NR **111** (**6**/2023) ISSN 1897-1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY

POCZUCIA HUMORU NIE DA SIĘ ZAMROZIĆ

– ROZMOWA Z KRZYSZTOFEM PIASECKIM

MODELE

ELEKTRYK Z DNA SUBARU

PODRÓŻE

IMPREZA W TOSKANII

CIEKAWOSTKI

TOKIJSKIE NOWOŚCI SUBARU

GRUDZIEŃ 2023 12 >

ISSN 1897-1989

9 771897 198309

Już prawie święta. Kolejny rok przemknął po serpentynie zdarzeń. Wplątani w zawodowe, rodzinne i towarzyskie zobowiązania pędzimy po urozmaiconych hopami codziennych oesach. To już niemal 360 okrążeń. Rozbłyskające na miejskich rynkach choinki i co rusz rozświetlające grudniowe ciemności girlandy światełek w parkach, na skwerach i w przydomowych ogródkach dają nam znać, że zbliża się czas, w którym trzeba odpuścić, zdjąć nogę z gazu.

Zanim przekroczymy linię mety, by rozpocząć kolejne 365 okrążeń, ustawmy tempomat na możliwie minimalną prędkość, uruchommy nasz wewnętrzny „EyeSight", załączmy czujniki empatii i systemy (ws)pomagania i uważnie się rozejrzyjmy, by nikt i nic, co naprawdę ważne w tym okresie, nie umknęło naszej uwadze. Niech w te święta tylko Kevin będzie sam w domu, a nam uda się ponownie zobaczyć je oczami dziecka.

W tym wyjątkowym okresie Czytelnikom Magazynu „Plejady", wszystkim naszym Klientom, Partnerom oraz Sympatykom marki Subaru dziękujemy za lojalność i wyjątkową rolę w naszej motoryzacyjnej rodzinie.

Życzymy Wam radosnego doświadczenia istoty Świąt, a w Nowym Roku życiowego i zawodowego balansu oraz wielu emocjonujących i bezpiecznych podróży. Niech dotąd niemożliwe stanie się realne!

Do siego roku!

Zespół Subaru Import Polska

SPIS TREŚCI

AKTUALNOŚCI
6

ROZMOWY
8 POCZUCIA HUMORU NIE DA SIĘ ZAMROZIĆ – ROZMOWA Z KRZYSZTOFEM PIASECKIM

PASJE
20 PIERWSZY SAMOCHÓD MARZEŃ

IMPREZY
26 DESZCZOWY CHŁOPIEC

MODELE
30 ELEKTRYK Z DNA SUBARU

PODRÓŻE
34 IMPREZA W TOSKANII

CIEKAWOSTKI
42 TOKIJSKIE NOWOŚCI SUBARU

HISTORIA
46 WSTĘP TYLKO Z BILETEM

WYDARZENIA
50 W DRODZE NA MISTRZOSTWA ŚWIATA KARATE

NASI PARTNERZY
54 TEATR STU: FENOMEN *HAMLETA* SHAKESPEARE'A – JASIŃSKIEGO

PRZEPISOWO
58 PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH I PRZEJAZDY KOLEJOWE – NIEZROZUMIENIE CZY LEKCEWAŻENIE?

FANPAGE
64

CROSSTREK I IMPREZA WYRÓŻNIONE PRZEZ IIHS

Wiosną informowaliśmy o wyróżnieniach przyznanych przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) aż pięciu modelom Subaru w amerykańskiej specyfikacji 2023. W przeprowadzonej niedawno przez ten prestiżowy Instytut kolejnej serii testów nowych pojazdów do grona samochodów nagrodzonych tytułem TSP dołączyły Crosstrek oraz 5-drzwiowa Impreza, która zasłużyła również na dodatkowego plusa. Oba wyróżnienia odnoszą się do amerykańskich specyfikacji 2024 tych modeli.

Przypomnijmy, że w pierwszej tegorocznej edycji badań Instytutu na miano TSP+ zasłużyły nasze trzy SUV-y: Ascent, Outback i Solterra. Ostatniemu z wymienionych pojazdów wyróżnienie z plusem przyznano wtedy po raz pierwszy w historii. Tytuł TSP przypadł natomiast w udziale sedanowi Legacy i kompaktowemu Foresterowi, które zdobyły go odpowiednio po raz 18. i 17. z rzędu. Teraz do grona samochodów, które w tym roku zasłużyły na wyróżnienie IIHS dołączają Impreza i Crosstrek, zwiększając tym samym do siedmiu pulę nagrodzonych modeli naszej marki.

Docenienie kolejnych dwóch modeli spod znaku Plejad przez ekspertów IIHS to dla nas ogromny powód do radości, tym bardziej że w tym roku podczas badań obowiązują ostrzejsze kryteria oceny. Nowe wymagania dotyczą ochrony przy zderzeniach bocznych, systemów zapobiegania kolizjom z pieszymi, a także reflektorów. Najistotniejszą z wprowadzonych zmian jest zastąpienie oryginalnego bocznego testu zderzeniowego IIHS jego zaktualizowaną wersją, w której energia w trakcie kolizji jest teraz o 82% większa niż wcześniej. Aby zasłużyć na tytuł TSP+, pojazdy muszą uzyskać w tym badaniu ocenę „dobrą", podobnie jak w każdym z testów dotyczących zderzenia czołowego. Jednocześnie istotne jest, aby pojazdy wyposażone były standardowo w przednie reflektory, które podczas weryfikacji zasługują na ocenę „dobrą" bądź „akceptowalną". Nowe kryteria decydujące o tytule TSP+ obejmują również nocny test zapobiegania zderzeniu czołowemu pojazdu z pieszym. Ocena „zaawansowana" lub „superior" w badaniu z udziałem przechodnia, przeprowadzonym zarówno za dnia, jak i w nocy, przesądza o nagrodzie z plusem.

Swoje zadowolenie z aż siedmiu wyróżnień od IIHS w tym roku wyraził Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce. Podkreślił, że nagrody są dowodem naszego zaangażowania w dostarczanie klientom pojazdów spełniających najwyższe standardy bezpieczeństwa. Nadal pozostajemy również marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku, zebraliśmy ich już 70. Jak dotąd żaden inny producent samochodów nie może pochwalić się takim wynikiem.

STARTUJEMY Z NOWĄ INICJATYWĄ

Subaru Corporation rusza z nową inicjatywą „Cherishing Every Life Project". Celem niniejszego projektu jest promowanie empatii i życia w harmonii. Przedsięwzięcie jest kolejnym dowodem na wkład Subaru w życie społeczne.

Nie od dziś wiadomo, że w Subaru dbamy przede wszystkim o bezpieczeństwo, które jest dla nas absolutnym priorytetem i o którym pamiętamy w trakcie każdego z naszych procesów produkcyjnych. Życie człowieka jest najcenniejszą wartością, a jego ochrona stanowi rdzeń wszystkich naszych działań. Stąd zaangażowanie w nową inicjatywę, która będzie skupiała się na „pielęgnowaniu każdego istnienia". Życie ludzkie jest niezastąpione, a życie w zgodzie z naturą to z kolei troska o lasy i dziką przyrodę, tak bliskie sercu naszej marki. Będziemy zatem nadal wspierać tych, którzy dokładają wszelkich starań na rzecz ich ochrony i przekazywania kolejnym pokoleniom.

Subaru Corporation udzieliło dotychczas wsparcia Japońskiemu Stowarzyszeniu Ratowników. Jego celem jest między innymi wyeliminowanie wypadków, do których dochodzi na wybrzeżach. Kolejną wspieraną organizacją jest Fundacja Przyrody Shiretoko, która działa na rzecz ochrony środowiska naturalnego półwyspu Shiretoko, wpisanego na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Podążając obraną ścieżką, została niedawno zawarta nowa umowa partnerska z Fundacją Parków Naturalnych (z siedzibą w Kanda-Jimbocho, Chiyoda-ku, Tokio). W ramach pierwszego etapu niniejszego partnerstwa do Fundacji dostarczone zostaną egzemplarze Solterry, czyli naszego pierwszego elektrycznego SUV-a. Samochody będą pomagały w pracy tak zwanych tłumaczy w lesie Nasu Heisei-no-Mori w Parku Narodowym Nikko (zlokalizowanym w mieście Nasu, Nasu-gun, w prefekturze Tochigi). To eksperci, którzy pełnią rolę pośredników między ludźmi a przyrodą, dostarczając im komentarzy na jej temat. Oprócz pracy w lesie Nasu Heisei-no-Mori Solterry będą wykorzystywane także podczas różnych zajęć dodatkowych czy też wydarzeń w mieście Nasu i jego okolicach. W planach na 2024 rok jest ponadto organizacja we wspomnianym lesie serii eventów, podczas których klienci Subaru będą mogli cieszyć się pięknem tamtejszej przyrody.

Aby osiągnąć cel, którym jest „dostarczenie wszystkim szczęścia", Grupa Subaru zdefiniowała sześć priorytetowych obszarów w zakresie swojej społecznej odpowiedzialności biznesu. Są nimi: kultura samochodowa zorientowana na ludzi, rezonans i koegzystencja, spokój umysłu, różnorodność, środowisko i zgodność. W ramach polityki zrównoważonego rozwoju cel ten będzie promowany zarówno w Grupie Subaru, jak i na skalę światową. Jako firma globalna Subaru będzie nadal dążyć do zrównoważonego wzrostu, przyczyniając się jednocześnie do tworzenia przyjemnego i zrównoważonego społeczeństwa.

DOCENIA NAS J.D. POWER

We wrześniu amerykańska firma J.D. Power opublikowała wyniki badania sprawdzającego lojalność klientów wobec poszczególnych marek samochodowych J.D. Power 2023 U.S. Automotive Brand Loyalty Study. Zdobyliśmy w nim najwyższe miejsce na podium w kategorii odnoszącej się do właścicieli SUV-ów marek produkowanych na skalę masową. Uzyskany przez nas wskaźnik lojalności – 61,1% – to najlepszy ogólny wynik w gronie wszystkich popularnych SUV-ów, które poddano weryfikacji.

Tak wysoka nota dla Subaru w rankingu opracowanym przez firmę o ponad 50-letniej tradycji, będącą światowym liderem w badaniu satysfakcji konsumentów, usług doradczych, danych i analiz, jest nie lada wyróżnieniem. Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce, podkreślił, że lojalność naszych klientów jest dla nas wyjątkowo ważna, zważywszy na ogromną liczbę pojazdów dostępnych obecnie na rynku. Naszym celem jest bycie czymś więcej niż tylko firmą kojarzoną z produkcją samochodów. Lojalność okazywana przez klientów Subaru sprawia, że procesy dostarczania im niezawodnych produktów i budowania z nimi osobistych relacji nabierają jeszcze większego znaczenia.

Badanie J.D. Power U.S. Automotive Brand Loyalty Study przeprowadzane jest już od pięciu lat. Lojalność klientów obliczana jest na podstawie odsetka właścicieli samochodów, którzy wymieniając lub kupując kolejne cztery kółka, wybierają tę samą markę u franczyzowych dealerów nowych pojazdów. Tegoroczne obliczenia przeprowadzono na podstawie danych transakcyjnych z okresu od września 2022 roku do sierpnia 2023 roku. Uwzględniono w nich wszystkie roczniki samochodów będących w tym czasie w obrocie.

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

POCZUCIA HUMORU NIE DA SIĘ ZAMROZIĆ – ROZMOWA Z KRZYSZTOFEM PIASECKIM

Krzysztof Piasecki to satyryk i artysta kabaretowy, którego nikomu przedstawiać nie trzeba, chyba że... w bardziej odległych zakątkach świata, w których polska emigracja pojawiła się, zanim nasz rozmówca zadebiutował w naszej telewizji. I tam jednak, po krótkim zapoznaniu się z Polonią, wywoływał swoimi występami długie salwy śmiechu.

Obecnie bawi nas głównie w internecie. Jego trafne komentarze bieżących wydarzeń pomagają nam zrozumieć czasami nieco nieoczywistą rzeczywistość.

Równie świetnie jak w mediach społecznościowych czuje się w swoim samochodzie, obecnie Subaru XV. Uwielbia czytać. Legenda głosi, że mimo 21 przeprowadzek i pozbywania się kolejnych książek, nadal ma ich tyle samo. Niebawem ukażą się jego wspomnienia. Częścią z nich dzieli się z nami już dzisiaj.

Agnieszka Jama: Co ostatnio Pana rozbawiło?

Krzysztof Piasecki: Ostatnio rozbawiło mnie, kiedy Pan Prezydent stwierdził, że 194 jest większe od 248. W związku z tym pomyślałem, że generalnie trzeba będzie zmienić całą matematykę. Zaczą-

łem od twierdzenia Pitagorasa o trójkątach prostokątnych, które mówi, że w każdym z nich suma kwadratów długości przyprostokątnych jest równa kwadratowi długości przeciwprostokątnej. W skrócie, że $a^2 + b^2 = c^2$. Okazuje się, że ono jest już nieaktualne, bo wszystko zaczęło zależeć teraz od PiS-u. Obecnie ta suma kwadratów przyprostokątnych jest większa lub mniejsza od kwadratu przeciwprostokątnej. Tak samo nieaktualne staje się prawo Archimedesa, które głosi, że na ciało zanurzone w płynie działa siła wyporu, której wartość jest równa ciężarowi płynu wypartego przez to ciało. Od teraz ta siła jest mniejsza lub większa od tego ciężaru, oczywiście w zależności od PiS-u. Jednocześnie przyszło mi na myśl, że do tej pory partia nazywała się Prawo i Sprawiedliwość, co świadczyło o tym, że prawo nie jest tym samym, co sprawiedliwość. To są dwie osobne kwestie. W związku z tym pomyślałem, że najlepiej będzie, jak od tej pory będziemy o tej partii mówić Prawo = Sprawiedliwość. Uważam, że tak powinno zostać i tym chciałem podzielić się z moimi odbiorcami. Tak zresztą zrobiłem i opublikowałem swoje przemyślenia w internecie.

A.J.: Czy przy tym wszystkim, co obecnie dzieje się w Polsce i na świecie, jest się jeszcze z czego śmiać?

K.P.: Niestety mamy wbudowane w nasz organizm tak zwane poczucie humoru. To poczucie humoru czasami w nas zasypia, a czasem się ujawnia. Tak czy owak ono w nas jest i tutaj nie ma zmiłuj! 11 września 2001 roku, kiedy byliśmy świadkami historii z dwiema wieżami w Ameryce, stało się z nami coś takiego, jakby nas wszystkich przykryto jakąś czapką. Sam miałem wtedy problem z występowaniem, bo w scenariuszu mówiłem coś o Amerykanach. W pewnym jednak momencie, mniej więcej po 2–3 tygodniach od tych tragicznych wydarzeń, pojawiły się pierwsze żarty na temat World Trade Center. I to znaczyło, że nasze społeczeństwo i inne narody jakoś dały sobie z tym radę. Żarty pomagają odreagować różne nieprzyjemne sytuacje i one są nieodzowne, o czym niestety PiS nie wie. *(śmiech)* Jeśli chociaż trochę śledziliśmy ostatnią kampanię wyborczą, to widzieliśmy, że z jednej strony był Donald Tusk, który prowadził w Warszawie spotkanie dla, powiedzmy, 800 tysięcy osób, i tam wszyscy byli uśmiechnięci. Sam Donald Tusk to potwierdzał i jak tylko się popatrzyło na tych ludzi, to widać było, że oni naprawdę się uśmiechają. Z drugiej strony mieliśmy natomiast kampanię nienawiści, której głównym bohaterem był oczywiście Donald Tusk, bo któż mógł być lepszym. Tam wyłącznie był zły przekaz. Myślę, że to właśnie wpłynęło na postawę młodzieży. To ona nas ostatecznie uratowała. Młodzi ludzie ruszyli się i stali w kolejkach nawet do trzeciej nad ranem, jak było to we Wrocławiu. Widocznie oni mają już dosyć tego jadu, chcą, żeby znowu było wesoło, a nie niewesoło. Taka jest moja refleksja.

A.J.: A zatem w kolejnych miesiącach powinniśmy spodziewać się wielu tematów do żartów, satyry?

K.P.: Występuję od 50 lat. W tym roku minęło pół wieku mojej działalności artystycznej i przyznam, że nigdy nie było tak, żeby brakowało tematów do żartowania. Kiedy zmieniła się władza na PiS-owską, przychodzili do nas, satyryków, ludzie i mówili: *No, teraz to macie z czego żartować!* A ja wtedy odpowiadałem: *Przecież my zawsze mieliśmy z czego żartować!* Pamiętam, że występowałem kiedyś dla posłów SLD. Zaprosili mnie i się zgodziłem. Okazało się, że byli tam wszyscy posłowie, którzy wtedy należeli do tej partii, a w Polsce rządził wówczas AWS. SLD-owcy podchodzili do mnie i mówili: *No, teraz to się skończy.*

Za chwilę to my będziemy mieli władzę, to nie będziecie mieli z czego żartować. A ja na to: *Już za tydzień będziemy mieli z czego żartować.* Nie ma takiej możliwości, żeby dało się zamrozić poczucie humoru. Chyba że zakryjemy całe społeczeństwo czapką niechęci. Wtedy rzeczywiście odeszłaby cała ochota do żartów. To na szczęście jeszcze się nie wydarzyło. A zatem możemy być spokojni. Jeszcze będzie wesoło.

A.J.: Wspomniał Pan o World Trade Center. Nawet najczarniejsze zdarzenia można przedstawić z humorem. Czy jednak, z perspektywy tych 50 lat na scenie, istnieją dla Pana tematy, których nigdy nie obróciłby Pan w żart?

K.P.: Prywatnie uważam, że nie ma takich tematów. Jest tylko umiejętność żartowania. Jeżeli weźmie się na tapetę najbardziej świętą dla Polaków osobę – Jana Pawła II, ale będzie się z niego żartowało w sposób kulturalny, to to nic nikomu złego nie zrobi. Problemem jest natomiast to, że w tej chwili młodzi ludzie cały czas używają słów uważanych powszechnie za obraźliwe. Jest na przykład taki nurt stand-upu. Wychodzi na scenę taki facet, ma mikrofon i mówi co tam mu się przytrafiło. Interesuję się tym z powodów zawodowych i poprosiłem kilku młodszych kolegów, żeby polecili mi jakichś stand-uperów. Jednym z tych poleconych był niejaki Pacześ, którego przychodzi oglądać ogromna publiczność. Odtworzyłem sobie parę jego monologów. Były wśród nich nawet fajne żarty, jednak tak przepełnione słowami powszechnie uważanymi za obraźliwe, że nie mogłem tego oglądać z powodów estetycznych. Tak po prostu jestem skonstruowany, że nie byłem w stanie. Według mnie, jeżeli w trakcie spektaklu kabaretowego raz padnie słowo powszechnie uważane za obraźliwe, to ono wtedy naprawdę coś znaczy. Ale to musi być raz. Jeśli natomiast ono pojawia się co chwilę, to wtedy nie znaczy nic. Zastanawiałem się, dlaczego wulgaryzmy pojawiały się w czasie Strajku Kobiet. Ktoś mi wtedy powiedział, że młodzi tak mówią. Jak zacząłem uważniej słuchać, to przyznałem, że młodzież rzeczywiście tak mówi i słowo, które najczęściej się tam pojawiało, faktycznie przestało być uważane za powszechnie obraźliwe. Ono najzwyczajniej weszło do języka. Minie dziesięć lat i pewnie wszyscy będą tak mówić.

A.J.: Co możemy zrobić, żeby jednak zachować kulturę języka?

K.P.: Nic nie możemy zrobić. Podobno jest taka teoria wśród językoznawców, że jeżeli ponad 50 procent społeczeństwa używa jakiejś formy, to ona staje się ogólnie akceptowana. Kiedyś podobnie stało się z akcentowaniem słowa „mieliśmy". W pewnym momencie zaczęliśmy kłaść akcent nie tam, gdzie powinniśmy, i po jakimś czasie to się przyjęło. Teraz już wszyscy błędnie akcentują to słowo, stało się to normą i nawet dziennikarze już tak mówią. Jeżeli słowa uważane za obraźliwe będą dalej wrastać w nasz język tak, jak już teraz wrastają, to powstanie pytanie: jak będą kląć stand-uperzy? Będą chyba w tym celu musieli używać słów, które nie są wulgarne, a dla nich będą. *(śmiech)* Tylko tak to widzę. A może wymyślą wtedy jakieś inne słowo czy zwrot, powiedzmy: „cię flanelka"? *(śmiech)* Rzeczywiście może być tak, że za jakieś 10 lat dzisiejsze wulgaryzmy nie będą już wyrazami obraźliwymi. W moim dzieciństwie, jak powiedziało się „cholera", to to już było przekleństwo. A teraz mogę tego słowa używać co chwilę. Wszystko się zmienia. Od zawsze ludzie starsi narzekają na młodzież. Często mówią: *Za naszych czasów tak nie było.* Tak to już jest. Teraz to ja jestem tym starszym, który narzeka na młodych. Być może, kiedy jakiś młody człowiek to przeczyta w „Plejadach", to powie: *Czemu on się czepia?* Muszę się z tym pogodzić. Tak jest. I trudno.

A.J.: A może Pan i inni artyści Pana pokolenia mogliby podjąć jeszcze próbę nawrócenia młodzieży na właściwą drogę? Może warto byłoby skonstruować skecz temu poświęcony, sparodiować to zjawisko?

K.P.: *(śmiech)* Jest to możliwe, ale muszę zrobić jedno zastrzeżenie. Otóż, dla młodych ludzi to ja już jestem piernik! Miałem kiedyś taką sytuację, że po moim występie dla pewnej firmy jeden z jej pracowników spotkał mojego siostrzeńca, który oczywiście nie nazywa się tak jak ja, tylko tak jak moja siostra po swoim mężu. I ten ktoś powiedział do mojego siostrzeńca: *Było u nas dwudziestolecie firmy i zaprosili z występem takiego faceta. Piasecki się nazywa. Ja myślałem, że to taki socjalistyczny satyryk, a to dobre było! (śmiech)* Pierwszy raz wtedy usłyszałem, że ktoś mnie bierze za socjalistycznego satyryka! Nic na to nie poradzę. Dla młodych jestem po prostu nieinteresujący, bez względu na to, co mówię. Podobnie było z moim przyjacielem Zbyszkiem Wodeckim. Dopóki zespół Mitch & Mitch się nim nie zainteresował, był démodé. Nagrywał płyty, które się nie sprzedawały. Starsi ludzie, którzy pamiętali Wodeckiego z dawnych czasów, nie kupowali ich, bo nie mieli pieniędzy. Młodych to natomiast nie interesowało. Dopiero muzycy Mitch & Mitch wyciągnęli na powrót Zbyszka. Wspaniale, że przed odejściem udało

mu się znowu osiągnąć taki sukces. Niestety, my, artyści tego pokolenia, nieuchronnie się starzejemy. Jak patrzę w lustro, to widzę starszego faceta. Jeszcze przed chwilą nie wiedziałem, że to ja!

A.J.: Planował Pan realizować się w innych zawodach. Jaki impuls ostatecznie spowodował, że zrezygnował Pan kolejno ze studiów na Politechnice Wrocławskiej i Uniwersytecie Wrocławskim i został satyrykiem?

K.P.: Wygranie paru festiwali. Będąc studentem pierwszego roku kulturoznawstwa na Uniwersytecie Wrocławskim, wystąpiłem z przyjacielem na Festiwalu Piosenki Studenckiej w Krakowie i tam dostaliśmy grand prix. To już było coś! Kulturoznawstwo jednak, co tu dużo kryć, bardzo mi się podobało. To we Wrocławiu utworzono wtedy pierwszy taki kierunek w Polsce. Ponadto cały czas mówiono nam, że będziemy pracowali w ministerstwie, bo będziemy jedynymi wykształconymi kulturoznawcami na świecie. A my, studenci, do tego się przygotowywaliśmy. Nie było zatem żadnego powodu, żeby z tych studiów rezygnować. W kolejnym roku wygrałem jednak po raz drugi wspomniany festiwal i poważnie zaangażowałem się w różne sprawy związane z kulturą studencką, która w tamtych czasach kwitła. W pewnym momencie pomyślałem sobie: *Po co ja będę te studia kończył?* Zacząłem już wtedy pisać pracę magisterską, która w ocenie dziekana kwalifikowała się nawet na doktorską. Pisałem bowiem o dyskotekach, które wówczas powstawały. Nagle przestałem jednak pisać i, co tu dużo kryć, rzuciłem studia. Postanowiłem poświęcić się pracy artystycznej. To była świetna decyzja, a przecież mogło się nie udać. Na szczęście się udało i tak oto od tamtej chwili minęło już 50 lat.

A.J.: Jak wspomina Pan swój pierwszy występ na scenie?

K.P.: To dłuższa historia. Miałem przyjaciela z czasów liceum, z którym spotkałem się kiedyś przypadkiem w tramwaju. To było między moimi studiami, to znaczy byłem już „wyleciany" z Politechniki, a jeszcze nie zacząłem nauki na Uniwersytecie. Powiedział mi, że działa w Akademickim Studiu Radiowym. Robił tam jakieś audycje. Zaproponował mi, żebyśmy tworzyli je razem. Poszedłem tam i faktycznie zaczęliśmy je robić. Szło nam bardzo dobrze aż do momentu, kiedy na wrocławskim osiedlu akademickim rozrzucono pewne ulotki. Otóż, wspomniane ASR było taką radiostacją, z której sygnał szedł kablami

do wszystkich pokojów we wrocławskim miasteczku studenckim. Celem rozrzuconych ulotek było przeprowadzenie ankiety na temat tego, kto tego radia słucha i jaki to ma sens. Byłem w nim wtedy kierownikiem muzycznym. Ponieważ byłem w jego ekipie zarządzającej, zostałem zaproszony do czytania tych ankiet. Nagle odczytałem słowa: *Odsuńcie od mikrofonu tego faceta, co tak strasznie sepleni.* Nie wiedziałem wtedy, że to ja seplenię. Tak to już jest, że człowiek, który sepleni, nie wie, że sepleni. Tę ankietę skwitowałem wtedy słowami: *He he, prose, prose, ale sie Masczykowi udało.* Faktycznie był wtedy taki facet, Maszczyk, który strasznie seplenił. *(śmiech)* Koledzy tylko spuścili głowy i nic nie powiedzieli. Siedzę zatem dalej, czytam te ankiety i nagle znowu: *Odsuńcie od mikrofonu tego faceta, co tak strasznie sepleni i udaje Radio Luxembourg.* I wtedy już wiedziałem, że chodzi o mnie. Obraziłem się na cały świat. Powiedziałem, że moja noga już więcej w tym studiu nie stanie. Ponieważ miałem uprawnienia do realizacji dźwięku, postanowiłem, że od teraz będę zajmował się nagrywaniem. Tak się jednak zdarzyło, że pewnego dnia do studia nie przyszła spikerka, a trzeba było ogłosić coś ważnego. Wszyscy wiedzieli, że wcześniej „chodziłem do mikrofonu" i w zaistniałej sytuacji postanowili mnie tam na powrót „wrzucić". Czytając otrzymany tekst, strasznie się starałem i przestałem seplenić! *(śmiech)* To wtedy rozpocząłem długi okres w życiu, kiedy dalej sepleniłem prywatnie, ale nie sepleniłem przed mikrofonem. Kolega, który na samym początku skaperował mnie do tego Akademickiego Studia Radiowego, występował w międzyczasie na giełdzie piosenki turystycznej w Szklarskiej Porębie. Ponownie zaprosił mnie do współpracy – poprosił, żebyśmy napisali razem piosenkę o autostopie. I to był właściwie mój sceniczny debiut. Było to w 1970 roku i od tamtej chwili występuję scenicznie. Zawsze jednak twierdzę, że moja kariera zaczęła się w 1973 roku, kiedy dostaliśmy grand prix na festiwalu.

A.J.: Poproszę o zdradzenie nam pewnej tajemnicy występów. W ilu procentach są one dopracowane, a ile miejsca pozostawia Pan improwizacji?

K.P.: W moim przypadku na improwizację pozostawiam jakieś 25 procent. Jest taka stara metoda, którą stosują jazzmani. W pewnym momencie bardzo się z nimi zaprzyjaźniłem. Oni zawsze mówili, że temat trzeba podać takim, jakim jest. Wszystko po to, żeby słuchacz wiedział, na jakiej kanwie jest improwizacja. Ich zdaniem dopiero potem można improwizować. A zatem najpierw trzeba napisać tekst. Dopiero potem, jak już się go opanuje i nauczy, w zależności od publiczności i jeszcze wielu innych elementów, zaczyna się improwizacja. Czasem jest tak, że się udaje, że się improwizuje. Kiedy na przykład występuje się gdzieś w restauracji czy kawiarni i komuś nagle coś spadnie, to można zastosować słynne: *A, niech leży*, które tak naprawdę wymyślono już dawno temu. Ludzie uwielbiają takie rzeczy, kiedy czują, że to, co mówię, jest wyłącznie dla nich. A prawda jest taka, że to czy tamto wymyśliłem już dużo wcześniej. Powiem szczerze, że dla mnie w tej pracy to właśnie improwizacja jest najciekawsza. Kilka razy miałem takie sytuacje, że w czasie mojego występu ktoś wszedł mi na scenę, a ja dałem sobie z nim radę przy nieprawdopodobnym aplauzie publiczności. Publiczność uwielbia takie historie, kiedy widzi, że to jest tu i teraz i tylko dla niej.

A.J.: Jakie warunki sprzyjają tworzeniu scenariuszy występów? Kiedy przychodzą Panu najlepsze pomysły?

K.P.: Nie ma na to żadnej reguły. Czasami jest tak, że idę i nagle coś mi wpadnie do głowy. Kiedyś miałem taki monolog o domofonie. Dzisiaj już nieaktualny, bo teraz przyciska się tylko jakiś przycisk i drzwi same się otwierają. Było to w czasach, kiedy instalowano domofony. Zobaczyłem, jak pijany facet podszedł do domofonu i nie mógł trafić w klawisz, który miał nacisnąć. Już sam ten widok spowodował, że wymyśliłem od razu cały monolog. Tak bywa, a czasem jest zupełnie odwrotnie. Był czas, kiedy występowałem często w telewizji i za każdym razem miałem mieć przygotowane coś nowego. Musiałem wtedy do tego przysiąść. Jeżeli chodzi o pisanie na zamówienie, to stworzenie takiego monologu zajmuje mi mniej więcej trzy, czasem cztery dni. Ale są też takie, które powstają, jak to się mówi, „od kopa". Siada się i tekst sam wyskakuje. Miałem kiedyś taki bardzo znany monolog, który powstał błyskawicznie. Siadłem, przeczytałem coś w gazecie i napisałem go od razu bez żadnych skreśleń. To nie jest jednak częste. Jest to tak zwane natchnienie, zdarza się bardzo rzadko. Chyba że jest się Robertem Górskim, który musi mieć powymyślanych miliony takich monologów, skeczy. On rzeczywiście jest świetny!

Nigdy nie ma gwarancji, że przyjdzie coś dobrego do głowy. Mało tego, jak już się ten monolog napisze, to człowiek zaczyna się zastanawiać: *O cholera, czy to nie był ostatni?*

A.J.: Czy zdarzyło się kiedyś, że miał Pan zamówienie na konkretny monolog, a natchnienie nie przychodziło, za to pojawiał się stres?

K.P.: Ależ to jest stale! *(śmiech)* Nigdy nie ma gwarancji, że przyjdzie coś dobrego do głowy. Mało tego, jak już się ten monolog napisze, to człowiek zaczyna się zastanawiać: *O cholera, czy to nie był ostatni? (śmiech)* Takie zjawisko, że ktoś coś zamówił, określił, ile to coś ma trwać, a „komputer" nic nie mówi, jest bardzo częste.

A.J.: I co wtedy? Jak sobie Pan z tym radzi?

K.P.: Zawsze robię tak: ponieważ trochę już tego w życiu napisałem, szukam po starych rzeczach.

Sprawdzam, czy coś nie będzie pasowało do tego, co mam zadane. Na ogół jest tak, że zaczynam czymś takim, co już kiedyś stworzyłem i następnie od tego odchodzę. Potem w efekcie wyrzucam ten początek, bo okazuje się, że monolog zrobił się sam. Tak bywa. Na ogół jednak przez trzy dni człowiek chodzi i myśli, jest wkurzony, a jego rodzina jest niezadowolona. Bliscy mówią: *Wiesz, to wyjdź i sobie napisz. A może gdzieś wyjedź?* Tak to jest. No ale jak już się napisze i jest sukces, to jest potem z kolei bardzo duża przyjemność.

A.J.: Woli Pan tworzyć rano czy wieczorem?

K.P.: Rano. Zawsze rano.

A.J.: Słyszałam, że lubi Pan jeździć samochodem. Czy nowe pomysły rodzą się również za kierownicą?

K.P.: Bardzo często. Mało tego, w dawnych czasach specjalnie woziłem w drzwiach samochodu dyktafon. Jak tylko w drodze przyszło mi coś do głowy, od razu to nagrywałem, żeby nie zapomnieć. Czasem odtwarzałem te nagrania po dłuższym czasie i ze zdziwieniem stwierdzałem, jakie fajne miałem pomysły. Ktoś powiedział kiedyś, że satyryk jest jak policjant – cały czas w pracy. Nigdy nie wie, kiedy nagle dopadnie go strzał tworzenia. Jeżeli przychodzi pomysł, o którym się wie, że jest rozwojowy, to to jest genialne! Nie może być lepiej. Ale tak jest rzadko.

A.J.: Subaru przynosi w tym względzie choć trochę szczęścia?

K.P.: Czy ja wiem? Miałem tych samochodów w życiu chyba ze dwadzieścia. Trzy Maluchy, Łada, potem Polo, Fiat, Cordoba, następnie dwa Mitsubishi... Naprawdę będzie ze dwadzieścia! Mogę powiedzieć, że samochód jest moim naturalnym środowiskiem. Był taki czas, kiedy przez rok potrafiłem przejechać 100 tysięcy kilometrów. Było to w czasach, kiedy nie było autostrad i naprawdę trzeba się było wtedy nieźle nagimnastykować, żeby w rok „wykręcić" 100 tysięcy. W samochodzie czuję się świetnie. Najlepiej, jak można! Czasem dawałem się nabrać, żeby jechać pociągiem do Warszawy. Jest przecież ekspres z Krakowa, wsiada się i ciach, ciach, ciach. Mnie jednak zawsze coś się wtedy przydarzało. Bóg siedział na chmurce i mówił: *Piasecki, ty masz jednak jeździć autem!*

A.J.: Dlaczego teraz zdecydował się Pan na Subaru?

K.P.: Swego czasu, nie pamiętam już z jakiego powodu, nie miałem swojego samochodu. Chyba był w naprawie. W każdym razie pożyczyłem wtedy od kolegi Subaru Forestera. Było to dość dawno, bo ze dwadzieścia lat temu. Byłem zachwycony, jak ten samochód wspaniale jedzie. Postanowiłem wtedy, że jak przyjdzie odpowiedni moment, to też kupię sobie Subaru. I przyszedł taki czas, że wreszcie to zrobiłem. Nie kupiłem jednak Forestera, bo wydawało mi się, że nie będzie mnie na niego stać. Wybrałem Subaru XV. Tym autem jeździ się naprawdę fajnie. Jedyne co zauważyłem, to to, że na początku jazdy ten samochód ma zryw, idzie bardzo ładnie do przodu! Kiedy jednak jedzie się już z prędkością 110 kilometrów na godzinę i chce się gwałtownie przyspieszyć, to tego przyspieszenia już nie ma. Wcześniej byłem przyzwyczajony, że samochód ma je jednak przez cały czas.

A.J.: Czy to prawda, że kiedy studiował Pan na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej, planował Pan w przyszłości zająć się konstruowaniem samochodów?

K.P.: Tak, to prawda. W almanachu dla kandydatów na te studia było napisane: Wydział Mechaniczny, specjalność samochody i ciągniki. Kiedy powiedziałem mojemu ojcu, że idę na Wydział Mechaniczny, zapytał: *Dlaczego?* A ja mu na to: *Bo chcę konstruować samochody.* On z kolei: *Jak chcesz się bawić samochodami, to idź do zawodówki, a nie na Wydział Mechaniczny.* I miał rację. Ja naprawdę myślałem, że na tych studiach będę konstruował samochody. Jakoś mi to jednak za bardzo nie wyszło. Tym bardziej, że nie doszedłem do takiego momentu, kiedy faktycznie można by to robić. Moja matka mówiła jednak o mnie, a właściwie o męskiej części naszej rodziny, że my to mamy benzynę we krwi. I rzeczywiście, wszyscy jeżdżą. Mój ojciec był rajdowcem motocyklowym, po czym zmieniał samochody, jak mógł. Dziadek również był automobilistą. A zatem ze strony po mieczu faktycznie tę benzynę mam we krwi.

Subaru XV mam od niecałych trzech lat, a na liczniku przejechane 70 tysięcy kilometrów. Do tej pory nie miałem żadnych problemów, nawet najmniejszych. To naprawdę jest bardzo dobry samochód i mogę go polecać.

A.J.: Gdyby spojrzał Pan na swoje Subaru XV, co okiem niedoszłego konstruktora jeszcze by Pan w nim dostrzegł i chciał ulepszyć?

K.P.: W tym Subaru nic. Samochód nie może się psuć i ten nie zepsuł mi się ani razu. Mam go od niecałych trzech lat, a na liczniku przejechane 70 tysięcy kilometrów. To jest nic w porównaniu z moimi dawniejszymi przebiegami. Do tej pory nie miałem żadnych problemów, nawet najmniejszych. To naprawdę jest bardzo dobry samochód i mogę go polecać. Trochę o nim już poczytałem i wiem, że to nie jest auto dla wyczynowców. Powinienem to przeczytać wcześniej i wtedy bym wiedział. *(śmiech)* Teraz już wiem. Jak jedzie się nim z prędkością 140 kilometrów na godzinę na autostradzie, to on pali, Matko Boska... Stwierdzam, że jest to około 10 litrów na 100 kilometrów. Ma stały napęd na cztery koła, a to żre benzynę i o tym wiem. To jest uszczerbek dla portfela. I dlatego właśnie to spalanie bym w nim nieco poprawił. Ale chyba tylko to i nic więcej. Mógłby być jeszcze trochę cichszy wewnątrz przy szybkiej jeździe.

A.J.: Co natomiast ceni sobie Pan w tym aucie najbardziej?

K.P.: Przede wszystkim jego niezawodność. Wsiadam, odpalam i jadę. Pochodzę jeszcze z czasów, kiedy samochody się psuły. Ile się nabiegałem z akumulatorami do tych moich Maluchów, które stały pod blokiem, to tylko ja wiem. Subaru XV jest natomiast samochodem, który jest niezawodny. Uważam, że to jest podstawa. Niezawodność i to, że można mu zaufać. Doskonale pamiętam patenty, które stosowano dawniej, żeby odpalać samochody, kiedy na dworze panował mróz. Teraz to wszystko jest już niepotrzebne. Współczesne samochody są świetne, chyba że siada w nich elektronika. W Subaru elektronika jest japońska i tutaj absolutnie nie można się do niczego przyczepić.

A.J.: Czy podczas podróży samochodem był Pan świadkiem jakiejś zabawnej sytuacji na drodze, na kanwie której powstał któryś z Pana skeczy, monologów?

K.P.: Swego czasu gromadziłem dowcipy, w których występowały kobieta i samochód. Był na przykład taki kawał, w którym mąż wyjeżdżający na delegację mówi żonie: *Przed domem stoi samochód, jest niezatankowany. Jedź na stację benzynową i zatankuj, tylko benzynę bezołowiową.* To było bowiem w czasach, kiedy była jeszcze w sprzedaży benzyna ołowiowa. Mąż przyjeżdża z delegacji i widzi, że samochód stoi tam, gdzie stał. Pyta żonę: *Czemu nie zatankowałaś? Bo nigdzie nie ma bezołowiowej benzyny!* – odpowiedziała. Mąż na to: *Jak to nie ma? Wsiądźmy w auto i zobaczmy.* Pojechali na stację i żona mówi: *No widzisz, przekreślone, nie ma!* To jeden z takich żartów, które teraz mi się przypominają. *(śmiech)* Byłem również świadkiem prawdziwych historii. Mój kolega, który miał Mercedesa, nigdy nie dawał go żonie. Było to w czasach, kiedy w rodzinie był tylko jeden samochód. W końcu któregoś dnia ona mówi: *Słuchaj, mam dzisiaj strasznie dużo zakupów. Daj mi tego Mercedesa, żebym sobie je przywiozła.* On na to: *No dobrze.* Z niechęcią dał jej kluczyki, bo samochód był wtedy traktowany jak świątek. Żona zrobiła planowane zakupy i wróciła do domu. Kolega od razu zapytał: *A kluczyki?* A ona mówi: *O Boże! Samochód został pod sklepem!* Tak bardzo się przyzwyczaiła do noszenia zakupów, że przyszła do domu na piechotę. *(śmiech)* To zdarzyło się naprawdę. Natomiast podczas moich podróży samochodem oprócz tych, którzy sprzedają grzyby, nie zaobserwowałem nic równie zabawnego. *(śmiech)* Dodam, że wbrew temu, co słyszy się dookoła, wcale nie uważam, że Polacy są złymi kierowcami. Jestem absolutnie przeciwnego zdania. Uważam, że jeździmy coraz lepiej, że sobie na drogach pomagamy, że ustępujemy miejsca, jak ktoś jedzie szybciej. Naprawdę jestem przekonany, że tak jest. Co prawda co jakiś czas widzę w internecie, że ktoś wjechał pod prąd na autostradę,

ale to są sporadyczne przypadki. Uważam, że Polacy są coraz lepszymi kierowcami.

A.J.: A jakie ma Pan ulubione trasy?

K.P.: Właściwie nie mam ulubionych tras. Teraz wszędzie są autostrady i to jest po prostu genialne. Był taki czas, kiedy na przykład z Krakowa do Szczecina jechałem przez Niemcy, bo mieliśmy autostradę Kraków – Wrocław, wjeżdżało się do Niemiec, bo tam przez cały czas już ta autostrada była i dopiero na wysokości Szczecina wracało się do Polski. Aż tu nagle okazało się, że autostrady zbudowano i u nas i teraz jest fantastycznie. Dlatego trudno mi powiedzieć, czy mam jakieś ulubione trasy. Mam natomiast trasy, którymi często jeżdżę. Dzieci mamy w Warszawie, a zatem to jest chyba ta ulubiona trasa – z Krakowa do Warszawy.

A.J.: Wielokrotnie występował Pan we wspaniałych duetach. Czy możemy liczyć, że któregoś dnia ponownie rozpocznie Pan z kimś współpracę na dłużej? Czy ma Pan takie marzenie?

K.P.: Myślę, że już nie. Żartuję na swój sposób, a obecna publiczność nie akceptuje tego rodzaju żartowania. A ja inaczej nie potrafię. Co tu dużo gadać, jestem już takim trochę emerytem i nie mam takich planów, jak kiedyś.

A.J.: Udziela się Pan jednak aktywnie w mediach społecznościowych, publikuje swoje nagrania. Czy internet to dobre miejsce dla satyryka? Czy to słuszna droga?

K.P.: Nie ma wyjścia! To już jest i nie ma się co na to obrażać. Trzeba albo się do tego dołączyć, albo odwrócić się od tego plecami. Jeśli jednak człowiek odwróci się plecami, to straci w ogóle kontakt ze światem. Najbardziej przykre są komentarze, które pojawiają się pod publikowanymi filmami, ale tego nie trzeba czytać. Generalnie zatem rzecz biorąc, uważam, że to jest w porządku, że człowiek siada do komputera i coś przy nim kleci. Z drugiej strony wiem jednak,

że jeżeli nagranie faceta, który skacze do basenu, w którym nie ma wody, ma 60 milionów wejść, to to też o czymś świadczy, prawda? *(śmiech)* Ja staram się uprawiać w sieci coś takiego, co uprawiałem przez całe życie. Raz wychodzi mi to lepiej, raz gorzej. Myślę, że nie da się tego uniknąć. To trochę tak jak ze sztuczną inteligencją, o której tak dużo się teraz mówi. Przed chwilą w Stanach Zjednoczonych zakończył się strajk w tej sprawie scenarzystów, do których dołączyli aktorzy. Przed sztuczną inteligencją nie ma jednak ucieczki. To zjawisko będzie najwyżej trochę opóźnione, ale trzeba sobie zdawać sprawę, że sztuczna inteligencja już z nami jest. Wielokrotnie odbieramy telefony i słyszymy w słuchawce: *Jestem wirtualnym doradcą...* Natychmiast się wtedy wyłączam, bo nie chcę rozmawiać z maszyną. Aczkolwiek zapewne wielokrotnie rozmawiałem z taką maszyną, tylko mnie o tym nie poinformowano. To jest nowoczesność i na to nie ma siły. Trzeba w to wejść. Nie ma na to innej rady.

A.J.: Czy obserwuje Pan, że sztuczna inteligencja zaczyna przejmować również rolę satyryków? Czy byłaby w stanie zastąpić pracę artysty?

K.P.: Niestety tak bywa. Napisałem książkę, którą niedawno złożyłem w redakcji. W międzyczasie byłem z kolegami na wakacjach i mówię do nich: *Słuchajcie, trzeba by do tej książki wymyślić tytuł.* I oni zadali sztucznej inteligencji zadanie, że oto jest taka książka, że jest satyryk, że to i tamto. I już po chwili przyszły w odpowiedzi dwie propozycje. Oni następnie zadali tej inteligencji, aby wymyśliła tytuły bardziej dowcipne. I faktycznie przyszły dowcipniejsze. Tak to wygląda. Dzięki Bogu jestem już w takim wieku, że już kariery nie zrobię – co miałem zrobić, to zrobiłem. Nie zazdroszczę jednak osobom, które w tej chwili debiutują. Im będzie naprawdę bardzo trudno wymyślić coś nowego, bo sztuczna inteligencja ma zasoby całego świata. To jest wyjątkowo trudna sprawa. Kiedy koledzy zaczęli mi pokazywać te tytuły, pomyślałem: *Rany boskie!* Zięć mojej żony, który pisze teksty piosenek, ściągnął z internetu specjalną aplikację, która temu służy. Przyszedł z tym do mnie i spytał, o czym chciałbym utwór. Ponieważ jakiś czas temu byłem jurorem konkursu piosenki o Krakowie, odpowiedziałem: *O Krakowie!* I za chwilę, ba... za chwileczkę, w mgnieniu oka wyskoczył tekst piosenki o Krakowie, w którym było i o Wawelu, i o Lajkoniku, i o dorożkach. Zrobiło to na mnie takie wrażenie, że nie wiedziałem, co ze sobą począć. Nagle uświadomiłem sobie, że cały ten konkurs to psu na budę potrzebny! Nic tylko zatrudnić sztuczną inteligencję i ona napisze za nas, i bardziej, i mniej dowcipnie. I to jest dla nas zagrożenie. Jedno z wielu, bo dzisiaj jest ich o wiele więcej. Myślę, że owszem, może istnieć satyryk, który jest sztuczną inteligencją. Tak może być i nie możemy na to nic poradzić, bo to jest cena nowoczesności. Może jednak wcześniej na świecie nastąpi jakiś kataklizm, sztuczna inteligencja zniknie i jakoś damy sobie radę. *(śmiech)*

A.J.: Jubileusz 50 lat pracy artystycznej to dla Pana z pewnością czas wspomnień, refleksji. Które chwile z tych pięciu dekad swojej twórczości wspomina Pan najmilej?

K.P.: Najmilej wspominam czas, kiedy wspólnie z Januszem Rewińskim robiłem program w telewizji TVN zatytułowany „Ale plama". I to z wielu względów. Po pierwsze dlatego, że ten program opierał się właściwie na improwizacji. Tam ona była. Przyjeżdżałem wtedy rano z Krakowa do Warszawy, a po nagraniach jeszcze tego samego dnia wracałem tą samą drogą do domu. W stolicy spotykaliśmy się w stołówce TVN-u, do której każdy z nas przychodził z jakimiś tematami, które wpadły nam do głowy w minionym tygodniu, po czym siadaliśmy i zapisywaliśmy tylko zarysy tych tematów. Następnie wchodziliśmy do studia i czasem mówiliśmy zupełnie o czymś innym niż to, co mieliśmy napisane. Po takim nagraniu byłem dosłownie mokry z tego całego napięcia. I to do tego stopnia, że po jakimś czasie przestałem po nagraniach wracać od razu do domu. Byłem tak zmęczony, że zasypiałem po drodze. To była fantastyczna praca i do dziś ją pamiętam. Uważam, że był to mój najlepszy okres. To wtedy czułem się najbardziej twórcą, mimo że przez cały czas była to improwizacja. Działo się to w latach 1998–2004.

Myślę, że owszem, może istnieć satyryk, który jest sztuczną inteligencją. Tak może być i nie możemy na to nic poradzić, bo to jest cena nowoczesności.

A.J.: A zatem Janusz Rewiński był Pana najlepszym kompanem na scenie?

K.P.: Tak, mimo że jest to człowiek, który ma charakter. Tak bym powiedział. Osobiście nie miałem z nim nigdy żadnej scysji. Byliśmy również razem w Ameryce i różne przygody nam się przytrafiały, ale nigdy w trakcie naszej wspólnej pracy nie mieliśmy żadnych problemów.

A.J.: Jak ocenia Pan występy poza granicami naszego kraju? Czy zagraniczna publiczność jest inna niż polska?

K.P.: Jest trochę inna. W czasach, kiedy podróżowałem po świecie w celach artystycznych, zauważyłem, że zagranica jest jakby 10 lat za nami. W niektórych miejscach był taki sprzęt nagłaśniający, że w Polsce nikt nie zdecydowałby się przy takim sprzęcie wystąpić. To było 20–30 lat temu. Polonia miała wtedy taki kompleks, że ma gorzej niż my w Polsce. Po tym, jak ci rodacy wyjechali z naszego kraju, nastąpił nieprawdopodobny kop do góry. Mam kolegów, którzy również powyjeżdżali. Co stało się potem? Kiedy po latach odwiedzili Polskę, twierdzili, że już więcej tutaj nie przyjadą, bo nie po to mordowali się wcześniej w różnych

obozach i emigrowali, żeby teraz zobaczyć, że tu, w Polsce, jest lepiej niż u nich. I oni, kierując się podobnym schematem myślenia, niejako tą samą metodą, organizowali występy. Dopóki dolar był święty, wszystko jakoś szło. Pamiętam jednak, jak nieco później nie przyjąłem zaproszenia na występ w Szwecji. Odmówiłem, mówiąc: *Niestety nie mogę, bo mam w tym terminie występ w Tarnowie. (śmiech)* Nie wahałem się, bo w Tarnowie płacili mi już wtedy tyle, co w Szwecji. Teraz podobno się to zmienia i młode polskie kabarety, które zapraszane są za granicę, mają tam już przyzwoite warunki. Ta zmiana postępuje wyraźnie od czasu, kiedy Budka Suflera wystąpiła w Carnegie Hall. Nadal jednak różnie to bywa z organizatorami. Czasami można zaobserwować takie typowo polskie piekiełko. Wracając jednak do pytania, generalnie trzeba przyznać, że na przykład publiczność w Szwecji była lepsza niż w Polsce. Dlaczego? Otóż tam, gdzie występowałem, spotkałem przedstawicieli emigracji lat 80. Była to emigracja inteligencka. Sprzęt był tam taki, że zęby bolą, ale publiczność to rekompensowała. *(śmiech)* Teraz, kiedy nasza emigracja może już swobodnie przyjeżdżać do Polski i oglądać za granicą naszą telewizję, te różnice się zacierają. Dla mnie najciekawszym ze wszystkich wyjazdów był ten do RPA i moje dwa występy w tym kraju. Byłem tam parę lat temu. Okazało się, że nikt mnie tam nie zna. A to dlatego, że w ogóle nie pokazywałem się w telewizji przed 1989 rokiem, a tamtejsza emigracja była mniej więcej z tego okresu. Nie ma tam telewizji Polonia, ani innego polskiego kanału i oni naprawdę nie wiedzą, kim jestem. Te osoby mówiły mi potem, że dzwoniły do Polski zapytać znajomych, kto to jest ten Krzysztof Piasecki. *(śmiech)* Z drugiej strony to było

genialne, bo zorientowałem się, że tam moje występy się podobają. Jak pani wychodzi na scenę i wszyscy wiedzą, kim pani jest, to jest inaczej niż wtedy, kiedy publiczność pani nie zna. Wszyscy wtedy na panią patrzą, a pani nie wie, jak oni będą reagowali na opowiadane żarty. Nie będę tutaj bardzo skromny i powiem, że miałem tam naprawdę bardzo udane występy. Dodam, że były to występy za diety, bo ich organizatorów nie było stać na honorarium dla mnie. Zapłacili mi za samolot, pokryli utrzymanie i to tyle. Chciałem jednak zobaczyć RPA, jak zresztą każdy. Kiedy okazało się, że oni w ogóle mnie nie znają, to było naprawdę genialne, bo wiedziałem, że muszę wyjść na scenę i jakoś się z tym moim repertuarem przebić. A cholera wie, czy i jak oni to kupią. Ale kupowali świetnie! Naprawdę świetnie!

A.J.: Gdyby dzisiaj mógł Pan wybrać, gdzie na świecie wystąpić ze swoim programem, to gdzie by to było i przed jaką publicznością?

K.P.: Gdybym mógł wybierać, to chciałbym występować po prostu dla inteligentnej publiczności. I to właściwie tyle. Nie ma z tym nic wspólnego wiek odbiorców. Wiem, że nie da się wyodrębnić takiej publiczności, aczkolwiek są niektórzy koledzy artyści, którzy występują obecnie wyłącznie lub prawie zawsze dla takiego grona. Mnie się to jednak nigdy jeszcze nie udało.

A.J.: Wszystko z pewnością przed Panem. To w końcu dopiero 50 lat pracy artystycznej!

K.P.: Tak, to prawda!

A.J.: Co chciałby Pan powiedzieć naszym czytelnikom na zakończenie tego roku i naszej pierwszej rozmowy dla „Plejad"?

K.P.: Niech wszystkim Subaru lekkim będzie! *(śmiech)* To moje to naprawdę świetny samochód. Z przyjemnością mogę się pod tym podpisać obiema rękami.

A.J.: Serdecznie dziękuję za rozmowę i tyle ciekawych wspomnień. Już nie mogę doczekać się Pana książki.

K.P.: Dziękuję bardzo.

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

PIERWSZY SAMOCHÓD MARZEŃ

Czy Subaru Impreza może sprawdzić się jako pierwsze 4 kółka młodego kierowcy? Egzemplarz Igi radzi sobie z tym zadaniem doskonale. Oboje – i samochód, i jego właścicielka – mają przed sobą świetlaną przyszłość.

Jaki powinien być idealny samochód dla młodego kierowcy? Ilu pytanych, tyle odpowiedzi. Niektórzy wskażą, że model dla debiutanta (lub dla debiutantki) powinien być niewielki, zwinny i możliwie łatwy w manewrowaniu, by niedoświadczony adept jazdy mógł bez stresu parkować. Inni się z tym kompletnie nie zgodzą, mówiąc, że taki wóz musi być duży, bo wtedy właściciel od razu nauczy się radzić sobie z bardziej pokaźnymi nadwoziami, a poza tym im więcej blachy dookoła, tym bezpieczniej. Kto ma rację? Jedni i drudzy! Takie dyskusje można prowadzić jeszcze długo. Jedni powiedzą, że pierwsze auto powinno być starsze i nie zaszkodzi, jeśli nosi już ślady potyczek drogowych, bo i tak wkrótce pojawią się na nim nowe rysy. Drudzy zripostują, że przecież jeśli samochód będzie piękny, nowy

i lśniący, jego posiadacz będzie go bardziej szanował i ostrożniej jeździł. I tak dalej, i tak dalej...

Jedno jest pewne – pierwszy samochód zostaje w pamięci na zawsze. I niezależnie od tego, czy jest nowy, stary, mały czy duży, najlepiej jest wtedy, gdy... po prostu się podoba. Spełnienie motoryzacyjnych marzeń tuż po zdaniu egzaminu na prawo jazdy to wspaniały scenariusz dostępny dla nielicznych. Wśród nich jest Iga, bohaterka tego artykułu.

Moja przygoda z Subaru zaczęła się już w dzieciństwie. Wtedy w rodzinie pojawił się Forester. Mój tata marzył o Imprezie i udało mu się kupić GT-ka. Wtedy zainteresowałam się tą marką jeszcze bardziej. Przeszliśmy jeszcze przez parę sztuk, aż w końcu to ja mogłam stać się posiadaczką Imprezy – opowiada właścicielka auta ze zdjęć. Jeździ nim od roku. *To było moje marzenie od dzieciństwa, które stawało się coraz ważniejsze wraz z wiekiem i doświadczeniem z tymi autami* – dodaje.

Srebrna Impreza wygląda całkiem bojowo. Na pierwszy rzut oka prezentuje się niczym WRX, a może i STI. Czy ogromna, przekraczająca 200 KM moc jest odpowiednia dla kogoś, kto rok temu zdał egzamin na prawo jazdy? Iga uśmiecha się i tłumaczy, że jej samochód ma pod maską nieco mniejsze „stadko". Subaru, owszem, jest uzbrojone w duży spojler i charakterystyczny wlot powietrza na masce. Nie jest to jednak wersja z turbo. Lektura emblematu na tylnej klapie wszystko wyjaśnia. To wersja 2.0 GX z wolnossącym 2.0 o mocy 125 KM. Z jednej strony to oczywiście o wiele mniej niż w przypadku wspomnianych sportowych odmian. Z drugiej taki rezultat w zupełności wystarczy do sprawnego podróżowania. Inne zalety Imprezy pozostają bez zmian.

Pierwszy samochód zostaje w pamięci na zawsze. I niezależnie od tego, czy jest nowy, stary, mały czy duży, najlepiej jest wtedy, gdy... po prostu się podoba.

Dlaczego wybrałam ten model? To proste – dla tej „budy" oraz historii

tego auta. Jeżdżąc czymś z rajdowymi korzeniami, człowiek czuje się zupełnie inaczej, czerpie przyjemność z jazdy, nawet jeśli to puszka bez mocy. Wolnossąca Impreza swoim wyglądem i dźwiękiem daje mi póki co pełną satysfakcję – tłumaczy Iga. Rzeczywiście, 125-konny GX brzmi tak, jak przystało na Subaru. A nadwozie, choć nie jest pokryte słynnym niebieskim lakierem i tak sprawia, że za autem można się obejrzeć. Zwłaszcza w połączeniu ze złotymi felgami. Nie można też zapominać o napędzie. Zdecydowana większość Imprez ma typowy dla marki układ AWD, również jeśli mówimy o wariantach bez turbo. To oznacza, że ich kierowcy też mogą cieszyć się wyśmienitą przyczepnością na śliskiej nawierzchni. Zimą może się okazać, że wolnossąca dwulitrówka w zupełności wystarczy, by zostawić daleko w tyle o wiele mocniejsze auta, bezradnie buksujące przy ruszaniu...

Iga zdaje sobie sprawę, że pod względem wizualnym jej ukochanemu Subaru nieco brakuje do ideału. *Wiem, że jest tam mnóstwo elementów, które wymagają poprawek, ale szukając auta, głównie patrzyliśmy na to, aby nadwozie było w miarę zdrowe, a silnik zadbany* – wyjaśnia. Zapytana o pozostałe wymagania, które stawiała przed swoim pierwszym samochodem, wskazuje na nadwozie sedan (kombi ma nieco bardziej kontrowersyjne linie i nie każdemu przypadnie do gustu...) i przeróbkę na gaz. LPG może oburzyć niektórych „purystów" , ale wpływ instalacji na koszty utrzymania – istotne przecież zwłaszcza dla młodych kierowców – jest niebagatelny.

Impreza cieszy więc swoją właścicielkę charakterem, dźwiękiem i wyglądem. *Mam zamiar dopiero tworzyć wspomnienia związane z tym autem. Zamierzam mocno w nie zainwestować. Zrobię blacharkę, kupię fajne koła i mnóstwo innych elementów. Mam ich całą listę – tak, aby w przyszłości móc pokazać auto na eventach motoryzacyjnych* – opowiada.

Co Iga lubi w swoim aucie, oprócz dźwięku i designu? Jeśli chodzi o wygląd, Impreza z lat

2000–2002 jest wyjątkowo charakterystyczną odsłoną tego lubianego modelu. Pierwsza wersja z „nowego pokolenia" , czyli drugiej generacji kompaktowego Subaru, wyróżniała się okrągłymi reflektorami. To za ich sprawą do takich Imprez przylgnęło przezwisko „bug-eye" , czyli „oczy robaka" . W swoich czasach wóz wzbudzał emocje i dzielił opinie. Dziś nabrał już klasycznego klimatu i nawet najwięksi sceptycy przyznają, że „coś w sobie ma" .

Impreza jest dla mnie świetna w prowadzeniu. Lubię czuć, że jadę autem – wymienia Iga. Dodaje, że porusza się swoim srebrnym sedanem na co dzień, czyli co najmniej pięć razy w tygodniu. *Gdybym miała możliwość jeździć zwykłym, bardziej oszczędnym samochodem... nadal wybrałabym Subaru* – dodaje, choć zaznacza, że ceni GX-a także za rozsądne koszty użytkowania. *To wielki przywilej, by móc poczuć takie auto i na co dzień korzystać z jego sportowego klimatu* – kwituje właścicielka. Oczywiście zauważa także wady swojej Imprezy. *Jest ich sporo – chociażby uciążliwa rdza, wgniotki, kłopoty z instalacją gazową, a także pomysły poprzedniego właściciela, takie jak brzydkie, czarne kratki na masce* – opowiada.

Impreza cieszy swoją właścicielkę charakterem, dźwiękiem i wyglądem.

W planach Igi jest jednak uporanie się ze wszystkimi problemami auta i zmodyfikowanie go po swojemu. Tymczasem skupia się na tym, by utrzymywać Imprezę w idealnym stanie pod względem mechanicznym. Kupiła już jednak pewne elementy, które sprawią, że za srebrnym „bug-eyem" obejrzy się jeszcze więcej osób niż w tej chwili. *Mam już część bodykitu, który zo-*

stanie założony. Auto jest super podstawą do tworzenia fajnego projektu, ale realizacja może potrwać parę ładnych lat. Czuję, że będzie to warte czekania – opowiada właścicielka. Jak może wyglądać Impreza? Iga nie chce zdradzać zbyt wiele, zresztą zaznacza, że cały czas ma nowe pomysły. Ale styl, który będzie tu dominował, ma nawiązywać do lat 2000. To czasy, w których Impreza powstała, najmodniejsze obecnie. Początek XXI wieku powraca, jeśli chodzi o ubrania, fryzury, a nawet muzykę. Słuchając najnowszych hitów, można poczuć się niczym na imprezie z roku 2000. Żaden inny samochód nie pasuje do tego trendu lepiej niż Impreza.

Iga na co dzień pracuje w zupełnie innej branży niż motoryzacyjna. Samochody są jednak niezwykle ważnym elementem jej życia. Wraz z partnerem często wybiera się na różne wydarzenia związane z wozami – głównie zawody driftowe i time attack. *Spędzamy tam dużo czasu na rozmowach ze znajomymi. Od niedawna zajmuję się fotografią i na takich wypadach próbuję swoich sił, strzelając fotki* – opowiada właścicielka srebrnej Imprezy. Z pewnością gdy auto będzie już gotowe, stanie się bohaterem niejednego zdjęcia. Przed Igą sporo pracy, ale efekt będzie wart wysiłków. W planach jest być może nawet dołożenie turbo do silnika 2.0 GX, by osiągi nadążyły za wizualną stroną auta. Najważniejsze, że już teraz dumna właścicielka zaznacza, że Subaru urozmaica jej codzienność. Po takim pierwszym samochodzie nie da się nie zakochać w motoryzacji!

TEKST: **JACEK ŁUKASZEWSKI** / ZDJĘCIA: **WOJCIECH KACZMARCZYK**

DESZCZOWY CHŁOPIEC

Nie da się nie zauważyć, że biegi przełajowe cieszą się ogromną i stale rosnącą popularnością. Z czasem wokół tej dyscypliny skupiła się grupa osób, których pasją jest pokonywanie kolejnych kilometrów w coraz to innych miejscach kraju czy nawet świata.

Dzięki wielkiemu zaangażowaniu biegaczy powstały imprezy o tak wdzięcznych nazwach jak: „Sprawmy sobie łomot" (Grabina, 19.11.2023), „Tyski bieg morsów – mokre majtki vs suche majtki" (Tychy, 19.11.2023), „Parkowa prowokacja biegowa" (Gliwice 16.12.2023) czy „ANOmalia – świąteczna impreza na orientację" (Trójmiasto, 17.12.2023). Innymi słowy – na serio to jest tam tylko bieganie, a ludzie mają spory dystans do siebie i mnóstwo dobrego humoru. Są też jednak i inne biegi. Biegi niejako „celowe". I o takim będzie ten tekst.

Z organizatorem „Biegu dla Jędrka", a także z jego lepszą połową (Haniu, pozdrowienia!), poznałem się wiele lat temu. Andrzej Szumowski

jest tatą autystycznego, dorosłego już syna, z którym nawiązał niezwykłą więź – bieganie. Jędrek jest chłopakiem niekomunikującym się werbalnie, więc kontakt nie jest ani prosty, ani oczywisty, Andrzej natomiast jest facetem, który nie poddaje się łatwo i jako kochający ojciec wymyślił sposób na spędzanie czasu z synem oraz rozładowanie emocji, których nie brakuje w każdej „autystycznej rodzinie" (wiem, co mówię). Całą przygodę z biegami Hania i Andrzej opisują na swoim blogu i funpa-

Od lat marka Subaru kojarzy się z dużą wrażliwością społeczną, zaangażowaniem w pomoc potrzebującym, a także... niebieskim kolorem, który jest zarazem kolorem symbolizującym autyzm.

ge'u na Facebooku – „Deszczowy chłopiec". Jest tam przedstawiona historia Jędrka – od diagnozy, przez terapie (wiele różnych), przez porażki, przez sukcesy, aż po tak zwany dzień powszedni. Szczera, wspaniała opowieść o miłości do dziecka, zaangażowaniu, a także o kosztach, jakie przychodzi płacić za tyle pracy i wyrzeczeń.

Myślę zatem, że nikogo nie zdziwi wspomaganie „Biegu dla Jędrka" przez Subaru! Fundacja „Przystanek Autyzm" zaufała nam ponownie i pozwoliła na wsparcie swojej

działalności. Od lat nasza marka kojarzy się z dużą wrażliwością społeczną, zaangażowaniem w pomoc potrzebującym (tu najniższe ukłony dla Forum Subaru), a także niebieskim kolorem, który jest zarazem kolorem symbolizującym autyzm. Ponieważ mieliśmy wcześniej przyjemność uczestniczyć w akcji „Zaświeć się na niebiesko dla autyzmu", nie mogło nas zabraknąć na „Biegu dla Jędrka". Impreza ta, pomimo fatalnej pogody ze strugami deszczu (jak na „Deszczowego chłopca" przystało), zgromadziła ponad 200 uczestników. Pierwsza

grupa biegła... w nocy, bo przecież w dzień to każdy może sobie biegać, prawda? Czas trwania – 12 godzin. Nocą. W środku Puszczy Knyszyńskiej... Grupa druga biegła już przy świetle dziennym, na dystansie 14,6 km, przez dziewiczą puszczę w dolinie rzeczki Słoi. Warunki atmosferyczne postawiły uczestnikom wysoką poprzeczkę wydolnościową. Na szczęście obyło się bez poważnych kontuzji i interwencji lekarskich, ale warto wspomnieć, jak fantastyczną cechą tej grupy jest wzajemna pomoc i zrozumienie. Jasne, miejsce na mecie też się liczy, ale nie tak bardzo jak idea wsparcia, współpracy i wrażliwości na potrzeby innych. No przecież nie mogło nas tam zabraknąć! Ta atmosfera to nasza atmosfera – Subarowa i niebieska!

TEKST: **MAREK WIŚNIEWSKI, FACETPO40.PL** / ZDJĘCIA: **MACIEJ ŁAWNICZAK, POLE POSITION, SATE MEDIA**

ELEKTRYK Z DNA SUBARU

E-samochody wciąż wzbudzają wiele emocji, nie tylko wśród kierowców z długim stażem. Zanim więc podzielę się wrażeniami z ponad tygodniowego użytkowania Subaru Solterra, rozpocznę ten tekst kilkoma zdaniami na temat elektryków en block.

Problem jednak w tym, że całościowy obraz dotyczący korzyści wynikających z użytkowania takich aut zaciemniają komentarze i opinie pochodzące od osób, które nigdy nie jeździły pojazdem z takim napędem lub od „fachowców", którzy na siłę próbują porównywać je z tymi wykorzystującymi paliwa kopalne.

Otóż jestem absolutnie przekonany, iż porównywanie obu typów aut jest najprościej mówiąc bezcelowe i pozbawione sensu.

Po pierwsze przed decyzją o zakupie, leasingu czy wynajmie samochodu elektrycznego trzeba sobie odpowiedzieć na kilka pytań. Jak będę go używał? Gdzie nim będę jeździł? Jak często? Czy to będzie moje jedyne auto w domu/firmie?

Auta elektryczne to inny styl i wizerunek, inne potrzeby i preferencje oraz... oczekiwania.

Natomiast nie ma sporu co do tego, iż samochody z takim napędem najwygodniej i najtaniej użytkuje się w mieście, na przedmieściach, gdzie mamy swój garaż, podłączoną stację ładowania i najlepiej panele fotowoltaiczne.

Owszem, pojazdy elektryczne mają pewne ograniczenia, ale przy takim tempie rozwoju technologicznego i te zostaną szybko pokonane, a dla użytkownika, który – świadomy wszystkich za i przeciw – zdecydował się na użytkowanie elektryka, bilans korzyści wyjdzie na plus.

Kto nie daje wiary, że e-cary są coraz popularniejsze – niech wpisze w wyszukiwarce frazę „world's best selling car in Q1 2023" i sprawdzi, jakie auto sprzedawało się najlepiej na świecie na początku 2023 roku.

Bo przecież dodatkowe przywileje, jakie otrzymują kierowcy elektryków, jak bezpłatne parkowanie w wielu miastach, omijanie korków i oszczędzanie czasu dzięki możliwości poruszania się buspasami, jak również możliwość ładowania auta na własnej posesji lub bezpłatnego ładowania w niektórych miejscach (np. na parkingach centrów handlowych) z całą pewnością uatrakcyjniają posiadanie takiego samochodu.

Jeśli zakup elektryka będzie świadomy, przemyślany i oparty na racjonalnych podstawach – nie wyobrażam sobie, żeby użytkownik odczuwał jakikolwiek dysonans pozakupowy lub frustrację.

Świat motoryzacyjny zmienia się na naszych oczach. Jakiekol-

wiek rozważania, jakoby produkcja aut elektrycznych miała być mniej ekologiczna niż tych z silnikami spalinowymi, są bezcelowe, bo jedną z głównych zalet aut z tym napędem jest ich bezemisyjność podczas jazdy, co jest szczególnie istotnym faktorem dla mieszkańców dużych miast.

Nie ma wątpliwości, że jeżdżąc po mieście elektrykiem, jesteśmy dla jego mieszkańców znacznie bardziej eko niż użytkownicy diesla lub benzyniaka. Wszak jazda na krótkich dystansach nie sprzyja żadnemu autu z silnikiem diesla, a dodatkowo te najwięcej emitują szkodliwych substancji, gdy są nierozgrzane.

Dla wielu samorządów jakość powietrza w centrach miast jest priorytetem. Stąd pomysł i pierwsze decyzje dotyczące ograniczeń wjazdu do ścisłego centrum miast aut niespełniających coraz bardziej surowych norm emisyjnych.

W zrozumieniu kierunku, w którym podąża dziś europejska (i nie tylko przecież) motoryzacja, i korzyści, jakie wynikają z użytkowania aut z takim napędem, nie pomaga również wiele mitów, jakie powstały w ostatnich latach na temat elektromobilności. Przykładem jest rzekomy problem z utylizacją baterii trakcyjnych. Nie, nie ma z tym problemu. Jest ogromne zapotrzebowanie przemysłu energetycznego na baterie nienadające się już do użycia w pojazdach. Mógłbym tu jeszcze długo rozpisywać się i walczyć z wieloma mitami, ale miało być o wrażeniach na temat jazdy nową Solterrą.

Otóż zarządzający Subaru doskonale zdają sobie sprawę, że konserwatywne podejście do motoryzacji już nie jest możliwe. Każdy producent, który chce funkcjonować na rynku europejskim, musi przystosować się do aktualnie panujących trendów, zasad i z roku na rok coraz bardziej rygorystycznych przepisów, szczególnie tych dotyczących emisji dwutlenku węgla. Ww. czynniki wymuszają wprowadzanie nowych rozwiązań.

Subaru Solterra to pierwszy elektryk tej marki. I zdaje się, że pierwszy poważny krok w stronę kolejnych prac w niedalekiej przyszłości nad budową szerszej gamy e-carów Subaru. Zastosowano tu najnowsze technologie, ale w taki sposób, by można było je uznać za zgodne z ogólnym charakterem i wizerunkiem marki. Auto o bardzo efektownej, nowoczesnej bryle, obszerne w środku, zwinne i, co najważniejsze – posiadające DNA Subaru, czyli stały napęd na cztery koła oraz spory prześwit, z pewnością spodoba się każdemu, kto choć raz usiądzie za jego kółkiem.

Bo we wnętrzu Solterry każdy poczuje się naprawdę dobrze. Wymieszano tu różne koncepcje, które tworzą zaskakująco harmonijną, koherentną i przyjemną całość.

Wygodne, podgrzewane fotele, elektrycznie sterowane, z pamięcią ustawień, zwiększają komfort użytkowania. Jest również podgrzewana kierownica – dla mnie to absolutnie must have, zwłaszcza gdy auto parkowane jest na zewnątrz. Bez obaw – funkcje podgrzewania mają dosłownie minimalny wpływ na zużycie prądu.

Auto o bardzo efektownej, nowoczesnej bryle, obszerne w środku, zwinne i, co najważniejsze – posiadające DNA Subaru, czyli stały napęd na cztery koła oraz spory prześwit, z pewnością spodoba się każdemu, kto choć raz usiądzie za jego kółkiem.

Również pasażerowie na tylnych fotelach będą usatysfakcjonowani. Spory rozstaw osi zapewnił mnóstwo przestrzeni na nogi. Bagażnik o pojemności ponad 400 litrów wystarczy na przewiezienie bagażu dla czterech osób. Warunki podróżowania tym autem są bardzo dobre, a walory praktyczne tego samochodu nie budzą żadnych poważnych zastrzeżeń.

Mowa jest o Subaru, więc zjedźmy z asfaltu. Elektrykiem w teren? Właśnie tak! Konserwatywnych fanów motoryzacji może to bulwersować, ale to właśnie Solterra będzie wykorzystywana w większości parków narodowych w Polsce. Założeniem jest, by służby parków podczas patroli nie truły otoczenia spalinami i nie hałasowały. A to wystarczająco mocne argumenty dla tych, którzy w obowiązkach mają dbanie o przyrodę.

Prześwit japońskiego SUV-a sięga 21 centymetrów. To nie jest tyle, co w surowej terenówce, ale wystarczająco dużo, by cieszyć się jazdą po leśnych duktach. Solterra dysponuje przecież napędem na wszystkie

koła. System zapewnia dystrybucję potencjału w trybie ciągłym. Krótko mówiąc, nie jest tak, jak w znacznej liczbie współczesnych SUV-ów, które przez większość czasu są napędzane jedynie przez „przód", a dopiero przy utracie przyczepności aktywują „tył". AWD w Subaru nie czeka na odpowiedni moment. Zamiast tego przeciwdziała.

Inżynierowie Subaru wyposażyli auto dodatkowo w szereg funkcji, które pomogą kierowcy podczas jazdy poza utwardzonymi drogami. Tryb X-MODE powstał z myślą o pokonywaniu głębokiego śniegu, piachu lub błota. Uzupełnia go funkcja Grip Control, której zadaniem jest utrzymywanie stałej prędkości – zarówno podczas podjazdów, jak i pokonywania grząskiego terenu. Kierowca nie musi

więc sterować pedałem gazu, bo robi to za niego system.

Nie ma też najmniejszego problemu z płynnym ruszeniem na śliskiej nawierzchni. Subaru bez problemu radzi sobie ze stromymi podjazdami, może bezstresowo przejechać teren, który mógłby okazać się nie do przejścia dla zwykłych aut osobowych i niemałym wyzwaniem dla wielu współczesnych SUV-ów lub quasi-crossoverów, a plastikowe nakładki, które chronią błotniki i dolne strefy karoserii, będące niewątpliwie ewidentnym podkreśleniem kapitalnej stylistyki auta, mogą mieć również funkcję praktyczną, gdy auto rzeczywiście będzie wykorzystywało swój potencjał poza miastem.

Niemal bezszelestnie pracujący układ napędowy w połączeniu z dobrym wyciszeniem daje poczucie odseparowania od świata zewnętrznego. W tym samochodzie nie ma mowy o zachęcaniu do szybkiej jazdy. I bardzo dobrze. SUV nie powinien udawać sportowca.

Ale żeby nie było nieporozumień. Solterra posiada dwie jednostki elektryczne, których potencjał systemowy to 218 koni mechanicznych i 337 niutonometrów. Takie wartości muszą sobie poradzić z masą własną wynoszącą około dwóch ton. Fakt, japoński SUV nie jest lekki (to duże auto, większe od Forestera), ale i tak zapewnia bardzo dobrą dynamikę. Sprint do setki zajmuje 6,9 sekundy, a prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. W polskich warunkach niczego więcej nie potrzeba, przynajmniej w tej kategorii. A bateria o pojemności 71,4 kWh w optymalnych warunkach zapewnia zasięg około 360 km bez większych wyrzeczeń (wg WLTP 416-466 km). Trasa Warszawa – Gdańsk lub Warszawa – Kraków to jedno doładowanie na trasie. Dla osób, które sporadycznie będą wykorzystywały takie auto w dłuższych trasach, nie powinno to stanowić jakiegoś

Inżynierowie Subaru wyposażyli auto dodatkowo w szereg funkcji, które pomogą kierowcy podczas jazdy poza utwardzonymi drogami.

szczególnego problemu, ale jak już pisałem na wstępie – jestem zdania, iż auta elektryczne są dziś adresowane dla osób świadomych ich wszystkich cech i stawiających na elektromobilność.

Nie sposób opisać w jednym artykule wszystkich zalet tego auta. Trzeba byłoby jeszcze wspomnieć o wielu systemach bezpieczeństwa, automatycznej funkcji wspomagania parkowania, systemach monitorujących koncentrację kierowcy i wielu innych. Po prostu warto wybrać się na wycieczkę do najbliższego dealera i na żywo obejrzeć auto, a nawet odbyć jazdę próbną. Wchodzę w zakład, że będą pozytywne wrażenia.

Subaru Solterra to ciekawy wybór, zarówno dla miłośników tej marki, chcących przesiąść się do elektrycznego auta, jak i dla zagorzałych zwolenników aut z tym napędem. Ten samochód radzi sobie w każdych warunkach, choć z pewnością bardziej zainteresuje zwolenników komfortu aniżeli sportu. Istotną zaletą jest wysoki poziom jego praktyczności. To japońskie auto może pełnić rolę przyjaciela rodziny. Ja jestem przekonany.

TEKST I ZDJĘCIA: **TOMASZ WICZANOWSKI**

IMPREZA W TOSKANII

Wszystko zaczęło się w 2020 roku, gdy podczas wspólnej kolacji z przyjaciółmi przy świętomarcińskiej gęsi i rogalach zapadła decyzja o wspólnym urlopie w Toskanii. Postanowiliśmy wszystko zaplanować i zorganizować samodzielnie – bez udziału biur turystycznych. Podjęliśmy decyzję, że pojedziemy samochodem. Dlaczego taki wybór? Cała ekipa to miłośnicy dobrej kuchni, więc chcieliśmy wrócić z zapasem wina, oliwy, serów, wędlin i innych wiktuałów.

POMYSŁ NA URLOP

cel:	Toskania, region Chianti
start:	Puck
dystans:	4800 km
czas:	10 dni
noclegi:	hotele na trasie dojazdowej, apartament w Toskanii
koszty:	opłaty drogowe, noclegi, wyżywienie, bilety wstępu, paliwo, ubezpieczenia

Jednak nie o tej wycieczce chcę opowiedzieć. Mając już pewne doświadczenie i postanowienie wyprawy w szerszym gronie, przystąpiliśmy do planowania następnego urlopu. Znów zapadła decyzja o podróży samochodem, a właściwie samochodami, gdyż grupa z czterech rozrosła się do siedmiu osób. Dołączyły do nas nasze latorośle w wieku co najmniej młodzieżowym.

Jesienią, w roku poprzedzającym wyprawę, w naszej rodzinie zapadła decyzja o wymianie auta. Wiele godzin spędziłem przed komputerem w poszukiwaniu następnego pojazdu. Mam dość specyficzne widzenie motoryzacji, może nawet nieco staroświeckie. Szukałem auta z silnikiem benzynowym, o pojemności przynajmniej dwóch litrów. Wybór się zawężał, gdy do kryteriów dołączył napęd 4×4, limit cenowy i minimalna data produkcji. W zestawie aut, które spełniały te kryteria, pojawiło się Subaru Impreza. Przykuło moją uwagę, gdyż marka Subaru od dawna oferowała auta przypadające

do mojego automobilowego gustu. Decyzja nie była łatwa ze względu na mój słuszny wzrost i rzeczone zapotrzebowanie na co najmniej przyzwoity kufer. Ostatecznie zakup został sfinalizowany i tak oto wyposażeni w nowy środek lokomocji mogliśmy przystąpić do przygotowań. Organizacja takiego wyjazdu przynosi sporo satysfakcji. Przeszukiwanie zasobów internetu, poznawanie ludzi, choćby on-line, wymienianie się „znaleziskami" w gronie uczestników jest fajnym zajęciem, zastępującym jałowe wyczekiwanie wyjazdu.

Tym razem postanowiliśmy wybrać się do Toskanii, w region słynący z wina Chianti. Można śmiało powiedzieć, ze wino jest produkowane w każdym regionie tej prowincji. Jest znakomite i niestety coraz droższe. Jeśli zechcecie wybrać się do Toskanii w podróż kulinarną, to warto zabrać ze sobą Subaru i zapuścić się lokalnymi drogami do oddalonych od turystycznych szlaków winnic i trattorii O drogach opowiem później. Wróćmy do organizacji naszej wycieczki. Zaplanowaliśmy, że cała podróż, od wyjazdu z domu do powrotu, potrwa jedenaście dni. Podobnie jak poprzednim razem zarezerwowaliśmy sobie jedną kwaterę na cały pobyt. Wybór padł na małe miasteczko Gaiole in Chianti. Zbierając informacje przed wyjazdem dowiedzieliśmy się, że kilka lat temu miasteczko to zostało okrzyknięte najbardziej idyllicznym miejscem do zamieszkania na świecie. O to, czy tak jest w rzeczywistości, trzeba by zapewne zapytać samych mieszkańców. Toskania to region, w którym widać wyjątkową dbałość o szanowanie krajobrazów, wszak to jeden z kluczowych walorów turystycznych tej krainy. Nie znajdziecie tam wiatraków, nadmiaru reklam, ogniw fotowoltaicznych na dachach domów czy innych zaburzających estetykę elementów. Oferta noclegowa w Toskanii to oprócz luksusowych hoteli w zamkach także nieprzebrana ilość domów, domków, willi, zazwyczaj z basenem w niewyobrażalnej palecie konfiguracji. Są to obiekty z zachowanymi szczegółami architektonicznymi tak, że trudno laikowi rozeznać się, czy mieszka w średniowiecznym młynie, czy we współczesnej jego imitacji. Można znaleźć obiekt dla pojedynczej osoby, ale też i dla grupy kilkudziesięciu osób. Nasza kwatera składała się z obszernego pomieszczenia pełniącego funkcję jadalni, kuchni i salonu, w pełni wyposażonego w potrzebne urządzenia ze zmywarką i mikserem włącznie. Z pomieszczenia tego wychodziło się do trzech sypialni z łazienkami, schodami należało się wdrapać do wygodnego apartamentu na poddaszu. Wszystko urządzone w wiejskim stylu, wygodnie i estetycznie.

Wróćmy jednak do naszej podróży. Zaczęła się druga dekada sierpnia. Wybraliśmy trasę przez Niemcy, z noclegiem w okolicach Monachium, w miasteczku Rosenheim. Pierwszego dnia pokonanie trasy 1170 km z północnych Kaszub zajęło nam 12 godzin. W każdym aucie było dwóch kierujących, zmienialiśmy się na postojach co ok. 3 godziny. Niemieckie autostrady w kierunku Monachium na przeważającym przebiegu są objęte ograniczeniami prędkości, pomimo to dotarliśmy po 11 godzinach w okolice Monachium, gdzie nawigacja skierowała nas na nieprzewidziany wcześniej zjazd z autostrady. Muszę przyznać, że była to dobra decyzja, gdyż sierpniowe późne popołudnie z temperaturą powietrza ok. 30 stopni pozwoliło nam na podziwianie górzystych krajobrazów, urokliwych bawarskich wiosek i pięknych lasów. Nie jestem pewien z jakiej okazji, ale mijani przechodnie odziani byli w tradycyjne bawarskie stroje, co dodawało czaru tej podróży. Choć drogi były wąski i kręte, to po godzinie dotarliśmy do naszego hotelu, który zaskoczył nas architekturą wnętrz i wyposażeniem, przenosząc nas w atmosferę średniowiecznego klasztoru na głównym pielgrzymim szlaku ówczesnej Europy.

Jeśli zechcecie wybrać się do Toskanii w podróż kulinarną, to warto zabrać ze sobą Subaru i zapuścić się lokalnymi drogami do oddalonych od turystycznych szlaków winnic i trattorii.

Pomimo dość długiej podróży byliśmy w dobrej formie. Impreza okazała się dość wygodnym autem i pomimo obawy o przypadłości związane z nerwem kulszowym kwaterowałem się w dobrej formie i z ochotą na skosztowanie specjałów hotelowej kuchni. Gdy pojawiliśmy się w sali konsumpcyjnej, obsługa w mnisich habitach przywitała nas i poprowadziła do drewnianych, ręcznej roboty stołów. Menu z włoską kuchnią pozwoliło nam spędzić miło około trzech godzin.

Kolejny dzień podróży zapowiadał się bardzo interesująco. Wszak przed nami była podróż przez Alpy i sławną przełęcz Brenner. Przejazd przez przełęcz i autostradę przez Austrię wymaga opłat, warto dokonać ich on-line przed wyjazdem, choć winiety można kupić też na trasie. Kierowca ma zawsze ograniczone możliwości podziwiania krajobrazów, ale nawet z jego perspektywy Alpy dostarczają niesamowitych widoków. Gospo-

darstwa i zamki rozrzucone na zboczach gór kuszą, by zjechać z trasy. My jednak zmierzaliśmy prosto do toskańskiego celu. Do przekroczenia granicy austriacko-włoskiej podróż układała się nam zgodnie z planem i już wybieraliśmy danie na lunch w jednej z restauracji na przedmieściach Werony. Niestety spotkała nas klątwa Augusta Ferragosto – oficjalnie święto plonów przeniesione na 15 sierpnia przez cesarza Augusta i ustanowione dniem wolnym od pracy. Tak zostało do dziś, z tym że współcześni Włosi rozszerzyli to na cały tydzień i masowo ruszają na urlopy. Tak też zrobili drogowcy i rozstawiwszy pachołki na autostradzie, zwężające ruch do jednego pasa w obu kierunkach,

pojechali na zasłużony urlop. Ruch na początku zagęścił się, a następnie zwolnił. Odczułem wówczas przydatność systemów ułatwiających jazdę i poprawiających bezpieczeństwo. Nasza Impreza co rusz puszczała do mnie pomarańczowe oko z bocznych lusterek, informując o autach w martwym polu, aktywny tempomat pozwalał odpocząć stopie od kontrolowania gazu, a przednie kamery wyczuwały zmianę tempa długiej kolumny aut. Proponuję, żeby Augusta zrobić patronem automatycznych skrzyń biegów – nieocenionych w korku. Zdecydowaliśmy się na opuszczenie autostrady w celu dokonania zakupów na szybki lunch na przydrożnym parkingu. Porzucenie autostrady okazało się fajnym pomysłem, bo lokalne drogi przyniosły spokojny wiejski ruch samochodów i widok na ciekawe okolice, usiane sadami jabłoni i niewielkimi winnicami na stromych zboczach gór. Warto zaplanować podróż z choćby niewielkim zapasem czasu na takie doznania.

Kogut Chianti stał się tłem pierwszych fotek w drodze na pierwszą włoską kolację w Gaiole. Z sympatyczną rodziną prowadzącą restaurację szybko nawiązaliśmy serdeczny kontakt i pomimo przebytej drogi w doskonałych humorach zjedliśmy kolację, po czym nocnym spacerem wróciliśmy na kwaterę. Kolejny dzień – niedzielę – zaczęliśmy po włosku, czyli późno i lekkim śniadaniem z kawą. Finałem tego dnia miało

być święto steka w Cortonie, czyli Sagra della Bistecca – świetna impreza w parku położonym między murami obronnymi średniowiecznej Cortony. Doskonała organizacja pozwoliła na sprawne zajęcie miejsc przy stole. Pochylając się nad stekami, pomagaliśmy trawieniu winem, a młodzież raczyła się hamburgerami. Nie zabrakło muzyki rodem z San Remo i tańców. Warto wspomnieć, że we Włoszech dopuszczalna jest ilość alkoholu na poziomie 0,5 promila. Nie zwalnia to z zachowania rozsądku, bo wiele dróg w Toskanii jest bardzo wymagających. Mieliśmy okazję przekonać się o tym już pierwszego dnia. Jadąc do Cortony, wybraliśmy zjazd na strade bianche. Cóż to jest to strade bianche? Jakkolwiek brzmi to niewiarygodnie, te drogi zostały zbudowane przez starożytnych Rzymian i zachowane do dziś. Są to drogi szutrowe o nawierzchni z białego kruszywa, od którego pochodzi ich nazwa – „białe drogi". Są objęte ochroną zabytków i utrzymywane w dobrej przejezdności. Drogi stworzone dla samochodów Subaru – szutrowe, kręte z pięknymi pejzażami, często obsadzone charakterystycznymi dla Toskanii cyprysami i piniami. Strade do Cortony wprowadziła nas na dojazd do średniowiecznej części miasta wąskim, bardzo krętym i stromym asfaltem, na którym nasza Impreza świetnie

sobie poradziła. Kolejne dni spędzaliśmy na zwiedzaniu toskańskich perełek architektonicznych, takich jak klasztor San Galgano z mieczem wbitym w kamień pośrodku romańskiej rotundy, Radda in Chianti, Monteriggioni, Montalcino, Montepulciano, Pienza. Każde z tych miejsc miało swój urok, znakomitą kuchnię, sery i piwnice z winem. Radda to miasto ceramiki i kaszmiru, a Francesco za jedyne 15 euro chętnie napije się z Wami wina własnej produkcji, chyba że kupicie kilka butelek. Monteriggioni i Montalcino to grody średniowieczne zachowane w nienaruszonej postaci. Pienza to Miasto Światła, miejsce drogi Gladiatora w scenografii filmu Ridleya Scotta. Montepulciano to miasto założone jeszcze przez Etrusków – lud, który daleko przed Rzymianami skolonizował obecną Toskanię, nadał jej obecny wygląd i odcisnął piętno na kulturze tutejszej społeczności. Pod niemal całą starówką zacho-

wały się głębokie piwnice, w których urządzono składy wina i sklepy. Zrobione w nich zakupy kurier dostarczy pod drzwi w Polsce, często bezpłatnie. Na szczególną uwagę zasługuje Siena. 15 sierpnia na głównym placu – rynku Piazza del Campo odbywa się wyścig koni lokalnej hodowli, a dwa dni wcześniej wyścigi próbne. Sam wyścig jest chwilą emocji, a główną atrakcją są rytuały go poprzedzające i świętowanie zwycięstwa. Wyścig jest emanacją rywalizacji dzielnic Sieny, których mieszkańców cechuje wielkie przywiązanie do miejsc zamieszkania, barw, strojów i symboli. Ściągają na tę uroczystość tłumy turystów, a dla tych, których tłumy nie bawią, miasto ma inne atrakcje. Katedra Matki Bożej Wniebowziętej jest nieco mniej okazała niż ta we Florencji, ale kunsztem wykonania i wystrojem na pewno jej nie ustępuje. Architektura miasta w starej części zachęca do dłuższego pobytu. Wzmaga to oferta licznych kawiarni i restauracji oraz... pizzeria fanklubu Napoli. Każdego dnia

wieczory spędzaliśmy przy kolacji przygotowanej z produktów zakupionych na lokalnych mercato, czyli rynkach lub straganach. Także markety w większych miastach mają bogate stoiska z lokalnymi produktami spożywczymi dobrej jakości. Warto tam zajrzeć.

Ciekawostki motoryzacyjne

Warto wiedzieć, że przydatny w podróżach białymi drogami płyn do spryskiwaczy najczęściej sprzedawany jest w formie koncentratu rozrabianego przez usłużną obsługę wodą z konewki. Stacje benzynowe mają niższą cenę na stanowiskach samoobsługowych, płatność kartą jest zazwyczaj bezproblemowa, choć zakres obsługiwanych kart bywa ograniczony z nieznanych przyczyn. Płatność gotówką również jest honorowana przez automaty, ale bez wydawania reszty. Niewykorzystana kwota gotówki pozostaje do wykorzystania przez kilka najbliższych dni na podstawie specjalnego kodu na paragonie. Zachęcam wszystkich wybierających się do Toskanii,

i w ogóle do Włoch, do zabierania gotówki. Klient z gotówką jest witany z o wiele większą radością niż ten z kartą, a terminale płatnicze nie mają znanej z Polski popularności. Warto rozważyć wycieczki do Włoch we wrześniu i maju, ze względu na mniejszy tłok, mniej dokuczliwe temperatury powietrza, a także niższe ceny kwater. Toskania jest prowincją zróżnicowaną. Region Chianti jest dość mocno skomercjalizowany, Grosseto już mniej. Na zapleczu zachodniego wybrzeża można znaleźć przydrożne stragany i gospodarstwa sprzedające wino i oliwę po cenach sporo niższych niż tam, gdzie degustacja jest odpłatną ofertą. Jeśli słabo znacie angielski, niech was to nie zraża – elementarna znajomość kilkudziesięciu słów i tłumacz w komórce w zupełności wystarczą. Mieszkańcy Toskanii chcą zarobić i dobrze obsłużyć klientów, nie przejmują się formalizmem językowym.

W drodze powrotnej na miejsce odpoczynku wybraliśmy Złotą Pragę – było wybornie!

KILKA PRAKTYCZNYCH WSKAZÓWEK DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO TOSKANII

Płatności

Niezależnie od możliwości należy zabrać w podróż gotówkę, z wyjątkiem banknotów o nominale 200 euro, które bywają nieakceptowane. Gotówka jest jedynym sposobem płatności na straganach, w winnicach i wszędzie tam, gdzie kupujemy usługi i towary od miejscowych rolników. Jeśli chcemy negocjować ceny, płatność gotówką znacząco zwiększa szanse powodzenia, a bywa nieraz jedynym warunkiem negocjacji. Płatność kartą podczas tankowania paliwa w trybie samoobsługowym jest zdecydowanie wygodniejsza, gdyż większość automatów nie wydaje reszty.

Tankowanie

Korzystanie z dystrybutorów samoobsługowych podczas tankowania i płatności pozwala na zaoszczędzenie kilkunastu eurocentów na litrze paliwa. Trzeba jednak pamiętać, że w przypadku płatności gotówką dystrybutor zamiast reszty wydaje kupon na dotankowanie w tejże stacji benzynowej. Tradycyjnie paliwo na stacjach przy autostradach na całej trasie z Polski do Toskanii jest droższe niż poza tymi drogami.

Wyżywienie

Proponuję korzystać z włoskiej gastronomii, szczególnie tej oddalonej od utartych szlaków. Przyzwoity obiad z przystawką (antipasto), deserem i winem w dobrym lokalu można zjeść już za 40 euro. Nawigacja komórkowa pozwala dokonać trafnych wyborów przy cenzurce powyżej 4,7 i odpowiednio dużej liczbie ocen. Dobrym pomysłem jest dokonywanie zakupów lokalnych produktów i samodzielne przygotowywanie kolacji. Toskańskie kolacje w restauracjach przypominają świąteczne obiady i mogą na dłuższą metę obciążać nienawykły do tego układ pokarmowy. W przypadku braku lokalnego targowiska (po włosku „mercato") nie należy obawiać się zakupów w marketach, gdyż są tam bogate działy z lokalnymi przysmakami.

Drogi

Podróż z Polski do Toskanii wiedzie autostradami o pogarszającej się jakości i z powszechnymi ograniczeniami prędkości. Nie opłaca się tych ograniczeń przekraczać. Należy się spodziewać, że w najbliższym czasie skala remontów w Niemczech i Włoszech będzie się rozszerzać i sprawność podróży będzie coraz gorsza. Lokalne drogi w Toskanii są bardzo kręte i czasami strome. W porze od zmierzchu do świtu należy uważać na jelenie i dziki, które mogą wychodzić na drogi. Nie zrażajcie się, gdy nawigacja poprowadzi „białą drogą", przy minimum ostrożności nawet nisko zawieszonym autem można się nimi poruszać bezpiecznie. Winiety na autostrady w Czechach i Austrii oraz bilet na przejazd przełęczą Brenner najlepiej nabyć w internecie przed wyjazdem – jest nieco drożej, ale kłopot z głowy.

Sezon

Ze względu na upały i remonty dróg proponuję planować urlop w Toskanii we wrześniu lub maju i czerwcu. Jest tam wtedy równie urokliwie, ale temperatury komfortowe i ceny nieco niższe.

Noclegi

Zachęcam do korzystania z ofert agroturystycznych oraz kwater i apartamentów. Można znaleźć naprawdę atrakcyjne propozycje już od 150 euro za tygodniowy pobyt dla jednej osoby z dostępem do prywatnej plaży i basenem przy domu. Zabierzcie ze sobą przejściówki do gniazdek elektrycznych – warto.

Rozmówki

Nie należy zrażać się nikłą znajomością języka angielskiego lub włoskiego. Nawet bardzo podstawowa znajomość angielskiego lub niemieckiego jest wystarczająca. Sprzedawcy i kelnerzy naprawdę chcą być pomocni i zarobić na swojej ofercie.

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK**

TOKIJSKIE NOWOŚCI SUBARU

Subaru na Japan Mobility Show 2023 poszybowało w chmury. Pokazało dwa interesujące futurystyczne prototypy, z których jeden jest zaprojektowany do... latania. Oprócz tego mogliśmy oglądać też ciekawe wersje bardziej przyziemnych modeli.

Tegoroczny salon samochodowy w Tokio otrzymał nazwę Japan Mobility Show. Wydarzenie, które miało miejsce między 26 października a 5 listopada, to święto japońskich producentów. Producenci z Kraju Kwitnącej Wiśni pokazują wtedy zarówno odświeżone wersje modeli, które dobrze znamy z dróg, jak i futurystyczne, odważne koncepty. Spacer po halach targowych jest także szansą na zauważenie, jak mocno motoryzacja w Japonii różni się od tej z dowolnego innego zakątka globu. Małe, kanciaste kei-cary to tylko jeden z przykładów.

Co pokazało w tym roku Subaru? Na stoisku marki z Plejadami w logo

było odlotowo – i to dosłownie. Oczy każdego zwiedzającego – nawet jeśli zamierzał tylko przejść obok – przyciągał pojazd o nazwie Subaru Air Mobility Concept. Trudno się dziwić – pozostałe firmy prezentowały głównie samochody, tymczasem ten prototyp trudno określić tym mianem. To jednostka latająca. Wierni czytelnicy Magazynu „Plejady" i zagorzali fani marki z pewnością wiedzą, że ma ona na koncie nie tylko stworzenie wielu wspaniałych aut, ale również prężnie działa w przemyśle lotniczym. Inżynierowie i styliści postanowili odwołać się do tych doświadczeń. Air Mobility Concept to pokaz tego, jak może wyglądać poruszanie się w przyszłości. Subaru zaznacza zresztą, że szuka „większej swobody w mobilności". Trudno o większy wyraz swobody niż wzbicie się w powietrze i omijanie korka nad dachami samochodów... Owszem, wizja latających samochodów towarzyszy ludziom co najmniej od dziesiątek lat, ale teraz jesteśmy tak blisko jej spełnienia,

Co pokazało w tym roku Subaru? Na stoisku marki z Plejadami w logo było odlotowo – i to dosłownie.

jak jeszcze nigdy dotąd. Subaru ma współpracować z działem aero, by wkrótce pokazać naprawdę latający egzemplarz. To, na co warto zwrócić uwagę w przypadku Air Mobility Concept, to język stylistyczny, który jest tu wspólny z modelami na czterech kołach. Reflektory przypominają te z modelu Ascent. Nie znamy jeszcze szczegółów technicznych pojazdu przyszłości. Prawdopodobnie – co nie jest zaskakujące – konstrukcję wielowirnikową zasili duży akumulator. Na drodze latającego

Muskularny i aerodynamiczny wygląd z charakterystycznymi, poszerzonymi błotnikami i sporą dawką włókna węglowego sprawia, że mówimy tu o jednym z tych prototypów z Tokio, które zdecydowanie zapadają w pamięć. Nie zabrakło też efektownych lamp, podobnych zarówno z przodu, jak i z tyłu, a także podświetlanego napisu „Subaru". Samochód ma być zbudowany dookoła kierowcy. Jego główne cechy to m.in. niska pozycja za kierownicą (ale zapewniająca odpowiednią widoczność), a także „możliwość kontrolowania wszystkich czterech kół". Co to oznacza? Detale dotyczące silnika, akumulatorów czy napędu nie zostały ujawnione. Takie zdanie podane w oficjalnych materiałach pobudza jednak wyobraźnię. Być może chodzi o układ czterech kół skrętnych? Może po prostu o legendarny napęd? Albo o cztery niezależne silniki przy kołach? Zobaczymy – o ile koncept będzie rozwijany. Tymczasem warto po prostu na niego popatrzeć. Widać w nim delikatne nawiązania do SVX-a, chociażby poprzez zastosowanie wąskich reflektorów. Czy to krok Subaru w stronę budowania sportowych aut elektrycznych?

Fani marki – zwłaszcza ci, którzy pamiętają takie auta jak XT i SVX – mogą się szeroko uśmiechnąć na wieść o tym, że Subaru pokazało coupé.

Subaru stoi jeszcze oczywiście kilka podcinających skrzydła problemów, głównie formalnych. Kwestia przepisów dotyczących fruwających aut i uprawnień ich kierowców (pilotów?) to pieśń przyszłości. Ale warto działać i marzyć.

Zejdźmy na ziemię. Na stoisku wzrok przyciągało także pewne kanciaste nadwozie, wyglądające jak idealne połączenie stylu retro z nowoczesnością. To elektryczny prototyp o nazwie Sports Mobility Concept. Fani marki – zwłaszcza ci, którzy pamiętają takie auta jak XT i SVX – mogą się szeroko uśmiechnąć na wieść o tym, że Subaru pokazało coupé. Nie ma jeszcze informacji o tym, czy to zapowiedź konkretnego modelu i czy Sports Mobility Concept może trafić na taśmy produkcyjne, ale cieszy sam fakt, że ktoś nadal pamięta o dwudrzwiowych nadwoziach.

Subaru pokazało też w Tokio kilka bardziej przyziemnych samochodów w specyfikacji japońskiej. Levorg Layback Limited EX to podniesiona wersja nowego Levorga – czyli coś dla tych, dla których Legacy jest za duże, ale chętnie korzystają z możliwości, jakie daje większy prześwit. W tym wypadku to 200 mm. Zgrabna sylwetka z dyskretnymi, terenowymi akcentami z pewnością znajdzie swoich fanów. Pod maską Layback ma doładowany silnik 1.8 o mocy 175 KM, a moc jest przekazywana na cztery koła przez przekładnię bezstopniową.

Jeśli komuś podoba się Layback, ale nie jest miłośnikiem czarnych, plastikowych nakładek na błotnikach, doceni ten sam model, ale „uzbrojony" w dodatki stylistyczne z katalogu oryginalnych akcesoriów Subaru, zmieniających wygląd na bardziej sportowy.

Na stoisku Subaru w Tokio nie zabrakło też modelu Solterra. Wer-

jego kierownicą. Najświeższa propozycja marki jest już dostępna także w Polsce.

Jak widać, na stoisku Subaru było różnorodnie. Jaka będzie przyszłość marki? Wygląda na to, że elektryczna – jak zresztą w przypadku większości (o ile nie wszystkich) producentów na rynku. Ale marka nie zapomina o historii, dba o emocje, a czasami... robi to odlotowo.

sja po delikatnym odświeżeniu ma m.in. zmienioną kierownicę (tak, by wyglądała bardziej sportowo i by prędkościomierz był lepiej widoczny), a także wydajniejszy system ogrzewania akumulatora. Dzięki temu auto ładuje się w niskiej temperaturze szybciej nawet o 30 procent.

Pokazano też Forestera w przeznaczonej na japoński rynek wersji X-EDITION. Czarny SUV z czarnymi felgami z pewnością spodoba się tym, którzy nie są fanami kolorowych nadwozi. Barw nie zabrakło za to w gamie lakierów modelu Crosstrek. Przyjechał do Tokio, choć wcale nie trzeba jechać tak daleko, by usiąść za

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK**

WSTĘP TYLKO Z BILETEM

Często mówi się, że Subaru doskonale nadają się na tor. Istnieją jednak produkty koncernu, które jeżdżą po torach, ale nie po wyścigowych. Albo takie, w których najfajniejsi siadają z tyłu. Poznaj fascynującą historię Fuji Heavy Industries w dziedzinie transportu publicznego.

Gdyby na ulicy w Polsce zadać komuś takie pytanie: „Jaki jest twój ulubiony produkt Fuji Heavy Industries?" – większość – o ile nie trafilibyśmy akurat na czytelnika Magazynu „Plejady" – zrobiłaby wielkie oczy i nie umiała odpowiedzieć. W Japonii szanse na sukces byłyby o wiele większe. Koncern, który od 2017 roku nazywa się po prostu Subaru Corporation, jest tam znany i lubiany. Ma na koncie wiele udanych projektów. Jak brzmiałaby najczęściej spotykana odpowiedź? Obyłoby się raczej bez zaskoczeń. Subaru Impreza WRX STI niemal na pewno by wygrała. Ktoś pewnie wskazałby dzielnego, terenowego Forestera, ktoś wymieniłby kosmicznego SVX-a, a inny doceniłby praktyczne Legacy. Ale gdyby przepytać wystarczająco wiele osób, mogłyby paść także takie odpowiedzi jak:

„KiHa 40" albo „Super High Decker". Co to takiego? Pierwszej odpowiedzi mógłby udzielić miłośnik kolejnictwa, a drugiej – fan transportu publicznego. To tylko wybrane z mniej znanych w Europie dzieł japońskiego koncernu.

Historia Fuji Heavy Industries rozpoczęła się niemal równo 70 lat temu – 15 lipca 1953 roku. To wtedy połączono pięć firm: Fuji Kogyo, Fuji Jidosha Kogyo, Omiya Fuji Kogyo, Utsunomiya Sharyo i Tokyo Fuji Sangyo. Powstało konsorcjum, które szybko stało się jednym z największych w Kraju Kwitnącej Wiśni producentów sprzętu transportowego. Do dziś słynie głównie z produkcji samochodów (zaczęło w 1958 roku od małego, taniego i... uroczego Subaru 360) i właśnie ten dział odpowiada nawet za 80 procent przychodów firmy. To jemu firma zawdzięcza sławę, ale warto wspomnieć też o pozostałej działalności FHI i Subaru Corporation.

Największy z pozasamochodowych działów, które działają do dziś, to ten związany z lotnictwem. Historia firmy zaczęła się od jednostek latających („protoplastą" FHI była firma Nakajima Aircraft Company budująca sprzęt podczas drugiej wojny światowej). Dział lotniczy produkuje samoloty i części do nich, odpowiada także za ich sprzedaż, utrzymanie i serwisowanie. Jego największym klientem są Japońskie Siły Samoobrony. Firma ma

na koncie m.in. takie projekty, jak Subaru Aero FA-200 (lekki samolot z 1965 roku) czy budowa helikoptera we współpracy ze znaną marką Bell. Wytwarza także części, m.in. do Airbusa A380 czy Boeinga 747.

Tym razem przyjrzymy się dwóm działom, które już zakończyły działalność dwie dekady temu, czyli w roku 2003. Mowa o dziale zajmującym się tworzeniem lokomotyw i wagonów, a także o dywizji projektującej i produkującej nadwozia do autobusów.

Obydwa cieszyły się swego czasu dużym powodzeniem i szacunkiem. Do dziś ich produkty można spotkać na japońskich (i nie tylko, bo zdarzały się także produkty eksportowane m.in. do Tajlandii) torach i drogach.

Historia produkcji autobusów jest jeszcze starsza niż spółka FHI. Tuż po drugiej wojnie światowej zajmowała się tym firma Fuji Jidosha Kogyo, która później weszła w skład firm założycielskich koncernu. Pierwszy pojazd został dostarczony do przedsiębiorstwa autobusowego w prefekturze Gunma w 1946 roku. W 1949 roku FJK dostarczyło pierwszy w Japonii autobus z silnikiem z tyłu. Do tej pory, popularne były tam klasyczne wozy z długą maską i siedzeniem kierowcy umieszczonym za jednostką napędową. Nowa konstrukcja pozwalała na lepsze wykorzystanie przestrzeni.

Później, już za czasów Fuji Heavy Industries, „dział autobusowy" zajmował się tworzeniem karoserii, które były dopasowywane do podwozi takich producentów jak Nissan, Isuzu, Mitsubishi czy Volvo. Mówimy tu przede wszystkim o autokarach dalekobieżnych, przemierzających japońskie wyspy. Produkty FHI były cenione za pomysłowe rozwiązania i... dobry styl. Wygląd też się liczy, nawet jeśli mówimy o pojazdach tego typu. Jeśli oglądać górę Fudżi albo historyczne Kioto, to z okien czegoś ładnego!

Dział produkcji karoserii autobusowych został zamknięty w 2003 roku. Wpłynęło na to kilka czynników, m.in. podyktowane oszczędnościami ograniczenie przez klientów współpracy z zewnętrznymi dostawcami. FHI może się jednak pochwalić wieloma karoseriami. Nie kończyło się na wyglądzie „skorupy". Koncern proponował m.in. innowacje w dziedzinie budowy wycieraczek – stosował np. nowatorskie ograniczniki (skuteczne wytarcie ogromnej szyby autokaru to wyzwanie). Ma na koncie także atrakcyjne wizualnie projekty, np. autobusu z tylną dwukondygnacyjną częścią. Produkował również przegubowce

Tym razem przyjrzymy się dwóm działom, które już zakończyły działalność dwie dekady temu, czyli w roku 2003. Mowa o dziale zajmującym się tworzeniem lokomotyw i wagonów, a także o dywizji projektującej i produkującej nadwozia do autobusów.

(na podwoziu Volvo). Atrakcyjną cechą rozwiązań FHI była możliwość ujednolicenia wyglądu zewnętrznego pojazdu niezależnie od tego, na jakim podwoziu powstał. Klienci to cenili, bo ich flota wyglądała spójnie, a techniczne aspekty sprzętów mogły się różnić, stosownie do potrzeb na danej trasie. Wóz służący do jazdy po autostradzie mógł być np. na podwoziu Volvo, a na górską trasę wysyłano – przykładowo – Isuzu, ale dzięki FHI, wszystkie wyglądały tak samo.

Łącznie koncern wyprodukował 81 292 egzemplarze nadwozi autobusowych. Za granicę trafiło 6000 sztuk. W szczytowym okresie – czyli w roku 1980 – bramy zakładu w Showa opuszczało 12 karoserii dziennie, co rocznie dawało aż 2393 egzemplarze. Firma tworzyła także akcesoria autobusowe i elementy do różnych modyfikacji, przeróbek, ulepszeń i tuningu.

O ile jednak ujrzenie autokaru czy autobusu FHI jest dziś już w Japonii rzadkością i gratką dla miłośników transportu publicznego, o tyle produkty działu kolejowego wciąż służą i wożą pasażerów. Historia tej dywizji rozpoczęła się w 1955 roku.

Z produktów FHI korzystają japońskie koleje państwowe i różne zależne od tego przedsiębiorstwa spółki. Można spotkać

je m.in. w transporcie miejskim w Tokio i Jokohamie, jak również na trasach międzymiastowych. Mówimy zarówno o lokomotywach, jak i wagonach, a nawet o tramwajach. Niektóre z nich służą do przewozu pasażerów, inne – do przewozu towarów. Istnieją także pojazdy specjalne, np. pracujące przy odśnieżaniu torów czy służące do ich konserwacji. FHI produkowało zarówno lokomotywy spalinowe, jak i elektryczne. Na koncie ma m.in. wytwarzanie słynnych w Japonii, bardzo komfortowych wagonów ekspresowych z miejscami sypialnymi, które trafiły do służby w 1969 roku i są określane jako „Blue Trains" (niebieskie pociągi). W 1989 roku zakłady opuściła pierwsza lokomotywa przeznaczona do ekspresów z silnikiem Diesla. Znane produkty działu kolejowego FHI to m.in.: KiHa 150, KiHa 283, Kamioka Railway 25DL czy Chizu Express HOT7000. Niektóre sprzęty służą w innych krajach, np. w Myanmarze.

Dywizja kolejowa także zakończyła działalność 20 lat temu. Do marca 2002 roku FHI wyprodukowało 10 299 wagonów. Za decyzją o wycofaniu się z działania w tej branży stały przede wszystkim oszczędności zleceniodawców. Przedsiębiorstwa kolejowe nie składały już wystarczająco dużo zamówień, by dało się utrzymać płynność produkcji. Nie wszystkie projekty i plany powędrowały jednak do kosza – część produkcji przejęła po FHI spółka Niigata Transys.

Jak widać, Subaru to wiele więcej niż tylko samochody. Produkty koncernu potrafią latać, jeździć po torach albo wozić turystów (choć niekoniecznie wszystko to naraz...). Japońscy fani transportu publicznego uśmiechają się na myśl o Fuji Heavy Industries nie mniej niż miłośnicy rajdów z całego świata, gdy wspomni im się o niebieskiej Imprezie ze złotymi felgami.

TEKST: **KAMIL WRÓBLEWSKI**

W DRODZE NA MISTRZOSTWA ŚWIATA KARATE

14–15 października 2023 roku to data, która zapisała się w mojej karierze karateki na zawsze. Odbyły się wówczas Mistrzostwa Świata Karate w Tokio, na których reprezentowałem Polskę razem z pozostałymi zawodnikami, którzy wywalczyli uczestnictwo w tym najbardziej prestiżowym turnieju karate. Mój wyjazd na zawody w Tokio byłby niemożliwy, gdyby nie wsparcie Subaru Import Polska.

Moja przygoda z karate rozpoczęła się, kiedy miałem zaledwie siedem lat. Niedługo później postawiłem sobie jeden cel – zawalczenie na najbardziej prestiżowym turnieju: Mistrzostwach Świata Karate. Jedenaście lat później, w wieku 18 lat, moje zawzięcie w połączeniu z determinacją poskutkowało zakwalifikowaniem się na te zawody. Dołączyłem do wąskiej, 10-osobowej reprezentacji karateków, którzy reprezentowali Polskę w stolicy Japonii.

Trening, trening i jeszcze raz trening

Przygotowania do Mistrzostw Świata w Tokio to przede wszystkim treningi, dwa razy dziennie, 6 dni w tygodniu. Podczas ćwiczeń kondycyjnych i siłowych wylewam na nich litry potu. Przygotowania do Mistrzostw Świata Karate rozpocząłem wiele miesięcy przed samym turniejem. Codziennie spędzałem godziny na macie, doskonaląc techniki, pracując nad siłą, kondycją i szybkością. Każdy trening to kawałek układanki, który skomponowany razem tworzy pełen obraz sukcesu.

Dieta i tryb życia

Moje przygotowania do Mistrzostw Świata Karate to nie tylko treningi. Zdrowa dieta i styl życia to

fot. Prywatne archiwum Kamila Wróblewskiego

fot. Okiem Sportowca × 2

równie ważny element. Regularne badania, odpowiednie nawodnienie, dieta bogata w białko i mikroelementy oraz wystarczająca ilość snu to detale, które pomagają mi utrzymać formę na najwyższym poziomie.

Kłody pod nogi

Przemęczenie i kontuzje to coś, o czym nie mówi się w zawodowym sporcie. Mnie dotyczą one praktycznie na każdym treningu. Obicia i stłuczenia są codziennością, dlatego dużą uwagę przykładam do regeneracji organizmu. Z pomocą przychodzą maści, masaże i sauna. W dążeniu do celu zawsze napotyka się jakieś trudności. Ja dzięki doświadczeniu wiem, jak sobie z nimi radzić. Jestem przekonany, że nic mi nie przeszkodzi w osiągnięciu dobrego wyniku.

Motywacja: rodzina

Motywacja to klucz do wygrywania. Moja rodzina jest zawsze obok mnie, wspiera mnie w trudnych chwilach i świętuje ze mną każdy sukces. Ich miłość i wsparcie napędzają mnie do ciężkiej pracy i dawania z siebie 100% na każdym treningu i turnieju. Razem ze mną cieszą się moim startem na mistrzostwach świata. Doskonale wiedzą, że od zawsze było to moim największym marzeniem. Niezwykle się cieszę, że sukces ten mogę dzielić razem z nimi.

Chwile przed startem i rezultat

Z każdym kolejnym dniem zbliżającym do Mistrzostw Świata w Tokio moje emocje rosły. Dla mnie udział w mistrzostwach to nie tylko rywalizacja, lecz także okazja do spotkania się z najlepszymi karatekami z całego globu, wymiany doświadczeń i nauki od najwybitniejszych karateków.

Moim celem na te mistrzostwa było zaprezentowanie się z jak najlepszej strony.

Zdecydowanie ten cel osiągnąłem. Pierwszą walkę w Japonii wygrałem przez nokaut, dzięki technice kolanem na strefę głowy.

fot. Okiem Sportowca

Następną walkę w Tokio stoczyłem z aktualnym mistrzem świata wagi ciężkiej. Rywalizacja od początku była napięta, ciosy i kopnięcia szły z mojej strony, jak i przeciwnika. Niestety, gdy nadszedł koniec walki, sędziowie zdecydowali, że muszę oddać zwycięstwo zawodnikowi z Litwy.

Mimo braku medalu na moich pierwszych mistrzostwach świata wiem, że pokazałem 100%, zaliczyłem dwie świetne walki, a w jednej z nich zdobyłem nokaut, którym zyskuje się dużą popularność w świecie karate. Czuję się niesamowicie.

Z całego serca dziękuję marce Subaru, dzięki której mój start w Mistrzostwach Świata Karate w Tokio stał się rzeczywistością. Uwierzono we mnie i bardzo to odczułem. Dało mi to dodatkową siłę, która pomogła mi zawalczyć na najwyższym światowym poziomie. Niewątpliwie zawsze będę z dumą mówił o Subaru i ich wpływie na moją karierę sportową.

Subaru pokazało, że nie zatrzymuje się na spełnianiu marzeń kierowców na całym świecie poprzez tworzenie niezawodnych samochodów, lecz także wspiera młodych i ambitnych sportowców, takich jak ja.

Serdecznie dziękuję.

Wiem, że na moich pierwszych mistrzostwach świata, dałem z siebie wszystko, zaliczyłem dwie świetne walki, a w jednej z nich zdobyłem nokaut, którym zyskuje się dużą popularność w świecie karate.

fot. Prywatne archiwum Kamila Wróblewskiego × 2

TEKST: **ANNA STAFIEJ** / ZDJĘCIA: **JEREMI ASTASZOW**

TEATR STU: FENOMEN *HAMLETA* SHAKESPEARE'A – JASIŃSKIEGO

29 listopada 2000 roku w Teatrze STU odbyła się premiera *Hamleta* w reżyserii Krzysztofa Jasińskiego. O tej inscenizacji pisano, że to jedno z najlepszych przedstawień Teatru STU i hit sezonu teatralnego pod Wawelem.

Cztery godziny, duża obsada, wielka scenografia w małej przestrzeni. Kompletne szaleństwo. Wydawało się, że na tej scenie, scence, zbudowano cały Elsynor. I że to, co widzimy, jest fragmentem niepomiernie większej całości, że mury duńskiego zamku mieszczą w sobie cały budynek STU i jeszcze wyrastają kilkadziesiąt metrów w górę. A przecież to był tylko zwodzony most, pod spodem chlupotała woda, z ciemności wyłaniały się grube mury, ale murów nie było, była tylko ciemność[1] – komentował Tadeusz Nyczek.

I należy dodać, że ten sceniczny Elsynor tak jak ten zamek w Danii oblewa prawdziwa woda, a deszcz jak pada, to naprawdę pada. Jesteśmy świadkiem prawdziwej burzy, podczas której zupełnie mokry Hamlet rozmawia z duchem swego Ojca, którego oblicze widzi w szklanej tafli, widzą je również widzowie. Niezmiennie od premiery tę rolę kreuje Jerzy Trela! I mamy szczęście nadal słyszeć Jego głos.

Reżyser postanowił dopełnić realizm tego teatralnego zamku prawdziwymi szczurami, które, jak wiadomo, grasują w starych budowlach. Obecnie już nie ma tych zacnych stworzonek na scenie, ale wiele lat grały razem z aktorami i widzowie, którzy oglądali spektakle w pierwszych latach, byli świadkami bliskich spotkań szczurów z Anną Dymną i Aldoną Grochal, grających w dublurze Gertrudę, oraz z Krzysztofem Globiszem grającym Klaudiusza. Oprócz wspomnień widzów dokumentują to zdjęcia (szczury okazały się nie tylko dobrymi aktorami, ale i bardzo fotogeniczne).

Od premiery do chwili obecnej Ofelia topi się, skacze do prawdziwej wody i znika pod jej taflą! Wszystkie Ofelie, a do tej pory było ich osiem (!), musiały posiąść umiejętność topienia się na oczach widzów. To niełatwe zadanie wykracza poza standardowe umiejętności aktorskie, ale reżyser konsekwentnie wymaga jego wykonania i poświęca dużo czasu na wyćwiczenie tej umiejętności. Dla widza niezmiennie pozostaje ona tajemnicą. Jakże efektowną i zarazem przejmującą.

Równie wiele czasu reżyser poświęca na wprowadzanie młodych aktorów w rolę Hamleta, bo słusznie uważa, że Hamlet ma być młodym księciem, a Ofelia młodą kobietą. Dlatego w ciągu tych lat następują zmiany w obsadzie. Nie zmieniają się tylko wykonawcy ról Grabarzy! Od premiery grają ich Włodzimierz Jasiński i Franciszek Muła, weterani STU.

W premierowych spektaklach i potem przez wiele lat Hamleta grał Radosław Krzyżowski, w dublurze z Krzysztofem Zawadzkim. Dziesięć lat później w roli duńskiego księcia wystąpił Krzysztof Kwiatkowski, w dublurze z Michałem Mikołajczakiem, później Paweł Charyton i Robert Ciszewski.

Fenomen tego *Hamleta* trwa już ponad 20 lat i szybkimi krokami zdąża do ćwierćwiecza! A możliwe to jest dzięki temu, że Krzysztof Jasiński nieustannie czuwa nad formą spektaklu. W tej inscenizacji Hamlet musi być młodym księciem! Dlatego zauważamy zmiany w obsadzie, co jakiś czas jest przeprowadzany casting do tej najważniejszej, tytułowej roli. Zgłasza się wielu, ale wygrywają najlepsi. I znowu następuje mozolne wprowadzanie przez reżysera młodego aktora w tajniki tej inscenizacji. Dzięki temu podziwiamy wszystkich następnych Hamletów, następne Ofelie... Niekiedy zmiany w obsadzie następują niejako „wewnętrznie", na przykład Radosław Krzyżowski, pierwszy Hamlet, już od lat gra Klaudiusza, a Urszulę Grabowską, pamiętną premierową Ofelię, zobaczymy w roli Gertrudy.

A przy różnych okazjach – np. jubileuszowych: jak 20. rocznica premiery, setne przedstawienie itp. *Hamleta* można było oglądać w „specjalnym wydaniu". Na przykład na scenie występowało już czterech Hamletów, siedem Ofelii, dwie Gertrudy, dwóch Klaudiuszy, itp., itd., czasem grało ponad czterdziestu artystów, którzy przez te wszystkie lata brali udział w spektaklu. Warto na takie jubileuszowe przedstawienie „zapolować", bo tylko w STU można zobaczyć taką atrakcję. W pięćsetnym spektaklu *Hamleta*, a wierzę, że do tego dojdzie, zobaczymy na pewno niezwykłe przedstawienie, w którym „weterani" będą współgrać z młodymi wykonawcami. Będzie możliwość zobaczenia kilku Hamletów, Ofelii, Gertrud, Klaudiuszy, Laertesów, Fortynbrasów itd. Bowiem to wystawienie *Hamleta*, jednego z najczęściej granych dramatów Shakespeare'a, ma ten niezwykły walor, że obsada jest wciąż odświeżana, nikt nie popada w aktorską rutynę!

[1] Tadeusz Nyczek, *Do STU razy sztuka*, Kraków 2021, s. 177.

Pomimo upływu lat odpowiedź na pytanie „być albo nie być?" pozostaje dla tej inscenizacji *Hamleta* oczywista: być! Być i zobaczyć *Hamleta*, fundament klasyki teatralnej, w niesłychanie widowiskowej, pobudzającej wszystkie zmysły formie. *Sceną jest wielki plaster oliwkowej wody. Gdy zwodzony pomost położy się na niej, będzie tak, jakby ludzie Jasińskiego stąpali po kruchym lodzie. Tak – ludzie, bo u Jasińskiego nie ma nie ludzi, tutaj brak bohaterów. Ludzie Jasińskiego żyją na planecie, która ma pod skórą nieubłaganie dyskretną wodę. To ona w jednej zawrotnej sekundzie połknie, niczym kłodę, zmienioną w drewnianą rozpacz Ofelię Dominiki Figurskiej. To na jej tafli, zmarszczonej uderzeniem nagłej kropli, Hamlet Radosława Krzyżowskiego zobaczy Ducha Ojca – tafla wreszcie się uspokaja, mózg Hamleta nigdy, tamta nagła kropla będzie wracać, aż mózg się podda, aż spokojnie wejdzie w całą resztę, która jest milczeniem. Tak, u Jasińskiego, całkiem jak u Szekspira, szaleństwo świata jest prywatną sprawą*

Niezbitym dowodem wartości tej inscenizacji jest niezmienne zainteresowanie publiczności, co jest największą nagrodą dla twórców.

ludzi. Gdy woda ucieka, zostaje wilgotne dno, z mokrej dziury wychyną Grabarze, Włodzimierz Jasiński i Franciszek Muła. Są aktorsko pyszni, są pysznie bezwzględni. To właśnie tutaj, w księstwie zlepionego prochu, Muła niczym jakiś mogilny Stańczyk, z gorzką ironią w głosie wygłosi te potworne frazy o skórze ludzkiej, garbowaniu i odporności na wilgoć. Ta wodna metafora Jasińskiego jest doprowadzona do końca. I jest wielkim otwarciem. (...) W tym Szekspirze teatr polski w końcu, Bogu dziękować, nie zajmuje się załatwianiem przy pomocy Szekspira naszych doraźnych problemików społeczno-politycznych. Jasiński daje nam portret świata, którym sterują wciąż tacy sami ludzie. My, których mózgi, nerwy i serca są tak fatalnie szare i włochate jak futra szczurów... – pisali krytycy tuż po premierze[2].

Nie był to głos odosobniony, ale trudno cytować wszystkie recenzje, w których powtarzały się słowa: *świetne widowisko, ze znakomitymi rolami..* (J. R. Kowalczyk), *szekspirowskie danie najwyższej klasy.* (M.M. Baran)... Niezbitym dowodem wartości tej inscenizacji jest niezmienne zainteresowanie publiczności, co jest największą nagrodą dla twórców.

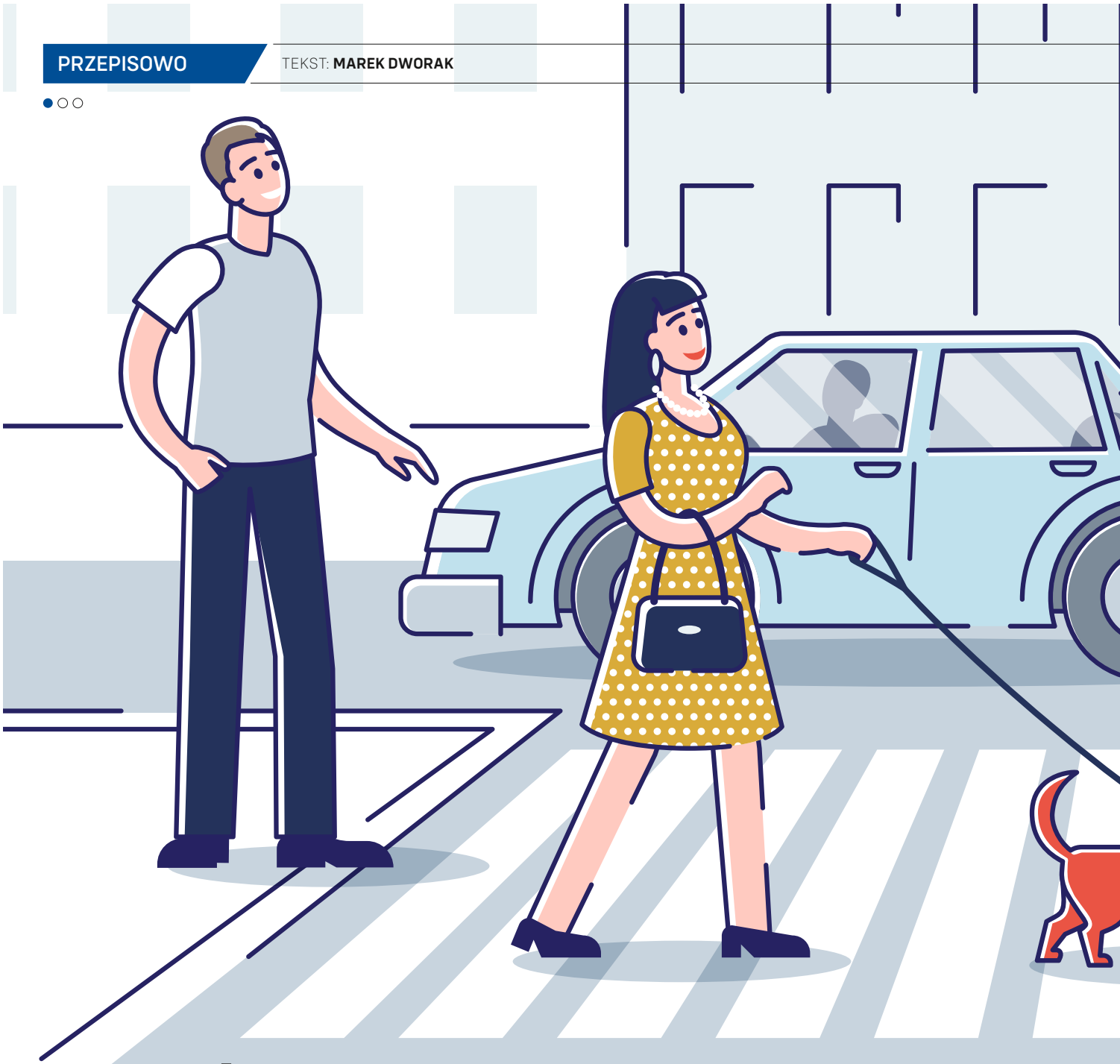
Twórców, którzy są autorami tej inscenizacji: Krzysztof Jasiński – reżyser, Maciej Rybicki – scenograf, Jagna Janicka – projektantka kostiumów, Janusz Grzywacz – twórca muzyki oraz aktorki i aktorzy, którzy od premiery zmieniali swoje role lub byli zastępowani młodszymi koleżankami i kolegami, a wszystko po to, by inscenizacja wciąż była świeża, wciąż żyła.

W jakim innym teatrze można zobaczyć taką inscenizację Szekspirowskiego arcydzieła? Czy w najśmielszych marzeniach jego twórca zakładał, iż fenomen tego przedstawienia będzie trwać i trwać...

[2] Paweł Głowacki, *Kropla, która wraca*, „Dziennik Polski", 2001, nr 30.

facebook.com/SubaruPolska

TEKST: **MAREK DWORAK**



PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH I PRZEJAZDY KOLEJOWE – NIEZROZUMIENIE CZY LEKCEWAŻENIE?

W tych dwu wymienionych w tytule miejscach obserwujemy emanację błędnych nawyków i niefrasobliwości wielu polskich kierowców. Jeśli nie dotyczą one kierowców użytkujących samochody marki Subaru, to bardzo dobrze, jednak sądzę, że kilka uwag i wniosków z dzisiejszego artykułu przyda się wszystkim.

Zmiana ustawy Prawo o ruchu drogowym, wprowadzona we wrześniu 2022 r., usankcjonowała pojęcie przejścia sugerowanego, które jest technicznie przystosowane do przekraczania jezdni przez pieszych, ale nie jest oznakowane dla kierujących. Przystosowanie polega na obniżeniu krawężnika i zabudowaniu przy krawędzi wypukłości – znaczników dla osób niewidomych lub niedowidzących – wszystko w miejscu o dobrej widoczności w obydwie strony. Piesi nie mają tutaj przywilejów oprócz tego tylko, że mogą przechodzić w tym miejscu, pomimo iż w odległości mniejszej niż 100 metrów znajduje się przejście dla pieszych lub skrzyżowanie. Jeżeli nie dochowają wymogu przejścia przejściem sugerowanym lub na skrzyżowaniu, a w pobliżu 100 m jest oznakowane przejście dla pieszych, to popełnią wykroczenie zagrożone mandatem karnym. Tak jak w każdym innym miejscu niż oznakowane przejście dla pieszych piesi mogą przekroczyć jezdnię jedynie pod warunkiem nieutrudniania ruchu pojazdów na jezdni.

Znak D-6

Znak P-10

Odwrotnie jest właśnie na oznakowanym przejściu dla pieszych (znak pionowy D-6 i poziomy P-10, tzw. zebra). To enklawa na jezdni stworzona dla pieszych w celu bezpiecznego i sprawnego jej przekroczenia. Słowa klucze to: „bezpiecznego" i „sprawnego". Dla realizacji

tych warunków kierujący (kierowcy, ale rowerzyści i użytkownicy elektrycznych hulajnóg również) zostali podporządkowani pieszym i to nie tylko tym, którzy znajdują się już na przejściu, ale także tym, którzy na przejście wchodzą (pierwszeństwo pieszych wchodzących na przejście zostało wprowadzone w czerwcu 2021 r.). Piesi nie mają prawa wchodzić na przejście wyłącznie w sytuacji, w której do przejścia dla pieszych zbliża się tramwaj, przy czym i w tym przypadku motorniczy tramwaju musi uwzględnić pierwszeństwo pieszych, którzy są już na przejściu. Ponadto kierujący od momentu dojeżdżania do przejścia dla pieszych zobligowani zostali do zachowania szczególnej ostrożności i zmniejszenia prędkości w celu nienarażania pieszych na niebezpieczeństwo.

O tym, jak wygląda praktyka na polskich drogach, najlepiej możemy się przekonać, oglądając odcinki prowadzonego przeze mnie programu „Jedź bezpiecznie", który emitowany jest na antenie Telewizji Polskiej od dwudziestu lat, a od lat kilkunastu dostępny również na YouTubie. Zaczyna się od tego, że ani wcześniej, gdy przepisy dla kierujących były nieco mniej restrykcyjne (pieszy wchodzący na jezdnię nie miał pierwszeństwa, należało jedynie na niego uważać), ani obecnie wielu kierujących nie dostrzega oznakowania i wobec tego nie zachowuje szczególnej ostrożności, czyli nie zwiększa koncentracji, nie poszerza pola obserwacji i nie przygotowuje się na odpowiednie działanie. Inni wprawdzie dostrzegają oznakowanie przejścia, ale nie uwzględniają uprzywilejowanej pozycji pieszego.

Jedynie niektórzy kierujący, od zawsze lub pod wpływem nagłośnionej zmiany przepisów, dostosowują kierowanie pojazdem do zabezpieczenia praw pieszych. Ci niestety wciąż są w mniejszości.

Wielu spośród kierujących zmniejszyło w ogóle prędkość jazdy (niektórzy pod wpływem wyraźnego wzrostu wielkości mandatów), w tym prędkość dojazdu do przejścia dla pieszych (bojąc się skutków wejścia pieszego na oznakowane przejście), ale wcale nie ma ochoty umożliwić pieszym sprawne i bezpieczne przejście. Zmniejszają prędkość na tyle, żeby zdążyć zareagować w przypadku wejścia pieszego na przejście, ale nie na tyle, żeby pieszy czuł, że może bezpiecznie wejść. W takich przypadkach pieszy się zatrzymuje i czeka na dalsze zmniejszenie przez kierującego prędkości, ale ten jej już nie zmniejsza. W przypadku postawionego zarzutu będzie twierdził, że pieszy nie wchodził na przejście (stał), więc według przepisu nie posiadał pierwszeństwa. Nie wchodził, bo kierowca jechał na tyle szybko, że nie dał pieszemu szansy na bezpieczne przekroczenie jezdni. To pierwszy z problemów: albo kierujący nie mają odpowiedniej koncentracji, albo świadomie pragną powstrzymać pieszych przed skorzystaniem z bezpiecznego wejścia na przejście. Przestrzegam tych, którzy uważają, że pieszy stojący przed przejściem nie ma pierwszeństwa. Otóż jedyną poprawną interpretacją zagadnienia jest ta przyjęta przez sąd w Piotrkowie Trybunalskim. Kierujący nie może tłumaczyć się, że nie zmniejszał prędkości, bo zaobserwował, że pieszy stoi. Taka argumentacja prowadzi do uniemożliwienia pieszemu skorzystania z przywileju pierwszeństwa. I to odbiera ten przywilej osobom przygotowanym do bezpiecznego przejścia, obserwującym rozwój sytuacji, ostrożnym. Skoro więc nie będzie można postawić kierującemu zarzutu spowodowania zwolnienia kroku lub zatrzymania pieszego wchodzącego na przejście, to będzie można kierującemu postawić zarzut wymuszenia zatrzymania pieszego poprzez niezmniejszenie prędkości pojazdu przy dojeździe do przejścia dla pieszych.

Kierujący nie może tłumaczyć się, że nie zmniejszał prędkości, bo zaobserwował, że pieszy stoi. Taka argumentacja prowadzi do uniemożliwienia pieszemu skorzystania z przywileju pierwszeństwa.

Drugi problem to wyprzedzanie na lub przed przejściem dla pieszych na jezdniach o dwóch pasach ruchu w danym kierunku. Wielu kierowców uważa, że nie dochodzi do manewru wyprzedzania, jeśli nie doszło do zmiany pasa ruchu. Nic bardziej mylnego. Jeżeli mamy tylko jeden pas do ruchu w danym kierunku, to żeby wyprzedzić pojazd, musimy zmienić pas. Jeśli mamy dwa pasy do ruchu w danym kierunku, to jadąc sąsiednim pasem, np. po skręcie w lewo i wjeździe na jezdnię o dwóch pasach ruchu, możemy dokonać wyprzedzania jadącego obok pojazdu niejako nieświadomie. Wyprzedzanie to przejeżdżanie obok innego jadącego w tym samym kierunku pojazdu, czyli rozwijanie w danym momencie większej prędkości niż pojazd wyprzedzany. Czas najwyższy, aby wszyscy kierujący zdali sobie z tego sprawę i żeby uświadomili sobie, że manewr ten jest niedozwolony w przypadku zbliżania się do przejścia i przejeżdżania przez nie. Tu znów przywołam program „Jedź bezpiecznie", w którym od sierpnia do października większość odcinków poświęciliśmy temu tematowi. Kontrolowani przez policjantów kierowcy nie rozumieli problemu, a nawet jak twierdzili, że już rozumieją, można było odnieść przeciwne wrażenie.

Wyprzedzanie w tym miejscu jest wykroczeniem „z górnej półki", zagrożonym mandatem w kwocie 1500 zł (w przypadku powtórzenia wykroczenia w ciągu roku 3000 zł) i 15 punktami karnymi. Wykroczenie następuje także wtedy, gdy nie jest związane z obecnością pieszych na przejściu lub na nie wchodzących. Wszystkim, którzy zajmują się bezpieczeństwem ruchu drogowego, leży na sercu wyrobienie u kierujących nawyku powstrzymania się od wyprzedzania w tym newralgicznym dla bezpieczeństwa pieszych miejscu. Wyprzedzanie wiąże się tu bowiem z możliwością, a nawet dużym prawdopodobieństwem niedostrzeżenia pieszego znajdującego się na przejściu lub wcho-

dzącego na nie. Przed lub w trakcie wyprzedzania obserwację pieszych uniemożliwia nam (albo w dużym stopniu ogranicza) pojazd na sąsiednim pasie ruchu. Wyobraźmy sobie, że pojazd na sąsiednim pasie ruchu hamuje, widząc dochodzącego do przejścia pieszego. Pieszy odważnie wchodzi na przejście, a pojazd wyprzedzający jedzie, bowiem wejście pieszego zasłonił mu pojazd na pasie obok (autobus, ciężarówka, SUV z przyciemnionymi szybami w tylnej części nadwozia), względnie niekorzystny układ słupków nadwozia. To tylko przykład możliwości popełnienia błędu,, który może skutkować śmiercią pieszego.

Jak zatem postępować, żeby uniknąć tragedii albo co najmniej mandatu? Dojeżdżając do przejścia dla pieszych, należy:

» zmniejszyć prędkość;
» zachować szczególną ostrożność, czyli wzmóc koncentrację, poszerzyć pole obserwacji i przygotować się na działanie;
» od momentu zbliżania się do przejścia powstrzymać się od wysuwania się przed przód pojazdu jadącego sąsiednim pasem ruchu.

Mija dwa i pół roku od momentu dodatkowego uprzywilejowania pieszych zamierzających skorzystać z oznakowanego przejścia dla pieszych (przypomnę pierwszeństwo pieszych wchodzących na przejście wprowadzono 1 czerwca 2021 roku), a na przejściach tych wciąż wydarza się bardzo wiele wypadków. Piesi ponoszą śmierć na przejściach, piesi odnoszą na nich poważne obrażenia. Kiedy się to zmieni?

Przejazdy kolejowe

Najistotniejsze **obowiązki kierującego pojazdem przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżaniu przez przejazd** (zawarte w artykule 28 ustawy Prawo o ruchu drogowym):

1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.
2. Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.
3. Kierującemu pojazdem zabrania się:

» objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone;
» wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy;
» wyprzedzania pojazdu na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim;
» omijania pojazdu oczekującego na otwarcie ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

Czas najwyższy, aby wszyscy kierujący zdali sobie z tego sprawę i żeby uświadomili sobie, że manewr wyprzedzania jest niedozwolony w przypadku zbliżania się do przejścia dla pieszych i przejeżdżania przez nie.

Główne błędy kierujących:

» nie dostrzegają zagrożenia; ponieważ pociągi jeżdżą rzadko – zakładają, że przejazd będzie łatwo przejezdny;
» jeśli są podniesione zapory (szlabany) kompletnie nie interesują się obserwacją tego, co z lewej i prawej strony – jadą na tzw. pewniaka;
» jeżeli zaczyna migać sygnał czerwony, uważają, że jeszcze zdążą przejechać (zatrzymanie to strata tak cennego czasu);
» niektórzy decydują się na jazdę w sytuacji opuszczania się półzapory (ostatnio takie są najczęściej stosowane) i szybko ją objeżdżają;
» nie interesują się sytuacją za przejazdem, czyli miejscem na kontynuowanie jazdy, **czyli wolne miejsce za przejazdem** jeżeli powstrzymają się od wjazdu na przejazd, ruszają natychmiast po stwierdzeniu, że podnoszona zapora jest ponad dachem pojazdu lub, że zmieszczą się na rowerze

(hulajnodze elektrycznej) przy lekkim pochyleniu tułowia.

Czy któryś z tych błędów nie jest naszym udziałem?

Z moich obserwacji, udokumentowanych w programie „Jedź bezpiecznie", wynika, że bardzo częstym błędem jest całkowity brak zainteresowania sytuacją wokół, przed pokonaniem przejazdu. A przecież zacytowany powyżej przepis nie daje powodu do zaufania dróżnikom i technice, ale obciąża kierujących koniecznością sprawdzenia sytuacji na przejeździe w każdym przypadku. Znane są przypadki obecności pociągów, lokomotyw lub innych urządzeń (drezyn itp.) poruszających się po szynach kolejowych na przecięciach przejazdu kolejowego z jezdnią w momencie podniesionych zapór. Nie są to sytuacje częste, ale zdarzają się i mogą się zdarzyć w przyszłości. Drugim bardzo częstym wykroczeniem jest ruszanie po częściowym podniesieniu rogatek mimo wciąż wyświetlanego sygnału czerwonego. Zakaz takiego postępowania wynika z możliwości pojawienia się jakiegoś pojazdu na torowisku w momencie, w którym zapory są podnoszone. Może to być jakiś dodatkowy skład, przetaczana lokomotywa, pociąg serwisowy, drezyna itp., które przejeżdżając w sposób niezaplanowany, podadzą sygnał, który spowoduje, że podnoszone zapory zaczną się ponownie opuszczać. Pojawiają się głosy, że powinno być tak, iż najpierw gaśnie sygnał czerwony, a następnie podnoszone są zapory, czyli kierujący mają możliwość ruszyć, gdy sygnał czerwony przestaje być wyświetlany, a wysokość podniesienia zapór umożliwia jazdę. A co wówczas, gdy nadjedzie pojazd szynowy i rogatki zaczną się opuszczać, a my naszym samochodem zostaniemy w środku? To, co zapisano w przepisach, ma sens **i obowiązuje. Niezastosowanie się skutkuje mandatem w wysokości co najmniej 2000 zł,**

Bardzo częstym wykroczeniem kierujących jest ruszanie po częściowym podniesieniu rogatek mimo wciąż wyświetlanego sygnału czerwonego.

albo tragedią „spotkania" z pojazdem szynowym.

Jak więc postępować, zbliżając się do przejazdu kolejowego?

- zmniejszyć prędkość (w przypadku manualnej skrzyni biegów zredukować do biegu drugiego);
- obserwować wskazania sygnalizacji świetlnej;
- w przypadku pojawienia się sygnału czerwonego, sygnału czerwonego migającego albo dwu na przemian migających sygnałów czerwonych zatrzymać pojazd przed linią zatrzymania;
- jeżeli żaden z wariantów sygnału czerwonego się nie pojawia, jechać powoli, ze stałą prędkością i obserwować przestrzeń z lewej i prawej strony, upewniając się o możliwości bezpiecznego wjechania na przejazd i zwracając uwagę na to, czy jest miejsce do wjechania poza rogatkami za przejazdem;
- po koniecznym zatrzymaniu oczekiwać na przejechanie pojazdu szynowego (w tej sytuacji nadzwyczajnej, w której nie zadziałał dróżnik lub urządzenia zabezpieczające), względnie (w sytuacji standardowej) oczekiwać na zgaśnięcie sygnału czerwonego – nie interesując się wysokością podniesienia zapór lub półzapór; ruszyć po zgaśnięciu sygnału czerwonego i upewnieniu się, że za przejazdem istnieje możliwość na kontynuowanie jazdy;
- na przejazdach niezabezpieczonych zaporami/sygnalizacją świetlną upewnić się o możliwości wjazdu na przejazd; w przypadku umieszczenia przed przejazdem znaku B-20/STOP sprawdzić sytuację na przejeździe kolejowym po zatrzymaniu; w przypadku znaku B-32/Stój uszkodzona rogatka oczekiwać na wskazania osoby uprawnionej do kierowania ruchem na przejeździe kolejowym.

Weźmy to pod rozwagę! Średnio raz w tygodniu dochodzi w Polsce do wypadku na przejeździe kolejowym.

fot. Marcin Hordziej

fot. Wojciech Radwan

Dla samochodów Subaru poruszanie się w trudnym terenie, poza utartym szlakiem, często w niesprzyjających warunkach atmosferycznych to bułka z masłem.

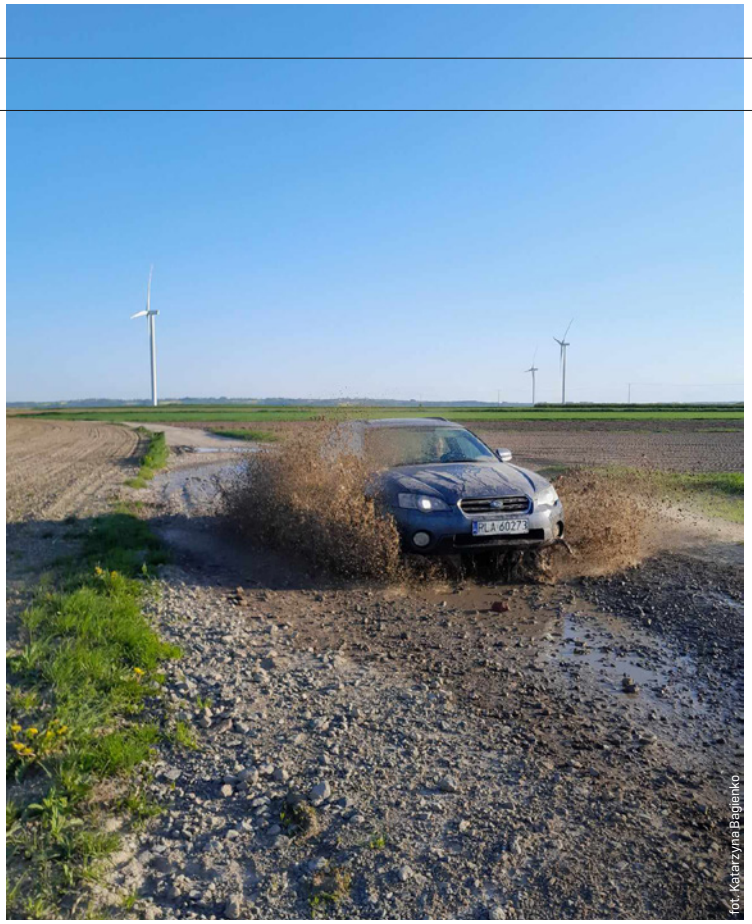
Końcówka roku to dobry moment, by podsumować wszystkie „akcje specjalne", w których Subaru odegrało ważną rolę i dzięki swoim zaawansowanym technologiom oraz obecności zaawansowanych systemów bezpieczeństwa bez najmniejszych przeszkód pokonało wszystkie trudności na drodze do wyznaczonych celów.

Aby to zobrazować, zaprosiliśmy fanów naszej marki do wzięcia udziału w konkursie fotograficznym „Subaru w akcji – samochód do zadań specjalnych".

Nasza społeczność tym razem również nas pozytywnie zaskoczyła, publikując wiele ciekawych zdjęć z różnych akcji terenowych samochodów Subaru wraz z krótkim opisem misji specjalnych, w których wzięły udział.

Nadesłane fotografie doskonale obrazują, że dla Subaru nie ma dróg nie do pokonania, a ich właściciele nie tylko bezpiecznie docierają do celu, ale również czerpią prawdziwą radość i satysfakcję z jazdy w wymagających warunkach.

Niniejszym przedstawiamy laureatów konkursu, jednocześnie dziękując pozostałym uczestnikom za udział w zabawie.



fot. Katarzyna Bąglenko

fot. Krzysztof Wojniak

fot. Robert Gąsiorowski

fot. Marcin Komaniecki

fot. Krzysztof Jędrzejczak

fot. Michał Tkocz

FANPAGE

fot. Maciej Górski

Zapraszamy czytelników Magazynu „Plejady", a także sympatyków marki Subaru do odwiedzenia naszego profilu: **facebook.com/SubaruPolska** oraz do udziału w kolejnych konkursach.

fot. Krzysztof Ornoch

fot. Mateusz Lubelski

fot. Katarzyny Rydel

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

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

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

Redakcja:
Marta Sawastynowicz
marta.sawastynowicz@subaru.pl

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

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

Zdjęcie na okładce:
Maciej Ławniczak, SATE MEDIA, POLE_POSITION

MAGAZYN PLEJADY jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru. Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów. Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie do publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

plejady.**subaru.pl**

facebook.com/**SubaruPolska**

ISSN 1897-1989

RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!

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

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

YOKOHAMA

GEOLANDAR A/T G015

Yokohama CEE Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 132-136, 02-305 Warszawa
www.yokohama.eu/pl/ | facebook.com/yokohamapolska

Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

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

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

Santander Leasing