił trzy Vivio do Rajdu Safari. Jedno z aut poprowadził 25-letni Szkot - Colin McRae. Niestety nie ukończył rajdu z powodu awarii przedniego zawieszenia, jednak



**Legacy Twin Turbo**

Mam szczególny sentyment do Legacy. Ciemnozielony Outback mojej mamy był pierwszym autem, które samodzielnie poprowadziłem. Gdy jako pędrak dowiedziałem się, że macierzysty oddział Subaru sprzedawał taki wóz w wersji z podwójnym doładowaniem, ciepłe

szkodzie stały zapewne względy techniczne, bowiem turbosprężarki IHI w układzie sekwencyjnym umieszczono akurat tam, gdzie w wersji przystosowanej do ruchu prawostronnego znajduje się układ kierowniczy (to też komplikuje tzw. przekładkę, czyli operację przełożenia kierownicy na lewą stronę).

rewizji, a także pierwszy wariant STi. Wraz z nim w katalogu zawitał WRX STi Sports Wagon, czyli urodziwe kompaktowe kombi. W pięciodrzwiowym nadwoziu znalazła się mechanika pożyczona z limuzyny o rajdowym rodowodzie. Słynny silnik typu EJ20 generował 250 KM, a napęd przenosiła pięciobiegowa

**Forester STi**

Pięć i pół sekundy do „setki”, ćwierć mili w ciut ponad 14 sekund. Takich osiągnięć nie powstydziloby się żadne sportowe auto, a co dopiero lodówka ze stałym napędem na cztery koła.

Forester STi z roczników 2004–2006 w pewnym sensie jest

japońskich Imprez w codziennej jeździe, zwłaszcza w ruchu miejskim. Dla kogoś, kto potrzebuje auta prędkiego, acz większego i bardziej praktycznego od Imprezy, a jednocześnie o nieco mniejszych gabarytach niż Legacy w nadwoziu kombi, Forester STi jest idealnym wyborem. Jestem ciekaw, czy konstru-

Samochodowy ekwiwalent poczwórny espresso posiadała lekka, aluminiowa maska, odchudzone drzwi (z boczka włącznie), cieńsze szyby oraz spartańską tapicerkę. Na klapie bagażnika zagościł nowy spoiler z włókna węglowego, zupełnie inny niż klasyczna suszarka do prania, a obrę-



uczucia do tego modelu jeszcze bardziej się wzmocniły.

Z silnikiem EJ20 z dwiema turbosprężarkami powstawało kilka różnych wariantów Legacy, począwszy od 2. generacji. Pierwszy, o nazwie GT, zadebiutował w październiku 1993 roku. Legitymował się mocą 250 KM. Klient miał do wyboru karoserię sedan lub kombi oraz dwie skrzynie: ręczną, pięciobiegową, lub automatyczną o czterech przełożeniach. Z czasem do oferty dołączały kolejne wariacje na temat. Sukcesywnie wyposażano je w sportowe dodatki, choćby obręcze BBS z lekkich stopów czy sztywniejsze zawieszenie z amortyzatorami Bilstein. Wraz z trzecią generacją pułap mocy dobił do 280 KM. Do sprzedaży trafiały też kolejne wyjątkowe wersje, takie jak opracowany przy współpracy z Porsche Design wariant Blitzen czy niezwykle rzadki S402, dzieło STi.

Mam wrażenie, że takie Legacy mogły stanowić ciekawą alternatywę dla europejskiego establishmentu z przełomu wieków. Na prze-

Można też domniemywać, że Subaru obawiało się kosztów wynikających z wymogu dostosowania silnika do europejskiego paliwa i norm emisji spalin. Szkoda.

**Impreza WRX STi Sports Wagon**

Oczywiście wyobraźni już widzę ten komentarz: „Skoro wybrałeś wczesną Imprezę, to dlaczego nie 22B albo chociaż dwudrzwiowe WRX STi?”. Nie ulega wątpliwości, że niesamowita „dwa-dwa-be” oraz wariant STi, na których bazowała, to dla każdego miłośnika Subaru samochody marzeń. Szkopuł w tym, że nie każdy fan niebieskich rajdówek może pozwolić sobie na zakup niezbyt praktycznego, wyspecjalizowanego auta z utrudnionym dostępem do tylnych siedzeń i suszarką do prania na tylnej klapie. Na szczęście marka spod znaku Plejad nie zapomniiała o tych, którzy potrzebowali wozu szybkiego, ale o nieco większych walorach użytkowych niż standardowa Impreza.

W 1994 r. Subaru wprowadziło do oferty Imprezę WRX po drobnej

ręczną skrzynią. Także z zewnątrz auto wyglądało dokładnie tak jak sedan, choć oczywiście otrzymało nieduży plecak.

W zamian za dodatkowe 40 kg masy auta klient otrzymywał wóz o wiele bardziej uniwersalny niż Impreza w nadwoziu czterodrzwiowym, a przy tym sporo szybszy niż miejscowy WRX czy europejski GT (także dostępne w kombi). O ile nie wyobrażam sobie, by ktokolwiek zdołał przewieźć babciną wersalkę takim kompaktem, to piąta furtka stanowiła zdecydowane ułatwienie przy pakowaniu zakupów, toreb podróżnych czy wózka dziecięcego.

Gdybym miał dziś możliwość, by importować szybkie Subaru z Japonii, poważnie zastanowiłbym się nad wariantem Sports Wagon, a zwłaszcza ostatnim w tej karoserii STi Version VI z rocznika 2000. W razie wątpliwości co do sportowego charakteru tego auta wystarczy zajrzeć do papierów FIA modelu Impreza – obok nadwozi dwu- i czterodrzwiowych Subaru homologowało do sportu także kombi.

odmiencom w katalogu modeli na rodzimym rynku przygotowanych przez firmowy dział sportu Subaru. Powstał na bazie 2. generacji rodzinnego crossovera. Ani wcześniej, ani później koncern nie pokusił się o wysłanie Forestera do siedziby swojego tunera w mieście Mitaka. W odróżnieniu od większości japońskich modeli sygnowanych znaczkami STi „leśnik” otrzymał silnik o pojemności nie 2, tylko 2,5 litra. Tym samym wariant przeznaczony wyłącznie na rodzimym rynku stał się bliższy amerykańskiej lub europejskiej specyfikacji późnej Imprezy STi 2. generacji niż kuzynowi z japońskim paszportem. Oczywiście motor spięto z sześciobiegową przekładnią i kompleksowo zmodyfikowanymi układami: jezdny, napędowym i hamulcowym.

Tym sposobem Forester nabrał sportowego sznytu, nic nie tracąc z walorów użytkowych wersji podstawowej. Zwiększona pojemność skokowa sprawia, że szybki Forester jest nieco łagodniejszy od

ując ten wóz inżynierowie Subaru zdawali sobie sprawę, że parę lat później ta niszowa wersja Forestera stanie się chlubnym wzorcem dla całej rzeszy usportowionych crossoverów.

**Impreza S202 STi**

Wystarczyły dwa tygodnie, by wszystkie 400 egzemplarzy bodaj najbardziej ekstremalnej Imprezy 2. generacji znalazły nabywców. S202 STi pochodzi z rocznika 2002 i jest drugą odsłoną rodziny „S” od fabrycznego tunera Subaru. Powstała na bazie (tu proszę o głęboki wdech) Imprezy WRX STi Type-RA Spec C (wydech). Ta ostatnia stanowiła przeznaczoną do rajdów wariację na temat „zwykłego” STi, które doskonale znamy na Starym Kontynencie. Najwyraźniej inżynierowie Subaru Technica International mieli chrapkę na więcej, więc stworzyli model, który bez żadnej przesady można nazwać autem gotowym do bicia rekordów na Nürburgringu już od chwili wyjazdu z salonu.

cze wymieniono na produkty Rays Engineering okraszone znaczkami STi. Hamulce wzmocniono, dodając nacinane tarcze i przewody w stalowym oplocie. Z kolei zawieszenie otrzymało komplet wahaczy i drążków STi (oczywiście różowej barwy), a na przedniej i tylnej osi zainstalowano dyferencjały o ograniczonym poślizgu (tzw. szpery). Choć auto zachowało elektryczne szyby i klimatyzację, to schudło o niebagatelne 140 kg w stosunku do bazowego STi. Na dodatek otrzymało silnik wzmocniony do 320 KM i cały szereg innych modyfikacji, które nie sposób wymienić w tak krótkim materiale.

Nie bez przyczyny S202 prędko zyskuje na wartości, bo już dziś jest traktowane jak gwarantowany klasyk. Każde auto, które otrzymało kompleksową kurację od STi, bezdyskusyjnie zasługuje na to miano. Nie dziwi więc, że w rankingach najlepszych Imprez wszech czasów S202 bywa stawiane w jednym szeregu z 22B. Ile bym dał, by pojeździć taką po Nordschleife!



## WSZECHSTRONNE INSPIRACJE

Miniony kwartał to dla Orkiestry Akademii Beethovenowskiej niezwykle płodny okres. Rok Beethovena, autorski cykl JPM, nagrania do produkcji telewizyjnych i płytowych. Film, teatr, muzyka klasyczna, pop, elektroniczna. Mnogość stylistyki to dla członków zespołu wyzwanie i spełnienie zarazem. Czy odnaleźli się w przeróżnych estetykach i tym razem? Oczywiście. Zawsze się odnajdują. I czerpią z tych inspiracji pełną piersią.

Pod koniec ubiegłego roku Orkiestra Akademii Beethovenowskiej godnie zakończyła Rok Beethovena, odbywając w, przesuniętą o rok, 250. rocznicę jego śmierci koncerty w trzech niemieckich ośrodkach kulturalnych: Babenhausen, Amorbach oraz Darmstadt. Zabrzmiały m.in. VII Symfonia wiel-

kiego mistrza oraz Kantata „Vom Himmel hoch” Felixa Mendelssohna. Orkiestrę z towarzyszeniem Chóru Koncertowego Darmstadt poprowadził wieloletni przyjaciel zespołu – maestro Wolfgang Seeliger, a partie solowe brawurowo wykonali sopranistka Clara Maria Kastenholz oraz baryton Josua Bernbeck.

### Wielka cisza

Kolejne już zaproszenie od poznańskiej Fabryki Sztuki zaowocowało niezwykle ciekawym projektem w formule „Speaking Concert”. Tym razem artyści Orkiestry Akademii Beethovenowskiej w Auli UJ Auditorium Maximum zaprezentowali twórczość Ludwika van Beethovena w kontekście całego procesu



ft. Marcin Zięba

**W poznańskiej Fabryce Sztuki artyści OAB zaprezentowali twórczość Ludwika van Beethovena w kontekście utraty słuchu przez patrona zespołu.**

skiej sceny muzycznej: Reni Jusis, Kayah, Ania Dąbrowska, Michał Szpak oraz Beata Kozidrak.

**Godny finał**

Autorski projekt Orkiestry Akademii Beethovenowskiej „Jeszcze Polska Muzyka”, ukazujący m.in. zapomniane lub niedoceniane dzieła polskich kompozytorów, swoją odsłonę miał tym razem w Filharmonii Krakowskiej. Był to zarazem finałowy koncert ju-



ft. Marek Jedra x 2

bileuszowej X edycji cyklu. W repertuarze znalazły się Sinfonietta nr 2 na flet i orkiestrę smyczkową Krzysztofa Pendereckiego, Symfonia wolności Jana Sanejki oraz prapremiera zamówionej przez OAB III Symfonii na sopran i orkiestrę symfoniczną Elliota Goldenthala – oscarowego kompozytora takich produkcji jak „Frida”, „Wywiad z wampirem” czy „Batman Forever”. III Symfonia została napisana do poezji Barbary Sadowskiej oraz dedykowana pamięci ofiar i bohaterów stanu wojennego. Jak na finał

przystało, swoją obecnością na scenie zaszczylicili u boku OAB artyści największego formatu – Adriana Ferdecka (sopran) oraz Łukasz Długosz (flet). Całość poprowadzili Pierwszy Gościnnie Dyrygent Orkiestry Akademii Beethovenowskiej Jean-Luc Tingaud oraz Monika Stefaniak, a podczas zapowiedzi poszczególnych utworów mogliśmy usłyszeć niezwykle czarujący głos Dariusza Stańczuka z RMF Classic.

**OAB s.f.**

Można by rzec, że studio nagrań to dla Orkiestry Akademii Beethovenowskiej drugi dom. Dorobek zespołu na gruncie filmowym to niezliczona ilość produkcji hollywoodzkich i nie tylko. Tym razem z nieopisaną przyjemnością artyści OAB przyjęli zaproszenie do nagrania muzyki autorstwa Dana Levy’ego do najnowszej francusko-litewskiej produkcji w reżyserii Kristina Buozyte i Bruno

Sampera. Główną rolę w dramacie s.f. „Vesper Seeds” zagra Eddie Marsan, znany m.in. z takich filmów jak „Sherlock Holmes”, „Iluzjonista” czy „Gangi Nowego Jorku”. Za dyrygenckim pulpitem stanął Vincent Kozłowski, a nad artystycznym duchem czuwał także autor aranżacji orkiestrowych – Mario Forte, laureat Międzynarodowego Konkursu Jazzowego im. Zbigniewa Seiferta. Jego charyzmatyczna osobowość wraz z tajemniczą ekspresją kompozytora nadały wydarzeniu niezwykle atmosfery, która udzielała się zarówno artystom, jak i realizatorom zasiadającym w pokoju reżyserskim.

**Czułe struny**

Na ten projekt Orkiestra Akademii Beethovenowskiej czekała z niecierpliwością. Trzynasty album studyjny Natalii Kukulskiej „Czułe struny” z nietuzinkowymi aranżacjami muzyki Fryderyka Chopina doczekał

**Z początkiem roku Orkiestra Akademii Beethovenowskiej podjęła współpracę z agencją koncertową Make Music. Kooperacja rychno zaowocowała kwietniowym koncertem „The Music of Hans Zimmer & John Williams”.**

się dwóch odsłon koncertowych – w krakowskim ICE oraz w Narodowym Forum Muzyki we Wrocławiu. W tym spektakularnym i jakże wzruszającym zarazem wydarzeniu muzycy OAB towarzyszyli artyście pod batutą autorów aranżacji: Nikoli Kołodziejczyka, Pawła Tomaszewskiego, Jana Smoczyńskiego, Adama Sztaby oraz Krzysztofa Herdzina. Solistka natomiast nie tylko zaprezentowała umiejętności wokalne na światowym poziomie, ale dała się także poznać w roli wyjątkowo utalentowanej konferansjerki, prezentując okoliczności oraz historie powstawania swych utworów.

**Unity of Three**

Ihab Darwish – Pierwszy Gościnnie Kompozytor Orkiestry Akademii Beethovenowskiej, tym razem zawiązał wraz z zespołem w nowoczesnej i pierwszej prywatnej sali koncertowej Cavatina Hall

utraty słuchu przez patrona zespołu. W rolę zarówno dyrygenta, jak i lektora wcielił się maestro Marcin Sompoliński, który z wrodzoną sobie pieczołowitością i dbałością o każdy detal wprowadził publiczność w ten jakże tragiczny aspekt twórczości wielkiego mistrza. Pośród zadumy i ubolewania nad życiową tragedią kompozytora nie zabrakło także szczypty ironicznego poczucia humoru, z którego słychać kompozytor.

Boga”. Całe wydarzenie uświetnili znakomici soliści, a wśród nich m.in. Julia Zarycka, Piotr Kutnik, Beata Czernecka, Andrzej Lichosyt, Beata Paluch oraz Jakub Zuckerman. Obfitujący w moc wzruszeń i artystycznych uniesień koncert był transmitowany w internecie, a także został upamiętniony nagraniem płytowym wydanym przez DUX Poland.

**Orcheston**

Zaledwie dzień po jubileuszu Zaryckiego, dzięki wieloletniej już współpracy z czołową polską agencją koncertową MJM Prestige, artyści Orkiestry Akademii Beethovenowskiej po raz kolejny wystąpili na scenie ze słynnym DJ-em i producentem muzycznym Gromee’em. Po raz kolejny również pokazali, że wszelkie muzyczne style nie mają przed nimi tajemnic. Najsłynniejsze przeboje muzyki elektronicznej w aranżacjach Gromee’ego mogliśmy usłyszeć w Centrum Kongresowym ICE, a splendoru tradycyjnemu dodały gwiazdy pol-

**Święto teatru**

12 grudnia 2021 roku, pod patronatem Krakowskiego Forum Kultury, w Centrum Kongresowym ICE swoje 80. urodziny obchodził wybitny kompozytor teatralny i filmowy Andrzej Zarycki. Dorobek krakowskiego artysty miała przyjemność zaprezentować Orkiestra Akademii Beethovenowskiej pod batutą przyjaciela kompozytora – Jacka Rafała Delekty. Zabrzmiały dzieła z kultowych polskich spektakli, takich jak: „Anna Karenina”, „Księga raju” czy „Brat naszego



ft. Robert Nowak

○○●

w Bielsku-Białej, aby zrealizować nagranie „Abrahamic Symphony: Unity of Three”. Napisany przez amerykańskich kompozytorów muzyki filmowej (David Shire, John Debney) oraz samego Darwisha utwór łączy w sobie trzy nurty religijne: judaizm, chrześcijaństwo oraz islam. Nowo wybudowana sala koncertowa, dysponująca najnowszymi technologiami oraz sprzętem studyjnym, pozwoliła artystom na live streaming do Santa Monica, gdzie za konsolą reżyserską zasiadali producenci i reżyserzy całego przedsięwzięcia. Chwilę po dokonaniu nagrania audio muzykę przeniesiono do krakowskiej telewizji, aby dokonać rejestracji wideoklipu tego wyjątkowego projektu. Towarzysząca inauguracji centrum religijnego w Abu Dhabi (The Abrahamic Family House) prapremiera utworu odbędzie się na przełomie nowego roku.

#### Klasyka filmu

Z początkiem tego roku Orkiestra Akademii Beethovenowskiej podjęła współpracę z agencją koncertową Make Music. Kooperacja rychło zaowocowała kwietniowym koncertem „The Music of Hans Zimmer & John Williams” w poznańskiej Sali Ziemi. Wśród dzieł dwóch gigantów muzyki filmowej publiczność usłyszała takie hity jak: „Park Jurajski”, „Star Wars”, „Gladiator” czy „Piraci z Karaibów”. Dyrekcję artystyczną wraz z batutą przejął zaprzyjaźniony już z muzykami OAB maestro Maciej Sztor, a swego głosu użyczyła niezwykle uzdolniona aktorka i wokalistka Edyta Krzemień, solistka Teatru Roma, jedyna polska artystka formacji Circue du Soleil, a także wiodący głos produkcji Zbigniewa Preisnera.

#### „Biała odwaga”

Najnowszy film w reżyserii Marcina Koszałki opowiada historię dwóch góralskich braci. Gdy wybuchła wojna, jeden z nich pragnie nakłonić górali do kolaboracji

z Niemcami, aby uchronić swój region od wojennej zagłady. W tej dość kontrowersyjnej produkcji swoje miejsce znalazła również Orkiestra Akademii Beethovenowskiej, która w Teatrze im. Juliusza Słowackiego w Krakowie wzięła udział w nagraniach audio oraz wideo do muzycznych scen z filmu. Przenosząc się w czasy okupacji,

**Podczas kwietniowego koncertu w poznańskiej Sali Ziemi publiczność usłyszała takie hity jak: „Park Jurajski”, „Star Wars”, „Gladiator” czy „Piraci z Karaibów”.**

żywo i z folkowym wdziękiem oddała atmosferę polskich Tatr.

#### W smoczej skórze

Festiwal Muzyki Filmowej w Krakowie to już nieodłączny element corocznego repertuaru Orkiestry Akademii Beethovenowskiej. Podczas tegorocznej edycji zespół zagrał symultaniczny kon-

cert z niezwykle muzyką na żywo do filmu „Jak wytresować smoka” w kompozycji znakomitego Johna Powella. To nietuzinkowe wydarzenie było gratką nie tylko dla młodocianych fanów filmu, lecz również wszystkich melomanów oraz wielbicieli krakowskiego FMF. Brawurowo wykonana przez OAB ścieżka dźwiękowa spotkała się

z olbrzymim entuzjazmem słuchaczy i widzów, którzy nie raz już mieli okazję przekonać się o kunszcie artystów na gruncie filmowym podczas wielu poprzednich edycji festiwalu. Na podeście dyrygentkim stanął nie kto inny jak maestro Ernst van Tiel, a orkiestrze towarzyszył na scenie Chór Filharmonii Krakowskiej.

#### ORKIESTRA AKADEMII BEETHOVENOWSKIEJ (OAB)

Jeden z czołowych europejskich zespołów symfonicznych młodego pokolenia. Tworzą go najwybitniejsi studenci i absolwenci europejskich wyższych szkół muzycznych. Zespół rozpoczął działalność w 2003 roku, tuż po sukcesach na 53. Festiwalu Jünger Künstler w Bayreuth. W 2005 roku za sprawą Elżbiety Pendereckiej OAB zadebiutowała podczas IX Wielkanocnego Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie. Na koncie ma dwadzieścia osiem płyt nagranych m.in. dla wytwórni Dux, Centaur Records, Le Foux oraz Universal. Z sukcesem sięga zarówno po klasykę, jak też przeboje muzyki rozrywkowej czy filmowej, współpracując z takimi sławami, jak: Hans Zimmer, Elliot Goldenthal, Michał Lorenc, Jan A.P. Kaczmarek, Gabriel Chmura, Łukasz Borowicz, Jacek Kasprzyk, Aleksandra Kurzak, Ingolf Wunder. Gości na słynnych scenach koncertowych Europy i świata, w tym Alte Oper Frankfurt, wiedeńskiej Musikverein, Great Hall of the People w Pekinie, Xinhai Concert Hall czy Konzerthaus w Berlinie. Regularnie występuje na Wielkanocnym Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie, Festiwalu Muzyki Polskiej w Moskwie, Last Night of the Proms in Cracow oraz Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie. Od grudnia 2015 roku koncertowe podróże Orkiestry Akademii Beethovenowskiej zataczają coraz dalsze kręgi dzięki wsparciu jej motoryzacyjnego partnera – Subaru Import Polska.

[www.oab.com.pl](http://www.oab.com.pl)

[facebook.com/BeethovenAcademyOrchestra](https://facebook.com/BeethovenAcademyOrchestra)

[instagram.com/beethovenacademyorchestra](https://instagram.com/beethovenacademyorchestra)

#### Kalendarium

Już niebawem, **9 lipca 2022 r.**, w łódzkiej Atlas Arenie usłyszymy artystów OAB wraz ze słynnym włoskim triem Il Volo, słynącym z hitów classical crossover. **16 sierpnia** muzycy oddadzą się w artystyczne szpony Fryderyka Chopina podczas kolejnej edycji festiwalu „Chopin i jego Europa”, a chwilę później zawitają w Zakopanem, gdzie w towarzystwie muzyków OAB usłyszymy dwóch wybitnych artystów: Roby'ego Lakatosza i Sebastiana Wypycha. Dni **19 oraz 28 sierpnia** będą istnym świętem dla Orkiestry Akademii Beethovenowskiej. Najpierw na Stadionie Narodowym w Warszawie, a następnie w krakowskiej Tauron Arenie zespół wystąpi z maestro Andream Bocellim!



© fot. Robert Nowak

# POWTÓRKA Z PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO DLA KIEROWCÓW NA PODSTAWIE NOWEGO TARYFIKATORA MANDATÓW

Sądzę, że na użytkujących samochody marki Subaru i czytelnikach Magazynu „Plejady” radykalna podwyżka kwot mandatów nie powinna zrobić większego wrażenia. Z prostego powodu – dzięki znajomości przepisów i sposobowi jazdy (również za sprawą moich artykułów) nigdy nie powinni stać się podmiotem postępowania mandatowego.

Nadarzyła się jednak okazja, żeby zrobić małą rekapitulację przepisów ruchu drogowego i wskazać jednocześnie zagrożenia wynikające z ich ewentualnego niestosowania, np. w wyniku zbyt małej koncentracji na kierowaniu pojazdem.

## Naruszenia wobec osób pieszych

**Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu przez przejście dla pieszych lub wchodzącemu na nie skutkować będzie kwotą mandatu w wysokości 1500 zł. Jeśli takie wykroczenie popełnione zostanie po raz kolejny, kwota mandatu zostanie powiększona o 100%, czyli wyniesie 3000 zł.**

Ta i inne podniesione dwukrotnie kwoty dla recydywistów wchodzi w życie 17 września bieżącego roku. Do tego czasu system ma umożliwiać bieżące sprawdzanie wielokrotności wykroczenia.

**Identyczny wymiar mandatu, czyli 1500 zł, a w recydywie 3000 złotych, grozi za nieustąpienie przez kierującego pojazdem skręcającego w drogę poprzeczną pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu przez jezdnię na skrzyżowaniu.**

Oczywiście, jeśli jedziemy na wprost przez skrzyżowanie i nie

ma przejścia dla pieszych, to pieszy pierwszeństwa nie ma.

Przypomnijmy, że nieustąpieniem pierwszeństwa będzie zachowanie kierującego zmuszające pieszego do zatrzymania pieszego bądź spowolnienia lub przyspieszenia kroku przez pieszego. Jeżeli taka okoliczność nie zajdzie, to nie zostanie wypełniona dyspozycja wykroczenia, przy czym zwracam uwagę, że w przypadku przejścia dla pieszych zabronione jest nieustąpienie pierwszeństwa także wchodzącemu pieszemu. Zasada ta nie dotyczy jedynie motorniczego tramwaju.

Dodać należy, że **jeżeli zachowanie kierowcy doprowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa, np. poprzez rozwijanie przez kierowcę dużej, jak na warunki, prędkości przy dojeżdżaniu lub przejeżdżaniu przez przejście, wysokość mandatu zostanie podniesiona o kolejne 1000 zł.**

Analogiczna grzywna 1500 zł (w recydywie 3000 zł) grozi za: » nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy przejeżdżaniu przez chodnik lub drogę dla pieszych albo podczas jazdy po placu, na którym ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni,

**Unikanie powodów do otrzymywania mandatów to nie tylko brak uszczerbku w naszych finansach, ale przede wszystkim bezpieczeństwo na drogach.**



- » nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przez kierującego pojazdem podczas włączania się do ruchu (w tym wyjeżdżając z drogi wewnętrznej, strefy ruchu lub strefy zamieszkania),
- » nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy cofaniu pojazdem,
- » nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przez kierującego pojazdem w strefie zamieszkania,
- » niezatrzymanie pojazdu w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osobie niepełnosprawnej, używającej specjalnego oznakowania (biała laska)



Nieustąpienie pierwszeństwa pieszoemu przechodzącemu przez przejście dla pieszych lub wchodzącemu na nie skutkować będzie kwotą mandatu w wysokości 1500 zł.

zapisana po ukośniku) – przekroczenie o:  
 31–40 km/h = 800/1600 zł,  
 41–50 km/h = 1000/2000 zł,  
 51–60 km/h = 1500/3000 zł,  
 61–70 km/h = 2000/4000 zł,  
 71 km/h i więcej = 2500/5000 zł.

Dodatkowo pozostaje kara za zatrzymania prawa jazdy na 3 miesiące za przekroczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym o 51 km/h (czyli jazda 71 km/h w strefie zamieszkania, 81 km/h w strefie „tempo 30”, itd.).

#### Naruszenia związane z niedozwolonym wyprzedzaniem

Wyprzedzanie pojazdu z niewłaściwej strony skutkuje mandatem 1000-złotowym, a w recydywie dwukrotnością tej kwoty. Przypomnijmy, że warunkiem koniecznym dla takiego przeprowadzenia wyprzedzania jest istnienie wyznaczonych pasów ruchu, których na jednojezdniowych drogach poza obszarem zabudowanym musi być co najmniej trzy do ruchu w danym kierunku (oczywiście nie dotyczy to wyprzedzania pojazdu

sygnalizującego skręt w lewo oraz tramwaju).

Identyczny wymiar mandatu (1000/2000 zł) dotyczy poniższych wykroczeń:

- » wyprzedzanie pojazdu silnikowego przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia,
  - » wyprzedzanie pojazdu silnikowego na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi,
  - » wyprzedzanie pojazdu silnikowego na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub kierowanym,
  - » wyprzedzanie pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym,
  - » wyprzedzanie na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany,
  - » wyprzedzanie na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim,
  - » wyprzedzanie przy przejeździe lub bezpośrednio przed nimi, z wyjątkiem skrzyżowania lub przejazdu tramwajowego, na którym ruch jest kierowany,
  - » złamanie zakazu wyprzedzania określonego znakiem drogowym (czyli znakiem B-25 lub B-26).
- Zwiększanie prędkości przez kierującego pojazdem wyprzedzanym zagrożone jest karą równą 350 zł, a niezachowanie bezpiecznego odstępu od pojazdu wyprzedzanego – 300 zł.

#### Naruszenia na przejazdach kolejowych

Zachowania, za które grożą wysokie mandaty, są z natury chuligańskie bądź totalnie nieodpowiedzialne. Bo jak inaczej nazwać objeżdżanie opuszczonych półzapór lub wjeżdżanie na przejazd pomimo rozpoczęcia opuszczania zapór albo pomimo wyświetlanego sygnału czerwonego? Mandat za takie

wybryki to 2000 zł, a w wypadku powtórzenia wykroczenia – 4000 zł.

I tutaj proszę o szczególną uwagę. Taki sam wymiar kary –

Drugie wykroczenie, które często jest popełniane, to wjazd na przejazd bez możliwości jego opuszczenia z powodu zatoru, jaki powstał za przejazdem.



2000 zł (4000 zł w recydywie) dosięgnie kierującego, jeśli wjedzie na przejazd kolejowy, gdy nie zakończyło się jeszcze podnoszenie zapór lub półzapór, albo gdy wjedzie na przejazd, jeśli po drugiej jego stronie nie ma miejsca na kontynuowanie jazdy. Tych wykroczeń nie nazwałbym chuligańskimi. Są one często nieuświadomiane, popełniane jako syndrom psychologii tłumu i bardzo powszechne. Zapory podnoszą się i kierowcy bezrefleksyjnie ruszają, zapominając o przepisie tego zabraniającym. A przepis nie jest wydumany. Zdarzają się wypadki spowodowane tym, że pojazdy ruszyły za wcześnie, gdy w tzw. międzyczasie jakiś nieplanowany przejazd lokomotywy lub tylko drezyny dał sygnał do kolejnego opuszczania zapór, jeszcze w trakcie ich podnoszenia.

Objeżdżanie opuszczonych półzapór lub wjeżdżanie na przejazd pomimo rozpoczęcia opuszczania zapór albo pomimo wyświetlanego sygnału czerwonego to wysoce nieodpowiedzialne zachowanie.

Jeżeli nie chcemy doprowadzić do tragedii, albo tylko do dziury budżetowej we własnej kieszeni, pilnujmy się w tych dwu aspektach.

**Przecinanie się kierunków ruchu, zmiana kierunku lub pasa ruchu**  
 Naruszenie zakazu wjeżdżania na skrzyżowanie, jeśli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy skutkuje mandatem w wysokości 300 zł. Analogiczne naruszenie zakazu na przejeździe tramwajowym wiąże się z ryzykiem mandatu w wysokości 500 zł.

Zawracanie w warunkach, w których mogłoby to zagrazać bezpieczeństwu ruchu lub ruch ten utrudnić, w zależności od stopnia zagrożenia grozi karą 200–400 zł.

lub osobie o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej,

- » wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem (ciągle wielu kierowców ma z tym problem, szczególnie na jezdni o dwóch pasach ruchu w danym kierunku),
- » omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszoemu,
- » naruszenie zakazu jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.

Naruszenie obowiązku zatrzymania pojazdu w takim miejscu i na taki czas, aby umożliwić pieszoemu na przystanku bez wysepki swobodny dostęp do tramwaju, autobusu lub trolejbusu jadącego po torowisku położonym w środku jezdni (przypomnijmy, że obowiązek zatrzymania się kierujących dojeżdżających do przystanku dotyczy ich od momentu wjeżdżania na przystanek pojazdów komunikacji miejskiej) skutkuje grzywną w wysokości 300 zł w postępowaniu mandatowym.

We wszystkich tych przypadkach obowiązuje oczywiście możliwość powiększenia kwoty o 1000 zł przy zagrożeniu bezpieczeństwa.

#### Naruszenia limitów prędkości

Przekroczenie dopuszczalnej prędkości do 10 km/h skutkuje mandatem w wysokości 50 zł, a kolejne „widełki” przekroczeń o podane wielkości km/h skutkują następującymi karami:  
 11–15 km/h = 100 zł,  
 16–20 km/h = 200 zł,  
 21–25 km/h = 300 zł,  
 26–30 km/h = 400 zł.

Kary poważniejsze dla kierowcy, dodatkowo podwajane w przypadku recydywy (kwota





Za zawracanie w tunelach, na mostach i wiaduktach oraz na drogach jednokierunkowych przewidziany jest mandat 200 zł. Utrudnianie lub tamowanie ruchu poprzez niesygnalizowanie lub błędne sygnalizowanie manewru kosztuje 200 zł. A jakże często kierowcy lekceważą prawidłową sygnalizację zamiaru wykonania manewru oraz wyłączenie kierunkowskazu w odpowiednim momencie! Równie często dochodzi do nieodpowiedniego ustawienia pojazdu przed skręceniem, a skutkować to może mandatem 150 zł.

#### Wykroczenia na autostradach i drogach ekspresowych:

- » jazda autostradą lub drogą ekspresową w kierunku przeciwnym (sic!) niż wynikający z ustawy lub znaków drogowych = 2000 zł,
- » niezachowanie przez kierującego pojazdem wymaganego minimalnego odstępu między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu = 300-500 zł,
- » cofanie na autostradzie lub drodze ekspresowej = 300 zł,
- » zatrzymanie lub postój pojazdu na autostradzie lub drodze ekspresowej w innych miejscach niż wyznaczone w tym celu = 300 zł,
- » nieusunięcie z jezdni pojazdu unieruchomionego z przyczyn technicznych oraz nieostrzeżenie innych uczestników ruchu, a także niesygnalizowanie lub niewłaściwe sygnalizowanie postoju z powodu uszkodzenia lub wypadku = 300 zł.

#### Inne – wybrane z taryfikatora – naruszenia przepisów

Niestosowanie przepisów o prawidłowym zatrzymywaniu lub postoju pojazdu skutkuje grzywną od 100–300 zł. Analogicznie – nieprawidłowe uży-

wanie świateł zewnętrznych lub brak ich włączenia.

Niestosowanie się do znaków lub sygnałów drogowych skutkuje mandatem w granicach 100–500 zł, przy czym nieuprawnione parkowanie na miejscu dla niepełnosprawnych = 800 zł.

Naruszenie utworzonego tzw. korytarza życia jest zagrożone mandatem w granicach 500–2500 zł.

Nieprawidłowy przewóz dziecka to mandat równy 300 zł, a niestosowanie pasów bezpieczeństwa to kara 100 zł dla każdej osoby niezapiętej. Nieuprawnione korzystanie z telefonu skutkuje mandatem 500-złotowym.

Przypominam, że zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym powoduje, że kwota mandatu karnego przypisanego do danego wykroczenia zwiększa się o 1000 zł, a jeżeli następstwem było naruszenie czynności narządu ciała bądź rozstrój zdrowia, kwota mandatu zostaje powiększona o 1500 zł (w recydywie 3000 zł).

Za jazdę pod wpływem alkoholu lub podobnie, a nawet silniej działających środków nie będę pisał, bo sądzę, że w tym towarzystwie nie wypada. Powiem tylko, że kary są drakońskie. Trwają prace legislacyjne nad kolejnymi, z konfiskatą pojazdu włącznie.

Nie wymieniłem wszystkich wykroczeń zagrożonych grzywną w postępowaniu mandatowym, albowiem objętość artykułu na to nie pozwala. Pomiąłem wykroczenia popełniane rzadziej i te zagrożone mandatem mniej więcej 200-złotowym.

Na koniec pozwolę sobie życzyć nam, kierowcom, uniknięcia powodów do mandatów. Nie tylko dlatego, że mandat spowoduje uszczerbek w naszych finansach, ale przede wszystkim dlatego, żeby na drogach było bezpiecznie.







fot. Kinga Kot



fot. Lukasz Kot



fot. Kami Pruszyński

Maj to jeden z najpiękniejszych miesięcy w roku. Wiosna jest w pełnym rozkwicie, często możemy cieszyć się ładną pogodą, wszystkimi zmysłami chłonąc feerię kolorów i zapachów. To doskonały czas na rozpoczęcie wiosennych wojaży, co potwierdzili pasjonaci aut spod znaku Plejad, których zaprosiliśmy do wzięcia udziału w konkursie fotograficznym „Majówkowe wyprawy z Subaru”, zorganizowanym na naszym fanpage’u.

Nasi fani również tym razem nadesłali niezwykle fotografie.

Przedstawiamy wyróżnione zdjęcia i dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w zabawie.



▶



fot. Adam Hein



fot. Rafał Piśkorz

fot. Adam Jung



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

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Redakcja / Wydawca / Reklama:

**Subaru Import Polska sp. z o.o.**

ul. Josepha Conrada 51

31-357 Kraków

tel. 12 687 43 00

[redakcja@plejady.subaru.pl](mailto:redakcja@plejady.subaru.pl)

Redaktor naczelny: **Paweł Latała**

[pawel.latala@subaru.pl](mailto:pawel.latala@subaru.pl)

Redakcja:

**Marta Sawastynowicz**

[marta.sawastynowicz@subaru.pl](mailto:marta.sawastynowicz@subaru.pl)


Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

**mediagrafika** [www.mediagrafika.pl](http://www.mediagrafika.pl)

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

**MAGAZYN PLEJADY** jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

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

 [plejady.subaru.pl](http://plejady.subaru.pl)

 [facebook.com/SubaruPolska](https://facebook.com/SubaruPolska)

ISSN 1897-1989



Finansowanie pojazdów

# Twój biznes nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie AC/OC/NNW i GAP

 61 850 35 25

 [santanderleasing.pl](http://santanderleasing.pl)

 [ebok.santanderleasing.pl](http://ebok.santanderleasing.pl)

 **Santander**  
Leasing