HURRRA ZIMA!

WINTER SOTTOZERO™ 3

SPRAWDŹ JĄ TEJ ZIMY

Bazując na swoim ponad 100-letnim doświadczeniu w sportach motorowych, Pirelli stworzyło oponę zimową pozwalającą czerpać podobną frajdę z jazdy także na co dzień, nawet w zimowych warunkach. Pirelli Winter Sottozero™ 3 uczyni Twój samochód bezpiecznym i zapewni mu optymalne osiągi zimą. Dzięki kierunkowemu bieżnikowi ze wzorem podwójnej strzały i nowej technologii lameli 3D uzyskaliśmy nie tylko doskonałą przyczepność na pokrytych śniegiem nawierzchniach, ale także świetną precyzję prowadzenia na suchym asfalcie. Zoptymalizowane, szerokie kanały obwodowe skutecznie usuwają wodę spod opony, zapewniając krótszą drogę hamowania na mokrych nawierzchniach. Z Pirelli Winter Sottozero™ 3 zima to przyjemność!

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

NR**87** (**6**/2019) ISSN 1897-1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR87 (6/2019)

PLEJADY

PASJE

ALCYONE GIN HAYATE,
CZYLI O JEDNEJ Z PLEJAD (LUB O TYM, JAK ROZMNAŻAJĄ SIĘ SUBARU)

IMPREZY

KOLARSTWO GÓRSKIE
W WYDANIU SUBARU

TECHNIKA

HYBRYDOWE SUBARU: E-BOXER –
ORYGINALNI JAK ZAWSZE

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ISSN 1897-1989 GRUDZIEŃ 2019 12

9 771897 198910

SUBARIADA

TO WSPÓLNE PODRÓŻE UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW SUBARU,

obejmujące zarówno trasy utwardzone, jak i terenowe. Wspólnie poznajemy miejsca, do których w ramach klasycznej turystyki zapewne nigdy byśmy nie dotarli. Subariada powstała z inicjatywy Forum Subaru **http://forum.subaru.pl** i odbywa się pod fachowym przewodnictwem i opieką Miłosza Kalecińskiego **http://przygody4x4.pl**.

SUBARIADY 2020:

VI Subariada LIGHT	Półwysep Kolski, Nordkap zimą, 15–26 lutego (+2/3 dni na dojazd i powrót)
VII Subariada LIGHT	Bułgaria, 10–17 maja (na miejscu)
XXI Subariada	Korsyka, 14–23 maja (termin bez dojazdu/powrotu do/z Livorno)
XXII Subariada	Słowenia „active", 20–27 czerwca (na miejscu)
XXIII Subariada	Bośnia i Hercegowina, 14–21 sierpnia (na miejscu)
XXIV Subariada	Grecja, 14–21 października (na miejscu)
XXV Subariada	Kaukaz Północny (Czeczenia, Dagestan), 9–25 października (liczone z czasem na dojazd i powrót)
XXVI Subariada	Maroko, 28.11–14.12 (Genua-Genua)

Czytelnikom Magazynu Plejady oraz Sympatykom marki Subaru,
Wszystkim naszym Klientom i Partnerom
życzymy radosnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz szczęśliwego Nowego Roku.
Niech przyniesie on wiele pięknych motoryzacyjnych doznań,
i niech każda podróż zakończy się szczęśliwym powrotem.

Zespół Subaru Import Polska

AKTUALNOŚCI

6

TARGI

10 CAŁKIEM NOWY LEVORG

RAJDY

12 ZESPÓŁ DO ZADAŃ SPECJALNYCH
20 SUBARU POLAND RALLY TEAM NA PODIUM W MISTRZOSTWACH LITWY
22 DOBRE TEMPO SPRT W LAUSITZ

ZLOT PLEJAD

24 „TURTER" 2019 W NIESPODZIEWANYM JANOWIE

PASJE

30 ALCYONE GIN HAYATE, CZYLI O JEDNEJ Z PLEJAD (LUB O TYM, JAK ROZMNAŻAJĄ SIĘ SUBARU)

IMPREZY

38 PYRZYCKIE KOLARSKIE GRAND PRIX
40 KOLARSTWO GÓRSKIE W WYDANIU SUBARU
44 VERVA STREET RACING 2019

TECHNIKA

46 HYBRYDOWE SUBARU: E-BOXER – ORYGINALNI JAK ZAWSZE

PODRÓŻE

54 XI SUBARIADA ZIMOWA NA PÓŁWYSEP KOLSKI I NORDKAPP /CZ. 2/

PRZEPISOWO

62 MODEL DOBREGO KIEROWCY (KONSTYTUCJA KIEROWANIA SAMOCHODEM) /CZ. 9/

PISZĄ O NAS

66

CZTERY NAGRODY ALG DLA SUBARU W USA

Północnoamerykańska firma konsultingowa ALG przyznała niedawno nagrody w dwudziestej edycji rankingu pojazdów dostępnych na rynku w USA – 2020 ALG Residual Value Awards. Podobnie jak w latach ubiegłych, poszukiwano w nim samochodów, które powinny cieszyć się najmniejszym spadkiem swojej wartości po trzyletnim okresie eksploatacji. Tym razem zwyciężyliśmy aż w czterech różnych kategoriach, w których nasze modele nie miały sobie równych, zdobywając prestiżową nagrodę „Residual Value Award".

Wyróżnionymi modelami Subaru, którym tym razem udało się zdobyć pierwsze miejsca w rankingu ALG, były: XV (w Ameryce Północnej nazywane Crosstrekiem), Forester, Impreza i WRX – wszystkie w specyfikacji 2020. Subaru XV okazało się numerem jeden w kategorii subkompaktowych pojazdów użytkowych, Forester był natomiast nie do pobicia w grupie samochodów użytkowych w wydaniu kompaktowym. Impreza zwyciężyła w segmencie pojazdów kompaktowych, a ostatni z wymienionych modeli był zdecydowanie najlepszy w kategorii samochodów sportowych.

Zadowolenia z uzyskanych nagród nie krył Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce. Komentując wyniki rankingu, podkreślił on, że nasza marka nieustannie dąży do oferowania swoim klientom niezawodnych samochodów, które zapewniają bezpieczną jazdę całym rodzinom. Jednocześnie dokładamy starań, by pojazdy spod znaku Plejad nie traciły z czasem na swej wartości.

Przypomnijmy, że w rankingu ALG samochody oceniane są aż w dwudziestu siedmiu różnych kategoriach. Na to, aby wartość samochodu po pierwszych trzech latach jego użytkowania utrzymała się na poziomie jak najbardziej zbliżonym do ceny wyjściowej, wpływ ma wiele różnych czynników. Eksperci ALG uważnie przyglądają się zatem pojazdom w danym segmencie i historii ich osiągów, patrząc jednocześnie w przyszłość oraz wnikliwie analizując panujące na rynku trendy i strategie marketingowe. Obecne wyróżnienie Subaru aż w czterech kategoriach jest zatem nie lada powodem do dumy. Warto podkreślić, że tegoroczne nagrody zdobyte w rankingu ALG zwiększają do 41 ich łączną pulę zliczaną od 2010 roku!

SUBARU CORPORATION PO RAZ SZÓSTY WYRÓŻNIONE PRZEZ SAAJ

Miło nam poinformować, że niedawno otrzymaliśmy kolejne wyróżnienie od Japońskiego Stowarzyszenia Analityków Papierów Wartościowych (z ang. SAAJ). Subaru Corporation zostało przez nie ponownie uznane najlepszą firmą w kategorii „samochody, części samochodowe i opony" i otrzymało nagrodę za Doskonałość w Ujawnianiu Informacji Korporacyjnych za 2019 rok. Wyróżnienie to zdobyliśmy już po raz szósty z rzędu!

Stowarzyszenie SAAJ wręcza wspomniane nagrody od 1995 roku, a zatem już od 25 lat. Celem programu nagradzania jest poprawa polityki udostępniania informacji przez przedsiębiorstwa. Firmy oceniane są przez analityków papierów wartościowych według następujących pięciu kryteriów: 1) stanowisko kierownictwa w zakresie relacji inwestorskich, funkcje pełnione przez dział odpowiadający za te relacje oraz podstawowe podejście do relacji inwestorskich korporacji; 2) ujawnianie informacji podczas briefingów, rozmów i za pośrednictwem materiałów objaśniających; 3) uczciwość w ujawnianiu informacji; 4) ujawnianie związane z ładem korporacyjnym; 5) dobrowolne ujawnianie zgodne z warunkami każdego sektora.

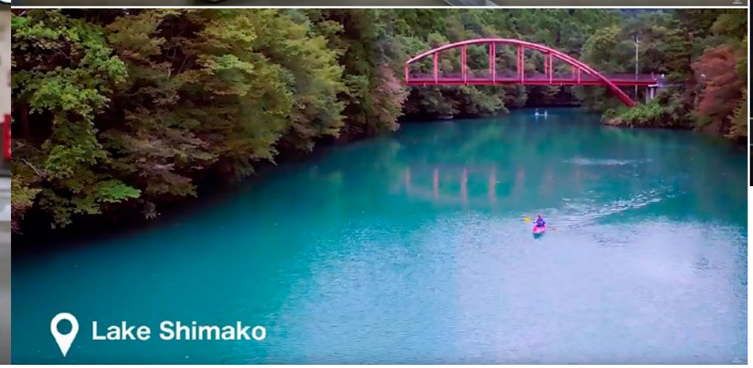
W tegorocznym rankingu ponownie otrzymaliśmy najwyższe noty, wyprzedzając 19 innych firm, które również poddane zostały ocenie w kategorii „samochody, części samochodowe i opony". Przyznana po raz kolejny nagroda SAAJ jest potwierdzeniem utrzymującego się świetnego zarządzania Subaru Corporation. Zgodnie z naszą filozofią staramy się być przede wszystkim firmą atrakcyjną, która utrzymuje silną pozycję na rynku. Kierujemy się przy tym zasadą, zgodnie z którą klient i jego dobro są dla nas absolutnym priorytetem. Poprzez uczciwe ujawnianie przez nas informacji korporacyjnych dbamy z kolei o to, by nasi udziałowcy i inwestorzy właściwie pojmowali i rozumieli markę Subaru.

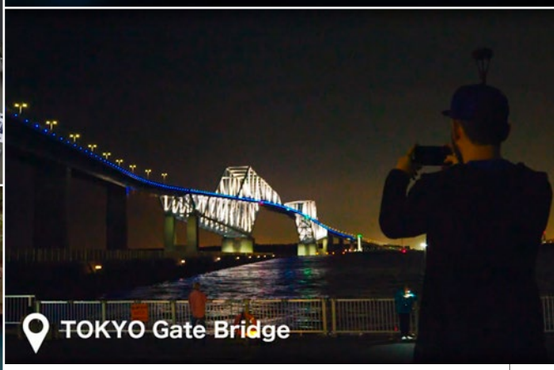
WSPÓLNIE Z JNTO PROMUJEMY JAPONIĘ

Jesienią zaangażowaliśmy się w działania Japońskiej Krajowej Organizacji Turystycznej (JNTO), wspierając prowadzoną przez nią aktualnie kampanię promocyjną zatytułowaną „Ciesz się moją Japonią". W tym celu wspólnie z JNTO wyprodukowaliśmy krótki film reklamowy przedstawiający najciekawsze miejsca w prefekturach Tokio i Gunma, te związane z działalnością Subaru Corporation i te, które mogą okazać się interesujące dla potencjalnych turystów z zagranicy.

Wspomniana kampania reklamująca potencjał turystyczny Kraju Kwitnącej Wiśni adresowana jest głównie do mieszkańców Europy, Ameryki Północnej i Australii, którzy często podróżują po świecie, rzadko jednak obierając za cel swoich wojaży Japonię. Ma ona zatem przede wszystkim na celu ukazanie tego kraju jako miejsca na Ziemi, w którym każdy znajdzie dla siebie coś pasjonującego. Film zrealizowany przez nas we współpracy z JNTO jest jej ważną częścią, która z pewnością zwróci uwagę entuzjastów naszej marki. Liczymy, że po jego obejrzeniu część użytkowników samochodów spod znaku Plejad zapragnie odwiedzić Japonię, w której bije serce Subaru. Z pewnością do podjęcia decyzji o tej podróży przyczyni się postać Roberta Championa, dyrektora ds. wydarzeń w amerykańskiej firmie SubieEvents. Na co dzień jest on gospodarzem wielu wydarzeń organizowanych w USA dla fanów naszych samochodów. We wspomnianym filmie „oprowadza" nas z kolei po Japonii, w fotograficznym skrócie prezentując wrażenia ze swojej pierwszej wyprawy do tego kraju. Zwiedził on najważniejsze miejsca związane z działalnością Subaru, przemierzając drogi prefektur Tokio i Gunma za sterami niebieskiego WRX STI. Na jego trasie nie zabrakło również rozbudowanej niedawno Galerii STI w mieście Mitaka położonym na terenie prefektury Tokio, o której pisaliśmy w ostatnim wydaniu „Plejad".

Zachęcamy do obejrzenia niniejszego spotu pod adresem: bit.ly/SubaruJNTO





5G I C-V2X – PRZYSZŁOŚĆ KOMUNIKACJI?

Bezpieczeństwo to nasza specjalność. Dlatego nie ustajemy w doskonaleniu istniejących już systemów bezpieczeństwa i cały czas poszukujemy nowych kierunków badań i rozwoju. Tym bardziej miło nam poinformować, że rozpoczęliśmy badania dotyczące zastosowania mobilnych systemów łączności piątej generacji 5G i systemów łączności Cellular V2X, mających na celu wspomaganie kierowcy podczas prowadzenia samochodu i zautomatyzowanie jazdy. Wszystko po to, by jak najbardziej ułatwić zadanie prowadzącemu pojazd, a jednocześnie zwiększyć wspomniane bezpieczeństwo jazdy. Projekt realizujemy we współpracy z SoftBank Corp. na terenie naszego centrum badawczo-rozwojowego Bifuka Proving Ground, położonego w mieście Bifuka na japońskiej wyspie Hokkaido.

Zapoczątkowane badania wpisują się w filozofię marki Subaru. Naszym celem jest wyeliminowanie do 2030 roku wypadków śmiertelnych na drogach, których ofiarami są nie tylko kierowcy i pasażerowie podróżujący samochodami spod znaku Plejad, ale również piesi i rowerzyści, którzy niestety byli uczestnikami kolizji z nimi.

Nasi inżynierowie nieustannie pracują nad zaawansowanymi technologiami, takimi jak system EyeSight, które mają przyczynić się do osiągnięcia tego celu. SoftBank Corp. od pewnego czasu skupia się z kolei na koncepcji Mobility as a Service (MaaS) mającej na celu usprawnienie podróży i wykorzystującej między innymi wiodące obecnie na rynku systemy łączności. Połączone wysiłki Subaru Corporation i SoftBanku mają doprowadzić do przygotowania odpowiedniego środowiska, w którym możliwe będzie wykorzystanie sieci 5G i łączności C-V2X wspomagających prowadzenie samochodów Subaru. Dzięki zaawansowanym technologiom 5G i C-V2X nasze pojazdy poprzez sieci komórkowe byłyby docelowo skomunikowane z innymi samochodami, elementami infrastruktury drogowej czy też pieszymi, a to przełożyłoby się w istotny sposób na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

TEKST: **JERZY DYSZY**

CAŁKIEM NOWY LEVORG

Znany od 2013 roku (produkcję rozpoczęto w 2014) Subaru Levorg wyróżnia się z gamy pojazdów Subaru przede wszystkim tym, że nie jest przeznaczony dla odbiorców z USA. Ten rynek jest najważniejszy dla Subaru, a więc i najbardziej dopieszczany, ale szefowie koncernu zauważyli, że to, co odpowiada Amerykanom, wcale nie musi sprawdzać się na innych kontynentach, a przede wszystkim w Japonii i w Europie.

Chodziło przede wszystkim o największe modele Subaru: Legacy i Outback, który z generacji na generację rósł i w pierwszej dekadzie XXI wieku stał się całkiem solidnym samochodem, przerastającym wielkością typową europejską klasę średnią. Dlatego wymyślono nieco mniejszego Levorga, który jest zresztą krewniakiem Legacy, a dokładnie (gdy chodzi o nadwozie) rozwinięciem poprzedniej generacji tego samochodu, utrzymanym w stylu „sportowego kombi".

Pokrewieństwo z Legacy kryje się nawet w nazwie tego auta, złożonej ze słów Legacy, Revolution oraz Touring. I rzeczywiście, Levorg pierwszej generacji zyskał sporą popularność w Japonii oraz w Europie, a ponieważ (jak uznano) jest zbyt kompaktowy i brakuje mu klasycznego kształtu sedana, nie wprowadzono go na rynek amerykański. Co ciekawe, tamtejsi fani Subaru mają swej ulubionej firmie tę politykę modelową za złe, gdyż uważają niedostępnego im Levorga za pewien rodzaj atrakcyjnego „Legacy WRX". Zapewne na wzór Imprezy WRX, ciągle obecnej na tamtym rynku.

Ponad pięć lat po debiucie pierwszej generacji przyszedł czas na prezentację całkiem nowego Levorga i odbyło się to podczas niedawnego samochodowego salonu w Tokio. Gdy mówimy „całkiem nowy Levorg", nie musimy naciągać faktów. Tym razem naprawdę nie mamy do czynienia z restylingiem dobrze znanego modelu, gdyż Levorg drugiej generacji (występujący na razie pod kryptonimem „Levorg prototype") wykorzystuje nową światową platformę nadwoziową Subaru (SGP – Subaru Global Platform). Oczywiście koncepcja samochodu z silnikiem bokser i symetrycznym napędem AWD jest niezmieniona, ale można przypuszczać, że w nowym aucie znajdziemy tylko mikroskopijną liczbę części pochodzących z obecnych modeli.

Co charakterystyczne, nowe Subaru bardzo mocno nawiązuje stylistycznie do poprzedniego, jednak zyskało jeszcze ostrzejsze i bardziej wyraziste rysy, a kształt dachu i tylnej części, choć nadal mieści się w gatunku kombi, przyjmuje formę stylowego shooting brake'a (historycznie rzecz biorąc – „kombi dla myślicieli").

wych"). W ten sposób, nie tracąc walorów użytkowych, samochód zyskuje szlachetną i estetyczną formę, co może być docenione na rynkach Europy.

Subaru podkreśla rolę współczesnych technologii w swym nowym modelu, ale wskazuje też najważniejsze kierunki w budowie swych samochodów – komfort, bezpieczeństwo i zadowolenie z użytkowania pojazdu. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, pojawiają się dwa kierunki działania.

Pierwszym jest budowa karoserii na bazie SGP. Mówiąc w skrócie, jest to nadwozie nie tylko ze sztywną płytą podłogową, ale z wbudowaną w strukturę kabiny wytrzymałą klatką bezpieczeństwa.

Drugi kierunek to pewien realny krok w stronę autonomicznych systemów kierowania. Subaru wykorzystuje tu swój znany już od lat system optycznego, stereoskopowego śledzenia drogi EyeSight. System ten w swej dotychczasowej wersji działa naprawdę sprawnie, istniało wobec niego tylko jedno zastrzeżenie – bazując na funkcji optycznego rozpoznawania otoczenia, system mógł być mniej sprawny w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, padający śnieg). Wobec tego w nowej wersji, w Levorgu drugiej generacji, system dodatkowo powiązano z zespołem czterech radarów, które – jak wiadomo – do swego „widzenia" nie potrzebują widoczności optycznej. Zapytajmy jednak – gdzie tu autonomia? Pojawia się i ona. Całość systemu łączy się z bazą danych w postaci dokładnej mapy i z systemem pozycjonowania samochodu na drodze. Razem ma to już dać pewne funkcje autonomii podczas jazdy na głównych trasach, tym więcej, że samochód może być cały czas zdalnie połączony z „centralą" dostarczającą informacji. Wszystko to ma służyć dalszej poprawie bezpieczeństwa oraz zwiększeniu komfortu i „spokoju" podczas prowadzenia samochodu.

Jak wspomnieliśmy, Levorg pozostaje prawdziwym Subaru z napędem AWD. Jego zalety w zakresie bezpieczeństwa i zdolności trakcyjnych pozostają niezmienione. O dynamice układu napędowego na razie niewiele wiadomo, ale firma podaje, że opracowano nową jednostkę napędową (oczywiście bokser), tym razem o pojemności 1,8 litra, z bezpośrednim wtryskiem i turbodoładowaniem. Jak wiadomo, dotychczasowym podstawowym silnikiem Levorga w Europie było 1,6 turbo, zatem prawdopodobnie uznano, że dla lepszego kompromisu pomiędzy osiągami i ekologią potrzebna jest nieco większa pojemność skokowa. Jednostka ta ma być powiązana ze skrzynią bezstopniową Lineartronic i na razie nie ma informacji o skrzyni manualnej.

Przedstawiony jako prototyp podczas tokijskiego salonu Levorg drugiej generacji ma wejść do sprzedaży w Japonii w połowie 2020 roku. Można więc przypuszczać, że pokazana wersja jest już praktycznie ostateczną, gdyż zakłady muszą właśnie teraz przygotowywać się do rozpoczęcia produkcji seryjnej.

ZESPÓŁ DO ZADAŃ SPECJALNYCH

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata (WRC) to cykl rajdów na najwyższym poziomie, który cały czas czerpie ze świetnych, sprawdzonych wzorców i świetnie organizowanych rajdów, takich jak na przykład znany wszystkim ADAC Rally Deutschland, do którego jak co roku nie moglibyśmy nie nawiązać w magazynie „Plejady", a to oczywiście za sprawą samochodów naszej ukochanej marki.

Z roku na rok zmieniają się niektóre odcinki specjalne tego rajdu, zmieniają się auta ścigające się po tych odcinkach czy też zawodnicy w nich zasiadający. Pozostają jednak również rzeczy niezmienne, takie jak choćby odcinek specjalny na niemieckim poligonie Panzerplatte czy główny koordynator i ambasador polskich samochodów funkcyjnych w Rajdzie Niemiec – Nikos Walotys.

Ten facet, z rajdowym paliwem w żyłach, twórca wyjątkowego dzieła ze znakiem Plejad, które możemy podziwiać już siódmy raz w klasyku cyklu WRC, również i w tym roku czuwał nad właściwym przygotowaniem, przebiegiem oraz działaniami Subaru Imprez z zerami w numerach. Nasi stali czytelnicy doskonale wiedzą, że rozpoczynając czytanie tej corocznej, nietypowej relacji z Rajdu Niemiec, nie ma co liczyć na identyczny, wręcz powtarzalny przebieg zdarzeń, ponieważ każdy rok przynosi coś innego, coś wyjątkowego.

Już sam skład zespołu „zerówek" z Polski, zmieniony w porównaniu do poprzedniej edycji imprezy, zwiastował nowości. Z powodów osobistych, w roli pilota Marka Kluszczyńskiego (MTS Subaru Dzierżoniów) nie mógł wystartować w Rajdzie Niemiec Krzysztof Marschal, pełniący tę funkcję w poprzednich edycjach rajdu. W związku z tym Marek z Nikosem wpadli na pomysł, że podniosłym akcentem, a zarazem okazją do zebrania kolejnych doświadczeń przez wszystkich członków zespołu będzie zaproszenie na prawy fotel pilota z wieloletnim stażem w rajdach. Nie tylko dzieliłby się on swoim doświadczeniem z wielu lat startów, ale i mógłby skonfrontować je z nowymi zasadami i standardami, jakie obecnie obowiązują w światowym championacie.

Nikos Walotys to facet z rajdowym paliwem w żyłach, twórca wyjątkowego dzieła ze znakiem Plejad, które możemy podziwiać już siódmy raz w klasyku cyklu WRC, również i w tym roku czuwał nad właściwym przygotowaniem, przebiegiem oraz działaniami Subaru Imprez z zerami w numerach.

Tym sposobem na prawym fotelu „Yetiego", rajdówki użyczonej już drugi raz na Rajd Niemiec przez Arkadiusza i Katarzynę Bałdygów, zasiadł Maciej Maciejewski, pilot takich sław polskich rajdów jak Marek Gieruszczak i Wiesław Stec, który mimo zakończenia kariery rajdowej cały czas pozostaje aktywny w środowisku rajdowym.

Jeszcze większa zmiana miała jednak miejsce w przypadku drugiej załogi funkcyjnej Subaru. W tym roku Michał Pryczek i Jacek Pryczek jeżdżący „Babcią 555"

skoncentrowali się na startach w pełnym cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (RSMP) i walce o tytuł w klasie HR2 (samochody z wygasłą homologacją FIA powyżej 8 lat oraz pojemnością silnika powyżej 2000 cm³). W związku z tym oraz koniecznością dopięcia budżetu na te starty podjęli trudną, ale konieczną decyzję o odpuszczeniu udziału w Rajdzie Niemiec 2019 w roli samochodu funkcyjnego. Dla niewtajemniczonych wspomnieć należy, że samochody funkcyjne jadą w rajdzie „za swoje", gdyż organizator zapewnia jedynie nocleg i miejsce w strefie serwisowej. Koszt udziału, wynikający między innymi z dystansu dzielącego miejsce rajdu od Polski, liczby kilometrów oesowych do przejechania oraz bardzo wymagających dla opon nawierzchni asfaltowych i betonowych, porównywalny jest do kosztu udziału w trzech rundach RSMP.

Pełnienie roli samochodu funkcyjnego podczas rundy Mistrzostw Świata WRC to duża odpowiedzialność, więc aby nie zawieść budowanego przez kilka ostatnich lat zaufania organizatorów Marek z Nikosem postanowili zaprosić do udziału załogę młodą, ale odpowiedzialną. Propozycja startu zespołu Subaru Poland Rally Team, złożona na ręce dyrektora zespołu, Witolda Rogalskiego, spotkała się z bardzo pozytywnym przyjęciem. Załoga SPRT, którą stanowią w tym roku Jakub Greguła (osiemnastolatek z Krakowa z bogatą historią kartingową) oraz Grzegorz Dachowski (doświadczony na prawym fotelu rajdowym wieliczanin), miała wystąpić w nowej dla siebie roli. O ich dotychczasowych startach można przeczytać w naszym magazynie w dziale „RAJDY".

Kuba, dołączając do zespołu SPRT, nie posiadał jeszcze prawa jazdy (ze względu na wiek). Niemożliwe było zgłoszenie go do pełnego cyklu RSMP, dlatego zespół startował na Litwie w rajdach szutrowych. Udział w Rajdzie Niemiec miał być z jednej strony kolejnym rajdem, z drugiej jednak bardzo emocjonującym wydarzeniem, między innymi dlatego, że prawo jazdy Kuba odebrał tuż przed wyjazdem do Niemiec. Miał to być dla niego pierwszy rajd w Subaru na nawierzchni asfaltowej, stanowiący równocześnie rozgrzewkę przed planowanym na dwa tygodnie później Rajdem Śląska, pierwszą dla Kuby rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Dopełnieniem zespołu byli mechanicy w składzie: Robert Bólad, Bartek Janik, Artur Czekaj, Krzysztof Giba, oraz znane czytelnikom z poprzednich relacji Aneta Walotys (żona Nikosa) oraz Grażyna Kluszczyńska (żona Marka). W przeciwieństwie do poprzednich lat, w których kwestie gastronomii podczas rajdu spoczywały na żeńskiej części zespołu, w tym roku o nasze załogi dbała ekipa Arkadiusz Grudzień Rally Kitchen, która w RSMP wspiera kulinarnie Subaru Historic Rally Team. Zespół poszedł nawet o krok dalej i zapewnił sobie opiekę zaprzyjaźnionego lekarza, Tomasza Orawczyka, który troszczył się o dobrą kondycję fizyczną i psychiczną załóg przez cały czas trwania imprezy.

Jak co roku, załogi pojawiły się na miejscu rajdu kilka dni przed rozpoczęciem rywalizacji najlepszych kierowców świata. W poniedziałek 19 sierpnia miał miejsce odbiór dokumentów potrzebnych do sprawnego i zgodnego z procedurami wypełnienia obowiązków samochodów funkcyjnych, a następnie spotkanie organizacyjne z władzami rajdu. Kolejne dwa dni załogi spędziły na zapoznaniu z odcinkami specjalnymi, które częściowo różniły się od poprzednich edycji tej rundy mistrzostw świata.

Odcinek testowy Sankt Wendeler Land był w tym roku równocześnie pierwszym odcinkiem specjalnym rajdu, a przejazd wliczany do rywalizacji odbywał się tego samego dnia co przejazdy testowe. Zrezygnowano tym samym z widowiskowego, wymagającego technicznie odcinka miejskiego rozgrywanego w Sankt Wendel i transmitowanego w zeszłym roku na żywo w internecie (nie tylko w WRC+). Interesujące dla nas wydarzenia dotyczące tej próby sportowej (tzw. shakedownu) miały miejsce jednak już dzień przed jego rozegraniem, kiedy to podczas wizyty w strefie serwisowej dyrektor rajdu Fridhelm Kisel wraz z obserwatorem FIA Wolfgangiem Gasthoferem zwrócili się do Nikosa i zespołu SPRT z pytaniem, czy załoga z numerem „0B" zgodziłaby się uczestniczyć w teście procedury wypadkowej podczas odcinka testowego. Odpowiedź mogła być oczywiście tylko jedna.

Powierzone zadanie miało na celu sprawdzenie, w jaki sposób służby odpowiedzialne za przeprowadzenie próby oraz służby ratunkowe zareagują na zgłoszenie

wypadku załogi oraz czy wszystko odbędzie się w sposób zgodny z istniejącymi procedurami. W związku z tym temat był ściśle tajny i oprócz inicjatorów wiedziało o nim zaledwie kilka osób. Następnego dnia po pierwszych przejazdach odcinka testowego inicjatorzy sprawdzianu dla służb pojawili się ponownie w strefie serwisowej przy stanowisku czerwono-czarno-białej Imprezy, by potwierdzić, że załoga ma wyjechać ponownie na trasę shakedownu i wykonać omówione zadanie specjalne.

Subaru „0B" udało się na odcinek i wystartowało do niego tak jak kilka godzin wcześniej. Tym razem jednak po starcie i przejechaniu 700 m odcinka specjalnego rajdówka zatrzymała się, a pilot, korzystając z nowoczesnego systemu komunikacji z obsługą rajdu, powiadomił o wypadku. Kuba musiał się wykazać kunsztem aktorskim i udawać nieprzytomnego. Subaru „0A" zostało wstrzymane na starcie odcinka, a po niecałych 2 minutach od wezwania pomocy w miejscu zatrzymania Subaru z logo SPRT pojawiły się służby ratownicze, które błyskawicznie podjęły działania ratunkowe polegające na wyciągnięciu nieprzytomnego kierowcy z rajdówki, ułożeniu go na noszach, założeniu kołnierza i podjęciu akcji przywrócenia mu przytomności. W tzw. międzyczasie w oddali słychać było helikopter ratunkowy, który został wysłany na miejsce wypadku. Nieprzypadkowo tuż obok zatrzymanej rajdówki stał i obserwował całą sytuację główny lekarz rajdu. W pewnym momencie podszedł do leżącego kierowcy i powiedział, że test zakończony i podziękował za jego wykonanie. W tym momencie Kuba otworzył oczy i wstał z noszy, powodując niemałe zdziwienie ratowników. Zarówno na podstawie relacji załogi, jak i późniejszych komentarzy lekarza, dyrektora oraz obserwatora FIA, można stwierdzić, że akcja ratownicza została wykonana wzorcowo i w pełni zgodnie z obowiązującą procedurą. Na specjalne uznanie zasługują ratownicy, którzy dosłownie w kilka sekund bezpiecznie wydostali z samochodu i ułożyli na noszach kierowcę, mimo iż siedział w fotelu kubełkowym, zapięty w pasy szelkowe, w kasku z kołnierzem HANS, podpięty do interkomu oraz oddzielony od nich elementami klatki bezpieczeństwa.

Informacja o wypadku rozeszła się błyskawicznie wśród załóg i obsługi, jednak niedługo po niej również przyczyna całego zdarzenia stała się jasna dla wszystkich. O wykonanym przez załogę SPRT zadaniu sprawdzenia procedury wypadkowej było na tyle dużo rozmów, że nawet Sébastien Ogier podczas przypadkowego spotkania z Nikosem i Kubą w biurze rajdu, zapoznając się z młodym kierowcą SPRT, nawiązał żartobliwie do tamtej sytuacji. Zarówno tego samego dnia, jak i po zakończeniu rajdu, zespół SPRT otrzymywał gratulacje za świetnie wykonane zadanie.

Po pierwszej dawce emocji i z poczuciem dobrze wykonanego zadania specjalnego zespół jeszcze bardziej zmotywowany wyruszył na zasadnicze odcinki specjalne Rajdu Niemiec. Odcinki pierwszego pełnego dnia rywalizacji były powtórką z poprzedniego roku. Podczas jednego z nich w Subaru prowadzonym przez Marka Kluszczyńskiego, po jednym z nawrotów, zeszło powietrze z koła i załoga musiała je zmienić na odcinku. Strata czasowa spowodowała, że zerówka nie zdążyła już dokończyć próby i zjechała z odcinka drogą alternatywną, aby udać się na kolejną próbę. Załoga SPRT tymczasem podróżowała bez przygód, a Kuba oprócz sprawdzania trasy pod kątem zabezpieczenia miał również okazję poznawać zachowanie swojej rajdówki w specyfikacji asfaltowej na niemieckich oesach.

Na zakończenie dnia, gdy samochody już wróciły do serwisu, do stanowisk polskich zerówek zawitała ekipa mechaników fabrycznego zespołu Toyoty, zespołu, który jak się później okazało, w tym rajdzie zajął wszystkie trzy miejsca na podium. Mechanicy, obsługujący takie sławy jak Ott Tänak (tegoroczny mistrz świata WRC), Jari-Matti Latvala i Kris Meeke, nie szczędzili komplementów na widok samochodów spod znaku Plejad.

Największe zmiany w tym roku dotknęły dwóch prób sportowych rozgrywanych na chyba najsłynniejszym – na pewno w środowisku rajdowym – poligonie wojskowym świata, Panzerplatte. Arena Panzerplatte (zwana małą Panzerplatte) miała konfigurację całkowicie inną niż w 2018 roku, a „duża" Panzerplatte przebiegała w kierunku przeciwnym do odcinka z zeszłego roku. W związku z mniejszą niż oczekiwano liczbą kibiców, którzy przybyli w sobotę na rajdowy poligon, Michèle Mouton, były kierowca rajdowy WRC, obecnie menedżer cyklu WRC, która odpowiada za kwestie organizacyjne i bezpieczeństwa, postanowiła skonsultować sytuację na odcinku z załogami funkcyjnymi. Biorąc pod uwagę jej rozmowy z załogami aut funkcyjnych i nieduże ryzyko problemów z zabezpieczeniem i panowaniem nad kibicami podjęto decyzję

o zmniejszeniu odstępów pomiędzy przejazdami pojazdów funkcyjnych w kolejnej pętli. Tegoroczna konfiguracja obu Panzerplatte bardzo podobała się Kubie, który te dwa odcinki traktował jako największe wyzwanie tej imprezy. Bezproblemowe przejazdy i ogromne „WOW!" młodego kierowcy na widok mniejszych niż przed rokiem, ale jednak nadal sporych tłumów kibiców przy trasie – tak można podsumować drugi pełny dzień rajdu w wykonaniu Kuby i Grześka.

Na uwagę zasługuje również fakt, że tego dnia stanowiska zespołu polskich Subaru odwiedził Armin Schwarz, dwukrotny rajdowy mistrz Niemiec, mistrz Europy, startujący wielokrotnie również w rajdach rangi WRC. Towarzyszył mu w tej sympatycznej wizycie jego syn Fabio, czternastolatek stawiający już swoje pierwsze kroki w rajdach.

O sympatyczną atmosferę w strefie dbali, oprócz samego zespołu, również mniej znani, ale licznie przybywający kibice. Oczywiście wielu z nich było tam ze względu na światową czołówkę, jednak były też grupy pasjonatów, którzy specjalnie przyszli popatrzeć na starsze rajdówki. Nie zabrakło oczywiście najbardziej zagorzałych kibiców zarówno zespołu SPRT, jak również Marka Kluszczyńskiego. Jak żartobliwie mówi Marek, obecność kilku „teamowych szpiegów pogodowych" zapewniła świetną pogodę oraz atmosferę całego rajdu.

Rajd przebiegał spokojnie i bez większych przygód. Obie załogi wypełniały swoje obowiązki samochodów funkcyjnych zgodnie z oczekiwaniami organizatorów. Kuba z każdym kolejnym kilometrem coraz lepiej czuł się na nowej dla siebie nawierzchni i dzięki wskazówkom doświadczonego pilota poznawał samochód coraz bardziej.

Gdy wydawało się już, że nic niespodziewanego się nie wydarzy, podczas odcinka specjalnego nr 18 po błędzie w komunikacji pomiędzy pilotem a kierowcą niebieskie Subaru „0A" zbyt szybko najechało na niebezpieczną hopę, wskutek czego auto przy lądowaniu opuściło drogę swoją lewą stroną, uszkadzając felgę w lewym przednim kole. Załoga kontynuowała jazdę do momentu, aż na jednym z prawych zakrętów część felgi wraz z oponą odpadła od auta. Marek zatrzymał rajdówkę i z pomocą kibiców dokonał szybkiej zmiany koła, co umożliwiło załodze dotarcie do mety odcinka bez konieczności przepuszczania pierwszej załogi startującej do odcinka po nich.

Warto wspomnieć, że w identyczny sposób w 2013 roku, w tych samych winnicach, Sébastien Ogier uszkodził lewe przednie zawieszenie w swoim VW Polo WRC i próbując jechać dalej, na kolejnym odcinku zatrzymał finalnie swoje auto z urwanym zawieszeniem na polu winorośli jednej z tamtejszych winnic.

Zerówki z większym szczęściem zakończyły rajd, a humory wszystkim bardzo dopisywały, ponieważ kolejny raz udało się profesjonalnie wypełnić powierzone załogom funkcyjnym zadania, równocześnie przeżywając kolejną niezapomnianą przygodę.

Jak zapewne świetnie orientują się kibice rajdowi, organizacja Rajdu Niemiec w przyszłym roku była mocno niepewna przez długi czas. Podczas tegorocznych zmagań organizatorzy nie byli pewni, czy nie jest to ostatnia edycja w randze WRC. W związku z rotacyjnym charakterem kalendarza ADAC Rallye Deutschland miał mieć roczną przerwę w tym championacie i jedyną szansą na kontynuację było zajęcie miejsca po innym rajdzie, w zupełnie innym, nietypowym dla rywalizacji w winnicach terminie.

Tak też się stało i w momencie oddawania tego numeru magazynu „Plejady" do druku, wiemy już, że za rok, tyle że w październiku, ponownie najlepsi kierowcy świata będą mieli okazję rywalizować na tych malowniczych i wymagających odcinkach. Trzymamy kciuki, aby nasze zaprzyjaźnione załogi ponownie wzięły w nim udział, sławiąc Subaru i pokazując ponownie swój rajdowy profesjonalizm na miarę cyklu WRC.

TEKST: **MACIEJ KRACIK**/SPRT I ZDJĘCIA: **MARCIN KALISZKA**

SUBARU POLAND RALLY TEAM NA PODIUM W MISTRZOSTWACH LITWY

Kolejnym podium w klasie LARC2 zakończyła się dla załogi Subaru Poland Rally Team finałowa runda Rajdowych Mistrzostw Litwy. Kuba Greguła i Grzegorz Dachowski po trzech ukończonych rundach litewskiego czempionatu zostali drugimi wicemistrzami tego kraju w swojej klasie.

Start w Druskiennikach był dla młodego kierowcy Subaru Poland Rally Team kolejnym znaczącym krokiem w nabieraniu rajdowych doświadczeń, przede wszystkim z uwagi na dwa ostatnie nocne odcinki specjalne prowadzące po wąskich, bardzo krętych i piaszczystych leśnych drogach. Podczas ostatniej rundy Mistrzostw Litwy Kuba Greguła, pilotowany przez Grzegorza Dachowskiego, przypieczętował tytuł drugiego wicemistrza Litwy w klasie LARC2 – grupa N.

Był to dla Kuby najbardziej wymagający z dotychczas przejechanych rajdów. Miękka nawierzchnia odcinków specjalnych podczas drugiego przejazdu nie przypominała miejscami trasy opisanej podczas piątkowego zapoznania. Dzięki pełnej koncentracji do ostatnich metrów każdego oesu udało się uniknąć poważniejszych przygód i po raz kolejny stanąć na podium w swojej klasie.

Kuba Greguła: *Z sześciu rajdów, które przejechałem w swoim życiu, cztery odbywały się na szutrowych trasach u naszych sąsiadów. Każdy z nich będę wspominał jako niezwykły, bo jak inaczej traktować swoje kolejne debiuty. Ten rok jest dla mnie wyjątkowy i pełen nowości. Dobrze, że mam obok siebie profesjonalnego pilota (a bywało, że także kierowcę), Grześka Dachowskiego. Debiutując w rajdach, nie spodziewałem się, że zdołam wygrać dwie litewskie rundy w swojej klasie, a że będę drugim wicemistrzem tego kraju – nawet nie marzyłem. Doświadczenie, jakie zdobyłem dzięki Subaru Poland Rally Team, jest ogromne. Naszym założeniem w tym sezonie była przede wszystkim nauka. Fajnie, że udało się równocześnie pokazać prędkość i zameldować się na mecie pięciu z sześciu przejechanych rajdów. Dziękuję całemu zespołowi – szefostwu, trenerom i ekipie technicznej, która dbała, by nasze Subaru było zawsze w pełni sił. Dopiero w tym roku doświadczyłem, jak ważne dla zawodnika jest wsparcie kibiców. Dziękuję Wam za każdego lajka i życzliwy komentarz!*

Grzegorz Dachowski: *Finałowa runda litewskiego czempionatu była prawdziwą męską przygodą. Już po zapoznaniu z trasą Rajdu Classic wiedzieliśmy, że to będzie swego rodzaju egzamin. Odcinki specjalne o zmiennym rytmie, szybkie partie po piaszczystych, miękkich nawierzchniach i kręte drogi pełne niespodzianek na poboczu. Margines błędu był bardzo niewielki, a prawdziwym chrztem bojowym były nocne odcinki, których trasa prowadziła wąskimi, leśnymi drogami. Świetna organizacja i kompaktowy charakter imprezy pozwalały cieszyć się jazdą, a na oesach – podobnie jak podczas poprzednich rajdów na Litwie – mnóstwo kibiców, co nas bardzo zaskoczyło również podczas odcinków nocnych.*

TEKST: **MACIEJ KRACIK**/SPRT I ZDJĘCIA: **MATEUSZ BANAŚ**

DOBRE TEMPO SPRT W LAUSITZ

Kuba Greguła, pilotowany przez Grzegorza Dachowskiego, bardzo dobrze rozpoczął swoje zmagania w Rajdzie Lausitz. Po czterech odcinkach specjalnych załoga Subaru Poland Rally Team zajmowała ósme miejsce w klasyfikacji generalnej. Niestety, uszkodzony podczas piątego oesu pasek alternatora i wspomagania zmusił zawodników do wycofania się z dalszej rywalizacji.

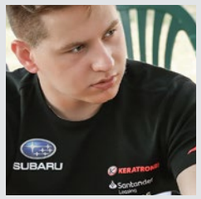
Rozgrywany na początku listopada Rajd Lausitz pozwolił zawodnikom nie tylko jeszcze lepiej poznać charakter tego typu imprez, ale także zaprezentować się po raz kolejny przed zagraniczną publicznością i zmierzyć z nowymi konkurentami. Tegoroczny start w Lausitz był dla Kuby podsumowaniem debiutanckiego, w większości szutrowego, sezonu. Był też próbą charakteru i woli walki. Podczas piątego odcinka specjalnego uszkodzeniu uległa płyta pod silnikiem, a w efekcie także pasek alternatora i wspomagania. Kuba zdecydował się jechać dalej – pokonując kolejny ponaddwudziestokilometrowy oes bez wspomagania kierownicy. Niestety tuż za metą szóstego odcinka specjalnego rozładowany akumulator uniemożliwił dalszą jazdę i załoga była zmuszona wycofać się z rajdu.

Kuba Greguła: *Rajd Lausitz rozpoczął się dla nas już w środę od testów na Śląsku. Kolejne dwa dni to zapoznanie z trasą i odcinek testowy. Wiedziałem, że to trudne zawody, więc koncentrowałem się mocno. Wieczorny, piątkowy odcinek był niesamowity. Dawno tak szybko nie podróżowałem. Po sobotnich porannych oesach wiedziałem, że mogę utrzymać dobre tempo. Niestety w połowie rywalizacji kamień uszkodził płytę pod silnikiem, a w efekcie także pasek alternatora i wspomagania. Udało się przymocować płytę na dojazdówce, bez wspomagania przejechałem cały, ponaddwudziestokilometrowy odcinek specjalny. Walczyliśmy do samego końca, jednak z brakiem prądu nie wygramy. To nasz dopiero drugi (z siedmiu) rajd, w którym nie było nam dane osiągnięcie mety. Wszyscy mówią, że taki bywa ten sport, ale dziś czuję, że chyba nie ma takiej liczby startów, po której sportowiec może przywyknąć do tego typu sytuacji. Dziękuję wszystkim za trzymanie kciuków i do zobaczenia już niedługo na Rajdzie Barbórka.*

Grzegorz Dachowski: *Mimo że nie było nam dane dotrzeć do mety, nie wyjeżdżamy z Niemiec ze spuszczonymi głowami. Tempo, jakie prezentowaliśmy, było całkiem fajne. Biorąc pod uwagę, że dysponowaliśmy jako jedyni samochodem grupy N, regularne dojeżdżanie do mety z czasami lepszymi od kilku aut R5 czy innych mocniejszych samochodów czteronapędowych to dobre podsumowanie naszej tegorocznej pracy. No i na koniec mój szacunek dla Kuby za dwadzieścia kilometrów odcinka bez wspomagania, podczas którego musiał omijać głębokie koleiny, bo jechaliśmy bez sporej części płyty pod silnikiem.*

22. Rajd Lausitz odbył się nieopodal polskiej granicy w okolicach miejscowości Boxberg, w dniach 1–2 listopada. W tym roku zaplanowane były dwa dni rywalizacji i dziesięć odcinków specjalnych o łącznej długości ponad stu sześćdziesięciu kilometrów. Na liście zgłoszeń znalazło się dziewięćdziesiąt jeden załóg, w tym ponad dwadzieścia z Polski.

KUBA GREGUŁA



ur. 16 sierpnia 2001 – to jeden z najzdolniejszych polskich kierowców wyczynowych młodego pokolenia. Mimo młodego wieku zdobył już tytuł kartingowego Mistrza Polski 2014, Międzynarodowego Vice Mistrza Polski w klasie JUNIOR MAX 2015, Vice Mistrza Polski Rotax Max Senior 2016 i Vice Mistrza Europy CEE Rotax Max Senior 2017. Ma także na swoim koncie wiele wygranych wyścigów w Polsce i Europie. Był także członkiem kadry narodowej PZM, uczestnikiem Rotax Grand Finals oraz Karting Academy Trophy FIA.

GRZEGORZ DACHOWSKI

ur. 2 marca 1980 – to doświadczony pilot rajdowy, który ma na koncie wiele sukcesów. Startuje w rajdach od 2002 roku. Jest II wicemistrzem Rajdowych Mistrzostw Europy w kategorii ERC3 (2017), mistrzem Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w grupie R (2011) oraz mistrzem Trofeum FIA Europy Środkowej w grupie A (2011). W sezonie 2018 wraz z Marcinem Słobodzianem wywalczyli tytuł Mistrzów Polski w klasie Open N.

TEKST: **LIDIA FLINTA**

„TURTER" 2019
W NIESPODZIEWANYM JANOWIE

Na kogo wypadnie, na tego bęc. W tym roku to mnie przypadło zaszczytne zadanie napisania relacji ze Zlotu do renomowanego magazynu „Plejady". Tylko co tu napisać... W Imprezie tak zwanych wcześniaków nie bierzemy udziału, no chyba że chodzi o to, kto wcześniej zaśnie: ja czy dzieci, to ja zawsze zdobywam trofea w tej dziedzinie.

Bo ileż można odpowiadać na pytania: „mamo, a czy dinozaury jadły ludzi?", „a lubiły lody?", „a będą tam koparki, spycharki i ładowarki?". W zasadzie cały dzień z dwójką dzieci jest taką imprezą, że po 21:00 ja odpadam pod stół, a one tańczą dalej.

Kultywując coroczną tradycję 1 kwietnia, tuż przed południem naciskamy co sekundę F5 na klawiaturze komputera, w napięciu oczekując, aż na oficjalnej stronie zlotu pojawi się informacja „gdzie" w tym roku pojedziemy. Bo „kiedy" nie jest już specjalną niespodzianką. Od szesnastu lat Zlot Plejad odbywa się w długi weekend przypadający w Boże Ciało. Natomiast „gdzie" budzi zawsze swoistego rodzaju podniecenie. Każda nasza próba uzyskania choćby szczątkowej informacji na temat miejsca kolejnego zlotu kwitowana jest przez przedstawicieli SIP jakże wymowną odpowiedzią: „tak!".

I oto punktualnie o godzinie 12:00 przy kolejnym odświeżeniu strony – jest! Janów Podlaski! Jak na rasowego pilota przystało, w euforii wrzucam miejscowość w Google Maps, by sprawdzić, ile zajmie nam podróż do punktu docelowego, ponieważ nasze dzieci nawet dwudziestominutową jazdę do sklepu potrafią zamienić w wyprawę pt. „jak przetrwać w dżungli". W rozgardiaszu zamiast Janów Podlaski wpisuję Janów Lubelski. Czas: niecałe trzy godziny, myślę sobie: „spoko, damy radę!". Jakież było moje zdziwienie, kiedy w dzień wyjazdu okazało się, że Janów oddalił się nagle o dwie godziny drogi ekstra. Czyli w sumie czeka nas ponad pięć godzin jazdy przez „dżunglę". Podczas mojej ekscytacji miejscem zlotu, mąż ogarnia numery startowe, rozmiary koszulek, deklaruje naszą chęć zjedzenia ciepłej strawy na trasie i w pośpiechu wysyła formularz zgłoszeniowy. Wiadomo, im szybciej, tym większa szansa wzięcia udziału w Zlocie. Udało się!

W tym roku czas oczekiwania na „Plejady" nieco się dłużył, bo Zlot przypadł na końcówkę czerwca, co zbiegało się z zakończeniem roku szkolnego, a ten świętowaliśmy po raz pierwszy z naszą córką. Koniec pierwszej klasy – poważna sprawa. Uff... Daliśmy radę, albo raczej Ona dała radę. „Dzieci wesoło wybiegły ze szkoły, odpaliły subaraka..." – jakoś tak to szło. Wrzuciliśmy bagaże do samochodu i ruszyliśmy. Kierunek – Janów. Podlaski.

Od szesnastu lat Zlot Plejad odbywa się w długi weekend przypadający w Boże Ciało. Natomiast „gdzie" budzi zawsze swoistego rodzaju podniecenie.

Podróż o dziwo minęła dość szybko, może to po części zasługa tego, że po drodze w okolicach Lublina zahaczyliśmy o klimatyczną restaurację z pysznym jedzeniem, a jej nazwa jako żywo kojarzyła się z końmi. Do hotelu dotarliśmy późnym wieczorem, zmęczeni, ale szczęśliwi i z dużym entuzjazmem. Baza Zlotu mieściła się w niedawno odbudowanym zamku w Janowie Podlaskim.

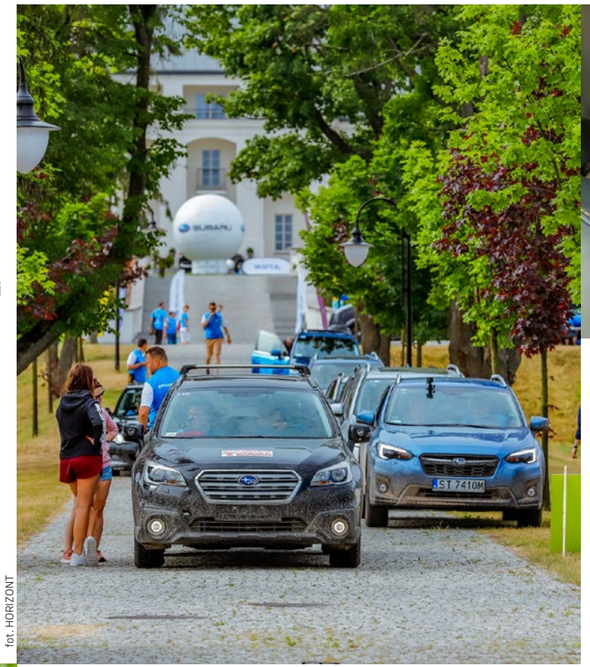
W czasach swojej świetności miejscowość stała na styku cywili-

fot. HORIZONT

zacji wschodu i zachodu, stanowiła tygiel kultur i przykład harmonijnego współistnienia wielu tradycji i religii. Doskonała lokalizacja przyczyniła się do jego wielkiego rozkwitu, jak i do jego upadku. Historia Janowa Podlaskiego sięga prawdopodobnie czasów paleolitu.

Przepięknie położona osada na wzniesieniu, w dolinie rzeki Bug, na chronionych terenach parku krajobrazowego Podlaski Przełom Bugu, przyciąga pasjonatów historii, miłośników koni, fotografii pięknych krajobrazów, uroczych zakątków i malowniczo położonych wsi. W tym roku przyciągnęła miłośników marki Subaru, czyli miłośników koni mechanicznych. Tradycyjnie już w czwartek od rana do późnego wieczora zjeżdżali się uczestnicy Zlotu. Z minuty na minutę przybywało samochodów, robiło się wesoło i gwarno, a wypasione wyprawki znikały jak ciepłe bułeczki, co nikogo nie dziwiło. W tym roku otrzymaliśmy bezprzewodowy głośnik, który zapewne rozkręci niejedną imprezę. Poza odbiorem wyprawek i numerów startowych, każdego uczestnika Zlotu czekało obowiązkowe badanie techniczne samochodu. Ma to swoje plusy, bo jak się okazało, w naszym subaraku trzeba było uzupełnić płyn chłodniczy. Po dokonaniu niezbędnych formalności związanych z rejestracją każdy udał się do swoich zajęć w podgrupach.

Atrakcji było moc, każdy mógł znaleźć coś dla siebie: amatorzy złotego napoju bogów – kranik z piwem, dla tych co chcą wyglądać „fit" – basen, dla pań – strefa SPA, dla dzieci liczne place zabaw i inne atrakcje, a lubiący shopping – Sklepik Subaru z licznymi gadżetami oraz ciuchami opatrzonymi logo marki. I tak w przyjemnej atmosferze upłynął dzień pierwszy. Wieczorem, jak co roku, o godzinie 20:00 odbyło się obowiązkowe szkolenie pilotów, poprowadzone przez instruktorów SJS, legendę polskich rajdów, Macieja Wisławskiego (zwanego w środowisku „Wiślakiem") oraz Szacownego Ojca Dyrektora. Mimo iż po raz drugi w książkach drogowych pojawiły się francuskie akronimy, miałam nadal spory problem z prawidłowym rozszyfrowaniem ich znaczenia. Ciągle nie wiem, co to znaczy np. AGQt PP TJSPP itd., więc musiałam sobie na dłoniach wytatuować ściągawkę.


fot. HORIZONT

fot. Lidia i Artur Flinta

fot. HORIZONT

Podlasie przyciąga pasjonatów historii, miłośników koni, fotografii pięknych krajobrazów, uroczych zakątków i malowniczo położonych wsi. W tym roku przyciągnęło miłośników marki Subaru, czyli miłośników koni mechanicznych.

Wcześnie rano pierwszego dnia zmagań zbiegliśmy szybciutko na śniadanie, bowiem ruszaliśmy jako trzecia załoga. Próbowaliśmy coś zjeść, ale po kolejnych kubkach kawy, kakao, soku, wody, przygotowanych przez naszego czterolatka zafascynowanego urządzeniami do napojów, poddaliśmy się, bo brakło nam już miejsca w żołądkach na jedzenie. Szybkie mycie zębów, toaleta i wskakujemy do samochodu, słysząc już słodki skowyt z tylnych foteli: „głodny"! Witamy na trasie... Całe szczęście organizator zadbał o suchy prowiant, który uratował nas przed katastrofą. Bułeczki, owoce i batoniki okazały się strzałem w 10. Nasi milusińscy trochę się uspokoili, więc pojawiła się szansa na w miarę spokojny start.

Godzina 8:17. Start! Pierwszy punkt programu oddalony o 2,43 km okazał się największą i najbardziej znaną w Polsce stadniną koni w Janowie Podlaskim. Czystej krwi arabskiej konie są piękne, ale widać, że ośrodek nieco podupadł w ostatnim czasie. Znaleźliśmy szybko odpowiedzi na pytania z karty, zrobiliśmy pamiątkową fotkę i ruszyliśmy dalej – kierunek: kapliczka Derło. Tam naszym zadaniem było policzenie lip, które ową kapliczkę otaczają. Rozwiązanie tego zadania poszło nam całkiem sprawnie, bez konieczności opuszczania naszego subaraka. Zgodnie z książką drogową następnym punktem programu było sanktuarium Pratulin. Okazało się, że punktem docelowym był piękny drewniany kościółek, będący jednocześnie sanktuarium poświęconym zamordowanym w 1874 unitom. Miejsce spokojne, ciche i na swój sposób urokliwe, ale niestety o mrocznej przeszłości.

fot. Lidia i Artur Flinta ×2

Po uwiecznieniu świątyni na zdjęciach ruszyliśmy dalej, w kierunku koszar obronnych w Kobylanach, aby obejrzeć makiety okolicznych umocnień i odnaleźć odpowiedzi na pytania z karty. W koszarach ciężkie, ciemne chmury nadciągnęły nad nasze głowy, więc w pośpiechu dobiegliśmy do samochodu. Zaraz potem lunęło tak mocno, że pierwsze załogi (w tym oczywiście i my) pogubiły trasę. Summa summarum wszyscy szczęśliwie dotarliśmy na pierwszą próbę sportową w Żwirowni Kodeń. Kolejka do podejścia do próby sportowej od razu zrobiła się długa, ponieważ każdy biegł zobaczyć, co i jak. Ci bardziej przezorni pytali, jak należy przejechać trasę, żeby nie uszkodzić auta. Coroczne hasło przewodnie #beznapinki ulatywało wraz z odliczaniem do startu. Adrenalina rosła, a rywalizację czuć było w powietrzu. Po ubiegłorocznym „rumakowaniu" mąż od razu dostał reprymendę „jedź wolno i ostrożnie". Udało się! Wprawdzie czas nie najlepszy, za to auto całe.

Podczas oczekiwania na próbę sportową adrenalina rosła, a rywalizację czuć było w powietrzu. Coroczne hasło przewodnie #beznapinki ulatywało wraz z odliczaniem do startu.

Następnie przy piosence: „kuchnia, kuchnia, jeść nam się chce!" w wykonaniu naszych dzieci pospiesznie udaliśmy się na obiad do sąsiadującego ze żwirownią zajazdu. Po krótkiej przerwie ruszyliśmy dalej w trasę, by odwiedzić monaster św. Onufrego w Jabłecznej. Jak głoszą miejscowe przekazy ludowe, inspiracją do założenia monasteru jabłeczyńskiego było cudowne pojawienie się w pobliżu wsi Jabłeczna ikony św. Onufrego, która przypłynęła rzeką Bug. Mieszkańcy Jabłecznej oraz właściciele pobliskich posiadłości odczuli to jako przejaw szczególnej łaski Boga i na miejscu pojawienia się ikony założyli prawosławny monaster. Dziś możemy odwiedzić to wyjątkowe miejsce zamieszkiwane przez dziesięciu braci zakonnych, którzy zgodnie z tradycją, od początku założenia klasztoru, zajmują się modlitwą i pracą, medytacją oraz podtrzy-

fot. HORIZONT

fot. Lidia i Artur Flinta × 4

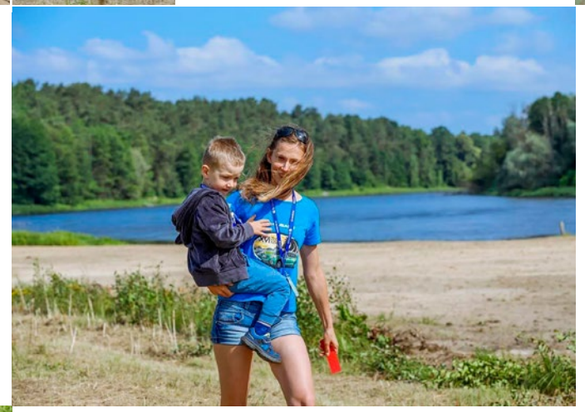
Sobota zaowocowała w próby sportowe, zarówno w jazdę samochodem, jak i zadania sprawnościowe.

‹ fot. HORIZONT

mywaniem i umacnianiem wiary prawosławnej na terenach Podlasia. Z zamiłowania do fotografii ulicznej szukałam ciekawych kadrów. Niewątpliwie zakonnicy są dość interesującym tematem. Próba zrobienia zdjęcia z ukrycia skończyła się miłą pogawędką z mnichem, po której w pośpiechu ruszyliśmy do następnego punktu, do Tatarów w Studziance. Przyznać trzeba, że tatarskie konkurencje i atrakcje były super. Bieg ze strzałami i kołczanem na czas, rzut podkową, jazda na kucyku oraz pyszny poczęstunek tatarskiej kuchni chwyciły za serce. Dzieci były zachwycone.

Po kolejnej próbie sportowej w żwirowni Woskrzenice pojechaliśmy do pensjonatu Uroczysko Zaborek, by znaleźć odpowiedź na kolejne pytania z karty i wykonać ostatnie zadanie – samodzielne lepienie pierogów. Smakowały wyśmienicie, szczególnie, że byliśmy już zmęczeni i bardzo głodni. Pierwszy dzień zmagań: długi, wyczerpujący i pełen emocji, zakończyliśmy z uśmiechem na twarzy. Po kolacji, mimo iż byliśmy już skonani, musieliśmy znaleźć jeszcze siły na wieczorny relaks na basenie. Ale czego się nie robi, żeby dzieci spały spokojnie w nocy...

Dzień drugi rozpoczęliśmy tradycyjnie już od śniadania. Nauczeni doświadczeniem z dnia pierwszego zjedliśmy obfite śniadanie i ruszyliśmy w kierunku naszego samochodu. Po otrzymaniu prowiantu, karty zadań i karty drogowej na dzień drugi oraz po dmuchnięciu w alkomat ruszyliśmy w trasę. Po przejechaniu około 20 km wylądowaliśmy na łąkach nad Bugiem w Serpelicach, gdzie musieliśmy wykazać się kreatywnością i niekonwencjonalnym podejściem do rozwiązywania problemów, by otworzyć skrzynki (które trzeba było najpierw odszukać za pomocą GPS) zawierające właściwe pytania, na które poprawna odpowiedź dawała pożądany wpis do karty drogowej.



Kolejnym punktem na naszej mapie zmagań była wystawa pięknych starych motocykli w Drohiczynie. Tutaj jedno z pytań dotyczyło motocykla z silnikiem w układzie bokser (ktoś spodziewał się innego?). Po próbach sportowych w żwirowni Krupic pomknęliśmy prostą drogą na obiad do Folwarku Księżnej Anny w Anusinie. Na miejscu okazało się, że droga wcale taka prosta nie była, bo całkiem sporo załóg poległo na dosyć specyficznym rondzie w Siemiatyczach. Po wyśmienitym obiedzie, na którym mieliśmy okazję skosztować podlaskich specjałów, skierowaliśmy się na Świętą Górę Grabarkę – serce prawosławia w Polsce, gdzie od stuleci podążają prawosławni pielgrzymi. Góra zasłynęła w 1710 r., kiedy epidemia cholery szalała na terenach Podlasia. Pewnemu starcowi we śnie zostało objawione, że ratunek można znaleźć na pobliskim wzgórzu. Wierni poszli za głosem Bożym, przynosząc ze sobą krzyże. Z modlitwą obmywali się i pili wodę ze źródełka. Ratunek od choroby znalazło wtedy prawdopodobnie około 10 tys. ludzi. W podzięce za

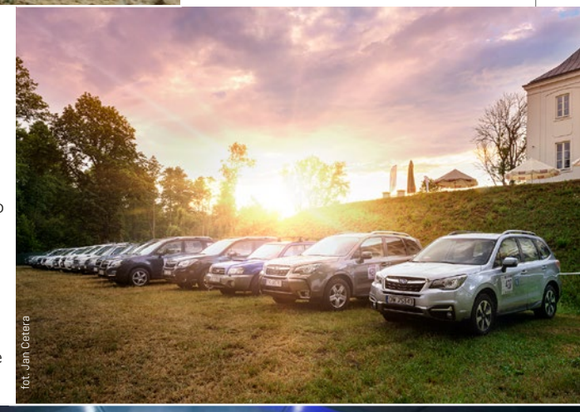
fot. HORIZONT ›

cud zbudowano na tym miejscu drewnianą kapliczkę Przemienienia Pańskiego. Cerkiew od tamtych czasów była wielokrotnie przebudowywana, remontowana i upiększana. Od 1947 roku na górze Grabarka działa prawosławny klasztor żeński im. Marty i Marii. Ludzie przychodzą tu, aby znaleźć ukojenie, radość, pociechę i wzmocnienie. Zwiedzając, szukaliśmy odpowiedzi na pytanie z karty i robiliśmy zdjęcia. Uwagę moją przykuł las... las krzyży, pod którymi kryją się osobiste ludzkie troski, smutki i radości.

Pełni zadumy ruszyliśmy do Ośrodka Dziejów Ziemi Mielnickiej. Tam mieliśmy okazję podziwiać prace Henryka Musiałowicza, a także znalezioną w Bugu średniowieczną łódź (powstanie jej datowane jest na około 1260 r.). Następnie odwiedziliśmy Kasztelik Koronę Podlasia. Jest to miejsce szczególne, bo stworzone z czystej pasji i niesamowitego kunsztu kamieniarstwa Jerzego Korowickiego. Jak sam mówił, gdy ma się pomysł i trochę czasu, to można postawić sobie taki domek letniskowy. Po ostatnich dwóch próbach w żwirowni w Anusinie (wiadomo, Zlot bez auta oblepionego błotem to nie Zlot) zadowoleni dotarliśmy na metę znajdującą się na Zamku Biskupim w Janowie Podlaskim. Po krótkiej przerwie w oczekiwaniu na imprezę wieczorną ruszyliśmy na basen. Nasze dzieci nie wydawały się specjalnie zmęczone całym dniem atrakcji (ich małe bateryjki są non stop podłączone do ładowarki?).

Impreza finałowa jak co roku jest wystrzałowa. Są konkursy, pyszne jedzenie i trunki, tańce i hulanki do białego rana. Kulminacyjnym punktem zlotu jest oczywiście ogłoszenie wyników oraz wręczenie nagród tym śmiałkom, którym niestraszne były błoto, piasek, woda oraz asfalt i pachołki – zależnie od trasy. Ci, którzy mieli szkiełko, dobre oko i w piękny sposób uchwycili ulotne zlotowe chwile, zostali docenieni i nagrodzeni. Osobiście czujemy się moralnymi zwycięzcami, bo w tym roku po raz pierwszy, odkąd jesteśmy rodzicami, udało nam się przejechać całą trasę z książki drogowej. Mamy nadzieję, że za rok powalczymy o „pudło".

Organizatorowi i wszystkim osobom, które w jakikolwiek sposób przyczyniły się do przygotowania tegorocznego XVI już Zlotu Plejad, serdecznie dziękujemy za ogrom włożonej pracy i zaangażowania.



fot. Jan Cetera

fot. HORIZONT

TEKST: **SABINA I ROBERT DOBOSZ**

ALCYONE GIN HAYATE, CZYLI O JEDNEJ Z PLEJAD (LUB O TYM, JAK ROZMNAŻAJĄ SIĘ SUBARU)

Czytelnicy „Plejad" zapewne wiedzą, że logo Subaru to sześć gwiazd z gromady otwartej zwanej Plejadami (lub bardziej fachowo M45), z których najjaśniejszą jest Alcyone (Eta Tauri, w języku polskim: Alkione). Natomiast Gin Hayate w wolnym tłumaczeniu z japońskiego to Srebrna Wichura. Skąd pomysł na takie określenie samochodu? Mniej więcej było to tak...

Leżąc jako noworodek na porodówce, usłyszałem gwizd, szum i bulgot. Zacząłem płakać, a Mama na to: „nie płacz, to tylko bokser" (w kontekście rodzaju silnika). Po kilku latach okazało się, że rzeczywiście to był bokser, ale... w zabytkowym motocyklu pewnej niemieckiej marki. Czyli na początku przygody z motoryzacją w stronę dwóch kół skierował mnie mały falstart. Jednak od początku byłem wierny idei muzyki z wydechów (moje pierwsze dwa motocykle posiadały dwa cylindry, i co było bardziej prestiżowe w owych czasach – dwie rury wydechowe). Efektem ubocznym pierwszego życiowego doświadczenia było zaszczepienie we mnie zainteresowania motoryzacją sprzed lat. Na dobrą sprawę przez większość dorosłego życia podejmowałem próby kupienia klasycznych dwóch lub czterech kółek, ale zawsze brakowało przysłowiowej kropki nad i... I pewnie odwagi. Bo tego, że zakup „klasyka" to skarbonka, byłem pewien od samego początku dorosłego życia.

Minęło prawie pół wieku i ponownie coś zabulgotało w moim otoczeniu, budząc wspomnienia noworodka.

Kolejny kamień milowy w mojej przygodzie to Mazda RX 500 w postaci... „żelaźniaka" firmy Matchbox. Był to mój ulubiony model samochodziku, który jako kolejny ukształtował moją percepcję motoryzacji. Szkoda, że zaginął w mroku dziejów, bo chętnie postawiłbym go znów na półce.

fot. Sabina i Robert Dobosz

Musiało minąć prawie pół wieku, żeby ponownie coś zabulgotało w moim otoczeniu. Podążając jak Pan Samochodzik ku naturze (odsyłacz dla młodszych Czytelników – Zbigniew Nienacki), przenieśliśmy się z Wielkiego Miasta na podkarpacką wieś (wspomniany autor wielu poczytnych powieści do Jerzwałdu). Z oczywistych względów musieliśmy zweryfikować park maszynowy i tak oto pojawił się u nas Forester 2.0 XT czwartej generacji, który zmiótł konkurencję w kategorii mocny SUV z prawdziwym napędem 4×4. A weryfikator był surowy: moja Żona. Forester otrzymał imię Lazurek, i jak się okazało, jest przedstawicielem wymarłego gatunku, który zniszczyli... ekolodzy. Smaczku dodaje fakt, że Forester to... Leśnik.

Schyłkiem lata 2017 roku pojeździłem sobie w miarę możliwości Foresterem, no bo to Żonowóz i gdzie mi tam w jego progi. W sumie fajnie, ale obudziły się wspomnienia noworodka i okazało się, że... to nie to. Popadłem w głęboką zadumę, z której zostałem wyrwany pytaniem: „Jesteś chory, bo wyglądasz, jakbyś miał gorączkę?". Powiedziałem, że Plejad jest sześć, a my mamy tylko jedno Subaru, a podobnie jak to jest z kotami, jeśli są co najmniej dwa, to już jest inaczej... W momencie, kiedy obiady znów zaczęły pojawiać się na stole, uznałem, że mogę wznowić poszukiwania. Od Kolegi z forum.subaru.pl dostałem wszystkie numery Plejad i niedługo po rozpoczęciu lektury zachorowałem po raz pierwszy na... S201. Zwróciłem też uwagę na modele Baja i BRAT. Żona, spojrzawszy na S201, skwitowała krótko: „no, taki to mógłbyś mieć, byłbyś Królem Dyskotek". Miałem niejasne podejrzenie, że się ze mnie nabija, albo wie, że zakup tego modelu to Mission Impossible, i dlatego się zgodziła. Jednak dalej powiedziała poważnym tonem: „szukaj, bo ja już z Tobą dłużej nie wytrzymam". Kułem żelazo, póki gorące i powiedziałem do niej: „super, S201 będzie stał, a do jeżdżenia kupię jeszcze jeden, bo Koledzy tak robią" (i tak minął kolejny tydzień bez obiadów).

Gdy okazało się, że S201 to jakaś efemeryda, zacząłem się zastanawiać, w którą stronę iść dalej. Czy kupić gotowca, czy może bazę z Japonii, i bawić się przez lata w restaurację? Forester drugiej generacji czy Impreza, której wersji jest bez liku? Nastała jesień i rozpocząłem poszukiwania na poważnie. Na polskich portalach wiało albo nudą, albo drożyzną. Zacząłem kontaktować się z Forumowiczami. Po jakimś czasie poczułem, że kilka osób ma mnie już dosyć, bo wpadałem znienacka, oglądałem ich samochody, zadawałem trudne pytania. Desperacja skierowała mnie na japońskie aukcje, gdzie wbrew pozorom nie było eldorado. A może byłem zbyt wybredny, albo... wciąż nie wiedziałem, czego chcę.

Po kilku tygodniach sprawa zaczęła się jednak konkretyzować: primo – Forester SG9, secundo – Impreza GC8. Wymuskany gotowiec, albo do roboty, na 3–5 lat. Czas znów mijał, towar drożał i wciąż nic, co by mi podchodziło. W końcu zaczęły pojawić się ładne, rzadkie i kolekcjonerskie egzemplarze, ale niestety nie na moją kieszeń, przynajmniej nie teraz i nie naraz, a kredytu już w życiu nie wezmę, chyba że w jenach. Spuściłem z tonu, stałem się mniej wybredny i zacząłem przeglądać jeszcze raz, wszystko od początku. Co gorsza, zostałem przewieziony Foresterem STI (SG9) po mieście, a Sąsiad dał mi się przejechać GT-kiem (GC8) po wsi... Moja choroba przeszła w stan przewlekły i poczułem, że jak szybko nie znajdę antidotum, to uschnę.

W końcu trafiłem na Imprezę GT 555 1999 w kolorze 74F, jednak zbyt długo się zastanawiałem, sprawdzałem egzemplarz po VIN, walczyłem z kalendarzem i... popełniłem wszystkie możliwe błędy. W końcu zadzwoniłem i powiedziałem, że kupuję, ale nie przyjadę od razu, pieniądze mogę przelać w tym momencie. W odpowiedzi usłyszałem, że się spóźniłem, bo jutro przylatuje potencjalny kupiec. Zapłaciłem frycowe, ale przecież to miał być mój pierwszy w życiu zakup samochodu używanego. Do przerwy 0:1 (odsyłacz dla młodszych Czytelników – Adam Bahdaj).

Kolejne podchody wskazały na pewien standard przy sprzedaży dobrego i pewnego egzemplarza Subaru: może sprzedam/chyba jednak sprzedam/wciąż się zastanawiam/może jednak nie sprzedam/sprzedam, jak się trafi pasjonat/mam dylemat, komu sprzedać. Kolejny mój „strzał" to była Impreza GT Nardi Torino Star 25. Egzemplarz był bardzo ładny, w szarym kolorze, doinwestowany. Już byłem spakowany do podróży, ale coś mnie wewnętrznie powstrzymało.

W szary listopadowy wieczór wpadłem na kolejny pomysł (nauka po pierwszym podejściu nie poszła na marne). Wzorem lat 70. włożyłem gotówkę do walizki i pojechałem do Wielkiego Miasta. Oglądałem ładnie utrzymane Imprezy GT, w tym ciekawego WRX RA w wersji japońskiej, ale wciąż „nie dla mnie". Zrezygnowany i zmęczony, przypomniałem sobie o starym (sprzed roku) ogłoszeniu na Forum. Zadzwoniłem i zapadła decyzja, że jadę oglądać „dziwoląga", czyli Gin Hayate (tak nazwałem ten egzemplarz od pierwszego wejrzenia). Pomimo późnej wieczornej pory oczy szeroko mi się otworzyły i poczułem narastające emocje: czy to właśnie ten egzemplarz, czy to ten moment? Podczas jazdy próbnej poczułem coś, czego do tej pory w życiu nie doświadczyłem! Raptem wybiła północ i podobnie jak w pewnej bajce z dynią w tle wróciłem na... Podkarpacie. Co chwila sprawdzałem smartfon w oczekiwaniu na wiadomość i decyzję o sprzedaży, vide wspomniany wcześniej standard. Ze Sprzedającym temat niby był ugadany, ale wciąż nie byłem do końca pewien, czy mogę już czuć się nabywcą. Z drugiej strony wciąż nie byłem pewien, czy tego naprawdę chcę, stąd ta zwłoka była mi nawet na rękę.

Z dzisiejszej perspektywy mogę powiedzieć, że całkowicie rozumiem ten specyficzny sposób sprzedaży. Z całą pewnością tak samo sprzedawałbym samochód z duszą, który byłby częścią mnie, i w który włożyłem mnóstwo serca. I nie jestem w tym myśleniu odosobniony, bo na Forum corocznie jest kilka takich przykładów.

Z dzisiejszej perspektywy mogę powiedzieć, że całkowicie rozumiem ten specyficzny sposób sprzedaży. Z całą pewnością tak samo sprzedawałbym samochód z duszą, który byłby częścią mnie, i w który włożyłem mnóstwo serca. I nie jestem w tym myśleniu odosobniony, bo na Forum corocznie jest kilka takich przykładów.

Nie da się jednak ukryć, że przez dwa miesiące czułem się nieswojo, nawet po wpłaceniu zadatku. Być może ten czas był potrzebny, żeby obie strony nabrały do siebie

fot. WD Auto Detailing × 2

fot. WD Auto Detailing • 5

zaufania i pewności, że projekt będzie kontynuowany. Jest to specyficzna gałąź motoryzacji i trzeba być w 100% pewnym, że się tego chce, że trzeba będzie zrobić wiele rzeczy, ponosić wyrzeczenia i wkładać w „puszkę" jak w skarbonkę. Ale czyż właśnie nie są to pozytywne emocje? Czyż nie jest warto za nie zapłacić? Dwa razy tak. Samochód miał być przywieziony na kołach pod mój dom w marcu 2018 roku, jak „zejdą" śniegi. Miała to być gwarancja, że samochód bez problemu pokona 400 km, ale pewnie Sprzedawca chciał się ostatni raz przejechać.

Niestety zanim Gin Hayate pokonał chociażby jeden kilometr w moją stronę, pokazał ciemną stronę mocy silników turbo i „wydmuchał" słynne UPG (czytaj: uszczelka pod głowicą). Lepsze to niż: „Puk, puk. Kto tam? Pan Ewka". Koledzy mnie pocieszali, że TTTM (ten typ tak ma), czyli prędzej czy później...

Pojechaliśmy na miejsce, żeby podjąć dwie męskie decyzje. Kupujemy, czy jednak rezygnujemy z zakupu? Otwieramy silnik na obczyźnie i naprawiamy, czy wrzucamy samochód do naszego garażu i czekamy na lepsze czasy? Męską decyzję podjęła moja Żona: znów dwa razy tak. W ramach pocieszenia (i jako zastaw) zabraliśmy ze sobą felgi do renowacji...

Najwyższa pora, by rozkodować określenie Gin Hayate. Przede wszystkim należy powiedzieć, że w tej historii bohaterem jest nowatorski model Subaru XT (a.k.a. Alcyone lub Vortrex – różnie nazywany w zależności od rynku zbytu), model 1.8 turbo 4WD spec E9 z 1987 roku, w kolorze srebrnym (stąd Gin). Mój egzemplarz wyruszył z Japonii na podbój Niemiec 1 lipca 1987 roku. Na każdym kroku widać fascynację projektantów tego modelu lotnictwem. Bryła w kształcie klina posiadała w owych czasach wyjątkowy współczynnik oporu powietrza CX = 0,29. Z kolei we wnętrzu kierowca ma do dyspozycji kierownicę i elementy sterujące jako żywo przypominające wolant, dodatkowo podkreślony dźwignią zmiany biegów. W archiwalnych numerach „Plejad" w cyklu historycznym przewinął się kiedyś bardzo udany model japońskiego myśliwca Nakajima Ki-84 Hayate z końca drugiej wojny światowej, produkowany seryjnie w wytwórni Nakajima (obecnie Fuji Heavy Industries). I tak zapadł mi w pamięci, że gra w skojarzenia doprowadziła mnie do Srebrnej Wichury.

Może warto w tym miejscu nadmienić, że samochód został uratowany od śmierci na niemieckim złomowisku. Między 1987 a 2007 miał czterech właścicieli w Niemczech. Do Polski trafił w 2008 roku w całkiem znośnym stanie. Przebieg około 170 000 km.

Niestety bardzo szybko wyszły mankamenty i samochód przeszedł wiele prac, m.in. lakierowanie nadwozia, konserwację podwozia, wymianę nienaprawialnego pneumatycznego zawieszenia na klasyczne, wymianę nienaprawialnej skrzyni automatycznej na manualną, montaż dodatkowej chłodnicy, nowej turbiny, pompy paliwa i wydechu. Nie muszę chyba dodawać, że wszystkie elementy są oryginalne. Należy uczciwie przyznać, że Sprzedający wykonał lwią część prac tego projektu.

Samochód przez cały okres pobytu w Polsce stał pod „pierzyną" i pokazywał się jedynie na wystawach, gdzie został doceniony i nagrodzony.

W maju 2018 roku zadzwonił telefon z wiadomością, że silnik jest złożony, czeka na uzbrojenie i pierwsze odpalenie. Przy okazji uszczelki zregenerowaliśmy i pomalowaliśmy głowice, wymieniliśmy pompę płynu chłodniczego i pasek rozrządu wraz z napinaczem, naprawiliśmy alternator i założyliśmy nowe kable zapłonowe. Czyli w sumie taki swoisty pakiet startowy, o którym często zapominamy, kupując używany samochód. Pisząc „myśmy", mam na myśli ręce Sprzedającego i nasze wsparcie duchowe.

Ci, którzy doświadczyli remontu silnika, dokładnie wiedzą, że przy okazji wykonuje się wszystko, co wychodzi „ekstra". Plus to, co się zobaczy (o ile się chce). Taki mały przykład: dziwnym trafem wszystkie gumowe części przy demontażu raczyły się rozsypać. Kolejna dziwna sprawa: na amortyzatorach i sprężynach była rdza. I tak możemy dalej bawić się w wyliczankę.

Robiło się coraz cieplej, zabytki, klasyki i youngtimery wyjechały na ulice i drogi, a u mnie: regeneracja pompy wspomagania, naprawa niedziałającego prawego lusterka, poprawianie mocowania deski rozdzielczej, wymiana tulejki lewarka zmiany biegów, wymiana dolotu do turbiny, wymiana oleju przekładniowego, naprawa cieknących spryskiwaczy reflektorów, naprawa sterowania nawiewem powietrza oraz każdorazowa likwidacja znalezionych źródeł korozji... Zaczął zastanawiać się nad wzięciem samochodu i kontynuowaniem prac u siebie, na miejscu. Niedługo czekałem na to, żeby żałować tej decyzji – słowo klucz to laweta.

Warto nadmienić, że samochód został uratowany od śmierci na niemieckim złomowisku. Między 1987 a 2007 miał czterech właścicieli w Niemczech. Do Polski trafił w 2008 roku w całkiem znośnym stanie z przebiegiem około 170 000 km.

Kolejny miesiąc poślizgu został spowodowany pęknięciem przedniej szyby, które nastąpiło wskutek rozpychającej się rdzy w ramie. Pewnie 8 lat temu przy lakierowaniu nadwozia nie przyłożono się do oczyszczenia rantów. Oczywiście również i przy tej okazji prace zostały wykonane zgodnie ze sztuką.

Nareszcie na początku sierpnia 2018 moje Subaru XT przyjechało na lawecie i trafiło do garażu, gdzie stanęło obok... Subaru XT Żony.

fot. WD Auto Detailing

Niewiarygodne i niezamierzone, ale mamy dwa XT, które różni 30 lat: 1987 i 2017. Co ciekawsze, może to być piękne zamknięcie historii turbin w modelach XT: pierwsza w zabytkowym silniku EA82T (no dobrze, w sumie druga, bo pierwsza to rzadko spotykana w EA81T) i ostatnia w FA20 (Forester). Nie, nie nadużywam słowa zabytkowy, gdyż po pierwsze obiecałem jako *sine qua non* Sprzedawcy, że to zrobię, a po drugie – zrobiłem to. Dokładnie 31 lat po pierwszej rejestracji samochodu założyłem żółte tablice.

Nie bez kozery wspomnę, że razem z samochodem kupiłem wszystkie części, które Sprzedający miał i chciał mi oddać. Może uda mi się złożyć drugi egzemplarz?

Podczas pierwszych przejazdów po podkarpackich drogach coś mi nie pasowało, samochód miał jakieś narowy, ciężko go było odpalić na ciepłym silniku. Pierwszą myśl o zmianie klimatu odrzuciłem, bo przecież, przynajmniej w teorii, mamy tutaj zdrowsze powietrze. Jak nie powietrze, to paliwo? Kontrola jednak nie wskazała na wady tego systemu, co mogło oznaczać, że to grubsza sprawa. Samochód na lawecie wrócił do Wielkiego Miasta. Jak się później okazało, bardzo polubił ten sport.

Kolejny miesiąc został stracony przez błahą-niebłahą sprawę. Kiedyś ktoś założył blaszkę regulacji zapłonu od innej wersji. Po remoncie silnika kąt wyprzedzenia zapłonu ustawiliśmy według instrukcji, tymczasem okazało się, że trzeba go przesunąć o dwa nacięcia. Powrót, a jakże, na lawecie.

Finał nierównej walki: dwa wyjazdy na drogi w 2018 roku – jeden na listopadowe spotkanie klasyków i drugi, żeby zatankować na zimę do pełna. Liczycie na koniec opowieści? Nic podobnego...

W zimie samochód puścił soki. O ile z wyciekiem paliwa poradziły sobie zgrabne małe palce mojej Żony, to z tłustymi plamami poszło znacznej gorzej. Wezwany na cito specjalista od starych Japończyków, zdiagnozował wyciek z maglownicy. Niestety Kolega był przejazdem i tylko ją zdemontował. Zaprzyjaźniony mechanik stwierdził, że jak przywiozę przekładnię z regeneracji, to on ją założy na jednym wdechu. Coś poszło nie tak, bo się zapowietrzył i przez miesiąc nie było z nim kontaktu. Alternatywne pomysły spaliły na panewce, bo nikt nie lubi po kimś kończyć roboty, zwłaszcza w zabytkowym Subaru. Nieoczekiwanie pomoc przyszła od znajomych drifterów, którzy specjalną wypadkową lawetą odebrali ode mnie „kulawy" samochód, a za tydzień oddali z nowymi felgami, nowymi oponami, złożonym układem kierowniczym i maglownicą. Zbieżność niby była w normie, ale dostałem wytyczne do wymiany drążków i tulei. Pewnie odłożyłbym te roboty w czasie, ale zauważyłem, że powyżej prędkości 80 km/h kierownica zaczynała być nerwowa. Jak się bawić, to na całego, zatem całe przednie zawieszenie zostało poddane regeneracji.

W naszym garażu stoją dwa XT, które różni 30 lat: 1987 i 2017. Co ciekawsze, może to być piękne zamknięcie historii turbin w modelach XT: pierwsza w zabytkowym silniku EA82T i ostatnia w FA20 (Forester).

Odpukać w niemalowe, ale w sezonie 2019 spaliłem już dwa baki paliwa. Ale żeby była równowaga, przy tankowaniu drugiego zblokował mi się hamulec ręczny, a raczej klocki w zaciskach po jego zwolnieniu. Na szczęście szybko poczułem dym w kabinie. Parę ruchów w przód i tył, i problem się rozwiązał. Czeka mnie kontrola i próba znalezienia przyczyny w kolejnym zaprzyjaźnionym warsztacie, tym razem Pasjonatów 4×4 i taplania się w błocie. Nie mam złudzeń, że to nie koniec mniej lub bardziej absorbujących dolegliwości. Wszystko wynagradzają mi godziny spędzone za kierownicą samochodu, który bulgocze i trzeszczy plastikami we wnętrzu o specyficznym zapachu, ale za to pozwala na 100% zespolenie kierowcy z maszyną. Tutaj biegi nie wchodzą, trzeba je włożyć. Ale DNA Subaru jest jak najbardziej wyczuwalne: doskonała trakcja i pewność prowadzenia. Napędu 4WD jeszcze nie próbowałem, bo w zimie samochód ma wolne, ale może kiedyś wyprowadzę go na jakiś szuter.

Jak uporam się z mechaniką, zafunduję Ginowi kompleksowy detailing i konserwację podwozia. Tymczasem nakleiłem fabryczne oznaczenia, które rok czekały w szafie.

Subaru to stan umysłu? Zdecydowanie tak, bo od 2017 roku, kiedy zarejestrowałem się na forum.subaru.pl, niedługo miną trzy lata, a w garażu są już trzy Plejady. W numerologię średnio wierzę, ale: 1987/2007/2017. Czy powinienem zakończyć opowieść: do czwartego Subaru w 2020 roku z rocznika 1997? Wypada Impreza GT... Przy okazji: ten trzeci to zupełny przypadek (Legacy Outback 3. 0 H6), aczkolwiek nęcił mnie od momentu, gdy go zobaczyłem w... archiwalnym numerze „Plejad". Chyba wypiszę się z Forum i przestanę czytać „Plejady", bo to uzależnia.

TEKST I ZDJĘCIA: **KAROLINA WAŁOWSKA**/GRUPA POLMOTOR

PYRZYCKIE KOLARSKIE GRAND PRIX

Wrzesień sprzyjał aktywności na świeżym powietrzu – świetna pogoda i kolorowe jesienne krajobrazy zachęcały do wyjścia z domu. Nie brakowało okazji do aktywnego wypoczynku. Zarówno osoby zainteresowane sportem zawodowo, jak i te, które uprawiają sport amatorsko, znalazły dla siebie zajęcie.

Szczecińskie Stowarzyszenie K2 Partners, które od wielu lat regularnie organizuje profesjonalne zawody biegowe, zarówno dla dorosłych, jak i dla dzieci (np. Półmaraton Szczecin i uwielbiany przez najmłodszych Bieg Pirata), postanowiło kolejny raz wykorzystać doświadczenie organizacyjne i piękne trasy powiatu pyrzyckiego, by zorganizować Pyrzyckie Kolarskie Grand Prix Fiege o Puchar Burmistrza Pyrzyc Marzeny Podzińskiej. Doświadczenie, zaangażowanie i duży entuzjazm władz Pyrzyc sprawiły, że druga edycja zawodów kolarskich przebiegła bardzo pozytywnie. Partnerem biegu, wraz z marką Subaru, i tym razem był dealer motoryzacyjny – Grupa Polmotor.

Pyrzyckie Kolarskie Grand Prix dzieliły się na dwie kategorie:

– MINI – jedno okrążenie (ok. 47,8 km) dedykowane dla amatorów, dla których dystans ponad 90 km był jeszcze za dużym wyzwaniem.

– MEGA – dwa okrążenia (ok. 93,6 km) – to dystans dla bardziej zaawansowanych kolarzy, którzy kolarstwo uprawiają na co dzień. Wśród tej całkiem sporej grupy znalazła się m.in. Ewa Bońkowska, zwyciężczyni Amatorskich Mistrzostw Świata UCI Gran Fondo w Poznaniu.

Kolarze startowali o godz. 11:00 spod Urzędu Miasta w Pyrzycach, trasę biegu prowadziło Subaru XV, a zamykało Subaru Forester. *Muszę przyznać, że marka Subaru, a zwłaszcza modele, którymi poruszaliśmy się po trasie, bardzo dobrze spełniły swoje zadanie, ich zawieszenie oraz napęd na cztery koła idealnie sprawdziły się w warunkach wyścigu kolarskiego, gdzie potrzeba dużej zwrotności i czasami jazdy w trudnych warunkach* – komentował Marcin Paprocki, organizator imprezy. Kolarskie Grand Prix przebiegało w granicach administracyjnych powiatu pyrzyckiego na trasie Pyrzyce – Brzesko – Lipiany – Pyrzyce. Nie zawiodły malownicze krajobrazy, nie zawiedli kibice na trasie.

W Lipianach Zawodnicy mieli możliwość zdobycia Premii Lotnej, pokonując bramę z logotypem Subaru. Ustawienie Premii Lotnej pomiędzy 29 a 30 km w Lipianach nie było przypadkowe. Organizatorzy postanowili dać szansę na zdobycie dodatkowych punktów właśnie w tej miejscowości ze względu na historię polskiego kolarza – Lecha Piaseckiego. Lech Piasecki pochodził z Lipian, a jego poczynania w kolarstwie szosowym i torowym sprawiły, że stał się legendą polskiego kolarstwa, zdobywając tytuł Mistrza Świata Amatorów, Torowego Mistrza Świata Zawodowców. Ponadto Lech Piasecki zwyciężył Wyścig Pokoju, pięć etapów w Giro d'Italia, był liderem Tour de France.

Grand Prix jest dla potencjalnych kibiców bardzo widowiskowe – zwłaszcza odcinki, w których kolarze przejeżdżają przez miasto. Meta zlokalizowana w centralnej części Pyrzyc, punkt lotny w Lipianach oraz „cięcie" się zawodników na finiszu – były bardzo widowiskowymi elementami naszej imprezy – podsumowywał Organizator.

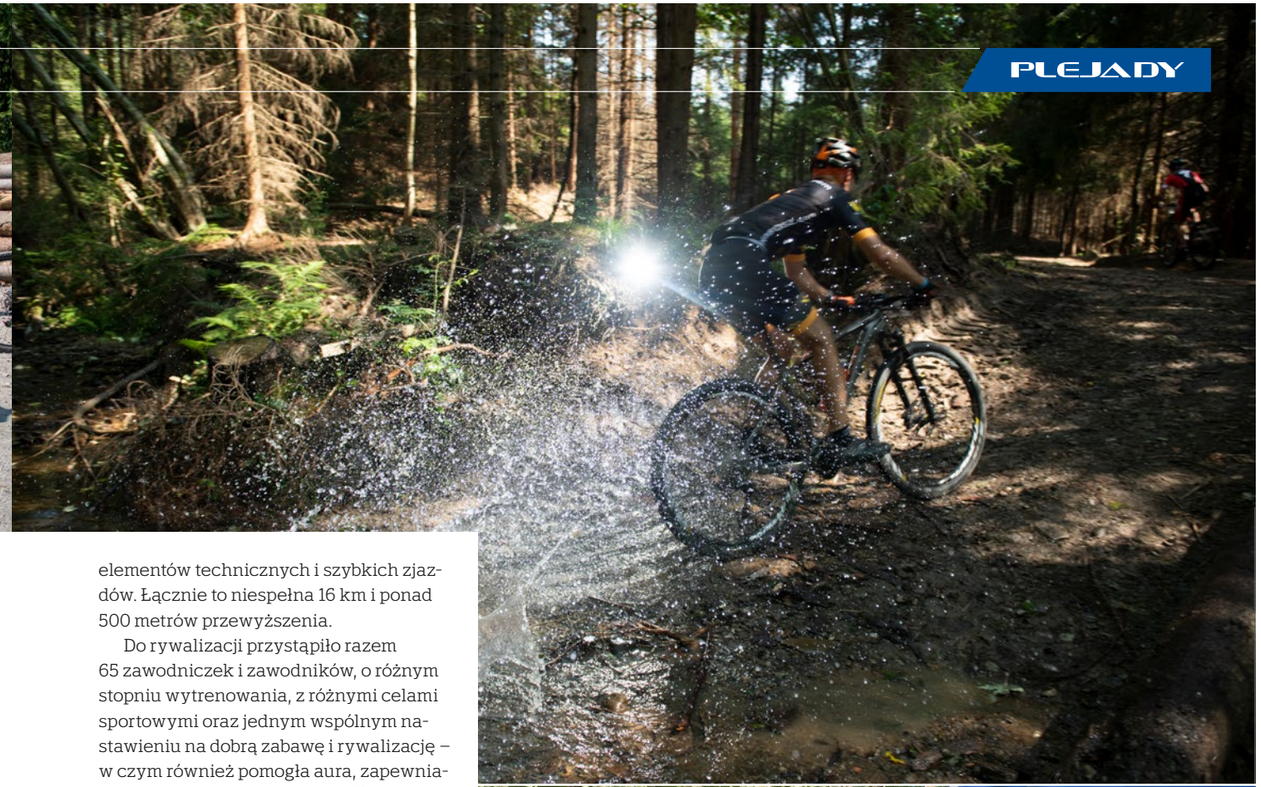
Wspieranie sportu wpisuje się w działania Grupy Polmotor, aktywnie wspieramy lokalne zawody sportowe, zachęcając tym samym mieszkańców województwa zachodniopomorskiego do aktywności fizycznej. Zainteresowanie Grand Prix było widoczne nie tylko na głównych punktach trasy, ale także w mniejszych miejscowościach, przez które przebiegała. W miejscowości Krasne powstał specjalny punk kibicowania z nagłośnieniem, muzyką, spikerem i przekąskami dla uczestników. Cała trasa była natomiast odpowiednio zabezpieczona przez policję, straż, a także sędziów poruszających się na motorach.

Trasa była zróżnicowana, z jednej strony malownicza, prowadząca przez wąskie drogi łączące mniejsze miejscowości, a z drugiej szybka, pozwalająca na rozpędzenie się na odcinku Lipiany – Mielęcin Pyrzyce, dzięki czemu każdy mógł znaleźć coś dla siebie.

W pyrzyckim miasteczku biegowym także nie brakowało emocji. Była strefa dla dzieci, a także strefa ekspozycyjna, gdzie prezentowany był Outback. Zainteresowane osoby miały możliwość zadawania pytań i poznania oferty kupna samochodu. Zgromadzona przy urzędzie miasta lokalna społeczność kibicowała kolarzom i nagradzała ich brawami. Wśród mężczyzn najszybszy był Jan Zugaj z klubu NTS Elmar-Spectrum Bike (POL), natomiast w kategorii kobiet pierwsze miejsce zajęła wspomniana wcześniej Ewa Bańkowska. Zwycięzcy zostali nagrodzeni pięknymi medalami, upominkami od Subaru Polmotor i innych sponsorów biegu.

Kolejne Pyrzyckie Kolarskie Grand Prix już za rok. Serdecznie zapraszamy!

TEKST: **DOMINIK BABIK**/WAWROSZ I ZDJĘCIA: **EMILIA PIETRAS**



KOLARSTWO GÓRSKIE
W WYDANIU SUBARU

Istebna, wieś położona na malowniczych terenach Śląska Cieszyńskiego, gościła w ostatnią sobotę sierpnia 2019 roku miłośników kolarstwa górskiego, by przy pięknej pogodzie rozegrać III Puchar Subaru MTB.

Tegoroczna edycja stanowiła już trzecią odsłonę zawodów w kolarstwie górskim pod patronatem Subaru. Tradycyjnie połączona została z Mistrzostwami Polski Lekarzy w tej odmianie kolarstwa. W tym roku zawodnicy mieli do pokonania nowo wyznaczoną trasę. Należało przejechać dwie pętle – każda o długości niespełna 8 km i wzniosie ponad 250 m, o różnorodnej nawierzchni: szutru, asfaltu, leśnych ścieżek i kamienistych fragmentów. Jak przystało na góry, nie zabrakło stromych podjazdów (największy przekraczał 20% nachylenia), elementów technicznych i szybkich zjazdów. Łącznie to niespełna 16 km i ponad 500 metrów przewyższenia.

Do rywalizacji przystąpiło razem 65 zawodniczek i zawodników, o różnym stopniu wytrenowania, z różnymi celami sportowymi oraz jednym wspólnym nastawieniu na dobrą zabawę i rywalizację – w czym również pomogła aura, zapewniając temperaturę na poziomie 27°C. Cieszy fakt, iż poza liczną grupą kolarzy ze Śląska pojawiła się spora grupa uczestników z takich miejscowości jak: Brodnica, Łódź, Tarnów, Trzebnica, Wałbrzych, Warszawa, Wrocław.

Bielszczanin, Michał Drabek, pokonał wyznaczoną trasę w czasie 43 min 18 s. Tym samym zapewnił sobie wygraną

w klasyfikacji III Pucharu Subaru. Jako że na co dzień jest lekarzem, również tytuł Mistrza Polski Lekarzy trafił w jego ręce. Podium w Pucharze Subaru uzupełnili: Remigiusz Chomiuk ze stratą 1 min 27 s i minimalnie wolniejszy Oskar Kublin (+ 1 min 30 s).

Statuetkę III Pucharu Subaru dla najszybszej z kobiet, z rąk przedstawiciela Subaru Import Polska – Pawła Latały – odebrała miejscowa zawodniczka Anna Kaczmarzyk, która przejechała trasę zawodów w 51 min 20 s – o 4 min szybciej od Jolanty Bojarskiej. Trzecia na mecie zameldowała się Anna Jurkiewicz-Śpiewak, ze stratą 8 min 23 s.

Po zawodach dorosłych miłośników kolarstwa MTB przyszedł czas na minizawody. Najmłodsi uczestnicy mieli do dyspozycji pętlę miejscowego boiska i tam, przy akompaniamencie ogłuszającego dopingu swoich najbliższych i zgromadzonych widzów, dali pokaz swoich możliwości, ścigając się z pasją i zaangażowaniem równym temu, z jakim rywalizowały wcześniej starsze koleżanki i koledzy.

Zawody zakończyły się wspólnym uzupełnianiem kalorii prosto z grilla i dzieleniem się doświadczeniem i emocjami z przebytej właśnie rywalizacji. W ręce najszybszych zawodników w grupach wiekowych oraz zdobywców podium w klasyfikacji open dla pań i panów trafiły unikalne statuetki III Pucharu Subaru i drobne upominki. Wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali profesjonalną, okolicznościową koszulkę kolarską.

Subaru zadbało również, by zgromadzeni zawodnicy i widzowie mieli możliwość przedpremierowego zapoznania się z debiutującym właśnie na polskim rynku nowym Foresterem w elektryzującej odmianie e-BOXER. Chętni mogli również przetestować system bezpieczeństwa EyeSight, stanowiący standard wyposażenia wszystkich samochodów Subaru.

Zapraszamy za rok na kolejną, IV edycję Pucharu Subaru MTB.

TEKST I ZDJĘCIA: **JERZY SZUBA**

VERVA STREET RACING 2019

W dniach 24–25 sierpnia 2019 roku odbyła się jubileuszowa, 10. edycja Verva Street Racing, która po raz kolejny wyruszyła w trasę i tym razem odwiedziła Gdynię.

Przez pierwsze 3 lata Verva odbywała się w Warszawie na torze ulicznym, zbudowanym wokół warszawskiego placu Teatralnego. Ubiegłoroczna Verva, pod hasłem „100 lat motoryzacji", odbyła się w mieście smoka wawelskiego. Ta bieżąca, 10. już, była po raz pierwszy dwudniową imprezą, jak zwykle pełną rajdowych emocji. Po raz pierwszy także pojawiły się pokazy na morzu i w powietrzu.

Dzięki słonecznej pogodzie zamówionej przez organizatora ulubiony kolor Subaru, Blue Mica, pięknie komponował się z tłem nieba oraz morza.

Gościem specjalnym był nasz jedyny kierowca w F1, Robert Kubica, niestety bardzo mocno odseparowany przez ochroniarzy od kibiców. Mimo to bardzo chętnie rozdawał autografy, szczególnie dzieciom, robił sobie z nimi zdjęcia, podpisywał się na kaskach, kombinezonach oraz innych gadżetach, które mu podawano do podpisu.

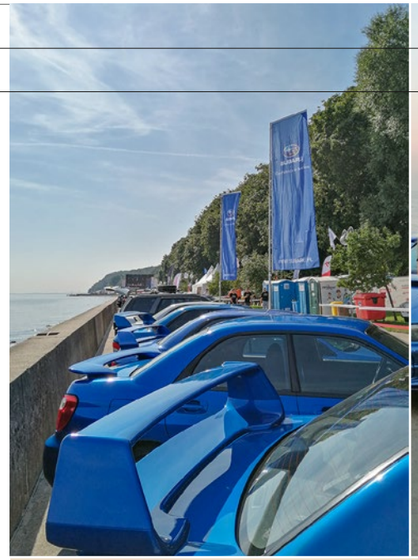
Po kilku podejściach udało mi się dotknąć bolidu F1, którym jeździł na Vervie Robert Kubica!

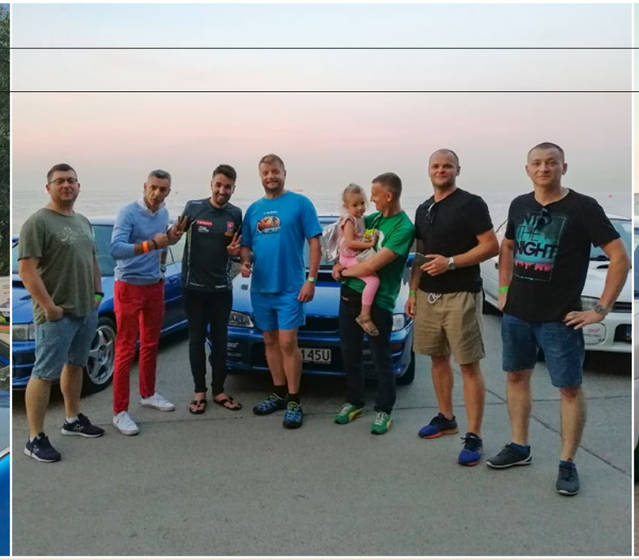
Największe wrażenie wywarł na mnie oraz wielu osobach pokaz „dakarowy" na plaży. Według informacji uzyskanych od kierowców tam startujących nie mieli oni narzuconego z góry scenariusza i walka była prawdziwa na 100%. To było zresztą widać i przysporzyło kibicom najwięcej emocji! Trasa była tak ustawiona, że po jednym z nawrotów trzeba było jednym bądź dwoma kołami wjechać do morza, wzburzając fontannę wody.

W piątek wieczorem nasze stoisko odwiedził były kierowca Subaru Poland Rally Team, Wojciech Chuchała, z pilotem Sebastianem Rozwadowskim. Mieliśmy okazję zrobić pamiątkowe zdjęcie.

W tym roku po raz 6. na zaproszenie organizatora zorganizowałem kącik **forum.subaru.pl** w strefie fan klub, gdzie mogliśmy zaprezentować nasze ukochane Subaru. Dzięki pomocy importera dumnie reprezentowaliśmy **forum.subaru.pl** pod niebieskimi flagami Subaru.

Dziękuję forumowiczom (i nie tylko), którzy przygotowali oraz udostępnili swoje samochody: @Ayo, @Herostrates, @GdaKon, @kiedro, Aleksander Czapiewski, Michał Olbromski.





Dzięki słonecznej pogodzie zamówionej przez organizatora ulubiony kolor Subaru, Blue Mica, pięknie komponował się z tłem nieba oraz morza.

TEKST: **JACEK PIEŚNIEWSKI**

HYBRYDOWE SUBARU: E-BOXER – ORYGINALNI JAK ZAWSZE

Zaostrzanie przez różnorakie instytucje norm emisji spalin, jakie mogą „wygenerować" samochody, to nie tylko ograniczenia, lecz i wyzwania. Ich podjęcie prowadzi ku nowym możliwościom. Potwierdzeniem jest to, co dzieje się w nowych modelach Subaru – XV i Foresterze – wraz z pojawieniem się technologii e-BOXER. Wkracza ona nie tylko po to, by spełnić wymagania stawiane dziś pojazdom, ale by dać użytkownikom jeszcze więcej możliwości i satysfakcji.

Czas dynamicznych zmian w motoryzacji bez wątpienia nadszedł. Lecz nie są one tak proste i jednokierunkowe, jak mogłoby się wydawać. Z całą pewnością silniki spalinowe nie zostaną ot tak, w bardzo krótkim czasie zastąpione elektrycznymi – na świecie wciąż produkuje się kilkadziesiąt milionów aut spalinowych rocznie. Cokolwiek jest przyszłością motoryzacji, nadejście tej przyszłości potrwa.

Jest wiele możliwości

O tym, jak wiele jest rozwiązań, które sprawiają, że silniki spalinowe nie muszą dokładać się do wzrostu ilości dwutlenku węgla w atmosferze, można było się przekonać w trakcie sympozjum poświęconego ekomotoryzacji, towarzyszącego tegorocznym targom Poznań Motor Show. Podczas jednego z paneli Krzysztof Hołowczyc przedstawił wizję zamknięcia obiegu węgla zawartego w paliwach płynnych, by nie trafiał na zawsze do atmosfery jako CO_2, lecz by był ponownie wykorzystywany jako paliwo dla motoryzacji. Dwutlenek węgla może być bowiem wychwytywany, np. przez uprawy odpowiednich roślin, z których w różnorodnych procesach mogą powstawać składniki dające się przetworzyć w paliwa.

Jest wiele technologii, które taki proces umożliwiają. Kilkanaście lat temu nawet w Polsce mówiono o instalacji do wychwytywania CO_2 z atmosfery, by potem magazynować ten niechciany gaz w wyrobiskach pokopalnianych. Jeszcze lepszym pomysłem jest użycie go w procesie sztucznej syntezy składników paliw (do której wykorzysta się energię ze źródeł odnawialnych lub bezemisyjnych – takie instalacje eksperymentalne już pracują w Europie Zachodniej) albo do „odżywiania" hodowli glonów, z których potem daje się wytwarzać paliwa (to rozwiązanie już jest ćwiczone np. w Izraelu). Nawet w przyrodzie występują mikroorganizmy (tzw. archeony) wykorzystujące CO_2 w swoich procesach życiowych. W wyniku tych procesów powstaje metan, który można dalej używać jako paliwo lub surowiec do dalszej syntezy bardziej złożonych związków. Możliwości jest wiele, a paliwa płynne (czy to na bazie węglowodorów, czy alkoholi) to wciąż najbardziej wydajny „akumulator" energii w przeliczeniu na masę, o znacznie większej jej gęstości, niż są w stanie zapewnić współczesne baterie elektryczne. Na dodatek dysponujemy rozwiniętą infrastrukturą dystrybucji takich paliw.

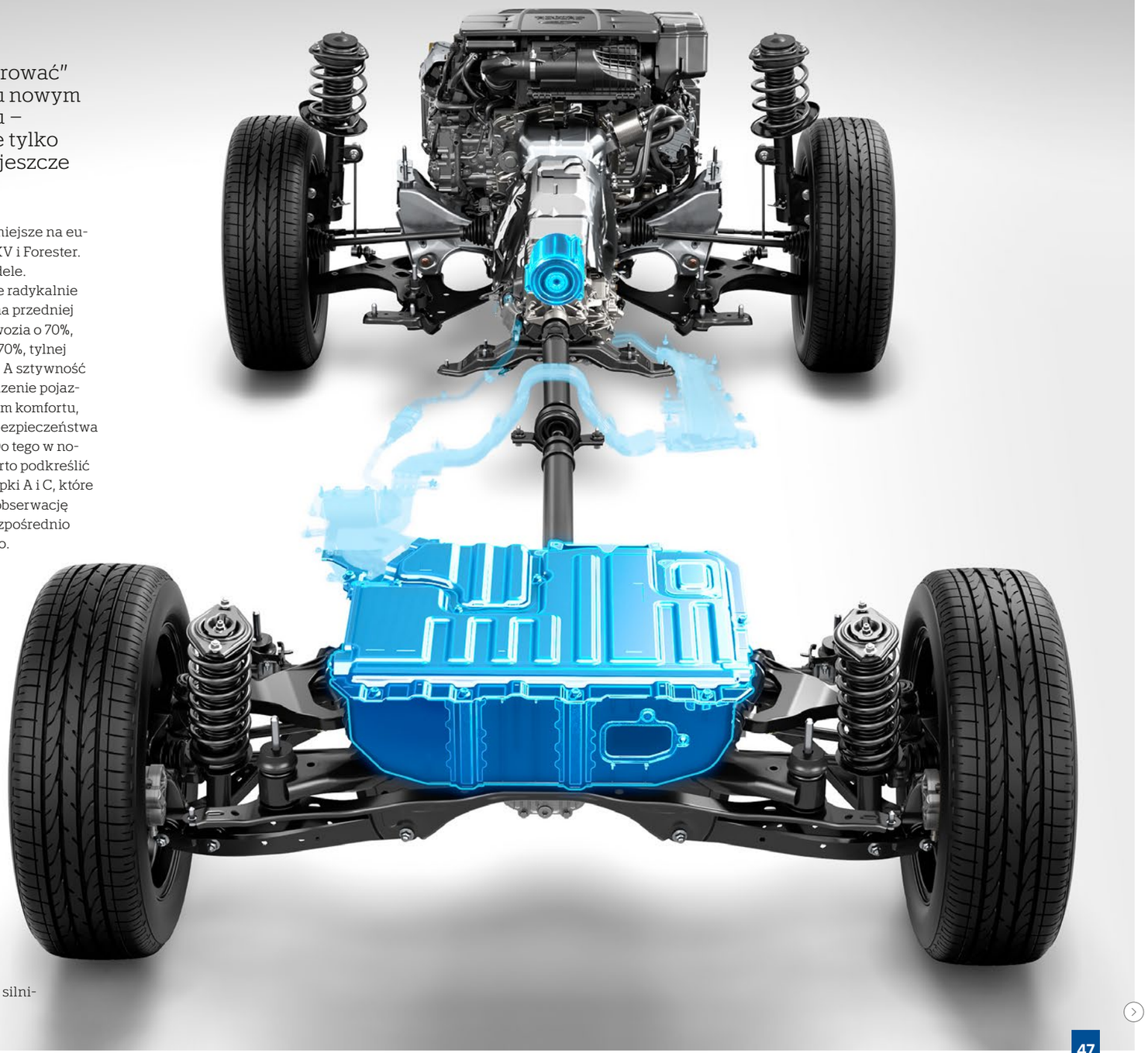
Doskonalenie napędów opartych na silnikach spalinowych wciąż ma sens. A jednym ze sposobów zwiększenia ich wydajności jest łączenie tradycyjnej jednostki napędowej z silnikami elektrycznymi w zespoły hybrydowe. I Subaru wkroczyło na tę drogę wraz z technologią e-BOXER.

Potrzebna nowa płyta

Obostrzenia w emisji dwutlenku węgla w spalinach sprawiają, że silniki benzynowe potrzebują wsparcia silnika elektrycznego, by wyeliminować ich słabsze strony, a wydobyć mocniejsze. Wprowadzenie napędu hybrydowego do modeli XV i Forester stało się możliwe dzięki wprowadzeniu przez Subaru uniwersalnej bazy (platformy pojazdu) – Subaru Global Platform (SGP), która na to pozwala. W pierwszej kolejności skorzystały z tego najważniejsze na europejskim rynku modele XV i Forester. Planowane są kolejne modele.

Nowa platforma to także radykalnie większa sztywność (boczna przedniej części o 90%, skrętna nadwozia o 70%, przedniego zawieszenia o 70%, tylnej ramy pomocniczej o 100%). A sztywność nadwozia to lepsze prowadzenie pojazdu, jego zachowanie, poziom komfortu, a także w efekcie poziom bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego. Do tego w nowej generacji Forestera warto podkreślić wąsko zaprojektowane słupki A i C, które ułatwiają kierowcy dobrą obserwację otoczenia, a to przecież bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo.

Oryginalność Subaru to jeden z atutów marki, więc i hybrydowy napęd e-BOXER, o identycznej budowie i parametrach w XV i Foresterze, ma swoją unikalną architekturę. Jako bazę do jego konstrukcji wybrano dwulitrową, benzynową jednostkę spalinową z bezpośrednim wtryskiem benzyny, z tym że w zestawieniu z poprzednią generacją Forestera i XV gruntownie przejrzaną i zmodernizowaną. Aż 80% części silnika spalinowego zostało poddanych takim modyfikacjom, by lepiej współgrał z silnikiem elektrycznym.



Drugim wyróżnikiem jest bezstopniowa przekładnia CVT Lineartronic. Silnik typu bokser i bezstopniowa skrzynia biegów to z jednej strony zalety, lecz z drugiej wyzwania dla konstruktorów, którzy na bazie tego zestawu tworzyli układ hybrydowy. Silnik elektryczny musiał znaleźć się w takim miejscu układu napędowego, by nie zaburzyć jego symetrii (kolejnej cechy rozpoznawczej Subaru) i by uzyskać wszystkie niezbędne funkcje. Do zestawu unikalnych cech Subaru dołączyła więc kolejna: umiejscowienie silnika elektrycznego, współpracującego ze spalinowym jakby „między" kołami przekładni CVT. Jest on bowiem połączony z głównym kołem pasowym, z jego tylną częścią.

Kompaktowy, synchroniczny silnik z magnesami stałymi osiąga maksymalnie 12,3 kW (niespełna 17 KM) i do 66 Nm momentu obrotowego, który dokłada się do momentu silnika spalinowego, gdy oba pracują. Te wartości wystarczają, by możliwa była jazda w trybie czysto elektrycznym na dystansie ok. 1,6 km i z prędkością do 40 km/h (bez mocnego przyspieszania), **lecz głównym celem jest poprawa efektywności napędu przy niskich prędkościach obrotowych silnika spalinowego, gdy nie pracuje on z najwyższą sprawnością.** Wtedy motor elektryczny wykazuje swoje najlepsze cechy: wysoki moment obrotowy już przy najniższych obrotach. To pozwala zniwelować niedoskonałość silnika spalinowego. Wspiera go, kiedy jest najsłabszy. Efektem jest bardziej płynne, o 30% bardziej liniowe przyspieszenie. Bezpośrednie porównanie modeli benzynowych i hybrydowych pozwala z łatwością odczuć tę korzyść zza kierownicy. Na autostradzie, gdy silnik elektryczny nie jest w stanie w żaden sposób pomóc spalinowemu, bo ten i tak pracuje już z wysoką wydajnością, system przechodzi w tryb pracy czysto spalinowej.

Do sterowania całym napędem i uzyskania wszystkich funkcji systemu hybrydowego potrzebne są też dwa sprzęgła: jedno może odłączać silnik spalinowy, drugie – wyjście momentu napędowego na koła.

Jedną z sytuacji, w których pierwsze sprzęgło, między głównym kołem pasowym a konwerterem momentu, jest rozłączane, jest jazda w trybie elektrycznym. Drugie sprzęgło służy do odłączania napędu od kół (sprzęgło wyjściowe). Znajduje się ono za wtórnym kołem pasowym. W zdecydowanej większości sytuacji jest ono załączone. Rozłączone zostaje tylko wówczas, gdy pojazd zatrzymuje się, a system rozpozna, że bateria trakcyjna musi zostać doładowana. W takiej sytuacji silnik spalinowy pracuje i napędza silnik-generator elektryczny, który przechodzi w tryb pracy generatora. Taka budowa świadczy też o zaufaniu, jakie Subaru ma do przekładni Lineartronic. Przez nią przechodzi bowiem dodatkowy, niemały moment napędowy, generowany przez silnik elektryczny.

Dzień z hybrydą

Zaczynamy dzień. Silnik spalinowy jest zimny po całonocnym postoju. W takich warunkach wszystko działa jak w tradycyjnym aucie. Dwulitrowy bokser jest uruchamiany przez zwykły rozrusznik, zasilany z akumulatora, który znajduje się po lewej stronie komory silnika.

Jedziemy do pracy. Silnik osiągnął właściwą temperaturę. Podczas przejazdu przez miasto, gdy auto zatrzymuje się na światłach, aktywuje się funkcja start-stop. Tę realizuje z kolei zintegrowany starter-generator (ISG). Ta maszyna elektryczna pracuje w układzie 12V i jest zasilana z akumulatora po prawej stronie komory silnika. Urządzenie, które raz działa jako starter (także, gdy następuje przejście od pracy w trybie czysto elektrycznym do pracy w trybie hybrydowym), raz jako alternator, ładuje też ten akumulator. Maszyna ISG z wałem silnika połączona jest przez pas wielorowkowy. Wahliwy napinacz, mocniej naciągając pas, pozwala skutecznie realizować funkcję restartera.

Jedziemy dłuższy odcinek w trybie hybrydowym, niekiedy hamując, niekiedy przyspieszając. Silnik elektryczny to wspiera benzynowy, przy przyspieszaniu, to przechodzi w tryb odzysku energii kinetycznej i w trakcie hamowania lub podczas swobodnego zjazdu ze wzniesienia staje się generatorem, zasilającym baterię trakcyjną o wysokim napięciu.

Po drodze utykamy w korku. Silnik spalinowy gaśnie, ale elektryczny pozwala delikatnie „podciągać", gdy wszyscy wloką się koło za kołem, korzystając z energii gromadzonej w baterii trakcyjnej podczas wytracania prędkości.

System elektryczny został tak skonstruowany, żeby zapewnić pełną niezawodność napędu. W odróżnieniu od akumulatora z prawej strony komory silnika, który zasila starter-generator i jest przez niego ładowany, akumulator z lewej strony, zasilający rozrusznik zimnego silnika i wszystkie moduły sterujące, jest ładowany przez konwerter prądu, który czerpie energię z baterii trakcyjnej. Lecz gdyby doszło do sytuacji, w której ta bateria zostałaby rozładowana i nie byłoby możliwości jej doładowania, układ podłącza ten akumulator do startera-generatora, który ładuje go tak jak prawy. To sprawia, że zawsze jest on zdolny do zasilania sterowników i do uruchomienia silnika spalinowego.

Optymalna wydajność

Bateria trakcyjna, która zasila silnik elektryczny lub odbiera energię powstającą przy hamowaniu regeneracyjnym, pracuje pod dość wysokim napięciem – 118V. Dzięki temu można oddawać spore porcje energii, gdy potrzebuje jej silnik elektryczny i przyjmować je od niego, gdy podczas hamowania zaczyna pracować jako generator.

Nie tak duża pojemność (która z drugiej strony oznacza też niezbyt duże gabaryty) – ok. 0,6 kWh – to jednak dość, by układ był efektywny. Podczas testów różnorodnych rozwiązań można się przekonać, że układ hybrydowy pracuje prawidłowo dopiero, gdy pojemność baterii sięga mniej więcej właśnie ok. 0,6 kWh. Gdy jest ona mniejsza, wystarczą dwa, trzy przyspieszenia i – jeśli nie nastąpi potem doładowanie podczas hamowania – energia wyczerpuje się, silnik elektryczny nie jest w stanie dalej wspierać spalinowego. Z kolei gdy w krótkim czasie następuje kilka hamowań, w końcu nie można odzyskać optymalnej porcji energii, bowiem po pełnym naładowaniu bateria jej już dalej nie przyjmuje.

Z baterii trakcyjnej zasilana jest też elektryczna pompa oleju zespołu przeniesienia napędu Lineartronic. To rozwiązanie również ma charakter typowy dla aut hybrydowych, w których różne zespoły mają napęd elektryczny. Dzięki temu, gdy pojazd zatrzymuje się lub toczy, elektryczna pompa zawsze zapewnia właściwe ciśnienie oleju w układzie przeniesienia napędu.

Na tym tle warto wspomnieć, że niektóre hybrydy mają większe baterie, o pojemności kilku kilowatogodzin, a hybrydy z możliwością ładowania ze źródła zewnętrznego – kilkunastu kilowatogodzin (auta elektryczne – po kilkadziesiąt kilowatogodzin). Ale takie baterie mają już na tyle znaczące gabaryty i masy, że ograniczają użyteczne cechy auta (pojemność bagażnika czy ładowność).

Hybrydowe hamulce

Wraz z nowym napędem, w którym realizowana jest funkcja odzysku energii, musiał się pojawić nowy układ hamulcowy. Ta zmiana była też konieczna, by możliwe było zastosowanie różnorodnych, aktywnych systemów bezpieczeństwa, w których tak naprawdę hamulce „robią, co chcą", czyli – sterowane przez szybkie komputery, na bazie informacji z różnych czujników – zastępują kierowcę, gdy dochodzi do sytuacji niebezpiecznych, a jego reakcje są niewystarczające. To możliwe tylko, gdy – zupełnie inaczej niż w tradycyjnych autach – pedał hamulca w zasadzie nie ma bezpośredniego połączenia z zaciskami tarcz hamulcowych przy kołach. Tak też jest w modelach Subaru z technologią napędową e-BOXER i zastosowanymi zaawansowanymi systemami bezpieczeństwa, takimi jak Pre-Collision Braking System (pomagający uniknąć kolizji z przodu) czy Rear Assist Breaking (do unikania kolizji podczas cofania), albo wspierającymi kierowcę, jak Adaptive Cruise Control (adaptacyjny tempomat) czy Hill Holding (wspomagający zjazd ze stromych stoków).

W pojazdach hybrydowych pedał hamulca jest połączony z niewielką pompą, która jest z jednej strony symulatorem oporu, stawianego przez układ (by jak w tradycyjnych autach dało się dozować siłę hamowania stosownie do potrzeb), z drugiej – czujnikiem, który odbiera sygnał, jaka efektywność wytracania prędkości jest potrzebna. Ten sygnał jest przesyłany do modułu sterującego, który jednocześnie może wykonywać pracę układów ABS, ESP czy TCS, a także innych wspomnianych systemów bezpieczeństwa. Stamtąd wychodzą dyspozycje do specjalnej pompy, precyzyjnie dozującej ciśnienie płynu hamulcowego w zaciskach poszczególnych kół (przy tym od razu zapewniona zostaje funkcja wspomagania hamulców).

Skuteczność hamowania w hybrydach to suma momentu hamującego, pochodzą-

cego od elektrycznego hamulca regeneracyjnego, czyli silnika-generatora po tym, gdy przechodzi w tryb ładowania baterii trakcyjnej oraz pracy hamulców ciernych, sterowanych elektronicznie. W każdej chwili podczas hamowania proporcje wkładu obu systemów płynnie się zmieniają, o czym decyduje moduł sterujący. Kierowca nie ma na to bezpośredniego wpływu. Na te proporcje oddziałuje wiele czynników, choćby poziom naładowania baterii. Jeśli jest rozładowana, system maksymalizuje efektywność hamulca regeneracyjnego, by odzyskiwać jak najwięcej energii i ładować baterię, a gdy jest naładowana – pracują hamulce ciernie.

Zaprogramowanie i zestrojenie wszystkich elementów tak złożonego układu, by odczucie dla kierowcy było naturalne, to nie lada wyzwanie. Lecz czy Subaru mogłoby sobie pozwolić na nienaturalne odczucie pracy hamulców przez kierowcę? Oczywiście, że nie. Układ przygotowany dla XV i Forestera z napędem e-BOXER działa tak, jakby to był w pełni „analogowy", czysto hydrauliczny system, choć ostry w początkowej fazie hamowania, więc trzeba się do niego przez chwilę przyzwyczaić.

W samochodzie hybrydowym warto świadomie wykorzystywać system hamowania regeneracyjnego. W wielu sytuacjach, gdy trzeba tylko lekko zwalniać, a nie gwałtownie wytracać prędkość, tylko on jest odpowiedzialny za hamowanie. To oznacza, że cała (nie licząc naturalnych strat) energia kinetyczna auta, której staramy się pozbyć, zamienia się w energię elektryczną i trafia do akumulatora trakcyjnego. Owszem, w pewnych warunkach, np. podczas zjazdu z wzniesienia, wystarczy zdjąć nogę z gazu, a silnik elektryczny przejdzie w tryb generatora. Lecz zwykle, by najbardziej efektywnie wykorzystywać tę funkcję, trzeba systemowi dać sygnał, że ma odzyskiwać energię. Nastąpi to, gdy lekko naciśniemy hamulec. Warto popracować nad wyczuciem w operowaniu tym pedałem, a jazda stanie się jeszcze bardziej oszczędna.

W hybrydowych układach hamulcowych, nawet gdyby doszło (choć nie ma powodu, bo to systemy dopracowane i niezawodne) do poważnej usterki, otwiera się zawór awaryjny i pedał hamulca odzyskuje bezpośrednie, hydrauliczne połączenie z zaciskami przy tarczach. Owszem, takie hamowanie byłoby utrudnione, bo zabrakłoby funkcji wspomagania, realizowanej przez system podczas normalnej pracy, ale kierowca nadal miałby możliwość panowania nad samochodem.

Kilogramy, których nie czuć

Opis funkcji napędu hybrydowego robi takie wrażenie, że można pomyśleć, iż auto musi „utyć" i „spuchnąć". Subaru Global Platform (SGP, nowa, uniwersalna platforma) mieści hybrydowy system z dodatkowym silnikiem-generatorem elektrycznym, baterią i resztą urządzeń, nie ograniczając ani miejsca w kabinie (mieści się w tunelu środkowym), ani w bagażniku (jego pojemności ani w XV, ani w Foresterze w zasadzie nie zmieniają się). Zespół napędu zachowuje symetrię rozkładu mas. Z ok. 110 dodatkowych kilogramów z przodu przybyło ok. 50 kg, z tyłu ok. 60 kg (sama bateria trakcyjna waży ok. 25 kg). Przewidziano też odpowiednie wzmocnienie konstrukcji z tyłu, by zapewnić bezpieczeństwo baterii trakcyjnej w razie najechania przez inny pojazd.

Zawieszenie musiało zostać dostosowane do zwiększonej masy obu modeli, lecz prowadzenie zachowuje wszystkie cechy, które są doceniane przez zwolenników marki: znakomitą charakterystykę tłumienia amortyzatorów, jednocześnie komfortową i bezpieczną w razie bardziej dynamicznych manewrów.

Podczas testów, których częścią były także dynamiczne próby na torze, można się było przekonać, jak na prowadzenie samochodu wpłynęło zwiększenie masy. Do dyspozycji, obok nowego, był bowiem Forester poprzedniej generacji. Gdy przycisnęło się oba modele w slalomie czy na ciasnych łukach toru gokartowego, starszy okazywał się – zgodnie z zapowiedzią – nieco bardziej skłonny do przechyłów i do uciekania przedniej osi. Różnicę, choć niewielką, dawało się zauważyć w ciągu kilku minut.

X-MODE do zadań specjalnych

Standardowy (w obu nowych modelach) system wsparcia kierowcy X-MODE, który poprzez kontrolę nad pracą silników, przekładni, przeniesienia napędu na obie osie i hamulcami ma dbać o optymalną trakcję na śliskich czy luźnych nawierzchniach, w nowym Foresterze ma dwa tryby działania: śnieżno-szutrowy oraz na głęboki śnieg i błoto. W tym drugim automatycznie wyłącza się TCS (kontrolę trakcji), więc kierowca może użyć wyższych obrotów silnika, powodując „mielenie" kołami, żeby wydostać się z błota czy śniegu.

Aktywacja systemu pozwala też automatycznie utrzymywać stałą prędkość (bez operowania pedałami hamulca czy gazu) na stromych zjazdach o luźnej nawierzchni, by nie dochodziło do ześlizgiwania się pojazdu. X-MODE ma też inne zalety przydatne w trudnych warunkach.

Próby w zróżnicowanym terenie, w tym pokonywanie przeszkód (np. specjalnie przygotowanych progów) pokazały, że hybrydowy charakter nie tylko niczego w napędzie na obie osie nie popsuł, ale wręcz umożliwił stworzenie funkcji, które bez współpracy silnika spalinowego i elektrycznego byłyby niedostępne.

W napędzie e-BOXER funkcja X-MODE zyskała „ekstramoc". Gdy jest ona nieaktywna, silnik elektryczny – jeśli ma np. wspierać spalinowy podczas przyspieszania – rozwija swój maksymalny moment obrotowy dopiero od prędkości kilku kilometrów na godzinę, nie „od zera". Włączenie trybu X-MODE sprawia, że silnik elektryczny dokłada sporą porcję momentu obrotowego już od chwili, w której samochód rusza. Ta cecha przydaje się przy pokonywaniu przeszkód, na które trzeba najechać (w lesie to może być leżący na drodze konar, który daje się pokonać, w mieście – krawężnik). Wystarczy podjechać do przeszkody i po zatrzymaniu można na nią płynnie, bez ryzykownego, dynamicznego najeżdżania, „wdrapać się".

Próby na torze motocrossowym pokazały też, że zarówno Forester, jak i XV są samochodami, którymi można sobie (w granicach zdrowego rozsądku) pozwolić

na bardzo dużo dzięki pokaźnemu prześwitowi, wynoszącemu jak poprzednio 22 cm, oraz właśnie dzięki dodatkowemu momentowi napędowemu wytwarzanemu przez silnik elektryczny i dostępnemu już od najniższych prędkości. Na stromych podjazdach nie trzeba tak mocno cisnąć gazu. Dla Forestera producent podaje nawet kąty natarcia i zejścia, i nie są to wartości propagandowe. Właściwie nie wiadomo czemu nie podaje ich dla XV, skoro dzielnością nie ustępuje on Foresterowi.

Nie zmieniła się charakterystyka działania napędu AWD. W normalnych warunkach 60% momentu napędowego trafia na przednią oś, lecz w razie zmiany warunków jazdy rozdział momentu między osie płynnie się zmienia tak, żeby uzyskać stabilność ruchu.

Korzyści z „e"

Korzyści, jakie przynosi napęd e-BOXER, najłatwiej dostrzec na przykładzie XV. Wersja hybrydowa (z bądź co bądź dwulitrowym benzyniakiem) spala w większości warunków jazdy mniej paliwa niż niehybrydowa wersja 1. 6. W efekcie w surowym teście spalania WLTP średnie zużycie benzyny jest dla hybrydy o 0,1 l/100 km niższe niż dla silnika 1. 6 (7,9 wobec 8 l/100 km), a emisja CO_2 jest na tym samym poziomie. Pamiętajmy, o ile lepszym przyspieszeniem dysponuje ta odmiana (10,7 s przy 13,9 s do 100 km/h) i o ile wyższą prędkość maksymalną osiąga (odpowiednio 193 przy 185 km/h). Co więcej, oba nowe modele Subaru są cichsze od czysto benzynowych poprzedników.

Wśród cech użytkowych, które zostały zmodyfikowane w nowej generacji Forestera, jest poszerzony bagażnik oraz szerszy i bardziej płaski próg, pokryty antypoślizgową wykładziną. Można go wykorzystać jako stopień podczas ładowania sprzętu na bagażnik dachowy. Forester jest tak wysokim samochodem, że inaczej taka operacja byłaby mocno utrudniona. Ułatwić ją ma także zwiększony kąt otwarcia tylnych drzwi. Szybciej działa elektryczny mechanizm podnoszenia i opuszczania tylnej pokrywy. Teraz ta operacja zajmuje nie prawie 10 s, jak poprzednio, lecz o połowę mniej.

EyeSight (obejmujący m.in. system automatycznego hamowania dla uniknięcia kolizji, adaptacyjny tempomat i system utrzymywania pasa ruchu) to już dobrze znany system wsparcia kierowcy, opracowany i stosowany przez Subaru. Do swojego działania wymaga obecności bezstopniowej skrzyni CVT Lineartronic, ale zdobył tak wysokie uznanie kierowców, że by go mieć, większość klientów decyduje się właśnie na przekładnię CVT.

Nowinką i ciekawym udogodnieniem jest w Foresterze Driver Monitoring System. Za sprawą tego systemu samochód, dzięki kamerom zamontowanym we wnętrzu, rozpoznaje naszą twarz po wejściu do auta i jeszcze przed uruchomieniem silnika wprowadza skojarzone z nią preferencje klimatyzacji, ustawienie foteli oraz lusterek bocznych, a nawet ostatni widok ekranu wielofunkcyjnego. System może zapamiętać w ten sposób pięć osób. Gdy kolejna osoba siada za kierownicą, ustawienia automatycznie zmieniają się. Ważniejszą funkcją układu jest wykrywanie znużenia i obserwacja, czy kierowca nie „gapi się" zbyt długo np. w radio, smartfona czy na prawe lusterko, zamiast na drogę. Jeśli tego typu zachowanie zostanie wykryte, odzywa się upomnienie.

Gruntowna zmiana napędu, zwłaszcza pojawienie się baterii trakcyjnej, musiała odbić się na różnych cechach nowych modeli. Owszem, udało się zachować pojemność bagażników, a nawet uzyskać większą szerokość między tylnymi nadkolami, ale są też i koszty. Zmniejszył się zbiornik paliwa – z 63 do 48 l. Nie ma też wnęki na koło zapasowe – jest tylko komplet naprawczy.

Na właściwej drodze

Subaru, z produkcją przekraczającą milion aut rocznie, przestało być marką niszową. Nie jest też marką żyjącą wyłącznie ze stałych, przywiązanych klientów, choć tych przecież nie brak. XV, który na wielu rynkach jest lokomotywą sprzedaży (w Europie to aż ponad 40%), przyciąga 53% nowych klientów. W przypadku Forestera, który jest drugim filarem marki (przez ostatnie 20 lat to on był liderem Subaru – w Europie z 339 tys. egzemplarzy od 1997 r., na świecie łącznie 3,9 miliona sztuk), nowi nabywcy stanowią 44%. Nowe technologie, zgodne z najnowszymi trendami, to w tym kontekście właściwa droga.

TEKST: **PRZEMYSŁAW KACZMAREK**

XI SUBARIADA ZIMOWA
NA PÓŁWYSEP KOLSKI I NORDKAPP /CZ.2/

Po subariadowych wyprawach na południe, czyli do Rumunii, Bułgarii i na Bałkany, na wschód, czyli na Ukrainę i do Mołdawii, oraz dalej na południowy wschód, czyli na obie strony Kaukazu, przyszedł czas na coś nowego. Wyprawa zimowa, i to w dodatku na północne krańce Europy, to pomysł, o którym Miłosz wspominał mimochodem już wcześniej. Organizował on bowiem już takie wyprawy dla aut terenowych. Nam jednak zaproponował nieco lżejszą formułę.

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Kolejnym etapem naszej wyprawy był Pietrozawodsk. Położone nad jeziorem Onega miasto powstało pod koniec XVIII wieku, w miejscu osady Pietrowskij Zawod, założonej przez Piotra I przy hucie żelaza i fabryce broni. Obecnie jest ono stolicą Republiki Karelii. Do miasta dotarliśmy późnym popołudniem, jednak zanim dojechaliśmy do hotelu, wstąpiliśmy na zakupy do sklepu z pamiątkami. Hotel położony był nad samym brzegiem jeziora. Z zewnątrz widać było, że budynek pamięta poprzednią

Pietrozawodsk, i wyspa Kiży to kolejne etapy naszej zimowej Subariady.

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

Podczas godzinnej podróży poduszkowcami doświadczyliśmy jazdy długimi driftami, co nam, użytkownikom aut marki Subaru, sprawiało niemałą frajdę.

epokę, jednak wnętrza zaskoczyły nas pozytywnie nowoczesnym designem i wysokim standardem. Po zameldowaniu w hotelu i rozlokowaniu w pokojach czekały nas wspólna kolacja w hotelowej restauracji i biesiada do późnych godzin nocnych.

Nazajutrz po śniadaniu udaliśmy się na zamarznięte jezioro, by poduszkowcami „polecieć" na wyspę Kiży. Podczas godzinnej podróży przekonaliśmy się, że pomimo tego, że poduszkowce unoszą się nad powierzchnią, podróż wcale nie jest gładka. Zamarznięta tafla lodu nie jest bowiem gładka jak stół, ale pracuje podobnie jak płyty tektoniczne. Co jakiś czas pojawiały się wypiętrzenia, progi, muldy, które wymuszały na kierujących zmiany kierunku jazdy. W przypadku poduszkowców te zmiany następowały ze sporym opóźnieniem, co powodowało jazdę długimi driftami, co nam, użytkownikom aut marki Subaru, sprawiało niemałą frajdę.

Wyspa Kiży ma około 7 km długości i pół kilometra szerokości. Otacza ją około 5000 drobnych wysepek. Znajduje się na niej kompleks drewnianych cerkwi, uważanych za jeden z największych zabytków architektury drewnianej w Rosji, wpisanych także na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Zwiedziliśmy je w towarzystwie przewodnika, który piękną angielszczyzną przekazał nam wiele cennych informacji związanych z ich historią oraz aktualnym stanem. Najważniejszym i najładniejszym zabytkiem jest cerkiew Przemienienia Pańskiego, zbudowana w 1714 roku, bez użycia gwoździ. Rok budowy to tak naprawdę jedyna pewna informacja. Nie wiadomo bowiem, kto ją zaprojektował i kto ją wzniósł. Obecna cerkiew powstała na miejscu pierwotnej, która spłonęła po uderzeniu pioruna. Ma 37 metrów wysokości i wieńczą ją 22 kopuły, ułożone symetrycznie. Pełniła ona funkcję cerkwi letniej, tzn. odprawiano w niej nabożeństwa od Wielkiej Nocy do 1 października. Obok niej znajduje się cerkiew zimowa pod wezwaniem Opieki Matki Bożej. Cerkiew letnia aktualnie nie jest dostępna dla zwiedzających z uwagi na trwającą skomplikowaną renowację. Przewodnik dokładnie opowiedział nam o problemach związanych z jej odnawianiem. Świątynia posadowiona została bezpośrednio na gruncie, bez fundamentów. Podłoże na tak małej wyspie nie było stabilne i cerkiew zaczęła się przechylać. Długo zastanawiano się, w jaki sposób zabezpieczyć ją przed zniszczeniem i w końcu zdecydowano się na dość nietypowe rozwiązanie. Wstawiono do wnętrza stalową konstrukcję, na której „zawisła" cerkiew, a następnie rozpoczęto jej rozbiórkę od dołu, tworząc solidny fundament, na którym układane są kolejne warstwy ścian budynku. Podczas naszego pobytu prace znajdowały się na wysokości podstaw wież, więc renowacja potrwa jeszcze jakiś czas, zanim cerkiew będzie dostępna dla wiernych i turystów.

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

My mogliśmy zwiedzić cerkiew zimową, do której na czas remontu przeniesiono wyposażenie cerkwi letniej, m.in. przepiękny ikonostas. Po wizycie w cerkwi przewodnik zaprowadził nas do okazałego drewnianego domu, w którym mieszkali „bogaci rolnicy". Bogaci rolnicy różnili się od „biednych" tym, że oprócz rolnictwa i rybołówstwa, którym zajmowali się od wiosny do jesieni, byli także kupcami i miesiące zimowe spędzali w miastach, np. w Petersburgu. Dom był okazały, piętrowy, z wydzieloną częścią mieszkalną, magazynową i warsztatem, w którym m.in. przechowywano łodzie i naprawiano sieci. Po zwiedzeniu domu udaliśmy się na krótki, z racji wielkości wyspy, spacer wśród pozostałych zabytków drewnianej architektury i trafiliśmy na lokalną imprezę. Tego dnia wypadało bowiem święto naleśnika. Animatorki, ubrane w tradycyjne stroje ludowe wciągnęły nas do zabawy. Były gry zespołowe, tańce i śpiewy, zjazdy na nartach i dwuosobowych sankach. Wśród tańców znalazł się również nasz krakowiak. Oczywiście była także okazja do degustacji naleśników najpierw na świeżym powietrzu, a następnie podczas wspólnego obiadu. Po biesiadzie pożegnaliśmy wyspę i poduszkowcami wróciliśmy do Pietrozawodska.

fot. Przemysław Kaczmarek

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

Wieczorem pojechaliśmy z Justyną naszym Forkiem „w miasto", aby znaleźć stację z LPG i zatankować auto. Po zwiedzeniu kilku stacji udało nam się wreszcie namierzyć właściwą. W oczekiwaniu na dystrybutor porozmawialiśmy z kierowcą mikrobusa, który zagadnął nas widząc naszą tablicę rejestracyjną. Był bardzo ciekawy naszych wrażeń z Rosji, ale także tego, jak Rosjanie i Rosja ukazywane są w naszych mediach. Roześmiał się, gdy Justyna powiedziała mu, że w naszych mediach mówią, że Rosjanie „kochają Putina", po czym zgodnie stwierdziliśmy, że mediom nie należy do końca wierzyć. W drodze powrotnej zauważyliśmy, że na bulwarach niedaleko naszego hotelu odbywa się wystawa rzeźb śnieżnych i lodowych. Pomimo mrozu zrobiliśmy sobie spacer, obserwując gotowe dzieła, jak również właśnie tworzone przez artystów, z użyciem różnorakich narzędzi, od ręcznych dłut, po elektryczne i spalinowe piły tarczowe i łańcuchowe. Trzeba przyznać, że niektóre rzeźby robiły niesamowite wrażenie, a uroku dodawało im kolorowe oświetlenie.

Podziwialiśmy wystawę rzeźb śnieżnych i lodowych, tworzonych przez artystów, z użyciem różnorakich narzędzi, od ręcznych dłut, po elektryczne i spalinowe piły tarczowe i łańcuchowe. Niektóre rzeźby robiły niesamowite wrażenie, a uroku dodawało im kolorowe oświetlenie.

fot. Przemysław Kaczmarek × 2

Nazajutrz opuściliśmy hotel i ruszyliśmy dalej na północ. Czekało nas około 700 km jazdy. Droga była szeroka i czarna, ruch niewielki, a po obu stronach drogi rozciągały się bezkresne widoki ośnieżonej tajgi. W miarę pokonywania kolejnych kilometrów

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

las robił się coraz niższy i rzadszy. Czas upływał nam na rozmowach przez CB radio, przerwach na tankowanie, kawę i toaletę. Pod wieczór przekroczyliśmy koło podbiegunowe. Z tej okazji zrobiliśmy sobie krótki postój na wspólne zdjęcie pod okazałym znakiem informującym o tym fakcie.

Wieczorem dotarliśmy do miejscowości Kandałaksza, leżącej nad zatoką o tej samej nazwie. W tym miejscu Morze Białe wcinało się w ląd właśnie tą zatoką, tworząc jednocześnie podstawę półwyspu Kolskiego. Nocleg znajdował się parę kilometrów za i nad miastem, w zbudowanym z drewnianych bali pensjonacie, położonym przy ośrodku narciarskim. Otaczały nas lasy i noc była dość ciemna, liczyliśmy więc na pierwszy kontakt z zorzą polarną. Nadzieję na jej ujrzenie dawała nam także zainstalowana w telefonach aplikacja Aurora, która pokazywała prawdopodobieństwo pojawienia się zorzy w ciągu najbliższych godzin w danym miejscu na mapie. Właśnie tutaj po raz pierwszy znajdowaliśmy się na granicy strefy występowania zórz. Zaopatrzony w aparat wspiąłem się około 100–200 m w górę trasy narciarskiej i czekałem około pół godziny, jednak bez efektu. Rano okazało się, że to, co nie udało się mnie, udało się Marcinowi, który wyszedł na stok tuż po moim powrocie i upolował pierwszą aurorę borealis, uwieczniając ją na fotografii. Rano zjechaliśmy do głównej drogi i zatrzymaliśmy się przy punkcie widokowym, z którego podziwialiśmy usiane wysepkami zamarznięte o tej porze roku Morze Białe. Następnie zatankowaliśmy auta w mieście i ruszyliśmy w kierunku Kirowska.

Półwysep Kolski jest ciekawym miejscem z kilku powodów. Jest rajem dla geologów, ponieważ występuje na nim mnóstwo minerałów. Znajdują się na nim bogate złoża apatytów, fosforytów, rudy miedzi, niklu, kobaltu, wanadu, toru i molibdenu. Jadąc do Kirowska, mijaliśmy nawet miasta, których nazwy pochodziły od konkretnych minerałów lub pierwiastków, jak Apatyty czy Tytan. Góry Chibiny, wśród których leży Kirowsk, są największym na świecie lakkolitem, czyli intruzją magmy, która unosi leżące nad nią warstwy skalne, nie przecinając ich. Półwysep ten jest jednocześnie miejscem zniszczonym ekologicznie. Technologie wydobycia m.in. apatytów mocno degradują środowisko naturalne i zanieczyszczają wodę. Ponadto na terenie półwyspu znajduje się około 250 reaktorów jądrowych, a u jego brzegów, w bazach wojskowych, „dogorywają" wysłużone łodzie podwodne o napędzie atomowym.

Wieczorem dotarliśmy do miejscowości Kandałaksza, leżącej nad zatoką o tej samej nazwie. W tym miejscu Morze Białe wcina się w ląd właśnie tą zatoką, tworząc jednocześnie podstawę półwyspu Kolskiego.

Miasto Kirowsk powstało w 1929 roku. Początkowo nazywało się Chibinogorsk i stanowiło łagr, którego więźniów wykorzystywano do pracy w powstałych tu kopalniach. W 1934 roku zmieniono nazwę na Kirowsk, na cześć bolszewickiego działacza Siergieja Kirowa. Obecnie zamieszkuje je około 26 tys. mieszkańców.

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

Do miasta wjechaliśmy wczesnym popołudniem. Zjedliśmy wspólny obiad w zarezerwowanej przez Beatę restauracji. Po obiedzie zameldowaliśmy się w pensjonacie, a następnie udaliśmy się do miejskiego muzeum. Znajdowały się w nim ekspozycje poświęcone historii miasta i jego patrona, ekspozycja ukazująca metody wydobycia i przetwarzania apatytów, kolekcja samowarów oraz najciekawsza wg nas wystawa minerałów. Zgromadzono tam kilkaset minerałów występujących na terenie Półwyspu Kolskiego oraz sprowadzonych z innych rejonów Rosji. Opis każdego minerału zawierał nazwę rosyjską, międzynarodową, wzór chemiczny oraz informację na temat jego właściwości fizykochemicznych, a jeśli pochodził spoza półwyspu, także miejsce pochodzenia. Chodziliśmy między licznymi gablotami i podziwialiśmy kolory, formy krystaliczne, łamaliśmy sobie języki na nazwach, o wzorach chemicznych nie wspominając. W muzeum znajdowała się także gipsowa, pozłacana kopia „Wielkiego Trójkąta", ponad 36-kilogramowego samorodka złota znalezionego na Uralu w 1842 roku.

Po wizycie w muzeum udaliśmy się do śnieżnej wioski. Była to wielka góra śniegu i lodu, wewnątrz której znajdowały się wydrążone korytarze, a na ich ścianach płaskorzeźby ukazujące postaci z baśni i filmów animowanych. Uroku dodawały różowo-niebieskie iluminacje oświetlające lodowe rzeźby. Po wyjściu na zewnątrz czekało na nas jeszcze kilkanaście wysokich na kilka metrów śnieżnych rzeźb, a na niebie przemknęła nam pierwsza niewielka zorza. Wieczorem Miłosz z Beatą zabrali nas w zupełnie odmienne klimaty, pokazując nam w pensjonacie zdjęcia z ich niedawnej wyprawy do Namibii. Część z nas zachęcona wczorajszym zdjęciem Marcina oraz wieczorną „zajawką" wyszła na zewnątrz i doczekała się pierwszej porządnej zorzy.

fot. Przemysław Kaczmarek × 3

Następnego dnia czekały nas dwie atrakcje. Pierwszą była wycieczka na skuterach śnieżnych dolinami otaczających miasto gór Chibin. Drugą była jazda na nartach po stokach tychże gór. Po śniadaniu pojechaliśmy do wypożyczalni skuterów, gdzie zostaliśmy uzbrojeni w grube nieprzemakalne i nieprzewiewne kombinezony oraz śniegowe buty i kaski. Gdyby nie granatowy kolor kombinezonów, wyglądalibyśmy jak kosmonauci. Po krótkim instruktażu z jazdy na skuterze ruszyliśmy „gęsiego" za przewodnikami. Towarzyszyła nam słoneczna, choć wietrzna pogoda, szybko doceniliśmy więc grubość kombinezonów. Przejechaliśmy najpierw kilka kilometrów dnem długiej doliny, następnie wspięliśmy się na zbocze jednej z gór, na punkt widokowy. Zrobiliśmy sobie przerwę na gorącą herbatę i kanapki w niewielkiej osadzie, a następnie wróciliśmy do bazy kolejną dolinką. Podczas „rozbrajania" się z kombinezonów dowiedzieliśmy się od przewodników, że organizują oni dłuższe, nawet tygodniowe wyprawy skuterami wokół półwyspu, z noclegami w wiejskich chatach. Prosto spod wypożyczalni skuterów podjechaliśmy autami do ośrodka narciarskiego, gdzie szybko wypożyczyliśmy narty, zakupiliśmy karnety i udaliśmy się w kierunku wyciągów. Byliśmy za kołem podbiegunowym w lutym, więc dzień był krótki, a stoki narciarskie zachęcały do jazdy. Chibiny nie są może bardzo wysokie, najwyższy szczyt ma 1201 m, ale wysokość względna jest dość spora. Stację narciarską tworzy klika wyciągów krzesełkowych i talerzykowych, a trasy są długie, szerokie, jednostajnie nachylone i świetnie przygotowane.

W Chibinach znajduje się jeden z bardziej znanych ośrodków narciarskich w Rosji, gdzie śnieg leży przez większą część roku, a dostęp do niego ułatwia lotnisko w sąsiednich Apatytach.

Nie bez powodu jest to jeden z bardziej znanych ośrodków narciarskich w Rosji, gdzie śnieg leży przez większą część roku, a dostęp do niego ułatwia lotnisko w sąsiednich Apatytach. Mała liczba narciarzy na stokach po południu zachęcała nas do jazdy całą ich szerokością i długimi gigantowymi skrętami. Tak więc kilka godzin, które nam zostało do zachodu, w zupełności wystarczyło, aby nasycić się jazdą, tym bardziej że towarzyszył nam kilkunastostopniowy mróz. Ostatni zjazd przy zachodzącym słońcu był niezapomniany. Zjeżdżając powoli i podziwiając złocące się ośnieżone góry, stwierdziliśmy, że fajnie byłoby wdrapać się w nocy na jeden ze stoków i zapolować na zorzę. Stoki były bowiem nieco oddalone od miasta i jego świateł.

Na nocną wyprawę udaliśmy się we czwórkę, z Justyną, Beatą i Marcinem. Zaopatrzyliśmy się w niezbędny sprzęt, tzn. aparaty, kamery, termos z gorącą herbatą oraz butelkę z „prądem". Wspięliśmy się po ciemku około 200–300 m w górę stoku i założyliśmy „obóz". Czekaliśmy około 40 minut, rozgrzewając się herbatą i patrząc na oświetlone miasto, i już powoli traciliśmy nadzieję, pomimo zachęcających komunikatów z aplikacji Aurora. Jednak to, co zobaczyliśmy chwilę później, przeszło nasze najśmielsze oczekiwania. Najpierw wychyliła się zza góry nieśmiało jedna mała zielona falbanka i zniknęła, by po chwili wybuchnąć na pół nieba, falować nad naszymi głowami, rozjaśniać się i ściemniać. Do zieleni dołączyły inne kolory, odcienie fioletu i czerwieni. Było to coś niesamowitego i sami nie wiedzieliśmy, czy patrzeć, robić zdjęcia, czy filmować. Trwało to dobrych kilka minut, a gdy się skończyło i schodziliśmy w dół, mieliśmy ogromną satysfakcję, że zdecydowaliśmy się na tę nocną eskapadę.

ciąg dalszy w następnym numerze

fot. Beata Nowik/przygody4x4.pl

TEKST: **MAREK DWORAK**

MODEL DOBREGO KIEROWCY (KONSTYTUCJA KIEROWANIA SAMOCHODEM) /CZ.9/

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Przyszedł czas na ogarnięcie (że użyję tego modnego ostatnio słowa) tematu wyprzedzania, czyli przejeżdżania obok pojazdu poruszającego się w tym samym kierunku. Wyprzedzanym jest pojazd poruszający się w danym momencie wolniej, a manewr przeprowadza kierujący pojazdem jadącym szybciej i jest on wyprzedzającym.

Przepraszam tych Czytelników, dla których jest to oczywiste, ale pozwalam sobie o tym przypomnieć, ponieważ są tacy kierujący, którzy uważają, że nie wyprzedzają, jeśli wcześniej nie zmieniali pasa ruchu. Otóż manewr wyprzedzania może, ale **nie musi wiązać się ze zmianą pasa ruchu** *(rys. 1)*. Wyprzedzania dokonujemy w chwili, w której wysuwamy się (wyjeżdżamy) przed przód pojazdu jadącego obok nas w tym samym kierunku.

Decyzja o podjęciu manewru wyprzedzania wymaga szczegółowej znajomości przepisów – do których zaraz przejdę – oraz dużej odpowiedzialności i rozwagi, szczególnie gdy jesteśmy na drodze dwukierunkowej i wyprzedzanie pociąga za sobą konieczność wjazdu na pas ruchu dla kierunku przeciwnego *(rys. 2)*.

Celem pełnego i uporządkowanego przedstawienia manewru wyprzedzania podzielę tekst na podtematy. Zachęcam do uważnego czytania i przypominania sobie przepisów dotyczących wyprzedzania, albowiem są one ujęte w polskim prawie w sposób bardzo (może nawet nadmiernie) skomplikowany.

Warunki wstępne wyprzedzania

Zanim przejdę do meritum, zwracam uwagę Czytelników na przesłanki do podjęcia decyzji. Jeżeli „doganianie" pojazdu jadącego przed nami trwało stosunkowo długo, oznacza to, że różnica prędkości pomiędzy pojazdami jest niewielka, co stanowi podstawową przesłankę negatywną w zakresie wyprzedzania. Dotyczy ona przede wszystkim kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, którzy mają ograniczone możliwości przyspieszenia jazdy. Manewr wyprzedzania trwa długo i powoduje co najmniej zagrożenie płynności ruchu (na jezdniach o dwóch pasach w danym kierunku) oraz zagrożenie bezpieczeństwa. W niektórych krajach długi czas konieczny do przeprowadzenia wyprzedzania stanowi o zakazie wykonania tego manewru na autostradzie lub drodze ekspresowej. W Polsce przewinęła się dyskusja dotycząca ustanowienia całkowitego zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na drogach tzw. szybkiego ruchu, co miałoby charakter dyskryminujący tych kierowców i byłoby zabiegiem nazbyt restrykcyjnym.

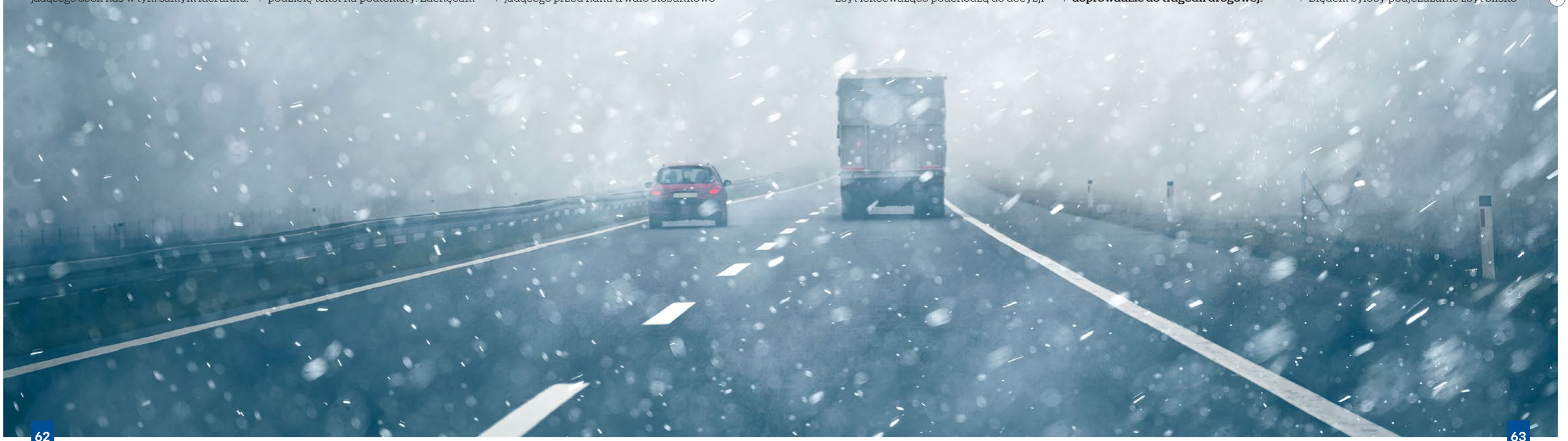
Mnoży się jednak liczba znaków zabraniających samochodom ciężarowym wyprzedzania, a wszystko przez niefrasobliwość kierujących tymi pojazdami. Rzecz dotyczy się również kierowców samochodów osobowych, którzy nazbyt lekceważąco podchodzą do decyzji o podjęciu tego manewru, nie potrafią go sprawnie przeprowadzić, a jeżeli się to uda, to nie jadą szybciej od pojazdu, który wyprzedzili.

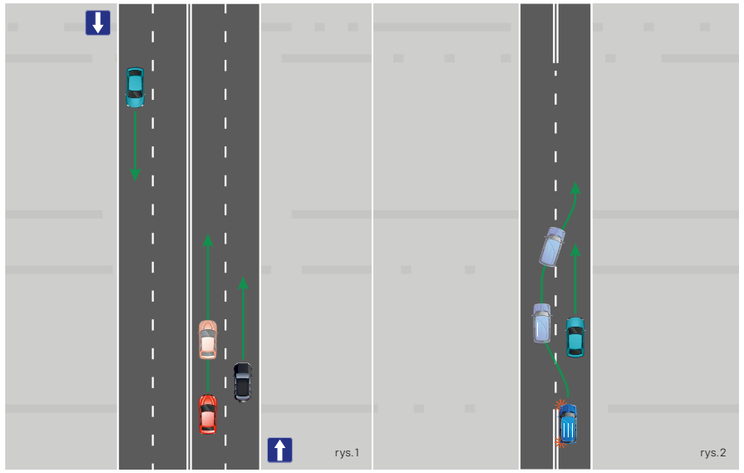
Pamiętajmy, że jazda za pojazdem jest łatwiejsza. Gdy jesteśmy pierwsi, musimy nadążyć z obserwacją wszystkiego, co ważne (przebieg jezdni, jej otoczenie, zachowania uczestników ruchu, znaki drogowe). Ma to szczególne znaczenie w czasie zapadania zmierzchu, podczas jazdy po zmroku oraz w trudnych warunkach atmosferycznych. Pamiętajmy, że jadąc za kimś, jedzie się łatwiej, oczywiście o ile kierowca poprzedzającego pojazdu prowadzi przewidywalnie, czytelnie i w ogóle poprawnie. Po ewentualnym wyprzedzeniu oszczędność czasu dojazdu do miejsca przeznaczenia nie będzie znacząca albo nie będzie jej w ogóle.

Pamiętajmy, że wyprzedzając – w szczególności na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu – podnosimy niebezpieczeństwo ruchu drogowego, a każdy minimalny nawet błąd w wyliczeniach (ocena prędkości pojazdów, wielkości dostępnego odcinka jezdni) lub w wykonaniu może doprowadzić do tragedii drogowej.

Pamiętajmy również, że wykonywanie manewru wyprzedzania nie zwalnia nas z zachowywania limitów prędkości. Reasumując, we współczesnym ruchu, w którym możliwości trakcyjne samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów różnią się coraz mniej, manewr wyprzedzania wiążący się z koniecznością wjazdu na pas dla ruchu z przeciwka powinien być przeprowadzany coraz rzadziej.

Przepisy ruchu drogowego zawierają następujące trzy warunki, które muszą być spełnione, żeby manewr wyprzedzania mógł zostać podjęty. Po pierwsze musimy **mieć odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu**. Jeśli manewr wiąże się z koniecznością powrotu na pas ruchu, który zajmowaliśmy przed wyprzedzaniem, to musimy przekalkulować cały odcinek od momentu początkowej zmiany pasa do zmiany końcowej, pamiętając o odpowiednim odstępie od pojazdu poprzedzającego, a później pozostawianego za sobą, oraz o możliwości pojawienia się pojazdu nadjeżdżającego z przeciwnego kierunku. Błędem byłoby podjeżdżanie zbyt blisko




rys.1

rys.2

pojazdu, który zamierzamy wyprzedzić, zbyt wczesny zjazd po wyprzedzeniu bez uzyskania bezpiecznego odstępu od pojazdu wyprzedzonego oraz dobór zbyt krótkiego odcinka niegwarantującego poprawnego zakończenia wyprzedzania, zanim pojawi się pojazd z przeciwka.

Po drugie musimy **upewnić się, że wyprzedzania nie rozpoczął kierujący jadący za nami**. Błędnym jest przekonanie, że przepisy przewidują wyprzedzanie w kolejności potrzeb. Wyobraźmy sobie, że dojechaliśmy do pojazdu, który będziemy chcieli wyprzedzić, ale na razie nie pozwalają na to warunki ruchu. Jeżeli te warunki powstaną, to nie możemy powiedzieć: teraz my, bo jesteśmy pierwsi w kolejce. Jeżeli pojazd jadący za nami pierwszy zdecyduje się na rozpoczęcie wyprzedzania, to musimy to zobaczyć i się z tym pogodzić.

W tym miejscu pragnę zaapelować do wszystkich kierowców, którzy „na siłę" wykorzystują ten zapis *ustawy „Prawo o ruchu drogowym"*, naruszając linię ciągłą albo granice prędkości. To nie tylko wykroczenia, zachowania wbrew przepisom, to obrzydliwe zachowania wobec innych kierowców, którzy nie wyprzedzają z uwagi na obszar zabudowany albo linię ciągłą. Ci jadący przepisowo czekają na możliwość rozpoczęcia manewru wyprzedzania, ale są tej możliwości pozbawieni przez kierowców „nie fair", który jeszcze w obszarze zabudowanym (chodzi o przekraczanie limitu prędkości), albo na linii ciągłej przystąpił do wyprzedzania.

Po trzecie **musimy upewnić się, że jadący przed nami na tym samym pasie ruchu nie zasygnalizował zamiaru zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu**. W tym przypadku sprawdzamy jedynie, czy pojazd przed nami nie ma włączonego kierunkowskazu po stronie, po której chcemy wyprzedać.

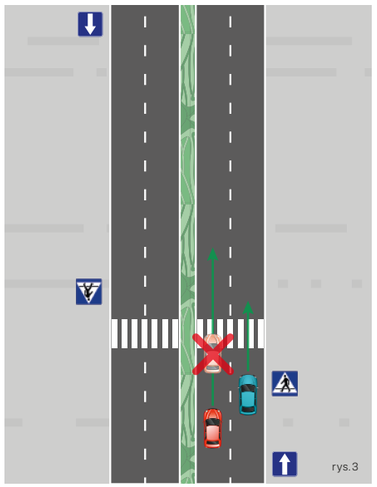
Zakazy wyprzedzania

Zacznijmy od zakazów dotyczących wszystkich pojazdów, bez żadnych wyjątków. Zabronione jest wyprzedzanie **pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym**. Zabronione jest wyprzedzanie **na przejeździe kolejowym** i bezpośrednio przed nim. **Określenie „bezpośrednio przed", które będzie występowało również przy innych zakazach, jest w doktrynie uważane za wyprzedzanie rozpoczęte przed zakazanym miejscem, ale przed nim niezakończone.** Chodzi o całkowite, niepozostawiające żadnych wątpliwości, zakończenie wykonywania manewru wyprzedzania, oczywiście łącznie z powrotem pojazdu wyprzedzającego na pas ruchu, z którego wyprzedzanie zostało rozpoczęte, chyba że nie jest to konieczne (niezależna jazda sąsiednimi pasami ruchu).

Inne powszechne zakazy mają już swoje wyjątki, a więc omówmy je po kolei. Żeby zakończyć tematykę dotyczącą zakazów związanych z obecnością torowiska – zabronione jest wyprzedzanie **na przejazdach przez tory tramwajowe** oraz bezpośrednio przed nimi, z wyjątkiem przejazdów tramwajowych o ruchu kierowanym (oczywiście są to przypadki, w których na przejeździe funkcjonuje sygnalizacja świetlna lub ruchem kieruje funkcjonariusz do tego uprawniony).

Kolejne dwa zakazy związane są z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. **Po pierwsze zakazane jest wyprzedzanie na przejazdach rowerowych i bezpośrednio przed nimi. Po drugie zabronione jest wyprzedzanie na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed takimi przejściami** *(rys. 3)*. Obydwa te przepisy – fundamentalne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – są niestety dość powszechnie łamane, szczególnie w przypadkach, w których wyznaczone są dwa pasy ruchu dla danego kierunku.

Część kierowców tłumaczy się, że poruszali się cały czas danym pasem i nie mieli obowiązku interesować się tym, co dzieje się na sąsiednim pasie ruchu, ponieważ pasa nie zmieniali i nie chcieli go zmieniać. To, że w takiej sytuacji również dochodzi do wyprzedzania, tłumaczyłem na początku niniejszego artykułu. Inni kierowcy tłumaczą się brakiem pieszych na przejściu bądź w pobliżu przejścia. Otóż przepis zakazujący wyprzedzania na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych jest przepisem obowiązującym 24 godziny na dobę, niezależnie od tego, czy na drodze znajdują się piesi lub rowerzyści, czy ich na drodze nie ma. Niestety treść opisywanego przepisu nie została przyjęta do świadomości wielu kierujących posiadających uprawnienia do kierowania jakimś pojazdem (a dotyczy on wszystkich kierujących – kierujących samochodem, autobusem, tramwajem, rowerem...), a co za tym idzie – nie został utrwalony nawyk całkowitego wykreślenia spod możliwości wyprzedzania obszarów przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów oraz dojazdów do tych miejsc.


rys.3

Liczę, że niniejszy artykuł przyczyni się do nadrobienia tych braków. Pozostaje jeszcze jeden aspekt – nawyk dostosowywania naszej prędkości jazdy do prędkości pojazdu poruszającego się sąsiednim pasem ruchu. Przypominam, że obowiązuje przepis o konieczności zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych lub przejazdem dla rowerzystów celem nienarażania użytkowników tych miejsc na niebezpieczeństwo. Dotyczy to także niezagrażania pieszym wchodzącym na przejście i rowerzystom wjeżdżającym na przejazd rowerowy. Omawiane przepisy mają na celu ochronę pieszych i rowerzystów, których moglibyśmy nie zauważyć z powodu ograniczenia widoczności wynikającego z budowy kabiny naszego pojazdu lub przysłonięcia ich przez pojazd przez nas wyprzedzany. Polska jest krajem, w którym na przejściach dla pieszych i na przejazdach dla rowerzystów jest najwięcej wypadków spośród wszystkich krajów Unii Europejskiej. Zakazy wyprzedzania nie obowiązują – analogicznie jak w przypadku przejazdów tramwajowych – gdy ruch na przejściu lub przejeździe jest kierowany.

Pozostał nam do opisania jeszcze jeden zakaz, który ma kilka wyjątków i dotyczy tylko określonej grupy pojazdów wyprzedzanych, tylko w określonym miejscu. Chodzi o zakaz wyprzedzania jadących jezdnią pojazdów silnikowych w następujących trzech miejscach:

- **przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia**,
- **na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi**,
- **na skrzyżowaniu**, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany.

Z dyspozycji przepisu wiemy, że zakazy te nie dotyczą wyprzedzania jadących po jezdni rowerów i motorowerów oraz pojazdów silnikowych, które znajdą się na poboczu w celu ułatwienia wyprzedzania, czyli pojazdów wolnobieżnych i ciągników rolniczych. Ponadto ustawodawca przewidział wyjątki w kwestii wyprzedzania z lewej strony pojazdów silnikowych jadących jezdnią na zakrętach i przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia – na drogach jednokierunkowych oraz takich dwukierunkowych z wyznaczonymi pasami ruchu, na których nie wjedziemy na część jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym – w miejscu, gdzie jest to zabronione znakami na jezdni. Zwróćmy uwagę, że wynika z tego, iż na zakrętach oznaczonych znakami ostrzegawczymi i przed wierzchołkami wzniesień dopuszczone jest wyprzedzanie wszystkich pojazdów, jeśli nie ma zagrożenia zetknięcia się z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka, przy czym wyprzedzanie to jest możliwe jedynie z lewej strony pojazdu wyprzedzanego.

Jest też wyjątek od zakazu wyprzedzania na skrzyżowaniach innych niż skrzyżowania o ruchu okrężnym lub z sygnalizacją (bądź osobą sterującą ruchem). Brzmi on następująco: dopuszcza się wyprzedzanie pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia, pod warunkiem, że kierujący nie wjeżdża na część jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym.

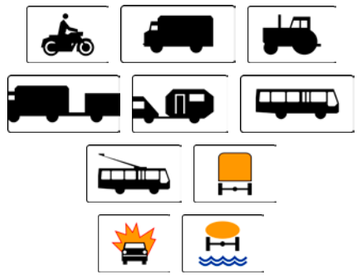
Uczulam kierowców na to, żeby przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania poza obszarem zabudowanym zwracali uwagę na obecność któregoś ze znaków ostrzegających przed zbliżającym się skrzyżowaniem:

Oczywiście po przejechaniu obok takiego znaku nie powinniśmy przystąpić do wyprzedzania pojazdów silnikowych.

Zakaz wyprzedzania może bezpośrednio wynikać ze znaków drogowych, przy czym zawsze dotyczy określonej grupy pojazdów. Będą to znaki zakazu wyprzedzania pojazdów silnikowych wielośladowych przez wszelkie pojazdy silnikowe oraz zakazu wyprzedzania pojazdów silnikowych wielośladowych przez samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej większej niż 3,5 t.

W przypadku obecności na drodze pierwszego z tych znaków można wyprzedzać wszelkie pojazdy jednośladowe oraz te wielośladowe, które nie są pojazdami silnikowymi (tj. pojazdy niewyposażone w silnik, tramwaje oraz pojazdy wielośladowe zarejestrowane jako motorower).

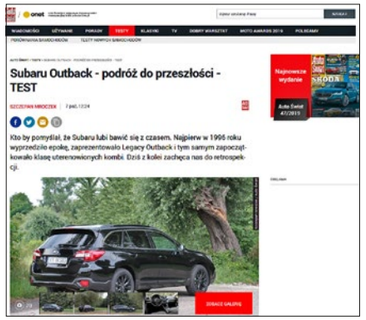
W przypadku występowania drugiego z tych znaków zabrania się wykonywania manewru wyprzedzania jedynie kierowcom dużych ciężarówek, ciągników samochodowych i pojazdów specjalnych. Umieszczona pod znakiem zakazu wyprzedzania tabliczka oznacza, że wyprzedzającym nie może być pojazd, którego symbol znajduje się na tabliczce.



Oczywistym przeciwskazaniem do podjęcia manewru wyprzedzania byłaby konieczność naruszenia linii ciągłych.

Przepisy dotyczące przebiegu manewru wyprzedzania przedstawię i zinterpretuję w następnym odcinku.

ciąg dalszy w następnym numerze



Auto Świat
7 PAŹDZIERNIK 2019

Subaru Outback – podróż do przeszłości – TEST

Kto by pomyślał, że Subaru lubi bawić się z czasem. Najpierw w 1996 roku wyprzedziło epokę, zaprezentowało Legacy Outback i tym samym zapoczątkowało klasę uterenowionych kombi. Dziś z kolei zachęca nas do retrospekcji.

W Subaru Outback to silnik serwuje nam podróż do przeszłości. I wcale nie dlatego, że mamy do czynienia z bokserem. To jedyny, poza Mazdą 6, model w klasie, który wciąż korzysta z silnika bez turbosprężarki. Oczywiście nie bierzemy pod uwagę skomplikowanych konstrukcji hybrydowych, które zwykle mają pod maską silnik wolnossący. Z hybryd Subaru czerpało natomiast inspirację, wybierając bezstopniową skrzynię biegów, która jest kolejnym ewenementem. W dziennikarzu wszystkie nietypowe konstrukcje budzą ciekawość, więc z zainteresowaniem sprawdzam, dlaczego Subaru upiera się przy takim zestawieniu?

Subaru Outback – soczysty i gładki dźwięk

Dodaję gazu i słyszę ten jakże przyjemny gang silnika wolnossącego, który perfekcyjnie porozumiewa się z kierowcą. Z przyjemnością odświeżam w sobie wspomnienia sprzed lat. Dodaję gazu, a silnik reaguje błyskawicznie i dźwiękiem dopinguje do ostrzejszego traktowania. Takie wrażenia w nowych samochodach są już dziś rzadkością. (...)

Skrzynia Outbacka nie jest błyskotliwa, ale za to może pochwalić się niskimi oporami pracy, co przekłada się pozytywnie na zużycie paliwa. Okazuje się, że wcale nie trzeba wykorzystywać downsizingu, by spalanie utrzymywało się przy spokojnej jeździe na satysfakcjonującym poziomie ośmiu litrów na setkę. A mamy przecież do czynienia z dużym kombi z napędem 4×4. Korzystając ze zbiornika paliwa wielkości 60 litrów, możemy cieszyć się realnym zasięgiem na poziomie 750 km. Nie jest to jedyna cecha Outbacka, która zachęca do dalekich podróży.

Subaru Outback – bezstresowa jazda

Tradycyjne podejście do konstrukcji samochodu można zaobserwować – poza stylizacją – również w innych elementach Subaru. Opony o profilu w wysokości 65 w połączeniu z podniesionym zawieszeniem i prześwitem na poziomie 20 cm powodują, że Outback jest samochodem bezproblemowym. Trudno w nim zniszczyć felgi, najeżdżając na krawężnik, czy porysować podłogę, opuszczając drogę asfaltową. Z solidnym napędem na cztery koła, komfortowym zawieszeniem i oponami, które wyglądają jak balony, możesz pędzić 60 km/h po drodze gruntowej i samochód nie daje najmniejszych powodów do obaw. Wnętrze wykonane jest z wysokiej jakości materiałów, choć bez trudu możesz wymienić kilkanaście samochodów w tej klasie, w których środek zaprojektowany jest z większym polotem. Outback ujmuje za to przestronnością, szczególnie na tylnych fotelach oraz bagażnikiem o pojemności 559 l, który można powiększyć do 1848 l.

Subaru Outback – zabawa z czasem

Podróż do przeszłości zaburzają multimedia. Wysokiej jakości ekran, liczne aplikacje i systemy bezpieczeństwa powodują, że błyskawicznie przenosisz się do teraźniejszości. Rząd kamer umieszczonych na szybie w okolicach lusterka wstecznego czujnie monitoruje przestrzeń przed samochodem, ostrzega w uzasadnionych przypadkach przed niebezpieczeństwem i pozwala korzystać z aktywnego tempomatu.

Subaru wyprzedziło po raz kolejny czas, oferując od kilku lat coraz przydatniejszą dziś funkcję. Notorycznie spotyka się kierowców, którzy wykorzystują chwilę oczekiwania na czerwonych światłach na przeglądanie telefonu. Jeśli zaśpisz ze startem, Subaru poinformuje cię dźwiękiem, że samochód stojący przed tobą już ruszył i teraz pora na ciebie. (...)

Subaru Outback jest samochodem o oryginalnych rozwiązaniach i to stanowi jego atut. Nie rywalizuje z mainstreamem, ale szuka osobowości, które poczują się wyjątkowo za jego kierownicą. Poza tym zabiera w podróż do przeszłości, która – jak się okazuje – może być całkiem przyjemna.

Fleet
31 PAŹDZIERNIK 2019

Twarzą w... kamerę

Forester e-BOXER

Cenię prezentacje organizowane przez europejski oddział marki Subaru, ponieważ zawsze możemy sprawdzić samochody w różnych warunkach, a dodatkowo zmiany wprowadzone względem poprzedników możemy poczuć w praktyce, ponieważ mamy okazję porównać nowy model z poprzednikiem. (...)

Z zaletami Subaru

Niech sceptyków nie zwiedzie hybryda pod maską. Forester z oznaczeniem e-BOXER to pełnoprawne Subaru z silnikiem w układzie bokser i napędem wszystkich kół AWD. (...) warto jednak podkreślić, że silnik elektryczny oferuje dodatkowy moment w wysokości 66 Nm. Nie tylko rekompensuje on zwiększoną masę samochodu, ale oferuje także znacznie płynniejszą jazdę w terenie. Na samym silniku elektrycznym przejedziemy prawie 2 km, ale pamiętajmy, że to tzw. miękka hybryda. Podczas testu, w różnych warunkach, w tym w naprawdę w trudnym terenie, Forester spalił nam niewiele ponad 9 litrów. Biorąc pod uwagę uwarunkowania trasy, to bardzo dobry wynik. To w dużej mierze zasługa bezstopniowej przekładni Lineatronic. Bezstopniowej, ale siedmiobiegowej. Jak to możliwe? Biegi w przekładni są symulowane.

Możemy się o tym przekonać, kiedy staramy się zmieniać biegi za pomocą łopatek przy kierownicy. Jednak największe zalety Forestera mogliśmy odczuć podczas porównania z poprzednikiem na torze. Nowa platforma SGP zapewniła zdecydowanie lepszą pracę zawieszenia, jeżeli chodzi o jego sztywność. Pokonując slalom z prędkością 50 km/h, nowy samochód słuchał się idealnie poleceń kierowcy, poprzedni model wymagał już zmniejszenia prędkości. Trudno sobie to wyobrazić, biorąc pod uwagę fakt, że poprzedni Forester należał do jednych z najlepiej się prowadzących modeli w segmencie.

X-MODE

Seria komiksów i filmów o mutantach X-Men zawładnęła sercami fanów. Każda z postaci miała określone moce. Pod tym względem Forester z systemem X-MODE także może pochwalić się dodatkowymi mocami. Możemy wybrać tryb jazdy w błocie lub piachu bądź głębokim błocie i piachu. Tutaj właśnie możemy odczuć zalety momentu obrotowego dostępnego od razu z jednostki elektrycznej. Bez załączonego trybu musimy zdecydowanie mocniej naciskać pedał gazu przed przeszkodą, z trybem tę samą przeszkodę pokonujemy od razu. Dodatkowo sprawdziliśmy asystenta zjazdu. Zdejmujemy nogę z hamulca i samochód sam zjeżdża, dostosowując prędkość automatycznie. Właściciele Subaru Forester, sprawdźcie, co potrafi wasze auto w terenie, a jeżeli nie macie, to kupcie i sprawdźcie, będziecie zaskoczeni.

Widzę cię

(...) od lat marka umacnia swój wizerunek jako marki przede wszystkim dbającej o bezpieczeństwo. Dzięki systemowi EyeSight (naprawdę jeden z najlepszych systemów wspomagających kierowców), wspomaga nas asystent pasa ruchu, aktywny tempomat, a teraz także przedkolizyjne hamowanie awaryjne. Dodatkowo samochód sam zahamuje na biegu wstecznym, kiedy ktoś wejdzie w jego trajektorię podczas cofania.

Forester to naszpikowany nowoczesnymi technologiami samochód, tylko w odróżnieniu od niektórych modeli, technologia nie przeszkadza, a pomaga kierowcy.

To jednak nie wszystkie nowinki oparte na systemie kamer. Kamera skierowana na kierowcę (możemy zapisać pięciu użytkowników) po wejściu do kabiny dostosuje klimatyzację, ustawienia fotela, stacje radiowe czy lusterka. Także, kiedy tracimy koncentrację i nie patrzymy na drogę, powiadomi nas o tym. Co istotne, są to systemy, które nie irytują, a wspomagają kierowcę w czasie jazdy.

Jednak Forestera zmieniono nie tylko w aspekcie nowoczesnych technologii. Zadbano także o bardzo prozaiczne ulepszenia. Zmieniono relingi dachowe, aby łatwiej zakładać bagażniki, poszerzono progi w samochodzie, zwiększono bagażnik i jego otwór, a nawet przyspieszono hydrauliczne otwieranie i zamykanie jego klapy. Kiedy podczas konferencji usłyszałem, że siłowniki działają szybciej, pomyślałem: oho, jakie to ma znaczenie. Kiedy podczas przerwy kawowej sprawdzałem działanie siłowników, zrozumiałem, że podczas kilkuletniego użytkowania można zaoszczędzić w ten sposób kilka dni życia.

Dobrze się jeździ

Dobrze sobie radzi nowy Forester w terenie, świetna sztywność nadwozia powoduje, że prowadzi się doskonale na asfalcie (...)

Nowy Forester jest doskonale wykończony wewnątrz, chociaż trzeba się przyzwyczaić, którymi pokrętłami/przyciskami obsługujemy który ekran. Jest też doskonale wyciszony i świetnie się prowadzi. Zwolennikiem systemu EyeSight byłem od zawsze. (...)

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

Zdjęcie na okładce: **Jan Cetera**

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

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.

plejady.**subaru.pl**
facebook.pl/**MagazynPlejady**
ISSN 1897-1989