NR **109** (**4**/2023) ISSN 1897-1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

WYDARZENIA

SUBARU SOLTERRA – ELEKTRYCZNY SUV W SŁUŻBIE PARKÓW NARODOWYCH

ROZMOWY

JEŚLI ROBI SIĘ INNOWACYJNE RZECZY...
– ROZMOWA Z ANDRZEJEM WIKTOROWICZEM

PASJE

BRAT-EM SZWEDA NA RANDKĘ

PODRÓŻE

BAŁKANY. HISTORIA JEDNEJ Z DRÓG

NR **109** (**4**/2023)
PLEJADY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU
SIERPIEŃ 2023
ISSN 1897-1989

Piotr SZWED Szwedowski

TOSA
tosabikes.com | facebook.com/tosabikes
Polska manufaktura rowerów elektrycznych

Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

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

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

Santander Leasing

fot. Jan Cetera

NIE ZASYPIAMY GRUSZEK W POPIELE

Gdy sezon ogórkowy w pełni, gdy przy trasach głównych destynacji turystycznych pojawiają się pierwsi amatorzy grzybobrania i zbieractwa innych owoców runa leśnego, gdy turyści nad Morskim Okiem z impetem próbują przysłonić piękno gór, a Bałtyk sztormem broni się przed o świcie rozbijanymi parawanami – Subaru nie zasypia gruszek w popiele. Marka, od lat uwzględniająca w swojej misji potrzeby ochrony środowiska i tworzenia zrównoważonej przyszłości, wygrała postępowanie przetargowe ogłoszone przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu „Elektro Parki – elektromobilność w parkach narodowych". Wybrana w drodze przetargu Solterra, pierwszy elektryczny SUV marki Subaru, doceniona za ekologiczne aspekty samochodu elektrycznego i ponadprzeciętne zdolności do jazdy w terenie, trafi do 17 polskich parków narodowych. Na górskich szlakach, na terenach lasów, rozlewisk i jezior, a także u wybrzeża Bałtyku pierwsze jej „służbowe" egzemplarze będzie można spotkać już na przełomie roku. Więcej na temat misji specjalnej Solterry w parkach narodowych przeczytają Państwo na kolejnych stronach tego wydania „Plejad" *(Subaru Solterra – elektryczny SUV w służbie parków narodowych)*.

Co jeszcze w tym numerze naszego magazynu?

15 lipca Subaru Corporation świętowało 70. urodziny. O korzeniach, rozwoju i planach Grupy Subaru piszemy w Aktualnościach *(Mamy już 70 lat!)*. O prawdziwej pasji, o niestrudzonym poszukiwaniu rozwiązań idealnych, o tym, jak w zaciszu malutkiej warmińskiej miejscowości rodzą się wielkie pomysły i nawiązywane są kontakty z najlepszymi inżynierami świata przeczytać można w inspirującej rozmowie z niezwykłym polskim inżynierem i miłośnikiem marki Subaru, Andrzejem Wiktorowiczem *(Jeśli robi się innowacyjne rzeczy...)*.

Na kolejnych stronach „Plejad" piszemy m.in. o: międzynarodowych prestiżowych wyróżnieniach; o wielkim odliczaniu i bujnym życiu artystycznym naszego partnera – Orkiestry Akademii Beethovenowskiej; o tym, jak na torze w Arizonie z olbrzymią prędkością tworzyła się historia *(447 godzin na zbudowanie legendy w Ameryce)*; o wyjątkowej miłości pewnego Rafała do BRATA *(BRAT-em Szweda na randkę)*; o propozycji dla tych, którzy ciągle są w ruchu *(Subaru XV – z dzikich terenów do miejskiej dżungli)*; *Historii jednej z dróg...* (relacja z podróży na Lefkadę) oraz – jak zwykle – zasadach bezpiecznej jazdy, tym razem o tym, *Jakie błędy za kierownicą popełniamy najczęściej*.

Zapraszamy do lektury!

Redakcja Magazynu „Plejady"

Niestety do dobrych dla społeczności Subaru wiadomości los dorzucił tragiczną. 29 lipca, podczas 11. edycji Ogólnopolskiego Zlotu Właścicieli Samochodów Subaru na Torze Kielce, niespodziewanie odszedł jeden z jego uczestników, znany w świecie sportu samochodowego, Romek Urban. Rodzinie i przyjaciołom Zmarłego przekazujemy wyrazy szczerego współczucia.

fot. Jan Cetera

AKTUALNOŚCI
6

ROZMOWY
10 JEŚLI ROBI SIĘ INNOWACYJNE RZECZY... – ROZMOWA Z ANDRZEJEM WIKTOROWICZEM

PASJE
24 BRAT-EM SZWEDA NA RANDKĘ

IMPREZY
30 11. ZLOT WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW SUBARU NA TORZE KIELCE

MODELE
34 SUBARU XV – Z DZIKICH TERENÓW DO MIEJSKIEJ DŻUNGLI

PODRÓŻE
40 BAŁKANY. HISTORIA JEDNEJ Z DRÓG

CIEKAWOSTKI
46 447 GODZIN NA ZBUDOWANIE LEGENDY W AMERYCE

WYDARZENIA
50 SUBARU SOLTERRA – ELEKTRYCZNY SUV W SŁUŻBIE PARKÓW NARODOWYCH

NASI PARTNERZY
54 WIELKIE ODLICZANIE

PRZEPISOWO
60 JAKIE BŁĘDY ZA KIEROWNICĄ POPEŁNIAMY NAJCZĘŚCIEJ?

FANPAGE
64

MAMY JUŻ 70 LAT!

15 lipca w Subaru Corporation świętowaliśmy 70. urodziny. Czas leci nieubłaganie, ale my nie zamierzamy wybierać się na emeryturę. Przeciwnie, chcemy nadal udoskonalać nasze produkty i rozwijać się, podążając za najnowszymi technologiami i tym, co niesie przyszłość.

Nasze korzenie sięgają 1917 roku. To wtedy powstało laboratorium Aircraft Research Laboratory, przekształcone później w Nakajima Aircraft Co. Ltd. Po serii reorganizacji 15 lipca 1953 roku powstała firma Fuji Heavy Industries Ltd., która następnie 1 kwietnia 2017 roku została przemianowana na dzisiejsze Subaru Corporation. Z biegiem czasu rozszerzaliśmy naszą działalność na różne branże. Dzisiaj motoryzacja i lotnictwo stanowią jej dwa główne filary. Jednocześnie jesteśmy zaangażowani w prace nad produktami przemysłowymi czy ekotechnologiami, a także w produkcję autobusów i projektowanie prefabrykowanych budynków mieszkalnych.

Jeśli chodzi o branżę motoryzacyjną, nasz pierwszy pojazd przedstawiliśmy światu w 1958 roku. Było nim Subaru 360, czyli miniauto zaprojektowane w celu realizacji koncepcji „samochodu dla ludu", opracowanej przez japoński rząd. Od tamtego czasu nieustannie dostarczamy naszym klientom wyróżniające się technologie i produkty, jak choćby model Leone, pierwszy seryjnie produkowany japoński pojazd z napędem na wszystkie koła (AWD), czy Legacy, który doprowadził do boomu samochodów kombi. Na dużą uwagę zasługują też sportowe Subaru BRZ i elektryczny SUV Solterra. Oba te samochody, opracowane wspólnie z Toyota Motor Corporation, wnoszą zupełnie nową wartość dla naszych klientów. Są odpowiedzią na wymagania obecnych czasów, a nawet je wyprzedzają. Mówiąc natomiast o technologii obecnej na pokładach naszych pojazdów, osobom związanym z marką Subaru z pewnością na myśl jako pierwszy przychodzi zaawansowany system wspomagania kierowcy EyeSight, doceniany w kolejnych badaniach i rankingach poświęconych bezpieczeństwu czterech kółek.

Od lat na całym świecie cieszymy się silnym wsparciem naszych klientów, którzy zaufali pojazdom spod znaku Plejad. To przekłada się na liczby, o których trudno nie wspomnieć przy okazji naszego jubileuszu. Do 2021 roku liczba wyprodukowanych przez nas samochodów z napędem AWD osiągnęła 20 milionów egzemplarzy. W roku ubiegłym odnotowaliśmy natomiast globalną sprzedaż 5 milionów pojazdów Subaru wyposażonych we wspomniany EyeSight, licząc od momentu wprowadzenia go na rynek.

Równolegle z działalnością w dziedzinie motoryzacji rozwijamy nasze technologie w branży lotniczej. Czynimy to od 1958 roku, w którym swój lot numer jeden odbył pierwszy japoński samolot odrzutowy T-1. Od tamtego momentu aktywnie uczestniczymy nie tylko w japońskich, ale również międzynarodowych programach rozwojowych poświęconych samolotom. Naszym celem jest dalszy rozwój w dziedzinie lotnictwa, szczególnie w trzech głównych obszarach, tj.: programach obronnych, programach komercyjnych, takich jak Boeing 787, oraz programach śmigłowcowych, takich jak UH-2.

Pod kierownictwem naszego nowego zespołu zarządzającego, który objął stery w czerwcu tego roku, Grupa Subaru zamierza pracować jako jeden team, aby przezwyciężyć erę znaczących zmian w branży motoryzacyjnej i dążyć do dalszego wzrostu. Wierzymy, że nasze wysiłki, wartości, którymi się kierujemy, i oferowane przez nas produkty będą przynosić „radość i spokój ducha" naszym klientom w kolejnych latach. Kierując się pragnieniem „zapewnienia szczęścia" ludziom, społecznościom, a także naszej planecie Ziemi, będziemy dążyć do zrównoważonego rozwoju Grupy Subaru i jednoczesnego tworzenia przyjemnego i zrównoważonego społeczeństwa.

8 × SUBARU DLA MŁODYCH KIEROWCÓW WEDŁUG IIHS I CR

Consumer Reports (CR) oraz Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) zarekomendowały niedawno aż osiem modeli Subaru jako najlepszy wybór dla nastoletnich kierowców. W gronie polecanych samochodów znalazły się zarówno nowe, jak i używane pojazdy spod znaku Plejad.

Amerykańskie rodziny poszukujące bezpiecznego i praktycznego zestawu czterech kółek dla świeżo upieczonego absolwenta szkoły średniej lub innego młodego kierowcy mogą w tym roku skorzystać z listy 46 używanych i 16 nowych samochodów rekomendowanych wspólnie przez instytut IIHS i organizację ekspercką CR. Swoje zestawienie ośrodki te opracowały po przeprowadzeniu kompleksowej oceny pojazdów dostępnych na rynku. Wzięto w niej pod uwagę szereg różnych kryteriów, w tym: typ pojazdu, jego wielkość, niezawodność, zachowanie w sytuacjach awaryjnych, długość drogi hamowania, otrzymane oceny bezpieczeństwa oraz wskaźniki roszczeń ubezpieczeniowych.

Rekomendowane nowe samochody to zdobywcy tegorocznego tytułu Top Safety Pick (TSP) lub Top Safety Pick+ (TSP+) z ramienia IIHS. Oznacza to, że uzyskały one oceny „dobre" w trzech testach zderzeń czołowych, „dobrą" lub „akceptowalną" notę w zaktualizowanym bocznym teście zderzeniowym, ocenę „zaawansowaną" lub „superior" w zakresie zapobiegania zderzeniom czołowym (w tym w badaniu z udziałem przechodnia, przeprowadzonym zarówno za dnia, jak i w nocy) oraz standardowo wyposażone są w przednie reflektory oceniane jako „akceptowalne" bądź „dobre". Uwzględniono również wskaźniki roszczeń z tytułu szkód, odnoszące się do ostatnich lat modelowych. Wśród polecanych młodym kierowcom nowych samochodów znalazły się cztery modele Subaru w specyfikacji 2023: Ascent, Forester, Legacy i Outback.

W przypadku pojazdów używanych IIHS i CR podzieliły swoje rekomendacje na dwie listy: pojazdy „Najlepsze" i pojazdy „Dobre". Subaru zapewniło sobie miejsca na pierwszej z nich. Zajęły je następujące modele: Impreza sedan lub 5-drzwiowa (specyfikacje 2018, 2022), Legacy (specyfikacje 2013–2021, wyprodukowane po sierpniu 2012), Outback (specyfikacje 2015–2018, 2022) oraz Forester (specyfikacja 2018 lub późniejsze).

W Subaru jesteśmy dumni z naszego zaangażowania w bezpieczeństwo i konsekwentnie dążymy do dostarczania pojazdów, które zapewniają wyjątkową ochronę i niezawodność kierowcom w każdym wieku. Wyróżnienia przyznane nam przez IIHS i CR potwierdzają nasze dążenie do produkcji pojazdów, w których dobro każdego pasażera jest absolutnym priorytetem.

Do tegorocznego zestawienia odniósł się Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce, który powiedział: „Cieszymy się, że w tym roku IIHS i Consumer Reports zarekomendowały osiem naszych pojazdów dla nastoletnich kierowców. Bezpieczeństwo zawsze było najwyższym priorytetem dla Subaru i nieustannie pracujemy nad poprawą jego funkcji i wydajności naszych pojazdów. Niniejsze rekomendacje wzmacniają nasze zaangażowanie w zapewnianie niezawodnych i bezpiecznych opcji transportu zarówno nowym, jak i doświadczonym kierowcom".

Przypomnijmy, że organizacja Consumer Reports uznała Subaru za najlepszą markę motoryzacyjną głównego nurtu. Ascent, Impreza, Legacy i Outback są rekomendowanymi przez nią modelami, a Forester od dziesięciu kolejnych lat uznawany jest za model najlepszego wyboru. W IIHS jesteśmy natomiast marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku zebraliśmy ich już 69. Żaden inny producent samochodów nie może pochwalić się takim wynikiem.

SPRAWY SPOŁECZNE SĄ DLA NAS WAŻNE I W USA O TYM WIEDZĄ

W połowie czerwca dotarła do nas informacja o przyznanych nam w USA trzech prestiżowych wyróżnieniach. Pierwszym z nich jest nagroda 2023 Halo, którą otrzymaliśmy za najlepszą inicjatywę edukacyjną w ramach programu Subaru Loves Learning. Drugie z wyróżnień to nadany nam przez organizację Points of Light już po raz trzeci z rzędu tytuł Civic 50 2023 Honoree. I wreszcie nasz trzeci powód do dumy to zajęcie 16. miejsca wśród najbardziej widocznych marek w Ameryce w zestawieniu 2023 Axios Harris Poll 100 Reputation Rankings. Wyróżnienia te świadczą o naszej społecznej odpowiedzialności i zaangażowaniu w wywieranie wpływu na społeczeństwo poprzez inicjatywy w ramach koncepcji Subaru Love Promise.

Alan Bethke, starszy wiceprezes ds. marketingu Subaru w Ameryce, nie krył zadowolenia z osiągnięć naszej marki. Podkreślił, że kontynuujemy wysiłki na rzecz bycia czymś więcej niż tylko firmą samochodową. Od lat, zarówno na poziomie krajowym, jak i lokalnym, nasi pracownicy, sprzedawcy detaliczni i partnerzy charytatywni pomagają społecznościom w całych Stanach Zjednoczonych, angażując się w sprawy, które mają na nie największy wpływ.

Nagrody Halo przyznawane są przez organizację Engage for Good firmom, które wywierają znaczący wpływ dzięki swoim programom marketingu społecznego. Subaru zostało uhonorowane nagrodą 2023 Gold Halo za najlepszą inicjatywę edukacyjną, w uznaniu naszego zaangażowania we wspieranie nauki i współpracę z AdoptAClassroom.org. W ramach projektu Subaru Loves Learning z 2022 roku Subaru i 621 sprzedawców detalicznych pomogło zmniejszyć obciążenie finansowe kadry nauczycielskiej, przekazując 3,3 miliona dolarów 652 szkołom o dużych potrzebach i 5699 nauczycielom w całych Stanach Zjednoczonych. Nasza inicjatywa obejmuje nie tylko darowizny finansowe, ale także wydarzenia indywidualne, podczas których sprzedawcy Subaru z roku na rok dostarczają materiały do lokalnych szkół.

Tytuł Civic 50 Honoree to z kolei wyróżnienie, które przypada w udziale 50 najbardziej zorientowanym na społeczności firmom w Stanach Zjednoczonych. Od momentu powstania tego plebiscytu w 2012 roku służy on jako krajowy standard w zakresie najwyższej społecznej odpowiedzialności biznesu. Tytułem tym wyróżniane są firmy, które wykorzystują swoje zasoby do poprawy jakości życia społeczności, w których działają. Umieszczenie Subaru na tej zaszczytnej liście potwierdza nasze zaangażowanie w dokonywanie pozytywnych zmian.

Subaru znalazło się również w pierwszej trójce producentów samochodów w rankingu 2023 Axios Harris Poll 100 Reputation Rankings dotyczącym najbardziej widocznych marek na rynku amerykańskim. Nasza wysoka pozycja na opracowanej tu liście ogólnej firm reprezentujących różne branże to wyraz uznania dla sposobu, w jaki docieramy do tamtejszej opinii publicznej oraz dobrej reputacji Subaru wśród amerykańskich konsumentów.

Jak powiedziała Shira Haaz, amerykańska szefowa ds. odpowiedzialności korporacyjnej, obecne wyróżnienia podkreślają nieustające wysiłki Subaru w USA, mające na celu wniesienie znaczącego wkładu w społeczności, w których żyjemy i pracujemy. Jesteśmy wdzięczni naszym partnerom, sprzedawcom detalicznym i pracownikom za umożliwienie nam rozwoju podczas wspólnej pracy nad wypełnianiem koncepcji Subaru Love Promise.

22 czerwca Subaru w Ameryce opublikowało raport wpływu korporacyjnego za rok 2022, w którym już po raz piąty szczegółowo opisane zostało, w jaki sposób dzielimy się z naszymi klientami, pracownikami, środowiskiem i społecznością tym, co najlepsze. Dokument wyszczególnia sposoby realizacji naszej misji bycia czymś więcej niż tylko firmą samochodową na rynku amerykańskim w ubiegłym roku. Ujawnia on „kto, co, gdzie, kiedy i dlaczego" pozytywnie wpływa na osoby, do których docieramy – od nabywców nowych samochodów, przez długoletnich właścicieli, po sprzedawców detalicznych i partnerów, a także społeczności, w których mieszkają i pracują osoby zatrudnione w Subaru. Głównym punktem dokumentu jest nasze zobowiązanie Subaru Love Promise, obejmujące pięć filarów poświęconych opiece, Ziemi, niesieniu pomocy, edukacji i zwierzętom, tj.: Subaru Loves to Care, Subaru Loves the Earth, Subaru Loves to Help, Subaru Loves Learning i Subaru Loves Pets. Kamienie milowe osiągnięte przez nas w 2022 roku to ponad 1,9 miliona dolarów darowizn filantropijnych dla organizacji non profit w społeczności Camden w stanie New Jersey, gdzie mamy naszą siedzibę, oraz ponad 10 000 godzin spędzonych przez naszych pracowników na wolontariacie w całym kraju.

Tadashi „Tady" Yoshida, prezes i dyrektor generalny Subaru w Ameryce, odniósł się do opracowania słowami: „Chcielibyśmy podziękować naszym sprzedawcom detalicznym, pracownikom, partnerom i całej rodzinie Subaru za pomoc w osiągnięciu i przekroczeniu naszych celów w 2022 roku, a także za inspirację do wspólnych jeszcze większych osiągnięć w przyszłości". Jeff Walters, tamtejszy prezes i dyrektor operacyjny dodał natomiast: „W Subaru bierzemy sobie do serca powiedzenie, że jesteśmy czymś więcej niż firmą samochodową, i wiemy, że wiąże się to z odpowiedzialnością za wypełnianie naszej obietnicy i zobowiązania do ulepszania otaczającego nas świata".

S-AWD NAGRODZONY W PLEBISCYCIE FLEET DERBY 2023

Tuż przed wakacjami poznaliśmy wyniki 12. edycji ogólnopolskiego plebiscytu flotowego Fleet Derby. W tym roku jury wyłoniło 40 laureatów, wśród których po raz kolejny znalazł się produkt Subaru. Tym razem wyróżnienie w kategorii „Produkt/Usługa Flotowa" w podkategorii „Technologie i systemy bezpieczeństwa" otrzymał nasz stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD (S-AWD).

Wyróżnienie w prestiżowym plebiscycie internetowym, organizowanym przez redakcję miesięcznika „Fleet", jest dla nas niezwykle ważne. Głównym celem Fleet Derby jest bowiem prezentacja i promocja przedstawicieli branży flotowej oraz produktów i usług flotowych, które wspierają zarządzanie parkiem samochodów firmowych. W bieżącym roku w konkursie pojawiły się nowe kategorie, w tym z zakresu elektromobilności, ostatniej mili oraz technologii cyfrowych dla flot. W plebiscycie głosowali m.in. fleet managerowie oraz osoby odpowiedzialne za politykę samochodową, zakupową i finansową w firmach.

W tegorocznej edycji plebiscytu przyjęto aż 150 zgłoszeń z 67 firm. Głosowanie odbywało się on-line za pośrednictwem strony www.fleetderby.pl i trwało niemal siedem miesięcy. Łącznie oddano aż 250 000 potwierdzonych głosów. Nagrody przyznano w dziewięciu kategoriach: „Zespół Flotowy Roku", „Eco Fleet Manager Roku", „Ekomarka Flotowa", „Motoryzacyjna Marka Flotowa", „Mobilność", „Ładowarki i Sieci Ładowania", „Technologie Cyfrowe dla Flot", „Profesjonalne Wsparcie Sprzedaży Flotowej" oraz „Produkt/Usługa Flotowa".

Przypomnijmy, że dwa lata temu we Fleet Derby wyróżnienie otrzymał nasz system wspomagania kierowcy EyeSight. Rok wcześniej nagrodzono natomiast SJS Driving Academy, która wywodzi się ze Szkoły Jazdy Subaru. Akademia SJS otrzymała wówczas tytuł najlepszej szkoły bezpiecznej jazdy, pokonując spore grono rywali. Również w tym roku akademia zwyciężyła w kategorii „Profesjonalne Wsparcie Sprzedaży Flotowej" w podkategorii „Profesjonalne szkolenia z zakresu bezpiecznej i eco-jazdy".

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

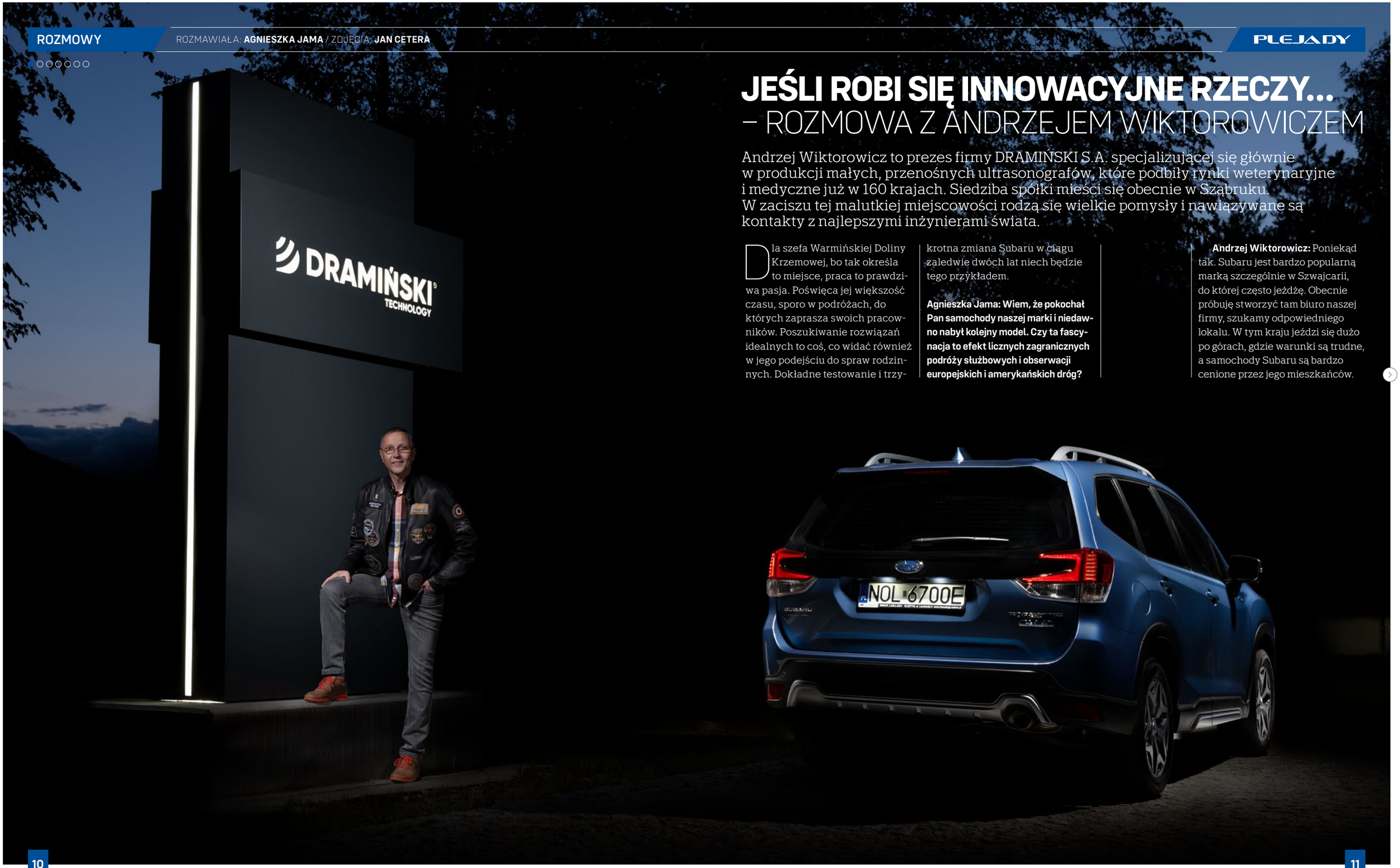
JEŚLI ROBI SIĘ INNOWACYJNE RZECZY... – ROZMOWA Z ANDRZEJEM WIKTOROWICZEM

Andrzej Wiktorowicz to prezes firmy DRAMIŃSKI S.A. specjalizującej się głównie w produkcji małych, przenośnych ultrasonografów, które podbiły rynki weterynaryjne i medyczne już w 160 krajach. Siedziba spółki mieści się obecnie w Sząbruku. W zaciszu tej malutkiej miejscowości rodzą się wielkie pomysły i nawiązywane są kontakty z najlepszymi inżynierami świata.

Dla szefa Warmińskiej Doliny Krzemowej, bo tak określa to miejsce, praca to prawdziwa pasja. Poświęca jej większość czasu, sporo w podróżach, do których zaprasza swoich pracowników. Poszukiwanie rozwiązań idealnych to coś, co widać również w jego podejściu do spraw rodzinnych. Dokładne testowanie i trzykrotna zmiana Subaru w ciągu zaledwie dwóch lat niech będzie tego przykładem.

Agnieszka Jama: Wiem, że pokochał Pan samochody naszej marki i niedawno nabył kolejny model. Czy ta fascynacja to efekt licznych zagranicznych podróży służbowych i obserwacji europejskich i amerykańskich dróg?

Andrzej Wiktorowicz: Poniekąd tak. Subaru jest bardzo popularną marką szczególnie w Szwajcarii, do której często jeżdżę. Obecnie próbuję stworzyć tam biuro naszej firmy, szukamy odpowiedniego lokalu. W tym kraju jeździ się dużo po górach, gdzie warunki są trudne, a samochody Subaru są bardzo cenione przez jego mieszkańców.



Subaru kojarzy mi się też z moimi podróżami do USA. Pamiętam szczególnie tę, którą odbyłem jakieś dziesięć lat temu. Lecieliśmy wtedy z inżynierami do Nowego Jorku, a potem chcieliśmy odwiedzić Boston. Jechaliśmy pociągiem ponad cztery godziny, bo odległość między tymi miastami to ponad dwieście mil. Niedaleko Bostonu, w miasteczku Salem słynącym z dramatu Arthura Millera „Czarownice z Salem", mam natomiast rodzinę ze strony żony. Tak się złożyło, że jej cioteczny brat Janek przyjechał wtedy po nas do Bostonu swoim malutkim Subaru. Jeśli mnie pamięć nie myli, był to model Subaru XV, tam zwany Crosstrekiem. Był zupełnie nowy, dopiero co odebrany z salonu. Przyjechał po naszą czteroosobową grupkę, a my mieliśmy ze sobą ogromną ilość bagaży. Kiedy tylko zobaczyłem to auto, od razu zacząłem analizować, jak my się do niego zmieścimy. Janek zaczął jednak pieczołowicie wkładać do środka nasze walizki, a tak cieszył się ze spotkania, że nie przejął się nawet, gdy niechcący porysował sobie nimi bagażnik. Było mu wszystko jedno. Ważne, że przyjechali goście. *(śmiech)* I proszę sobie wyobrazić, że on do tego małego samochodu wszystko zapakował. To wtedy pomyślałem sobie, jakie to ciekawe cztery kółka. Wyglądający na mały z zewnątrz samochód pomieścił bez problemu nasze walizki, pięć osób i bezpiecznie dowiózł nas do Salem.

A.J.: I to był pierwszy raz, kiedy zwrócił Pan uwagę na Subaru jako markę?

A.W.: Nie. Na markę Subaru zwróciłem uwagę jakieś 25 lat temu, kiedy rozwijaliśmy z teściem naszą firmę. Nie było wtedy jeszcze kurierów, więc po różne części elektroniczne jeździłem osobiście do Warszawy. Stolica była wówczas największym ośrodkiem, w którym można było je zdobyć. Podróżowałem wtedy samochodem i zawsze starałem się przy okazji zajechać do salonu motoryzacyjnego w Łomiankach. Wystawiane było tam często Subaru Legacy, które robiło ogromne wrażenie. Z tego, co pamiętam – czasami też Imprezy. Te samochody były wtedy potwornie drogie, niedostępne chyba dla nikogo, a opowieści o nich krążyły niesamowite. Mówiło się o jakiejś kosmicznej technologii, wiskozowych sprzęgłach i niespotykanej niezawodności. I coś w tym było.

Mam kolegę w firmie, który niedawno za około cztery tysiące złotych kupił Forestera z 1999 roku. Śmiejemy się z żoną, że to przecież rok urodzenia naszej córki, która ma teraz 24 lata. A ten samochód w dalszym ciągu jest zupełnie sprawny, jeździ bez problemu, ma podgrzewane siedzenia, jest w nim automatyczna skrzynia biegów i jest niezawodny. Sam zaledwie tydzień temu odebrałem z salonu nowego Forestera dla żony. Jest nim zachwycona! To już nasze trzecie Subaru. Pierwsze było Subaru XV. Jeździło się nim naprawdę fajnie, ale po jakimś czasie żona stwierdziła, że jest trochę za małe. W pewnym momencie zaczęła bać się jazdy mniejszymi autami, bo w Olsztynie zdarzył się wówczas straszny wypadek. Na jednej z głównych ulic ktoś rozpędził się swoim starym Audi do 200 km/godz. i przetrącił inny pojazd, który akurat zawracał na końcu tej drogi. Jechało nim rodzeństwo, siostra z bratem. Ich malutki samochód został tak staranowany, że niestety oboje zginęli na miejscu. Dziewczyna, która straciła wówczas życie, była koleżanką naszej córki, a całe zdarzenie miało miejsce zaledwie 200 metrów od naszego domu. Moja żona, właśnie ze względów bezpieczeństwa, postanowiła od tamtej pory jeździć wyłącznie większymi autami i przesiadła się do naszej Toyoty Land Cruiser. Ta jednak okazała się dla niej za duża. To wtedy kupiłem drugie Subaru, zupełnie nowego Outbacka. Ten był znowu dla niej odrobinę za mały i wtedy podjąłem decyzję, że jednak go sprzedamy i w zamian kupimy Forestera. Co prawda mówi się, że Outback jest większy od Forestera. Ona jednak twierdzi, że tak nie jest. Dla niej Forester jest duży, bezpieczny i w końcu trafiła na taki model, którym naprawdę lubi jeździć. Mnie również wydaje się on większy od Outbacka, może przez to, że wygląda trochę jak samochód terenowy. W każdym razie żona jest zachwycona i powiedziała, że tym autem naprawdę chce jeździć i już go nie odda. Zważywszy na fakt, że Subaru XV kupiliśmy zaledwie dwa lata temu, tempo zmian mamy zawrotne. Od tamtego czasu jeździmy już trzecim Subaru! Dokładnie pamiętam nasze przymiarki do pierwszego. Żona nurkuje i jest mistrzynią Europy w orientacji podwodnej, dlatego bardzo chciała mieć niebieski samochód. I udało się – jej Subaru XV było pastelowobłękitne. To był bardzo ładny kolor. Outbacka mieliśmy białego, ponieważ ja zawsze wybieram samochody w tym kolorze. Lakier obecnego Forestera to natomiast niebieski metalik, a to dlatego, że akurat to auto było dostępne od ręki, na czym nam zależało. Generalnie historia z naszym ostatnim Subaru była dość zabawna. Prawda jest taka, że zamówiłem Solterrę. I ona faktycznie przyszła do salonu w Olsztynie. To piękny i duży samochód, ale ponieważ jest elektryczny, żona zaczęła mieć wątpliwości co do możliwości jego ładowania. I wtedy zapytaliśmy, czy możemy jej nie odbierać, a w zamian wziąć Forestera, który stał na placu. Salon bardzo chętnie się na to zgodził, bo na Solterrę jest naprawdę duża kolejka. Ja sam czekałem na nią rok. Dokonując zmiany, dodałem, że pewnie i tak za jakiś czas Solterrę zamówimy raz jeszcze. *(śmiech)* Póki co Forester jest strzałem w dziesiątkę. Każdym z jego subarowych poprzedników zrobiliśmy po siedem tysięcy kilometrów i testowaliśmy te samochody z dużą satysfakcją, ale obecny model jest dla nas niekwestionowanym numerem jeden.

A.J.: Czy miał Pan okazję już go prowadzić, czy na razie za kierownicą zasiada tylko żona?

A.W.: Już go wypróbowałem. Zresztą wszystkimi naszymi Subaru jeździłem bardzo dużo. Byłem też już dwukrotnie z przyjacielem – jak ja entuzjastą samochodowym, a jednocześnie muzykiem – na szkoleniach w ramach Szkoły Jazdy Subaru. To jest wspaniała sprawa! Teraz znowu planuję się zarejestrować. Kiedy mieliśmy Subaru XV, słyszałem o SJS-ie, ale nie bardzo jeszcze wtedy wiedziałem, co to jest. Wydaje mi się, że ta inicjatywa była za mało rozreklamowana. Dopiero kiedy kupiłem Outbacka, w salonie namówiono mnie, żebym pojechał i zobaczył, co to faktycznie jest. Udałem się wtedy z kolegą na Tor Pszczółki pod Gdańskiem i zobaczyłem, jak fajni i kompetentni ludzie prowadzą to szkolenie. Usłyszałem wiele wskazówek typu: jak ustawić fotel, jak trzymać kierownicę, jak dbać o bezpieczeństwo. Jechaliśmy też prosto pod pionową ścianę ze styropianu i zobaczyliśmy, jak samochód sam potrafi przed nią wyhamować. To szkolenie było naprawdę ciekawym przeżyciem, dlatego postanowiłem wziąć w nim udział ponownie. Zimą pojechałem zatem dla odmiany na tor w Kielcach, gdzie razem z kolegą ćwiczyliśmy jazdę w trudnych warunkach. Tego dnia była nieprawdopodobna zima. Śnieg sypał tak, że nic nie było widać. Instruktor, który prowadził zajęcia, powiedział nam wtedy: „Mają Państwo właśnie najlepsze warunki do tego szkolenia". My praktycznie nic nie widzieliśmy, ale ćwiczyliśmy poślizgi, omijaliśmy przeszkody. Z Olsztyna do Kielc miałem wtedy cztery godziny jazdy, ale ani przez chwilę nie żałowałem, że wybrałem się na to spotkanie. Po zakupie Forestera otrzymałem informację o możliwości kolejnego szkolenia, na które na pewno znowu pojadę ze znajomym. Tam naprawdę warto być! Człowiek dowiaduje się wielu rzeczy, o których wcześniej, zasiadając za kierownicą, nie miał pojęcia. Cieszę się, że Subaru coś takiego organizuje. Nie słyszałem, żeby tego typu szkoła była w ofercie jakiejkolwiek innej marki.

Forestera bardzo wygodnie się prowadzi. W tym samochodzie wszystko jest dopracowane, nic w nim nie stuka, kierownica nie drży podczas jazdy po kamieniach. Poza tym jest to auto wyjątkowo wygodne. Wsiadanie i wysiadanie nie sprawiają żadnego kłopotu. Ponadto jest w nim bardzo dobra widoczność. I wreszcie ten model zachwyca ilością systemów bezpieczeństwa.

A.J.: Kiedy po raz pierwszy wsiadł Pan do nowego Forestera, co zwróciło Pana szczególną uwagę?

A.W.: Jego przede wszystkim bardzo wygodnie się prowadzi. W tym samochodzie wszystko jest dopracowane, nic w nim nie stuka, kierownica nie drży podczas jazdy po kamieniach. Forester jest wykonany bardzo precyzyjnie i podróż nim jest czystą przyjemnością. Poza tym jest to auto wyjątkowo wygodne. Wsiadanie i wysiadanie nie sprawiają żadnego kłopotu. Ponadto jest w nim bardzo dobra widoczność. I wreszcie ten model zachwyca ilością systemów bezpieczeństwa. Oferuje wiele prostych, ale bardzo istotnych funkcji, jak choćby sygnalizowanie, że trzeba jechać, kiedy kierowca zamyśli się, na przykład czekając w korku, a samochód przed nim już ruszył. Funkcja utrzymania go w pasie ruchu czy utrzymywanie prędkości to kolejne przydatne opcje. Dodam, że zachwycający jest również wygląd tego auta, a nowe światła LED robią duże wrażenie. Mój kolega muzyk na taki design Subaru używa określenia „jak od jubilera", a na pracę jego silnika – „filharmonia".

A.J.: A jak ocenia Pan ten model okiem fachowca elektronika? Czy w najnowszym Foresterze elektroniki jest za dużo, za mało, czy może w sam raz?

A.W.: Moim zdaniem wszystko jest w nim świetnie zrobione, dlatego że są tam gałki. Bardzo podoba mi się, że jest ich dużo. Paradoksalnie z kolegami inżynierami, kiedy projektujemy nasze ultrasonografy, mamy do dyspozycji ekrany dotykowe, ale i tak lubimy pokrętła i gałki, mimo iż czujemy się młodo. *(śmiech)* W Foresterze naliczyłem ponad czterdzieści różnych przycisków, gałek i pokręteł, które umożliwiają bezpośredni dostęp do różnych funkcji i to mnie bardzo cieszy. To samo zauważyłem w Outbacku. Pamiętam, że temperaturę można było w nim regulować zarówno gałką, jak i dotykowo. Forester jest pod tym względem jeszcze lepszy, bo w nim znajdziemy pokrętła praktycznie do wszystkiego. Drugą rzeczą, która bardzo mi się w nim podoba, jest to, że chyba jako jedyny z ostatnio produkowanych samochodów ma jeszcze na pokładzie odtwarzacz CD. Dla mnie jest to szalenie ważne, bo mam tysiące płyt z muzyką poważną. Lubię słuchać zwłaszcza Chopina, mógłbym robić to bez przerwy. Osobiście również hobbystycznie zajmuję się muzyką. Jako firma mamy nawet studio nagraniowe w Olsztynie, które wykorzystujemy do nagrywania naszych materiałów marketingowych. Od lat jesteśmy także sponsorami Filharmonii Warmińsko-Mazurskiej. Dla mnie płyta CD jest zatem nadal czymś, co chętnie wkładam do odtwarzacza i czym się delektuję. Oczywiście mam dostęp do czterdziestu milionów utworów przez Apple Music i mogę sobie szybko któryś z nich wybrać i przesłuchać na telefonie, a co najważniejsze połączyć telefon w Subaru poprzez AppleCarPlay lub AndroidAuto i w ten sposób słuchać muzyki, ale płyta to jest jednak to! W każdym samochodzie, którym jeżdżę, znajduje się obowiązkowo odtwarzacz. Kiedy tydzień temu przekazywałem żonie naszego Forestera, od razu nastawiłem jej ulubioną płytę. Jak przejechała się nim po raz pierwszy, była niesamowicie zadowolona i powiedziała: „Jak fajnie mi to wszystko ustawiłeś, nawet moją ulubioną muzykę!". Była zachwycona nowym Subaru i tym, że mogła posłuchać piosenki „Wszystkie drogi prowadzą do Mrągowa" naszego kolegi Cezarego Makiewicza, który zawsze otwiera i zamyka mrągowski Piknik Country. Moja żona również lubi tradycyjne CD, nie przepada natomiast za słuchaniem muzyki z telefonu. Muzyka poniekąd nakierowała nas na Forestera. Otóż, nasz kolega Janusz Ciepliński, który jest dyrektorem Filharmonii w Olsztynie i jednocześnie muzykiem, chwilę przed nami również kupił ten właśnie model Subaru. Kiedy odwiedził mnie w firmie, miałem okazję przejechać się z nim jego samochodem. On też cieszył się możliwością odtwarzania w nim tradycyjnych płyt CD. Dwa tygodnie później odbierałem już nasz nowy samochód.

A.J.: Forester nie jest jedyną nowością w Pana życiu. Od ponad roku jest też nowa siedziba firmy DRAMIŃSKI S.A. To miejsce określa Pan mianem Warmińskiej Doliny Krzemowej. Czy spokojne otoczenie i bliskość przyrody faktycznie przekładają się na efekty pracy?

A.W.: Oczywiście! Zacznę od określenia Warmińska Dolina Krzemowa. Otóż, kiedy byłem uczniem czwartej klasy szkoły podstawowej, mój tata zainteresował mnie elektroniką. Pracował wtedy w Telekomunikacji Polskiej i często zabierał mnie do centrali telefonicznej czy też wieży telewizyjnej w Olsztynie. Pamiętam, że elektronika zaczęła mi się wtedy bardzo podobać. Tak mnie nią zainteresował, że postanowiłem składać pierwsze zestawy elektroniczne. Można je było zdobyć w składnicy harcerskiej. Zacząłem od numeru jeden... potem był najtrudniejszy numer pięć. Zajmowaliśmy się tym razem z kolegą, który do dzisiaj pracuje ze mną w firmie. To on w zasadzie zaprojektował wszystkie nasze ultrasonografy.

Drugą rzeczą, która bardzo mi się w Foresterze podoba, jest to, że chyba jako jedyny z ostatnio produkowanych samochodów ma jeszcze na pokładzie odtwarzacz CD. Dla mnie jest to szalenie ważne, bo mam tysiące płyt z muzyką poważną.

Ja brałem udział przy opracowywaniu tylko pierwszego, bo potem musiałem zająć się zarządzaniem. Miałem też wówczas przyjaciela, wtedy wykładowcę Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Olsztynie, obecnie już na emeryturze. Rozmawialiśmy któregoś dnia i zwróciliśmy uwagę, że w Olsztynie są tak fajne tereny, że można by tu założyć naszą Warmińską Dolinę Krzemową. To oczywiście było tylko takie powiedzenie i do dzisiaj nim jest, bo w okolicy wcale nie ma wielu firm. Były to jednak nasze pierwsze marzenia, które w moim przypadku się spełniły. Najpierw bowiem nasza firma mieściła się w czterech domkach położonych obok siebie na jednym z olsztyńskich osiedli. Z czasem jednak tak się rozrośliśmy, że w pewnym momencie było nas ponad sześćdziesiąt osób. Wtedy stwierdziliśmy, że nie możemy pracować w tych czterech domkach, bo przyjeżdżają do nas goście z Kalifornii i Japonii. Kiedyś odwiedzili nas przedstawiciele firmy Hitachi i usłyszeliśmy od nich: „Fajnie tu mieszkacie, ale gdzie jest wasza firma?". A my na to: „Właśnie tu!". *(śmiech)* Pokazaliśmy im nasze podziemia. Wszystko jednak wyglądało na bardzo ciasne, a warunki były naprawdę trudne. I wtedy zaczęliśmy się nad tym zastanawiać. Od wielu lat marzyliśmy o tym, żeby zbudować firmę z prawdziwego zdarzenia. Ponieważ mieliśmy działkę w Sząbruku pod Olsztynem, w naprawdę pięknym miejscu, stwierdziliśmy, że tam moglibyśmy na naszych dwóch hektarach wystartować z budową. Pomysł wziął się również z mojej współpracy z wieloma firmami w Szwajcarii, do której często jeżdżę. Ten kraj jest bardzo mały i brakuje w nim miejsca. Życie koncentruje się tam przede wszystkim w dolinach i praktycznie nigdzie więcej. Tam zlokalizowane są głównie wioski, a w nich często mieszczą się niesamowicie ciekawe firmy technologiczne. Oczywiście w Szwajcarii są wielkie ośrodki badawcze, jak Bazylea czy Zurych, w których znajdziemy tysiące firm, ale to są duże miasta. Mnie natomiast bardzo fascynowały te często schowane po wsiach firmy. Jeżdżę tam i obserwuję to zjawisko od dwudziestu lat, podobnie jak do Kalifornii. Te dwa miejsca są moim zdaniem podobne do siebie technologicznie. Kalifornia jest dla mnie niesamowicie ciekawa, bo to tam przecież zaczęła rozwijać się cała światowa elektronika czy internet. Wracając jednak do naszej firmy, zainspirowaliśmy się sposobem organizacji takich jednostek za granicą i stwierdziliśmy, że warto byłoby przenieść ją poza centrum miasta. Tak zbudowaliśmy naszą obecną siedzibę w Sząbruku. Mamy dwie hale produkcyjne i dość duży budynek biurowy. Pracuje tam już siedemdziesiąt osób. Produkujemy przede wszystkim ultrasonografy. Nasza działalność ma jednak cztery główne odnogi. Jest to produkcja: ultrasonografów dla medycyny ludzkiej, ultrasonografów dla zwierząt, urządzeń hodowlanych i urządzeń rolniczych. Jeśli chodzi o tę ostatnią, mamy teraz wysoki sezon na wilgotnościomierze do ziarna. Od czerwca do września sprzedajemy w Polsce tysiące tych urządzeń. Nasze wilgotnościomierze są zresztą znane na całym świecie, a kupują je od nas w dużych ilościach nawet takie egzotyczne kraje jak Bangladesz czy Indonezja. Nową siedzibę tworzyliśmy w najgorszym czasie covidowym, kiedy trudno było się kontaktować i cokolwiek załatwiać. Mieliśmy na szczęście bardzo dobrego generalnego wykonawcę, który naprawdę się starał, żeby mimo przeciwności wszystko zrealizować. Bardzo nam na tym zależało, bo spodziewaliśmy się wizyty prezydenta Andrzeja Dudy. Wcześniej dwukrotnie nagrodził naszą firmę i wiele razy gościliśmy u niego w Pałacu Prezydenckim. Sytuacja na świecie, a przede wszystkim wojna na Ukrainie niestety trochę te plany zmieniła. Nasze zaproszenie dla niego nadal oczywiście pozostaje otwarte.

A.J.: Jestem przekonana, że pracownicy są zadowoleni z nowej lokalizacji.

A.W.: Oczywiście! Dysponujemy teraz dużą przestrzenią. W każdym pomieszczeniu zainstalowana jest klimatyzacja. Mamy specjalne wyciągi wykorzystywane podczas

procesu lutowania elektroniki. Choć opary nie są bardzo szkodliwe, wyciągi nad każdym stanowiskiem pracy gwarantują, że nasi pracownicy są zupełnie bezpieczni. Pomieszczenia i korytarze są przestronne, mamy duży magazyn. Obecnie pół hali to magazyn części. W pandemii mieliśmy problem, bo łańcuchy dostaw zostały nagle przerwane. Z dnia na dzień musieliśmy kupować części na wolnym rynku, bo faktycznie ich brakowało. Kupowaliśmy je czasem kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt razy drożej niż wcześniej. Tak się wtedy przestraszyliśmy, że zdobyliśmy ich naprawdę dużo. W tej chwili mamy taki zapas, że nie musimy robić zaopatrzenia. Paradoksalnie wszystko teraz staniało, klienci też chcieliby kupować nasze produkty po jak najniższej cenie, a my musimy przecież te zakupione wcześniej części teraz wykorzystać. Na szczęście działamy w dwóch branżach, które dla nas są dobre. To produkcja żywności, czyli rolnictwo, weterynaria i hodowla, ale też medycyna ludzka, czyli zdrowie człowieka. W tych dwóch gałęziach nasze urządzenia zawsze są potrzebne.

A.J.: Jakie ma Pan dalsze plany wobec firmy? Czy są jeszcze rozwiązania, które podejrzał Pan w ośrodkach zagranicznych, a które chciałby wdrożyć u siebie?

A.W.: To, co chciałbym wdrożyć, ale jest w tej chwili jeszcze niemożliwe, to japoński system *kaizen*. Chodzi o dostawy części na czas. Subaru i Toyota już go wdrożyły. My natomiast mieliśmy szkolenie w tym zakresie. W Olsztynie mamy firmę Michelin, jedną z większych w Europie fabryk produkujących opony. Podczas niedawnej współpracy przyjeżdżał do nas ich pracownik i szkolił nas z zakresu organizacji pracy. Tłumaczył nam, jak odpowiednio układać narzędzia, jak reagować na serwisy, jak opisywać pewne zdarzenia, żeby zapobiegać im w przyszłości. I to właśnie wpisuje się we wspomniany *kaizen*. Ten system jest obecnie wdrażany w wielu miejscach, szczególnie w firmach motoryzacyjnych. On świetnie się sprawdza, pozwala oszczędzić czas i ludzki wysiłek oraz niesamowicie wpływa na organizację. My zapewne będziemy myśleć o jego wdrożeniu, jak tylko rynek komponentów wróci do normy. Na razie nawiązałem kontakt z pewną firmą z Wrocławia, która zajmuje się ergonomią pracy. To jest naprawdę ciekawe, ile można zaoszczędzić komponentów, energii i czasu, a jednocześnie zapobiec wypadkom. Niezmierne ważne jest właściwe urządzenie stanowiska pracy i wiedza, choćby na temat tego, jak bezpiecznie podnosić ciężkie przedmioty. Obecnie nie mamy wielkich planów, jeśli chodzi o dalszą rozbudowę firmy, bo wszystko mamy ładnie zorganizowane. Jestem dumny z naszego działu spedycji – paczek nie trzeba przenosić, wszystko do wysyłki kierowane jest już automatycznie. Mamy też duży parking. To jest naprawdę ważne, że bez problemu mieści się tam kilkadziesiąt samochodów i nadal pozostaje sporo wolnego miejsca. Na pewno mamy też zapas przestrzeni, aby rozbudowywać hale produkcyjne, jeśli zajdzie taka potrzeba. Myślimy o tym, bo przez ostatnie dwanaście lat pracowaliśmy nad urządzeniem służącym do wykrywania nowotworów piersi u kobiet. Po tych dwunastu latach mamy jego dwa prototypy, które działają. Badaliśmy nimi pacjentki w dwóch miejscach – w szpitalu i w ośrodku medycznym w Olsztynie. W tym urządzeniu świetne jest to, że pacjentki nie trzeba do badania specjalnie przygotowywać. Nie ma konieczności wstrzykiwania jej kontrastu, a wszystko odbywa się bez szkodliwego promieniowania. Kobieta tylko się kładzie, skanowana jest wtedy jedna, następnie druga pierś, a cała procedura trwa zaledwie piętnaście minut. Skanowanie

Myślimy o rozbudowie, bo przez ostatnie dwanaście lat pracowaliśmy nad urządzeniem służącym do wykrywania nowotworów piersi u kobiet. Po tych dwunastu latach mamy jego dwa prototypy, które działają. Skanowanie odbywa się na zasadzie ultrasonografii. Wynik otrzymujemy od razu i nie dość, że rozpoznajemy nowotwory, to dodatkowo jesteśmy w stanie stwierdzić, czy są one złośliwe, czy łagodne.

odbywa się na zasadzie ultrasonografii. Wynik otrzymujemy od razu i nie dość, że rozpoznajemy nowotwory, to dodatkowo jesteśmy w stanie stwierdzić, czy są one złośliwe, czy łagodne. Opracowane przez nas urządzenie jest jednak wielkości małego samochodu. Przyznam, że w naszych warunkach, w nowej siedzibie jesteśmy w stanie wyprodukować jedno, dwa rocznie. Trzeba to robić ręcznie. Szukamy zatem teraz inwestora i myślimy o stworzeniu oddzielnej spółki – firmy, która zajmie się tylko jego produkcją. Niedaleko mamy do dyspozycji sporą powierzchnię, na której moglibyśmy zbudować hale produkcyjne dla tego urządzenia. Żeby wystartować, potrzebujemy na początek około osiemdziesięciu milionów złotych. Musimy jeszcze przeprowadzić badania na około tysiącu pacjentek. Na razie przebadaliśmy trzysta pań i widać, że to urządzenie się sprawdza. Kolejne musimy zrobić w dużych ośrodkach. Mamy już ustalone, że będziemy mogli je przeprowadzić między innymi w Londynie w bardzo znanym szpitalu Imperial College. Rozmawiamy też ze szpitalami w Szwajcarii, we włoskiej miejscowości Carrara, w Arras we Francji oraz w Kalifornii. A zatem chcemy jednocześnie zaangażować pięć ośrodków. Dlatego też musimy stworzyć pięć prototypów naszego urządzenia, aby móc równolegle badać te wszystkie pacjentki. Potrzebujemy ich tysiąc, bo jest to wymóg do certyfikacji. Jak tylko uda się nam to zrobić, kolejnym etapem będzie zbudowanie hal produkcyjnych i zautomatyzowanie procesu wytwarzania tego urządzenia. Jest ono bardzo skomplikowane. Jego ręczne składanie nie ma sensu, bo jest to bardzo pracochłonne i żmudne. Naszym marzeniem jest móc produkować na początku przynajmniej kilkanaście sztuk mammografu ultradźwiękowego miesięcznie. Każdy szpital na świecie naprawdę będzie go potrzebował, tym bardziej, że tradycyjna mammografia ma swoje słabe strony. Szwajcaria już nawet odchodzi od tego badania, wprowadzając w jego miejsce inne. Chcielibyśmy ruszyć z produkcją naszego urządzenia w ciągu następnych dwóch lat. Jest to coś takiego, czego nikt na świecie poza nami jeszcze nie zrobił. Coś jak Tesla wśród samochodów, czy nawet pojazd kosmiczny! Są jakieś ośrodki w USA, Niemczech i Szwajcarii, które próbowały pracować nad czymś podobnym. Nawet się z nimi kontaktowaliśmy. Na razie robią jednak tylko próby odnośnie do produkcji sondy, nie całego urządzenia. Z naszego punktu widzenia do wdrożenia naszego rozwiązania potrzebne są natomiast już tylko duże pieniądze. Wiedzę i wszystko inne już mamy. Polacy są zdolni! Swego czasu dużo mówiło się o grafenie czy o niebieskim laserze. W tej chwili mamy też bardzo zaawansowane prace nad sztuczną inteligencją czy komponentami do badania kosmosu. A nasze urządzenie mogłoby być kolejną polską cegiełką dołożoną do osiągnięć technologii światowej. Chcemy rynkowi medycznemu zaoferować produkt solidny i niezawodny. Tak jak solidne i niezawodne na rynku motoryzacyjnym są samochody Subaru.

A.J.: Z którego z dotychczas wdrożonych rozwiązań autorstwa swojej firmy jest Pan najbardziej dumny?

A.W.: Najbardziej dumny jestem z naszych ultrasonografów medycznych. W ofercie mamy między innymi ultrasonograf Blue. Ciekawostką jest, dlaczego akurat tak go nazwaliśmy. Otóż, lata temu poznaliśmy profesora Daniela Lichtensteina ze szpitala w Paryżu. Jest to postać bardzo znana w środowisku, które stworzyło tak zwany BLUE protocol, czyli protokół badania pacjenta jedną sondą. Z uwagi na to, że był dla nas inspiracją, na jego cześć nazwaliśmy nasze urządzenie. W czasie, kiedy pojawił się COVID-19, okazało się, że nasz ultrasonograf może być bardzo przydatny. Pozwalał on bowiem jeszcze przed wystąpieniem u pacjenta objawów klinicznych stwierdzić zakażenie. Nieleczone zakażenie wirusowe zawsze przechodzi w bakteryjne, a w płucach zbiera się wówczas płyn. Nasze urządzenie potrafiło go wykryć przed wystąpieniem typowych dolegliwości. Profesor Lichtenstein opracował tę metodę jakieś 30 lat temu, a teraz w trakcie pandemii sprawdziła się ona idealnie do badania płuc osób zakażonych koronawirusem. Z profesorem Lichtensteinem łączy nas również pewna historia. 13 listopada 2015 roku Paryżem wstrząsnęła seria ataków terrorystycznych. Jeden z nich miał miejsce w klubie muzycznym Bataclan, w którym zginęło 87 osób. Tego dnia byłem u profesora i dosłownie dwie godziny przed tym zamachem wylatywaliśmy z inżynierami z paryskiego lotniska. Później ten port lotniczy był już nieczynny przez tydzień. To wtedy zawieźliśmy mu nasz pierwszy ultrasonograf Blue. Następnego dnia otrzymałem od profesora maila, w którym napisał mi, że nasze nowe urządzenie bardzo przydało się do badania rannych, których przywożono mu z klubu do szpitala. Ultrasonograf Blue jest bardzo mały, kompaktowy i przenośny. Jest wielkości zeszytu formatu A4. Do jego transportu nie potrzebujemy żadnego wózka na kółkach. By szybko znaleźć się z nim przy łóżku pacjenta, wystarczy wziąć go pod pachę. Po jednym wciśnięciu przycisku możemy przystąpić do badania. Profesor powiedział nam, że używał ultrasonografów różnych firm, ale uważa, że ten sygnowany nazwą DRAMIŃSKI jest najlepszy na świecie. Gdy zaczęła się pandemia COVID-19, stosował go do badania swoich pacjentów. Był zachwycony, z jaką łatwością mógł stwierdzić przejście ze stanów wirusowych w bakteryjne i szybko wdrożyć stosowne leczenie. Urządzenie Blue jest na rynku już od ośmiu lat, ale nadal świetnie się sprzedaje. Teraz produkujemy jego kolejne, coraz lepsze wersje. Jest to niewątpliwie nasz najbardziej zaawansowany ultrasonograf

w grupie kilkunastu, które mamy w naszej ofercie. Ponadto jest on dostępny w opcji medycznej i weterynaryjnej. W tej drugiej jest zdecydowanie najlepszym urządzeniem do badania ścięgien koni. Jeśli chodzi o diagnostykę zwierząt, mieliśmy kiedyś bardzo ciekawe zamówienie. Z Arabii Saudyjskiej otrzymaliśmy prośbę o dwa ultrasonografy do badania koni, ale postawiono nam pewien warunek. Otóż, urządzenia miały być w złotej obudowie! *(śmiech)* Pieniądze nie miały dla zamawiających żadnego znaczenia. Byli w stanie zapłacić każdą kwotę, byle tylko obudowa była ze złota. Jak wiadomo, konie w Arabii Saudyjskiej mają w stajni czasem lepsze warunki niż w wielu miejscach człowiek. Przebywają na przykład w specjalnych klimatyzowanych boksach. I proszę sobie wyobrazić, że my to zamówienie rzeczywiście zrealizowaliśmy! Pokryliśmy z zewnątrz te obudowy cienką warstwą złota, bo nie musiały być całe z tego kruszcu, po czym wysłaliśmy nasze dzieła do zamawiających i oni faktycznie je od nas kupili. Byli naprawdę zachwyceni, bo otrzymali niezawodne urządzenia, w dodatku z zewnątrz całe w złocie. Do dzisiaj nie wiem, dlaczego to miało dla nich takie znaczenie, ale dostali to, co chcieli. *(śmiech)* Dwa lata temu sprzedaliśmy także bardzo dużą partię, bo około trzystu sztuk, ultrasonografów właśnie do Arabii Saudyjskiej. Saudyjczycy chcą uniezależnić się od całego świata we wszelkich dziedzinach. Chcą mieć własnych lekarzy, własne hodowle zwierząt. Nasze urządzenia dostarczaliśmy też do Afganistanu na pola walki. W ultrasonografy FAST wyposażamy również polską armię. Procedura FAST polega na przyłożeniu sondy w czterech punktach ciała żołnierza rannego na polu walki, żeby szybko sprawdzić, co mu jest, gdzie jest ranny i gdzie wystąpiły obrażenia wewnętrzne. W ten sposób szybko stawia się diagnozę i wdraża odpowiednie leczenie.

A.J.: Gdzie jeszcze widzi Pan przyszłość tych urządzeń? W jakich jeszcze dziedzinach można wykorzystać ich ogromny potencjał?

A.W.: Nasze ultrasonografy mają naprawdę wszechstronne możliwości. Sprzedajemy je również tam, gdzie występuje potrzeba przeprowadzania badań przyłóżkowych. Chodzi o diagnozowanie osób w starszym wieku, które są pod opieką szpitali geriatrycznych. Mamy także ultrasonograf o nazwie DermaMed przeznaczony głównie do badania skóry, ale nadający się również do badań przezciemiączkowych noworodków. Jeśli natomiast chodzi o zaskakujące zastosowania, to mogę się pochwalić, że nasz sprzęt wysyłaliśmy na przykład do badania wielbłądów, ryb czy nawet węży! W ponad trzydziestoletniej historii firmy zamówienia mieliśmy naprawdę przeróżne. Gdzie jeszcze można by zastosować nasze ultrasonografy? Wydaje mi się, że tam, gdzie można było z nimi dotrzeć, już są w użyciu. W tej chwili pracujemy nad takim bardzo zaawansowanym ultrasonografem, tak zwanym 128-kanałowym. Chcielibyśmy go wdrożyć w medycynie ludzkiej. To urządzenie przenośne, ale bardzo dobrej jakości i z niesamowitymi funkcjami, które na razie mają tylko wielkie maszyny stacjonarne na kółkach. Na pracę nad nim otrzymaliśmy grant z NCBR-u. Zobaczymy, co nam z tego wyjdzie. Generalnie naszą działką, niszą są małe, przenośne ultrasonografy o bardzo dobrej jakości obrazu. Duże „szafy", które spotykamy w szpitalach, wcale nie są tak skomplikowane, jeśli chodzi o ich zaprojektowanie i wykonanie. Jeśli natomiast chcemy zmieścić to samo w małym urządzeniu wielkości zeszytu A4, wtedy pojawiają się bardzo duże kłopoty. Wszystko się zakłóca, bo jest w bardzo małej objętości. Zasilanie i inne bloki elektroniki zachodzą na siebie. Trzeba mieć naprawdę 25-letnie doświadczenie w ultrasonografii, żeby poradzić sobie z tymi problemami i finalnie sprawić, żeby takie urządzenie dobrze działało. Obecnie wszystko idzie w takim kierunku, aby taki ultrasonograf móc łączyć z telefonem komórkowym czy tabletem, przesyłać obrazy. Teraz mamy takie zlecenie dla lekarzy weterynarii badających konie. Celem jest umożliwienie sytuacji, w której lekarz weterynarii, niepewny postawionej diagnozy po wykonaniu badania USG na przykład konia, ma możliwość wysłania otrzymanych obrazów do chmury i konsultacji z innym lekarzem weterynarii. W takie badania wkracza obecnie również sztuczna inteligencja, która pomaga diagnozować różne rzeczy. Jest to jednak trochę niebezpieczne, a z drugiej strony lekarze podchodzą do tego tematu bardzo sceptycznie, obawiając się, że stracą pracę. Jest to delikatna i skomplikowana dziedzina. Z obawami lekarzy spotykamy się również w trakcie rozmów o naszym wspomnianym mammografie ultradźwiękowym, inaczej ultrasonotomografie. Zaprzyjaźnieni z nami lekarze wiedzą, że będzie to bardzo przydatne urządzenie. Inni natomiast, którzy wcześniej o nim nie słyszeli, mogą być nastawieni do niego z lekkim niedowierzaniem. Wydaje im się, że jeśli pacjentka będzie się tylko na moment musiała położyć i za chwilę będzie miała interpretację wyniku, to oni nie będą już potrzebni. Może się wydawać, że nasze urządzenie praktycznie samodzielnie wykona badanie i diagnostykę, ale w rzeczywistości tak nie będzie. Lekarz zawsze będzie potrzebny! On będzie musiał przecież ten obraz obrócić w 3D, przyjrzeć się, jak i w którą stronę nacieka wykryty nowotwór. Ocena dokonana ludzkim okiem zawsze będzie kluczowa. Generalnie warto uzmysłowić sobie, że sztuczna inteligencja wcale nie jest aż tak straszna, ani też nie jest taka doskonała, jak się o niej opowiada.

A.J.: Pana praca to również niezliczone podróże służbowe. Wiem, że w ich trakcie poznaje Pan wiele ciekawych osób...

A.W.: Tak! Jedną z najciekawszych znajomości jest ta ze Steve'em Wozniakiem, współzałożycielem dobrze wszystkim znanego amerykańskiego przedsiębiorstwa informatycznego Apple Computer. Mam z nim dobry kontakt i kiedy tylko jesteśmy w Kalifornii, mam możliwość się z nim spotkać i porozmawiać. Choć jest bardzo zajętym człowiekiem, to nam się to jednak udaje. Mieszka w Los Gatos, bardzo górzystej miejscowości na południe od San Francisco. Momentami można nawet odnieść tam wrażenie, że jest się w Szwajcarii. Chyba właśnie dlatego widuje się tam bardzo dużo samochodów Subaru. Wracając jednak do Steve'a, próbowaliśmy nawet zainteresować go naszym urządzeniem. On jednak, jak sam przyznaje, obecnie jest bardziej postacią medialną, ma dużo pieniędzy i nie musi pracować. *(śmiech)* Codziennie gdzieś podróżuje. Potrafi wykonać pięć lotów w tygodniu, włącznie z tymi przez ocean. Każdego dnia jest w zasadzie w innym miejscu. Zaskoczyło mnie, kiedy dowiedziałem się, że w numerach zawsze dopatruje się systemu dwójkowego. Nawet numer swojego pokoju w hotelu czy numer lotu przelicza na dwa do potęgi którejś i dodaje następnie inne cyfry, żeby wszystko mu się zgadzało, żartobliwie to tłumacząc. Jest też wielkim miłośnikiem dobrego jedzenia. Jestem dumny ze znajomości z tą chodzącą legendą. To przecież on zaprojektował i skonstruował komputery uważane za jedne z pierwszych komputerów osobistych w historii. To on razem ze Steve'em Jobsem i Ronaldem Waynem tworzył firmę Apple.

Jedną z najciekawszych znajomości jest ta ze Steve'em Wozniakiem, współzałożycielem Apple Computer. Mam z nim dobry kontakt i kiedy tylko jesteśmy w Kalifornii, mam możliwość się z nim spotkać i porozmawiać. Choć jest bardzo zajętym człowiekiem, to nam się to jednak udaje.

A.J.: Jak Panowie się poznali?

A.W.: Kontakt nawiązaliśmy przez internet. Zaczęliśmy ze sobą mailować. Podzieliłem się z nim tym, co robi nasza firma. Zaprezentowałem mu między innymi wspomniane urządzenie do wykrywania nowotworów piersi, bardzo się nim zainteresował. Potem udało się nam spotkać raz, drugi... Nie zawaham się stwierdzić, że jest on człowiekiem bardzo oryginalnym, zupełnie oderwanym od rzeczywistości w tej swojej oryginalności, ale też twardo stąpającym po ziemi i niezmiernie praktycznym. Nosi na przykład wielki zegarek na baterie paluszki! Widziałem, jak bawił się dronami, jeździł segwayem. Odebrałem go jako istnego showmana. To niesamowicie zdolny człowiek, który już w młodości wymyślił wiele rzeczy. Jest piekielnie inteligentny, potrafi wziąć udział w dyskusji na każdy temat. Dzisiaj cieszy się dożywotnią pensją z Apple'a i nie musi się już niczym martwić. Teraz po prostu bawi się życiem. W swoim domu w Los Gatos ma na przykład podziemny salon gier. Miałem okazję go zobaczyć i wygląda niesamowicie. Wchodzi się do niego niczym do jaskini, a ilość zgromadzonych tam gier jest imponująca.

A.J.: Z kim jeszcze w ciągu tylu lat historii firmy nawiązali Państwo kontakt?

A.W.: Mamy kontakty z największymi gigantami z Doliny Krzemowej. Współpracujemy tam przede wszystkim z firmą Xilinx zajmującą się układami programowalnymi.

Odwiedzali nas przedstawiciele Hitachi z Japonii, a my byliśmy potem w ich głównej siedzibie. To potężna firma, która zajmuje się wszystkim, począwszy od kolei, przez metalurgię po półprzewodniki, elektronikę. Odwiedzaliśmy również bardzo znaną firmę Texas Instruments, z którą nawiązaliśmy bezpośrednią współpracę. Mamy podpisane z nią tak zwane umowy NDA (z ang. non-disclosure agreement), czyli umowy o zachowaniu poufności. Na ich podstawie nasi partnerzy pokazują nam na parę lat wcześniej, jakie półprzewodniki będą w użyciu. My następnie je testujemy, robimy na ich bazie urządzenia, a dopiero potem wprowadzane są one na rynek. Współpracujemy także z firmami Maxim i National, gigantami w dziedzinie chipów krzemowych i potęgami w branży półprzewodników. Mamy też od trzydziestu lat kontakt z Polakiem z Kalifornii, z którym wspólnie robimy ultrasonografy. Mam tu na myśli firmę Interson pod San Francisco. Prowadzi ją Roman Solek z Krakowa, który przed stanem wojennym wyjechał jako młody, osiemnastoletni chłopak do Szwecji na wycieczkę. Poprosił poznanego tam wtedy szwedzkiego policjanta, żeby ten pomógł mu wyjechać do Kalifornii. Ponieważ był niesamowicie zdolny, od razu w latach osiemdziesiątych trafił do amerykańskiego wojska, w którym projektował elektronikę do samolotów wojskowych. Potem stworzył własną firmę, z którą my do dzisiaj współpracujemy. W dzisiejszych czasach w zasadzie nie ma problemu z nawiązywaniem kontaktów z innymi ośrodkami. Jeśli robi się innowacyjne rzeczy z wykorzystaniem najnowszych technologii, wszyscy są bardzo otwarci na współpracę. Od wielu lat pracujemy też z kilkoma firmami w Szwajcarii, zajmującymi się produkcją bardzo małych silników. To silniki wielkości zaledwie paru milimetrów, przeznaczone do samolotów, dla wojska. My te szwajcarskie silniki stosujemy do produkcji sond przykładanych do ciała celem badania pacjenta. Szwajcarzy oferują zresztą całe mnóstwo przeróżnych precyzyjnych i bardzo dopracowanych komponentów. Są niczym przysłowiowe szwajcarskie zegarki. W dokładności ich wykonania Szwajcarzy są bez wątpienia najlepsi na świecie. Za każdym razem, kiedy byliśmy w fabryce tych silników, nie mogliśmy wyjść z podziwu, na jakim poziomie jest tam kontrola jakości i organizacja pracy. Wszystko jest po dziesięć razy sprawdzane. Jeśli do ich produkcji przychodzi jakiś komponent, który był już certyfikowany i wielokrotnie sprawdzony na produkcji w innej firmie, oni jeszcze sprawdzają go osobiście, poddają kilku kolejnym kontrolom jakości. Skoro taki element trafia do silnika w samolocie, to firma nie może sobie pozwolić na jakiekolwiek błędy, które mogłyby przełożyć się na przykład na to, że taki silnik nie zadziała. Wszystko robione jest zatem tak, że na pewno nigdy się nie zepsuje.

A.J.: W Pana firmie prym wiedzie ultrasonografia. Dlaczego tak bardzo zainteresował się Pan właśnie nią?

A.W.: To ciekawa historia. Dawno temu w pewexach były dostępne komputery Atari. Mam kolegę, który do dzisiaj ze mną pracuje, można powiedzieć, że jest szefem naszych inżynierów. Nasza znajomość trwa od szkoły podstawowej, kiedy to w czwartej klasie zaczęliśmy interesować się wspomnianymi zestawami elektronicznymi. Potem nasze zainteresowanie skupiło się na krótkofalarstwie, nawiązywaliśmy łączności radiowe z całym światem. Pamiętam czas, kiedy rodzice kupili nam komputery Atari. Bardzo denerwowało nas to, że program do Atari wgrywał się z kasety przez dwadzieścia minut, a w dziewiętnastej minucie potrafił się zaciąć i trzeba było wgrywać go od nowa. I wtedy stworzyliśmy „na czarno" taką naszą firmę. Do głowy nam nie przyszło, że coś trzeba było w tamtych czasach rejestrować i zgłaszać. Byliśmy zresztą młodzi, a wtedy myśli się zupełnie inaczej. Opracowaliśmy specjalny kartridż do Atari, który zmieniał ten program dwudziestominutowy na program minutowy, czy nawet półminutowy! Dzięki temu jego wgrywanie następowało bardzo szybko. Do dzisiaj mam ten kartridż, oprawiony na pamiątkę. Bardzo dobrze zarabialiśmy na tym rozwiązaniu. Było to za czasów komuny, a my dziennie zarabialiśmy około dwustu dolarów, podczas gdy pensja kształtowała się wówczas na poziomie dwudziestu! Mogliśmy zatem z kolegą kupować różne rzeczy w pewexie, a do szkoły średniej zacząłem jeździć małym Fiatem. Dyrektor szkoły miał wtedy dwudziestoletniego „malucha" i wypytywał mnie, skąd mam taki samochód. Odpowiedziałem mu, że po prostu – kupiłem w pewexie. Nie zdawałem sobie sprawy z tego, co mówię. *(śmiech)* Dla mnie było oczywiste, że tworzymy nową technologię. Od tego wszystko się zaczęło. Potem cały czas związany byłem z elektroniką. Kiedy poznałem moją przyszłą żonę, okazało się, że mój przyszły teść, Janusz Dramiński, założył firmę produkującą proste urządzenia dla rolnictwa, typu wykrywacze rui dla krów czy mierniki stanów zapalenia wymienia u krów. To wtedy razem z kolegą ze studiów wpadliśmy na pomysł, że skoro takie proste rozwiązania dobrze się sprzedają, my możemy spróbować zrobić coś bardziej skomplikowanego, typu ultrasonograf do badania zwierząt. Ponieważ na studiach bardzo interesowaliśmy się ultradźwiękami i przetwornikami, to wydawało nam się to ciekawe. W końcu stworzyliśmy nasz pierwszy ultrasonograf. Jego ekran stanowił kineskop telewizyjny, co prawda mały, sprowadzony z Tajwanu. Wszystko mieściło się w plastikowej obudowie. Nasz dystrybutor z Korei Południowej zamówił wtedy dziesięć sztuk tego urządzenia. Jakość obrazu była jednak bardzo słaba. Do dzisiaj się temu dziwimy, jak go włączamy, ale od czegoś trzeba było zacząć. *(śmiech)* Wtedy zresztą wszystkie ultrasonografy miały słabą jakość obrazu, bo ta branża dopiero zaczynała się rozwijać. Wysłaliśmy te zamówione dziesięć sztuk i one wszystkie zepsuły się w transporcie. Popękały im obudowy. Myśleliśmy, że ten koreański dystrybutor z nas zrezygnuje. Tymczasem okazało się, że postanowił nam zaufać i poprosił, żebyśmy spróbowali te nasze urządzenia naprawić. Tak też zrobiliśmy i proszę sobie wyobrazić, że on do dzisiaj jest naszym dystrybutorem w Korei Południowej. Co ciekawe, nasz sprzęt jest najbardziej znany w tym kraju. A zatem czasem warto dać szansę takiej początkującej firmie, jak wtedy nasza, i nie palić od razu mostów. My zresztą teraz postępujemy tak samo. Często, kiedy pozwalamy komuś na poprawienie tego czy innego błędu, wychodzi z tego jeszcze lepsza współpraca. Paradoksalnie przez początkowo kiepski przebieg wydarzeń nawiązywane są później bardzo ciekawe relacje. Po pierwszym ultrasonografie kontynuowaliśmy prace nad kolejnymi, coraz bardziej zaawansowanymi modelami. Potem okazało się, że i u nas, w Polsce, rynek zbytu dobrze się rozwija i jest zainteresowanie takim sprzętem. I tak to wszystko się zaczęło. Nasze proste urządzenia do teraz dobrze się sprzedają. Dzisiaj są już dopracowane, możliwe jest pobieranie z nich danych na telefon komórkowy, rysowanie wykresów. Branża ultrasonografii pozwoliła na duży rozwój naszej firmy. Jest to technologia, którą w zakresie małych, przenośnych urządzeń na świecie zajmuje się zaledwie kilka takich ośrodków jak nasz. Inaczej sytuacja wygląda w przypadku dużych, szpitalnych aparatów USG. Tutaj mamy sporo firm, które je produkują. To Siemens, Philips, Hitachi i wiele innych. Nasza firma jest na tyle ciekawa i dobra, że nawet proponowano nam w pewnym momencie dołączenie do konkurencji, do szerszej grupy zajmującej się takimi małymi urządzeniami.

A.J.: Czy zdarza się czasem Panu wpaść na jakiś ciekawy, innowacyjny pomysł za kółkiem samochodu?

A.W.: Bardzo lubię jeździć samochodem, a za kierownicą odpoczywam. Wykorzystuję te chwile na rozmowy. Praktycznie cały czas konwersuję czy to ze współpasażerem, czy przez telefon. Denerwuję się tylko, kiedy tracę zasięg. *(śmiech)* Często autem podróżuję również z kolegami inżynierami za granicę. Jeżdżenie jest dla mnie dużą inspiracją, oderwaniem się od wszystkiego i wypoczynkiem. Z przyjemnością przemierzam setki kilometrów. Potem mam naprawdę świeży umysł. I owszem, jadąc samochodem, zdarzało mi się wymyślić unowocześnienia obecnych ultrasonografów, wpaść na pomysł jakiegoś nowego projektu. Jak najbardziej! Mam również taki zwyczaj, że codziennie rano idę na godzinny spacer z psem przez las. Dzień w dzień pokonujemy siedem kilometrów. Od dwudziestu lat, kiedy zdiagnozowano u mnie celiakię, jestem na diecie bezglutenowej. Ważyłem wtedy tylko czterdzieści kilogramów, nikt nie wiedział, co mi jest. Pewien profesor z Białegostoku powiedział mi, że jeśli nie będę codziennie chodził przynajmniej przez trzy godziny, to dobrze nie będzie. Miałem poważną osteoporozę. Wziąłem to sobie bardzo do serca. Zdecydowanie więcej się ruszałem. Chodziłem, pływałem i choroba się cofnęła. Wspomniane spacery z psem są dla mnie tak samo relaksujące jak jazda samochodem. Kiedy jestem sam, potrafię naprawdę sporo przemyśleć i rzeczywiście wtedy wpadam na cieka-

Mamy kontakty z największymi gigantami z Doliny Krzemowej. Współpracujemy tam przede wszystkim z firmą Xilinx zajmującą się układami programowalnymi. Odwiedzali nas przedstawiciele Hitachi z Japonii, a my byliśmy potem w ich głównej siedzibie. Nawiązaliśmy również bezpośrednią współpracę z bardzo znaną firmę Texas Instruments.

we pomysły. Mój kolega z Kalifornii nauczył mnie takiego oderwania się od wszystkiego. On raz w miesiącu organizuje sobie dwa, trzy dni poza firmą, wyjeżdża do głuszy w góry Sierra Nevada. Tam wynajmuje jakąś chatkę i z niej zarządza firmą. Przekonał się, że takie spojrzenie na nią z innej perspektywy sprzyja ciekawym rozwiązaniom. Ja również staram się organizować spotkania biznesowe w różnych miejscach poza naszą siedzibą i tam zabieram naszych inżynierów. Na takich wyjazdach robimy sobie burzę mózgów i pracujemy w zupełnie innych warunkach. Nasza firma zatrudnia osoby nie tylko z Olsztyna, ale też z Wrocławia, Bydgoszczy i Warszawy. Spotykamy się nie tylko w biurze, ale na przykład umawiamy się na wspólny wyjazd w góry i tam skupiamy się na jakimś projekcie. Wtedy pracuje się zupełnie inaczej niż w sztywnych warunkach biurowych. W trakcie jednego z wyjazdów do Szwajcarii razem z kolegą przedyskutowaliśmy na przykład dokładnie to, jak powinna wyglądać nowa siedziba naszej firmy. Jestem zdania, że trzeba odrywać się od miejsc, w których stale się przebywa, bo wtedy do głowy przychodzą naprawdę niesamowite pomysły! My mamy to szczęście, że dużo czasu spędzamy też w podróżach służbowych. Dzięki temu mamy możliwość poznawania wielu nowych miejsc i podglądania od podszewki innych firm. Byliśmy w siedzibach gigantów Doliny Krzemowej, takich jak Google, Facebook, Apple czy Intel. W ramach delegacji poznaliśmy Japonię, wielokrotnie byliśmy w Szwecji. A zatem, załatwiając sprawy firmowe, bardzo dużo zwiedzamy i nawiązujemy cenne kontakty.

A.J.: Jestem przekonana, że wiele osób marzyłoby o tak ciekawej pracy. Czy jest Pan otwarty na zatrudnianie nowych pracowników, zwiększanie kadry?

A.W.: Oczywiście! Znajomi często podpytują mnie o możliwość zatrudnienia kogoś z grona ich bliskich. Mam taką zasadę, że zawsze dokładnie czytam każde CV i z każdym staram się spotkać osobiście, nawet jeśli ta osoba nie wydaje się być obiecującym kandydatem. Nikogo nigdy z góry nie skreślam, bo czasami bywa, że taki ktoś okazuje się później wspaniałym pracownikiem. Można trafić na naprawdę ciekawe osoby, którymi często są hobbyści. Zdarzają się również sytuacje odwrotne – ktoś, kto przedkłada bogate CV, niestety w praktyce nie wykazuje spodziewanych cech, umiejętności. U nas nie pytamy: „Jaką uczelnię skończyłeś?", ale: „Czym zajmowałeś się w życiu? Jakie jest Twoje hobby?". Jeśli w odpowiedzi pada słowo „elektronika", to jest duże prawdopodobieństwo, że będzie to idealna osoba do tworzenia różnych wynalazków technologicznych i zaawansowanych urządzeń. W naszej okolicy ciężko o specjalistów z dziedziny elektroniki, programowania. Niestety, najbliższe uczelnie techniczne mieszczą się w Gdańsku i Warszawie. Z tego powodu mam pewne plany, które mogłyby przyciągnąć do nas takie osoby z odleglejszych miejsc. Wokół firmy dysponujemy kilkoma działkami budowlanymi i za jakiś czas zamierzamy tam zbudować pięć, sześć domów mieszkalnych i zachęcić nowych specjalistów, aby przyjechali do nas z całymi rodzinami. Tutaj mamy naprawdę cudną okolicę, piękne lasy i jeziora oraz spokój, o który trudno w dużych miastach. Na zachętę dodam, że u nas dosyć dobrze się zarabia.

A.J.: Proszę już szykować się do lektury CV od osób, które teraz to wszystko przeczytały! Dziękuję za rozmowę i życzę, aby nasza polska Dolina Krzemowa rozwijała się tak, jak tylko Pan to sobie wymarzył.

A.W.: Byłoby idealnie, zawsze czekamy w firmie na zdolnych ludzi do współpracy. Bardzo dziękuję.

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

BRAT-EM SZWEDA NA RANDKĘ

Rafał to prawdziwy miłośnik marki. Ma całą kolekcję Subaru i marzy o założeniu muzeum firmy z Plejadami w logo. Szczególne miejsce w jego garażu (i sercu) zajmuje BRAT. „Japońskie El Camino" odegrało ważną rolę w dziejach rodziny bohatera tego artykułu.

Subaru BRAT to model, którego wielu fanów motoryzacji w ogóle nie widziało. Niektórzy nie wiedzą nawet o jego istnieniu. Szkoda, bo gdyby ktoś chciał sporządzić listę najbardziej nietypowych i interesujących japońskich aut, BRAT musiałby znaleźć się wysoko. Wszedł na rynek w 1978 roku i pozostawał w sprzedaży przez piętnaście lat. Powstał na bazie Subaru Leone w wersji kombi, jest jednak niewielkim pick-upem. Ma tylko jeden rząd siedzeń, a za nim znajduje się paka, choć wczesne egzemplarze z rynku amerykańskiego miały jeszcze – z powodów podatkowych – dodatkowe miejsca w przestrzeni bagażowej. Dlaczego piszemy jego nazwę wielkimi literami? To skrót od Bi-drive Recreational All-terrain Transporter. W Australii funkcjonował jako Brunby, a w Wielkiej Brytanii pod nazwą Shifter. To jednak „imię", pod którym sprzedawano ten model na większości rynków, powoduje – podobnie zresztą jak Impreza – uśmiech polskich miłośników samochodów.

Jednym z nich jest właśnie Rafał. Ale BRAT sprawia, że się uśmiecha nie tylko ze względu na nazwę. Można w nieskończoność z niej żartować („warto mieć dobre relacje z BRAT-em", „dwa lata jak dla BRAT-a"...), ale w przypadku bohatera naszego artykułu chodzi o coś innego – o rodzinną historię.

Mój tata pojechał na randkę z mamą dokładnie takim samym BRAT-em jak ten, którego mamy teraz. To był 1988 rok, a auto zostało pożyczone od znajomego Szweda – opowiada. Minęło ponad 30 lat i tatę Rafała chwyciła nostalgia. *Gdy tylko ujrzał ogłoszenie w znanym portalu motoryzacyjnym, wysłał mnie z lawetą do oddalonego od nas o 40 kilometrów Wałbrzycha. Nie znam historii tego egzemplarza, ale z czterech różnych BRAT-ów, które oglądaliśmy, wybraliśmy właśnie ten.* Cel był ambitny. Chodziło o zbudowanie

Subaru BRAT powstał na bazie Leone w wersji kombi i należy do najbardziej nietypowych i interesujących japońskich aut.

Tata Rafała w 1988 roku pojechał na randkę pożyczonym od znajomego Szweda BRAT-em, dokładnie takim samym jak ten, którym teraz jeździ Rafał.

repliki tamtego egzemplarza, który zapisał się złotymi zgłoskami w dziejach rodziny.

To nie było pierwsze Subaru w tym garażu... Delikatnie mówiąc. Lista wszystkich aut naszej ulubionej marki, jakie pojawiły się w rękach familii Rafała, to dzieło o naprawdę pokaźnej długości. *Przygoda zaczęła się od Legacy Wagon z 1993 roku zakupionego w roku 2000. Potem były dwa Forestery, Impreza z 1994 roku (mój pierwszy samochód), następnie piękny SVX, Impreza z 2001 roku, STI z 2005, Forester, Outback, jeszcze jedna Impreza, STI z 1994 roku, dwa Subaru BRAT-y (obydwa z 1987 roku), dwa Subaru XT Turbo...* – wymienia Rafał. Pokaźna kolekcja pełna unikatowych aut! Co ciekawe, zdecydowana większość tych egzemplarzy wciąż pozostaje u tych samych właścicieli. *Czekają na wybudowanie muzeum Subaru. To moje skryte marzenie* – opowiada kolekcjoner. Dodaje, że co prawda w garażu jest teraz jeszcze stary Mercedes (W123), ale wkrótce trafi na sprzedaż. *Nasze serca są wierne tylko Subaru* – kwituje.

Jak żyje się z BRAT-em? To znaczy z Subaru BRAT? Sentyment to nie wszystko, co sprawia, że na widok małego pick-upa Rafał się uśmiecha. *Niestety, kabina jest zaprojektowana z myślą o niezbyt rosłych japońskich kierowcach, mierzących 1,60 m... ale poza ciasną kabiną trudno znaleźć w nim jakiekolwiek wady. Zalet jest bardzo dużo. To m.in. znany z lotnictwa silnik 1.8 BOXER o mocy 74 KM z rozrządem na kołach zębatych. Jest bardzo prosty i lekki* – opowiada dumny właściciel. *Uchylane szyby dachowe to coś wspaniałego! Podgrzewane fotele, elektrycznie sterowane lusterka, wysokość zawieszenia regulowana śrubami...* – wymienia ulubione gadżety. Jak na Subaru przystało, mówimy tu o samochodzie z napędem na cztery koła. *To AWD z reduktorem, ale bez wiskozy. Napędu używamy więc tylko w terenie lub na śniegu. Domyślnie jest przekazywany na przód... i na przód działa też hamulec ręczny* – tłumaczy Rafał, uświadamiając, że BRAT jest jeszcze ciekawszym i bardziej nietypowym samochodem, niż mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka.

Jeśli mówimy o aucie innym niż te, które widujemy na polskich drogach codziennie, pojawia się jednak kwestia dostępu do części. Czy da się je kupić? *Nasze egzemplarze pochodzą ze Skandynawii i właśnie tam można je znaleźć, jeśli mówimy o Europie. Jeśli pojawiają się w innych krajach, to zwykle są sprowadzane właśnie stamtąd* – opowiada Rafał. Dodaje jednak, że o swobodnym serwisowaniu nie ma mowy. *Wykupiłem wszystkie możliwe części do silnika, które znalazłem w polskich hurtowniach i portalach z ogłoszeniami. Mamy chyba siedem filtrów powietrza, cztery komplety klocków, pięć kompletów panewek...* – wymienia dumny posiadacz małego pick-upa. Dodaje, że tylne lampy (nowe i oryginalne!) ściągnął z Izraela, tuleje zawieszenia dobierał z Peu-

geota, tylne cylinderki pasowały z Imprezy, a komplety uszczelek całego silnika przyjechały aż z Anglii. *Znalazłem też tłoczki do przednich zacisków, ale to cud – kupiłem dwie ostatnie sztuki. O tarczach hamulcowych można zapomnieć* – komentuje.

Utrzymanie BRAT-a w dobrym stanie nie należy do najłatwiejszych zadań. Takie auta nie miały łatwego życia, bo przecież za czasów świetności bywały zwykle męczone jako zwykłe woły robocze służące do przewozu towarów. *Wybraliśmy najładniejszy dostępny egzemplarz, ale mimo tego trzeba było – z racji wieku – włożyć ogrom pracy, by wyglądał jak nowy* – usłyszałem. *Kupić ten model bez pogiętej tylnej klapy graniczy z cudem. Jedyną rzeczą, którą zleciliśmy, było lakierowanie. Cała reszta, czyli prace blacharskie, remont silnika, malowanie podwozia, uzbrajanie auta po lakierowaniu i zadbanie o każdy, nawet najmniejszy detal, to praca taty i moja* – dodaje Rafał. Samodzielne zajmowanie się sprawami technicznymi samochodu to coś, co z pewnością buduje relacje z autem. *Tata wykonał większość prac, bo mnie wtedy urodził się syn. Pomagałem, ile mogłem, ale to tacie zawdzięczamy to, jak wygląda teraz BRAT. Tak powstało nasze japońskie El Camino!* – kwituje bohater artykułu, nawiązując do znanego, amerykańskiego pick-upa. Wygląda podobnie, tyle że... jest o wiele, wiele większy.

Jak widać, leciwe i rzadkie Subaru wymaga sporo wysiłku, by móc się nim cieszyć. Czy taki samochód służy na co dzień, czy jest głównie ozdobą garażu? *Wyjeżdża na przejażdżki mniej więcej raz na pół roku, oczywiście podczas ładnej pogody* – wyjaśnia Rafał i dodaje, że za każdym razem, gdy BRAT opuszcza podwórko, wzbudza zainteresowanie, a reakcje przechodniów i innych kierowców są bardzo pozytywne. Niektóre wyjazdy są naprawdę owocne... Tak jak ten, kiedy Subaru dotarło na spotkanie fanów japońskiej motoryzacji Japfest 2022. *Pojechaliśmy tam po namowie mojej siostry. Jej pasją jest detailing, więc przed imprezą dopieściła lakierniczo samochód. Zajęliśmy pierwsze miejsce w kategorii Oldschool. Radość była ogromna!* – chwali się właściciel.

Pasję motoryzacyjną Rafał odziedziczył po tacie, a teraz przejmuje ją także jego syn. Wszystko wskazuje na to, że wspólnie odbudują jeszcze kilka ciekawych modeli Subaru.

Czy Rafał planuje poszerzenie kolekcji? Jak na razie – nic z tego. W kolejce do renowacji czeka jeszcze drugi BRAT, a potem dwa Subaru XT. *Garaż jest moją oazą spokoju, jestem typem perfekcjonisty i uwielbiam mieć wszystko zrobione idealnie* – opowiada. Dodaje, że pasją motoryzacyjną zaraził go tata, a teraz przejmuje ją także jego syn. *Mam nadzieję, że wspólnie odbudujemy jeszcze kilka ciekawych Subaru* – kwituje. A co z BRAT-em, który jest bohaterem tego artykułu? Idealnym zwieńczeniem historii może być fakt, że szwedzki znajomy – ten sam, który w 1988 roku pożyczył Subaru tacie Rafała, by ten pojechał na randkę – w zeszłym roku przyjechał w odwiedziny do Polski. Widział auto, łezka zakręciła mu się w oku i chciał je odkupić. Ten egzemplarz jest jednak bezcenny i nie na sprzedaż. Może będzie go można oglądać w jedynym w swoim rodzaju, prywatnym muzeum Subaru. Trzymamy kciuki!

TEKST: **IREK DANCEWICZ** / ZDJĘCIA: **PATRYK PTAK**

11. ZLOT WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW SUBARU NA TORZE KIELCE

Zlot Subaru to kultowa impreza dla każdego fana i miłośnika marki Subaru. Czekamy na nią przez cały rok. Dlaczego? Bo to idealna okazja, aby spotkać się na torze z pozytywnie zakręconymi fanami Subaru, którzy całym sercem kochają te samochody, bo wierzą i wiedzą, że mają one prawdziwą duszę.

Podczas Zlotu zawsze można doświadczyć niesamowitej atmosfery tworzonej zarówno przez stałych bywalców, jak i nowych członków tej wyjątkowej rodziny Subaru, która potrafi ze sobą nie tylko konkurować, ale przede wszystkim świetnie się bawić i wspierać w najtrudniejszych momentach. A taki miał miejsce w sobotę 29 lipca...

Nic nie zapowiadało, że nad imprezą zawisną czarne chmury i że będziemy opuszczać ją w zgaszonych nastrojach. Tego dnia sprzyjała nam słoneczna pogoda, na Torze Kielce ze swoimi „Subarakami" pojawiło się ponad pięćdziesięciu uczestników. Podczas przejazdu zapoznawczego po nitce toru jechało w tym samym czasie kilkadziesiąt bulgoczących samochodów spod znaku Plejad. Od razu pojawił się na mojej twarzy uśmiech, a na rękach ciarki. Pomyślałem sobie: *zapamiętaj ten moment, gdyż za kilkanaście lat będzie słyszalny jedynie cichy dźwięk elektryfikacji motoryzacji.*

Nadszedł czas na przejazdy treningowe, podczas których uczest-

Niestety 11. edycja Ogólnopolskiego Zlotu Właścicieli Samochodów Subaru miała wyjątkowy charakter i zapamiętamy ją jako najsmutniejszą odsłonę w ponad 20-letniej historii Szkoły Jazdy Subaru.

nicy obrali różne taktyki. Jedni się nie zatrzymywali i pokonywali kolejny raz przygotowaną przez instruktorów SJS próbę sportową, inni kalkulowali liczbę przejazdów, aby w pełni być przygotowanym do pierwszych przejazdów z pomiarem czasu. Niektórzy zabrali ze sobą nawet kilka kompletów opon. Śmiałem się z nimi, że w Miedzianej Górze pogody nie sprawdza się w klasyczny sposób, unosząc głowę do góry i obserwując chmury, a wystarczy spojrzeć, czy w tych najmocniejszych samochodach są założone semislicki, a może opony z miękką mieszanką lub deszczówki i już sprawdzalność prognozy pogody wynosi blisko 100%. Unosił się nad nami duch wspaniałej zabawy i uczciwej, czystej rywalizacji w jeździe na czas. Zdecydowana większość uczestników podkreślała, że przyjechała tutaj dla wyjątkowej atmosfery, a nie dla wyniku. Jednak gdy kierowca stawał na linii startu, a maszyna odliczająca wystukiwała: 5, 4, 3, 2, 1, liczył się tylko ten moment: kierowca, samochód, tor.

Od osób startujących w zawodach można było usłyszeć, że wszystko zostało perfekcyjnie przygotowane, dopięte na ostatni guzik, doskonałe w każdym calu. Takie komplementy motywują organizatorów do tego, aby z każdym rokiem Zlot był jeszcze lepszy i ciekawszy. Do godziny 15:00 celebrowaliśmy każdą chwilę, ciesząc się swoją obecnością, przebiegiem eventu i pięknym letnim dniem. Tor tętnił życiem. Ryk Subaraków sprawiał, że krew szybciej krążyła w żyłach, mogliśmy podziwiać w akcji znakomitych kierowców w równie znakomitych samochodach.

Niestety 11. edycja Ogólnopolskiego Zlotu Właścicieli Samochodów Subaru miała wyjątkowy charakter i zapamiętamy ją jako najsmutniejszą odsłonę w ponad 20-letniej historii Szkoły Jazdy Subaru. W trakcie imprezy, po czwartym przejeździe pomiarowym, za metą stracił przytomność jeden z jej uczestników, nasz przyjaciel – Romek Urban, który mimo długiej akcji reanimacyjnej zmarł na torze. Romek był osobą znaną w świecie sportu samochodowego. Brał udział w licznych zawodach rozgrywanych na wielu obiektach w kraju, rozwijał swoją pasję i dzielił się nią z innymi. Wszyscy wspominamy jego poczucie humoru, życzliwość i skromność. Był człowiekiem niezwykle towarzyskim, otwartym na innych, zawsze można było na niego liczyć. W obliczu tego smutnego faktu zdecydowaliśmy przedwcześnie zakończyć 11. Zlot Subaru. Nie wyłoniliśmy zwycięzców, nie wręczyliśmy nagród. Poruszeni tą tragiczną historią ruszyliśmy w kierunku swoich domów, mając w sercach postać naszego kolegi, z którym jeszcze dzień wcześniej śmialiśmy się na przedzlotowej kolacji...

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

To był pierwszy Zlot, który obok wielkiej radości przyniósł nam jeszcze większy ból. Tak bywa w życiu; nie możemy przewidzieć tego, co się wydarzy, ale możemy sprawić, by każdy dzień przeżyć na maksa. Mamy nadzieję, że tak właśnie było w przypadku Romka, że tego dnia odszedł szczęśliwy i spełniony. Los chciał, by meta jego życia nastąpiła w miejscu, które lubił, podczas imprezy, na którą bardzo czekał.

TEKST: **KAMILA NAWOTNIK** / ZDJĘCIA: **MACIEJ ŁAWNICZAK, POLE POSITION, SATE MEDIA**

SUBARU XV – Z DZIKICH TERENÓW DO MIEJSKIEJ DŻUNGLI

Subaru od lat wyznacza standardy w dziedzinie samochodów z napędem na cztery koła. Japoński producent szczególnie upodobał sobie tworzenie aut do zadań specjalnych – od rajdów po jazdę terenową. Mylicie się jednak, zakładając, że samochody tej marki nie sprawdzą się w regularnej jeździe po mieście. Subaru XV udowadnia, że doskonale czuje się w roli auta na co dzień.

Turkusowy Lagoon Blue Pearl to lakier idealnie pasujący do nadwozia Subaru XV. Nie jest przesadnie krzykliwy, ale sprawia, że samochód zdecydowanie wyróżnia się na tle miejskiej infrastruktury. Ostre przetłoczenia i mocno zarysowane nadkola wraz z 18-calowymi felgami podkreślają z kolei silny gen off-roadowy Subaru, co szczególnie może podobać się największym miłośnikom marki.

Jednak najmilszym zaskoczeniem jest wnętrze samochodu. Wygodne fotele, pozwalające idealnie dopasować pozycję za kierownicą, zostały wykończone skórą z pomarańczowymi przeszyciami. Podobne nici pojawiły się na desce rozdzielczej i bokach drzwi. Ten zabieg sprawia, że Subaru może pochwalić się wysokim poziomem jakości wykonania i estetyki. W dodatku jest też przestronne, co najlepiej pokazuje tylny rząd. Miejsca na nogi, wszerz oraz nad głową, jest na tyle dużo, że nawet siedząc za wysokim kierowcą, czułam się swobodnie i komfortowo. Jakby tego było mało, w tylnym rzędzie siedzeń znalazło się nawet miejsce na podłokietnik z uchwytem na kubek.

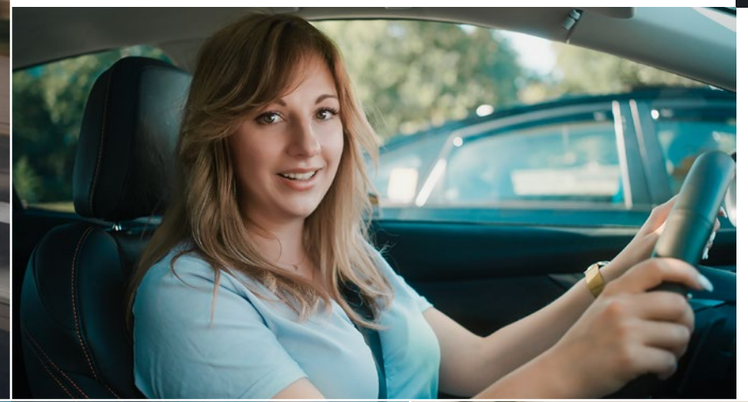
Bagażnik ma pojemność 340 litrów, co stanowi niezły wynik na tle konkurencji. Szeroki na ponad metr otwór i dość niski jak na crossovera

próg załadunkowy pozwalają na bezproblemowe pakowanie bagażu. W razie potrzeby można złożyć oparcia tylnego rzędu, co zwiększa możliwości ładunkowe do prawie 1200 litrów, zatem meble, siatki z zakupami czy torby mogą się śmiało rozgościć.

Pakiety opcjonalne są zbędne...

...ponieważ już w standardowym wyposażeniu Subaru XV e-BOXER znalazły się między innymi: podgrzewanie przednich foteli, automatyczna klimatyzacja dwustrefowa z filtrem przeciwpyłkowym, tempomat z przyciskami sterowania w kierownicy, wyświetlacz 4,2" między zegarami oraz kamera cofania wyświetlająca obraz na 8-calowym ekranie obsługującym system multimedialny. Nie zabrakło też funkcji Apple CarPlay/Android Auto, pozwalającej bez problemu wyświetlić w aucie nawigację z map Google z aktualizowanymi na bieżąco informacjami o ruchu drogowym.

Ciekawostką jest wyświetlacz wielofunkcyjny, czyli już trzeci ekran, który znajdziemy w Subaru XV. Jest to coraz rzadziej spotykane rozwiązanie, które okazuje się szalenie praktyczne. Jedną z jego funkcji jest prezentowanie działania licznych systemów bezpieczeństwa, w które wyposażono samochód (w tym EyeSight), ale też wyświetlanie aktualnego stanu baku i danych dotyczących zużycia paliwa razem z prognozowanym zasięgiem. W razie potrzeby na wyświetlaczu pokażą się także wskazówki nawigacyjne lub informacje o dystrybucji energii podczas jazdy. Ekran umieszczony został w centralnej części deski rozdzielczej, więc nie trzeba zbytnio odwracać wzroku, aby odczytać interesujące informacje.



Subaru XV jest dynamiczne i żwawe niezależnie od tego, czy startuje spod świateł, wyprzedza na drodze krajowej, czy jedzie autostradą.

Śnieg, błoto lub... krawężniki

Miałam kiedyś okazję jeździć Subaru XV w terenie, gdzie wcale nie ustępowało bardziej „doświadczonemu" w tym temacie Foresterowi. Stały napęd na cztery koła i tryb jazdy X-MODE przydają się w trudnych warunkach, np. na śniegu czy błocie, ale równie praktyczne okazują się w wąskich miejskich uliczkach. Przeciągnęłam turkusowe Subaru przez kilka krawężników i muszę przyznać, że auto wjeżdżało na nie z taką swobodą, iż zaczęłam poważnie rozważać próbę pokonania jakichś schodów. To po prostu jeden z tych samochodów, które wszelkie wyzwania podejmuje z lekkością prowokującą kierowcę do podnoszenia mu poprzeczki.

Hulaj dusza po parkingu

Muszę przyznać, że Subaru XV zostało zaprojektowane w bardzo przemyślany sposób, o czym świadczy chociażby rozplanowanie okien. Dodatkowe szyby przy krawędzi słupków A oraz C mocno poprawiają widoczność wokół auta i zmniejsza-

ją obszar martwego pola. Kontrolę szczególnie newralgicznego obszaru przed samochodem umożliwia z kolei Front View Monitor. W każdej chwili można włączyć podgląd z kamery umieszczonej w atrapie chłodnicy, aby sprawdzić, co dzieje się tuż przed przednim zderzakiem. Funkcja ta ma praktyczne zastosowanie na parkingu czy na skrzyżowaniach, np. by upewnić się, czy wszyscy piesi zeszli już z ulicy.

Pomijając jednak systemy i technologie, w które wyposażono Subaru XV, łatwo dojść do wniosku, że manewrowanie tym autem jest banalnie proste. Duże lusterka, zwrotność S-AWD i świetna reakcja kół na ruchy kierownicą sprawdziły się w ciasnych zaułkach, a wysoka tolerancja na progi lub zmiany nawierzchni sprawiła, że na każdym możliwym parkingu moja pewność siebie za kierownicą rosła i rosła.

e-BOXER w miejskiej dżungli

Miasto jest dla napędów zelektryfikowanych jedną z najlepszych możliwych scenerii. Nic więc dziwnego, że e-BOXER poczuł się tu jak ryba w wodzie. W skład zespołu napędowego wchodzi 2-litrowy silnik benzynowy, który generuje 150 KM mocy i 194 Nm przy 4000 obr./min. Drugim ogniwem układu jest silnik elektryczny o mocno symbolicznej mocy 16,7 KM oraz – co ważniejsze i o wiele bardziej zauważalne podczas jazdy – z dodatkowym momentem obrotowym w wysokości 66 Nm. Załącza się on w sytuacjach najmocniej obciążających napęd, jak choćby ruszanie, co w mieście zdarza się statystycznie dużo częściej niż na autostradzie. Dzięki wsparciu jednostki elektrycznej samochód startuje po prostu o wiele płynniej.

W każdym Subaru XV montowana jest bezstopniowa skrzynia Lineartronic, świetnie sprawdzająca się w warunkach wymagających od samochodu sporej elastyczności. Brak przełożeń pozwala na płynniejsze przyspieszanie oraz całkowicie niweluje szarpnięcia towarzyszące zazwyczaj zmianie biegu. W efekcie miejska jazda Subaru XV była dużo przyjemniejsza, niż gdybym musiała cały czas walczyć ze sprzęgłem.

Oczy dookoła samochodu

W standardowym wyposażeniu każdego Subaru XV dostajemy system EyeSight, który współdziała z układami: napędowym, jezdnym i hamulcowym. Dla kierowcy jest on czymś w rodzaju „drugiej pary oczu". Jedną z jego funkcji jest reagowanie w sytuacji zagrażającej życiu, gdy kierowca nie podejmuje działań koniecznych do uniknięcia niebezpieczeństwa. Poza tym przyczynia się on też do zwiększenia komfortu użytkowania samochodu na co dzień. Jak to działa? Za szybą czołową, na wysokości lusterka wstecznego, umieszczone są dwie kamery stereoskopowe, które tworzą trójwymiarowy obraz przestrzeni wokół auta. Na jego podstawie system zbiera i analizuje dane dotyczące struktury otoczenia, w tym pieszych, pojazdów i rowerzystów, a nawet określa ich prędkość i odległość od naszego samochodu.

Pomijając jednak systemy i technologie, w które wyposażono Subaru XV, łatwo dojść do wniosku, że manewrowanie tym autem jest banalnie proste.

W skład EyeSight wchodzą m.in.: adaptacyjny tempomat działający do prędkości 180 km/h, asystent pasa ruchu czy wyjątkowo przydatna podczas stania w korkach funkcja informująca o ruszeniu poprzedzającego pojazdu. Funkcje, mające na celu zapobieganie wypadkom, to z kolei przedkolizyjne hamowanie awaryjne, antykolizyjny asystent ominięcia przeszkody i antykolizyjne zarządzanie przepustnicą. Ten ostatni system interweniuje, gdy np. na parkingu, w wyniku pomyłki, zamiast biegu wstecznego włączymy „Drive". EyeSight ostrzega wówczas kierowcę za pomocą sygnału dźwiękowego i informacji na wyświetlaczu, a następnie znacznie ogranicza moc silnika, co skutecznie utrudnia przypadkowe wjechanie w przeszkodę.

Nie tylko do lasu

Każdy test, jakiemu poddałam Subaru, został zdany śpiewająco. Wszystkie cechy czyniące Subaru XV świetnym autem off-roadowym chyba jeszcze lepiej sprawdziły się w miejskiej dżungli. Ten crossover doskonale łączy w sobie zwrotność, łatwość prowadzenia i komfort. Mimo że kiedyś nie przyszłoby mi do głowy nazwać Subaru XV samochodem do miasta, to obecnie mogę pogratulować wyboru każdemu kierowcy, który dał szansę „mniejszemu Outbackowi".

Artykuł pochodzi z oficjalnego Bloga Subaru Polska! To miejsce, w którym eksperci i dziennikarze przybliżają świat samochodów Subaru, wyjaśniają działanie najnowszych technologii i opisują nowe modele Subaru. Zapraszamy na **blog.subaru.pl**.

TEKST I ZDJĘCIA: **RAFAŁ RYŁKO**

BAŁKANY. HISTORIA JEDNEJ Z DRÓG

Moją największą pasją od mniej więcej dwóch dekad jest podróżowanie. Ale nie w formie wycieczek zorganizowanych przez biura podróży, tylko w pełni samodzielnie zaplanowane i przygotowane od A do Z. Dla mnie taka podróż zaczyna się już w momencie planowania i trwa aż do powrotu do domu. Zwiedziłem już w taki sposób prawie wszystkie kontynenty i przyznaję – w miarę jedzenia apetyt rośnie. A jak wyglądała moja ostatnia podróż?

Od kiedy dorosłem na tyle, że mogłem sam wybierać filmy, które chcę oglądać bez względu na ich rating, zacząłem gustować w filmach przygodowych. Były to czasy, gdy ustawa o ochronie praw autorskich w Polsce jeszcze nie obowiązywała, a filmy na płytach DVD nikomu się jeszcze nie śniły. Pozyskiwało się je głównie na giełdzie elektronicznej lub dzięki wymianie między kolegami z osiedla.

Wtedy powoli zacząłem odkrywać przygody Indiany Jonesa, Jamesa Bonda, Marty'ego McFlya z *Powrotu do przyszłości* i wielu innych bohaterów. W tzw. międzyczasie na mojej ulicy powstała wypożyczalnia kaset wideo, dla której napisałem prymitywny, aczkolwiek spełniający swoją rolę, program do obsługi klientów. Moim wynagrodzeniem było nielimitowane wypożyczanie wszystkich filmów, z wyjątkiem tych z górnej półki, Od tamtej pory dosłownie wchłaniałem każdy nowy film. W efekcie tego mojego filmowego hobby zaczęły pojawiać się marzenia... Marzenia o przeżywaniu takich przygód jak bohaterowie filmów, marzenia o poznawaniu nowych miejsc, tak bardzo innych niż okolica, w której żyłem, egzotycznych krajów, nieznanej mi flory i fauny, innych kultur i kolekcjonowaniu z tych wszystkich miejsc wspomnień, które powodują, że gdy człowiek napakuje sobie nimi głowę, to mu się życie wydłuża...

Czas upływał, skończyłem szkołę, zdobyłem swój pierwszy samochód – Fiata 126P, który pewnie z przyjemnością zawiózłby mnie gdzieś dalej niż nad Balaton, jednak częste usterki oraz brak większych funduszy nie pozwalały mi rozwinąć skrzydeł podróżniczych. Po „maluszku" było jeszcze kilka innych samochodów, a kilka lat temu stałem się nieprzerwanie szczęśliwym posiadaczem Forestera, którego do dzisiaj uważam za samochód kompletny – samochód, który daje mi wszystko, czego potrzebuję. Jako właściciel samochodu bezawaryjnego, mogłem zapomnieć o wszystkich ograniczeniach, które stawiałem sobie podczas planowania podróży. I tak do dzisiaj odwiedziłem prawie wszystkie kraje Europy z wyjątkiem tych, które są na wschód od Polski.

Tradycyjnie już od prawie dwóch dekad w trakcie powrotu z wakacji zawsze planujemy kolejną podróż. Planujemy to może za dużo powiedziane, ale wybieramy miejsce, które odwiedzimy podczas kolejnych wakacji. I tak wracając z ubiegłorocznego roadtripu, zdecydowaliśmy się na przejazd przez Bałkany z dłuższymi przystankami na wyspach Morza Jońskiego. W kolejnych miesiącach wytyczyliśmy trasę i przystanki. Ten początkowy etap planowania jest o tyle ważny, że mamy tylko jednego kierowcę. Dodatkowo staraliśmy się planować trasę tak, aby przystanki na odpoczynek lub zwiedzanie robić w atrakcyjnych miejscach. Naszym celem w tym roku została jedna z najpiękniejszych wysp Morza Jońskiego – Lefkada. Trasa, którą sobie wyznaczyliśmy, wiedzie z Polski przez Słowację, Węgry, Serbię, Macedonię Północną oraz Grecję.

Zanim nadszedł czas podróży, przygotowaliśmy listę rzeczy obowiązkowych do zabrania. Ponieważ droga na południe wiedzie przez kraje, które nie są członkami EU, musieliśmy poza paszportem za-

POMYSŁ NA URLOP

cel:	wyspa Lefkada (Grecja)
start:	Kraków
dystans:	4000 km
czas:	10 dni
noclegi:	w trasie hotel, na miejscu apartament
koszty:	paliwo, opłaty drogowe, wyżywienie, noclegi

brać również zieloną kartę, która jest wymagana i była sprawdzana na przejściach granicznych z Serbią i Macedonią Północną. Warto też mieć przynajmniej jedną kamizelkę odblaskową. Nie jest to obowiązkowe wyposażenie samochodu, ale w wielu krajach wymagane jest jej założenie podczas opuszczania pojazdu, np. podczas kontroli policji. Brak kamizelki może skutkować uszczupleniem budżetu wakacyjnego. Konieczne jest również zaopatrzenie się w winietki drogowe

na Węgrzech. Na Słowacji można ominąć autostrady, więc nie ma konieczności zakupu winiety, a w Serbii, Macedonii Północnej oraz Grecji płaci się na bramkach analogicznie jak w Polsce. Opłaty najlepiej uiszczać kartą debetową lub kredytową, zbliżając ją do terminala na bramce. Planując podróż, postaraliśmy się zarezerwować noclegi w miejscach, w których wyznaczyliśmy przystanki. Wykorzystaliśmy do tego jeden z popularnych serwisów świadczących takie usługi.

Wyruszyliśmy z Krakowa o 04:00. O tej porze ruch jest znikomy, dlatego dość szybko dostaliśmy się do granicy ze Słowacją. Kierując się na południe, kilka godzin później przekroczyliśmy granicę Słowacji z Węgrami w miejscowości Šahy. Można powiedzieć, że najgorszy do pokonania odcinek trasy mieliśmy za sobą. Kilkanaście km od granicy zaczyna się na Węgrzech autostrada, która wiodła nas prawie do samego końca, tzn. do greckiej wyspy Lefkada, gdzie mieliśmy zaplanowany pierwszy, dłuższy przystanek. Kierując się cały czas na południe, ominęliśmy obwodnicą Budapeszt (trasa M0). Z obwodnicy zjechaliśmy na odcinek autostrady oznaczony M5, nim dojechaliśmy do granicy z Serbią. Ponieważ Serbia jest krajem spoza EU, czekała nas tutaj pierwsza kolejka do granicy oraz kontrola zakończona pieczątką wbitą do paszportu. Na tym, jak i pozostałych przejściach nie staliśmy długo – całość zajęła nie więcej niż 15–20 minut. Cała droga przebiegała nam zdecydowanie komfortowo. Myślę, że to zasługa m.in. siedziska Forestera, w którym można spędzić cały dzień z krótkimi przystankami i nie odczuwać większego zmęczenia. Dodatkowo trakcja i sposób, w jaki prowadzi się ten samochód, sprawia wrażenie, jakby ten samochód płynął. Miłe dla ucha dźwięki z głośników, sprawnie działająca

klimatyzacja i tempomat to często pomijane kwestie, ale przy dłuższej trasie mają konkretne znaczenie. W moim Subaru wszystko działa tak, jak tego oczekuję, dlatego nazywam go samochodem kompletnym. Kilka godzin później, około godziny 17:00, dojechaliśmy do miejscowości Nisz, gdzie mieliśmy zarezerwowany nocleg w jednych z hoteli. Ceny hoteli w Serbii nie należą do wygórowanych, dlatego wybraliśmy jeden z tych mieszczących się w centrum miasta. Sam Nisz jest spokojnym,

urokliwym miasteczkiem i sprawia wrażenie bezpiecznego. W sercu starówki znajduje się zabytkowa twierdza z początków XVIII wieku. Twierdza jest o tyle ciekawa, że jej budowę rozpoczęli Rzymianie, rozbudowana została przez Cesarstwo Bizantyńskie, a ostateczne kształty powstały podczas rządów tureckich. Do twierdzy prowadzi kilka bram, a w środku urządzony jest duży park, kilka boisk do gry m.in. w tenisa oraz siatkówkę. Jest również kilka restauracji i mniej-

szych pubów. Dlatego zaraz po zameldowaniu udaliśmy się do fortu na spacer z naszym pupilem oraz aby zjeść coś na kolację. Dalej czekał nas już tylko błogi sen. Nazajutrz po śniadaniu ruszyliśmy w dalszą trasę. Do granicy Macedonii Północnej dotarliśmy dwie godziny później, a samą Macedonię przejechaliśmy w 2 godziny, ponieważ kraj ten jest wielkości województwa lubelskiego. W Grecji nieprzerwanie prawie do samej wyspy prowadziła nas autostrada. Zatrzymywaliśmy się jedynie na stacjach oraz na bramkach, aby opłacić przejazd – tutaj najwygodniej jest użyć zbliżeniowej karty debetowej lub kredytowej. Do Lefkady dotarliśmy wczesnym wieczorem. Po kilkudziesięciu minutach jazdy w końcu znaleźliśmy się na miejscu w naszej ulubionej na tej wyspie miejscowości – Vasiliki. Miejscowość tę polecamy przede wszystkim osobom, które nie znoszą tłumów, za to cenią sobie małomiasteczkową atmosferę. W Vasiliki turystyka oparta jest jedynie (albo prawie jedynie) na agroturystyce. Jedyne małe hotele to domy z kilkoma apartamentami, które ktoś wybudował tylko pod wynajem krótkoterminowy i nazwał je hotelem. Mimo że jest to niewielka mieścina, znajduje się tutaj szpital i przychodnia zdrowia, dwie piekarnie, stacja benzynowa, dwa lokalne markety, do których warzywa, mięso, sery, owoce, przetwory z oliwek oraz inne dobrodziejstwa greckiej

Miejscowość Vasiliki polecamy przede wszystkim osobom, które nie znoszą tłumów, za to cenią sobie małomiasteczkową atmosferę. W Vasiliki turystyka oparta jest jedynie na agroturystyce.

ziemi dostarczają okoliczni rolnicy. Jest oczywiście promenada, przy której – jak przystało na nadmorską miejscowość – jest mnóstwo tawern, kawiarenek i sklepików z pamiątkami. Vasiliki uważane jest też za jedno z najlepszych miejsc na świecie do uprawiania windsurfingu. Gdy organizowane są tutaj mistrzostwa, miejscowość na krótką chwilę zamienia się w mekkę surferów z całego świata. Ponieważ Lefkada jako wyspa nie jest jeszcze tak skomercjalizowana jak Kreta, Santorini,

Rodos czy inne popularne wyspy, ceny tutaj są sporo, czasami o kilkadziesiąt procent, niższe niż w popularnych destynacjach. Tutaj częściej też można spróbować prawdziwej greckiej kuchni lub świeżych darów morza, codziennie wyławianych przez lokalnych rybaków. Baza noclegowa jest tak ogromna, że nawet w sezonie można tutaj przyjechać w ciemno i zawsze coś się znajdzie.

Vasiliki to też bardzo dobra baza wypadowa dla tych, którzy chcą eksplorować wyspę. A to akurat jest moje ulubione zajęcie podczas spędzania tam wakacji. Przebywając tutaj 2 tygodnie, można codziennie odwiedzić nową plażę. A plaże tutaj są wyjątkowe i w mojej ocenie jedne z najładniejszych, jakie w życiu widziałem. Jest tutaj taka cudowność jak Porto Katsiki, która uznawana jest za jedną z pięciu najładniejszych plaż na całym świecie. Do wielu z tych najpiękniejszych plaż zapewne nie dotarłbym, gdyby nie mój Forester. Odpowiedni prześwit i stały napęd na wszystkie koła przydaje się tutaj jak nigdzie. Przy takich przejazdach najlepiej odczuwa się zalety stałego napędu na wszystkie koła, a wspomaganie jazdy w dół systemem X-MODE, czasami po bardzo stromych i niestabilnych szutrowych nawierzchniach, pozwala pewnie i bezpiecznie zbliżać się do celu. To dzięki X-MODE całkowicie bezproblemowo trafiliśmy na duże, szerokie plaże, na których znajdowało się dosłownie kilka osób, i plaże całkowicie pozbawione towarzystwa. Porto Katsiki, Egremni, Gialos, Avali, Agiofili, Ammoussa to tylko kilka z tych najpiękniejszych miejsc, które przychodzą do głowy. To właśnie dla takich miejsc warto przejechać z Polski na południe, przez tych kilka krajów, aby móc rozkoszować się cudowną atmosferą błękitnych lagun, kąpielą w wodach Morza Jońskiego i łapać w szklane oko obiektywu mgnienia chwili, które z czasem pozwolą przywoływać wspomnienia tych niepowtarzalnych chwil. Ale Lefkada to nie tylko plaże. Oddalając się od morza, możemy odwiedzić muzeum oliwy, gdzie poza typowym zwiedzaniem i poznawaniem historii jak to kiedyś tłoczono ten grecki skarb, można nabyć produkty typu handmade, zrobione z oliwek przez okolicznych gospodarzy. Na wyspie jest też duża, aczkolwiek rzemieślnicza winnica, po której właściciel chętnie oprowadza, a na końcu zaprasza na degustację wina, po której można oczywiście kupić te, które najbardziej smakują.

Do wielu z tych najpiękniejszych plaż zapewne nie dotarłbym, gdyby nie mój Forester. Odpowiedni prześwit i stały napęd na wszystkie koła przydaje się tutaj jak nigdzie.

Jest tutaj też wiele tras trekkingowych. Niektóre z nich wiodą pod osłoną drzew chroniących przed palącym słońcem. Jedna z takich tras prowadzi do kameralnych wodospadów, zwanych wodospadami Nidri. Woda z spada z nich przez potężne skały wprost do lazurowej niecki, w której można się wykąpać, a w tych większych nawet popływać – dla odmiany w słodkiej wodzie. Eksplorując wyspę, nie sposób nie trafić też na małe kameralne miejscowości, w których czas zatrzymał się co najmniej kilka dekad temu. Moją ulubioną miejscowością jest położona w górach wioska Eglouvi. Dosłownie kilkanaście domów, mały kościółek, a w centrum plac z ogromnym platanem na środku. Spotykają się tutaj mieszkańcy w czasie sjesty lub wieczorami na małe co nieco. W tutejszej tawernie ambrozje przygotowuje starsza pani, której dzieci wraz z wnukami obsługują klientów. To miejsce jest obowiązkowe do odwiedzenia – to prawdziwa Grecja, nie taka „pod turystów". Tam rzadko trafia ktoś z zewnątrz, a życzyłbym im jak najwięcej gości. Choć z drugiej strony może to właśnie dlatego, że Eglouvi nie jest popularne, zachowało ten swój starodawny klimat zarówno w tym, co człowiek widzi, jak i w tym, co smakuje...

Kolejne dni mijały na pływaniu w morzu, eksplorowaniu okolicy, degustacji smaków wyspy w lokalnych tawernach. Niestety czas mijał nieubłaganie i – jak zwykle – za szybko, powodując lekki niedosyt, dzięki któremu pojawia się argument, aby wrócić tam ponownie.

Lefkadę odwiedzałem już kilka razy i zawsze udaje się coś nowego poznać. Czasami w rozmowach z mieszkańcami pojawia się nowe, nieznane nam miejsce, a czasami dzięki pewności, jaką daje mi Forester, wjeżdżam w coś, co przypomina drogę, a na jej końcu okazuje się, że było warto.

Po kilkunastu dniach żegnamy się z wyspą, czas powrotu do domu. Wracamy więc tą samą drogą, zatrzymując się na nocleg w Niszu – to już taka tradycja, że naszą pierwszą i ostatnią noc spędzamy w tym samym miejscu...

A po powrocie zostają nam wspomnienia i fotografie, które ocieplają nastrój zimową porą. I ponownie odliczamy kolejne miesiące do następnej wyprawy...

KILKA PRAKTYCZNYCH WSKAZÓWEK, KTÓRE MOGĄ PRZYDAĆ SIĘ PODRÓŻUJĄCYM W KIERUNKU WYSP MORZA JOŃSKIEGO

Winiety
Przed samym wyjazdem warto zakupić winiety drogowe na Słowację i Węgry. Czasy, w których winiety występowały w postaci naklejek na przednią szybę, powoli odchodzą w zapomnienie. Teraz większość winiet w postaci cyfrowej można kupić online bezpośrednio na stronie zarządcy dróg danego kraju. Słowacką winietę można zakupić na stronie: https://eznamka.sk/pl, natomiast węgierską: https://nemzetiutdij.hu/en. W pozostałych krajach opłaty uiszcza się na bramkach.

Płatności
W podróż warto zabrać dwie karty płatnicze. Nie ma znaczenia, czy obydwie będą debetowe, czy jedna z nich kredytowa. Ważniejsze, aby były to różne karty – np. jedna Visa, a druga MasterCard. W kilku miejscach zdarzyło się, że honorowali jedynie kartę MasterCard. Warto też na samą podróż zabrać ze sobą 200 € w drobnych nominałach – na opłaty drogowe w Serbii, Macedonii Północnej oraz Grecji. Na bramkach można płacić kartą zbliżeniowo, ale jeśli zdarzy się, że terminal nie będzie działał, przydają się drobne euro.

Komunikacja
W każdym z krajów na trasie bez problemu można porozumieć się w języku angielskim, a w razie wyjątkowej sytuacji polecam skorzystać z translatora w smartfonie. Jednak taka potrzeba zdarza się niezwykle rzadko. Odwiedzając małe, kameralne miejscowości, które wyglądają, jakby czas zatrzymał się sto lat temu, taka pomoc może się przydać – chyba że znacie język grecki.

Tankowanie
Jadąc samochodem w krajach, które nie należą do EU (Serbia, Macedonia Północna), warto tankować samochód na dużych, sieciowych stacjach. Małe, prywatne stacje lepiej omijać ze względu na jakość paliwa. Warto też zatankować tuż przed wjazdem do Grecji ze względu na ceny paliw, które obowiązują w kraju docelowym. Kilkanaście kilometrów przed granicą, w miejscowości Smokvica, jest sprawdzona i otwarta całą dobę stacja.

W połowie drogi
W każdym kraju leżącym na trasie można zatrzymać się bez obaw o bezpieczeństwo. Wszędzie traficie na uśmiechniętych, życzliwych, chętnych do pomocy ludzi. Jeżeli skorzystacie z jednego noclegu mniej więcej w połowie drogi do Lefkady, to zapewne przystanek wypadnie gdzieś w Serbii. Polecam zatrzymać się w miejscowości Nisz, a wracając – w Belgradzie. Obydwa miasta są warte odwiedzin, nawet tylko kilkugodzinnych, przed odpoczynkiem w hotelu.

Wyżywienie
Nie warto zabierać prowiantu z Polski. Lefkada nie jest tak popularną wyspą jak Kreta, Rodos czy Santorini i dlatego tamtejsze ceny tylko nieznacznie różnią się od polskich. Jeżeli zatrzymacie się w opisanej przeze mnie miejscowości Vasiliki, to w najgorszym wypadku kilkaset metrów od miejsca noclegu na pewno będzie piekarnia z codziennie świeżymi wypiekami (otwarta również w niedzielę), przynajmniej jeden market z lokalnymi produktami i mnóstwo tawern, w których koniecznie należy spróbować lokalnych smaków.

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK**

447 GODZIN NA ZBUDOWANIE LEGENDY W AMERYCE

24 kierowców, 18 dni i 14 pobitych rekordów. W styczniu 1989 roku trzy niemal seryjne Subaru Legacy pokonały na torze w Arizonie 100 000 kilometrów ze średnią prędkością 223 km/h. Bez tego wyczynu wizerunek marki za oceanem nie byłby tak dobry.

Modne, miłe dla oka nadwozie. Bogate wyposażenie i komfort znany z modeli rodzących się właśnie japońskich marek premium, takich jak Acura czy Lexus, ale za odpowiednio niższą cenę. Skuteczny, stały napęd na cztery koła, a do tego bardzo pewne, bezpośrednie prowadzenie, uzyskane m.in. dzięki niżej położonemu środkowi ciężkości, gwarantowanemu przez zastosowanie silnika typu bokser. Subaru Legacy pierwszej generacji miało swoje zalety. Ale zanim ten model na dobre trafił do salonów, klienci w Stanach Zjednoczonych podczas przeglądania folderów czy gazet zadawali sobie ważne pytanie: „Czy to na pewno dobrze, że nie ma tu sześciu cylindrów?". Jankesi byli przyzwyczajeni do dużych motorów. Tymczasem Subaru oferowało na tym rynku silnik czterocylindrowy o pojemności 2.2. O kulturę pracy i odgłos nikt raczej nie musiał się martwić. Charakterystyczny, świetnie znany czytelnikom Magazynu „Plejady" dźwięk Subaru BOXERA mógł śmiało konkurować z klangiem konkurencyjnych V6. Ale potencjalni nabywcy mieli obawy dotyczące trwałości. Czy relatywnie nieduża jednostka wytrzyma tyle, co wielkie, niewysilone silniki rywali? Subaru postanowiło udowodnić, że nie ma się czego bać. Ale jak to zrobić?

Pomysł na pobicie rekordu czasu przejechania ogromnego dystansu brzmi jak dość karkołomna idea. Nie była jednak zupełną nowością w świecie motoryzacyjnych wyzwań. Czytelnicy znający dobrze losy polskiej motoryzacji pewnie się uśmiechną – przykładowo w 1973 roku kierowcy jadący Fiatami 125p pobili rekord na 50 tysięcy kilometrów na specjalnie zamkniętym na tę okazję odcinku autostrady A4 pod Wrocławiem. Subaru zaplanowało jednak coś jeszcze bardziej imponującego.

Wszystko zaczęło się w styczniu 1989 roku w Auto Test Center w Stanfield w Arizonie. Na starcie tamtejszego owalnego toru o długości 5,7 mili (czyli niespełna 9,2 kilometra) ustawiono trzy oklejone egzemplarze Legacy – bordowy, biały i żółty.

Były prawie seryjne, ale nie była to dokładnie ta wersja, którą Amerykanie oglądali w lokalnej prasie i telewizji. Dlaczego? Wersja na rynek Stanów Zjednoczonych nie miała wtedy jeszcze homologacji. Subaru wykorzystało więc do próby auta z... jeszcze mniejszym silnikiem. Zamiast 2.2 pod maską aut dostarczonych na tor pracował motor 2.0 turbo o oznaczeniu EJ20. Mówimy tu o specyfikacji na rynek japoński, stąd też obecność kierownicy po prawej stronie. Specjaliści z Subaru Technica International (STI) dokonali kilku drobnych modyfikacji, np. poprawiających układ chłodzenia po-

Zanim Subaru Legacy pierwszej generacji na dobre trafiło do salonów, klienci w Stanach Zjednoczonych podczas przeglądania folderów czy gazet zadawali sobie ważne pytanie: „Czy to na pewno dobrze, że nie ma tu sześciu cylindrów?".

przez zastosowanie dodatkowego wiatraka. Wciąż mogliśmy jednak mówić o autach w pełni drogowych, choć wyposażonych w rollbar chroniący przed skutkami dachowania. Pojawiły się też kołpaki poprawiające aerodynamikę sporego sedana.

Razem z autami na tor przybyło 24 kierowców (ubranych w kombinezony w tych samych kolorach, co auta, by każdy wiedział, do którego ma wsiadać) wraz z członkami teamu. Nie zabrakło oficjeli z FIA (Międzynarodowa Federacja Samochodowa) i USAC (United States Automobile Club), którzy czuwali nad poprawnością przebiegu próby. Pojawili się też ludzie stojący za całym tym „zamieszaniem". Mowa o Tonym Pearsonie, doświadczonym biznesmenie

z branży motoryzacyjnej, który w tamtych czasach odpowiadał za planowanie premiery Legacy w Ameryce, a także o współpracującym z nim Rogerze Banowetzu, kierowniku badań w Subaru Reserach and Development w kalifornijskim Cypress. Z kolei centrum testowe należało do firmy Calsonic, zaopatrującej Subaru m.in. w komponenty układu wydechowego. Właśnie ze względu na relacje między przedsiębiorstwami udało się wynająć tor.

Jednym z kierowców był Noriyuki Koseki, założyciel Subaru Technica International, stojący za większością dawniejszych motorsportowych prób i sukcesów firmy. Był głównym koordynatorem przygotowań do bicia rekordu. Oprócz kierowców, mechaników i osób zajmujących się zmienianiem opon znaleźli się na nim także m.in. ci, których zadaniem było zapewnianie wyżywienia. Dieta kierowców składała się głównie z ryżu i hamburgerów.

Bicie rekordu rozpoczęło się 2 stycznia 1989 roku i trwało do 21 stycznia. To oznacza, że przez osiemnaście i pół dnia silniki trzech Subaru nie gasły. Mało tego – auta właściwie przez cały czas poruszały się z ogromną prędkością, przez dwadzieścia cztery godziny na dobę.

Średnia (!) szybkość Legacy na dystansie 100 tysięcy kilometrów wynosiła 223,345 km/h. Szyki kierowców testowych STI popsuł padający przez pewien czas deszcz. Choć gorąca Arizona nie kojarzy się z opadami, tym razem pogoda chwilami płatała figle. Wtedy Subaru musiały zwolnić... choć tylko o maksymalnie dziesięć kilometrów na godzinę. Gdy asfalt znowu był suchy, kierowcy wciskali gaz do podłogi, by nadrabiać straty.

Całkowity czas bicia rekordu wyniósł dokładnie 447 godzin, 44 minuty i 9,887 sekundy. W takim czasie niepozorne sedany pokonały równo 100 tysięcy kilometrów. Trwające dwie minuty zmiany kierowców odbywały się co dwie godziny, wtedy też uzupełniano stan paliwa. Mechanicy z firmy Michelin co 96 godzin zakładali nowe opony. Wymieniano także olej – co 21 600 kilometrów, a grupa studentów z Uniwersytetu Stanowego w Arizonie na bieżąco monitorowała stan pozostałych płynów w autach.

Ostatecznie Subaru pod czujnym okiem motorsportowych sędziów przekroczyły metę, zatrzymano stopery, a chwilę później zaczęły strzelać korki od szampana. Jak wspominał potem Tony Pearson, kierowcy mieli łzy szczęścia w oczach. Legacy ustanowiły rekordy FIA i USAC w swojej klasie. Przy okazji łupem japońskiej firmy padło kilkanaście innych rekordów. Łącznie w Arizonie pobito ich czternaście.

Wysiłek się opłacał i można było ogłosić pełen sukces. Nie oznacza to jednak, że obyło się zupełnie bez problemów. Samochód prowadzący „peleton" ucierpiał z powodu drobnego wycieku oleju, który spłynął na rozgrzany układ wydechowy, co doprowadziło do pojawienia się ognia. Na szczęście udało się go szybko ugasić. Doszło także do zderzenia pędzącego auta z zającem, przez co uszkodzeniu uległ przedni zderzak.

Tak czy inaczej, Subaru szczęśliwie dojechały, a zmęczeni kierowcy mogli świętować (przy hamburgerach i ryżu...). Rekord Legacy na dystansie 100 000 kilometrów został pobity dopiero w 2005 roku, czyli ponad 16 lat później. Osiągnięcia sportowe były tu bardzo ważne, ale wiadomo było od początku, że ludziom z Subaru i STI nie chodzi o postawienie sobie na półkach w biurze kolejnych lśniących pucharów.

Średnia (!) szybkość Legacy na dystansie 100 tysięcy kilometrów wynosiła 223,345 km/h, a całkowity czas bicia rekordu wyniósł dokładnie 447 godzin, 44 minuty i 9,887 sekundy. W takim czasie niepozorne sedany pokonały równo 100 tysięcy kilometrów.

Myślałem, że po prostu nakręcili z tego całego bicia rekordu tylko jedną reklamówkę do telewizji, ale tak naprawdę to właśnie pomogło zbudować reputację marki w całych Stanach Zjednoczonych – wspomniał Pearson. Trzy egzemplarze Legacy mknące przez dni i noce z ogromnymi prędkościami po owalnym torze udowodniły, że czterocylindrowe jednostki napędowe są godne zaufania, podobnie zresztą jak cała marka. Subaru nie mogło wymarzyć sobie lepszego debiutu swojego nowego modelu. Samochody okazały się niezawodne, nie doszło do żadnych awarii, wybuchów silników czy innego rodzaju kłopotów. Japońscy inżynierowie pokazali swój kunszt. To z pewnością przełożyło się potem na sprzedaż Legacy. Bicie rekordu było też kamieniem milowym w historii STI. Gdyby specjaliści z działu sportowego nie pokazali wtedy swoich umiejętności, być może nie zobaczylibyśmy potem wielu legendarnych modeli z charakterystycznymi trzema literami. Dziś rekord jest nieco zapomniany nawet przez zagorzałych fanów marki, ale gdyby nie on, losy Subaru – zwłaszcza za oceanem – mogłyby się potoczyć zupełnie inaczej. Jedno jest pewne – na torze w Arizonie tworzyła się historia. Z olbrzymią prędkością!

TEKST: **KACPER MUCHA** / ZDJĘCIA: **JAN CETERA**

SUBARU SOLTERRA – ELEKTRYCZNY SUV W SŁUŻBIE PARKÓW NARODOWYCH

Nie w jednym ani dwóch, ale w niemal wszystkich parkach narodowych w Polsce flota samochodów wkrótce powiększy się o elektrycznego SUV-a – Subaru Solterrę.

Już sama nazwa pierwszego elektrycznego SUV-a tej japońskiej marki daje jasno do zrozumienia, że natura jest mu niezwykle bliska – „Sol" oznacza słońce, a „Terra" Ziemię. W Polsce niedługo będziemy świadkami kolejnego dowodu na takie stwierdzenie, ponieważ Subaru Solterra trafi do służby w parkach narodowych. Nie jest to akcja marketingowa czy wypożyczenia samochodów w ramach barteru, ale ogólnopolskie zamówienie publiczne w ramach programu Elektro Parki. Marka Subaru stanęła do przetargu i go wygrała. Wymagania przetargowe spełniła Solterra. 33 egzemplarze tego modelu trafią w ręce pracowników 17 parków narodowych w Polsce. Na górskich szlakach, na terenie rozlewisk czy jezior, a także u wybrzeża Bałtyku pierwsze jej „służbowe" egzemplarze będzie można spotkać już na przełomie roku.

Program Elektro Parki – zamówienie publiczne realizowane przez Ministerstwo Klimatu

Parki narodowe, czyli oazy spokoju, świeżego powietrza i niczym nieskrępowanej natury, to najlepsze miejsca, aby docenić zalety zeroemisyjnych samochodów elektrycznych. To właśnie tutaj cisza, z jaką poruszają się auta elektryczne, oraz fakt, że podczas jazdy nie generują one ani grama szkodliwych substancji, okazują się zaletami nie do przecenienia. Wiedzą o tym osoby odpowiedzialne za ochronę przyrody w Polsce, z których inicjatywy Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił program „Elektro Parki – elektromobilność w parkach narodowych".

Celem programu jest wsparcie parków narodowych w zakupie aut elektrycznych, dzięki czemu niektóre zadania związane z funkcjonowaniem tych miejsc będą mogły wykonywać auta przyjazne środowisku. W ramach ogłoszonego przetargu poszukiwano dostawców samochodów osobowych, minivanów, a także SUV-ów z napędem na cztery koła. I to właśnie w tej ostatniej kategorii najlepszym i najbardziej opłacalnym wyborem okazało się Subaru Solterra.

Jakie wymagania musiał spełniać samochód? Między innymi mieć napęd na wszystkie koła i prześwit co najmniej 17 centymetrów (to cechy typowe dla modeli Subaru). Do tego określono również wymagania dotyczące napędu elektrycznego. Zestaw akumulatorów musi magazynować minimum 65 kWh energii elektrycznej, zasięg (wg WLTP) wynieść co najmniej 400 kilometrów, a gwarancja na baterie powinna opiewać na nie mniej niż 8 lat lub 160 000 km. Jak można się domyślać, Subaru Solterra bez problemu spełniło takie podstawowe wymagania, a do tego przekonało do siebie innymi, wyjątkowymi zdolnościami.

Założenie projektu Eko Parki jest proste – każdy z parków narodowych w Polsce mógł kupić co najmniej jeden samochód elektryczny. To pierwszy krok w stronę elektryfikacji floty pojazdów. Istotna jest także rola, jaką pełnią parki narodowe. Wdrażając rozwiązania sprzyjające środowisku, stanowią pewnego rodzaju przykład dla społeczeństwa. Są nim z pewnością zeroemisyjne samochody, które, jeżeli mają gdzieś się sprawdzić w praktyce, to właśnie w służbie parków narodowych. Jesteśmy na początku drogi przejścia z aut spalinowych na zeroemisyjne, ale już po pierwszych testach wiemy, że auta elektryczne doskonale się spisują – opowiada dr Tomasz Pasierbek, dyrektor Babiogórskiego Parku Narodowego.

Niezwykłe cechy elektrycznego Subaru Solterry

Nie każdy samochód z napędem elektrycznym, nawet jeśli jest SUV-em z napędem na wszystkie koła, nadaje się do podróżowania poza drogami asfaltowymi. Subaru Solterra w gronie takich modeli jest autem co najmniej wyjątkowym i ma na to sporo argumentów. Zacznijmy od prześwitu, który w Subaru wynosi aż 21 centymetrów, co jest wiodącą wartością w tej klasie pojazdów. Do tego, jak potwierdziły chociażby testy dziennikarzy, Solterra może bez trudu przejeżdżać przez głęboką wodę czy pokonywać strome podjazdy. Ten elektryczny SUV, zgodnie z DNA marki Subaru, nie ogranicza kierowcy w eksplorowaniu przyrody.

Bardzo przydatnym rozwiązaniem – zarówno dla klientów marki, jak i strażników parków narodowych – będzie z pewnością elektroniczny system X-MODE. To funkcja pozwalająca na błyskawiczną zmianę charakterystyki pracy podzespołów Subaru Solterry w taki sposób, aby auto jeszcze skuteczniej pokonywało przeszkody. W zależności od wybranego trybu napęd Solterry pracuje tak, aby zapewnić najlepszą skuteczność jazdy po piachu, w błocie czy na śniegu. Przydatna będzie też funkcja Grip Control, która pozwala w terenie utrzymywać stałą prędkość jazdy, dzięki czemu kierowca może skupić się jedynie na wyznaczaniu kierunku jazdy.

Najważniejszą cechą tego japońskiego SUV-a okazuje się jednak jego elektryczny napęd. Subaru Solterra otrzymała stały napęd na cztery koła – nie jest to układ „dołączany", ale taki, w którym wszystkie koła bez przerwy napędzają auto. W świecie aut elektrycznych to rozwiązanie jest bardzo zaskakujące i rzadko stosowane, ale w świecie Subaru jest typowe i pożądane przez kierowców. Dzięki takiej technice siła napędowa obu silników (jeden umieszczono z przodu, drugi z tyłu) trafia do wszystkich kół bez najmniejszego opóźnienia, co przyspiesza reakcje samochodu na wciśnięcie pedału przyspieszenia i zwiększa jego skuteczność w terenie.

Fakt, że postępowanie przetargowe wygrało Subaru, z pewnością nie był dla nas wiadomością niemiłą. To dlatego, że spalinowe samochody Subaru funkcjonują już w parkach narodowych, a także dlatego, że auta tej marki cieszą się dobrą opinią w środowisku, jeżeli chodzi o jazdę poza asfaltem. Dlatego jesteśmy żywo zainteresowani tym, jak samochód elektryczny tej marki będzie spisywał się w trakcie terenowych zadań. Mamy szczerą nadzieję, że Subaru Solterra sprawdzi się w służbie parków narodowych – uzupełnia dr Pasierbek.

W służbie parków narodowych

Jakie zadania zostaną postawione elektrycznym Subaru Solterrom w parkach narodowych? Jest to oczywiście zależne od miejsca, inne misje spełniały będą samochody nad Bałtykiem, a inne w Bieszczadach, natomiast pewne jest, że będą one wykorzystywane bardzo intensywnie. Zgodnie z ustawą służba parku narodowego wykonuje zadania związane z ochroną przyrody, badaniami naukowymi i działalnością edukacyjną, ochroną mienia parku narodowego, a także ze zwalczaniem przestępstw i wykroczeń w zakresie ochrony przyrody na terenie parku.

Z tego względu trzeba spodziewać się, że Subaru Solterrę będzie można spotkać na parkingach i niektórych szlakach turystycznych w górach, chociażby na terenach: Tatrzańskiego, Babiogórskiego, Bieszczadzkiego, Gorczańskiego, Pienińskiego, Świętokrzyskiego, Karkonoskiego Parku Narodowego czy Parku Narodowego Gór Stołowych. Samochody będą również patrolować jeziora, rozlewiska i lasy nizinnych parków: Biebrzańskiego, Kampinoskiego, Magurskiego, Poleskiego, Roztoczańskiego, Wielkopolskiego, Wigierskiego Parku Narodowego i Parku Narodowego „Ujście Warty". Nie zabraknie też widoku Subaru Solterry strzegącego terenu nadmorskiego, na obszarze Słowińskiego Parku Narodowego.

Mamy nadzieję faktycznie wykorzystać te samochody w terenie. Chociaż nie są to typowe auta terenowe, to ich duży prześwit i pojemna bateria pozwolą sprawdzić je w takich warunkach. Parki narodowe mają różne krajobrazy, są obszary górskie, nizinne czy nadmorskie, więc samochody będą testowane w różnych okolicznościach przyrody. Z pewnością nie będą autami do jazdy po bulwarach, nie kupujemy ich po to, aby trzymać się asfaltu – opowiada dr Tomasz Pasierbek.

Nie każdy samochód z napędem elektrycznym, nawet jeśli jest SUV-em z napędem na wszystkie koła, nadaje się do podróżowania poza drogami asfaltowymi. Subaru Solterra w gronie takich modeli jest autem co najmniej wyjątkowym i ma na to sporo argumentów.

Warto wiedzieć, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w programie „Elektro Parki – elektromobilność w parkach narodowych" dofinansowuje nie tylko zakup samochodów elektrycznych, ale również ładowarek. *Ten projekt jest kompleksowy, więc nie zapomniano o stacjach ładowania. Każdy park narodowy będzie miał stacje ładowania do użytku własnej floty, ale także ogólnodostępną stację ładowania. Mamy świadomość, że samochody elektryczne są coraz popularniejsze, a parki narodowe często znajdują się w miejscach oddalonych od infrastruktury ładowania, więc takie rozwiązanie zachęci turystów do przyjazdu swoimi autami elektrycznymi. Nie tylko chcemy zmienić flotę pojazdów w parkach narodowych, ale także dołożyć swoją cegiełkę do promowania elektromobilności na skalę ogólnopolską* – uzupełnia dr Tomasz Pasierbek, dyrektor Babiogórskiego Parku Narodowego.

TEKST: **MICHAŁ ŚWISTAK**

WIELKIE ODLICZANIE

Już w grudniu tego roku świętującą 20-lecie działalności Orkiestrę Akademii Beethovenowskiej czeka wyjątkowe wydarzenie muzyczne. W saudyjskim Ad Dammam artyści dostąpią zaszczytu wystąpienia wraz ze światowej sławy pianistą Lang Langiem. Dlaczego zaszczyt? Ponieważ ten chiński wirtuoz o nietuzinkowym temperamencie zasiada wspólnie na scenie tylko z najlepszymi. A co wydarzyło się w bujnym życiu artystycznym zespołu, przed wylotem nad Zatokę Arabską?

Dla uczczenia pamięci kardynała Stefana Wyszyńskiego w ubiegłym roku powstało Oratorium Bachledowiańskie „Równoj ku górze" w kompozycji Bartłomieja Gliniaka do słów Zofii Trutty. Wtedy to Orkiestra Akademii Beethovenowskiej w kościele św. Katarzyny w Krakowie dokonała światowej premiery dzieła. Tym razem, pod batutą maestro Macieja Tomasiewicza, dzieło zabrzmiało w Zakopanem w kościele św. Krzyża. Na scenie znalazło się niemal 180 muzyków. Do członków OAB dołączył chór, kapela góralska oraz soliści.

Swing it, Santa Claus!

Wybudowana zaledwie kilka lat temu Cavatina Hall w Bielsku-Białej to sala koncertowa już bardzo dobrze znana Orkiestrze Akademii Beethovenowskiej. Z początkiem stycznia zawitali tam, aby wraz z bandem towarzyszyć Mietkowi Szcześniakowi i Annie Serafińskiej podczas noworocznego koncertu „Christmas Afterparty". Pod kierownictwem Pawła Steczka zabrzmiały jego aranżacje największych szlagierów świątecznych takich artystów jak Frank Sinatra, Nat King Cole, Michael Bublé, George Michael czy Mariah Carey.

Szampania i Ardeny

Na zaproszenie jednej z największych agencji artystycznych we Francji, producentów m.in. legendarnej serii „Les plus grandes musiques de films", pod koniec stycznia Orkiestra Akademii Beethovenowskiej udała się na północ Francji. Najpierw w Arena de Reims, a następnie w Amiens Zenith Arena pod batutą Macieja Sztora oddali się swej pasji w jednym ze swych ulubionych gatunków – muzyce filmowej. Francuska publiczność mogła podziwiać i wzruszać się dziełami klasyków, jakimi niewątpliwie są John Williams, Hans Zimmer oraz John Barry. Podczas wieczorów pełnych emocji nie zabrakło również czołowych paryskich recenzentów i dziennikarzy!

Jazz Sebastian Bach

Luty upłynął zespołowi pod znakiem kolejnego już wydarzenia z cyklu „Speaking Concerts", w którym poszczególne fragmenty wykonywanych utworów przeplatane są błyskotliwym wykładem autora projektu – maestro Marcina Sompolińskiego. Tym razem publiczność krakowskiego Auditorium Maximum miała możliwość szerszego spojrzenia na muzykę baroku, w którym improwizacja, podobnie jak w muzyce jazzowej, była jedną z najbardziej pożądanych umiejętności każdego muzyka. A skoro o jazzie mowa, na scenie nie mogło zabraknąć Andrzeja Jagodzińskiego (fortepian) wraz ze swym jazzowym zespołem – Jagodziński Trio.

Trzech wspaniałych

Nie trzeba było długo czekać na kolejne fascynujące doznania przy brzmieniu muzyki filmowej. 3 marca miłośnicy Johna Williamsa, Hansa Zimmera i Ennio Morricone wypełnili po brzegi wrocławską Halę Stulecia, w której usłyszeli dynamiczne interpretacje filmowych szlagierów z kultowych produkcji

fot. Marcin Zięba

fot. Marcin Zięba

XX w., takich jak „Gwiezdne wojny", „Gladiator" czy „Cinema Paradiso". Orkiestrę Akademii Beethovenowskiej poprowadził maestro Maciej Sztor, a słowem wstępu uraczył wieloletni przyjaciel zespołu Dariusz Stańczuk, dziennikarz RMF Classic. Gościnnie wystąpiła również wybitna wokalistka i aktorka musicalowa, Kaja Mianowana.

Bliskie spotkania

Zaledwie kilka dni po wrocławskim sukcesie artyści OAB pozostali w atmosferze wielkiego ekranu, aby w ferworze filmowych wrażeń zagościć w studiu S1 Radia Kraków.

A to wszystko za sprawą kolejnej już wizyty w Krakowie francuskiego kompozytora Dana Levy'ego, który z nieskrywaną sympatią ponownie zaprosił artystów do studyjnej realizacji. Tym razem muzycy obcowali ze ścieżką dźwiękową do najnowszej produkcji „Tymczasem na ziemi" w reżyserii Jérémy'ego Clapina, znanego z takich filmów jak „Zgubiłam swoje ciało" czy „Schizol". Autorem aranżacji partii smyczkowych był tradycyjnie wybitny skrzypek i kompozytor Mario Forte, orkiestrze towarzyszył zespół wokalny Cracow Singers, a nad całością czuwał maestro Vincent Kozlovsky.

Publiczność krakowskiego Auditorium Maximum miała możliwość szerszego spojrzenia na muzykę baroku, w którym improwizacja, podobnie jak w muzyce jazzowej, była jedną z najbardziej pożądanych umiejętności każdego muzyka.

Święto patrona

Wielkanocny Festiwal Ludwiga van Beethovena to niewątpliwie wydarzenie, które istotnie ukształtowało tożsamość tego zespołu. Twórczyni festiwalu Elżbieta Penderecka od lat otacza opieką artystów OAB, którzy na kolejnych edycjach wydarzenia zachwycają oraz inspirują publiczność, nadając jednocześnie festiwalowi niezwykłej rangi. Także tym razem pokazali swój kunszt i młodzieńczą pasję. 23 marca w Filharmonii Krakowskiej zabrzmiała Symfonia nr 7, op. 92 A-dur wielkiego patrona, a także Koncert Fortepianowy f-moll op. 21 F. Chopina, którego solistą był Łukasz Krupiński. Zjawiskowy wirtuoz młodego pokolenia, zwycięzca 7. Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego w San Marino i półfinalista XVII Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina, szybko przypadł orkiestrze do gustu z nieskrywaną wzajemnością. Za pulpitem dyrygenckim stanął Pierwszy Gościnny Dyrygent Orkiestry Akademii Beethovenowskiej – maestro Jean-Luc Tingaud.

fot. Marcin Kiejdysz

fot. Jakub Janecki × 3

Projekt „Orcheston" z udziałem OAB niezmiennie cieszy się wielkim zainteresowaniem publiczności. W jego kolejnej odsłonie i tym razem wśród solistów nie zabrakło gwiazd estrady.

Elektrorkiestra

Założyciel radia RMF Maxxx, producent muzyczny i DJ Andrzej Gromala, znany bardziej jako Gromee, wpadł niegdyś na niebanalny pomysł ukazania historii muzyki elektronicznej w symfonicznej odsłonie. Projekt „Orcheston" z udziałem Orkiestry Akademii Beethovenowskiej od lat cieszy się niezwykłą popularnością i jak magnes przyciąga fanów tego gatunku. W kwietniu w krakowskim Centrum Kongresowym ICE mieliśmy okazję posłuchać kolejnych interpretacji kultowych utworów takich twórców jak Jean-Michel Jarre, Moby, Daft Punk, Massive Attack czy Kraftwerk. Wśród solistów owego wieczoru nie zabrakło, rzecz jasna, gwiazd. Swych głosów użyczyły m.in. Natalia Kukulska i Beata Kozidrak.

Kierunek zachód

Koniec kwietnia na nowo odsłonił przed członkami OAB znane już rewiry. Zespół zaszczycił swą

fot. Robert Stuszniak × 3

obecnością dwie niemieckie sale koncertowe: Teatr Muzyczny w Coesfeld oraz Konzerthaus Dortmund. Solistką obydwu wydarzeń była stypendystka Towarzystwa Mozartowskiego oraz laureatka prestiżowego konkursu ARD w Monachium – Polina Tarasenko (puzon). Całość poprowadziła zaprzyjaźniona od lat z zespołem maestra Ewa Strusińska. Niezwykle wymagająca publiczność z zapartym tchem podziwiała dzieła niemieckich i austriackich kompozytorów prezentowane przez artystów z Krakowa.

„Un coup de dés n'abolira jamais le hasard"

Po marcowych nagraniach w Radiu Kraków w maju francuski kompozytor Dan Levy ponownie zawitał w Polsce. W naszpryco-wanej najwyższej klasy sprzętem studyjnym bielskiej sali Cavatina Hall Orkiestra Akademii Beethovenowskiej zachwyciła swym zapałem twórców najnowszego filmu w reżyserii Yvana Attala, znanego m.in. z „Oskarżonego", „Monachium" czy „Godzin szczytu".

Podczas Festiwalu Muzyki Filmowej OAB towarzyszył chór Filharmonii Krakowskiej, a całość poprowadził wieloletni przyjaciel festiwalu – maestro Diego Navarro.

Nad interpretacją partytury czuwał maestro Vincent Kozlovsky, a za reżyserską szybą zasiadł Bartek Staniak. Yvan Attal – gwiazda francuskiego kina, reżyser i producent – był obecny podczas tej produkcji.

Wirtuozeria po włosku

Na zaproszenie dyrektora Filharmonii Podkarpackiej – Marty Katarzyny Wierzbieniec, artyści OAB wybrali się do Rzeszowa, aby po latach ponownie zaszczycić swą obecnością Muzyczny Festiwal w Łańcucie. Podczas 62. edycji tego legendarnego już wydarzenia doznali niecodziennej okazji zejścia do operowego orkiestronu. Niecodziennej, ponieważ do potocznie zwanego przez muzyków „kanału" nie zdarza im się schodzić zbyt często. Pod kierownictwem maestro Rafała Jacka Delekty ukazali nowe oblicze „Kopciuszka" G. Rossiniego w reżyserii Anny Zwiefki, tym razem osadzonego w czarno-białej estetyce Nowego Jorku lat 60., inspirowanej „Śniadaniem u Tiffany'ego". Kreacje solowe, jak przystało na rangę wydarzenia, obfitowały w tak wybitne nazwiska, jak: Liliya Nikitchuk, Jacek Ozimkowski, Julia Surushkina, Julia Malik, Pablo Cameselle, Ludovik Kendi oraz Janusz Żak.

Out of space

Twórcy Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie postanowili podczas tegorocznej edycji w niezwykły sposób uczcić 550. rocznicę urodzin Mikołaja Kopernika. Podczas koncertu galowego w Centrum Kongresowym ICE Orkiestra Akademii Beethovenowskiej odbyła międzygalaktyczny rejs po najwybitniejszych dziełach s.f., takich jak „Solaris", „Grawitacja" czy „Nowy początek". Unikalnej rangi nadał niewątpliwie fakt, iż zespół popełnił tego wieczoru światową premierę suity na podstawie muzyki do filmu „Avatar: istota wody" w kompozycji Simona Franglena. Orkiestrze towarzyszył chór Filharmonii Krakowskiej, a przy akompaniamencie bogatych i zapierających dech w piersiach wizualizacji całość poprowadził wieloletni przyjaciel festiwalu – maestro Diego Navarro.

Młoda Polska

Na zaproszenie Krakowskiej Fundacji Sztuki oraz dyrekcji Lubomirski Festival członkowie OAB udali się z początkiem lipca do Przeworska. W niecodziennych plenerowych warunkach, tuż przy pałacu Lubomirskich, wypełnili przestrzeń kompozycjami Szymanowskiego, Karłowicza oraz Dvořáka. Niezwykle wymagający emocjonalnie repertuar po raz kolejny odkrył młodzieńczą pasję zespołu. Koncert wieńczący pierwszą część 6. edycji festiwalu poprowadził „od pulpitu" gościnny koncertmistrz OAB – maestro Marcin Suszycki.

Studyjne inspiracje

Orkiestra Akademii Beethovenowskiej została zaproszona do ekscytującej współpracy przez wybitną pianistkę młodego pokolenia, Aleksandrę Świgut. W połowie sierpnia udali się wspólnie do Cavatina Hall w Bielsku-Białej, aby dla wydawnictwa Orphee Classics nagrać Koncert fortepianowy a-moll op. 16 Edwarda Griega. Drugą część płyty wypełniły solowe dzieła Griega i Chopina w wykonaniu artystki. Gwarantem inspiracji artystycznych jest tu również maestro Michał Klauza, który doskonale zadbał o to, aby zespół nie odstępował solistki na krok.

Viva Bocelli!

Jakie wydarzenie może być dla artystów OAB równie ekscytujące jak wspólny koncert z Andreą Bocellim? Odpowiedź jest tylko jedna: kolejny koncert z wielkim mistrzem stylu bel canto! 26 sierpnia na wypchanym po brzegi Stadionie Śląskim w Chorzowie artyści OAB znów wzruszali i zachwycali grą w najwyższej muzycznej lidze. Niewyobrażalne skupienie w absolutnej ciszy podczas wykonywania najwybitniejszych dzieł muzyki wokalnej, przeplatane potężnymi owacjami na stojąco, pozostawi na stadionie magię tego wydarzenia na bardzo, bardzo długo.

3... 2... 1...

Już wkrótce wyprawa do Zatoki Arabskiej. Organizatorzy czynią przygotowania, Orkiestra Akademii Beethovenowskiej cierpliwie odlicza dni, tymczasem światowej sławy pianista Lang Lang koncertuje na wszystkich kontynentach, zachwyca, wzrusza, inspiruje. W grudniu zapowiada się niezwykła konfrontacja wirtuoza z polskimi muzykami!

Świętującą 20-lecie działalności Orkiestrę Akademii Beethovenowskiej czeka w grudniu wyjątkowe wydarzenie muzyczne: w saudyjskim Ad Dammam artyści dostąpią zaszczytu wystąpienia wraz ze światowej sławy pianistą Lang Langiem.

ORKIESTRA AKADEMII BEETHOVENOWSKIEJ (OAB)

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

www.oab.com.pl
facebook.com/BeethovenAcademyOrchestra
instagram.com/beethovenacademyorchestra

TEKST: **MAREK DWORAK**

JAKIE BŁĘDY ZA KIEROWNICĄ POPEŁNIAMY NAJCZĘŚCIEJ?

Na bieżąco obserwuję sytuację na polskich drogach. Dręczy mnie pytanie: kiedy swoimi zachowaniami dorównamy porządkowi ruchu drogowego panującemu np. na drogach Austrii? Chciałbym przyspieszyć ten proces uwagami zawartymi w niniejszym artykule.

Zacznijmy od kwestii płynności ruchu. Prawdopodobnie w Czechach niebawem prędkość na autostradzie zostanie podniesiona do 150 km/h. Zapytałbym: po co, dlaczego, co chcecie, sąsiedzi, przez to osiągnąć? Bardzo chciałbym mieć możliwość podyskutowania o tym pomyśle, który uważam za skrajnie zły, działający przeciwko płynności i bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dwa lata temu w Austrii, na około trzydziestokilometrowym odcinku pomiędzy Linz a Sankt Poelten, podniesiono znakami prędkość z ogólnie obowiązującej 130 km/h do 140 km/h. To odcinek z trzema pasami ruchu w jednym kierunku, praktycznie bez zakrętów oraz wzniesień i spadków, czyli łatwy technicznie i obserwacyjnie. Na takich odcinkach może to mieć sens. Pojazdy jadące w granicach 90 km/h, w tym przede wszystkim tzw. TIR-y, poruszają się prawym pasem. Samochody osobowe, których kierujący nie chcą bądź nie mogą rozwinąć prędkości większej niż około 110 km/h, kampery i niektóre autobusy, chcąc wyprzedzić, wjeżdżają na pas środkowy. Szybsze samochody osobowe wyprzedzają pasem lewym. Wszystko to powoduje, że płynność ruchu może być zachowana. Nie wiem, jakie argumenty wzięto pod uwagę, ale wycofano się z tego pomysłu i nie został z tego powodu podniesiony lament. Ja – choć być może niektórzy czytelnicy określają mnie mianem „betonu", na tym i podobnych odcinkach dopuściłbym takie zwiększenie prędkości dopuszczalnej. Ale tylko tam, gdzie mamy takie odcinki, a nie powszechnie. Uważam, że powszechnie powinna obowiązywać prędkość 120 km/h i taką preferuje Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) – już o tym pisałem. Na pewnych odcinkach prędkość 120 km/h mogłaby być podniesiona znakiem drogowym, z zastrzeżeniem, że w miejscach tych konieczne są trzy wyznaczone pasy w jednym kierunku i bezpieczna geometria drogi.

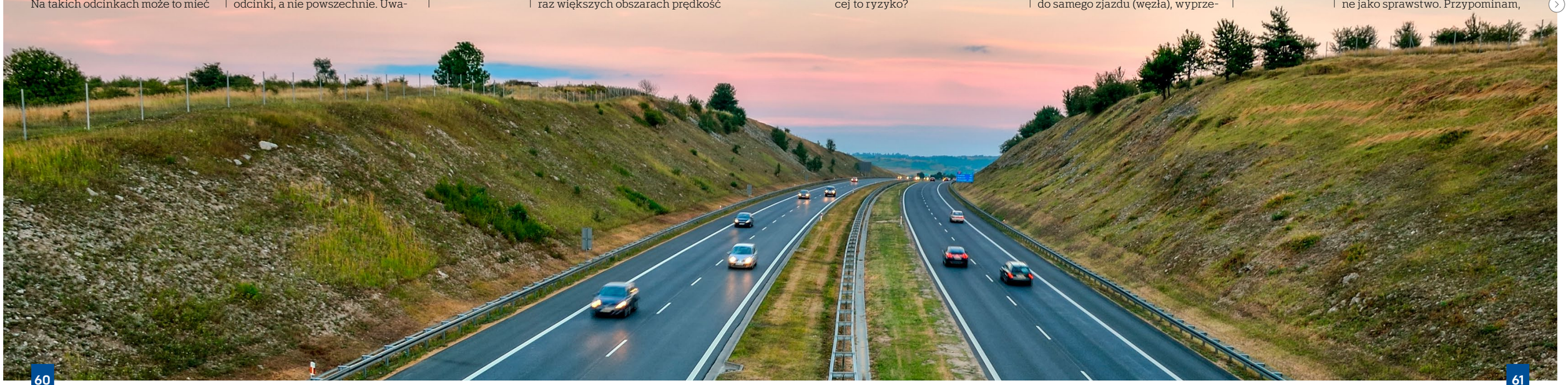
Płynność ruchu jest wartością samą w sobie. Przy częstym przyspieszeniu i hamowaniu zużywamy dodatkowe paliwo, skracamy żywotność klocków i tarcz hamulcowych, no i zanieczyszczamy środowisko.

Większość autostrad i dróg ekspresowych – tak w Polsce, jak i w Czechach oraz w wielu innych europejskich krajach – to jezdnie o dwu pasach ruchu w jednym kierunku. Jak chcemy na lewym pasie zmieścić tych jadących 90 km/h, 110 km/h i tych szybszych? Na niektórych odcinkach autostrad w Niemczech prędkość jest nieograniczona, ale też na coraz większych obszarach prędkość ograniczają znaki drogowe – nawet do 80 km/h. Co daje ta nieograniczona prędkość? Ano to, że przez chwilę można sprawdzić możliwości przyspieszania prowadzonego samochodu. Przyspieszania i hamowania przed doganianym pojazdem. I z prędkości 200 km/h hamujemy do 120, 100 km/h, albo jeszcze bardziej. Czyli zużywamy dodatkowe paliwo, skracamy żywotność klocków i tarcz hamulcowych, no i zanieczyszczamy środowisko. Czas dojazdu do miejsca przeznaczenia pozostaje bez zmian, no może w godzinach nocnych skróci się o kilka minut, przy czym wielokrotnie wzrośnie wówczas zagrożenie wypadkiem. Przecież, wraz ze wzrostem prędkości wzrasta zagrożenie tzw. niebezpieczeństwem ruchu drogowego.

Raz jeszcze przypomnę oczywistą prawdę: prędkość zabija. Nawet jeśli nie jest bezpośrednią przyczyną wypadku, znacząco zwiększa jego skutki. Jeśli nie będzie to śmierć, będą poważne obrażenia. Każde 10 km/h więcej zwiększa ryzyko w postępie geometrycznym. Po co nam ta próba chwilowej bardzo szybkiej jazdy zwiększającej to ryzyko?

Wróćmy do sytuacji na polskich drogach. Jako przykładu użyję autostradowej obwodnicy Krakowa. Odcinek od bramek w Balicach, kończący płatną A-4 z Katowic do Krakowa, do węzła z tzw. zakopianką ma dwa pasy ruchu w danym kierunku. Szkoda, że w soboty i niedziele oraz od 18:00 do 6:00 dopuszczalna prędkość wynosi 140 km/h. Jak jest ograniczona do 110 km/h, jest znacznie bardziej płynnie – jedzie się spokojniej, lepiej. Do tego właśnie zmierzam: **płynność ruchu jest wartością samą w sobie**. Nie występują znaczące przyspieszenia i hamowania. **Dojeżdżamy przy mniejszym zużyciu paliwa i podzespołów pojazdu, przy niewielkim wysiłku kierowcy, w porównywalnym czasie, a przede wszystkim znacząco bezpieczniej**. To się liczy, to winno być wyznacznikiem. Niestety, nawet wówczas, gdy prędkość jest ograniczona do 110 km/h, nie jest tak, jak być powinno. Nie jest, bo po pierwsze są tacy, którzy znaku ograniczenia prędkości nie dostrzegają, albo nie chcą go stosować. Po drugie – i to chyba jeszcze gorsze – jadą lewym pasem prawie do samego zjazdu (węzła), wyprzedzając „jeszcze i jeszcze jednego", po czym na tym lewym pasie gwałtownie hamują, chcąc przedostać się na pas prawy, a następnie pas zjazdowy. W godzinach zwiększonego ruchu wygląda to tak, że na lewym pasie ruchu rozpędzamy się do około 100 km/h, a następnie hamujemy do zera. Nigdy w kraju o wyższej kulturze motoryzacyjnej nie dostrzegłem takiego zjawiska. A natężenie ruchu bywa tam na niektórych autostradach większe niż w szczytowych godzinach na obwodnicach polskich miast. Na tamtych autostradach zatrzymujemy się jedynie w związku z zaistniałym zdarzeniem drogowym, albo w sytuacji zanikania jednego pasa ruchu z powodu prowadzonych robót drogowych. Ten zwyczaj wielu polskich kierowców, którzy do końca chcą wyprzedzać, jest bardzo niebezpieczny. Ponadto całkowicie zaburza płynność ruchu. I to nie jest jedynie kwestia współpracy w ruchu drogowym, która nazywana bywa kulturą. Takie zachowania są wykroczeniem, skutkującym otrzymaniem mandatu, a w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego kwalifikowane jako sprawstwo. Przypominam,

Prędkość zabija. Nawet jeśli nie jest bezpośrednią przyczyną wypadku, znacząco zwiększa jego skutki. Jeśli nie będzie to śmierć, będą poważne obrażenia. Każde 10 km/h więcej zwiększa ryzyko w postępie geometrycznym.



że **zabrania się hamowania, które zagraża bezpieczeństwu lub nawet utrudnia ruch. Niedozwolona jest także zmiana pasa ruchu, jeśli jadący pasem ruchu, na który następuje zmiana, zmuszony zostałby do istotnej zmiany prędkości.**

Wróćmy teraz do maniery niedostosowywania się do limitów prędkości. Nie pamiętam sytuacji, w której jadąc z maksymalną dopuszczalną prędkością byłbym poganiany/przeganiany z pasa lewego na austriackiej autostradzie (niestety na czeskiej już tak, choć coraz rzadziej). Takie sytuacje w Austrii, Holandii, nawet w północnych Włoszech się nie zdarzają, nawet jeśli kierowcy mają do dyspozycji Ferrari, Porsche i im podobne samochody z górnej półki. W Polsce takie przypadki są ciągle jeszcze na porządku dziennym. Oczywiście, skłonność do takiego przeganiania wiąże się z niezachowywaniem właściwego odstępu, a przeganiany kierowca jakże często zjeżdża na prawy pas zbyt wcześnie – bez właściwego odstępu od pojazdu jadącego tym pasem ruchu. Zachowanie tych „rozrabiających" na lewym pasie kierowców, którzy za nic mają limity prędkości i lekceważą innych, porównać można do świadomego popchnięcia współpasażera w tramwaju lub autobusie, albo pieszego na chodniku. Czas najwyższy, aby kierowcy, którzy tak postępują, zdali sobie sprawę z obrzydliwości takiego zachowania, zawstydzili się i zmienili podejście.

Przypomnę, że wprowadzony niedawno zakaz wyprzedzania, który dotknął kierowców samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t, podyktowany był ideą zwiększenia płynności jazdy. Apeluję do kierowców samochodów osobowych, samochodów dostawczych i busów, żeby nie psuli tej dążności do zwiększenia płynności, a co za tym idzie – bezpieczeństwa ruchu.

Inne błędy, jakie wciąż jeszcze charakteryzują jazdę na polskich drogach szybkiego ruchu, polegają na nieumiejętnym wykorzystaniu pasów wjazdowych i zjazdowych, inaczej nazywanych pasami rozbiegowymi i pasami wyłączania. Zamiast rozpędzić się odpowiednio, zjeżdżamy z rozbiegowego pasa ruchu na sąsiedni, jak tylko skończy się linia ciągła, albo nawet przejeżdżając przez nią (sic!). Niejednokrotnie kierowcy tzw. TIR-ów są zmuszeni do hamowania, mimo że przecież nie mają możliwości rozpędzenia się ponad prędkość 90 km/h (oczywiście przepis ogranicza ich prędkość do 80 km/h, ale przy 90 km/h działa elektroniczny ogranicznik prędkości). Dodatkowo przypomnę o obowiązującej zasadzie suwaka (art. 22 ust. 4a ustawy Prawo o ruchu drogowym). Obowiązuje ona również w przypadku dużego natężenia ruchu na autostradzie bądź drodze ekspresowej oraz na łącznicy wjazdowej. Wówczas jedziemy do samego zakończenia pasa wjazdowego i tam musimy zostać wpuszczeni przez pojazd jadący pasem prawym, który ma kontynuację. Pod żadnym pozorem nie usiłujemy zmienić pasa ruchu wcześniej. Jeśli natomiast zjeżdżamy z autostrady albo drogi ekspresowej na najbliższym węźle, to zawczasu zmieniamy pas ruchu na skrajny prawy (nie zaburzając płynności ruchu) i tam delikatnie wytracając prędkość do co najmniej 100 km/h (dotyczy samochodów osobowych i motocykli) i zawczasu sygnalizując zamiar zmiany pasa ruchu na pas zjazdowy przed węzłem, dalej zmniejszamy prędkość dopiero po zmianie pasa ruchu na ten właśnie pas zjazdowy (wyłączania). Oczywiście zachęcam do tego, żeby kierowcy samochodów osobowych, motocykli oraz inni, dla których jest dopuszczony odpowiednio limit 140, 120 km/h, zbliżając się do węzła drogowego, pozostawiali prawy pas zwolniony dla pojazdów wjeżdżających z pasa rozbiegowego, czyli zmieniali zawczasu pas na środkowy na drogach o trzech pasach ruchu w jednym kierunku, a na lewy o dwóch takich pasach (oczywiście odpowiednio dostosowując prędkość, by zachować płynność ruchu swoją i innych).

Niedopuszczalna jest sytuacja, niestety tak częsta na polskich autostradach, w której kierowca jadący z maksymalną dopuszczalną prędkością jest poganiany/przeganiany z pasa lewego.

Wszystkie te wskazania uprzejmie proszę przyjąć jako katalog dobrych praktyk. Opisane nieprawidłowości bezpośrednio skutkują totalnym zaburzeniem płynności jazdy na tzw. drogach szybkiego ruchu, a pośrednio stwarzają zagrożenie wypadku, a nawet katastrofy w ruchu lądowym.

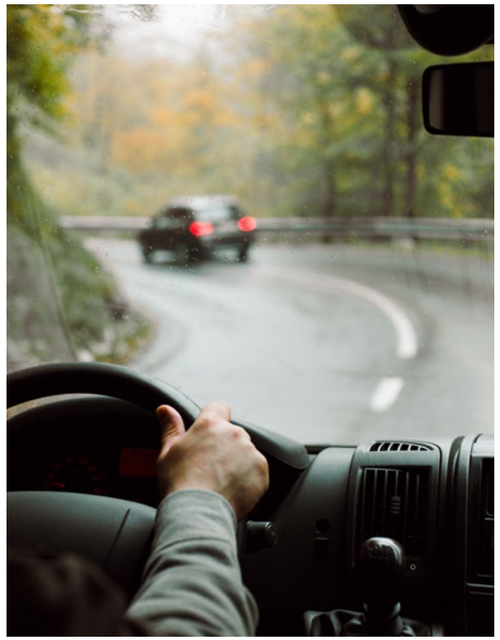
Drogi „zwykłego ruchu" poza obszarem zabudowanym

Najcięższe wypadki zdarzają się na drogach powiatowych i gminnych, często jeszcze niedoznakowanych, szczególnie oznakowaniem poziomym. Tam młodzi kierowcy wykorzystują możliwości swoich często świeżo zakupionych samochodów, decydując się na – często nieuświadamiane – ryzyko. Tam też, jakże często, „szaleją" domorośli motocykliści, próbujący swoich sił po, niekoniecznie zdanym, egzaminie na motocyklowe prawo jazdy. Nie udało się jeszcze dotrzeć do świadomości tej grupy młodocianych kierowców, którzy uważają, że jak już nauczyli się podstaw jazdy, to posiedli tzw. wszystkie rozumy i przepisy ruchu drogowego, a nawoływania do ostrożności ich nie dotyczą. Policji niełatwo temu przeciwdziałać, bo takich dróg jest w Polsce najwięcej, więc kontrole na nich zdarzają się rzadko. „Młodzi gniewni", dodatkowo motywowani pragnieniem popisu przed rówieśnikami, tracą panowanie nad swoim niby to superpojazdem, często o słabym stanie zawieszenia, hamulców i opon, i kończą na przydrożnym drzewie, przepuście, albo – jeśli mieli trochę szczęścia – w rowie, bądź na ogrodzeniu posesji. Jakże wiele pracy przed wami, drodzy rodzice i opiekunowie – w szkole ten proces docierania do świadomości młodych dopiero raczkuje. Nie napisałem o zderzeniach czołowych lub czołowo-bocznych, bo one – z uwagi na niewielki ruch na takich drogach – nie występują często. Ale uważajmy! Wyjeżdżając z zakrętu, nastawmy się na możliwość pojawienia się na „naszej" połowie jezdni samochodu albo motocykla. Jazda defensywna i świadomość niepoprawnych zachowań innych kierujących może zapobiec wypadkowi. Uratujemy siebie i tego nieodpowiedzialnego nieszczęśnika.

Co jeszcze jest do poprawy w postępowaniu uczestników ruchu na drogach poza obszarem zabudowanym? Zestawię to w punktach.

1. Kiepsko dostosowujemy prędkość do warunków ruchu, lekceważąc znaki ostrzegawcze oraz prawa fizyki. W Austrii na takich drogach limit prędkości jest wyższy niż w Polsce – wynosi 100 km/h, ale tamtejsi kierowcy wiedzą, że w zakrętach lub przy mokrej nawierzchni, lub w warunkach ograniczonej widoczności, trzeba jechać wolniej i nie muszą do tego przymuszać znaki ograniczenia prędkości.
2. Wyprzedzamy zbyt odważnie, nie zdając sobie sprawy z niebezpieczeństwa znajdowania się na części jezdni przeznaczonej dla kierunku przeciwnego; znak ostrzegający przed skrzyżowaniem nie stanowi dla wielu zakazu podejmowania manewru wyprzedzania, a w amoku szybkiego przedostania się do przodu, nie zwracamy uwagi na lewy kierunkowskaz pojazdu poprzedzającego. W aktualnym ruchu mamy coraz mniej powodów do wyprzedzania pojazdów samochodowych – współczesne ciężarówki i autobusy dają radę nawet pod górę, a jeśli jadą z prędkością prawie 80 km/h, to praktycznie nie spowalniają osobówek i ich kierowcy powinni spokojnie poczekać na pojawienie się dodatkowego pasa do wyprzedzania. Wszystkie współczesne samochody osobowe mają te same możliwości trakcyjne w zakresie obowiązującego limitu prędkości – skąd więc u naszych kierowców to zdenerwowanie związane z obecnością pojazdu przed ich przednim zderzakiem i chęć natychmiastowego wyprzedzenia? Jeśli ono nastąpi, to przez całą drogę mamy ten wyprzedzony pojazd za nami, jadący z tą samą co my prędkością... Po co było podjęte ryzyko tego niebezpiecznego na dwukierunkowych jezdniach manewru?
3. Lekceważymy przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów oraz rowerzystów, których wyprzedzamy z mniejszym niż jednometrowym odstępem bocznym. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów to domena miast, ale i poza obszarami zabudowanymi one się zdarzają, a ponieważ niechętnie wytracamy prędkość w ogóle, także i w tych ważnych miejscach jeździmy zbyt szybko, a nawet wyprzedzamy (vide stara DK7 od Grójca do Warszawy – na szczęście jadący w ruchu tranzytowym z Krakowa, Kielc, czy Radomia mogą już korzystać z drogi ekspresowej). Powszechnym problemem na takich drogach jest wyprzedzanie rowerzystów – szczególnie tam, gdzie drogi są kręte i górzyste, co pociąga za sobą stosowanie przez organizatora ruchu przedłużających się linii ciągłych podwójnych. Pamiętajmy, że nadrzędnym obowiązkiem kierowców jest zachowanie przy wyprzedzaniu co najmniej 1 metra odstępu bocznego.
4. Oliwy do ognia dolewają piesi chodzący nieprawidłową stroną jezdni, dodatkowo nie używający – pomimo obowiązku – elementów odblaskowych. Nie bez znaczenia jest też zachowanie rowerzystów nieposiadających po zmroku wymaganego oświetlenia – szczególnie niebezpiecznie jest w październiku, a nawet we wrześniu, kiedy zmrok zapada na tyle wcześnie, że zaskakuje podróżujących rowerami do miejsca zamieszkania.
5. Kolejnym problemem są pojazdy używane do prac rolnych, czyli ciągniki z przyczepami i maszynami rolniczymi oraz kombajny. Kierujący nimi, wyjeżdżając z pól lub dróg o nawierzchni gruntowej, nie wyczuwają prędkości pojazdów jadących jezdnią (często nadmiernej). Dodatkowo kierowcy jadący jezdnią nie tylko rozwijają niedozwoloną, niebezpieczną prędkość, ale i wyprzedzają albo wymijają w sposób nieodpowiedzialny.

Polscy kierowcy często zapominają, że w zakrętach lub przy mokrej nawierzchni, lub w warunkach ograniczonej widoczności, trzeba jechać wolniej i nie muszą do tego przymuszać znaki ograniczenia prędkości.



O błędach i zasadach poprawnej jazdy w obszarze zabudowanym oraz w dużym mieście napiszę w kolejnym artykule.

fot. Arkadiusz Piąsczek – Enzo

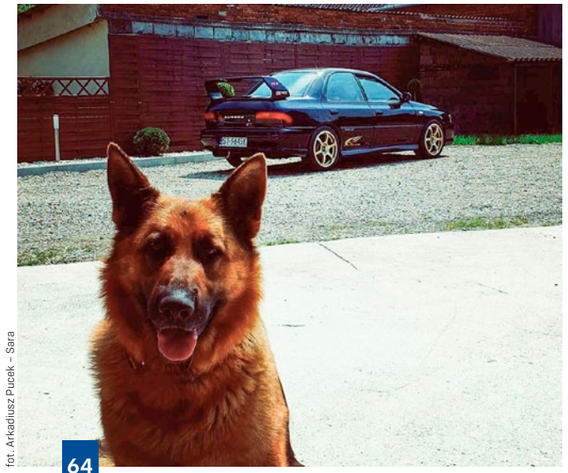
fot. Anna Kowalczyk – Leo, Nuka i Largo

fot. Arkadiusz Pucek – Brytka

Społeczność skupiona wokół marki Subaru to osoby o wielu pasjach, niezłomnym charakterze i wyjątkowej wrażliwości. To zacne grono łączy nie tylko sentyment do aut spod znaku Plejad, ale również ciekawość świata, otwartość na ludzi, miłość do zwierząt oraz inne uniwersalne wartości bliskie filozofii marki Subaru. Postanowiliśmy zatem przekonać się, ilu naszych sympatyków ma w swojej rodzinie czworonożnych przyjaciół, którzy towarzyszą im na co dzień również podczas dalszych i bliższych wyjazdów.

Zdajemy sobie sprawę, że podróże ze zwierzętami rządzą się swoimi prawami. Samochody marki Subaru słyną z zaawansowanych technologii i przestronności, dzięki którym ich właściciele mogą zapewnić wszystkim pasażerom, w tym swoim pupilom, bezpieczeństwo, odpowiednią przestrzeń oraz komfort jazdy.

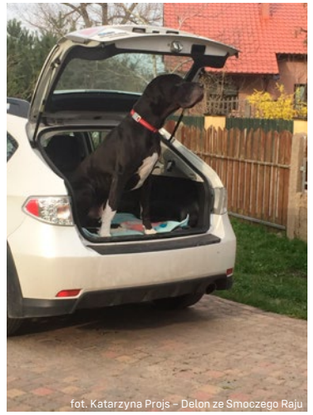
Jak wyglądają wojaże samochodami Subaru z czworonogami? Nasi fani tym razem nas również nie zawiedli. Opublikowane przez nich zdjęcia, których pierwszoplanowymi bohaterami są czworonożni przyjaciele na tle Subaru, utworzyły album Subaru&Pets.

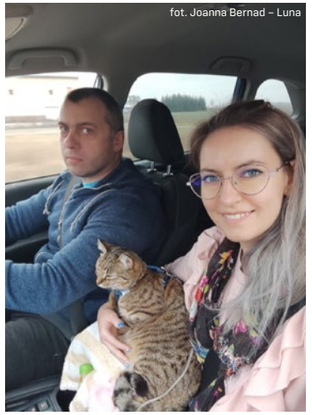

fot. Arkadiusz Pucek – Sara

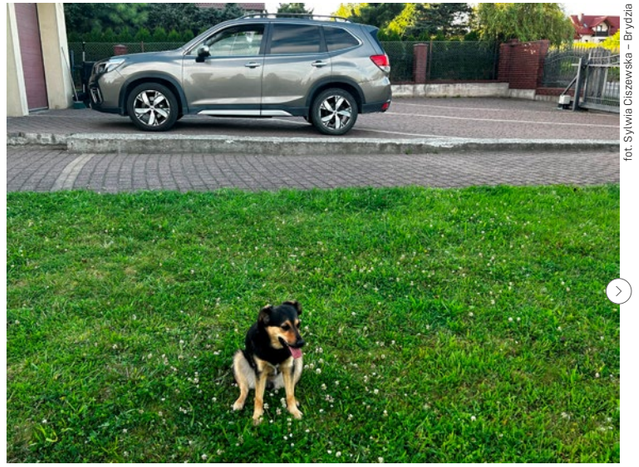
fot. Jacek Kostka – Pluto

fot. Katarzyna Projs – Donnovan Lanquesco

fot. Eliza Cetera – Shiro


fot. Katarzyna Projs – Delon ze Smoczego Raju


fot. Joanna Bernad – Luna

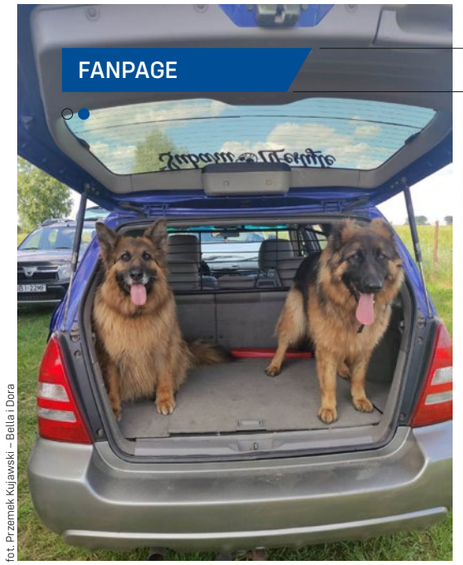

fot. Sylwia Ciszewska – Brydzia

fot. Mariusz Milanik – Baster i Baja

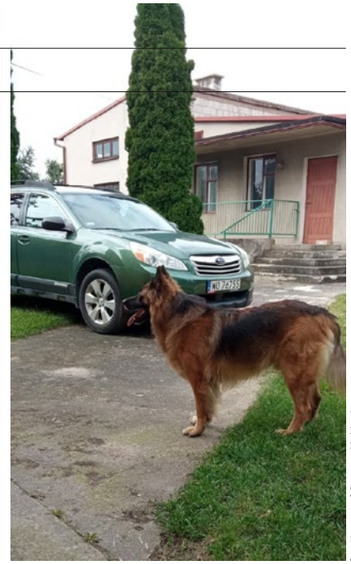
fot. Mikołaj Bała – Ulian

fot. Anna Misiuk – Mikołaj

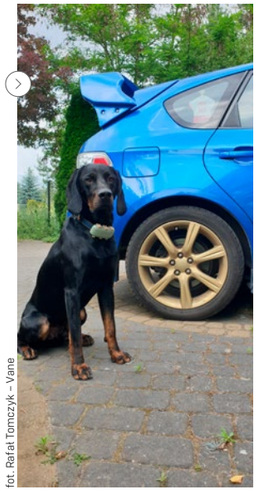
fot. Katarzyna Dzuchil – Forek



fot. Przemek Kujawski – Bella i Dora



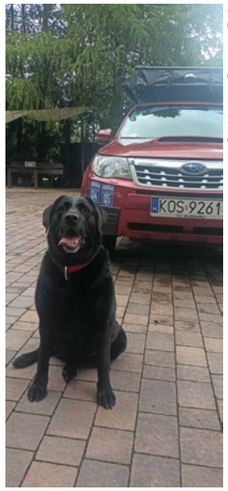
fot. Krzysztof Oszczapiński – Atos



fot. Rafał Tomczyk – Vane

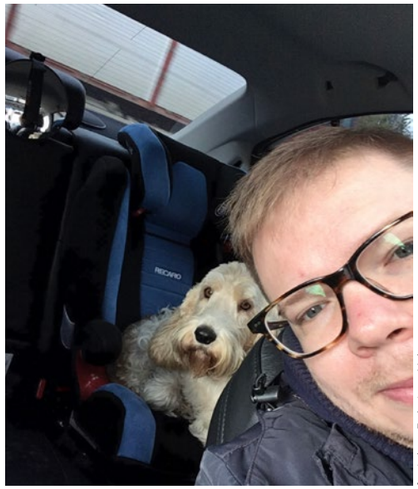
Jesteśmy wdzięczni, że do naszej społeczności dołączyły także domowe zwierzęta, które towarzyszą sympatykom naszej marki podczas codziennych podróży Subaru.

Dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w zabawie. Zapraszamy do udziału w kolejnych cyklicznie organizowanych projektach oraz regularnych odwiedzin naszego profilu: facebook.com/SubaruPolska.



fot. Martyna Targosz – Tosia

fot. Anna Merta-Piskorz – Efez



fot. Łukasz Zadrożny – Mela

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**

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