NR 52 (1/2014) ISSN 1897-1989 CENA: **12 zł** (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY

Najważniejsze, by myśleć i mówić o tym samym...

– rozmowa z Łukaszem Kruczkiem

ZLOT PLEJAD

Trasa Turystyczna Szosowa,

czyli co szosa ma wspólnego z morzem?

MIEJSCA

Spotkanie z legendą – wizyta w Banbury

MARZEC 2014 03 >

ISSN 1897-1989

9 771897 198408

Minister powiedział...

… że rząd chce zachęcić społeczeństwo do zakupu nowych samochodów. Konkretnie powiedział to pan wicepremier Janusz Piechociński. Ale co konkretnie rząd chce zrobić – nie zostało wyartykułowane. Trudno się więc dziwić, że (jak to zwykle u nas) komentarze internautów są **druzgocące**.

Po co więc w ogóle coś mówić, gdy de facto nie ma się nic do powiedzenia? Wygląda na to, że stare powiedzenie o złocie i milczeniu uległo zapomnieniu.

Pustosłowie pana wicepremiera, jak i **druzgoczącą** większość komentarzy na ten temat można z równym powodzeniem zripostować cytując Tuwima: *„Błogosławieni ci, którzy nie mając nic do powiedzenia, nie oblekają tego faktu w słowa”.*

Zastanówmy się jednak, czy coś jest „na rzeczy”? Sama ilość importowanych samochodów używanych tej odpowiedzi nie daje. Owszem, jest ich bardzo dużo, zdecydowanie więcej niż wynosi sprzedaż aut nowych. Ale sam ten fakt przez ewidentną większość społeczeństwa jest tłumaczony (skądinąd słusznie) zamożnością (a raczej jej brakiem) obywateli. Dziwne tylko, dlaczego nikt nie analizuje innego faktu – otóż samochody nowe są generalnie w Polsce **tańsze** niż w innych krajach Unii (stąd m.in. eksport aut nowych), podczas gdy samochody używane są… droższe (stąd import aut używanych). Jak **to** się dzieje? Przecież niski poziom zamożności społeczeństwa powinien powodować także niższe ceny wszystkich aut, nie tylko nowych… Jakże pozytywnym byłoby zjawiskiem, gdyby właśnie ci nieposiadający wystarczających środków mogli kupować auta używane… taniej.

Zanim zrzucimy odpowiedzialność za taki stan rzeczy na premiera Tuska (choć to takie modne), musimy zdać sobie sprawę, że ekonomia rządzi się swoimi prawami i jakikolwiek rząd by nie był, ma niewielki na nie wpływ. Zadaniem rządu powinno być raczej tworzenie takich warunków prawnych, aby ekonomii nie przeszkadzać.

Odpowiedź na zadane pytanie jest w miarę prosta. Otóż cena samochodu (w tym używanego) jest głównie kształtowana przez popyt. To oczywiste. Natomiast popyt na auta używane jest w znacznej mierze kształtowany przez dwa podstawowe parametry – obydwa czysto kosztowe: cenę oraz koszty utrzymania. Dopiero zachowanie równowagi pomiędzy tymi parametrami, czyli de facto brak **dodatkowego obciążenia** użytkowników takich aut, miałby szansę na społeczną akceptację.

No dobrze, ale jaki stąd (finansowy) pożytek dla budżetu? Dlaczego rząd miałby wprowadzać w życie coś, co nie przynosi dochodu? Odpowiedź na to pytanie jest też relatywnie prosta.

Otóż niezależnie od opinii zwolenników techniki przedwojennej jest niezaprzeczalnym faktem, że nowsze samochody są bezpieczniejsze. Wynika to nie tylko z samej ich konstrukcji, uwzględniającej nowsze formy testów, czy też nowsze technologie, ale także z samego faktu fizycznego starzenia się każdego konkretnego samochodu. Nawet idealnie zadbane auto, bez śladów korozji, z czasem traci swe własności fizykalne (zmęczenie materiału powodujące mniejszą odporność samych blach, ale także łączących je zgrzewów, deterioracja materiałów wybuchowych uruchamiających poduszki powietrzne, napinacze pasów itp. itd.).

Nie bez kozery Polska znajduje się w czołówce liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach w ruchu drogowym.

Oprócz kwestii infrastruktury drogowej to właśnie wysoki średni wiek używanych u nas aut jest za to odpowiedzialny (wysoka śmiertelność bezwzględna, ale i w porównaniu do liczby wypadków jako takich).

Dzięki zwiększeniu sprzedaży nowych samochodów budżet skorzysta pośrednio poprzez zachowanie życia i/lub sprawności fizycznej (= zdolności do pracy) większej liczby obywateli.

Drugim pozytywnym aspektem jest większa statystycznie tendencja użytkowników aut nowszych do ich **fachowego** serwisowania.

Tu z kolei rośnie prawdopodobieństwo dokonywania przeglądów czy też napraw w warsztatach działających legalnie, a więc podlegających normalnemu opodatkowaniu (a to już bezpośredni pozytywny wpływ do budżetu).

Czy trudno jest takie przepisy wprowadzić? Zasadniczo nie. Podobne uregulowania istnieją w większości państw unijnych. Wystarczy sięgnąć po sprawdzone wzorce. Czy trudno jest uzyskać społeczną akceptację dla niezbędnych zmian? I tak, i nie.

Nie, albowiem nasze społeczeństwo nadzwyczaj krytycznie odnosi się do **wszelkich** zmian proponowanych czy też wdrażanych przez rząd. **Nie** także dlatego, że przytłaczająca większość mediów nie kieruje się obiektywną oceną słuszności wprowadzanych praw i regulacji, lecz szuka alibi pozwalającego na przedstawianie rzeczywistości w krzywym zwierciadle tak, aby móc stosować populistyczne, przyciągające uwagę czytelników tytuły i hasła.

Tak, jeżeli od samego początku przedstawi się **konkretne** wyliczenia przedstawiające obiektywną ocenę sytuacji finansowej przeciętnego gospodarstwa domowego tak, aby czytelnik mógł się w tym odnaleźć. **Tak**, jeżeli takowe wyliczenia zostaną przedstawione przez **fachowców** w pierwszym rzędzie przedstawicielom mediów, tak aby mieć okazję natychmiastowego zareagowania na ewentualne wątpliwości, odpowiedzenia na pytania.

Co **konkretnie** powinno zostać zrobione, aby:

1. zwiększyć podaż lokalną relatywnie nowych samochodów używanych (= zwiększyć sprzedaż aut nowych – bo przecież za 3–5 lat wzbogacą ofertę na rynku wtórnym, czyli poprzez zwiększoną podaż wpłyną na obniżkę cen aut używanych);
2. zwiększyć koszty stałe utrzymania samochodu używanego (w celu obniżenia ceny rynkowej) bez dodatkowego obciążania budżetu domowego szczególnie tych osób, które są „skazane" na używanie auta (np. dojazdy do pracy itp.).

Odpowiedź na pytanie 1. jest natychmiastowa – należy umożliwić pełne odliczenie VAT od pojazdów używanych do prowadzenia działalności gospodarczej oraz zlikwidować nonsensowną akcyzę przy ich zakupie. *„Hola, hola!"* – krzyknie w tej samej chwili Ministerstwo Finansów – *„a kto pokryje »nasze« straty?"*. No cóż – jak już pokazał przykład z wysokością akcyzy na wyroby alkoholowe, obniżenie (czy też tu: likwidacja) akcyzy wcale nie łączy się ze zmniejszonymi wpływami do budżetu (przy alkoholu było wręcz przeciwnie). Umożliwienie odliczenia VAT nie oznacza brak podatku – przykłady z innych krajów podają gotową receptę – w przypadku możliwości użytkowania prywatnego stosuje się opodatkowanie konkretnego podatnika w wysokości 1% ceny auta do podstawy opodatkowania miesięcznie (czyli np. przy cenie auta 100 000 PLN miesięczne podstawa opodatkowania PIT jest zwiększana o 1 000 PLN = faktyczny podatek 190 lub 320 PLN). Zamiast chwiejnych, nieprecyzyjnych zapisów odnośnie konieczności wprowadzania takiego podatku – konkret. Ponadto trzeba pamiętać, że odpisany VAT nie „ginie". Jeżeli przedsiębiorstwo osiągnie większe zyski, będzie opodatkowane podatkiem CIT (19%). Ponadto przy sprzedaży auta używanego np. po 3 latach i tak VAT zostanie naliczony i ponownie odprowadzony (wprawdzie już od niższej wartości, ale jednak).

Natomiast finalnie można – w zależności od scenariusza ekonomicznego/prognozy – przewidywać wzrost rynku samochodów nowych do sumy rzędu od 500 000 do 700 000 nowych aut rocznie. Taki przyrost bardziej niż pokryje „straty" budżetowe...

Nieco inaczej przedstawia się sprawa z punktem 2. Tutaj dotykamy nadzwyczaj społecznie wrażliwego tematu – podatku drogowego (jakkolwiek by go nie nazywać). Tego typu podatek de facto spełnia właśnie rolę sterującą cenami samochodów używanych i jest odpowiedzialny za aktualne różnice pomiędzy cenami w Polsce i innych krajach.

Jedyną, moim zdaniem, drogą do jego wprowadzenia jest uwzględnienie finansowej neutralności. Innymi słowy należy wziąć pod uwagę średni wiek samochodu (aktualnie 14 lat) i wynikającą z powyższego średnio spełnianą normę emisji spalin (od roku 2000 obowiązuje Euro 3), średnie roczne przebiegi (załóżmy 20 000 km) oraz średnie zużycie paliwa (przyjmijmy 8 l/100 km). Dodatkowo należy uwzględnić średnią pojemność skokową silnika (przyjmijmy 1500 cm^3) i… podstawa rachunku jest gotowa.

Przy powyższym założeniu opodatkowanie dla „statystycznego" auta „statystycznego" użytkownika prywatnego powinno być zrekompensowane odpowiednim obniżeniem akcyzy na paliwo.

Czyli jeżeli dokonamy rachunku wg przyjętych założeń i przyjmiemy podatek liczony w postaci 35 zł /100 cm^3 (dla Euro 3, dla każdego innego stopnia normy euro odpowiednio po 5 zł/100 cm^3 mniej lub więcej; dla Euro 1 będzie wówczas 45 zł/100 cm^3, dla Euro 6 – 20 zł/100 cm^3), otrzymamy wysokość rocznego podatku – 525 zł.

Przy założonym przebiegu i zużyciu paliwa samochód będzie rocznie „konsumował" ok. 1600 litrów, więc obniżka akcyzy na paliwie powinna (po uwzględnieniu VAT-u) wynieść ok. 26 groszy/litr. Oczywiście – ci jeżdżący bardzo mało, okazjonalnie, finalnie będą nieco bardziej obciążeni. Natomiast ci jeżdżący dużo, „skazani" na samochody, finansowo na zmianie po prostu skorzystają.

A długofalowo, co interesujące, skorzystają **wszyscy**. I budżet, bo większy zakup nowych aut w **Polsce** to opodatkowanie w **Polsce**, a transakcje zakupu aut używanych w Polsce to ponownie wpływy do **krajowego** budżetu. I nabywcy aut nowych, gdyż będą dostępne w nieco niższych cenach, a podatek drogowy będzie bardziej niż zrekompensowany niższymi kosztami paliwa. I nabywcy aut używanych, gdyż nastąpi spadek ich cen, a i prawdopodobieństwo zakupu auta z „przekręconym" licznikiem, niewiadomego pochodzenia czy wręcz zbudowanego z kilku innych będzie mniejsze (mniejszy potencjalny zysk = mniejsza zachęta do „przekrętu").

Tak jak już wcześniej wspomniałem – nie jest to nic nowego. Takie i podobne systemy funkcjonują skutecznie w różnych krajach. Proste? Tak – proste.

Tylko sam nie wiem dlaczego, jakoś tak się obawiam, że dla odpowiedzialnych polityków w Polsce… za proste.

Życzę Państwu i sobie, aby nasi politycy w końcu nauczyli się wykorzystywać sprawdzone wzorce i pozostawiać sprawy proste prostymi, zamiast tworzyć coraz bardzie skomplikowane przepisy, których finalnie sami jednoznacznie zinterpretować nie potrafią.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

SPIS TREŚCI

6 AKTUALNOŚCI

12 RAJDY
Zmiana na lewym fotelu

14 ROZMOWY
Najważniejsze, by myśleć i mówić o tym samym...
– rozmowa z Łukaszem Kruczkiem

24 ZLOT PLEJAD
Trasa Turystyczna Szosowa,
czyli co szosa ma wspólnego z morzem?

30 BEZPIECZEŃSTWO
Zimowa kurtka i pasy bezpieczeństwa, czyli jak
nie stracić wątroby i śledziony podczas zderzenia

34 TARGI
Amerykanie już mają nowe WRX STI

38 LUDZIE
PAH z pomocą na Filipinach

42 MIEJSCA
Spotkanie z legendą – wizyta w Banbury

48 PODRÓŻE
I Forumowa Subariada,
czyli majówka z wampirami /cz. 2/

54 TECHNIKA
Ma jechać jak po szynach

58 MULTIMEDIA
Z miłości do Subaru: o miłości /cz. 1/

62 NASI PARTNERZY
Mitcar D. i P. Krasnodębski
– nowy Dealer Subaru

64 FELIETON
20 cm Stanisława, czyli głęboka penetracja
kosmosu... również

66 PISZĄ O NAS

W bieżącym wydaniu Magazynu „Plejady" znajduje się ostatni artykuł podsumowujący ubiegłoroczny, jubileuszowy Zlot Plejad (str. 24).

Pod wieloma względami było to spotkanie wyjątkowe. Z emocjonalnego punktu widzenia znamienny był fakt powrotu na Jurę Krakowsko-Częstochowską, na której załoga Subaru Import Polska stawiała pierwsze kroki w zupełnie wówczas nowej dziedzinie, jaką była organizacja największego w Polsce pikniku motoryzacyjnego.

Można by pomyśleć, że po tylu latach wiemy już w tej materii wszystko, jesteśmy w stanie przewidzieć każdą sytuację i zadowolić każdego, nawet najbardziej wymagającego uczestnika… Prawda jest jednak taka, że o ile oczywiście pewne procedury postępowania opanowaliśmy niemal do perfekcji ☺, o tyle każdy Zlot to tak naprawdę zupełnie odrębna „bajka". Co roku zabieramy Was w nowy region Polski, a co za tym idzie – studiujemy geografię, historię i specyfikę nowego obszaru. Każdorazowo staramy się zapewnić zupełnie nowe atrakcje i przeżycia.

X Zlot był dla nas podsumowaniem tego, co już osiągnęliśmy. Ale był także sprawdzianem, okazją do przygotowania najlepszego w naszej historii eventu. W trakcie całego okresu przygotowań Ojciec Dyrektor bacznie czuwał nad projektem i niejednokrotnie „przykręcał śrubę". Wszystko po to, aby osiągnąć zamierzony efekt. Pochwały płynące z ust zadowolonych uczestników mogą świadczyć o tym… że ten efekt udało się osiągnąć.

Przygotowując X Zlot, wysoko podnieśliśmy poprzeczkę. Możemy jednak zagwarantować, że zbliżający się, XI Zlot, nie będzie w czymkolwiek słabszy, a wręcz przeciwnie! Będziemy ciężko pracować, aby jeszcze poprawić osiągnięty standard.

Zapraszamy więc gorąco na **XI Zlot Plejad**, który w tym roku rozpocznie się w czwartek, 19 czerwca i potrwa tradycyjnie do zakończenia sobotniej imprezy wieczornej. Formularz zgłoszeniowy otwarty zostanie we wtorek 1 kwietnia o godzinie 12:00 na stronie **zlot.subaru.pl**. Tam też będzie można poznać dalsze szczegóły. Zapraszamy! ■

(Marcin Solarz)

Dziedzictwo, jak szlachectwo – zobowiązuje!

Podczas tegorocznego salonu samochodowego w Chicago Subaru zaprezentowało najnowszą, szóstą generację swojej limuzyny – Legacy, w specyfikacji amerykańskiej. Od „jedynki" dzieli ją 25 lat, jako że pierwsze egzemplarze tego modelu zjechały z taśm montażowych w 1989 roku. Cechą wspólną wszystkich generacji jest, budowane przez lata, bezgraniczne zaufanie kierowców do aut marki Subaru. Podążając konsekwentnie tym tropem, Subaru skupiło się na stworzeniu pojazdu, który będzie niezawodnym, pełnym wyjątkowych możliwości towarzyszem swojego właściciela. Jednak, aby wzmocnić i podkreślić tę szczególną relację, w pracach nad nowym Legacy przyłożono dużą wagę do komfortu jazdy, ochrony środowiska czy wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Jeszcze na etapie pomysłów Legacy postrzegane było jako auto o sportowych możliwościach, gwarantujące bezstresową jazdę oraz pozwalające kierowcy na perfekcyjne prowadzenie. W najnowszej generacji zamysł projektantów został wprowadzony na jeszcze wyższy poziom i połączył wszystkie elementy w jedną, sportową limuzynę. Oprócz emocji i radości z jazdy Subaru nie zapomniało też o aspektach bardziej przyziemnych – przestronności, wygodzie i możliwościach transportowych.

We wnętrzu przewidzianym do długiej i wygodnej jazdy udało się osiągnąć wyjątkową równowagę pomiędzy przestrzennością a poczuciem bezpieczeństwa. Słupek A przesunięto ku przodowi, powiększając tym samym przestrzeń kabiny. W rogach przednich okien umieszczono trójkątne okienka, montując jednocześnie lusterka boczne na drzwiach – aby maksymalnie zredukować martwe pole (a w konsekwencji podnieść poziom bezpieczeństwa, a więc jeden z elementarnych czynników w procesie projektowania modeli spod znaku „Plejad").

W nowym Legacy nie zabrakło licznych nowych systemów bezpieczeństwa. Kolejna generacja EyeSight umożliwia m.in. automatyczne zwolnienie lub nawet zahamowanie w celu uniknięcia zderzenia. Wsparcie otrzymamy w momencie zmiany pasa ruchu (LCA: *Lane Change Assist*). Blind Spot Detection ostrzeże nas, jeśli przy próbie zmiany pasa system wykryje, że pas ten jest zajęty (przez pojazdy niewidoczne w martwym polu widzenia). Dzięki systemowi *Rear Cross Traffic Alert* (RCTA) bezpieczniejszy stał się także manewr cofania – jeśli podczas cofania RCTA wykryje zagrożenie kolizją z pojazdem zbliżającym się z lewej lub prawej strony, kierowca zostanie ostrzeżony.

Aby sprostać wymaganiom stawianym autom wyższej klasy, podwozie, układ kierowniczy, zawieszenie i hamulce zostały całkowicie przekonstruowane. Bardziej optymalne rozmieszczenie rozpórek przednich i tylnych amortyzatorów zapewnia stabilność i komfort jazdy na zupełnie

nowym poziomie. Niebagatelne znaczenie dla dynamicznej i bezpiecznej jazdy ma system Torque Vectoring, który zapewnia jeszcze doskonalszą trakcję.

Legacy w specyfikacji „US" będzie sparowane z dwoma silnikami: 2,5-litrowym, 4-cylindrowym wolnossącym bokserem oraz 3,6-litrowym, 6-cylindrowym wolnossącym silnikiem SUBARU BOXER. Dodatkowo silnik 3,6 l będzie przekazywał napęd za pośrednictwem nowej generacji skrzyni bezstopniowej Lineartronic.

A na koniec jeszcze wisienka na tym torcie bezpieczeństwa, stabilności i mocy – zamontowany w samochodzie system nagłośnienia harman/kardon (znany do tej pory z Forestera) przekracza wszystkie oczekiwania dotyczące dźwięku. Zapewnia bezkompromisową akustykę, nawet przy standardowych ustawieniach, optymalizując każdą barwę dźwięku. Wszak dziedzictwo, jak szlachectwo – zobowiązuje. ■

„Rumiankowe Drzwi" – jedziemy dla Julki

10 maja zapraszamy wszystkich miłośników off-roadu na charytatywną imprezę 4x4 *„Jedziemy dla Julki"*. Impreza ma charakter integracyjny z nutką rywalizacji, a cały dochód za pośrednictwem Komitetu Organizacyjnego *„Rumiankowe Drzwi"* zostanie przekazany na leczenie Julki Gajzler.

Julka od sierpnia 2012 r. poddawana jest intensywnemu leczeniu w Instytucie Matki i Dziecka w Warszawie na Oddziale Onkologii Dziecięcej. Dotychczas przeszła wiele zabiegów chemioterapii i radioterapii. Oczekuje na trudny zabieg przeszczepu szpiku. Organizując w najbliższym czasie cykl imprez na rzecz Julki, chcemy pokazać jej, że w trudnym momencie nie jest sama.

Szczegóły, plan imprezy i formularz zgłoszeniowy na stronie **dalekoodszosy.com.pl**. ■

Podwójna wygrana w rankingu ALG

Północnoamerykańska firma konsultingowa ALG po raz kolejny doceniła Subaru. W tegorocznej edycji organizowanego przez nią rankingu samochodów używanych na kanadyjskim rynku, które cieszą się najmniejszym spadkiem swojej wartości w początkowych latach eksploatacji, japońska marka zwyciężyła aż w dwóch kategoriach.

Tegorocznymi zwycięzcami plebiscytu i zdobywcami prestiżowej nagrody **Residual Value Award** okazały się modele BRZ i Outback. Pierwszy z nich po raz drugi z kolei zwyciężył w segmencie samochodów sportowych. Outback natomiast już po raz czwarty okazał się numerem jeden w kategorii 2-rzędowych średnich pojazdów użytkowych, co jest nie lada wyczynem z uwagi na fakt, że nagrody przyznawane są dopiero od sześciu lat. Geoff Helby, dyrektor ALG w Kanadzie, odnosząc się do zwycięstwa Outbacka nowej generacji, podkreślił liczne jego zalety, decydujące o ciągłym powiększaniu się grupy jego wiernych fanów. Niezwykłość prowadzenia samochodu wynikająca z nisko położonego środka ciężkości, przestronne wnętrze i wyrafinowana sylwetka to tylko niektóre z plusów, które zaważyły na jego wyróżnieniu. O sukcesie BRZ zdecydowało z kolei umiejętne połączenie niskiej ceny wyjściowej pojazdu z jego niezwykłymi osiągami i niezawodnością.

Zwycięskie tytuły przyznawane są tym samochodom, których wartość po trzech lub czterech latach (w zależności od segmentu) użytkowania utrzymuje się na poziomie najbardziej zbliżonym do ceny wyjściowej. Samochody oceniane są aż w 24 kategoriach. Dodatkowo spośród wszystkich marek wyłaniane są dwie zwycięskie, których przewidywane wartości końcowe są najwyższe.

Zadowolenia z nagród nie ukrywał Shiro Ohta, prezes Subaru Canada, Inc., wyrażając nadzieję, że dzięki nim wyróżnione modele znajdą się na przysłowiowej liście zakupów jeszcze większej liczby Kanadyjczyków. Podkreślił on również, jak wielką rolę w wysokich notowaniach marki Subaru na rynku producentów samochodów odgrywa dążenie do zapewnienia najwyższego poczucia pewności osobom zasiadającym za kółkiem modeli spod znaku „Plejad". Gratulujemy! ■

CBB docenia Outbacka po raz piąty

Subaru w Kanadzie ma w tym roku naprawdę wiele powodów do radości. Dwie nagrody przyznane przez ALG nie zamykają bowiem listy wyróżnień. Na początku lutego organizacja Canadian Black Book (CBB) już po raz piąty z kolei przyznała nagrodę **Best Retained Value Award** Outbackowi. SUV Subaru okazał się bezkonkurencyjny w grupie pojazdów średniej wielkości.

Zgodnie z zasadami plebiscytu organizowanego przez CBB tytuł **Best Retained Value** otrzymać może samochód, którego wartość po czterech latach użytkowania wciąż utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie. Outback ten warunek spełnia bez zarzutu od pięciu lat.

Wyniki rankingu opublikowane zostały na stronie internetowej CBB. Z udostępnianych tam danych na co dzień korzystają przede wszystkim sprzedawcy samochodów, firmy ubezpieczeniowe, instytucje finansowe i oczywiście użytkownicy samochodów.

Zadowolony z tegorocznej nagrody prezes Subaru Canada, Inc. – Shiro Ohta podkreślił, że wierność japońskiej marki przyjętym przez nią wartościom jest tym, co decyduje o powiększaniu się grona osób wybierających samochody spod znaku „Plejad". Bezpieczeństwo, uniwersalność, dobre osiągi i trwałość – oto najważniejsze cechy pojazdów Subaru, które sprawiają, że kolejni kierowcy po prostu chcą je mieć! ■

Outbacki do zadań specjalnych

Pod koniec ubiegłego roku Subaru Import Polska rozpoczęło sprzedaż Outbacków z silnikiem Diesla w dwóch wersjach specjalnych. Obie bazują na wersjach standardowych, lecz posiadają inne wykończenia stylistyczne.

– Obie wersje posiadają przedni grill oraz aluminiowe felgi w kolorze grafitowym. Dodatkowego „pazura" dodają przyciemnione ramki reflektorów.

– **Rugged** (kod 00X) stylizowany jest na wersję Off Road. Czarne listwy progowe z dodatkowymi tłoczeniami, dolne listwy zderzaków w kolorze czarnym oraz zintegrowane poprzeczki relingów dachowych nie pozostawiają wątpliwości, że Outback w takim zestawieniu gotowy jest na każdą przygodę.

– **Sport** posiada aluminiowe nakładki na pedały, wykończenie kokpitu à la karbon, zderzaki w całości lakierowane w kolorze nadwozia oraz srebrne relingi. ■

Najlepsze auto sportowe 2013 roku

Redakcja **Turystyki-Motoryzacyjnej.pl** postanowiła nagrodzić Subaru BRZ tytułem *„Najlepszego auta sportowego”*, jakim jeździliśmy w 2013 roku. Głównym powodem przyznania tego tytułu były niesamowite wrażenia z jazdy, jakich doznaliśmy.

Subaru, konstruując i wypuszczając na rynek model BRZ, przywróciło mi wiarę, że przyszłość nie należy tylko do samochodów, które same się prowadzą, same hamują i same zaparkują. BRZ to samochód sportowy dla prawdziwych pasjonatów, a nie dla „szarego Kowalskiego”. Cechuje go lekkość (tylko 1230 kg) i poręczność, ale jest jednocześnie bardzo czuły na dodanie czy odjęcie gazu i ma bardzo sztywne zawieszenie.

Jest niski i szeroki, więc wsiada się do niego jak do rasowego auta sportowego, składając nogi jak scyzoryk. Odwdzięcza się za to doskonałą pozycją za kierownicą – rzekłbym, że wzorowaną na Porsche 911: ergonomiczne fotele otulające nawet dużych kierowców, krótkie ruchy drążka skrzyni biegów i kierownica w prawie pionowym ustawieniu doskonale przekazująca informacje z przednich kół.

Subaru BRZ jest bardzo specyficznym autem, takim powrotem do korzeni sportowej jazdy samochodem z tylnym napędem, w którym kierowca ma ręce pełne roboty, a auto nie wybacza błędów (oczywiście VDC/ESP jest i nie należy go pochopnie wyłączać) i pozwala aktywnie uczestniczyć w jeździe. ■

(Maciej Szanter)

TURYSTYKA-MOTORYZACYJNA.pl

Jesteśmy na ISSUU

Wraz z ukazaniem się pierwszego tegorocznego numeru chcielibyśmy podzielić się informacją, że postanowiliśmy niedawno udostępnić nasz magazyn również na ISSUU, czyli na najszybciej rozwijającej się na świecie cyfrowej platformie poświęconej wszelkiego rodzaju publikacjom. Decyzję podjęliśmy „na próbę”, żywiąc nadzieję, że poprzez ten portal uda się nam swoją twórczością zainteresować również tych czytelników, którym do motoryzacji nieco dalej.

Jeśli wielbiciel mody, podróżnik, miłośnik architektury, muzyki, kina, sportu, znawca kuchni, osoba zaintrygowana szeroko pojętymi sprawami świata czy pasjonat przez duże „P” każdej innej dziedziny życia, śledząc na ISSUU swe ulubione pisma, przez ciekawość sięgnie do „Plejad”, kliknie na tę czy inną ich stronę i znajdzie choćby odrobinkę czegoś dla siebie – będziemy z siebie dumni i bardzo zadowoleni!

Na platformie dostępnych jest obecnie już ponad 15 milionów publikacji. Każdego dnia przybywa około 25 tysięcy nowych, a liczba osób „buszujących” po serwisie sięga aż 80 milionów miesięcznie. Te liczby są bardzo wymowne. ISSUU to genialne połączenie biblioteki, archiwum i kiosku z prasą, dające tysiące możliwości bez konieczności wychodzenia z domu i... wydawania pieniędzy. Do częstych odwiedzin na platformie zachęca ponadto jej przejrzystość i możliwość przyjaznego kartkowania dokumentów.

Nasz profil znajduje się pod adresem **issuu.com/magazynplejady**. Zapraszamy do lektury! ■

Złoty Klakson dla Forestera

Wiadomości o rewelacyjnych notowaniach naszych pojazdów najczęściej docierają do nas z kierunku zachodniego. Tym razem otrzymaliśmy jednak niezwykle pomyślą informację z Rosji. Subaru Motor LLC, czyli dystrybutor samochodów Subaru na Rosję i Białoruś, podzielił się z nami wiadomością o uznaniu Forestera przez wiodący rosyjski magazyn motoryzacyjny „Klaxon” najlepszym kompaktowym SUV-em na tamtejszym rynku w 2013 roku.

Uroczysta ceremonia, podczas której ogłoszone zostały wyniki plebiscytu, miała miejsce 30 stycznia. Podczas gali Foresterowi przyznano nagrodę Golden Klaxon, uznawaną za jedno z najbardziej prestiżowych wyróżnień na rosyjskim rynku motoryzacyjnym. W myśl zasad konkursu zwycięskie modele muszą odznaczać się najbardziej zaawansowanymi rozwiązaniami z zakresu techniki, dynamiki i potrzeb użytkownika.

Nagroda Golden Klaxon przyznawana jest przez rosyjski magazyn od 2001 roku. Otrzymać mogą ją nowe pojazdy, które pomyślnie przejdą cykl organizowanych przez „Klaxon” testów. W minionym roku dziennikarze i eksperci reprezentujący pismo poddali badaniom około 200 samochodów, następnie jury wybrało najlepsze modele w poszczególnych segmentach i klasach. Forester był jednym z nich.

Zadowolenia z wygranej nie ukrywał Yoshiaki Ichimura, prezes Subaru Motor LLC. Plebiscyt podsumował on następującymi słowami: *„Otrzymanie tak prestiżowej nagrody jest dla nas niezwykłym zaszczytem. Bardzo korzystne oceny ekspertów świadczą o tym, że Forester ma do zaoferowania wszystkie cechy prawdziwego crossovera: niezawodność, komfort, funkcjonalność, wysoki poziom bezpieczeństwa i znaczny potencjał samochodu terenowego”*. Gratulujemy! ■

Sprzedaż ciągle na plusie

Od chwili, gdy z taśm produkcyjnych w 1958 roku zjechały pierwsze egzemplarze samochodów Subaru, japońska firma Fuji Heavy Industries Ltd. osiągnęła produkcję na poziomie 20 milionów sztuk. Warto dodać, że chodzi tylko o produkcję krajową, czyli usytuowaną w Japonii. Z tej okazji w zakładach Gunma Yamija 9 stycznia 2014 roku odbyła się specjalna uroczystość. Prezes FHI, Yasuyuki Yoshinaga, podczas ceremonii powiedział: *„To niezwykłe osiągnięcie nie byłoby możliwe bez naszych cenionych klientów i lat sumiennej pracy naszych pracowników. Jestem im za to szczerze wdzięczny. Dziś wchodzimy w nowy etap naszej przygody z Subaru, stawiając sobie nowe wyzwania. Będziemy dążyć do dalszej poprawy w każdym aspekcie naszej działalności, w zakresie bezpieczeństwa, jakości i wydajności".*

Warto przypomnieć, że pierwszym seryjnie produkowanym samochodem Subaru był keicar (minisamochód) 360, który zadebiutował w 1958 roku. Z taśm produkcyjnych w późniejszym okresie zjeżdżały kolejne małe wersje Subaru 1000, Leone i Justy, a pierwszy milion firma osiągnęła w 1970 roku.

Rekordy na głównych rynkach

Już 5. rok z rzędu Subaru odnosi sukcesy sprzedażowe na swoich głównych rynkach zbytu: w USA, Kanadzie oraz Australii. W Stanach Zjednoczonych jest jedynym producentem, który może pochwalić się nieprzerwanym wzrostem produkcji w ciągu 6 lat. W 2013 roku japońska marka trafiła do blisko pół miliona mieszkańców, osiągając tym samym wzrost o ponad 26% w stosunku do roku 2012. Hitami pozostają modele Outback oraz Forester, choć najmłodszy „nabytek", czyli XV zaczyna się mocno piąć w górę (wzrost sprzedaży o 626%).

W Kanadzie również rośnie popularność modelu XV oraz nowego Forestera. Te dwa auta przyczyniły się do drugiego już z rzędu sukcesu Subaru, które odnotowało kolejny wzrost sprzedaży. Podobna sytuacja panuje w Australii – tam również królują japońskie SUV-y spod znaku „Plejad", ustanawiając drugi raz z rzędu rekord sprzedażowy Subaru.

W przyszłość z optymizmem

Rosnące wyniki sprzedaży pozwalają z optymizmem patrzeć w przyszłość. Japońska firma planuje w tym roku zwiększyć produkcję Forestera, nie tylko na japońskim rynku. Z odwagą debiutują modele Levorg (Japonia) oraz Legacy i Outback (głównie USA). Z japońskich fabryk wyjedzie w tym roku blisko 674 tysiące nowych „Plejad" (wzrost o 5%, globalna produkcja planowana jest na poziomie 865 tysięcy aut). Sprzedaż planuje się na poziomie 880 tysięcy nowych samochodów (wzrost +6%). Głównym odbiorcą będą rynki amerykańskie (+8%) oraz chińskie (+16%).

Zakładana globalna sprzedaż na poziomie 880 tysięcy egzemplarzy ma zapewnić Subaru 3. z rzędu rok ze wzrostem sprzedaży. Sukces ten będzie możliwy dzięki technicznej doskonałości, którą od początku istnienia rozwija japońska marka, w myśl hasła *„Confidence in Motion"*. ■

Kalendarium Historii Motoryzacji

1 stycznia 1937

W Wielkiej Brytanii wprowadzono obowiązek stosowania bezpiecznego szkła hartowanego w szybach samochodowych. W przeciwieństwie do zwykłego szkła, szkło hartowane pęka na tysiące małych fragmentów, zamiast na długie kawałki z ostrymi krawędziami. We wcześniejszych wypadkach samochodowych zwykłe szkło z szyb często stawało się wielkimi, śmiertelnie niebezpiecznymi ostrzami. Potłuczone szkło hartowane jest relatywnie bezpieczne. Najbardziej popularnym rodzajem bezpiecznego szkła jest szyba wielowarstwowa, w której warstwa przezroczystego, elastycznego plastiku wtopiona jest pomiędzy dwie warstwy szkła. Zostało ono wyprodukowane po raz pierwszy w 1909 roku przez francuskiego chemika Edouarda Benedictusa, który użył warstewki przezroczystego celuloidu pomiędzy dwoma warstwami szkła. Na przestrzeni lat wypróbowano wiele różnych plastików. W 1936 roku wszedł do użycia plastik nazwany PVB (ang. polyvinyl butyral). Był on tak bezpieczny i efektywny, że wkrótce stał się jedynym rodzajem plastiku używanego w bezpiecznych szybach. Rząd brytyjski był pod tak silnym wrażeniem poprawy bezpieczeństwa po zastosowaniu szyb z PVB, że nakazał, aby jego użycie stało się wymogiem prawnym.

3 stycznia 1899

Na łamach gazety „The New York Times" w jednym z artykułów pojawiło się słowo „automobile". Było to pierwsze znane użycie tego słowa dla określenia pojazdów bez koni.

22 stycznia 1912

Otwarto linię kolejową Florida East Coast Railroad, łączącą Key West z lądem stałym. Połączenie kolejowe zamknięto w 1935 r. Trzy lata później otwarto drogę, po raz pierwszy kierując ruch samochodowy do Florida Keys.

10 lutego 1941

Na drodze pomiędzy Waszyngtonem w Dystrykcie Columbia i Harrisonburg w Wirginii po raz pierwszy wprowadzono usługę rozwożenia poczty. Przesyłki były transportowane specjalnymi pojazdami wyposażonymi w urządzenia do sortowania poczty.

21 lutego 1831

Pomiędzy Cheltenham a Gloucester w Anglii Sir Charles Dance uruchamia linię komunikacyjną. Wykorzystuje do tego pojazdy parowe konstrukcji Sir Goldsworthy Gourneya.

3x TSP+ i 2x TSP dla Subaru

W ubiegłym roku dwukrotnie cieszyliśmy się z wieści, jakie napłynęły do nas z amerykańskiego *Insurance Institute of Highway Safety (IIHS)* nt. sukcesu Legacy i Outbacka. Miało to miejsce wiosną i jesienią, kiedy obydwa modele zdobyły najwyższe wyróżnienia, przechodząc bez zarzutu kolejne testy weryfikujące poziom ich bezpieczeństwa. Rok 2014 dopiero się rozpoczął, a IIHS już zdążył podzielić się wynikami kolejnych badań, z których jasno wynika, że... jesteśmy coraz lepsi!

Tym razem do 2 wspomnianych modeli (reprezentujących grupę samochodów średniej wielkości), którym IIHS postanowił ponownie przyznać najwyższą możliwą ocenę **Top Safety Pick+** świadczącą o bezpieczeństwie na najwyższym poziomie, dołączył przedstawiciel małych SUV-ów – Forester. Mowa o modelach w specyfikacji 2014 wyposażonych w system EyeSight, dzięki któremu tej samej trójce udało się jednocześnie zdobyć maksymalną liczbę sześciu punktów i najwyższą możliwą notę „superior" w badaniu, w którym oceniane były rozwiązania mające na celu zapobieganie zderzeniom czołowym. W grupie wszystkich pojazdów poddanych analizie jedynie modelom Subaru udało się uniknąć kolizji zarówno przy prędkości około 20 km/h, jak i 40 km/h.

To jednak nie koniec listy samochodów Subaru wyróżnionych w grudniu 2013 roku przez *IIHS*. Zwycięstwem cieszą się również Impreza i XV w specyfikacji 2014. Otrzymały one ocenę **Top Safety Pick** w kategorii samochodów małych. Oznacza to, że przeszły pomyślnie obydwa testy pod kątem bezpieczeństwa podróżnych podczas zderzenia czołowego*, test weryfikujący zachowanie pojazdu podczas zderzenia bocznego oraz badania, w których ocenie poddano wytrzymałość dachu samochodu i stopień ochrony zapewnianej przez zagłówki. Mocny dach i prawidłowe zabezpieczenie odcinka szyjnego kręgosłupa podróżnych są czynnikami, które decydują o bezpieczeństwie odpowiednio podczas dachowania i uderzenia w tył pojazdu. O dodatkowym „+" dla Legacy, Outbacka i Forestera zdecydowała wspomniana wysoka nota za EyeSight umożliwiający wykrycie ryzyka zderzenia czołowego, a tym samym uniknięcie kolizji lub znaczne zminimalizowanie jej skutków. ■

* UDERZENIE W PRZESZKODĘ PRZEDNIM NAROŻNIKIEM SAMOCHODU OD STRONY KIEROWCY, DOTYCZĄCE 25% I 40% SZEROKOŚCI POJAZDU

Pechowo, ale z happy endem

Nowy rajdowy sezon w toruńskim czempionacie zespół Subaru Poland RC Team rozpoczął od... kłopotów technicznych. Na szczęście prawdziwych sportowców też poznaje się po tym, jak kończą, a nie jak zaczynają. 9. Rajd Zimowy otworzył rywalizację w Rajdowych Mistrzostwach Torunia modeli RC w sezonie 2014.

Ten sezon toruńsko-krakowski SPRCT rozpoczął od sporych zmian. Największa z nich dotyczy samego modelu – poczciwe podwozie TL-01 Tamiya zostało zastąpione najnowszą konstrukcją: XV-01. Napęd na cztery koła przenoszony jest teraz za pomocą paska, a „pod maskę" trafił mocny bezszczotkowy silnik. Niestety, początek rajdu okazał się bardzo pechowy. Awaria układu zasilania i problem z regulatorem zmusiły zespół do skorzystania z systemu Super Rally. Jednak po pierwszych niepowodzeniach kolejne oesy udało się przejechać czysto i dość szybkim tempem.

– *Awarie udało się szybko wyeliminować i później Subaru nie sprawiało już żadnego problemu, prowadziło się naprawdę relacyjnie. Zrobiliśmy naprawdę duży krok do przodu. Udało nam się wygrać z mocniejszymi „wurcami" oraz zawodnikami z klasy S2000. Są więc nadzieje, że kolejny rajd będzie jeszcze szybszy (uśmiech)* – dodaje Michał Jasiński, kierowca małego teamu.

Ostatecznie załoga SPRCT (startująca wyjątkowo w karoserii rajdówki Wojtka Chuchały i Kamila Hellera) zakończyła 9. Rajd Zimowy na 3. miejscu w klasie S1600, zgarniając swój pierwszy w historii puchar. Kolejny start w Rajdowych Mistrzostwach Torunia modeli RC został zaplanowany na 16 marca. Zespół zobaczymy wtedy na betonowej kostce. ■

26 lutego 1922

Uroczyste otwarcie toru Monza we Włoszech uświetnili swoim udziałem Vincenzo Lancia i Felice Nazarro.

28 lutego 1932

Wyprodukowano ostatni egzemplarz Forda Model A, zamykając tym samym pewną erę w historii Ford Motor Company. Następca Modelu T, Model A, był próbą zmiany image'u Modelu T Forda, który cieszył się uznaniem na rynku, ale po latach doznał dramatycznego załamania sprzedaży. Znacznie ulepszony Model A miał elegancką, wzorowaną na Lincolnach linię, żwawy czterocylindrowy silnik o mocy 40 KM i – oczywiście – rozrusznik. Model A był oferowany za równie przystępną cenę jak jego poprzednik – 460 dolarów. Dzięki temu w latach 1927–1932 na drogi Ameryki wyjechało aż pięć milionów samochodów Ford Model A.

Wpisy pochodzą z Kalendarium Historii Motoryzacji, dostępnego pod adresem: **kalendariummotoryzacji.pl**

fot. Piotr Furman

Zmiana na lewym fotelu

Przed rozpoczęciem sezonu 2014 Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w Subaru Poland Rally Teamie zaszły spore zmiany. Zespół rozstał się z dotychczasowym kierowcą – Wojtkiem Chuchałą, którego zastąpi Litwin, Dominykas Butvilas. Po raz ostatni rajdową bronią SPRT będzie Impreza WRX STI R4 o oznaczeniu GR – w sezonie 2015 zostanie zastąpiona zaprezentowanym na salonie samochodowym w Detroit nowym modelem WRX STI. Nie zmieni się jednak doświadczony trzon ekipy, gotowy na nowe wyzwania.

Z dobyciem podium na Rajdzie Barbórki zakończył się 3-letni program, którym objęty był ówczesny kierowca zespołu, Wojtek Chuchała. Bielszczanin dzięki pomocy SPRT i ciężkiej pracy rozwinął swój talent i nabrał doświadczenia, osiągając postawiony przed nim w 2011 roku cel. Wynikiem tego były liczne pozycje na podium, a w sezonie 2013 również walka o zwycięstwo w poszczególnych eliminacjach RSMP. Nieprzerwanie od Rajdu Świdnickiego 2011 pilotem Chuchały był Kamil Heller, który również konsekwentnie poprawiał swoje umiejętności, stosując się m.in. do rad Andrzeja Górskiego. Kamil pozostaje w zespole na sezon 2014, gdzie czeka go zupełnie nowe wyzwanie – dyktowanie w języku angielskim.

Załoga SPRT zmienia się więc tylko, lub aż, połowicznie. Nowym kierowcą zespołu został 24-letni Litwin, Dominykas Butvilas. Zaprezentował się on ze znakomitej strony podczas Rajdu Kauno Ruduo, 5. rundy RSMP, gdy zwyciężył w generalce rajdu (jego wynik nie był jednak wliczany do klasyfikacji Mistrzostw Polski).

Decyzja została podjęta po wnikliwej analizie zarówno regulaminów FIA odnośnie homologacji nowych aut, jak i oceny obecnie startujących zawodników. Istotnym czynnikiem był m.in. debiut nowego WRX STI, którego rajdowa wersja pojawi się na odcinkach specjalnych na początku przyszłego roku. Od sezonu 2015 FIA zabroniła homologować nowe auta w klasie R4, a więc w tej specyfikacji, w której przygotowywana jest obecne WRX STI. Oznaczać będzie to może gorsze osiągi przyszłorocznego modelu, który będzie startował w klasie N4, jeszcze bardziej zbliżonej do seryjnej specyfikacji samochodu. O ile pasjonatom rajdów lub fanom marki Subaru nie trzeba tłumaczyć, iż ewentualnie gorsze rezultaty nie mają nic wspólnego ze słabszym przygotowaniem samochodu czy niedyspozycją zawodnika, a jedynie regulaminami, tak dla laika nie będzie to tak oczywiste. Należało więc wybrać kierowcę, który najbardziej skorzysta na jednorocznym kontrakcie i pozwoli mu on na największy rozwój.

Spośród wielu branych pod uwagę zawodników część doskonale znała polskie odcinki specjalne, ale brakowało im doświadczenia za kierownicą auta 4×4. Inni dopiero stawiali pierwsze kroki w cyklu RSMP i również dla nich jeden rok to za mało, by móc oczekiwać konkretnych, pewnych rezultatów. Dla Dominykasa, którego domowy czempionat składa się wyłącznie z rajdów na luźnej nawierzchni, sezon składający się z 6 w pełni asfaltowych rund i jednej śnieżno-asfaltowej powinien być najbardziej owocny i pozwolić mu na szlifowanie swoich umiejętności w doświadczonym zespole.

Pierwszym startem zespołu w nowej odsłonie był 1. Rajd Arłamów, zorganizowany w dniach 6–8 marca. ■

fot. Trianglestudio

rozmawiał: **ROBERT KARDZIS**
zdjęcia: **JAN CETERA**/MEDIAGRAFIKA

POST FACTUM PISANE 27 LUTEGO 2014, CZYLI CO WYDARZYŁO SIĘ W SOCZI? NO WIĘC W SOCZI... DAŁ NAM PRZYKŁAD ŁUKASZ KRUCZEK, JAK ZWYCIĘŻAĆ MAMY! NIE ROMANTYCZNYM ZRYWEM, NIE CHCIEJSTWEM CZY PŁONNYMI NADZIEJAMI, ALE CIĘŻKĄ, KONSEKWENTNĄ, POWAŻNIE I ODPOWIEDZIALNIE TRAKTOWANĄ PRACĄ. PONIŻEJ PRZECZYTACIE PAŃSTWO ROZMOWĘ Z TRENEREM PIERWSZEGO (W HISTORII POLSKIEGO SPORTU ZIMOWEGO), PODWÓJNEGO MISTRZA OLIMPIJSKIEGO W SKOKACH NARCIARSKICH, KAMILA STOCHA, I JEDNOCZEŚNIE Z TRENEREM NAJWYŻEJ SKLASYFIKOWANEJ W HISTORII POLSKIEGO SPORTU DRUŻYNY SKOCZKÓW NARCIARSKICH. A WSZYSTKO TO NA NIEDAWNO ZAKOŃCZONYCH ZIMOWYCH IGRZYSKACH OLIMPIJSKICH.

MIŁEJ LEKTURY!

Najważniejsze, by myśleć i mówić o tym samym...
– rozmowa z Łukaszem Kruczkiem

Przez wiele lat telewizory i radioodbiorniki fanów skoków narciarskich w Polsce, niczym tatrzańskie niedźwiedzie, zapadały w zimowy sen. Potem nastała ogólnonarodowa fiesta pod nazwą „Małyszomania". Wielu z nas sądziło jednak, że wraz z końcem rządów Króla Adama na skoczniach świata skończą się też nasze emocje związane ze skokami.

Tymczasem jeszcze w 2008 roku narodową kadrę skoczków narciarskich obejmuje młody trener, kiedyś zawodnik – Łukasz Kruczek. Prywatnie fascynat motoryzacji, od kilku lat wierny marce Subaru, a zawodowo „czarodziej", który ma sprawić, że gawry nadal pozostaną puste, a nasze serca zimą wciąż gorące. I, jak na razie, jego praca z roku na rok przynosi coraz lepsze efekty. Zatem o Subaru, drodze do sportu i ciekawej, acz wymagającej i wyczerpującej pracy współczesnego trenera rozmawiam z dzisiejszym gościem „Plejad".

Robert Kardzis/Magazyn „Plejady": Zapewne domyśla się Pan, że będziemy rozmawiali o samochodach?

Łukasz Kruczek: Oczywiście, temat bardzo mi przyjazny.

R.K.: A konkretnie o marce Subaru.

Ł.K.: Skoro dla magazynu „Plejady", to nie może być inaczej.

R.K.: Zatem, na początek zapytam: ile czasu dziennie poświęca Pan na myślenie o igrzyskach w Soczi?

Ł.K.: O Soczi? *(wyraz zaskoczenia na twarzy, a potem uśmiech).* Mało. Bardzo mało. To oczywiście prestiżowa, najważniejsza impreza w sportach zimowych nadchodzącego sezonu, jednak dla nas jest jedną z wielu. Aby być dobrym w Soczi, trzeba być dobrym i wcześniej, i później – cały czas. Trzeba bez przerwy być w czołówce, bo skoki to taka dyscyplina, w której o końcowym wyniku nie decyduje dyspozycja z jednego czy dwóch dni. Skoki narciarskie to dyscyplina bardzo loteryjna i założeniem trenera jest, aby być dobrym przez cały sezon, a forma na jego główną imprezę ma być wisienką na torcie.

R.K.: Rozmawiamy 25 października 2013 roku. Czy to już ten czas, w którym wyczuwa Pan jakąś presję, jakieś oczekiwania?

Ł.K.: O Soczi zaczęło się mówić dzień po zakończeniu igrzysk w Vancouver, zatem cztery lata temu. I choć jakiejś szczególnej presji jeszcze nie czuję, to – istotnie – wiele spraw związanych z naszym uczestnictwem w igrzyskach jest już załatwionych, choćby kwestie logistyczne. Powtórzę: Soczi to impreza bardzo ważna, ale nie jedyna w sezonie. Zanim pojedziemy na igrzyska, takich ważnych imprez będzie kilka. Zresztą po igrzyskach także. Na pewno są osoby, które z Soczi chciałyby uczynić „kwestię życia lub śmierci", ale – moim zdaniem – nie tędy droga. Proszę pamiętać, że z każdych zawodów jesteśmy rozliczani tak samo…

R.K.: Dobrze, pozostawmy zatem „pompowanie balonika" specjalistom i odejdźmy na chwilę od sportu. Jak się Panu spisuje Outback?

Ł.K.: Bardzo dobrze. Choć generalnie nie narzekałem na samochody, to przyznaję, że Subaru to inna bajka. Moja przygoda z tą marką zaczęła się jakieś sześć lat temu i od tamtego czasu przetestowałem różne modele, w bardzo wymagających, typowych dla mojej pracy warunkach. No i skoro po sześciu latach wciąż jestem jej wierny, to chyba najlepsza – z mojej strony – ocena tych samochodów. Żałuję jedynie, że nigdy nie miałem Imprezy. Gdzieś, w marzeniach, jest WRX. Niekoniecznie wersja STI, ale WRX – na zasadzie posiadania legendy – mogłaby być. Mam nadzieję, że kiedyś to się spełni. To nie musi być najnowszy model. Może Impreza GT byłaby w sam raz.

R.K.: Zapewne Subaru nie było Pana jedynym samochodem w życiu. Porównując auta z „Plejadami" na masce z innymi pojazdami, czym, Pana zdaniem, wyróżniają się te pierwsze?

Ł.K.: Przypuszczałem, że takie pytanie padnie. Ale jeśli powiem, że mają w sobie to „coś", to pewnie nie będzie satysfakcjonująca odpowiedź… *(śmiech)*

R.K.: Ależ dlaczego? Właśnie to nieokreślone, trudne do zwerbalizowania „coś" często decyduje o naszych wyborach czy sympatiach. Przecież wspomniana przez Pana Impreza, choć nie jest jedynym tego typu autem na świecie, też to „coś" w sobie ma…

Ł.K.: Powiem tak: przez wiele lat auto służbowe było innej marki niż Subaru, a ja często wolałem, w celach służbowych, jeździć autem prywatnym. Wsiadając do Subaru, wiedziałem, że dojadę, i to na pewno dalej niż służbowym, bo warunki na drogach, zwłaszcza zimą, są po prostu trudne. Często, przyjeżdżając na zawody, spotykamy się z – mówiąc eufemistycznie – niekoniecznie idealną sytuacją choćby na parkingu, czy dojeździe. A to trzeba wspiąć się po wyślizganym podjeździe, a to przedostać się przez zmrożone, lodowe muldy czy przebrnąć przez świeżo zaśnieżone fragmenty drogi. To, co Państwo widzą w telewizji podczas konkursów, to jedno, a to, czego kamery nie obejmują, to drugie. Niezawodny i bardzo efektywny napęd na cztery koła w Subaru sprawia, że w takich niełatwych warunkach, także w zimie, dojeżdżam bez większych problemów praktycznie wszędzie.

R.K.: Zatem pewność, poczucie bezpieczeństwa, zaufanie do

sprawności auta, komfort, czyli cechy bardzo pożądane przez kierowców...

Ł.K.: Tak. Utkwił mi w pamięci slogan reklamowy mówiący, że Subaru przekonuje jazdą. I myślę, że to jest właśnie to „coś". Zdarza mi się w ciągu dnia przesiadać z samochodu do samochodu i kiedy prowadzę Subaru, mam wspomnianą pewność i odczuwam coś, co nazwałbym „lekkością jazdy". Dla mnie to podstawowe zalety – lekkość i swoboda prowadzenia auta. Abstrahuję tutaj od kwestii szeroko rozumianej niezawodności. Nie mówię, że auto się nie psuje, gdyż awarie zdarzają się w pojazdach każdej marki, zatem nie można tego traktować jako wyznacznik… Kiedy mam jechać Subaru, to wiem, że zapakuję bagażnik, wsiądę, odpalę i – po prostu – dojadę. Tego mogę być pewien. Proszę pamiętać, że pracujemy często pod dużą presją czasu: jestem w miejscowości A i mam dojechać do miejscowości B w określonym czasie. Organizatora nie interesuje to, jak sobie poradzę, a warunki bywają bardzo różne. Trzeba dojechać bezpiecznie i na czas. Prowadząc Subaru, dojeżdżam. I to jest chyba to „coś".

R.K.: Urodził się Pan w 1975 roku, a do swojego pierwszego klubu zapisał się Pan w wieku 6 lat, zatem był to rok ...?

Ł.K.: To był rok 1982, a już w 1983 startowałem w swoich pierwszych zawodach.

R.K.: ... 1982 , zatem czasy raczej ciężkie w Polsce....

Ł.K.: Wie Pan, z perspektywy dzieciaka, to nie były ciężkie czasy.

R.K.: Czyli narty w klubie były?

Ł.K.: Tak, były… Akurat jeszcze w tym czasie sport miał się nieźle, bo był dobrze dotowany. Problemy w sporcie zaczęły się później, po przełomie 1989 roku… Wtedy pojawiły się w klubach problemy, które obserwujemy do dzisiaj. Kluby sportowe, mam tu na myśli kluby narciarskie, nadal nie są tymi, które mają dość pieniędzy, a przecież dzisiejszy sport to inwestowanie, inwestowanie i jeszcze raz inwestowanie.

R.K.: No dobrze, ale to właśnie parę dobrych lat po 1989 roku pojawiły się bardzo znaczące sukcesy Adama Małysza czy Justyny Kowalczyk. One nie wpłynęły na zmianę sytuacji w klubach?

Ł.K.: Jest lepiej na poziomie kadry, na poziomie PZN *(Polski Związek Narciarski – przyp. red.)* – tam są fundusze, bo tam są sponsorzy i tam są naprawdę dobre warunki. Natomiast klubom niekoniecznie jest łatwo i lekko. Czasami nie mają pieniędzy na wynagrodzenie dla trenera. Są problemy z zakupem sprzętu. Choć, jak zawsze, są kluby bogatsze i biedniejsze, więc nie można wszystkich do jednego worka wrzucać. Myślę, że kluby jako instytucje odpowiedzialne za organizację sportu chętnie by do tych lat 80. wróciły. »

R.K.: Kiedy Pan zaczynał trenować, właśnie w latach 80., w polskich skokach funkcjonowały trzy nazwiska: Wojciech Fortuna, Stanisław Bobak i Piotr Fijas. Gdy siadał Pan na belce, którym z nich Pan był? Bo ja, na przykład, byłem Fortuną! Za miastem znajdowała się strzelnica na - wtedy (!) - wysokiej górze z garbami. Podkradało się ojcu kask motocyklowy, takież gogle, do zwykłych butów przytroczone narty „Bobo", garbik, fajeczka i poszło... Że też się człowiek nie połamał, to cud!

Ł.K.: Ja nie byłem żadnym z nich, choć pewnie najbliżej było mi do Piotrka Fijasa, bo niedaleko mnie mieszkał.

R.K.: Czyli nie było takiej identyfikacji, jak w przypadku *„Czterech pancernych"* czy *„Hansa Klosa"*?

Ł.K.: O! Z którymś z „Czterech pancernych" szybciej można było się identyfikować. W tamtych czasach skoki nie były aż tak medialną dyscypliną w Polsce, jaką są dzisiaj. Telewizja transmitowała może Turniej Czterech Skoczni, ewentualnie igrzyska olimpijskie…

R.K.: Ale żyła wtedy legenda Fortuny...

Ł.K.: I ona dalej żyje, ale do tej legendy nie podchodziliśmy w ten sposób. Identyfikacja czy bycie fanem jakiegoś zawodnika pojawiały się wtedy, kiedy zaczynało się już na poważnie trenować. Czyli wtedy, kiedy poszerzało się pole zainteresowania. Wtedy człowiek zaczynał przyglądać się jednemu czy drugiemu zawodnikowi. Porównywało się wyniki, jakie osiągają. Choć i tak nie było to takie proste jak teraz, kiedy wystarczy włączyć komputer i każdy ma dostęp do wyników on-line.

R.K.: Skoro już jesteśmy przy tym zagadnieniu, to warto zauważyć, że tych „źródeł wiedzy" jest teraz tak wiele, że czasami jest problem z tym, aby się porozumieć. Wystarczy, że Pan będzie oglądał tylko Eurosport, a ja TVP1 i obaj możemy nie wiedzieć, o czym mówimy. Nastąpiło coś w rodzaju ogromnej atomizacji...

Ł.K.: I to jest trudność dzisiejszych czasów: problem znalezienia płaszczyzny do komunikacji. Ten problem istnieje w wielu dziedzinach, nie tylko w życiu codziennym. Mam na myśli rozmawianie o tym samym, przy jednoczesnym myśleniu o tym samym. Dobrze wiem, jak to wyglądało w sporcie. Na początku pracy trenerskiej było tak, że każdy przychodził ze swoim pomysłem i chciał natychmiast uzdrowić wszystko. Oczywiście, nigdy nie można powiedzieć, że pomysły inne niż nasze są złe. Każdy pomysł może być dobry, bo przecież do sukcesu może prowadzić wiele dróg. Natomiast sztuka w tym, aby ten „wóz z pomysłami" – używając tu metafory motoryzacyjnej – jechał w jednym kierunku. Przyjąć jeden punkt widzenia i wspólnie działać. Wyjdzie – to wyjdzie, nie wyjdzie – to będziemy działać inaczej. Ale na pewno, początkowo, trzeba skonsolidować pomysły, ludzi wokół tych pomysłów i podążać w jednym kierunku. Najważniejsze, by jednocześnie myśleć i mówić o tym samym.

R.K.: Sport był dla Pana takim normalnym zajęciem pozalekcyjnym, czy też od najmłodszych lat był Pan nakierowany na sportowy sukces?

Ł.K.: Na początku to było hobby; coś, czego dzisiaj nie jest się już w stanie osiągnąć. Wtedy była to jedyna szansa na jakąś aktywność poza szkołą, a nawet w trakcie szkoły. Nie ma rady – przy

uprawianiu skoków trochę tę szkołę się zarywało. Było sporo wyjazdów, trenowało się w godzinach lekcyjnych. Ja akurat byłem w takim regionie, gdzie nie było szkoły sportowej, a te są tak zorganizowane, że zawodnik ma czas na trening, a później idzie na lekcje. Wiadomo, śnieg mamy w zimie, dzień jest krótki – trzeba to pogodzić, a w sytuacji, kiedy nie było się w szkole sportowej, to chcąc zdążyć na trening, trzeba było się „urywać". A kiedy były wyjazdy, to i całe dni wypadały. Po jakimś czasie ten sport, systematycznie traktowany, właściwie chcemy czy nie, staje się częścią naszej codzienności i tak patrząc wstecz, trudno wyobrazić sobie inny sposób na życie.

R.K.: Domyślam się, że póki nie nauczymy się lądować bez upadku, póty ze „skakania" jest ogromna frajda. Jednak po osiągnięciu tego elementarnego poziomu zaczyna się ciężka, mozolna, co tu dużo mówić – nużąca praca. Jak w sześcioletnim chłopaku wzbudzić motywację do takiego wysiłku?

Ł.K.: Najłatwiej jest, kiedy to dziecko ma – przywołanych wcześniej przez Pana – Fortunę, Bobaka czy Fijasa. Oczywiście teraz są inni idole, ale jeśli taki mały człowiek identyfikuje się z wielką postacią sportu, to jest już połowa sukcesu. Obserwując młodych zawodników, którzy przychodzą do sportu, widzimy, że jest to zawsze związane z wcześniejszymi sukcesami. Po pierwszych znaczących osiągnięciach Adama Małysza od razu pojawiła się duża liczba „Małyszków". Teraz będzie iluś „Kamilów", a być może i „Piotrków", a może i innych imienników. Oby! Rozmawiałem kiedyś na ten temat z Simonem Ammanem, bo przecież Szwajcarzy mają problem z wystawieniem drużyny. Simon powiedział mi, że u nich mechanizm jest taki sam: jego sukcesy wywołały zainteresowanie skokami i teraz szkolą się jego następcy. Po zdobyciu przez niego medalu olimpijskiego zgromadziła się grupa zawodników, potem był słabszy sezon, ale ten pierwszy „zaciąg" wciąż trenował, potem znowu dobry sezon i kolejna grupa chętnych do trenowania. I to jest ten pierwszy impuls, zasiane ziarenko, które ma szanse wykiełkować.

R.K.: Zatem duże znaczenie w motywacji młodych zawodników mają starsi idole?

Ł.K.: Tak, idol – mocny, pozytywny przykład, z którym można się identyfikować – odgrywa bardzo ważną rolę w procesie motywacji młodego zawodnika do treningu. No chyba że są jakieś tradycje rodzinne: tata, brat, wujek, którzy uprawiali lub uprawiają daną dyscyplinę. Wtedy źródłem motywacji mogą być też tradycje rodzinne.

R.K.: No właśnie, a w Pana przypadku jak to było?

Ł.K.: Mój Tata skakał i doszedł do poziomu kadry narodowej w latach

Stanisława Bobaka… No i Tata mnie zainspirował… Pamiętam pierwszy raz na skoczni – oglądaliśmy Puchar Beskidów, a po tygodniu pierwszy raz skoczyłem…

R.K.: W którym momencie zorientował się Pan, że sport będzie Pańskim sposobem na życie, w jakiejkolwiek formie?

Ł.K.: Trudno mi wskazać ten jeden moment, w którym to się stało. Człowiek zaczyna trenować, bierze udział w konkursach i nagle okazuje się, że jest zawodnikiem kadry narodowej. Zaczyna wyjeżdżać, jest fajnie, choć wtedy też są ciężkie chwile. To nie jest tak, że zawodnik ma lekko, łatwo i przyjemnie. Zawodnik ma zawsze pod górkę, a te chwile, kiedy ma lekko, to jest 5 minut w karierze. Czasami te pięć minut trwa dłużej, czasami krócej, ale zawsze krócej jest się na szczycie niż w drodze na szczyt. No, ale skoro włożyło się w tę przygodę tyle wysiłku, to można ją już tylko kontynuować – odwrotu praktycznie nie ma. Myślę, że to czas jest tym czynnikiem, który sprawia, że trenujący zawodnik zostaje przy sporcie.

R.K.: Jest Pan absolwentem kierunku Wychowanie Fizyczne AWF w Katowicach. Kończył Pan studia ze świadomością, że będzie Pan nauczycielem?

Ł.K.: Nie, nie… w trakcie studiów kończyłem także Policealną Szkołę Obsługi Ruchu Turystycznego, co było kolejną okazją do kształcenia się. Ale już w trakcie studiów otworzyła się przysłowiowa furtka, aby zostać trenerem i to od razu w kadrze. I tak się stało, że kończyłem studia będąc już trenerem.

R.K.: Jeśli Pan pozwoli, odwołam się jednak do pańskich talentów pedagogicznych. Proszę sobie wyobrazić, że ma Pan przed sobą kompletnego laika (co jest niemal zgodne ze stanem

» **faktycznym), który chce się dowiedzieć, na czym polega praca współczesnego trenera skoków narciarskich?**

Ł.K.: O, kurcze… *(śmiech).*

R.K.: Sądzę, że jak większość naszych czytelników, dużo słucham i oglądam wiadomości o skokach, śledzę wypowiedzi komentatorów, ekspertów, ale każdy z nich mówi o czymś innym…

Ł.K.: Być może, z punktu widzenia laika trener to ten, który stoi w gnieździe trenerskim na skoczni, machnie tym, co akurat ma pod ręką i… poszło! Tymczasem współczesny trener to nieco bardziej złożony zbiór obowiązków, u podstaw którego jest budowanie dobrego, zgranego zespołu ludzi. Tak, umiejętność zgromadzenia wokół siebie zespołu odpowiednich ludzi to – moim zdaniem – podstawowy obowiązek współczesnego

trenera. Kolejnym będzie umiejętność planowania, czasami nawet każdej godziny dla poszczególnego zawodnika.

R.K.: Aż tak?

Ł.K.: Aż tak! Oczywiście nie zawsze, bo zwykle planujemy w perspektywie dni, ale kiedy jesteśmy na zawodach, wtedy obowiązuje inny, już bardzo precyzyjny rytm dnia. Trzeba zaplanować czas na posiłki, czas na trening, czas na dojazd. Można powiedzieć, że – szeroko rozumiane – planowanie to podstawa mojej pracy. Zaczęliśmy od tematu Soczi, a od dzisiaj pozostały mi cztery dni na złożenie planu finansowego na cały przyszły rok. Jest sporo takiej pracy, która nie jest pracą fizyczną, a właśnie w dużym zakresie planistyczną i organizacyjną.

R.K.: Czy to znaczy, że współczesny trener to raczej ktoś w rodzaju menedżera czy coucha?

Ł.K.: Na pewno tak, choć menedżer to raczej tylko organizator. Ja natomiast mam jeszcze dodatkowo wpływ na to, jak zawodnik wykonuje dany element. Analiza techniki i obciążeń treningowych, wprowadzanie nowych ćwiczeń do treningu. Ale to też nie jest tak, że jestem sam. Koordynuję pracę grupy ludzi. Są wśród nich odpowiedzialni za sprzęt i jego „rozwój", są odpowiedzialni za nadzorowanie jednego elementu treningu, na przykład siły. W tym celu wypreparowaliśmy, z cyklu treningowego, zajęcia zawodnika na siłowni i tym także zajmuje się jedna osoba. Każdy pracuje nad swoim wycinkiem, ale oczywiście trzeba uważać i kontrować się wzajemnie, aby nikt nie wykroczył poza swoje kompetencje, ale też aby nazbyt nie popuścił wodzy swojej fantazji. Są na przykład takie elementy w treningu i zdarzeniach – nazwijmy je – „okołotreningowych", które niemal wzajemnie się znoszą i – po prostu – trzeba na nie szczególnie uważać. Choćby sytuacja, w której musimy gdzieś dojechać, co bywa męczące, a zawodnik na miejscu musi być wypoczęty. Zatem trzeba przedyskutować z fizjoterapeutą kwestię tego, jak to zrobić, aby na belce zawodnik był w optymalnej dyspozycji fizycznej. Tak samo ze sprzętem. Pojawia się jakaś nowinka: wprowadzamy, czy nie? Czy to już jest ten czas, aby ją wprowadzić? Czy zawodnik jest już technicznie na tyle ustabilizowany, aby dodawać mu nowe elementy? Dla nas doba jest cały czas za krótka, a tydzień ma za mało dni. Siedzimy sobie teraz tutaj, w Krakowie, w eleganckim salonie Subaru, a ja o pierwszej w nocy wróciłem ze zgrupowania w Oberstdorfie i można powiedzieć, że już jesteśmy w drodze gdzieś na kolejne. Ta praca jest na pewno bardzo ciekawa, ale też bardzo pochłaniająca i wyczerpująca.

R.K.: Czy poza słynnymi manewrami z belką startową istnieją w skokach jakieś inne elementy taktyczne?

Ł.K.: Jest trochę gry psychologicznej pomiędzy ekipami i zawodnikami. Kto, kiedy i jaki sprzęt wyciągnie. Zwrócenie uwagi na jakąś nowinkę techniczną i wypuszczenie w świat informacji, że to jest coś, co daje dodatkowe metry na zeskoku.

R.K.: I to rzeczywiście tak jest, że drobna przeróbka, na przykład w wiązaniach, może zaowocować dłuższym skokiem?

Ł.K.: Tak! Dowodem jest choćby ta historia z Ammanem z 2010 roku. Tamto ulepszenie* dało mu wtedy, w przeliczeniu, skok o kilka metrów dłuższy…i świat został w tyle. Jest wiele takich elementów, a najśmieszniejsze jest to, że najczęściej te nowinki powstają w przysłowiowym garażu. Owszem, taka innowacja, wymyślona przez zawodnika czy przez sztab, ma swoje podłoże teoretyczne, ale firma czy instytucja raczej nie podejmuje się wykonania czegoś takiego, bo potrzebny jest tylko jeden egzemplarz. Robi się to „na kowadle", indywidualnie dopasowując. Dzisiaj to już naprawdę są niuanse, które odgrywają dużą rolę. Kiedy zaczynaliśmy pracę z obecną czołówką skoczków, to znaczenie miały tzw. duże zmiany: przemodelowanie treningu, całkowita zmiana sprzętu, zmiana nawyków treningowych. Dzisiaj zastanawiamy się nad tym, czy sznurówkę wiązać jedną dziurkę wyżej, czy niżej…

R.K.: Przepraszam, Panie Łukaszu, ale redakcja mi to zakwestionuje! Każą się upewnić sto razy, czy aby na pewno coś takiego Pan powiedział…?

Ł.K.: Ależ oczywiście! To nie żart. Ten pozornie drobny element ma wpływ choćby na to, jak zawodnik czuje. Skoki to nie jest dyscyplina atletyczna. Owszem, trzeba mieć dobrą motorykę, odpowiednią budowę ciała, pewne zdolności, natomiast skokom, w takiej ogólnej formie, bliżej jest do łyżwiarstwa figurowego, do gimnastyki artystycznej, do tańca, niż do skoku w dal czy wzwyż. Jest to dyscyplina zdecydowanie bardziej techniczna niż siłowa.

R.K.: Przez pewien czas był Pan asystentem Heinza Kutina. Na czym, w takim tandemie, polega praca asystenta?

Ł.K.: Zawsze wychodzę z założenia, że z każdej sytuacji możemy „wynieść" coś dla siebie, jakoś skorzystać. Czasem myślę nawet, że człowiek nie musi być nawet wykształcony w danej dziedzinie, natomiast musi mieć jakąś wizję, wyobrażenie tego, co robi czy chce robić. Jeśli chodzi o asystenta, czy w ogóle osoby na podobnym poziomie w hierarchii sztabu szkoleniowego, to one czasami mają lepszy kontakt z zawodnikami niż główny trener. To jest kwestia nawet przemycania pewnych informacji, z którymi zawodnik nie przyjdzie do głównego trenera, ale z asystentem się nimi podzieli. Zadaniem asystenta jest „przefiltrowanie" takiej informacji, ocena jej ważności, przydatności i ewentualne przekazanie jej dalej. To samo dotyczy różnych pomysłów zawodników, które pojawiają się w luźnych dyskusjach. Czasami pomysły od zawodników przychodzą »

* CAŁA HISTORIA Z WIĄZANIAMI SIMONA AMMANA PODCZAS IGRZYSK W VANCOUVER MIAŁA CHARAKTER TYLEŻ TECHNICZNY, CO PSYCHOLOGICZNY. WYPRODUKOWANY DLA SZWAJCARA NOWY RODZAJ ZACZEPU W WIĄZANIACH (ŁĄCZĄCY BUT SKOCZKA Z NARTĄ) MIAŁ SPRAWIAĆ, ŻE NARTY PO WYJŚCIU Z PROGU TRZYMAŁY SIĘ BARDZIEJ PŁASKO, NAPOTYKAJĄC NA DUŻY OPÓR POWIETRZA, CO Z KOLEI MIAŁO WPŁYWAĆ NA NOŚNOŚĆ SKOCZKA. PRZY SKOKACH W TRADYCYJNYCH WIĄZANIACH NARTY ROZCHODZĄ SIĘ PO SKOSIE NA BOKI (DLA OSIĄGNIĘCIA STYLU „V") I W TYM MOMENCIE POWIETRZE „UCIEKA". OCZYWIŚCIE TO NIE WIĄZANIA SKACZĄ! JEDNAK KIEDY INFORMACJA O TECHNICZNEJ NOWINCE AMMANA POSZŁA W ŚWIAT, WIELE EKIP, A PRZEDE WSZYSTKIM FAWORYZOWANI AUSTRIACY TAK BARDZO SKONCENTROWALI SIĘ NA ZAGADNIENIACH TECHNICZNYCH, ŻE ZAPOMNIELI O … DOBRYCH, DALEKICH SKOKACH. AMMAN BYŁ WTEDY W REWELACYJNEJ FORMIE, KTÓRĄ WSPARŁ PRZEWAGĄ PSYCHOLOGICZNĄ.

w luźnej dyskusji. I tutaj znowu ważna jest rola odpowiednich asystentów, którzy mają ogromny wpływ zarówno na zawodników, jak i na trenera głównego. Trener główny jest odpowiedzialny za wszystko, musi nad nimi panować, musi mieć pewien nadzór nad ludźmi, którzy pracują. Tymczasem asystenci wykonują często najcięższą i bardzo ważną, ale na pewno nie niechcianą pracę…

R.K.: A jak się Panu z Kutinem pracowało?

Ł.K.: Mimo iż w tamtym czasie był młodym trenerem, na początku swojej kariery w tym fachu, to miał za sobą rolę asystenta w bardzo mocnej kadrze Austrii…

R.K.: …A wiemy już, kim jest asystent, jak szczegółową i dogłębną wiedzą dysponuje i jakie jest jego znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania sztabu szkoleniowego…

Ł.K.: No właśnie. To Heinz wskazywał, czym ma zająć się asystent, co powinien robić. On pokazał też drogę dla trenera głównego. Uzmysłowił nam istnienie szeregu zagadnień, na które w Polsce niespecjalnie zwracaliśmy uwagę: jak zorganizować sprzęt, do kogo po ten sprzęt się udać, jak zorganizować hotel, zgrupowanie, jak wynegocjować dobre ceny, bo przecież z kosztami zawsze trzeba się liczyć. Jak zorganizować logistykę. Te wszystkie rzeczy on przeszczepił na polski grunt, zresztą nie tylko on, bo za jego czasów był jeszcze Stefan Horngaher w grupie młodzieżowej. Oni obaj byli wcześniej jednocześnie (!) asystentami Hannu Leppistoe w kadrze austriackiej. Dość dobrze znamy kadrę austriacką, gdyż oni dzielili się z nami swoimi doświadczeniami i nie traktowali ich jak wielkiej, niedostępnej tajemnicy. Heinz wskazywał też, jak dobierać miejsca treningowe, które nie mogą ograniczać się do skoczni i hotelu, bo trenuje i żyje się (!) także poza skocznią. To są zagadnienia, które przenieśli na nasz grunt Austriacy. Oni uświadomili nam ich znaczenie i należy im się za to wdzięczność i szacunek.

R.K.: Zatem nasuwa się oczywisty wniosek: obecność obcych trenerów była korzystna dla kadry?

Ł.K.: Tak naprawdę to my nie mieliśmy trenerów. Owszem, byli trenerzy wykształceni przed 1989 rokiem, natomiast nie było młodych trenerów. Istniała przepaść pomiędzy trenerami starszymi, jak obecny Prezes *(Apoloniusz Tajner – przyp. red.)*, Piotrek Fijas, czy trenerzy klubowi, a nami, początkującymi. To była przepaść dwóch pokoleń. Jedno pokolenie zupełnie nie zaistniało i myślę, że w tamtej sytuacji po prostu nie było innej opcji, jak trenerzy z zagranicy.

R.K.: Ostatnio powtarza się jak mantrę, że Lewandowski sam meczu dla nas nie wygra. Pan ma z kolei taką sytuację, że wyjeżdżając, zabiera Pan ze sobą kilku młodych facetów, którzy wspólnie podróżują, mieszkają - po prostu żyją codziennym życiem, po czym przychodzi moment, kiedy ten kolega obok mnie staje się moim przeciwnikiem, bo - na skoczni - ja chcę być najlepszy. A z drugiej strony, cały czas pracujecie w drużynie. Jak to wygląda od strony psychologicznej? Jak Pan z nimi rozmawia?

Ł.K.: Zawodnicy nie rywalizują ze sobą. Może się wydawać, że skoro to dyscyplina indywidualna, to rywalizujemy z kolegami z drużyny, tymczasem kiedy zawodnik siada na belce, to rywalizuje wyłącznie sam ze sobą. Żaden z zawodników nie ma wpływu na to, co zrobi przeciwnik. Zatem wszystko co zrobi, zrobi tylko dla siebie. Nie ma takiej rywalizacji jak w innych dyscyplinach, kiedy możemy np. kogoś wyprzedzić w biegu. Na skoczni każdy ma swój czas na oddanie skoku i robi to dla siebie. Co najwyżej może obserwować, co zrobi inny zawodnik, ale o bezpośredniej rywalizacji, właściwej innym dyscyplinom sportowym, nie ma mowy.

R.K.: Mamy zatem samotność skoczka na belce startowej, ale jak to się ma do rywalizacji w drużynie?

Ł.K.: Rywalizacja jest zawsze, ale – paradoksalnie – czym zawody mają wyższą rangę, tym rywalizacja wewnątrz zespołu jest mniejsza. Chęć rywalizacji widać wyraźnie w tych zawodnikach np. podczas zawodów krajowych, typu Mistrzostwa Polski, gdzie wiadomo, że są tylko oni. Kiedy jednak jedziemy na zawody Pucharu Świata czy Mistrzostwa Świata – po prostu grają zespołowo.

R.K.: Zatem, tak naprawdę liczy się to, aby któryś z naszych był dobry?

Ł.K.: Tutaj jest taka wymienność. Przypomina mi się sytuacja z ubiegłego roku, z Oslo, kiedy po pierwszej serii prowadził Kamil (Stoch), Piotrek (Żyła) był piąty albo siódmy. W drugiej serii Kamil skoczył słabiej, co nie uczyniło go szczególnie szczęśliwym, ale kiedy zobaczył, że Piotrek wygrał, to cieszył się tak, jakby on sam wygrał. A kiedy Kamil wygrywał Mistrzostwo Świata, koledzy nieśli go na swoich barkach. To był sukces całej drużyny, bo oni cały czas są ze sobą – 200 dni w roku razem. Więcej czasu spędzają ze sobą niż w swoich domach. Ale jest jeszcze inna ważna sprawa. Udało się stworzyć taką atmosferę, dzięki której wszyscy razem są w stanie po treningu pójść na wspólną kolację – całą grupą, bez inicjatywy trenera. Po prostu mają ochotę ze sobą przebywać…

R.K.: A jak trzyma Pan dyscyplinę w drużynie? Czy zawodnik wchodząc do kadry podpisuje jakieś zobowiązanie?

Ł.K.: Ich zobowiązania to jedna sprawa, ale ja muszę przyznać, że jestem szczęściarzem – trafiła mi się grupa bezproblemowa.

R.K.: Poważni, odpowiedzialni ludzie…?

Ł.K.: Oni wiedzą, po co to robią. Ich wysiłek jest mierzalny, policzalny, a na końcu także wymierny finansowo. Mają świadomość tego, że owszem można się zabawić, ale tylko wtedy, kiedy można. Przychodzi czas treningu i czasami aż się śmieję, bo stają się wtedy aż do przesady profesjonalni. Podchodzą do spraw czasami błahych na poważnie, co też nie jest dobre, bo trzeba gdzieś złapać luz i potrafić się śmiać. Natomiast wśród tych młodszych zawodników, którzy dopiero aspirują do kadry zdarzają się tzw. gagatki, ale – co ciekawe – w chwili, kiedy ktoś z tej młodszej grupy wchodzi do kadry – problemy kończą się jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. To takie samouzdrawiające działanie grupy, która przyjmuje nowych członków i wymaga od nich respektowania zastanych reguł.

R.K.: A Pańscy synowie też będą sportowcami?

Ł.K.: Synowie nie, zdecydowanie nie. Ale może córka, bo ona ma takie inklinacje. Była już na skoczni, zjeżdżała i myślę, że gdyby miała jakiś bodziec…

R.K.: No tak, Tata - trener kadry narodowej, więc skąd tu bodziec...? *(uśmiech)*

Ł.K.: Wychodzę z założenia, że nic na siłę. Podjęcie regularnych treningów to duża odpowiedzialność. Ktoś musi się tym zająć, zorganizować, dowozić na zajęcia, motywować. Jeżeli uda się spełnić te warunki, to wtedy będzie można się nad taką ewentualnością poważnie zastanowić.

R.K.: Na koniec chciałbym jeszcze wrócić do fenomenu skoków narciarskich, które trenuje się w drużynie, po czym skacze się indywidualnie walcząc z samym sobą, a na końcu z sukcesu cieszą się poszczególni zawodnicy drużyny, traktując ten sukces niemal jak osobisty. Gdyby miał Pan przyrównać skoki do innej dyscypliny sportowej, na co by Pan wskazał?

Ł.K.: Nie wiem, czy nie najbliżej byłoby skokom do strzelectwa. Na strzelnicy zawodnik też nie ma wpływu na to, co zrobi przeciwnik. Zostaje sam ze sobą i z własnym celem. I sztuką jest popełnić jak najmniej błędów, choć każdy je popełnia. Nie ma czegoś takiego jak skok idealny, bo zawsze coś można poprawić. Zawodnik powinien pamiętać, jak wykonać wszystkie elementy i to jest właściwie wszystko, co może zrobić od siebie, dla siebie. Najgorsze, co może przytrafić się skoczkowi, to sytuacja, w której wynik staje się dla niego celem. Paradoksalnie, zawodnik na ten wynik ma bardzo ograniczony wpływ. On może jedynie dobrze skoczyć i czekać, co zrobią inni. Nie ma wpływu choćby na to, jakie będzie miał warunki atmosferyczne w trakcie skakania, a one w dużym stopniu decydują o tym, jakie odległości osiągnie. Myślę, że udział zawodnika w końcowym rezultacie to jedna trzecia wszystkich elementów składowych skoku…

R.K.: Co tu dużo mówić - podsumowanie godne tyleż Alfreda Hitchcocka, co buddyjskiego lamy. Skojarzenie z pierwszym, bo pointa mocna i nieco poraża, a z drugim, bo wskazuje na potrzebę dużej dawki pokory u zawodników oraz stawia drogę do celu nad sam cel. Dziękuję za rozmowę!

Ł.K.: Dziękuję… ■

tekst: **MAGDALENA MARCINKOWSKA** (MANDALENKA)
zdjęcia: **MAGDALENA MARCINKOWSKA** (MANDALENKA), **ADAM PECZOT** (APE), **PRIMAR, ROBERT MAGIERA**

Trasa Turystyczna Szosowa, czyli co szosa ma wspólnego z morzem?

Nie jest łatwo napisać relację z Plejad… Ta będzie z Trasy Turystycznej Szosowej (potocznie zwanej Tur-Szosem), a do tego okiem i językiem „świeżynki", która miała niebywałą przyjemność bawić się w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej na X Jubileuszowym Zlocie Plejad po raz pierwszy w życiu – acz z pewnością nie ostatni. Bakcyl „plejadowy" został połknięty i dobrze się ma.

Powstrzymując się od powtórzeń krajoznawczo-geograficzno-historycznych, pięknie opisanych w numerze 50–51 „Plejad", postanowiłam pokazać radość, frajdę, zabawę, rywalizację i emocje, jakie są nieodłączną częścią tej imprezy.

Za oknem dość jesiennie, w kalendarzu mocno zimowo, a w głowie przemykają kolorowe, deszczowo-słoneczne slajdy z Plejad. Jednym z zadań na Trasie TUR-S było napisanie zwrotki piosenki do melodii „Morskich opowieści" – oczywiście o tematyce subarowo-zlotowej. Moje zapiski oryginalne przepadły, ale wspomnienia same układają się w tamtym rytmie.

Zatem…

Kiedy zimno jest za oknem
I Subaru w deszczu moknie,
Wtedy chętnie opowiadasz
O przeszłych Plejadach.
Kto chce, ten niechaj czyta,
Kto nie chce niech nie czyta
To subarowe treści
Z Plejad opowieści
Tu całymi rodzinami
Z dziećmi, psami i kotami
Z całej Polski przyjeżdżają
Dwa dni czadu dają.
Z przyjaciółmi się witają,
Jedzą, piją i śpiewają.
Od startu do mety walczą,
A na koniec tańczą.
Z roku na rok coraz liczniej,
Z roku na rok coraz huczniej…
Przyjeżdżają na Plejady
Ludzie dla zabawy.
Hej Ha, w Subaru wsiadaj,
Hej Ha, niech pilot gada
Wyruszaj na Plejady
Na dwa dni zabawy!
Toast za zdrowie Ojca
Zlot niechaj nie ma końca
Za rok też przyjedziemy,
Bawić się będziemy.
Odbierz numer swój startowy.
Czy samochód masz gotowy?
Masz koszulkę Plejadową?
Wyglądasz zlotowo!

»

fot. Robert Magiera

fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalenka) x 9

Na starcie Tur-Szosu pojawiło się kilkadziesiąt aut Subaru – praktycznie przegląd od Legacy, przez Forestera i Outbacka, po Imprezy. Na Tur-Szosie obowiązywały numery boczne od 300 do 364. Polowanie na nie rozpoczęło się, zanim jeszcze SIP oficjalnie ogłosił zapisy na Plejady. Każdy chciał mieć jakiś „wyjątkowy" – jak 300, 303, czy 333…

Organizatorzy zadbali o złotowe koszulki – tradycyjnie niebieskie z nadrukiem upamiętniającym X Plejady i o „wyprawkę" dla każdej załogi. Jubileuszowe Plejady zaskoczyły uczestników kamerami do kręcenia filmów z kokpitów lub masek aut, jakie ufundowało SONY. Już dzień przed startem czuć było, jaka zapowiada się frajda.

Z Forum ludzi tu poznajesz
I radości upust dajesz.
Każdy jakieś ma wspomnienia
Do opowiedzenia.
Dla Pilotów jest odprawa
To nauka i zabawa.
Kto Drogowej Książce wierzy
Jedzie jak należy.

Popołudnie i wieczór przed startem upłynęły pod znakiem szkoleniowo-instruktażowym. Każdy nowy (a czasem i doświadczony) pilot dowiedział się, jak poprawnie czytać książkę drogową i jak ważne jest stawianie się na czas na PKC (Punktach Kontroli Czasu). Potem ratownicy GOPR przeprowadzili pokaz i krótkie szkolenie z zasad postępowania z osobą nieprzytomną. Kto uważnie wsłuchał się i zapamiętał – mógł w dniu następnym zdobyć maksymalną ilość punktów, bo takie właśnie przygotowano jedno z zadań na trasie. W tzw. międzyczasie nauczyliśmy się obsługiwać otrzymane kamery SONY.

Rano wstawaj szybko, sprawnie
Ustaw się na starcie ładnie
Słońce sprzyja Przyjacielu
Więc dotrzesz do celu.

Każda załoga miała wyznaczony własny czas startu. W punkcie startowym należało stawić się kilka minut

przed nim, odebrać suchy prowiant, wodę i oczywiście Kartę Zadań. Punktualny start i punktualne przybycie do kolejnych PKC i na metę okazały się bardzo ważne przy końcowej punktacji.

W trakcie zawodów należało nie tylko wykonać konkretne zadania z karty, ale także znaleźć odpowiedzi na wiele pytań z historii regionu i geografii Jury Krakowsko-Częstochowskiej. Wszak w zamyśle cała impreza to nie tylko rywalizacja sportowa, zręcznościowa czy samochodowa, ale także czas na wzbudzenie ciekawości w uczestnikach, zachęty do tego, by zechcieli przyjechać tu na dłużej i poznać ten szczególny kawałeczek Polski dokładniej, bo warto…

Gdy na Zamku w Ogrodzieńcu
Mnicha brązowego spotkasz
On zadanie Ci przydzieli
Co mu musisz sprostać.
Policz sprawnie wszystkie wieże.
Symbol czego – nietoperze?
Są na szlaku Orle Gniazda?
Będzie niezła jazda!
Gdy w Smoleniu szukasz studni
GOPR zadania nie utrudni
Nieprzytomny człowiek leży?
Zrób to co należy!

Na PKC-a zdążyć trzeba
Na parkingu przy zalewie
Jest jeździdło wywrotowe
I slalom gotowy…

Zmagania na trasie TUR-SZOS angażowały myślenie, pamięć, koncentrację, ale także mięśnie. Sporo było wyzwań,

w których zwinność, sprawność, rywalizacja sportowa grały pierwsze skrzypce. Jak ta na zdjęciu powyżej – polegająca na jeździe przedziwnej konstrukcji

„hulajnogą", czy późniejsze związane z wodą, wspinaczką, łucznictwem…

Na ołtarzu zlicz kolumny
To zadanie było trudne…
Potem u zielarki sprawnie
Zioła kto odgadnie?
Pod kościołem w Wysocicach
Tabliczki misyjnej szukać
Czy to komuś się udało?
Odpowiadać śmiało!

która wydawała się najlepsza… nie była poprawna. Wujek Google raczej nie pomógł. Trzeba było znaleźć się w konkretnym miejscu, poczytać tablice informacyjne, podpytać kustoszy czy przewodników, rozejrzeć uważnie, sięgnąć pamięcią do wiadomości ze szkoły… Skały, minerały, zioła, symbole, fauna i flora Jury, jej zabytki zostały pięknie wkomponowane w całą imprezę. Jakie pustynie, wzgórza, ile jaskiń jest na Jurze, jacy królowie i wojska wpisali się najbardziej w jej historię… Doskonale bawili się dorośli i całe rodziny. Nieustannie kojarzy mi się to z fantastycznie zorganizowaną zabawą w „podchody" z czasów harcerskich – tyle że bardziej urozmaiconą i „zmotoryzowaną".

Herkulesa zaś Maczuga
Pod Pieskową rośnie Skałą.
Obiad w Karczmie zjeść się uda
I mieć przerwę małą.

A w Zawierciu w hucie starej
Szkła różnego są rodzaje.
Tam kieliszki i karafki
Wypełniają szafki.
Na Okiennik Wielki ruszaj!
Trzepie się na linie dusza.
Rzucisz okiem na Ostaniec?
Pieczątkę dostaniesz.

fot. Primar

Do PKC-a dojedź sprawnie
Kartę zadań oddaj ładnie.
Na wyniki czekaj teraz,
Punkt do punktu zbierasz…

Niektóre z zadań wprawiały nas w zakłopotanie, bo wcale nie było łatwo znaleźć właściwą odpowiedź. A czasem okazywało się, że odpowiedź,

Była też Pustynia w planach,
Tam przejażdżka murowana.
Kto jest śmiały - ten na linie
Fikołka wywinie.

Myślę, że pierwszy dzień zmagań był tak samo emocjonujący dla każdej załogi – bez względu na to, na jaką trasę się zdecydowała »

zapisać. Każdy poddał się emocjom rywalizacji, liczył po cichu zdobyte przez cały dzień punkty i czekał na wywieszenie oficjalnych wyników z pierwszego etapu. Zanim to nastąpiło, była oczywiście kolacja na świeżym powietrzu – bigos po raz kolejny ☺ Ale tak naprawdę nie miało to większego znaczenia…

Chętni mogli pod okiem fachowców wdrapać się na ściankę wspinaczkową, a tak naprawdę wszyscy czekali pod wielkim namiotem na wieczorne wspominki o poprzednich Plejadach. Okraszone dowcipami, anegdotami, zdjęciami i filmami….

Już z bigosem gar paruje,
Głodny tłum się tam kotłuje,
Możesz się na ściankę wdrapać,
Równowagę łapać.
Wieczór wspomnień i gawędy,
Z pierwszych Plejad i następnych…
Powiedziała liczne słowa
Matka Forumowa.

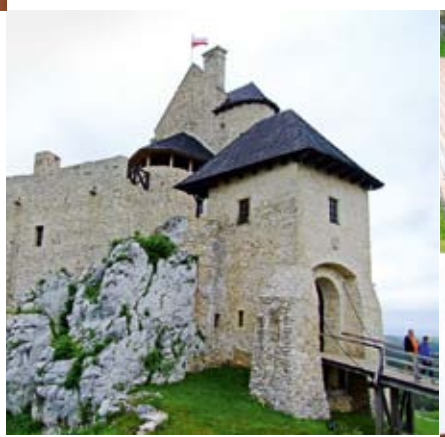
fot. Primar

Razem z Ojcem Dyrektorem
Opowieści gładkim torem
Suną wartko i wesoło
jak w Subaru koło.
Listy rankingowe wiszą,
Zlot się okrył nocną ciszą.
Każdy skrycie marzy o tym,
By na pudło wskoczyć.

Dzień drugi zmagań nie rozpieszczał nas pogodą. Było deszczowo, chłodno i tylko momentami pojawiało się słońce. Tak naprawdę jednak w atmosferze zabawy i zmagań nikt się tym nie przejmował. Przydały się wielkie subarowe parasole, które niebieściły się na tle szarego nieba w każdym miejscu, w którym trzeba było wykonać zadania na świeżym powietrzu…

Ranek mglisty i deszczowy,
Przyszło znów nam łamać głowy.
Żeby odpowiedzi znaleźć,
Niełatwe to wcale.
O pająki nas pytają
Po historii przeczołgają…
Minerałów bryłek kilka
Masz rozpoznać w chwilkę.
Skalna Brama w Bobolicach,
Widok wokół nas zachwyca,
Ale do Poraju trzeba
Choć deszcz leje z nieba.

Nad Zalewem, na przystani
Motorówką płyńmy sami.
W prawo, w lewo, wokół boi…
Kto się wody boi?
Stamtąd prosto do Olsztyna.
Czy na zamku jest jaskinia?



A na łące musisz zuchu
Strzelić celnie z łuku.
Idź na obiad do Spichlerza,
Pachnie pysznie znad talerza.

Nie przeszkadza to, że pada
Świetna jest zabawa.
Siedlecka Pustynia czeka,
Odnajdź niemieckiego człeka.
On dla Ciebie ma zadanie,
A potem pytanie.
Stary motor z czasów wojny
Odpal szybko i spokojnie.
Kto zagadkę zna BOXERA
Punktów tu nazbiera…
Złoty Potok znaleźć trzeba
Pałac tam i stare drzewa.

Tam w kamieniu na pytanie
odpowiedź dostaniesz.
Siedzi sobie tam poeta,
W kapeluszu na nas czeka…
Rymowanych o Subaru
Zażądał słów paru…

fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalenka) x 5

Swoją drogą – ciekawa jestem bardzo tego poematu napisanego setkami rąk Zlotowiczów…

Staw Amerykan nas wzywa.
Jaka słynna tam jest ryba?
W deszczu ścigaj się w kajaku…
Ilu jest chojraków?
Do Stodoły w Żarkach zdążyć,
Nie ma co po mieście krążyć.
W jednej trzeba… Olaboga!
… ulepić pieroga!

fot. Primar

Ruszaj potem do Mirowa
Niedaleka to jest droga.
I ostatnie już pytanie,
czy odpowiesz na nie?
Jedź na metę do Ostańca.
Czas szykować się do tańca.
Bufet kusi potrawami
… no i napojami.

Pożegnalny wieczór imprezowy pod białym namiotem przeciągnął się do rana. Dyskoteka prowadzona przez Marka Sierockiego, nagrody konkursowe dla wielu załóg, rozstrzygnięcie konkursu fotograficznego, mnóstwo śmiechu, opowiadań z tras, zdarzeń i „wpadek", masa gratulacji oraz oczywiście obietnic spotkań i rywalizacji za rok…

Pojawiła się też filmowa relacja z Subariady – pierwszej subarowej wyprawy do Rumunii, która mogła odbyć się dzięki wsparciu i zaangażowaniu SIP. Ojciec Dyrektor został uhonorowany przez uczestników Forum Subaru specjalną statuetką, a tradycyjne „Sto lat" wyśpiewane przez Zlotowiczów chwytało wzruszeniem za gardło.

I FORUMOWA SUBARIADA, CZYLI MAJÓWKA Z WAMPIRAMI /CZ. 2/ str. **48**

Ojca Dyrektora praca
Sercem wdzięcznym doń powraca
Sto lat chórem wyśpiewali,
Statuetkę dali…

Czas rozstrzygnąć kto zwyciężył,
Się na podium będzie prężył?
Film obejrzeć z Subariady
– rumuńskiej wyprawy….
Podziękujmy więc Dyrekcji
Za bezcennych wiele lekcji,
Za kolejne już Plejady
Co są od dekady….
Hej, Ha, w Subaru wsiadaj,
Hej, Ha, niech pilot gada
Wyruszaj na Plejady
Na dwa dni zabawy!
Toast za zdrowie Ojca
Zlot niechaj nie ma końca
Za rok też przyjedziemy,
Bawić się będziemy…

Moje osobiste podsumowanie Plejad jest jedno – chcę koniecznie być na kolejnych i jeszcze kolejnych – póki tylko będą… Kto zaś przeczytał, niech wsiada koniecznie w Subaru i w 2014 sam sprawdzi, jak świetnie można się bawić na Zlocie!

Dziękuję Organizatorom, Sponsorom, Uczestnikom oraz oczywiście mojemu doskonałemu kierowcy, Adamowi… ■

PARTNERZY
PATRONAT MEDIALNY
PATRONAT

tekst: **PAWEŁ KURPIEWSKI**/FOTELIK.INFO
zdjęcia: **MATEUSZ FILIPIUK**

Zimowa kurtka i pasy bezpieczeństwa,

czyli jak nie stracić wątroby i śledziony podczas zderzenia

Opowiem o dorosłych i o zapinaniu pasów w sezonie zimowym, a konkretnie o zapinaniu pasów bezpieczeństwa na kurtce. Jak nie stracić wątroby i śledziony podczas zderzenia? Zapraszam na eksperyment „życie".

Zostałem zapytany o to, jak zapinać pas bezpieczeństwa w zimie, kiedy nosimy dużą, puchową kurtkę. Czy to ma jakieś znaczenie dla bezpieczeństwa zapinających pasy kierowcy i pasażera? Czy pas ma przebiegać na kurtce, czy pod kurtką? Ma to kolosalne znaczenie! Mógłbym napisać na ten temat doktorat, ale zamiast tego postanowiłem zrobić bardzo prosty eksperyment „życie".

Eksperyment „życie", odsłona 1.

Okazuje się, że pas bezpieczeństwa zapięty na kurtce, kiedy odcinek biodrowy nie przylega bezpośrednio do ciała, daje luz rzędu 16,5 cm 1. Czym to skutkuje? Jeżeli dojdzie do zderzenia, to luz powstały w wyniku zapięcia pasa na puchowej kurtce zostanie niemal całkowicie sprasowany. Pas „wjedzie" Ci na brzuch, stracisz wątrobę, śledzionę i jelita.

Nie żartuję. W czerwcu tego roku jeden z naszych instruktorów uczestniczył w wypadku samochodowym, był poprawnie zapięty pasem bezpieczeństwa i następnego dnia przyszedł do pracy. Kierowca, który miał zbyt luźno zapięty pas bezpieczeństwa, spędził 2 tygodnie w szpitalu. Miał ciężki obrzęk wątroby i śledziony, a tylko „rów bezpieczeństwa" napełniony błotem uratował mu życie, jak mówili policjanci, którzy byli świadkami zdarzenia.

1 Luz powstały po zapięciu pasa bezpieczeństwa na kurtce to aż 16,5 cm.

PAWEŁ KURPIEWSKI - EKSPERT DS. BEZPIECZEŃSTWA DZIECI W SAMOCHODACH, BIOMECHANIK ZDERZEŃ, REDAKTOR SERWISU **FOTELIK.INFO**, EKSPERT RZĄDOWEJ KAMPANII „ZAPNIJ PASY. WŁĄCZ MYŚLENIE" ORAZ MIĘDZYNARODOWEJ KAMPANII „FIRST CAR SEAT", DYREKTOR KAMPANII SPOŁECZNEJ „OGÓLNOPOLSKIE INSPEKCJE FOTELIKÓW", SĘDZIA GŁÓWNY MISTRZOSTW POLSKI FOTELIKIADA, WŁAŚCICIEL FIRMY KONSULTINGOWO-SZKOLENIOWEJ 4CPS - FOR CHILD PASSENGER SAFETY. JAKO NIEZALEŻNY KONSULTANT I SZKOLENIOWIEC PRACOWAŁ DLA NAJWIĘKSZYCH PRODUCENTÓW FOTELIKÓW.

PAWEŁ KURPIEWSKI ZAJMUJE SIĘ EKSPERTYZAMI, DORADZTWEM I SZKOLENIAMI Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA DZIECI W SAMOCHODACH. DORADZA PRODUCENTOM I IMPORTEROM FOTELIKÓW SAMOCHODOWYCH DLA DZIECI. SZKOLI PERSONEL SKLEPÓW OFERUJĄCYCH TAKIE FOTELIKI, POLICJANTÓW I PERSONEL MEDYCZNY, CZYLI LUDZI, KTÓRZY WIEDZĘ O BEZPIECZEŃSTWIE DZIECI W SAMOCHODACH MOGĄ UPOWSZECHNIAĆ WŚRÓD RODZICÓW. PAWEŁ KURPIEWSKI JEST TWÓRCĄ PIERWSZEGO POLSKIEGO SERWISU POPULARNONAUKOWEGO DLA RODZICÓW W CAŁOŚCI POŚWIĘCONEGO FOTELIKOM SAMOCHODOWYM DLA DZIECI. FOTELIK.INFO SWOJĄ DZIAŁALNOŚĆ ZAPOCZĄTKOWAŁ POD KONIEC 2004 ROKU. WTEDY TO PAWEŁ KURPIEWSKI, PUBLIKUJĄCY NA ŁAMACH GRUPY DYSKUSYJNEJ PL.SOC.DZIECI POD PSEUDONIMEM „INŻYNIER", POSTANOWIŁ DZIELIĆ SIĘ SWOJĄ WIEDZĄ Z DZIEDZINY BIOMECHANIKI Z RODZICAMI POSZUKUJĄCYMI INFORMACJI O BEZPIECZEŃSTWIE DZIECI W SAMOCHODACH. NAPŁYWAJĄCE ZA POŚREDNICTWEM POCZTY PYTANIA CZĘSTO SIĘ POWTARZAŁY. JEDYNĄ ROZSĄDNĄ DROGĄ ROZWOJU BYŁO ZATEM ZBUDOWANIE PRĘŻNEGO SERWISU INTERNETOWEGO. FOTELIK.INFO CIĄGLE SIĘ ROZWIJA I JEST OBECNIE W POLSCE NAJWIĘKSZYM ŹRÓDŁEM WIEDZY NA TEN TEMAT.

PAWEŁ KURPIEWSKI MÓWI O SKOMPLIKOWANYCH ZAGADNIENIACH INŻYNIERII ZDERZEŃ W BARDZO PRZYSTĘPNY I EFEKTOWNY SPOSÓB. DLATEGO TEŻ JEST CZĘSTYM GOŚCIEM PROGRAMÓW RADIOWYCH I TELEWIZYJNYCH POŚWIĘCONYCH TEMATYCE BEZPIECZEŃSTWA DZIECI W SAMOCHODACH. JEST TEŻ NAJCZĘŚCIEJ CYTOWANYM EKSPERTEM W TEJ DZIEDZINIE W POLSKIEJ PRASIE I INTERNECIE.

PRYWATNIE MĄŻ JEDNEJ ŻONY I OJCIEC DWÓJKI DZIECI.

Eksperyment „życie", odsłona 2.

Wyjęliśmy „gadżety" z kieszeni. Rękawiczki, chusteczki do nosa, kluczyki i jakieś inne drobiazgi, które widzicie na zdjęciu 2. Po wyjęciu tego wszystkiego różnica, powstała w stosunku do poprzedniej pozycji pasa, wyniosła aż 7 cm. To znaczy – skasowaliśmy 7 cm luzu. Luz mierzony od punktu 0 wyniósł 9,5 cm.

To wciąż za dużo, by powierzyć skasowanie tego luzu pirotechnicznym napinaczom pasów. Nawet, jeśli Twoje auto, tak jak moje, ma takie napinacze pasów, to zostaw je na luzy, które powstaną przypadkowo w toku zderzenia, a nie zadawaj pirotechnicznym napinaczom tak trudnego zadania jak skasowanie 9,5 cm luzu tylko dlatego, że nonszalancko zapiąłeś swój pas bezpieczeństwa, układając jego biodrową część na kurtce. Mamy tutaj gwarancję nurkowania pod pasem bezpieczeństwa. Więcej o nurkowaniu, czyli wślizgiwaniu się pod biodrowy pas bezpieczeństwa, pisałem i ilustrowałem filmem na blogu: goo.gl/4bTDhp

2 Opróżnione kieszenie. Wszystkie te elementy stwarzają dodatkowy luz, a przy zderzeniu mogą wbić się w ciało dociśnięte pasem bezpieczeństwa.

Pirotechniczny napinacz pasa bezpieczeństwa to urządzenie, które kasuje luzy pasa bezpieczeństwa i może być umieszczone w 3 różnych punktach:
- w zwijaczu pasa, wtedy „dowija" pas kasując luzy na odcinku barkowym w kilka milisekund po wykryciu przez czujniki zderzenia,
- w dolnym punkcie kotwiczenia pasa, wtedy kasuje luzy z pasa biodrowego,
- w zamkach pasa bezpieczeństwa, które jednocześnie kasują luzy na barkowej i biodrowej części pasa bezpieczeństwa.

Eksperyment „życie", odsłona 3.

Jak nie stracić wątroby i śledziony podczas zderzenia? Proste, chłopie (ew. Proste! Proszę Pani!)! Ułóż sobie ten

3 Po przełożeniu pasa biodrowego pod kurtkę luz wynosił już tylko 4 cm. To o 12,5 cm mniej.

pas bezpieczeństwa pod kurtką, na miednicy, poniżej kolców biodrowych. O tych kolcach pisałem już tak dużo… Jeżeli nie wiesz, gdzie je znaleźć – poszukaj na blogu **foteliki-pod-lupa.pl**. Zrób rozbierane ćwiczenia w domu, poćwiczcie razem z małżonką/małżonkiem i nauczcie się odnajdować kolce biodrowe przednie górne. Ułożenie pasa pod nimi pozwoli Wam zachować wątrobę i śledzionę.

3 Jaki był wynik odsłony 3. eksperymentu „życie"? Luz na pasie bezpieczeństwa, mierzony od punktu 0, wyniósł już tylko 4 cm, natomiast różnica pomiędzy ułożeniem go na kurtce, w której były chusteczki, telefon i inne bardzo potrzebne nam rzeczy wyniosła 12,5 cm. Te 4 cm luzu to luz, z którym poradzi sobie pirotechnika, o ile ją masz. A ja mówię – walczymy dalej. Chcemy być zapięci tak dobrze i tak ciasno, jak to tylko jest możliwe.

Eksperyment „życie", odsłona 4.

Jak nie stracić wątroby i śledziony podczas zderzenia? Dociągając pas bezpieczeństwa ruchem, którego powinniście się nauczyć, aby stosować go nawykowo podczas zapinania pasów. Po wpięciu klamry pasa bezpieczeństwa w zamek pociągamy za jego barkową część do góry tak, by część biodrowa pasa bezpieczeństwa opięła się dookoła miednicy. Uzyskujemy wtedy luz mierzony od punktu 0 rzędu 2 cm. Chciałbym, abyście zawsze jeździli właśnie tak zapięci pasami bezpieczeństwa. Różnica pomiędzy tym położeniem pasa bezpieczeństwa a najgorszym zarejestrowanym wyniosła 14,5 cm!

4 Dopiero po ściągnięciu kurtki pas przylega ciasno do ciała. Różnica pomiędzy markerem 1 a 5 to aż 16,5 cm. Ta odległość to luz pasa bezpieczeństwa, który sprawia, że podczas zderzenia uderzysz w pas z prędkością, z którą porusza się samochód.

Eksperyment „życie", odsłona 4'.

Nie oznaczaliśmy tego na pasie bezpieczeństwa, jest to też niewidoczne na fotografii. Sprawdziliśmy, czy zdjęcie kurtki z barku w sposób istotny skasuje luzy na pasie bezpieczeństwa. Uzyskaliśmy dosłownie dodatkowe 0,5 cm, o które specjalnie nie ma co się bić. Proponuję – ubierz się cieplej i załóż gruby wełniany sweter lub polar i siadaj w samochodzie bez wierzchniego okrycia. Jest to trudne do zrealizowania w przypadku naszych najmniejszych dzieci, ale o tym będę mówił w oddzielnym wpisie. Sam chyba przeżyjesz. Spróbuj, bo warto. W trosce o Twoje zdrowie i życie.

Eksperyment „życie", odsłona 5.

Jak nie stracić wątroby i śledziony podczas zderzenia wskutek nurkowania pod biodrową częścią pasa bezpieczeństwa w wyniku tego, że zostawisz tam zbyt duże luzy? Nie widzisz tych luzów? Wróć do punktu 1 i zobacz, że pas zapięty na kurtce, w której kieszeniach masz rękawiczki, bardzo przydatne w zimie i telefon, bez którego naprawdę nie możesz się ruszyć, i klucze od domu, które też Ci się przydadzą, i chusteczki do nosa... Nie noś tego wszystkiego w kieszeniach kurtki, na którą zapinasz pas bezpieczeństwa! Brak kurtki – brak luzu. Różnica pomiędzy zapięciem pasa bez kurtki i na kurtkę wyniosła aż 16,5 cm!

Może trudno Ci uświadomić sobie, jak wygląda ten luz w sytuacji, kiedy dochodzi do zderzenia, w jaki sposób on się wytwarza? Kurtka i wszelkie puszyste warstwy odzieży, które stwarzają dystans pomiędzy biodrową częścią pasa bezpieczeństwa a Twoim ciałem, są Twoim wrogiem. Podczas zderzenia kurtka zostanie sprasowana do grubości między 2 a 4 mm. I tyle dystansu pozostanie między pasem bezpieczeństwa a Twoim ciałem.

Kurtka, na której masz zapięty pas bezpieczeństwa, tworzy dystans pomiędzy Twoimi biodrami a pasem bezpieczeństwa rzędu 16,5 cm. Podczas zderzenia sprasuje się i będzie cieńsza niż 5 mm, a 16 cm luzu, które jest pomiędzy Tobą a pasem, pokonasz pod wpływem sił zderzenia, na końcu uderzając swoim ciałem w pas bezpieczeństwa z energią kinetyczną wynikającą z prędkości, z jaką porusza się samochód tuż przed zderzeniem, lub wślizgując się pod pas bezpieczeństwa (zjawisko nurkowania). Nie życzę Ci ani jednego, ani drugiego.

4 Prawidłowo zapięty biodrowy pas bezpieczeństwa, czyli pas ściśle przylegający do ciała i leżący poniżej kolców biodrowych przednich górnych, gwarantuje, że siły działające podczas zderzenia zostaną równomiernie rozłożone na Twoją miednicę. Jest ona najtwardszą/najbardziej wytrzymałą kością w całym organizmie człowieka. Biodrowy pas bezpieczeństwa przytrzymujący w ten sposób miednicę oraz pas barkowy poprowadzony przez środek mostka i środek ramienia sprawią, że będziesz wytracał swoją prędkość wraz z samochodem, maksymalnie wykorzystując dobrodziejstwa pasa bezpieczeństwa, pirotechnicznych napinaczy pasów i poduszki powietrznej, nie narażając Cię na nurkowanie i obrażenia narządów wewnętrznych jamy brzusznej. ■

Wartości podane w eksperymencie dotyczą mojego przypadku. Być może u Ciebie luzy na pasie bezpieczeństwa będą mniejsze, bądź jeszcze większe. Sprawdź to i pamiętaj o zdejmowaniu kurtki przed jazdą samochodem lub co najmniej o układaniu biodrowej części pasa bezpieczeństwa pod kurtką, bezpośrednio na biodrach. Jeśli nie zdecydujesz się na jazdę samochodem bez kurtki, zatrzymaj się w trakcie jazdy, kiedy już zrobi się nieco cieplej, rozepnij kurtkę i ponownie naciągnij pas.

Amerykanie już mają **nowe WRX STI**

Dla przemysłu samochodowego każdy kolejny sezon zaczyna się od styczniowego NAIAS, czyli od North American International Auto Show. Pierwszy amerykański salon samochodowy odbył się w roku 1907, w Detroit. I tak już zostało.

Właśnie te imprezy, zwane „NAIAS" odbywające się corocznie (z małymi wyjątkami) od roku 1989, „ustawiają" na każdy sezon rynek samochodów w USA. Od wielu lat odbywają się one w Cobo Center (Cobo Hall), czyli w gigantycznej, wielocześciowej hali wystawienniczej i widowiskowej w centrum miasta. Największą wystawą jest tu właśnie coroczny Auto Show, który w tym roku odbył się na powierzchni ponad 90 000 m^2. I jeszcze jedno – nie należy międzynarodowego salonu samochodowego mylić z tuningową wystawą AutoRama, która krążąc po całych Stanach, pojawia się w tym samym obiekcie co rok w marcu.

Stany Zjednoczone to wielki kraj, więc tradycją stało się, że po zakończeniu North American International Auto Show, odbywającego się w stolicy amerykańskiego przemysłu motoryzacyjnego, rozpoczynają się bardziej lokalne wystawy samochodowe na wschodnim i zachodnim wybrzeżu. Jednak to NAIAS, współorganizowany przez Międzynarodową Organizację Producentów Samochodów *(International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)*, ma wśród amerykańskich wystaw największe znaczenie dla firm zarówno miejscowych, jak i zagranicznych. Przecież istnienie wielu z nich zależy właśnie od sytuacji na rynku samochodów w USA.

Oczywiście, rynek samochodowy tego kraju ma swoją specyfikę, więc np. europejscy klienci nieco mniej interesują się amerykańską ofertą

i czekają na swoje własne wystawy. Ponieważ jednak NAIAS jest pierwszą wielką, międzynarodową wystawą samochodową w sezonie (w Europie na początku roku liczy się również styczniowa wystawa w Brukseli i przede wszystkim marcowa w Genewie), wielu specjalistów i komentatorów pilnie śledzi wydarzenia w Detroit. Częściowo z czystej ciekawości, a częściowo, by podpatrzyć propozycje firm europejskich lub japońskich, które wkrótce, choć zapewne w zmodyfikowanej formie, trafią na Stary Kontynent. Takich aut przedstawiono w tym roku co najmniej kilkanaście.

Dotyczy to oczywiście także Subaru, dla którego USA są największym, wiodącym rynkiem. W tym kraju sprzedaje się właściwie wszystkie modele spod znaku „Plejad" (wiele z nich trafia potem w nasze okolice), rezygnując jedynie z najmniejszych samochodów, oraz z wersji z silnikami SUBARU BOXER DIESEL. Nic więc dziwnego, że większość nowych modeli Subaru debiutuje właśnie w Stanach, a w praktyce oznacza to pokaz podczas styczniowego NAIAS w Detroit.

Jaki więc nowy model Subaru znalazł się w centrum zainteresowania podczas tegorocznego amerykańskiego show? Ten, który od wielu lat podnosi fanom marki ciśnienie krwi, a u niektórych jest przyczyną poważnego ślinotoku: WRX STI. Nie trzeba tłumaczyć, że to specyficzny samochód, nawet jak na Subaru. Mało kto znajduje rozsądne uzasadnienie, by go kupić. Ale to właśnie on sportowo „zabarwia" obraz japońskiej marki. Nawet jeżeli większość klientów wybiera w końcu rodzinne kombi.

Wróćmy jednak do nowego WRX STI. Jego amerykański debiut wskazuje, że coś się w Subaru zmienia. Szefowie firmy docenili chyba na powrót znaczenie sportowego, a dokładniej mówiąc – rajdowego image Subaru. Praktycznie cała »

konferencja i prezentacja modelu, jaka odbyła się 14 stycznia w hali w Cobo Center, poświęcona była pochodzeniu i charakterowi auta. Przywołano dawne sukcesy w WRC, legendarnych kierowców, zwycięstwa na Nurburgringu i w rallycrossie. Pochwalono się nawet, że Subaru (USA) ponownie nawiązuje współpracę z Travisem Pastraną. Otwarcie i z dumą przyznano, że samochód testowano na torze wyścigowym z pomocą kierowców rajdowych, a celem było stworzenie bezpiecznej i nowoczesnej „rajdówki", a nie przytulnego, choć szybkiego „kanapowozu". A wszystko to w USA, gdzie w wielu miejscach nawet zapiszczenie kołami na asfalcie może skończyć się pobytem w więzieniu!

Jakie więc będzie nowe WRX STI? Auto powstało na bazie dotychczasowego modelu WRX (sprzedawanego obecnie w USA). Z zewnątrz dostrzeżemy, że pojawił się nowy, zgodny ze stylem pozostałych najnowszych Subaru, sześciokątny wlot powietrza do silnika. Inaczej wyprofilowano nadkola i boki auta, węższe są tylne lampy, nieco inny tylny spojler i zderzak wraz z dyfuzorem. Słupki A przesunięto do przodu i dla lepszej widoczności zmieniono położenie bocznych lusterek. Nieco ożywiono też wystrój kabiny.

Więcej ważnych zmian ma mieścić się „pod skórą" nowego samochodu, pomimo że czytając suche dane techniczne nie dostrzeżemy istotnych różnic. Nadal stosowana jest turbodoładowana 2,5-litrowa jednostka napędowa SUBARU BOXER, o mocy maksymalnej 300 KM*. Skrzynia biegów pozostała manualna, sześciobiegowa. Zasadniczo nie zmienił się symetryczny układ napędowy z DCCD i z funkcją SI-Drive. Ale... Z rzeczy mniej istotnych dla fana Subaru

* PODAWANA W SPECYFIKACJACH I NA STRONACH AMERYKAŃSKICH LICZBA 305 KM WYNIKA Z INNEJ NIŻ EUROPEJSKA NORMY AMERYKAŃSKIEJ. TECHNICZNIE JEST TO TEN SAM SILNIK.

– poszerzono o 2,5 cm rozstaw osi, co zwiększyło ilość miejsca na tylnych siedzeniach. Jednak nadwozie zyskało coś więcej – jeszcze bardziej poprawiono jego sztywność, a stosując stal o wysokiej wytrzymałości i w niektórych miejscach poszycia aluminiowe, zmniejszono masę. Liczne modyfikacje elementów zawieszenia (którego budowa pozostała taka sama jak w poprzednim modelu) spowodowały, że podwozie jest „twardsze", mniej podatne na siły boczne i pozwala kierowcy lepiej czuć zachowanie samochodu. Co więcej, silnik ma mieć lepszą charakterystykę, a skrzynia biegów sprawniej reagować na ruchy kierowcy. Wprowadzono też zmiany w sterowaniu elektronicznym, w tym funkcję *Torque Vectoring*, o której piszemy w innym miejscu tego numeru „Plejad".

MA JECHAĆ JAK PO SZYNACH
str. **54**

Nowe WRX STI pojawi się na rynku USA już niedługo, bo w kwietniu tego roku. Na dobry początek zaanonsowano limitowaną (1000 sztuk) serię inauguracyjną, oczywiście w żywym niebieskim kolorze i ze złotymi osiemnastocalowymi kołami. Ale dostępne będą też inne kolory lakieru.

Wkrótce również i w Polsce przekonamy się na własne oczy o zaletach nowego WRX STI, bo europejska premiera może mieć coś wspólnego z marcowym salonem samochodowym w Genewie. ■

tekst: **ZOFIA RADZIWIŁŁ**/PAH

PAH z pomocą na Filipinach

Mieszkańcy filipińskiej wyspy Bantayan z poruszającym nas spokojem wspominali, jak podczas tajfunu leżeli na podłodze, nasłuchując odgłosu wiatru porywającego dachy. Skutki tajfunu Hayian, który w listopadzie 2013 roku dotknął Filipiny, są niewyobrażalne: ucierpiało 12 milionów osób, zniszczeniu uległo ponad 200 tysięcy domów. Obraz zmiecionych z powierzchni ziemi domów i drzew to nie scenografia filmu o końcu świata. Życie w regionach zniszczonych przez cyklon porównuje się do życia w piekle.

Następstwa tajfunu odczuły zwłaszcza małe wyspy, które znajdują się na północy od wyspy Cebu. Wśród nich największą jest Bantayan – wyspa ta znalazła się w samej źrenicy cyklonu. Skala zniszczeń i ogrom potrzeb zestawione z nieznaczną liczbą działających już na wyspie organizacji skłoniły PAH do wyboru Bantayan jako miejsca naszych działań pomocowych.

Pracownicy Polskiej Akcji Humanitarnej przystąpili do planowania pomocy po wnikliwym rozpoznaniu sytuacji na miejscu. Ilość zniszczeń była wstrząsająca, ale widać było olbrzymi zapał Filipińczyków do działania. *„Po dwóch godzinach jazdy autem wzdłuż wyspy Cebu dotarłyśmy do miejsc, w które uderzył potężny tajfun Haiyan kilkanaście dni wcześniej. Zniszczeniu uległa północna część prowincji, wraz z przyległymi do niej wyspami. Mimo wczesnej godziny podwórka były wypełnione ludźmi porządkującymi ruiny zabudowań i alejki między nimi. Po kolejnej godzinie podróży statkiem z portu Hagnay naszym oczom ukazała się wyspa Bantayan. Z daleka korony zniszczonych, powyginanych palm kokosowych, symbolu wakacyjnego raju, wyglądały jak scenografia do filmu z krajobrazem księżycowym. Bantayan znalazła się w samej źrenicy cyklonu. Należy do najbardziej zniszczonych wysp na Filipinach. Ludność lokalna z podziwianym przez nas spokojem opowiadała, jak ludzie leżeli na podłodze, nasłuchując odgłosu wiatru porywającego dachy”* – wspomina Maria Łukowska (PAH). Skutki tajfunu najbardziej odczuli najbiedniejsi mieszkańcy »

fot. PAH

fot. Matthew Owen

Codzienność na Bantayan, grudzień 2013

Pracownicy Polskiej Akcji Humanitarnej i Young Pioneers Disaster Response podczas weryfikacji informacji w terenie

fot. Joseph Ferris x 3

Mieszkańcy wyspy Bantayan

Dominika Arseniuk (PAH) podczas spotkania z lokalną społecznością tłumaczy jak wzmocnić konstrukcję tradycyjnego domku

wyspy, którzy mieszkają w tradycyjnych domach z drewna i amakanu (rodzaj plecionej maty), a dach pokrywają falistą blachą.

Skuteczna pomoc wymaga profesjonalizmu

Działania międzynarodowych organizacji niosących pomoc humanitarną zostały skoordynowane przez miejscowy sztab kryzysowy. Aby zachować równowagę dostępu do pomocy, rozdzielono ją pomiędzy 3 poszczególne barangaye*. Po określeniu której z lokalnej społeczności pomożemy, otrzymaliśmy spis poszkodowanych rodzin oraz pakiet informacji o rozmiarze zniszczeń dokonanych przez tajfun Haiyan, w tym także listę zniszczonych szkół. Ponieważ barangay Sungko nie doczekał się wcześniej uwagi ze strony żadnej organizacji pomocowej, mieszkańcy powitali nas z wielką radością. Po analizie otrzymanych wcześniej materiałów, obejrzeniu stanu faktycznego oraz rozmowach z poszkodowanymi rodzinami podjęliśmy decyzję o priorytetowym rozpoczęciu przez PAH odbudowy domów. Często zwykła obserwacja i krótka rozmowa były zupełnie wystarczające, aby sprawdzić, czy dana rodzina słusznie znalazła się na liście osób, którym niezbędna jest pomoc.

Ewakuowani ludzie nie mają dokąd wrócić

Większość międzynarodowych i humanitarnych organizacji działających w tym regionie uznała za strategiczną odbudowę domów i zniszczonej infrastruktury publicznej. PAH rozpoczęła działanie od dostarczenia materiałów niezbędnych do odbudowy prywatnych

* BARANGAY – NAJMNIEJSZA JEDNOSTKA PODZIAŁU ADMINISTRACYJNEGO. WYSPA BANTAYAN PODZIELONA JEST ADMINISTRACYJNIE NA 3 GMINY: BANTAYAN, SANTA FE I MADIJEROS, TE Z KOLEI DZIELĄ SIĘ NA BARANGAYE. PRZECIĘTNIE W BARANGAY ŻYJE OKOŁO 900-1000 RODZIN.

Maria Łukowska (PAH) podczas zamawiania materiałów do odbudowy domów u lokalnego dostawcy

Rodziny wspólnie ze stolarzami przystąpiły do odbudowy domków w ramach współpracy sąsiedzkiej

fot. Joseph Ferris x 2

Pierwszy gotowy dom

fot. PAH

domów mieszkańcom wyspy oraz opracowania technicznego planu optymalnej konstrukcji domu we współpracy z miejscowymi stolarzami i międzynarodową grupą budowniczych *Young Pioneers Disaster Response*. Po wybudowaniu modelowego domu zorganizowaliśmy spotkanie z lokalną społecznością. Przedstawiliśmy podstawowe techniki wzmocnienia konstrukcji i umocnienia dachu oraz omówiliśmy sposób współpracy z poszkodowanymi rodzinami. Utworzyliśmy grupy 10 rodzin i do każdej przydzieliliśmy stolarza, który wspierał przebieg prac. W ten sposób postanowiliśmy odbudować 1000 domów. Każdy wznoszony jest wspólnie przez grupy rodzin, według tradycji sąsiedzkiej pomocy, zwanej Bayanihan (braterstwem). W wyniku społecznych konsultacji opracowaliśmy zamówienie potrzebnych materiałów konstrukcyjnych, które zamówiliśmy w miejscowym sklepie budowlanym, dzięki czemu nie tylko usprawniliśmy logistykę, ale także wzmocniliśmy rozwój miejscowej gospodarki, również zniszczonej przez tajfun.

Nasze zaangażowanie i sprawna pomoc nie byłyby możliwe bez współpracy z lokalną społecznością Bantayan oraz bez wsparcia udzielonego nam przez Polaków, których pozytywny odzew był natychmiastowy. To poszczególne darowizny złożyły się na wybudowanie domów dla 1000 rodzin. Jesteśmy bardzo wdzięczni za okazaną pomoc!

Kolejne wyzwania

Odzew na apel o pomoc Filipińczykom był natychmiastowy. W ciągu pierwszego weekendu na konto PAH wpłynęło ponad 270 000 złotych, a w kolejnych dniach środków przybywało. Dzięki klubowiczom PAH SOS oraz darczyńcom indywidualnym niezwłocznie mogliśmy skupić się na działaniu.

Jednak potrzeby na Filipinach są nadal ogromne. Na skutek tajfunu ucierpiały wszystkie budynki szkolne na wyspie. Część budynków zawaliła się, pozostałe straciły dachy i wyposażenie. Obecnie zajęcia odbywają się w spartańskich warunkach, czasem w ruinie po dawnej klasie, a czasem w namiocie postawionym w pobliżu dawnej szkoły. Rozumiejąc tę palącą potrzebę, PAH widzi wyzwanie w pomocy przy odbudowie szkoły. Odwiedziliśmy pierwsze szkoły i wstępnie oceniliśmy realne potrzeby. Odbudowa jednej murowanej klasy to koszt około 45 000 złotych. Żeby się udało, potrzebujemy kontynuacji wsparcia darczyńców. Odbieramy pierwsze pozytywne sygnały. ■

PRZEKAŻ PAH SWÓJ 1% I POMÓŻ NAM DZIAŁAĆ!

WCIĄŻ JEST WIELE GŁODNYCH I NIEDOŻYWIONYCH DZIECI W POLSCE I NA ŚWIECIE. OFIARY KRYZYSÓW HUMANITARNYCH, TAKICH JAK TRZĘSIENIA ZIEMI I KONFLIKTY ZBROJNE, NIE MAJĄ DACHU NAD GŁOWĄ I PODSTAWOWYCH PRODUKTÓW POTRZEBNYCH DO PRZEŻYCIA. W WIELU KRAJACH AFRYKI I AZJI DZIECI WCIĄŻ UMIERAJĄ Z BRAKU CZYSTEJ WODY PITNEJ. DZIĘKI TWOJEMU 1% MOŻEMY KONTYNUOWAĆ DZIAŁANIA I POMAGAĆ NAJBARDZIEJ POKRZYWDZONYM I POTRZEBUJĄCYM LUDZIOM W POLSCE I NA ŚWIECIE.

WYPEŁNIAJĄC PIT, WPISZ NASZ NUMER KRS: 0000136833 - POMOŻESZ:

- **BUDOWAĆ KOLEJNE STUDNIE I UJĘCIA WODNE DOSTARCZAJĄCE CZYSTĄ WODĘ PITNĄ WIELU RODZINOM,**
- **OFIAROM KRYZYSÓW HUMANITARNYCH, DOSTARCZAJĄC NAJPOTRZEBNIEJSZE PRODUKTY,**
- **DOŻYWIAĆ GŁODNE DZIECI W POLSCE I W AFRYCE, DOSTARCZAJĄC IM PEŁNOWARTOŚCIOWE POSIŁKI.**

CZYŃ Z NAMI ŚWIAT LEPSZYM!
TWÓJ 1% TO REALNA POMOC!

tekst i zdjęcia: **ROBERT GOŁĘBIEWSKI**

Spotkanie z legendą – wizyta w Banbury

Miało być zupełnie, ale to zupełnie inaczej. Jak zawsze w takich sytuacjach, kiedy jedziesz zobaczyć coś ciekawego, spotkać interesujących ludzi, wysłuchać ich historii, masz plan. Ja też miałem swój. Precyzyjnie ułożony, wszystko rozpisane punkt po punkcie. Wyraźnie rozłożone akcenty. Główny miał być położony w nieco innym miejscu. Celem była fabryka samochodów Aston Martin. A wyszło tak…

W Warszawie zima. Śnieg, mrozy, ogólnie arktycznie. Czyli „*Sorry, taki mamy klimat*”. Po wejściu na pokład Wizzair można było przekonać się, jak wielu „naszych” pracuje w Anglii i jak szybko samoloty przejęły rolę autobusów. Nie dziwi więc, że nad USA lata tak wiele samolotów – statystycznie to bardzo bezpieczny środek lokomocji. W sumie po 2 godzinach byliśmy na miejscu. Przy dobrej organizacji, pracując w Wielkiej Brytanii, można co weekend przyjeżdżać do Warszawy czy Krakowa i będzie to trwało krócej niż podróż między dwoma średniej wielkości miastami w Polsce.

Po wylądowaniu współpasażerowie rozeszli się lub rozjechali do swoich domów lub do firm, gdzie pracowali. Na mnie czekał sympatyczny Brytyjczyk. Zaprosił mnie do auta z kierownicą po lewej stronie. Jechaliśmy więc sobie, rozmawiając o tym i owym. Za szybą przesuwały się zaś krajobrazy dosłownie wiosennej Anglii. Niebywałe. Raptem dwa tysiące kilometrów. A jakże odmienny klimat. Leniwe obrazy za oknem, ludzie jadący do pracy w najróżniejszych autach i fakt, że sam nie musisz skupiać się na jeździe powodują, że popada się często w refleksyjny nastrój.

Na mapie podróży przed fabryką mieliśmy miejsce, które należało koniecznie »

obejrzeć. W tym miejscu „przezbrajano" Aston Martiny na potrzeby wyścigów. O miejscu tym krążyły legendy. W świecie wyścigów samochodowych miejsce to jest doskonale znane. Szczególnie, jak się miało wkrótce okazać, że jego właścicielem jest ten sam człowiek, który jest prezesem marki Aston Martin. Ale o tym później.

Przyjechaliśmy idealnie w porę wczesnego lunchu. Budynek, jakich wiele. Z zewnątrz po prostu hala, napis „Prodrive" i parking dla pracowników, na którym zgromadziły się tego dnia najróżniejsze wynalazki.

Co było naprawdę zaskakujące, to auta zaparkowane na małym parkingu dla gości. Na nim właśnie zatrzymał się szef firmy. Podjechał i z uśmiechem wysiadł z pięknego Vanquisha, wyjął słynną skórzaną walizkę i zaprosił nas do środka (do walizki jeszcze wrócimy).

W recepcji – bo tam przekazał nas w ręce swoich współpracowników – jak to w recepcji. Telefony, bieżące sprawy. Ale za chwilę zaproszono nas do „mauzoleum chwały". Tak nazwałem to miejsce, gdyż takie właśnie na mnie zrobiło wrażenie. Jednocześnie wrażenie to potęgował kontrast: skromna recepcja, blaszana hala i ta sala, w której zgromadzono perły w koronie firmy. Niejeden kustosz muzeum motoryzacji mógłby zacząć planować kradzież. Każdy z nich – a mowa tu o samochodach – to porządny kawał historii.

Przez jakiś czas nikt do nas nie przychodził. Dziś sądzę, że to był zabieg celowy. Dzięki temu mogłem spokojnie podziwiać wszystkie zgromadzone samochody. A czego tam nie było!

BMW, Aston Martiny, Porsche, Mini, Ferrari, Honda – słowem wszystko,

w czym ścigali się kierowcy, wchodzący w skład zespołu Prodrive. Ich zdjęcia wisiały na ścianach, łatwo więc było rozpoznać najbardziej znane postaci. W gablotach elegancko poustawiane puchary. O czymś zapomniałem? Perłą w koronie wystawy jest kolekcja aut Subaru, dzięki którym Prodrive osiągnął tak wiele w wyścigach.

Właśnie kiedy podziwiałem pojazdy z sześcioma gwiazdami na masce, dołączyła do nas Jackie Irwin, kurator wystawy i opiekun wycieczek. Tak, to miejsce kultowe. Możesz umówić się na wizytę, obejrzeć całą firmę. W wielu miejscach nie będziesz mógł robić zdjęć, ale to, co zobaczysz, powinno zapaść Ci głęboko w pamięć.

Jackie sprawnie ustawiła nas w grupę – jak przedszkolaków, zaprowadziła anglosaską dyscyplinę i po kilku słowach wprowadzenia pokazała nam „zaplecze" Prodrive. Była to niezwykle pouczająca wycieczka. Wielu uważa, że firmy tego typu zajmują się „tuningiem" – coś dokręcą, coś dołożą, zamontują moduł w silniku, który doda mu trochę mocy. Nic bardziej błędnego. Jeżeli chcecie zobaczyć, co z Subaru, którymi jeździcie, robi Prodrive, aby wygrywały wyścigi, zadzwońcie do Jackie. A warto. Okazuje się bowiem, że firma ma kilka – można tak to nazwać – działów. Auta, jakie do niej trafiają, to takie same pojazdy, które każda fabryka wypuszcza na rynek. Oni zaś wypruwają z tych aut w zasadzie wszystko. Pozostawiają „skorupę", aby następnie poddać modyfikacjom każdy element, który uznają, że na to zasługuje lub który warto modyfikować.

W osobnych działach – lecz w tym samym budynku – modyfikuje się różne elementy. Silniki, skrzynie biegów, nadwozia, podwozia. Słowem – wszystko. Wydzielona komórka zajmuje się dodatkowo projektowaniem nowych rozwiązań, w czym Prodrive ma ogromne zasługi. Ponieważ to firma nastawiona na biznes, realizuje zlecenia również dla Formuły 1. W tym pomieszczeniu panował całkowity zakaz nawet sięgania po aparat.

Historia firmy jest o tyle ciekawa, że w roku 2014 mija dokładnie 30 lat jej działalności. Początki zaś były raczej nietypowe. David Richards, założyciel oraz prezes firmy – dziś również prezes Aston Martina – założył Prodrive w roku 1984. Zajmował się głównie marketingiem motoryzacyjnym i doradztwem. Po pierwszych sukcesach zawodowych oraz sportowych (próbował sił jako zawodnik) stworzył zespół. Tak rozpoczęła się współpraca z Porsche. Później było BMW, a następnie Prodrive tworzy własny dział inżynierii, gdzie fachowcy przezbrajają samochody fabryczne. Powoli dochodzimy do Subaru. Na ten temat zaczęliśmy rozmowę, kiedy już obeszliśmy zakład i stanęliśmy ponownie przy samochodach. Moją uwagę najbardziej przykuł TEN niebieski.

Jak rozpoczęła się przygoda z Subaru? Pod koniec lat 80. Prodrive intensywnie współpracowało z BMW. Na potrzeby europejskich mistrzostw Rally – ERC (European Rally Championship) przygotowano BMW E30 M3 – także znajduje się w zbiorach. Ale apetyt rośnie w miarę jedzenia. Aby móc startować w klasyfikacji światowej – czyli WRC (World Rally Championship) – potrzebny był nowy partner i – oczywiście – samochód z napędem na cztery koła. Początek był klasyczny – Subaru było jedną z firm, do których Prodrive zgłosiło się z propozycją współpracy.

W tym czasie Fuji Heavy Industries stworzyło nową komórkę. Nazwano ją Subaru Tecnica International, a na jej czele stanął Ryuichiro Kuze. Zapoznawszy się z propozycją Prodrive, odwiedził firmę w roku 1989. Podobno było mu po drodze, »

fot. archiwum Subaru Tecnica International x 3

kiedy wracał z Rajdu Safari. Ile w tym prawdy – nie dowiemy się. Ale zawsze tak jest, że w opowieściach z reguły sprawy dzieją się niejako „przy okazji" lub „łatwo". W każdym razie, pan ten był pod wielkim wrażeniem tego, co fachowcy z Prodrive zrobili z BMW. Po namyśle i uzgodnieniach firma dostała do „przeróbki" Subaru Legacy. To był sprawdzian. Jak się później okazało – zakończony powodzeniem. Inżynierowie umiejętnie przerobili zwykły „cywilny" samochód na auto rajdowe i tak powstało pierwsze rajdowe Subaru Legacy A. Pierwsza próba w warunkach rajdowych miała miejsce w roku 1990. Był to 37. Acropolis Rally. Za kierownicą usiadł Markku Alén, który niestety nie dojechał do mety.

Historię tworzą jednak zawsze ludzie. Niezrażeni niepowodzeniem inżynierowie udoskonalali samochody – w nich usiedli kierowcy, których nazwiska przeszły następnie do legendy. Jedno z takich nazwisk to McRae. **Colin McRae.**

Kiedy pytam o Colina, widać, że jego postać darzona jest szczególnym sentymentem. Oczywiście, nie pojawił się znikąd. Podobnie jak Lewis Hamilton miał ojca, który w niego wierzył. Ojciec Colina, Jimmy, był zaprzyjaźniony z firmą Prodrive i sam wielokrotnie osiągał imponujące sukcesy. Już w roku 1986 Jimmy siadał za kierownicą Metro 6R4 i Porsche 911 SCRS w grupie B. Syn zawsze dopingował ojca z trybun czy zza linii. W takich sytuacjach w drużynie panują często relacje prawie rodzinne. David Richards doskonale znał młodego Colina. Ponieważ sam miał doświadczenie w rajdach, potrafił rozpoznać talent. Zaproponował mu występ w rajdzie British Rally Championship w roku 1991 – właśnie na Subaru Legacy. Colin szturmem wdarł się do panteonu najlepszych kierowców. Wygrał już swój debiutancki rajd. Potem kolejny. W roku 1992 wziął udział w World Rally Championship. Rok 1993 przyniósł mu oszałamiające zwycięstwo – w Nowej Zelandii sięgnął po swój pierwszy tytuł mistrzowski. To był też pierwszy tytuł dla Subaru w klasie WRC.

Mało kto wie, że był najmłodszym mistrzem świata – kiedy sięgnął po najważniejsze trofea, miał zaledwie 27 lat. W roku 1996 za swoje wybitne osiągnięcia został odznaczony Orderem Imperium Brytyjskiego. Jego śmierć w roku 2007 w katastrofie śmigłowca była ogromnym ciosem dla wszystkich – zarówno tych, którzy znali go osobiście, jak i miłośników sportów samochodowych na całym świecie. Dramat potęguje fakt, iż w katastrofie zginął również jego syn i syn przyjaciół. Wypadek miał miejsce nieopodal domu kierowcy.

Kiedy więc stoisz tak przy tych autach i masz już tę wiedzę, czujesz, że dotykasz

różnicowy. Od tego też roku przepisy WRC zaczęły dopuszczać znacznie więcej nowych rozwiązań technologicznych.

Warto przyjrzeć się oklejeniu samochodów. Przez lata, co jest naturalne w tym biznesie, sponsorzy zmieniają zespoły, a zespoły sponsorów. Najbardziej charakterystycznym w przypadku samochodów Subaru WRC jest logo 555. Była to marka papierosów, należąca do koncernu British American Tobacco. Właśnie w efekcie tej współpracy zespół Subaru World Rally Team otrzymał niebiesko-złote barwy, z których słynie. Ta kolorystyka przetrwała nawet samą współpracę.

historii. Żywej. Pełnej sukcesów, radości, ale i dramatów ludzi. Często tragedii. Kiedy staniesz przed tymi autami, warto, abyś o tym pamiętał.

W „Sali pamięci"– gdyż chyba tak można nazwać to miejsce (bo wyścigi ciągle upominają się o daninę z życia) zgromadzono trzy rajdowe samochody Subaru.

Najstarszym jest Subaru Legacy RS z grupy A. Pochodzi z roku 1992. W rajdzie WRC prowadził go Ari Vatanen. Kolejny to Subaru Impreza z roku 1996 grupa A. Właśnie ten samochód prowadził Colin McRae w finałowej rundzie rajdu WRC podczas Rajdu Katalonii w Hiszpanii. Zwycięstwo w tym właśnie rajdzie zapewniło Subaru drugi tytuł mistrzowski w kategorii najlepszego producenta. Trzecie auto to Impreza, którym Richard Burns wygrał rajd Safari w roku 2000.

Patrząc na te auta, możesz się zastanawiać, czym różni się Twoje Subaru od tych, które można oglądać w hali Prodrive'u. W rzeczy samej, wprowadzono pewne modyfikacje.

Oczywiście, wszystkie auta w kolekcji to auta z napędem na cztery koła, wyposażone w silniki SUBARU BOXER. Legacy oraz Impreza na wyposażeniu mają manualne skrzynie biegów oraz nieaktywne mechanizmy różnicowe. Od roku 1997 samochód startujący w WRC wyposażony był już w półautomatyczną przekładnię łopatkową oraz aktywny mechanizm

fot. Robert Gołębiewski

Przez lata zespół sponsorowało wiele firm – zarówno mniejszych, jak i większych, często dostarczających podzespoły na rynek wtórny oraz na pierwszy montaż. Aktualnie Prodrive to zaplecze techniczne zespołu fabrycznego Aston Martin. Ale nie tylko. Pro Drive stworzyło własne auto, którym Jeremy Clarkson jeździł w kółko w jednym z odcinków Top Gear. W aucie tym zastosowano rozwiązania, które powodują, iż precyzja jazdy po kręgu jest wręcz doskonała. Doprowadziło to prezentera do… wymiotów, gdyż poczuł się jak na karuzeli. Do dziś w Prodrive toczą się spory, czy te wymioty to dla firmy reklama czy też nie.

Ten samochód również znajduje się w hali. Do każdego z nich można wsiąść, każdego dotknąć. Jackie opowie wam na ich temat wszystko. Jeżeli będziecie mieli szczęście, poznacie Davida Richardsa, który był także inicjatorem odkupienia Aston Martina od Forda, czyniąc go ponownie marką brytyjską.

Być może zobaczycie go ze słynną skórzaną teczką. Krążą legendy, że właśnie w tej teczce odebrał główną nagrodę za rajdy Subaru. Choć to tylko legendy, coś w nich musi być. Czemu człowiek produkujący auta dla Bonda wozi w bagażniku starą, skórzaną teczkę? Z sentymentu do zwycięstw Subaru. Przekonajcie się sami. W odróżnieniu od wielu prezesów współczesnych firm motoryzacyjnych możecie go często zastać w jednym z biur. ■

ROBERT GOŁĘBIEWSKI
EKSPERT PR BRANŻY MOTORYZACYJNEJ W ZAKRESIE BUDOWANIA WIZERUNKU FIRMY, AUTOR SZEREGU PUBLIKACJI, DOŚWIADCZONY TŁUMACZ TECHNICZNY. MA NA KONCIE WSPÓŁPRACĘ Z TAKIMI FIRMAMI, JAK: MITSUBISHI, DENSO, GATES, SEAT, DUCATI, TOYOTA, SUBARU, TRIUMPH, VALTRA, LANDINI, GULF, HYUNDAI, SUZUKI, FILTRON I WIELE INNYCH. TWÓRCA KALENDARIUM HISTORII MOTORYZACJI, STRONY WWW, NA KTÓREJ GROMADZI I UDOSTĘPNIA WYDARZENIA Z HISTORII MOTORYZACJI W CHRONOLOGII KALENDARZA – „DZIŚ WYDARZYŁO SIĘ" ORAZ NIEUSTANNIE UZUPEŁNIA O NOWE BIOGRAFIE ZNANYCH POSTACI. POPULARYZATOR WIEDZY O HISTORII MOTORYZACJI. OBECNIE WYDAJE MAGAZYN „BIZNES MOTORYZACYJNY POLSKA", DORADZA MAŁYM FIRMOM MOTORYZACYJNYM W ZAKRESIE BUDOWANIA WIZERUNKU Z WYKORZYSTANIEM MAŁEGO BUDŻETU, UCZY JĘZYKA ANGIELSKIEGO OPIERAJĄC SIĘ NA WŁASNYM PODRĘCZNIKU.

tekst: **MAGDALENA MARCINKOWSKA** (MANDALENKA), **ADAM PECZOT** (APE), **EWA HABRYN / PAWEŁ CHOJNACKI**

I Forumowa Subariada, czyli majówka z wampirami /cz. 2/

Poprzednią część relacji zamknęliśmy opisem noclegu w miasteczku o uroczej nazwie Sigishoara. Teraz kontynuujemy opowieść, snując wątek o tym, co wydarzyło się następnego dnia...

Dzień czwarty – wtorek 30.04. Śniadanie w hostelu średnie, choć nie podłe. Mnie osobiście najbardziej przeszkadzała herbata owocowa słodka jak ulepek. Miłosz wykazał się dobrocią serca i szczodrością Króla Czasu i dał nam wolny czas na zwiedzenie Sigishoary. Skwapliwie skorzystaliśmy wszyscy, rozłażąc się na 4 wiatry, wpadając na najlepsze w całej Rumunii lody – do Drakuli, szukając sandałów, czapki z daszkiem, pstrykając zdjęcia, gdzie popadnie i jak się uda, pijąc kawę, oglądając panoramę miasta… Piękny czas.

Auta przetrwały nocleg na parkingu grzecznie i nienaruszone przez tubylców. Słusznie nie zaryzykowaliśmy złamania prawa (teren starego miasta jest objęty zakazem wjazdu), bo od rana przy budce strażniczej koczował zestaw wspomagający strażnika w postaci tamtejszej policji... Kto wie, o ile by zubożały nasze podróżne portfele…

Miłosz metodą młotkową przemawiał swojemu Landkowi do serca, rozumu czy czegokolwiek innego – dość, że skutecznie, bo w końcu ruszyliśmy. Najpierw dotarliśmy do Biertan, gdzie dołączyła do nas ekipa IzoTomów w swoim świeżutko zakupionym, wypucowanym i błyszczącym białą perłą lakieru Forku. Odbyło się trzepanie filtra powietrza w Outbacku – zadanie dla 2 par rąk zdecydowanie… Chwila na wdrapanie się do kościoła warownego, potem tankowanie wody do baniaków, szybkie zakupy spożywcze i żabi skok do kolejnego kościoła (w Richis), gdzie czekał na nas przemiły gaduła strzegący owego przybytku. Wespół z tłumaczącym na żywo Dyrekcją stworzyli zgrabny duet, który zatrzymał nas w tym miejscu nie na minut 15 tylko 150 ☺.

Ci mniej odporni na walory historyczno-poznawcze opowieści zjedli tymczasem lody na patyku, wysmażyli się w słońcu na poboczu i zostali obdarzeni jakże uroczym gestem środkowego palca przez dwóch niewinnie wyglądających rumuńskich chłopców powożących furmanką. Do wojny polsko-rumuńskiej nie doszło jednak, bo furmanka szybko zniknęła za zakrętem. A potem pojechaliśmy dalej.

Obiad na polance leśnej udał się znakomicie – wszyscy doszli już do niebywałej wprawy w rozwijaniu i zwijaniu kuchni polowych. Miłosz nie musiał nas już tak bardzo popędzać. Iza przyprawiła nas o lekki opad szczęki perfekcyjnie zastawionym stoliczkiem turystycznym, który jako jedyny mógł poszczycić się serwetkami i kwiatową kompozycją dekoracyjną nie służącą do spożycia… Hubi nie upolował żadnego niedźwiedzia, ale bardzo się dopytywał, czy w tym lesie takowe są. Może się wystraszyły hordy głodnych i rozbawionych wyprawowiczów?

Powrót z leśnej polanki i dalsza droga wymagały zimnej krwi i użycia maczety, bo biedne Subaraki aż piszczały pod ostrymi pieszczotami gałązek, gałęzi i kolczastych formacji roślinnych. Ale przejechaliśmy…. Po to, żeby minąć kościół warowny w Agnita (zamknięty) i obejrzeć ruiny w Carta. Miłosz dostał »

fot. Ewa Habryn / Paweł Chojnacki

wieeeelki klucz – wcale nie do nieba bram, acz po wejściu na osłonięty od wiatru dziedziniec można było zachłysnąć się zapachem kwitnących bzów i innych kwiatów… A kto wie, jak pachnie w niebie?

Chwilę tam spędziliśmy, zajrzeliśmy w różne dziury – skoro nikt nie nadzorował wycieczki – można było bezkarnie paluchy nacieszyć kontaktem z zabytkami… Spokojnie, zabytki przetrwały – jak ktoś będzie bardzo chciał, na pewno jeszcze tam są w stanie nadającym się do oglądania.

fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalenka)

Na zewnątrz można było pozachwycać się architekturą ogrodową, która powstała ze środków unijnych – jak głosiła tablica, acz nie do końca można było zrozumieć po co w takim miejscu akurat komuś przyszło do głowy stworzyć gigantyczny klomb tulipanowy obficie zraszany wodą…. Z dobrodziejstw zraszaczy niektórzy korzystali nader chętnie, wprawiając w osłupienie tamtejszą ludność rdzenną, która niemal karki sobie poukręcała, obserwując polskie nimfy pluskające się w kroplach wody… Będą mieli co wspominać! ☺

Potem już prosto i łatwo jak z bicza strzelił – przełom Aluty przez Karpaty (droga Przełomem Czerwonej Wieży) w kierunku na wieczorny popas… nad wyraz wygodny i superekskluzywny – w pensjonacie *(Zan Hotel Str.I.G.Duca 136A, Voineasa Jud. Valcea)*. To była zagrywka taktyczna Miłosza, żeby osłodzić nam kolejny wieczór, a najpewniej dwa ostatnie…. Przebiegły Rzeźnik! ☺

Tymczasem – nieświadomi czekającej nas wkrótce rzezi niewiniątek – rozlokowaliśmy się w pokojach i zeszliśmy na kolację. Niektórzy nawet wypluskali się w basenie… W Sali restauracyjnej natrafiliśmy na barierę językową, w efekcie której nie każdy dostał to, co chciał, albo co zamawiał, ale nikt się nie buntował, bo kuchnia odgrażała się zamknięciem z uwagi na późną porę… Potem odbyły się rytualne śpiewy (Urabus zaprzyjaźnił nas odrobinę ze swoją gitarą), toasty i inne...

nie będziemy zdradzać ☺. Potem większość poszła spać, a mniejszość pod wodzą niezmordowanego Miłosza zapisała się na nocną wyprawę (zwiad na Transalpinę), z której niestety Landek nie powrócił żywy. To znaczy powrócił ledwo, ledwo, ale wymagał przeszczepu części, o czym dowiedzieliśmy się dopiero rano…

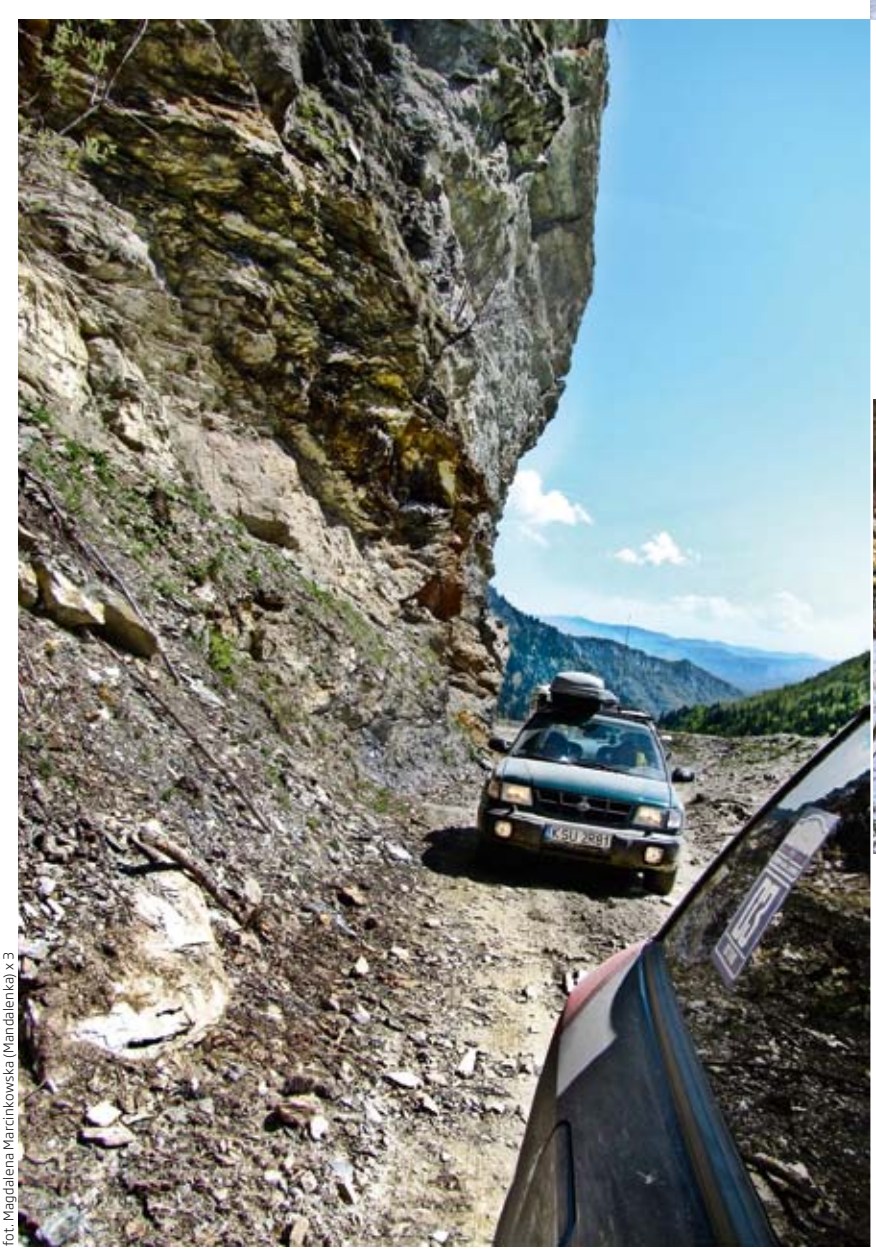
Dzień piąty – środa 01.05 zaczął się doskonałym śniadaniem i ciepłym, świeżo upieczonym ciastem… Jak zwykle pakowanie się do aut zajęło nam nieco więcej czasu, niż chciał Miłosz. Na parkingu okazało się, że każdy Subarak będzie dodatkowo obciążony bagażami i ekipą z Landka, że z Polski musi dojechać pomoc wioząca kilkadziesiąt kilogramów części zamiennych, bez których nie ma szans na reanimowanie zdawałoby się niezmordowanego potwora terenowego „Wypraw 4×4”…

W związku z tym została odrobinę zmodyfikowana trasa wyprawy, ale nikt nie narzekał, ani nie stracił humoru. Powoli opuszczaliśmy gościnny parking w przemieszanych składach załogowych. Wyprawę prowadził Miłosz jadący arcywygodnie w aucie Dyrekcji… Szkopuł w tym, że był to jedyny Subarak bez CB i już po kilkudziesięciu minutach okazało się, że całkiem spory ogon aut przepadł bez wieści… Komórki nie miały zasięgu, CB głuche jak pień. Zatrzymaliśmy się w końcu nad rwącym uroczo strumieniem i zastygliśmy w oczekiwaniu na tych, co pojechali w lewo zamiast w prawo… Na szczęście ekipa IzoTomów kopsnęła się dzielnie w tył i odnalazłszy zguby sprowadziła ich na Jedyną Słuszną

Drogę pod skrzydła Miłosza. Powitaliśmy ich oklaskami, bo zdążyliśmy się nieco znudzić nad tym strumyczkiem na zakręcie drogi pod Prawie Wiszącą Skałą.

Dalej było uroczo i sielsko wręcz. Widoczki przecudne, tradycyjnie z lewej przepaść, z prawej ściana (albo odwrotnie), pachnące lasy, rwące i szemrzące strumyczki, czasem mały wodospadzik, drogi ledwo przejezdne, hałdy ściętego drewna walające się na poboczach i świergolące po wariacku ptaki. Wiosna taka i pogoda taka, że w Polsce można było tylko pomarzyć… A potem nagle znaleźliśmy się w śniegach po kostki i zaspach, z których nie tak łatwo było wyjechać…

Łopaty poszły w ruch, siła mięśni ludzkich została użyta do wypychania i popychania niektórych dzielnych Subaraków, przetoczyła się bitwa na śnieżki i został zgłębiony strumień płynący wzdłuż drogi… Znaleźliśmy się w zaczarowanym miejscu – na granicy zimy i lata. Z jednej strony cień zalegający na drodze i śnieg oraz temperatura wołająca o grube buty, a kilka metrów dalej – w pełnym słońcu mostek nad strumieniem i upał idealny do sandałów…



fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalenka) x 3

Przejechali wszyscy oczywiście, nikogo nie zostawiliśmy na pastwę losu rumuńskiego i niedźwiedzi… Wyżej jeszcze kilka razy zdarzyły się placki śniegu, przez które było to łatwiej,

to trudniej przejechać – za to zawsze przy aplauzie zebranej na obrzeżach publiki… Krótki postój na niechlujnie wykarczowanej polance – nieopodal całkiem przyzwoicie wyglądającego domu, który nie wiadomo jak i skąd się tam znalazł… W tym czasie Miłosz przyklejony do telefonu (który cudem miał zasięg) kompletował skład ratunkowego Landka i zestaw części do zabrania w trybie *emergency* do Rumunii. Niektórzy dopompowywali koła, inni wesoło gibali się »

przy muzyce. Dyrekcja udzieliła krótkiej łopatologicznej lekcji postępowania z damami… A potem już leniwie potoczyliśmy się dalej pod kolejną górę i znów uroczymi lasami i szeleszczącymi ścieżynami udającymi drogę… Tuż przed wyjazdem na teoretycznie płaskie wzgórze Outback zaplątał przednie koło w zardzewiałą linkę stalową o fi przynajmniej 1 cm, która podstępnie zwisała między krzakami i udawała gałąź… Na szczęście czujność pilota okazała się bezcenna, kierowca miał uszy wrażliwe na wrzask i obyło się bez strat w sprzęcie i ludziach (kierowca na pewno zginąłby śmiercią tragiczną, gdyby natychmiast nie zastopował auta, dopuszczając się niewybaczalnego czynu przerysowania go owym zardzewiałym złomem). Tym samym Admin ocalał! ☺

Obiad na wzgórzu był jak zwykle prosty, szybki i mało wyrafinowany kulinarnie (w większości, bo mniejszość zajadała się przezornie przyrządzonymi w zaciszu domowym zestawami obiadowymi wysokiej klasy). Urabus dał żonie wakacje od garów i jak prawdziwa głowa rodziny zadbał o suty posiłek dla wszystkich – niewymagający gotowania czegoś więcej niż wody do zalania szybkich kubków, a co najważniejsze – niewymagający potem zmywania zastawy stołowej. Pomysł naprawdę wart naśladowania w podobnych okolicznościach. Potem jeszcze tradycyjny kwadrans przy kawie i długi zjazd w dół „owczą trasą"… Owczą albo krowią – w każdym razie zadaniem podążających na czele było otwieranie bramek i furtek na drodze, a tych na końcu konwoju – ich zamykanie (co by zwierzaki czterokopytne nie prysnęły z gór w doliny). Tak czy inaczej, zjazd gliniastymi serpentynami po końcówce drogi Strategica, przy dźwiękach rozkręcającej się burzy nie należał do najłatwiejszych zadań… W górach pojawiało się już coraz więcej pasterzy ze swoimi stadkami. Nie dziwiły nas już krowy wprawnie stojące na stromych zboczach i przepychające się obok samochodów (tak, to krowy były, a nie kozice). CB co chwilę milkło, pozbawiając nas kontaktu i niebo robiło się coraz ciemniejsze, za to grzmoty odzywały się coraz częściej i głośniej… Deszcz nas straszył na równi z Miłoszem, że jeśli się rozpada, zanim zdążymy zjechać – to będzie gruba szansa, że utkniemy gdzieś w zwałach błota…

fot. Magdalena Marcinkowska (Mandalenka) x 2

Na szczęście zjechaliśmy na asfalt, zanim się porządnie rozpadało. Miłosz zarządził szybkie zakupy przed noclegiem w górach. Żeńska część wyprawy (choć nie cała) mniej lub bardziej nieśmiało protestowała przed perspektywą rozbijania namiotów w ciemnościach i w strugach ulewnego deszczu, ale przecież naszym przewodnikiem nie był ktoś śpiący na ziarnku grochu i setce materacy – ale Rzeźnik z krwi i kości. Zatem pojechaliśmy przy akompaniamencie grzmotów i kropel deszczu dalej, odwiedzając jeszcze na chwil parę parking pod hotelem w Voineasie. Landek został porzucony na najbliższe godziny, acz wyciągnięto z niego sprzęt na najbliższe nocowanko…

fot. marcinb101

Dalej było asfaltem, choć tylko teoretycznie łatwo – dziurawy kręty asfalt na trasie Voineasa – Petrosani przyprawiał o trzęsawkę i pierwotne oraz wtórne wstrząsy.

Po drodze jeszcze Zielony Czołg i TZD* zdecydowali się wykąpać Forki w rzece, urządzając im przejażdżkę korytem całkiem wartko płynącej wody. Innych chętnych do naśladownictwa nie było. Deszcz ostudził chyba chęć do awanturniczych eksperymentów…. I tak wolniej lub szybciej dotarliśmy do mało urokliwego kopalnianego miasteczka – w poszukiwaniu stacji benzynowej, gdzie auta przyssały się do dystrybutorów, a ludzie do kanapek i herbaty. Żegnawszy czułym wzrokiem ślady cywilizacji i szansę na bardziej ludzki nocleg, zostaliśmy pogonieni przez Miłosza w stronę gór. Smutne blokowiska pomalowane na blaknące kolory, odrapane reklamy i dziwne budynki, posępna kopalnia, brązowo-ruda i pordzewiała, pomnik z niebieskim samolotem żegnały nas – podążających w paszczę Natury, na tereny władane przez Entów…

W drodze pod górę przydarzył się kolejny deszcz. Zwariowały wycieraczki u TZD, co wcale mu nie poprawiło humoru... Perspektywa jazdy w ciemnościach, wąską drogą pełną błota, kamieni i walających się pni drzew, z szybą zalewaną deszczem nie przyprawiała skrzydeł…

Im dalej w las, im wyżej pod górę – tym ciemniej i trudniej. Miłosz podtrzymywał nas na duchu, przekonując przez CB, że tubylcy zrobili nam na złość i uporządkowali drogę, wyrównali ją i pousuwali większe kamienie… Ale to taki rzeźnicki żarcik był chyba… Ciśnienie rosło z każdym metrem drogi pełnej kolein, papkowatego błota i chaszczy. Balast w postaci pasażerów opuszczał po kolei auta, kierowcy wytrzeszczali oczy, żeby w ogóle zobaczyć, jak biegnie droga. Co i rusz osłony pod autem zbierały cięgi od Natury, wydając z siebie niezadowolone łomotnięcia i głuche jęki.

Miłosz opowiadał przez CB, co mijamy, ale wyglądało to trochę tak, jakby tłumaczył ślepcowi, że obok jest właśnie upiorny las, spalone schronisko czy sterty kamieni albo drzewo odrapane przez niedźwiedzia… Słyszeliśmy, że mamy zatrzymać się na polanie pod starymi bukami – ale nigdzie ich nie było widać…

Wreszcie skok przez ostatni strumień, hyc z ostatnich kolein i wyjechaliśmy na w miarę płaskie wzgórze z pojedynczymi wielkimi, starymi drzewami (że to buki – udało się zweryfikować dopiero o poranku). Wiało tam przeraźliwie – ustawiliśmy samochody w formie palisady, żeby choć trochę osłonić przestrzeń do rozbicia namiotów od wiatru, ale i tak nie było lekko. Świszczało, dmuchało, w oddali co trochę waliły pioruny… Na szczęście przestało padać. Atmosfera jak z filmów grozy.

Pod wielkim bukiem rozpalono ognisko, które zostało czym prędzej suto zakropione czymś mocniejszym – na odstresowanie i odreagowanie zdecydowanie wyczerpującego nerwy odcinka tej przecież „nieoffroadowej" wyprawy. Tu też rozpoczęło się celebrowanie Pierwszych Urodzin na tej wyprawie. Michał z Urabus FamilyTeam świętował szacowny wiek 16 wiosen. ☺

Zmęczeni, rozgrzani od wewnątrz i zziębnięci od zewnątrz w końcu padli nawet Ci najwytrwalsi i wreszcie w okolicy 3 w nocy zrobiło się cicho. Entowie pokiwali nad nami swymi starymi koronami i z pewnością załamywali konary nad tym, że zakłóciliśmy im ciszę i spokój. A rano się odgryźli po swojemu. Ale o tym opowiemy już w następnej części relacji… ■

UDZIAŁ W WYPRAWIE BOHATERSKO WZIĘŁY NASTĘPUJĄCE ZAŁOGI:

ORG:	MIŁOSZ „RZEŹNIK" + BEATA + KAMIL + ŁUKASZ
1:	DYREKCJA
2:	IZA + TOMEK
3:	ZOO TEAM - AGA + MAGDALENA + ADAM
4:	URABUS FAMILY TEAM - MAŁGORZATA + GRZEGORZ + MACIEJ + MICHAŁ
7:	MAGDALENA + TOMEK
8:	MARCIN + PAWEŁ
9:	ANIA + MARCIN + KAMIL + HUBERT
10:	EWA + PAWEŁ

* TZD - NICK Z FORUM SUBARU TOMKA (ZAŁOGA NR 7); ZIELONY CZOŁG - FORESTER ANI I MARCINA (ZAŁOGA NR 9).

tekst: **JERZY DYSZY**

Ma jechać jak po szynach

Wielu z nas uważa, że elektroniczne wspomaganie kierowania samochodem kłóci się z pojęciem jazdy sportowej. Jednak elektronika czyni ciągłe postępy, a kolejne bastiony niezależnego prowadzenia padają.

Nowe WRX STI zadebiutowało podczas tegorocznego salonu samochodowego w Detroit, a osoby dobrze poinformowane utrzymują, że premiera tego auta nastąpi wkrótce także w Europie. To oczywiste, bo choć USA są największym rynkiem dla Subaru, to tamtejsze leniwe obyczaje drogowe nie preferują trzystukonnych pojazdów o ugruntowanym charakterze „samochodu dla kierowcy-entuzjasty". Europa to co innego – tu wielu fanów Subaru dobrze pamięta sukcesy firmy w rajdach WRC i nadal odbiera markę jako bardziej sportową niż ekskluzywnie-luksusową.

Co zresztą znamienne, wspomniane wyżej dobrze poinformowane osoby donoszą, że nowe WRX STI zyskało nie tylko agresywny, ale elegancki wygląd zewnętrzny. Zrobiono też wiele, by kierowcy-entuzjaści poczuli się w pełni usatysfakcjonowani, zarówno osiągami, jak i naprawdę sportowym zachowaniem na drodze. Oczywiście, Subaru w tym względzie zawsze miało wiele do powiedzenia, w końcu silniki SUBARU BOXER i stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD stosuje się nie dla czczej ozdoby. Ale przecież istotną rolę w odbiorze auta odgrywa też jego zestrojenie – w tym przypadku zestrojenie i dopracowanie układu jezdnego. I pod tym względem nowe WRX STI ma bardziej odpowiadać entuzjastom europejskim niż amerykańskim.

W tym miejscu pojawia się pewna wątpliwość. W każdym europejskim kraju w kontekście motoryzacji słyszymy w ostatnich latach prawie wyłącznie **„bezpieczeństwo, bezpieczeństwo, bezpieczeństwo..."**. Sprawa jest trudna, bo zapewnienie pełnego bezpieczeństwa i jednocześnie radości z jazdy dla świadomego entuzjasty wydaje się sprzecznością samą w sobie. Okazuje się jednak,

że specjaliści z Subaru mają zawsze coś w zanadrzu. Tym razem w opisie nowego samochodu pojawia się termin: Torque Vectoring. O co chodzi?

Torque Vectoring – nowa technologia pomaga prowadzić precyzyjnie, a jednocześnie bardziej zbliżać się do limitu wykorzystania samochodu. Gdy wchodzisz w zakręt i gdy zaczynają działać boczne siły bezwładności, system odpowiednio rozdzieli moment napędowy do odpowiednich kół samochodu, pomagając utrzymać wybrany tor jazdy. Oznacza to, że WRX STI szybciej reaguje na Twoje ruchy kierownicą i czyni to bardziej skutecznie.

SPOTKANIE Z LEGENDĄ - WIZYTA W BANBURY str. 42

Pomysł inżynierów od rajdów

By to wyjaśnić, powinniśmy cofnąć się o około osiem lat. Właśnie wtedy, w roku 2006, brytyjska firma tuningowa Prodrive przedstawiła prototypowy samochód o niewyszukanej nazwie P2. Pisaliśmy swego czasu o nim w „Plejadach", ale lata lecą, więc naszym Czytelnikom należy się przypomnienie.

Prodrive to firma, która pomogła Subaru zbudować rajdową potęgę marki. Tworzyła samochody Subaru WRC od samego początku, od czasów pierwszego Legacy, przez wszystkie modele Imprezy aż do roku 2007, gdy producent zdecydował się wycofać z tego cyklu rozgrywek.

Małe P2 było natomiast autorską konstrukcją Prodrive, opartą na zespołach ówczesnych samochodów rajdowych Subaru najwyższego wyczynu, ale zbudowaną z wykorzystaniem platformy minisamochodu R1. W ramach tego projektu powstał jeden egzemplarz piekielnie szybkiego coupe 2+2, które prócz zwykłych osiągów silnikowych miało wyjątkową własność – skręcało tam,

gdzie kierowca obrócił kierownicę, tak jakby jechało po szynach. Nie był to jedynie efekt idealnego dopracowania klasycznego podwozia. Za takie zachowanie odpowiadał innowacyjny, opatentowany przez Prodrive układ o tajemniczej nazwie ATD – od słów *Active Torque Dynamics*.

Jak odwrotny VDC

ATD badany był wtedy przez Prodrive już od kilku lat i w kilkunastu wersjach. Był to układ kontroli toru jazdy, uzupełniający stosowane już dość powszechnie VDC, jednak działający z wykorzystaniem momentu napędowego samochodu, a nie poprzez hamowanie poszczególnych kół.

Dziś, gdy VDC jest obowiązkowo stosowany we wszystkich nowych samochodach sprzedawanych w Europie, jego sposób działania nie budzi sensacji. Zwykła stabilizacja toru jazdy działa następująco: gdy elektronika wykorzystująca czujniki przyspieszeń bocznych i wzdłużnych oraz kąta obrotu auta wobec osi pionowej uznaje, że nie porusza się ono po takim torze, jaki wyznacza skręt kierownicy, wdrażany jest program ratunkowy. Polega on na samoczynnym przyhamowywaniu pojedynczych kół. Nowoczesny VDC potrafi przyhamowywać do trzech kół z czterech, jakimi dysponujemy, naprowadzając auto na zadany tor jazdy i często czyni to nawet niezbyt zakłócając poczucie panowania kierowcy nad pojazdem.

Inżynierowie z Prodrive wpadli jednak na pomysł, że szczególnie w samochodzie z napędem AWD można te działania przyspieszyć, wykorzystując moment napędowy. Gdy kierowca aktywnie korzystając z silnika zaczyna skręcać kierownicę, a auto jeszcze nie próbuje wymykać się spod kontroli, można wykorzystać zdolność układu S-AWD (wraz z ABS i VDC) do przeniesienia momentu napędowego na wybraną oś lub nawet na pojedyncze koło. Przecież silnik reaguje na elektroniczny, a nie mechaniczny sygnał dodawania gazu, a hamulce każdego z kół mogą działać zupełnie oddzielnie, wystarczy zastosować dobre oprogramowanie. W Subaru dochodzi do tego możliwość wykorzystania aktywnych dyferencjałów ze zwiększonym tarciem, szczególnie tego środkowego.

W rezultacie samochód, w zależności od pod- lub nadsterowności, może stać się (w pewnym sensie) bardziej tylno- lub przednionapędowy, a następnie (prawie) bez zmniejszania prędkości kontynuować jazdę po torze wyznaczonym przez skręt kierownicy. Może też „sam" zahamować lub przyspieszyć w zakręcie, zależnie od jego konfiguracji.

ATD w wykonaniu Prodrive mogło przewidywać przyszłe zmiany toru jazdy i dokonywać korekt momentu napędowego

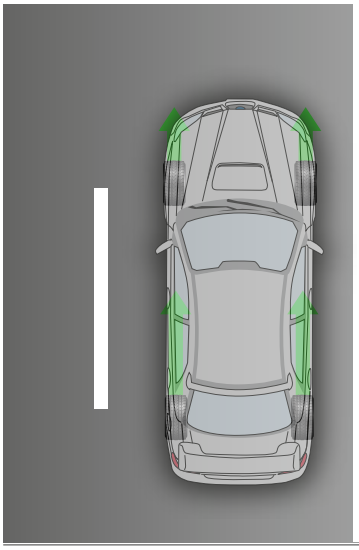
w czasie 70 milisekund. To wystarczająco szybko, gdyż czas rzeczywistych zjawisk podczas wykonywania manewrów drogowych liczony jest w pełnych sekundach. Na przykład przejazd przez pojedynczy zakręt mógł przebiegać w ten sposób, że „na wejściu" więcej momentu przekazane było na tylne koła, żeby ułatwić skręt, a „na wyjściu" z kolei na przednie, żeby ustabilizować przyspieszanie. Układ potrafił płynnie przejść do funkcji zwykłego VDC, jeżeli kierowca zamiast przyspieszać hamował. Dzięki temu P2 Prodrive potrafiło całkowicie pozbyć się jakichkolwiek efektów pod- i nadsterowności, jednocześnie nie zrażając kierowcy nieprzyjemną utratą prędkości na skutek działania VDC.

Pomysł okazał się dobry

Samochód P2 był prototypem, który posłużył do szerokiego przedstawienia idei ATD. Następnie zapadła krótka cisza, po której liczni producenci samochodów zaczęli przedstawiać swoje rozwiązania, nazwane Torque Vectoringiem, co można przetłumaczyć jako „Kierowanie za pomocą momentu napędowego". Czym jest ów Torque Vectoring? Dokładnie tym samym co ATD, tylko realizowanym na różne sposoby. Początkowo funkcję taką zaprezentowały firmy, które dysponowały mocnymi samochodami z tylnym napędem, potem także te oferujące napęd AWD, a obecnie pewne okrojone działanie Torque Vectoringu pojawia się nawet w popularnych autach z przednim napędem. A jak to odbierają kierowcy? Są zadowoleni, bo po prostu wszyscy, bez treningu i zbędnego wysiłku, zaczęli jakby lepiej i bezpieczniej jeździć.

Nie wiemy, czy Prodrive sprzedał swoją ideę dostawcom elektroniki samochodowej, czy może pobiera tantiemy od każdego tak wyposażonego auta, ale faktem jest, że rozwiązanie to przyjęło się i działa. Można nawet powiedzieć, że Subaru zastosowało nowoczesny Torque Vectoring w swych seryjnych samochodach z pewnym opóźnieniem, choć zapewne nie bez przyczyny – auta

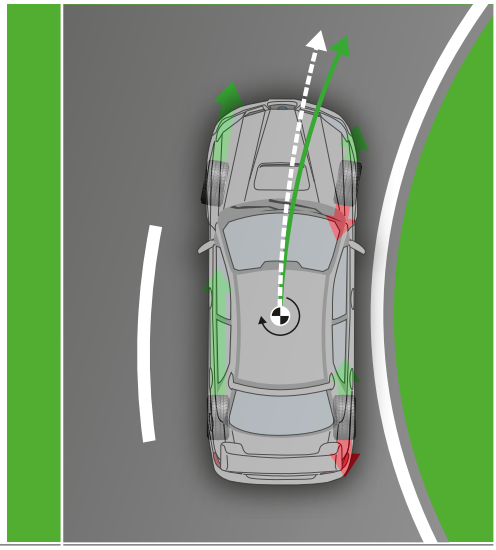
spod znaku „Plejad" i bez elektronicznego wspomagania prowadzą się wyjątkowo dobrze oraz bezpiecznie. Można się więc domyślać, że rozwiązanie to znalazło swe miejsce w nowym WRX STI dlatego, że na obecnym etapie już zupełnie nie przeszkadza kierowcy w pełnym „czuciu" samochodu. Z niecierpliwością czekamy na możliwość sprawdzenia tego w praktyce. ■



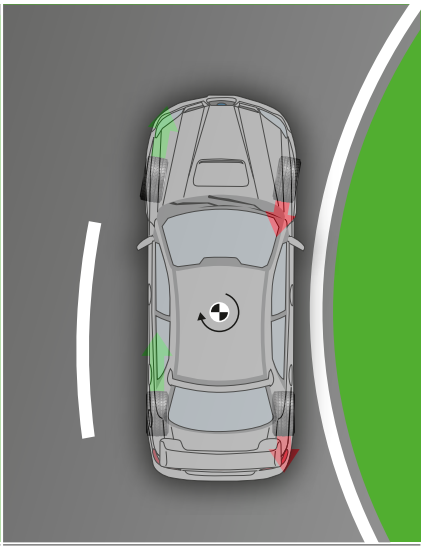
Rys. 1. Przyspieszanie podczas jazdy na wprost. Na tylne koła kierowane jest więcej momentu napędowego.

STRZAŁKA ZIELONA:
ŁĄCZNY MOMENT NAPĘDOWY DLA KAŻDEGO Z KÓŁ

STRZAŁKA CZERWONA:
MOMENT HAMOWANIA DLA KAŻDEGO Z KÓŁ

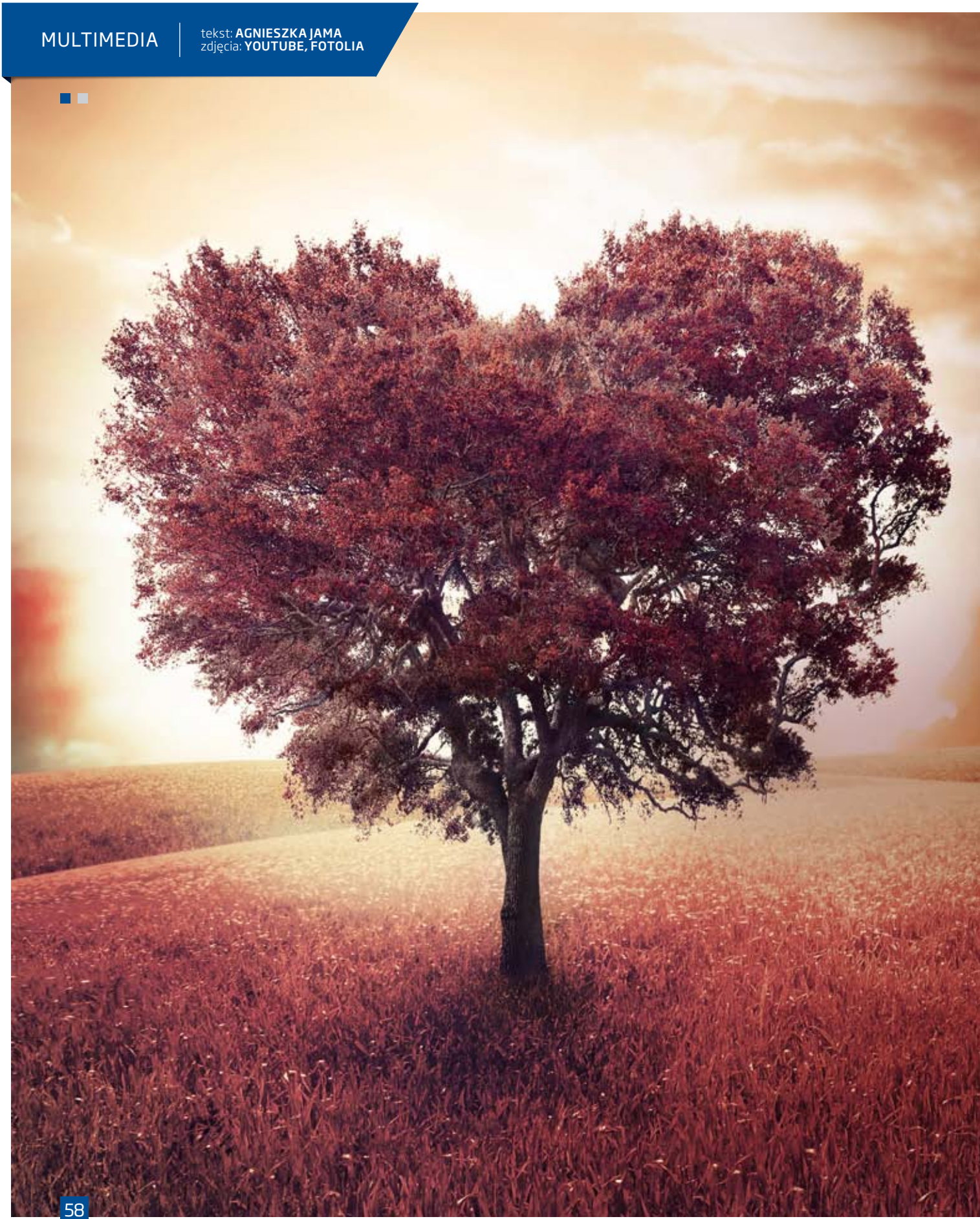


Rys. 2. Działanie Torque Vectoringu na zakręcie. Długość strzałek obrazuje wielkość momentu napędowego kierowanego na poszczególne koła (co powoduje lepsze „wchodzenie" w zakręt bez efektu podsterowności). Większy moment napędowy (na naszym rysunku - lewych kół obu osi) pojawia się dlatego, że system jednocześnie „dodaje gazu" i lekko przyhamowuje oba prawe koła. W rezultacie wszystkie cztery koła napędzają samochód, ale lewe czynią to mocniej, likwidując efekt podsterowności w prawym zakręcie.



Rys. 3. Różnica pomiędzy Torque Vectoringiem a VDC: w tym drugim przypadku odpowiednie koła (wewnętrze) są tylko przyhamowywane. Standardowy system VDC posługuje się jedynie funkcją hamowania kół. Gdy czujniki i elektronika odkryją nieprzewidziane zachowanie samochodu w zakręcie, wtedy jedno, dwa lub nawet trzy koła są hamowane w ten sposób, aby naprowadzić auto na przewidziany przez kierowcę tor jazdy. Zazwyczaj towarzyszy temu automatyczna redukcja momentu napędowego, wspomagająca odzyskiwanie przyczepności poszczególnych kół. Co ważne, VDC reaguje dopiero po wykryciu np. poślizgu którejś osi, natomiast Torque Vectoring działa nawet przed „wejściem" samochodu w zakręt.

tekst: **AGNIESZKA JAMA**
zdjęcia: **YOUTUBE, FOTOLIA**



Z miłości do Subaru: o miłości /cz. 1/

O reklamach Subaru, których ozdobą były znane twarze Hollywood, pisałam kilka numerów wstecz. W ostatnim ubiegłorocznym wydaniu naszego magazynu pokusiłam się z kolei o krótkie przypomnienie spotów serwowanych na wesoło (nr 50–51). To jednak nie wszystko, na czym chciałabym skupić się pisząc o reklamie samochodów Subaru. Pomysłów w tej materii było i jest wciąż co niemiara. Kontynuując zatem naszą reklamową serię, tym razem chciałabym zaprosić do obejrzenia wybranych spotów zbudowanych na najszczerszych ludzkich uczuciach. Zważywszy na fakt, że niedawno obchodziliśmy Dzień Świętego Walentego, nietrudno domyślić się, że będzie o związkach, zakochaniu i wszelkich perypetiach, które im towarzyszą.

Specjaliści do spraw reklamy, którzy od lat pracują nad skutecznym zwróceniem uwagi na samochody Subaru, doskonale zdają sobie sprawę, że jednym z elementów decydujących o powodzeniu ich działań jest sięgnięcie po ludzkie emocje i uczucia. Stanem uniwersalnym, który prędzej czy później dopada każdego z nas, czasami nawet po kilkakroć, jest zakochanie. Owo zakochanie raz po raz pojawia się w naszych reklamach, a elementem scalającym w nich dwie połówki jest nic innego jak Subaru i jego cztery kółka.

Zacznijmy od początku, czyli od pierwszych spotkań dwóch dążących ku sobie i przyciągających się niczym magnesy osóbek. Ile randek, tyle przeróżnych problemów, sytuacji wprawiających w zakłopotanie i towarzyszących im rozterek. Piękna ona, piękny on i… jego przepiękny pierwszy w życiu samochód. Niby wszystko gra, a jednak… coś jest nie tak, w pojeździe coś nie „gra" i to akurat w momencie, gdy kierowca za wszelką cenę chce być dżentelmenem. To się nazywa pech! Tę nieco stresującą sytuację wykorzystano w reklamie Imprezy sprzed dwóch lat, której tytułu wyraźnie wskazującego na owy felerny element samochodu zdradzić jednak nie mogę. Zobaczcie sami: youtu.be/So_N9kGKweM

Nasz samochód miał w każdym razie okazać się w takich sytuacjach o niebo lepszym od tego, za który przyszło się wstydzić młodzianowi i z całą pewnością do podobnych „wpadek" nie dopuszczać.

W ubiegłorocznym spocie zatytułowanym *„The Date"* nasze auto odegrało z kolei rolę pośrednika w nawiązaniu kontaktu pomiędzy zasiadającym za kierownicą młodzieńcem a uroczą, poznaną w podróży nieznajomą. W rolę swata, a właściwie – swatki, wcieliła się tu również Impreza. Ileż to razy obserwujemy sytuacje, w których dwie nieznane sobie, lecz wyraźnie sobą zainteresowane osoby próbują ukradkiem wymienić pierwsze zalotne spojrzenia i z dużą dozą nieśmiałości na różne sposoby zagaić rozmowę, nawiązać coś, co trudno w tym przypadku nazwać dialogiem z prawdziwego zdarzenia. Być może sami czasami występujemy tu w rolach głównych, a w naszej głowie pulsuje wtedy jedno pytanie: „Co zrobić, by poznać tę osobę?". Miejsce, w którym natrafiamy na kogoś, kto nagle zwraca naszą uwagę, może znajdować się wszędzie. Ileż to znajomości zaczyna się w autobusie, w pociągu, na przystanku czy w osiedlowym sklepiku. W naszym spocie start nowej znajomości zapewniły z kolei „cztery ściany" samochodu, który dowiózł wyraźnie zafascynowanych sobą młodych na pysznego czekoladowego shake'a. Czyżby jednak przez wyraźną nieśmiałość obydwojga na tym miała się ona zakończyć? Z pewnością tak właśnie mogłoby być, gdyby nie pomysłowość jednej ze stron. Zdradzę tylko, że złota myśl – jak to często bywa – zrodziła się w głowie jej, »

a nie jego. Kobieca przewidywalność zadziałała i zdziałała tutaj, co mogła – reszta niech pozostanie już zadaniem mężczyzny: youtu.be/JFhCS-58HKw.

Z mojego reklamowego „dochodzenia" wynika, że w palecie samochodów Subaru jest również i taki, który świetnie sprawdza się w roli spoiwa. Mam tu na myśli Legacy, które najwyraźniej pomaga scalać i cementować związki, a już z całą pewnością te, w których obie ze stron są ciekawe świata, żądne przygód i ekstremalnych wrażeń. Widać to bardzo dobrze w filmiku *„Let's Do That"*, który reklamował nasz model również w minionym roku. Legacy może spełnić każdą zachciankę ciekawskich i dowieźć do miejsc, w których spróbować można dosłownie wszystkiego, włącznie z… robakiem. Idealne dopasowanie charakterów jej i jego, poczucie humoru oraz umiejętność przyjmowania zaskakujących, a czasem nawet krępujących sytuacji z przymrużeniem oka są tym, co gwarantuje świetną zabawę w wolnym czasie. W życiu trzeba przecież spróbować wszystkiego, by później nie żałować, że coś fajnego nas ominęło, tudzież nie robić na stare lata drugiej połówce wymówek, że to czy owo przez jej niechęć przeszło nam koło przysłowiowego nosa: youtu.be/F3BdME8dLEw.

Zaskakiwać potrafi również już dobrze scementowany związek. Czasami zdarza się, że w jednej ze stron (częściej w tej męskiej) budzi się niespodziewanie skrywana, czy też głęboko dotychczas uśpiona, pasja. Iskrą powodującą prawdziwą eksplozję silnych emocji, graniczącą niemalże z całkowitym zatraceniem się w nowym zajęciu, bywa na przykład urodzinowy podarunek od żony. Środkiem umożliwiającym odkrywanie swojego „talentu" w nieznanej dotychczas dziedzinie i realizowanie się w nowym pasjonującym hobby może być nasz samochód. Najlepiej jeśli jest nim Outback: youtu.be/thfe6nd5cyY. Żonie nie pozostaje wówczas już nic innego, jak tylko wspierać swojego mężczyznę w działaniu (czytaj: w dziele) i dzielnie mu towarzyszyć, nawet wtedy, gdy jego radosna twórczość nie jest do końca zrozumiała i pozostawia naprawdę wiele do życzenia.

W tym miejscu muszę jednak cofnąć się o jeden szczebelek na drabince prezentującej przebieg znajomości. Pisząc bowiem o związku scementowanym, pominęłam moment zaślubin. Ceremonia ślubna najczęściej jest dla wybranków momentem niezwykle stresującym. Im bardziej staramy się, by wszystko było dopięte na ostatni guzik, tym częściej daje o sobie znać złośliwość losu. Nie da się ukryć, że jeden z najgorszych scenariuszy, jaki mógł przytrafić się pannie młodej, przedstawiono przed laty w reklamie Outbacka zatytułowanej *„The Wedding"* youtu.be/wsQPHn7C6-8. Rolę kierowcy wiozącego pretendującego do roli małżonka odegrał tu Paul Hogan, a o spocie pisaliśmy już jakiś czas temu. W równym jednak stopniu jak jest nam do śmiechu w trakcie jego oglądania, tak płakać z pewnością chciało się wystrojonej w białą sukienkę przyszłej mężatce.

Niespodziewane historie, które mogą przytrafić się w dniu ślubu, to temat rzeka. Nawet jeśli podczas kościelnej czy urzędowej ceremonii wszystko pójdzie jak z płatka i zgodnie z planem, to przecież całą masę niewiadomych niesie ze sobą miesiąc miodowy. Czasami z różnych przyczyn (niestety często finansowych, niezależnych od

organizatora) miesiąc z musu skrócony zostaje do nieco wydłużonego weekendu. Czas nie ma tu jednak istotnego znaczenia, bo tak naprawdę liczy się pomysł i niekonwencjonalność. Tylko one są gwarantem niezapomnianych wspomnień na resztę wspólnego życia. Również i w tym przypadku z pomocą nadjechać może nasz Outback, który pozwoli zrealizować nawet najbardziej zaskakującą wizję wyjazdu zaryso-

waną w głowach świeżo upieczonych małżonków: youtu.be/ryR7yJIZVsY.

Jak wykazują statystyki, po nałożeniu na palce obrączek historie bywają różne. Wszystkim kobietom życzyłabym, rzecz jasna, by ich wybranek w dalszym ciągu potrafił pozytywnie je zaskakiwać i wspinać się na wyżyny swej opiekuńczości i dbałości o szczegóły. Za przykład niech zatem wszystkim panom posłuży tu krótki film instruktażowy zrealizowany z rozmachem zapewne jeszcze przed ślubem, lecz jak najbardziej aktualny na każdym etapie historii związku. Drodzy panowie – tak właśnie należy dbać i zabiegać o swoją wybrankę również po ślubie: youtu.be/MzjEnxg3GYE!

Bądźmy jednak dobrej myśli i skupmy się na małżeństwach, w których wszystko układa się bez większych zawirowań. Niektórzy panowie naprawdę potrafią zatroszczyć się o wszystko, a szczególnych umiejętności nabywają w tym względzie wówczas, gdy rodzina ma się powiększyć. Nagle okazuje się, że mężczyzna potrafi wykonać również te z zadań, które dotychczas spoczywały na barkach kobiety. Co więcej – wychodzi mu to świetnie: youtu.be/kiLr9UClpjM. Tak, tak drogie panie – ideały jednak istnieją! Widać to w reklamie Legacy z 2011 roku, zatytułowanej *„Sweet Tomorrow"*.

By tego było mało, panów czasami dopada również melancholia! Pokazuje to reklama Imprezy, obchodząca właśnie swoje drugie urodziny. O opowiedzianej w niej historii możemy wnioskować już z samego tytułu *„200 000 Miles"*: youtu.be/KH8VAzSgRrs. Tak to jakoś bowiem bywa, że u niektórych kierowców okrągła cyfra na liczniku wywołuje nagły przypływ wspomnień, a czasami całe morze refleksji. W tym przypadku bohater wraz z wskazaniem licznika cofa się w przeszłość, a my poznajemy okoliczności narodzin jego związku i kilka punktów przełomowych, jakie mu towarzyszyły. Życie to ciągłe zmiany, a ukochany samochód pozwala wiernie je rejestrować, o ile... sam zmieniany nie jest.

Historia uczuć każdego z nas to niekończące się pasmo przeżyć i doświadczeń. Czasami nastają chwile, w których przychodzi się nam zmierzyć z tym, co było i na zawsze minęło. Dzieje się tak na przykład wówczas, gdy nagle spotykamy kogoś, komu przed laty na dłuższą lub krótszą chwilę oddaliśmy swoje serce. Chcąc – nie chcąc, zostaliśmy tak skonstruowani, że nasz umysł w takich momentach zalewa fala wspomnień związanych z byłą połówką. Pomimo tego, że owa połówka nie była nam pisana na stałe, pogrążamy się w zadumie, zaczynamy gdybać, analizować. Nie starajmy się jednak owych myśli na siłę tłumić, odpowiadając szczerze na pytanie, czy nasz obecny związek miałby dzisiaj prawo bytu, gdyby nie to, czego nauczyła nas przeszłość? Na krótką wycieczkę w sferze wyobraźni pozwolił sobie bohater reklamy Forestera z 2011 roku, do której obejrzenia serdecznie zachęcam youtu.be/3DVObB0n9kQ, kończąc tym samym pierwszy rozdział mojej podróży po świecie uczuć skrywanych pod szyldem Subaru. ■

Mitcar D. i P. Krasnodębski – nowy Dealer Subaru

Firma Mitcar D. i. P. Krasnodębski działa na rynku od trzydziestu lat. Od 2013 roku firma poszerzyła swoją działalność, wchodząc w kooperację z krakowskim importerem japońskich pojazdów – zostając tym samym autoryzowanym serwisem i dystrybutorem samochodów marki Subaru. Klienci mogą liczyć na pewną i kompleksową obsługę najwyższej jakości.

Mitcar D. i. P. Krasnodębski spółka jawna jest firmą rodzinną. Właścicielami są Dariusz i Piotr Krasnodębscy. Oboje starają się łączyć nowoczesne spojrzenie na biznes motoryzacyjny z trzydziestoletnią tradycją i doświadczeniem.

Nowy salon oferuje swoim klientom szeroki zakres produktów i usług:

- sprzedaż samochodów
- wycenę, kupno i sprzedaż samochodów używanych wszystkich marek
- usługi z zakresu serwisu gwarancyjnego i pogwarancyjnego
- sprzedaż części zamiennych i akcesoriów
- usługi z zakresu napraw blacharsko-lakierniczych

- sprzedaż produktów finansowych (kredyt oraz leasing), a także ubezpieczeniowych
- karty lojalnościowe dla stałych klientów.

Salon sprzedaży

Salon może się pochwalić atrakcyjną ekspozycją wszystkich modeli Subaru i gamą samochodów testowych przeznaczonych dla potencjalnych klientów. Profesjonalni specjaliści do spraw sprzedaży służą szczegółowymi informacjami na temat: cen, wyposażenia i danych technicznych.

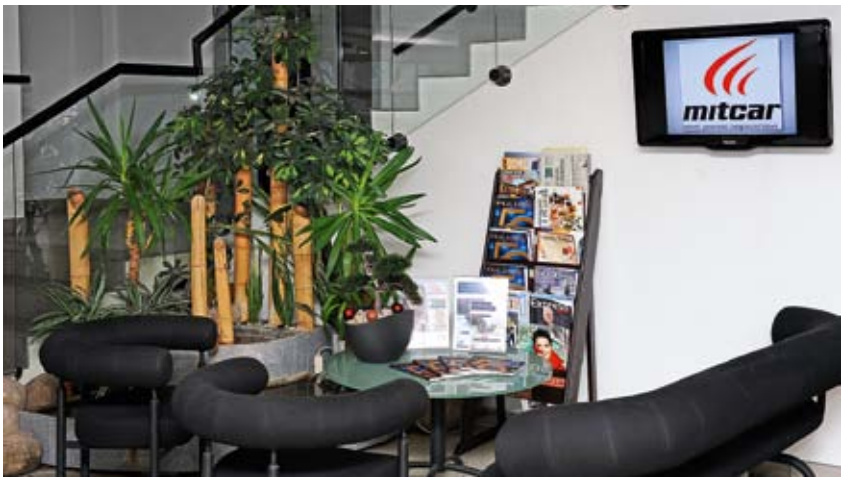
Klienci mogą wybierać spośród różnych form finansowania (zakup gotówkowy, kredyt, leasing) oraz warunków ubezpieczenia (atrakcyjne pakietowe polisy ubezpieczeniowe). Istnieje możliwość przyjęcia samochodów w rozliczeniu.

Serwis samochodowy

Serwis to przed wszystkim wysoko wykwalifikowany personel oraz nowoczesny sprzęt diagnostyczny i naprawczy. Oferowany jest szeroki wachlarz usług mechanicznych, blacharsko-lakierniczych oraz sprzedaż części zamiennych.

Rzetelne doświadczenie i dogłębna wiedza wynikają z nieprzerwanej, 30-letniej działalności w branży samochodowej. Klienci na czas naprawy mogą skorzystać z oferty aut zastępczych. Przygotowana jest także usługa odbioru pojazdu od Klienta (door-to-door). Każdy samochód po naprawie w serwisie zawsze zwracany jest czysty, co zapewnia firmowa myjnia.

Wykonujemy kompleksowe naprawy powypadkowe, gwarancyjne i pogwarancyjne. Podczas likwidacji szkód komunikacyjnych współpracujemy ze wszystkimi towarzystwami ubezpieczeniowymi. Odwiedzając serwis, można dokonać na miejscu wszystkich czynności związanych ze zgłoszeniem szkody. Dalszą procedurą szkodową zajmujemy się sami od momentu przyjęcia uszkodzonego pojazdu do jego wydania po naprawie.



Personel

Mitcar stawia na ludzi. Wiele osób pracuje w niej od kilkunastu lat. Wśród mechaników są tacy, którzy po raz pierwszy trafili do spółki jako praktykanci, wrócili ze świadectwem ukończenia szkoły i zostali do dzisiaj. Zdobywane dzień po dniu doświadczenie jest uzupełniane podczas specjalistycznych szkoleń. Średnia długość zatrudnienia w Mitcar wynosi ponad 10 lat.

Nowa placówka Subaru czynna jest przez 6 dni w tygodniu, nasz obiekt mieści się w dogodnej lokalizacji blisko centrum Warszawy. Serdecznie zapraszamy! ■

Mitcar D. i P. Krasnodębski Sp.J.

ul. Sporna 1/3
02-846 Warszawa
tel. 22 543 37 20, 22 543 37 14
fax: 22 462 65 64
salon@mitcar.subaru.pl
www.mitcar.subaru.pl

Współrzędne GPS dojazdu do firmy:
52.1230, 21.0175

20 cm Stanisława,
czyli głęboka penetracja kosmosu… również

3 listopada 1957 roku Rosjanie wysłali żywą sukę Łajkę w kosmos i odtąd świat oszalał na punkcie wystrzeliwania tam różnych przydatnych urządzeń. Uznano za zaletę fakt, że gdy już przestaną działać i nie będą przydatne, nie trzeba ich wynosić na strych. Niestety istnieje ryzyko (na co mamy dowody), że one po jakimś czasie i tak mogą trafić w ten „strych" i to z prędkością 26 tysięcy km/h, co równocześnie daje spore szanse na przekształcenie naszego domu (razem z działką) w kopalnię odkrywkową.

Pięćdziesiąt sześć lat i dwa tygodnie później o godzinie 8:11 rano, czasu kazachstańskiego, Polacy wystrzelili w kosmos pudełko o pojemności 20 cm^3 (to mniej więcej tyle, co karton po dziecięcych śniegowcach). Na cześć naszego słynnego wizjonera i pisarza *science fiction* nazwali je LEM. Staszek ma mieć oko na gwiazdy i dać znać jakby co. Znaczy jakby… CO?

Można by to wydarzenie od biedy uznać za sukces, gdyby wystrzelili ją własnoręcznie z polskiego kosmodromu usytuowanego, dajmy na to, na przylądku Hel. Niestety zlecili to Rosjanom, którzy użyli wyrzutni w Kazachstanie i na dodatek bardzo toksycznego paliwa. To trochę obciach, zwłaszcza w aspekcie niedawnej walki ekologów o uwolnienie aresztowanego przez Rosjan polskiego członka *GREENPEACE*, broniącego własną piersią stanu czystości Morza Północnego, bo o czystość Bałtyku walczyć już się nie opłaca. Przyczyn obciachu jest więcej, ale przytoczę według mnie najważniejszą. Rosjanie wystrzelili nam w to samo miejsce, czyli na orbitę, na własny koszt, żywego generała brygady na tygodniowe *kanikuły*, w dużo większym pojemniku i to trzydzieści sześć lat temu.

Loty w kosmos są pasjonujące i pouczające, ale widok Ziemi z orbity zwodniczy. Sudan i Arabia Saudyjska obserwowane z tej odległości wyglądają identycznie, a z bliska można by znaleźć kilka szczegółów, które je różnią. Polskie drogi wyglądają jak wstęgi asfaltu, a jest to mieszanina ściółki leśnej, psich odchodów i czarnej farby, w której to nawierzchni koleiny tworzą się po przejściu pielgrzymki. Moja działka na zdjęciach satelitarnych jest gładka jak stół bilardowy, a jak koszę trawnik, to nogi sobie łamię na kretowiskach.

Temat podboju kosmosu jest jednak na tyle pasjonujący, że postanowiłem go – przepraszam za słowo – spenetrować. W dalszej części wyjaśni się, czemu przepraszam.

Łajka, od której to wszystko się zaczęło, była dwuletnią bezdomną suką rasy mieszanej. Badania wpływu kosmosu na stan żywego organizmu zaplanowano na dziesięć dni. Niestety, Łajka utrzymała ten stan tylko przez siedem godzin, a potem zdechła. Nie podano oficjalnej przyczyny zgonu, ale jeżeli ktoś pamięta tamte czasy, to łatwo wydedukuje, że pierwszy sekretarz zabronił odpinać jej z łańcucha, a buda została na Ziemi.

Przyszła wreszcie kolej na ludzi i tutaj raz było *śmieszno*, raz *fajno,* ale niezmiennie *straszno*, gdyż rakieta to nic innego jak sakramencko duża bomba, która z konstrukcyjnego założenia powinna robić *SSSSSRRRRRUUUUUUUU*, ale czasem, na złość konstruktorom, robi *CHARAT!* Mówiąc prościej – na kilkudziesięciometrowej spłonce sadza się nabój (albo kilku), który ma żonę i dzieci. Sam pobyt na orbicie też nie należy do przyjemnych, bo w rakiecie obowiązuje zamknięty obieg płynów (jeżeli wiecie, o co mi chodzi) i nie wolno jej wietrzyć, a ludzie przecież… Zresztą, mniejsza o to. Powrót na Ziemię wiąże się z pewną niedogodnością, gdyż przy wejściu w atmosferę w urządzeniu robi się ciepło, a czoła nie obetrzesz, bo… szyba.

Identycznym ryzykiem, jakie występuje podczas próby oderwania się od Matki Ziemi, jest powrotny z nią kontakt. Dokąd Amerykanie nie zastosowali w rakietach skrzydeł, lądowanie polegało na *bum* albo *plum*, chyba że zawiodły spadochrony. W takim przypadku następowało bum i plum pisane dużą literą, w wołaczu.

Pierwszym człowiekiem w kosmosie był radziecki lotnik Jurij Gagarin, a pierwszą kobietą (pomijając Łajkę) radziecka inżynier Walentina Tierieszkowa. W odróżnieniu od bezdomnej suki, pani inżynier wynegocjowała odpięcie łańcucha.

Mózg ludzki jest tak zbudowany, że każdy zwój ma inne zadanie, ale najsłabiej rozwinięty jest ten odpowiedzialny za wyłączanie żelazka, dlatego loty kosmiczne ograniczone są do latania po orbicie, bo stamtąd widać, czy się fajczy i jest zasięg, żeby zadzwonić na straż pożarną. Amerykanie tak długo ćwiczyli wyłączanie żelazka, aż wreszcie odważyli się polecieć na Księżyc. Różnica była kolosalna, mimo że Księżyc też lata w koło Macieju po orbicie, ale już poza zasięgiem komórkowym. Mimo wszystko misja Apollo 11 była według mnie najważniejszym wydarzeniem w historii ludzkości, gdyż dopóki Neil Armstrong nie przywiózł stamtąd pumeksu, kobiety miały pięty jak beton.

Na tle takich osiągnięć trochę głupio wyglądamy z tym kartonikiem 20 na 20 cm. Pewnym usprawiedliwieniem dla nas może być lista laureatów Nagrody Nobla za ostatnie kilka dekad, która dowodzi, że jesteśmy Einsteinami poezji, ale niestety Nikiforami astronautyki. I w takim przaśno-siermiężno-melancholijnym nastroju udałem się na spoczynek.

Nazajutrz rano, przy śniadaniu, postanowiłem poszperać jeszcze w internecie i sprawdzić dokładniej nasze osiągnięcia w dziedzinie kosmicznych technologii. Wpisałem hasło *Polacy w kosmosie* i ukazały się dwa nazwiska – Pan Hermaszewski i Pan Twardowski. Pierwszego pamiętałem, bo fruwał za mojego życia, dlatego zainteresowałem się tym drugim. I tu pełne zaskoczenie, gdyż okazało się, że w zapyziałym średniowieczu, zanim powstało NASA, on dotarł na Księżyc. Jak? Diabli go wiedzą, ale badając materiały źródłowe, dogrzebałem się do dwóch wersji wydarzeń. Jedna mówiła, że dotarł tam na kogucie, druga, że z Boską pomocą. Szybciutko zrobiłem w tej sprawie ankietę. Niestety wyszła jak zwykle – 24% ankietowanych wierzyło w bajki, 23% w cuda, z czego 95% wierzyło, ale nie praktykowało, reszta twierdziła, że Ziemia jest płaska, a komentarzy do ankiety wstyd zamieścić. Dalsza penetracja (sorry) tematu nie miała sensu.

Po zapoznaniu się z trzema kolejnymi doniesieniami o naszych kosmicznych sukcesach szczęka opadła mi do gorącej owsianki. Otóż wyobraźcie sobie, że od kilku lat na Tytanie, jednym z księżyców Jowisza, przebywa nasz termometr. Pracuje i czuje się dobrze. Na okołoziemską orbitę wysłaliśmy ponad siedemdziesiąt urządzeń, z których sześć działa, a w kierunku jakiejś komety leci sonda Rosetta wyposażona w naszej, polskiej konstrukcji… *penetrator*. Tej misji nie wróżę powodzenia (kupiłem taki żonie i się zepsuł).

Następna informacja – w miarę wczytywania się w doniesienie – wywoływała u mnie takie zmiany nastroju jak zmiany ministrów w polskim rządzie. Na początku było źle, ale za to później coraz gorzej. Dotyczyła ona marsjańskiej misji Fobos. Sondę wystrzelili Rosjanie, jak zwykle z Kazachstanu. Nazajutrz zadzwonił sponsor urządzenia. *Gdzie moja Sonda* – zapytał, gdyż był ciekawy, gdzie fruwa jego kilkanaście milionów euro. *Nie znaju, pagubilim* – odparli Rosjanie, gdyż jest to naród znany ze szczerości. *Jak to k… nie znaju?* – zdziwił się sponsor, bo prawdopodobnie nigdy nie szukał swojego samochodu na parkingu pod hipermarketem. – *Nu kak? Normalna – sonda maljenkaja, a kosmos wjeliki* – odparli Rosjanie i trudno byłoby coś zarzucić ich rozumowaniu.

Ponieważ mam pewne obawy, że ona się za jakiś czas znajdzie, na wszelki wypadek zleciłem badania głębokich pokładów gruntu na mojej działce, pod kątem ewentualnych przekształceń i zysków z eksploatacji odkrywkowej.

Nie to jednak było dla mnie najistotniejszą informacją na temat tej misji. Sonda była wyposażona w urządzenie polskiej konstrukcji – zaś *penetrator*. Sprzęt nosił nazwę *Chomik* i coś mi się wydaje, że to był ten sam model, który zawiódł moją żonę. Wpisałem w wyszukiwarkę internetową hasła *MISJA, PENETRACJA* i *POLSKA*, by udowodnić samemu sobie, że to tylko zbieg okoliczności, a nie jakaś wstydliwa, polska… specjalizacja. Nie uwierzycie, co się wyświetliło. Sto osiemdziesiąt pierwszych linków odnosiło się do materiałów dotyczących wysokości podatków i składek ZUS w naszym kraju.

Amerykanie mieli swojego Armstronga, Aldrina i Collinsa, którzy jako pierwsi ludzie spenetrowali Księżyc, za to Polacy mieli swojego Kołodkę, Balcerowicza i Belkę, którzy jako pierwsi ludzie wprowadzili księżycowe stawki podatku. O ile Amerykanie zaniechali penetracji naszego satelity, o tyle Polacy w dziedzinie penetracji podatnika dotarli do innej galaktyki.

PS. Czyli… Kopernik była złą kobietą. ■

Auto Rok
(nr 13 - 2013/2014)

Japoński sposób na SUV'a
(Forester)

W porównaniu do poprzedniej generacji Forester wypiękniał. Przód auta zrobił się bardziej subtelny, reflektory wyciągnięto na boki niczym pędem wiatru – dodano im bardziej drapieżnego sznytu. Auta z silnikiem turbodoładowanym wyposażono w zderzak o lekko agresywnym wyglądzie. Tył potraktowano bardziej zachowawczo.

Wewnątrz w mig można ogarnąć podstawowe funkcje sterowania na kierownicy czy panelu środkowym, a po kilku próbach naciśnięcia przycisku związanego z rozdziałem napędu (z nową funkcją sterowania układem jezdnym i napędowym X-Mode) i bacznej obserwacji wskazań przy zegarach – wszystko wiadomo.

Forester może być napędzany 2-litrowym silnikiem – benzynowym wolnossącym (150 KM), benzynowym turbo (240 KM) lub turbodieslem (147 KM). (…) Benzynowa jednostka turbo z kolei z werwą zachowuje się na wysokich obrotach, ale i na niskich nie wyczuwa się denerwującej turbo dziury. Dodatkowo tryby układu SI-DRIVE zostały dopasowane do parametrów silnika w konfiguracji ze skrzynią automatyczną, w taki sposób, że np. w położeniu drążka skrzyni na D i włączeniu trybu S# (ostry sportowy) mamy manualną ośmiostopniową zmianę biegów. Natomiast ustawienia „Inteligent" i „S" dają automatyczną zmianę niby-sześciu przełożeń. Oczywiście liczba tych biegów jest tylko w głowie kierowcy – o to zadbali inżynierowie Subaru. Bo *de facto* skrzynia jest przecież bezstopniowa…

(…) Co to auto potrafi w terenie, dowie się ten, kto zechce zjechać w szuter i to całkiem wymagający. Duży prześwit, spore kąty natarcia i zejścia oraz kąt rampowy, tak istotny przy przejeżdżaniu przez garby i szczyty wzniesień sprawiają, że wszelkie obawy znikają za tumanami kurzu wzbitego przez Subaru. W takich okolicznościach warto załączyć tryb X-Mode, który zwiększa możliwości terenowe ingerując w sterowanie silnika, bezstopniowej skrzyni biegów Lineartronic, AWD, VDC (odpowiednik ESP) i innych systemów, uruchamiany jest przez jeden przycisk, w panelu środkowym. Tryb automatycznie włącza HDC, czyli kontroluje prędkość zjazdu z góry i wystarczy mu nie przeszkadzać (np. nie hamować) – działa do prędkości 20 km/h.

Muzyce silnika akompaniuje świetne zawieszenie, które – jednak jak na dość wysokiego SUV'a zachowuje się całkiem sportowo. (…)

Reasumując: nowy Forester to kolejne udane Subaru, które w nieco odmienny od europejskiego sposób łączy wiele przydatnych na co dzień czynników – niczym konstelacja sześciu gwiazd (Plejady) w logo koncernu. Zadowoleni z niego będą zatem Ci, którzy szukają bezpiecznego auta rodzinnego, które ma ponadprzeciętne możliwości w terenie i chęci, aby jazdę uczynić radosną.

moto.pl
(2014-02-04)

Indywidualista
(Outback 2.0D)

Myślimy – samochód rodzinny, widzimy – duże kombi lub jeszcze większego SUV-a, który pomieści naszą partnerkę lub partnera, dzieci i należące do nich rzeczy. Jest jednak samochód, który stanowi alternatywę dla obu wyżej wymienionych typów aut.

Oto Subaru Outback, łączący właściwości niemalże terenowego auta z nadwoziem typowo osobowego samochodu. Outback swoje miejsce w motoryzacyjnym świecie zdobywa już od wielu lat. Jego pierwsza generacja pojawiła się w 1995 roku. (…)

Przedstawiony egzemplarz to wersja z dwulitrowym silnikiem diesla i nową bezstopniową skrzynią biegów CVT. Jest to kolejna generacja takiego rodzaju przekładni w Subaru i muszę przyznać, że pierwsza, której pracę jestem w stanie w ogóle zaakceptować. Jeżeli mieliście okazję jeździć jakimkolwiek autem z CVT, to na pewno znacie uczucie „wyjącego" na wysokich obrotach silnika i skrzyni. W Outbacku z CVT takie zjawisko po prostu nie występuje. Dodatkowy system kontroli pracy skrzyni dostosowuje obroty silnika do warunków na drodze, stylu jazdy i parametrów jednostki napędowej. Dzięki temu, jeżeli wciskamy gaz mocniej, komputer wie, że chcemy przyspieszać i przy najbardziej optymalnych obrotach silnika zmienia przełożenia, a nie tylko zwiększa i utrzymuje obroty przy czerwonym polu obrotomierza. (…)

Jak wiadomo, Subaru słynie ze swojego napędu na cztery koła o nazwie Symmetrical AWD. W taki oczywiście ubrano również testowanego Outbacka. Ciekawostką jest fakt, że wspomniane wyżej CVT zaprojektowano tak, aby maksymalnie wykorzystywało nie tylko większe możliwości silnika w układzie boxer o mocy 150 KM i 350 Nm, ale także świetnego napędu. Nie myślałem, że kiedyś to napiszę, ale kompatybilność skrzyni CVT Lineartronic z napędem AWD i silnikiem 2.0D jest bardzo dobra i wydaje się być optymalnym wyborem układu napędowego w tym aucie. (…)
Za drugą generację Lineartronic japońskim inżynierom należą się mocne brawa.

Wróćmy jednak do napędu. Outback zapewnia najwyższy standard przyczepności w swojej klasie, bo mechaniczny układ AWD przekazuje go stale na wszystkie cztery koła. Nie ma mowy o żadnym dołączaniu czy odłączaniu. Nad poczynaniami kierowcy czuwa oczywiście elektronika, która w razie potrzeby przenosi napęd tylko na te koła, które mają przyczepność, zapewniając tym samym wysoką kontrolę nad autem. (…)

(…) wnętrze Outbacka to typowy japoński projekt. Te auta zawsze były w środku funkcjonalne i to się nie zmieniło. Wszystkie przyciski rozmieszczone są intuicyjnie, a obsługa podstawowych urządzeń nie sprawia najmniejszego kłopotu.

Sterowaniem radia i tempomatem możemy zająć się, nie odrywając rąk od kierownicy. (…) Dodatkowo mamy do dyspozycji spory 526-litrowy bagażnik. W razie potrzeby po złożeniu tylnych siedzeń może być ich 1677. Jeżeli i tak byście się nie zmieścili, to na dachu znajdują się relingi, do których można przypiąć dodatkowy bagażnik. (…)

autogaleria.pl
(2013-12-14)

Właściwa decyzja
(Outback 2.0D)

Kuracja odświeżająca, którą w tym roku objęto modele Legacy/Outback, może nie rzuca się w oczy w kwestii stylizacji, ale dotknęła przede wszystkim modyfikacje mechaniczne. Subaru m.in. dodało do diesla bezstopniową przekładnię Lineartronic. I muszę od razu powiedzieć, że była to świetna decyzja!

Zanim jednak skupimy się na ważnych kwestiach mechanicznych…

… wróćmy jeszcze do Subaru Outback. (…) Zmiany dostrzegą tylko Ci, którzy dobrze porównają obydwa egzemplarze – nowa jest atrapa z inaczej wyprofilowanymi „żyletkami", nowy jest przedni zderzak z wyraźnie zaznaczonymi lampami przeciwmgielnymi, nieco inaczej wyglądają także lusterka boczne. (…)

Outback to więc wciąż jedno z największych kombi w klasie średniej (4,79 m długości, 1,82 m szerokości i 1,6 m wysokości), z właściwą sobie majestatyczną stylizacją. Podwyższone zawieszenie (20 cm prześwitu), 17-calowe koła, poszerzone nadkola i czarne, ochronne wykończenia zderzaków powodują, że Outbacka trudno pomylić z jakimkolwiek z konkurentów. A powiedzmy sobie szczerze – to Subaru nie ma ich zbyt wielu.

Pokaźne wymiary Outbacka…

(…) na tylnej kanapie japońskiego kombi nie odczujemy trudów dłuższej podróży. Jest miękka, odpowiednio szeroka dla trzech pasażerów i posiada regulację kąta pochylenia oparcia. Miejsca nie zabraknie także zarówno na nogi, jak i nad głowami. (…)

Straszyć na pewno nie będzie jednak bagażnik – z wiadomych względów jego podłogę umieszczono wyżej niż w przeciętnym kombi klasy średniej, ale mieści przyzwoite 526 litrów (…). Dzięki sprytnym klamkom umieszczonym na boczkach, wartość tę możemy łatwo powiększyć do 1677 litrów, uzyskując przy tym płaską podłogę. (…)

Wróćmy więc…

… do spraw technicznych. (…) 2-litrowy turbodiesel, pierwszy na świecie seryjnie montowany silnik wysokoprężny w układzie przeciwsobnym, zbiera bardzo dobre noty za wysoką kulturę pracy, miły dla ucha dźwięk dieslowskiego boksera oraz dużą chęć do działania już od najniższych obrotów. 350 Nm pojawia się już przy 1600 obr./min, ale w przeciwieństwie do większości zwykłych, 4-cylindrowych „rzędowców" wcale nie traci wigoru przy wyższych obrotach. Można powiedzieć, że nawet je lubi. Dynamika to mocna strona tej jednostki, co potwierdza przyspieszenie 0–100 km/h w czasie 9,7 sekundy (…)

Właśnie, wysokie obroty. Bezstopniowa automatyczna skrzynia może się kojarzyć właśnie z kręceniem silnika pod czerwone pole, gdy zapragniemy wykrzesać z motoru więcej dynamiki. Skojarzenie jak najbardziej trafne (…) ale… nie w Outbacku. Inżynierowie Subaru, oprócz klasycznego trybu manualnego z symulowaniem siedmiu przełożeń i możliwością ich zmiany łopatkami przy kierownicy, wprowadzili sportowy tryb pracy skrzyni. (…)

Jak się więc okazuje…

… Subaru Outback to kawał wyjątkowo udanego i bardzo praktycznego auta, które łączy wszechstronność SUV-ów z praktycznością i komfortem samochodów osobowych. Facelifting przyniósł niewielkie zmiany kosmetyczne, ale przede wszystkim wyjątkowo udany duet, który stanowią wysokoprężny bokser i nowa generacja bezstopniowej skrzyni Lineartronic. (…)

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

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

Redaktor naczelny: Zbigniew Karcz
(zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl)

Redaktor prowadzący: Robert Malara
(robert.malara@plejady.subaru.pl)

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

Stali współpracownicy:
Jerzy Dyszy, Agnieszka Jama, Michał Jasiński, Robert Kardzis, Jacek Pieśniewski.

Pozostałe zdjęcia: archiwum Subaru, Fuji Heavy Industries, Subaru Tecnica International, Szkoła Jazdy Subaru, Fotolia LLC, Mediagrafika, ChromaStock

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 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.

ISSN 1897-1989
www.**plejady.subaru**.pl

facebook.pl/**MagazynPlejady**

SONY

Action Cam

HDR-AS30VE
Kamera sportowa

Wi Fi® GPS SteadyShot ZEISS

Sony, Action Cam są zastrzeżonymi znakami Sony Corporation. Wszystkie inne znaki są znakami handlowymi odpowiednich właścicieli.