



**KERATRONIK**

Kompleksowe systemy GPS



Tel.: 801 880 800  
www.keratronic.pl

**JEDŹ BEZPIECZNIE,  
JEDŹ PEWNIENIE...**



**...OSZCZĘDZAJ!**

NR 71 (2/2017)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR 71 (2/2017)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

RAJDY

**Subaru Poland Rally Team  
stawia na młodzię**

ROZMOWY

**Mistrzowskie doświadczenie -  
rozmowa z Tomaszem Kucharem**

CIEKAWOSTKI

**Subaru  
w służbie prawu**

KWIECIEŃ 2017

04

ISSN 1897-1989



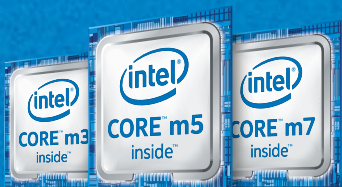
9 771897 198705



# ROZWIĄZANIE O PODWÓJNYM POTENCJALE

**RTV EURO AGD**

Zapraszamy do salonów  
i na [euro.com.pl](http://euro.com.pl)



## Walka systemowa

Jako człowiek nieco starszej daty miałem czasami problemy z najróżniejszymi systemami mającymi, w myśl przekazu marketingowego, ułatwić życie.

Niemniej podchodzę do nich zawsze (przynajmniej przy pierwszej styczności) z dużą dozą optymizmu. I tak, gdy zdarzyło się, że w wyniku spadku stałem się współwłaścicielem konta w PKO BP, nie oczekiwałem jakichś utrudnień. Formalności załatwiałem wspólnie z drugim spadkobiercą w lokalnym przedstawicielstwie. Po pewnych perturbacjach, aczkolwiek niespowodowanych systemami, lecz... relacjami międzyludzkimi, udało się wszystko załatwić i obsługująca nas urzędniczka wręczyła odpowiednie dokumenty. Gdy przyszedł czas, aby z rzeczowego konta dokonać drobnego przelewu, nie oczekiwałem trudności. System w internecie zaakceptował moją obecność i bez zbędnych ceregieli przyjął wszelkie informacje na temat adresata oraz wartości przelewu. Wprowadzi w automatycznej wyszukiwarce pod hasłem „podatki” Urzędu Miasta znaleźć się nie dało, ale za to przy okazji dowiedziałem się, jak wiele jest w naszym kraju różnych podatków. Nie będę ich w tym miejscu wyliczał, gdyż liczba stron w „Plejadach” jest ograniczona. Niestety przed sfinalizowaniem operacji zrobiłem najwidoczniej coś „nie tak”, w wyniku czego system natychmiast zapomniał wszystko, co mu pracownicy przekazałem, i miałem okazję zacząć zabawę od początku.

Posługując się zapisanym (tradycyjnie, na kartce papieru) PIN-em, ponownie udało mi się po kilku minutach dotrzeć do finału. Z ulgą przycisnąłem ENTER. Ale zamiast przyjęcia zlecenia system uprzejmie mnie poinformował, że nie jestem zarejestrowany. Na szczęście poddał też pomysł, aby zadzwonić pod odpowiedni numer i zarejestrować się przez doradcę.

Wykonałem więc rzeczony telefon i już po kilku minutach oczekiwania oraz pokonaniu znanej bariery („jeżeli chcesz się połączyć z... wciśnij 1...” itd.) udało mi się dotrzeć do żywego człowieka. Bardzo sympatyczna pani zaczęła weryfikować moją osobę. Quiz w postaci banalnych pytań w rodzaju danych osobowych, imienia ojca, daty ślubu czy nazwiska panińskiego matki przeszedłem brawurowo. Problem pojawił się przy pytaniu o adres e-mail. Jako że używam trzech, podałem na wszelki wypadek wszystkie trzy. Pani zamilkła. Po chwili zadumy poinformowała mnie, że niestety dwie odpowiedzi są błędne i powinienem się udać do placówki. Powstrzymałem się przed użyciem słów ogólnie uznanych za obraźliwe.

W placówce już po około 15 minutach od „wzięcia numerka” zostałem zaproszony do stanowiska doradcy. Tak szybko, gdyż byłem jedynym klientem. Tam zostałem skonfrontowany z pytaniem, dlaczego w momencie wydawania dokumentów nie zostałem od razu zarejestrowany w systemie. Pomimo tego, że odpowiedzi nie znałem, udało się tego

aktu dokonać. Ale przelew wykonałem na miejscu, za pośrednictwem żywego człowieka. Jednak co pewne, to pewne.

Nie chciałbym, aby powstało wrażenie, że źle mówię o PKO. O nie. Właśnie dzisiaj zadzwoniła do mnie miła pani z Deutsche Bank Polska, aby się upewnić, że istotnie dokonałem płatności kartą kredytową. Bez zbędnych formalności udało mi się potwierdzić tę transakcję. Zapytany, czy ona może czymś jeszcze służyć, odpowiedziałem, że tak – chciałbym się dowiedzieć, kiedy otrzymam nową kartę, gdyż data przydatności aktualnej właśnie się kończy. Miła pani zaoferowała, że połączy mnie z doradcą, z czego skorzystałem. Równie miły głos poinformował mnie, że zostałem „pozytywnie zweryfikowany” (pewnie niejeden policjant o takim komunikacie może tylko pomarzyć). Następnie (mniej miły, ale też nagrany) głos zaanonsował, że mam podać 6 cyfrę numeru klienta... Odłożyłem słuchawkę.

Życzę Państwu (i sobie), aby te nowoczesne systemy ktoś jednak sprawdzał, a nie traktował klientów jak króliki doświadczalne czy loterię fantową (albo się uda, albo nie).

PS. Miałem lecieć z Zurichu do Krakowa. Podszedłem do automatu wydającego karty pokładowe. Zidentyfikowałem się systemowi kartą Miles& More. Otrzymałem kartę pokładową z zaznaczonym miejscem na lot do... Los Angeles (na szczęście na lotniskach też są jeszcze żywi ludzie).

**Witold Rogalski**  
Dyrektor Subaru Import Polska





**6** **AKTUALNOŚCI**

**12** **TARGI**  
Subaru na 87. Salonie Samochodowym w Genewie

**16** **RAJDY**  
Subaru Poland Rally Team stawia na młodzię

**18** **ROZMOWY**  
Mistrzowskie doświadczenie -  
rozmowa z Tomaszem Kucharem

**26** **ZŁOT PLEJAD**  
XIV Złot Plejad

**28** **BEZPIECZEŃSTWO**  
Dlaczego nogi są ważniejsze?  
EyeSight - zobaczyć niebezpieczeństwo

**36** **PODRÓŻE**  
Droga jest celem  
VI Subariada - Macedonia, Albania /cz. 2/  
Ekspres polarny

**52** **CIEKAWOSTKI**  
Subaru w służbie prawu

**56** **HISTORIA**  
Nakajima Aircraft Company -  
technologia idzie do cywila

**60** **PRZEPISOWO**  
Znaki i sygnały drogowe /cz. 3/

**66** **PISZĄ O NAS**





## Imprezy w specyfikacji amerykańskiej z tytułem TSP+

Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) przyznał niedawno tytuł Top Safety Pick+ (TSP+) Imprezie w amerykańskiej specyfikacji 2017 (zarówno wersji sedan, jak i hatchback). Obie nagrodzone wersje modelu wyposażone były opcjonalnie w system EyeSight, reflektory w technologii LED i system inteligentnego przełączania światła mijania na światła drogowe.

Wyróżnione Imprezy wypadły rewelacyjnie w pięciu podstawowych testach IIHS, mających na celu ocenę poziomu bezpieczeństwa podróży podczas niebezpiecznych sytuacji na drodze. Eksperti dokładnie przyznali się zachowaniu każdej z nich w dwóch

różnych przypadkach zderzenia czołowego, w sytuacji uderzenia w bok pojazdu oraz przy jego dachowaniu. Zweryfikowali oni także zachowanie zagłówek i siedzeń w chwili uderzenia w tył samochodu. Obie Imprezy we wszystkich wymienionych testach otrzymały najwyższą możliwą do uzyskania ocenę - „dobrą”. Ponadto uzyskały one najwyższą notę „superior” w badaniu mającym na celu ocenę rozwiązań pomagających kierowcy uniknąć zderzenia, czyli systemów bezpieczeństwa prewencyjnego. W tym przypadku o wspaniałym wyniku przesądziła obecność systemu EyeSight na ich pokładzie. Imprezy przeszły również pomyślnie

wprowadzone w ubiegłym roku dodatkowe badanie, w którym ocenie poddawane są reflektory pojazdów. Wykonane w technologii LED z dodatkowym systemem inteligentnego przełączania światła mijania na światła drogowe (HBA: High Beam Assist) zasłużyły na ocenę „dobrą”, w przypadku zaś braku tego systemu - na notę „akceptowalną”.

Z uznaniem ekspertów Instytutu spotkał się ponadto zastosowany w Imprezach system mocowania fotelików dziecięcych ISOFIX, znany w USA pod nazwą LATCH. Łatwość jego obsługi zdecydowała o przyznaniu mu oceny „dobrej+”. Zestaw tak wysokich not przesądził o nadaniu obu odstonom

Imprezy tytułu TSP+. W tym miejscu warto zaznaczyć, że Impreza jest jedynym małym samochodem, któremu udało się osiągnąć tak świetne wyniki we wszystkich testach przeprowadzanych przez IIHS.

Spełniając zaostrome kryteria IIHS, japońska marka po raz kolejny udowodniła, że jej samochody są prawdziwą wizytówką bezpieczeństwa. Pod koniec ubiegłego roku tytułem TSP+ cieszyły się Legacy, Outback i Forester w amerykańskiej specyfikacji 2017. Teraz do ich grona dołącza Impreza, a my wierzymy, że już niebawem usłyszymy o kolejnym modelu spod znaku Plejad docenionym przez wymagających ekspertów Instytutu. ■

## Subaru - ku lepszemu

Jako że często słycać pytania, jakie działania mające na celu poprawę świadczonych usług i produktów podejmuje Subaru Import Polska - oto odpowiedź. Firma od początku swojej działalności dokłada wszelkich starań, by zapewnić jak najwyższy poziom świadczonych przez siebie usług. W tym celu od wielu już lat przeprowadza badania ankietowe wśród swoich klientów. Dotyczą one jakości oferowanych produktów i usług we wszystkich jej placówkach działających w ramach autoryzowanej sieci na terenie Polski. Celem ankiet jest uzyskanie informacji na temat stopnia zadowolenia klientów Subaru. Wszystko po to, by wspomnianą jakość stale podnosić i w jak największym stopniu dopasować się do oczekiwań i potrzeb użytkowników samochodów spod znaku Plejad w naszym kraju.

Podstawową ankietą przeprowadzaną przez Subaru Import Polska jest Sales Satisfaction Index (SSI). W anonimowym badaniu uczestniczyć mogą tylko właściciele samochodów kupionych w Polsce. Dostępna w formie elektronicznej ankiet, której wypełnienie nie powinno zająć więcej niż 2,5 minuty, dostarcza cennych informacji na temat zadowolenia klientów japońskiej marki z poziomu usług świadczonych przez polską autoryzowaną sieć placówek Subaru. Uważana analiza uzyskanych odpowiedzi ma na celu poprawę jakości tychże usług.

Głównym celem drugiego z przeprowadzanych badań - Customer Satisfaction Index (CSI) - jest z kolei uzyskanie informacji zwrotnej od klientów na temat jakości usług świadczonych przez ASO Subaru. Dzięki krótkiej, zajmującej najwyżej kilka minut, anonimowej ankiecie Subaru Import Polska może poznać opinie i wrażenia kierowców związane z obsługą w poszczególnych punktach serwisowych, w których zlecane jest między innymi wykonanie przeglądu okresowego pojazdów. Uzyskane oceny służą następnie jako wskazówki przy podnoszeniu jakości usług świadczonych przez partnerów serwisowych Subaru.

Trzecim z badań przeprowadzanych anonimowo jest New Car Buyer Survey (NCBS), adresowane do nabywców nowych samochodów. Ankieta, prowadzona przez instytut GfK Polonia na zlecenie Subaru Corporation, ma na celu poprawę jakości produktu rozumianego jako przyszłe modele marki Subaru. Przygotowana została ona w wersji papierowej, możliwe jest jednak również udzielenie odpowiedzi w formie elektronicznej.

Jedną z ankiet, która nie jest anonimowa, jest ankieta marketingowa. Dotyczy ona tzw. filozofii Subaru. Zadaniem klientów marki jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, które z elementów tejże filozofii są dla nich istotne i którymi kierują się przy wyborze samochodu. Pytania zawarte w ankiecie odnoszą się zarówno do osoby kupującego, jak i do wybranego pojazdu. ■



## Forester najlepszym pojazdem użytkowym w Kanadzie

S towarzyszenie dziennikarzy motoryzacyjnych w Kanadzie (AJAC) po raz kolejny wyróżniło samochód marki Subaru. Tym razem eksperci z branży motoryzacyjnej przyznali tytuł pojazdu użytkowego roku Foresterowi w specyfikacji 2017. Informacja o wyróżnieniu podana została do publicznej wiadomości w lutym

podczas konferencji prasowej zorganizowanej w ramach międzynarodowego salonu samochodowego Auto Show w Toronto.

W grudniu ubiegłego roku Forester zasłużył na miano najlepszego małego pojazdu użytkowego w Kanadzie i znalazł się w gronie trzech finalistów walczących o zaszczytny tytuł samochodu użytkowego roku 2017. Na tle rywali model Subaru wyróżnił się świetnymi możliwościami jezdnyymi w różnych warunkach drogowych

i pogodowych, niezawodnością i zaawansowanymi rozwiązaniami decydującymi o bezpieczeństwie podróżnych. Ten zestaw zalet przesądził o jego ostatecznym zwycięstwie. Podkreślić należy, że w kwestii bezpieczeństwa Forester od lat zwraca również uwagę amerykańskich ekspertów testujących pojazdy w Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) – model otrzymał tytuł Top Safety Pick (z plusem

w przypadku wersji wyposażonych w system EyeSight) już jedenaście razy z rzędu.

Program oceny pojazdów opracowany przez kanadyjskich dziennikarzy ma na celu dostarczenie kierowcom rzetelnych informacji na temat zachowania się nowych modeli podczas codziennej jazdy. Kryteria oceny obejmują wiele cech samochodów, poczynawszy od ich bezpieczeństwa, na przestrzeni ładunkowej kończąc.

Pojazdy i zastosowane w nich nowe technologie oceniane są w kilkunastu kategoriach – w tym roku było ich dwanaście. Zadowolonia z wyników

rankingu nie krył Shiro Ohta, prezes Subaru w Kanadzie. Zwycięstwo Forestera jest bowiem wspaniałym dopełnieniem ubiegłorocznej rekordowej sprzedaży samochodów spod znaku Plejad na kanadyjskim rynku. Jest ono również kontynuacją sukcesów japońskiej marki w 2015 roku, kiedy to dziennikarze AJAC przyznali Legacy tytuł samochodu roku, a Outbacka ogłosili najlepszym nowym SUV-em o wartości nieprzekraczającej 35 000 dolarów. ■



## Consumer Reports wyróżnia XV i Forestera

A amerykańska organizacja ekspercka Consumer Reports przeprowadziła niedawno ranking SUV-ów. Samochody poddane zostały ocenie w sześciu najpopularniejszych kategoriach, a listę modeli prezentujących się najlepiej i najgorzej w każdej z nich opublikowano na oficjalnej stronie internetowej organizacji pod koniec lutego. Aż w dwóch kategoriach samochody Subaru były nie do pobicia – XV (w Ameryce Północnej nazywany Crosstrekem) określony został najlepszym małym SUV-em, Forester z kolei najlepszym SUV-em kompaktowym.

Badania Consumer Reports obejmowały szereg wymagających testów, a cechy i możliwości samochodów sprawdzone zostały zarówno

na torze, jak i na drogach publicznych. Zgrabne Subaru XV zyskało uznanie ekspertów za świetne możliwości jazdy w terenie. Dzięki większemu prześwitowi samochód bez trudu radził sobie nawet z bardzo głębokimi koleinami. Jurorzy docenili również oszczędny 2-litrowy silnik pojazdu, którego zużycie paliwa nawet przy wymagającej jeździe można uznać za satysfakcjonujące. Najwyżej oceniony w kategorii kompaktów Forester urzekł z kolei ekspertów przestronnym wnętrzem, imponującym wyposażeniem mającym na celu zapewnienie bezpieczeństwa podróżnych i znakomitą widocznością. Wyrazy uznania przypadły również modelowi za wyjątkowo oszczędne zużycie paliwa. Forestera prowadzi się przy tym

niezwykle łatwo, a obecne na pokładzie systemy, informacyjno-rozrywkowy oraz łączności, uzupełnione intuicyjnym ekranem dotykowym, sprawiają, że podróż tym właśnie modelem staje się jeszcze przyjemniejsza.

Wyróżnienie aż dwóch modeli Subaru przez Consumer Reports jest dowodem na to, że w rywalizacji z przedstawicielami innych marek pojazdy spod znaku Plejad radzą sobie świetnie i ciężko im dorównać. Dwa pierwsze miejsca na sześć możliwych cieszą tym bardziej, że opublikowane wyniki rankingu i ich uzasadnienie przez cenionych ekspertów z całą pewnością przyniosą dalszy wzrost zainteresowania Amerykanów SUV-ami japońskiej marki. ■



## Outback idealnym kombi skrojonym na miarę amerykańskiej rodziny

Amerykańska firma medialna U.S. News & World Report, słynąca między innymi z przeprowadzanych przez siebie rankingów samochodów, opublikowała niedawno wyniki ostatniego z nich. W badaniu Best Cars for Families przyjrano się uważnie nowym pojazdom pod kątem ich dopasowania do potrzeb typowej amerykańskiej rodziny. W gronie samochodów typu kombi Outback w specyfikacji 2017 nie miał sobie równych, wygrywając w tej właśnie kategorii już po raz szósty z rzędu! Oficjalne wyniki rankingu opublikowane zostały na stronie internetowej firmy na początku marca.

W badaniu pojazdów, skupionym na potrzebach typowo rodzinnych, analizie poddano aż 211 modeli. Samochody oceniane były w 18 różnych kategoriach. Na miano zwycięzcy w każdej z nich mógł zasłużyć jedynie pojazd, któremu udało się spełnić jednocześnie kilka warunków. Każdy z numerów jeden musiał cechować się idealną proporcją przestrzeni przeznaczonych dla pasażerów do przestrzeni bagażowej, uzyskać pozytywne oceny ekspertów i wysokie noty za bezpieczeństwo, a także oferować zaawansowane rozwiązania technologiczne. Outback wszystkie wymienione kryteria spełnił wyśmienicie.

Najnowsza, piąta już generacja kultowego modelu marki Subaru, obecnego na rynku od ponad dwudziestu lat, jest idealnym samochodem rodzinnym. Przestronne wnętrze pojazdu zapewnia komfort i wygodę zarówno podczas codziennej jazdy w warunkach miejskich, jak i w terenie – napęd na wszystkie koła w połączeniu z cechami konstrukcyjnymi pojazdu i funkcjami wspomagającymi samochód w bardziej wymagającym terenie sprawiają, że Outbacka określić można mianem króla szos. Z myślą o kierowcach wiernych temu właśnie modelowi, a jednocześnie poszukujących nowości, na rynek amerykański została opracowana wersja Touring.

Przyciągający spojrzenia lakier Brilliant Brown, ciemnoszary grill i 18-calowe felgi z ciemnoszarymi akcentami są tylko niektórymi z wielu elementów wyróżniających turystyczną odsłonę Outbacka i sprawiających, że samochód prezentuje się naprawdę wyjątkowo.

Przyglądając się Outbackowi w specyfikacji 2017, eksperci U.S. News & World Report zwrócili również uwagę na jego niskie zużycie paliwa – model japońskiej marki może pochwalić się w tym względzie jednym z najlepszych wyników w grupie średniej wielkości SUV-ów z napędem na wszystkie koła. Ogromną zaletą Outbacka jest również bezpieczeństwo, jakie oferuje on swym pasażerom. Potwierdzeniem faktu, iż jest ono na najwyższym poziomie, jest tytuł TSP+ przyznany modelowi wyposażonemu

w system EyeSight (i reflektory LED) pod koniec ubiegłego roku przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Wyrazy uznania jurorów popłynęły również w kierunku przestrzeni ładunkowej samochodu, którą z łatwością można powiększyć aż dwukrotnie, składając oparcia tylnych siedzeń. Uwadze oceniających nie umknął również rozbudowany system informacyjno-rozrywkowy Subaru Starlink, w którego zasobach każdy znajdzie dla siebie coś, co z pewnością umili mu podróż.

Obecne wyróżnienie Outbacka, któremu w ubiegłym roku po raz ósmy z rzędu udało się pobić rekord sprzedaży w USA, z całą pewnością przyczyni się do dalszego wzrostu zainteresowania amerykańskich kierowców tym właśnie modelem. ■

## Outback ponownie wyróżniony w Australii

O tym, że Outback na dobre podbił serca mieszkańców najmniejszego kontynentu świata, wiadomo nie od dziś. W ciągu ostatnich lat zalety modelu wielokrotnie doceniane były również przez australijskich ekspertów z branży motoryzacyjnej, co skutkowało przyznaniem Outbackowi licznych nagród i wyróżnień. Również ten rok rozpoczął się dla niego bardzo pomyślnie – pojazd zdobył tytuł najlepszego SUV-a z napędem na wszystkie koła, o wartości nieprzekraczającej 50 000 dolarów, w renomowanym rankingu Australia's Best Cars (ABC), powtarzając tym samym swój sukces z roku ubiegłego.

Outback 2.5i Premium spełnił wszystkie kryteria oceny ustanowione przez ekspertów programu reprezentujących kilka znanych australijskich automobilklubów. Samochody poddane zostały weryfikacji w kilkunastu różnych kategoriach. Jurorzy zwracali przede wszystkim uwagę na stosunek ich jakości do ceny, sylwetkę, funkcjonalność i osiągi w warunkach drogowych. W grupie SUV-ów z napędem AWD w swoim przedziale cenowym model spod znaku Plejad nie miał sobie równych.

Zadowolony ze zwycięstwa Outbacka w tegorocznej edycji rankingu nie krył Colin Christie, dyrektor Subaru w Australii. Podkreślił on, iż niezależność i obiektywizm są głównymi wartościami, którymi kierują się eksperci oceniający pojazdy w ramach programu ABC. Praktyczność i możliwości samochodów rozpatrywane są z punktu widzenia ich potencjalnych użytkowników. Ubiegłoroczne wyróżnienie Outbacka służyło w parze ze znaczącym wzrostem jego sprzedaży w kraju kangurów. Na zakup tego przyjaznego rodzinie modelu Subaru w 2016 roku zdecydowało się 12 207 Australijczyków (+11,7% w stosunku do 2015 r.). Jednym z najważniejszych czynników, które przesądzają o wciąż rosnącym zainteresowaniu Outbackiem, jest wyposażenie go w system EyeSight i inne rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa podróżnych. Tegoroczne wyróżnienie modelu w najbardziej wszechstronnym, obiektywnym i przejrzystym programie oceny samochodów w Australii z całą pewnością również przełoży się na świetne wyniki jego sprzedaży w tym kraju w najbliższych miesiącach. ■





# Subaru na 87. Salonie Samochodowym w Genewie

Międzynarodowy Salon Samochodowy w Genewie to najważniejsze i jedno z najstarszych targów motoryzacyjnych w Europie, gdzie pod jednym dachem można obejrzeć najnowsze propozycje wszystkich liczących się producentów. Tegoroczne 87. już wydanie tej wystawy odbyło się w niezwykle dobrym dla motoryzacyjnego rynku okresie, stąd spora ilość premier, ciekawych nowości oraz wielkich powrotów. Tradycyjnie dwa pierwsze dni targów to czas odsłaniania zupełnie nowych modeli. Na stoisku spod znaku Plejad, oprócz obecnej gamy, mogliśmy zobaczyć nową Imprezę w specyfikacji 2017, jak również WRX STI GRC Supercar, specjalnie przystosowaną do motorsportu, a konkretniej do serii Global Rallycross Championship (organizowanej przez Redbulla).

Wśród premier, które wzbudziły szczególne zainteresowanie, było nowe XV.

Dokładnie rok temu w tym samym miejscu firma pokazała model koncepcyjny, dając wskazówkę, w jaką stronę podąża przy projektowaniu crossovera następnej generacji. Tym razem mogliśmy zobaczyć

gotowy już projekt. Prezentacji i odsłonięcia dokonał osobiście szef japońskiego koncernu, Yasuyuki Yoshinaga, na konferencji prasowej dla dziennikarzy.

XV to crossover/SUV zarówno do poruszania się po mieście, jak i w lekkim terenie, wyposażony w najnowsze rozwiązania technologiczne.

Jest to pierwszy w Europie model, w którym producent zastosował nową, globalną platformę Subaru (SGP). Co to oznacza? Mamy tu do czynienia z szeregiem zmian konstrukcyjnych, mających znaczny wpływ na poprawienie bezpieczeństwa i komfortu podróżujących oraz precyzji prowadzenia pojazdu.

Choć na pierwszy rzut oka jest to podobne do poprzednika, to po dłuższym przyjrzeniu się możemy zauważyć wyżej poprowadzoną linię maski, nowe lampy, plastikowe nakładki ciągnące się od przodu aż do tylnego zderzaka oraz odświeżone wzory 18-calowych felg. Auto dzięki sprytnym

zabiegom stylistycznym nabrało bardziej agresywnego wyglądu, a powiększony do 220 cm prześwit, należący do największych w klasie, pokazuje, że XV poradzi sobie nie tylko na asfalcie.

Producent zaoferował także dwa dodatkowe kolory nadwozia – Cool Grey Khaki i pomarańczowy – Sunshine Orange. Bryła samochodu robi korzystne wrażenie, a wnętrze jest przestronne i ergonomiczne. W centralnym punkcie deski rozdzielczej znajduje się 8-calowy wyświetlacz dotykowy, obsługujący system »





» multimedialny. Drugi, mniejszy wyświetlacz zawiera wiele ważnych dla kierowcy informacji. Całość uzupełnia kierownica o zmniejszonej średnicy oraz wygodne fotele zapewniające optymalny komfort jazdy. Zaletą może być również zwiększona w stosunku do poprzedniego modelu przestrzeń bagażnika.

Pod maską Japończycy umieścili odnowiony, dwulitrowy, benzynowy, wolnossący silnik typu bokser z bezpośrednim wtryskiem paliwa, generujący moc 156 KM. Napęd przenoszony jest przez ulepszoną bezstopniową skrzynię biegów Lineartronic.

Tradycyjnie zastosowano stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD, który został wyposażony w dodatkowy tryb jazdy, pozwalający na łatwiejsze poruszanie się autem w trudnych warunkach drogowych. X-MODE, bo o nim mowa, komputerowo optymalizuje m.in. pracę silnika, skrzyni biegów, hamulców oraz innych kluczowych elementów podczas stromych podjazdów oraz zapobiega potencjalnemu uszkodzeniu kół na mokrych nawierzchniach.

Producent zadbał również o bezpieczeństwo zarówno kierowcy, jak i pasażerów. XV w standardzie oferuje nam system EyeSight, w skład którego wchodzi takie systemy wspomagające jazdę, jak: adaptacyjny tempomat, asystent utrzymania pasa ruchu czy przedkolizyjne hamowanie awaryjne. Ten mały SUV oferuje także m.in. system aktywnego doświetlania zakrętów, pomagający kierowcy oświetlić kierunek drogi poprzez kierowanie źródła

światła zgodnie z kierunkiem skrętu, jak również znany chociażby z Levorga system SRVD (Subaru Rear Vehicle Detection).

Międzynarodowy Salon Samochodowy w Genewie tradycyjnie już wyznacza trendy na rynku motoryzacyjnym na najbliższe lata. Nowy produkt Subaru, zaprojektowany zgodnie z filozofią firmy „Dynamic x Solid”, ma pomóc w zdobyciu nowych odbiorców. Auto, choć zbudowane w nieco surowej stylistyce, wyróżnia się sportowym charakterem oraz nowoczesnym wyposażeniem i jest w stanie zamieszać na mocno ustabilizowanym już rynku crossoverów i SUV-ów. ■





# Subaru Poland Rally Team stawia na młodzię

W nadchodzącym sezonie zespół Subaru wystawi w całym cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski dwie identyczne Imprezy STI, do których wsładzie dwóch bardzo młodych, ale utalentowanych kierowców: Marcin Słobodzian i Mikołaj „Miko” Marczyk.

Pilotem Marcina będzie Jakub Wróbel, a na prawym fotelu w rajdówce Miko zobaczymy Sebastiana Dwornika. Przed pierwszym startem zawodnicy testowali Subaru na torze w Kielcach i na lotnisku w Arłamowie. Byli też z wizytą we Włoszech u znanego instruktora rajdowego – Vittorio Canevy.

**Witold Rogalski (Dyrektor SPRT):** Nasz zespół już od dłuższego czasu jest nastawiony na kształcenie młodych zawodników. Wystarczy wspomnieć choćby

Kajetana Kajetanowicza czy Wojtkę Chuchałę, którzy w barwach Subaru odnieśli wiele sukcesów. Mam nadzieję, że zarówno Marcin Słobodzian, jak i Mikołaj Marczyk będą ambitnie szkolić swoje umiejętności i wykażą sporo determinacji, aby stawać się coraz lepszymi kierowcami rajdowymi. W sezonie 2017 najważniejszy będzie progres uzyskiwany przez nich podczas kolejnych rajdów, a nie wynik końcowy. Jako zespół dołożymy wszelkich starań, aby stworzyć im do tego jak najlepsze warunki.

Subaru Poland Rally Team wystartuje we wszystkich sześciu eliminacjach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Pierwszą z nich będzie kwietniowy Rajd Świdnicki. Oprócz Rajdu Rzeszowskiego, będącego rundą Rajdowych Mistrzostw Europy, oba samochody będą startować w RSMP w grupie Open. Zespół zaplanował też szereg testów po to, aby załogi mogły jak najlepiej poznać samochody, w których przyjdzie im rywalizować. ■



ZDOBYWCA TYTUŁU 2. WICEMISTRZA POLSKI W WYŚCIGACH GÓRSKICH I MISTRZA POLSKI W GRUPIE N. W SEZONIE 2016 ZA KIEROWNICĄ SUBARU IMPREZY STI WYSTARTOWAŁ AŻ W DZIESIĘCIU RAJDACH. ZNAKOMITIE PREZENTUJĄC SIĘ ZARÓWNO W RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTWACH ŚLĄSKA, JAK I W OSTATNIEJ ELIMINACJI RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI.

**MARCIN SŁOBODZIAN**  
KIEROWCA RAJDOWY  
MA 24 LATA, MIESZKA W KRAKOWIE



JEGO DOTYCHCZASOWE SUKCESY SPORTOWE TO M.IN. ZWYCIĘSTWO W KLASYFIKACJI ERC3 PODCZAS JANNEK RALLYE 2015 ORAZ UKOŃCZENIE RAJDU MONTE CARLO 2016. NA CO DZIEŃ TAKŻE JEST ZWIĄZANY ZE SPORTEM SAMOCHODOWYM, BOWIEM WSPÓLNIE ZE SWOJĄ PARTNERKĄ PROWADZI FIRMĘ ZAJMUJĄCĄ SIĘ SPRZEDAŻĄ CZĘŚCI I AKCESORIÓW MOTORSPORTOWYCH.

**JAKUB WRÓBEL**  
PILOT RAJDOWY  
MA 30 LAT, MIESZKA W MYŚLENICACH



MIMO MŁODEGO WIEKU MA JUŻ NA SWOIM KONCIE STARTY W RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTWACH ŚLĄSKA, W KTÓRYCH ODNIÓSŁ WIELE SUKCESÓW W KLASIE R01 ZA KIEROWNICĄ HONDY CIVIC. STARTOWAŁ TEŻ Z POWODZENIEM W RALLYSPRINTACH. SWOJĄ PRZYGODĘ Z MOTORSPORTEM ROZPOCZYNAŁ OD KARTINGU HALOWEGO.

**MIKOŁAJ „MIKO” MARCZYK**  
KIEROWCA RAJDOWY  
MA 21 LAT, MIESZKA W ŁODZI



PRZYGODĘ Z RAJDAMI ZACZĄŁ W 2008 ROKU JAKO KIEROWCA W RÓŻNYCH CYKLACH AMATORSKICH, PRZY OKAZJI ZDOBYWAJĄC KILKA TYTUŁÓW WICEMISTRZA KLASYFIKACJI GENERALNEJ PPAIK ORAZ TYTUŁY MISTRZA OKRĘGÓW W KLASIE I KLASYFIKACJACH GENERALNYCH. OD 2013 R. PRZESIADŁ SIĘ NA STAŁE NA PRAWY FOTEL RAJDÓWKI. Z ZAWODU JEST INŻYNIEREM ELEKTROTECHNIKIEM I INFORMATYKIEM. MA ŻONĘ I KOCHANĄ CÓRECZKĘ EMILKĘ. W WOLNYCH CHWILACH POCHŁANIA GO PROWADZENIE PASIEKI.

**SEBASTIAN DWORNIK**  
PILOT RAJDOWY  
MA 39 LAT, MIESZKA W BYTOMIU



# Mistrzowskie doświadczenie – rozmowa z Tomaszem Kucharem

„Uwielbiam wyzwania” – mówi Tomasz Kuchar. Jeden z najwybitniejszych polskich kierowców rajdowych ostatnich dwudziestu lat w ubiegłym sezonie postanowił spróbować swoich sił w nowej dyscyplinie – rallycrossie<sup>1</sup>. I od razu sięgnął po najwyższe krajowe laury! A przecież motorsport to nie jedyne wyzwanie, które go pociąga. Ze współtwórcą Akademii Bezpiecznej Jazdy rozmawiamy nie tylko o jego pasjach, lecz i o tym, co każdy kierowca robić powinien.

**Jacek Pieśniewski:** W sezonie 2016 Twoi sympatycy mogli Ci kibicować, lecz już nie na trasach rajdowych, jak wcześniej przez wiele lat, tylko na torach rallycrossowych. Czemu zdecydowałeś się przejść akurat do tej dyscypliny sportu samochodowego?

**Tomasz Kuchar:** Na koniec sezonu 2015 poczułem, że jestem kompletnie wypalony, okropnie zmęczony. Zakomunikowałem moim partnerom i sponsorom, a z niektórymi z nich jestem związany od 14 lat, że przyszedł czas, że chyba będzie lepiej, jeśli przestanę, bo nie dam z siebie stu procent, nie mam sił kompletnie się temu poświęcać. Ku mojemu zaskoczeniu – i był to chyba jeden z najprzyjemniejszych dni w moim życiu – usłyszałem: „Nie, nie, my chcemy, żebyś kontynuował swoją przygodę z motorsportem, ponieważ mamy rozbudowane plany marketingowe związane z Twoją osobą, chcemy, żebyś kontynuował. A gdybyśmy zmienili dyscyplinę na rallycross?”. O Boże, aż mi wszystko z rąk wypadło! Na temat rallycrossu kompletnie nic nie wiedziałem. Nawet nie śledziłem tych rozgrywek! Czasem tylko zaglądałem, co dzieje się w mistrzostwach świata, bo znalazł się tam Peter Solberg, Sebastian Loeb, Ken Block, Matias Eckstroem i wiele innych nazwisk zawodników, których warto oglądać. Faktycznie, ta dyscyplina

na świecie bardzo dynamicznie się rozwija. W Europie też niezłe. Cieszę się, że powróciła i na nasze podwórko.

Powiem szczerze: na decyzję nie miałem za dużo czasu, ale po krótkiej analizie wszelkich aspektów tej propozycji stwierdziłem, że – okay – to będzie dla mnie nowe wyzwanie. Nie ścigałem się bok w bok. Zawsze w rajdach, w których chodzi o to, by przejechać jak najszybciej z punktu A do punktu B. Nie żałuję tej decyzji, to było fajne doświadczenie.

**J.P.:** Czy tytuł mistrza Polski w rallycrossie w najmocniejszej kategorii jest równie satysfakcjonujący jak mistrzowskie tytuły, które zdobyłeś w rajdach? Czujesz się dzięki niemu bardziej spełniony?

**T.K.:** Rallycross potraktowałem jako wyzwanie. Uwielbiam wyzwania. Cztery lata temu takim wyzwaniem było dla mnie zrobienie licencji pilota. Najpierw nauczyłem się latać samolotami, potem przyszedł kolejny etap wajemniczenia tej licencji. Dalej – licencja pilota śmigłowcowego. Też ją zrobiłem. Skoro mogłem podjąć jakieś wyzwanie związane z motorsportem, »



<sup>1</sup> RALLYCROSS – RODZAJ WYŚCIGÓW SAMOCHODOWYCH ROZGRYWANYCH NA ZAMKNIĘTYM TORZE (PRZEWAŻNIE O DŁUGOŚCI DO 1 KM), O NAWIERZCHNI CZĘŚCIOWO ASFALTOWEJ, A CZĘŚCIOWO SZUTROWEJ, W BIEGU STARTUJE JEDNOCZEŚNIE KILKU ZAWODNIKÓW (VIA WIKIPEDIA).



» to „oczy mi się zaświeciły”! Nawet moi znajomi mówili, że to była chyba druga młodość, bo dawno nie widzieli mnie tak zaangażowanego. Może rallycross mi „przykasował”, a może właśnie to wyzwanie sprawiło, że z taką determinacją dążyłem do sukcesu. Fajnie, że efektem był tytuł mistrza Polski, lecz dla mnie cenniejsze jest to, że w tej dyscyplinie sportu szybko się odnalazłem.

Potrzebowałem trzech pierwszych wyścigów, żeby w to wejść. Oczywiście nie uważam, że już wszystko wiem, wszystko umiem. Wiedziałem, że za rywali mam gości, którzy mają dużo większe doświadczenie ode mnie, i wiedziałem, że początki nie będą łatwe. Bo w tej dyscyplinie musisz uzależniać swoją taktykę, swoją linię przejazdu od tego, co robią twoi konkurenci na torze. Dlatego bardziej niż z samego tytułu, który oczywiście też jest ważny, cieszę się z tego, że szybko się tej dyscypliny sportu nauczyłem, a przynajmniej do jakiegoś etapu. Pierwsze trzy wyścigi to była trochę porażka. Natomiast cztery kolejne były super... Bo je wygrałem!

Czy czuję się bardziej spełniony? Nie rozpamiętuję tego. Ciągłe patrzę w przód. Nie uwierzycie: tytuł zdobyłem w niedzielę, a w poniedziałek chodziłem z zagwozdką: co ja mam dalej robić, jakie jest kolejne wyzwanie? Wszystko, co się zdarzyło, odcinam i patrzę, co dalej.

**J.P.: Twoja droga do sportu samochodowego nie była najprostszą. Sportowe tradycje w domu - owszem - były, lecz w zupełnie innej dyscyplinie i Twoje zainteresowanie ściganiem się nie znajdowało wsparcia najbliższych. Co Twoim zdaniem przesądziło o tym, że - koniec końców - wpi-sałeś się do grona najbardziej utytułowanych polskich kierowców w sportach motorowych?**

**T.K.:** To prawda, mój Ojciec był trenerem koszykówki i to na bardzo wysokim poziomie, bo nawet reprezentacji kraju, czyli kadry w koszykówce, i siłą rzeczy wolał, żebym był koszykarzem. I jako młody chłopak tę koszykówkę trenowałem. Na moje szczęście (mówię to z dzisiejszej perspektywy) nie urosłem za bardzo - mam tylko 187 cm - i w tej

dyscyplinie na naprawdę wysokim poziomie wielkiej kariery bym nie zrobił. Natomiast zawsze pociągało mnie wszystko, co hałasowało, brzęczało: motorynki, „komarki”, „wueski”, gokarty. Wszystko, co jeździło i wydawało przy tym dźwięki oraz zapachy, powodowało szybsze bicie mojego serca. Na szczęście w tym kierunku udało mi się skierować moje życie.

**J.P.: W swojej karierze zawodniczej jeździłeś większą liczbą Subaru Imprez niż jakichkolwiek innych rajdówek. Czym ujęły Cię kolejne generacje tego samochodu?**

**T.K.:** Impreza to niezwykle udany samochód i nie chodzi mi tylko o wersje przygotowane do sportu, egzemplarze rajdowe, ale także o samochody produkcyjne. Każde Subaru ma w sobie coś. Właściwie to trzeba by było najpierw wspomnieć o Legacy... A Impreza? Wszyscy pamiętamy pierwszą Imprezę. Moją uwagę zwracały mocne wersje, więc do nich się będę odnosił. Wersja GT, później WRX, STI - wszystkie są genialne. Nimi się bardzo łatwo, bardzo dobrze jeździ. Świetnie spisują się na polskich dziurawych drogach, szczególnie zimą.

Pamiętam, jak pewien czas temu na co dzień jeździłem cywilną wersją Subaru. Bardzo często wybierałem się na wycieczki czy wręcz weekendy do Zielenca czy Szklarskiej Poręby, albo do Karpacza. Nigdy nie zapomnę tego, jak przed podjazdami na te większe wzniesienia, np. do Zielenca, stała cała kawalkada samochodów, w których kierowcy zakładali łańcuchy, albo próbowali różnych innych patentów, a tymczasem mój „Subaraczek” szedł pod górę jak wściekły. Podjazdy były bez szans... Dlatego wspomnieniom o Imprezach - nie tylko rajdowych - ciągle towarzyszy potężna nostalgia.

**J.P.: Cemu zdecydowałeś się wystartować w rallycrossie Imprezą? Łatwo było ją przystosować do rywalizacji w tej dyscyplinie?**

**T.K.:** Ponieważ rallycross to dla mnie całkiem nowa dyscyplina sportu, stwierdziłem, że będę potrzebował



for. Daria Tworek

bardzo dużo czasu, żeby się jej nauczyć: walki bok w bok, obserwacji tego, co dzieje się z tyłu. W rajdówkach lusterek nie miałem, były tylko pro forma, żeby uczynić zadość przepisom. Ale nigdy nie potrzebowałem w nie patrzeć. Zwłaszcza na odcinku specjalnym (*ze śmiechem*) W związku z tym, ponieważ wiedziałem, że czeka mnie nauka, a akurat w garażu pod ścianą stało piękne Subaru z 2006 roku, które kiedyś spełniało funkcję mojego auta rajdowego, potem „eventowego”, którym jeździli nasi klienci, stwierdziliśmy, że to jest bardzo dobra baza, żeby budować rallycrossówkę do nauki.

Nie mieliśmy żadnej wiedzy, żadnego doświadczenia i decyzję podjęliśmy „na czuja”. Tym bardziej, że ku naszemu zaskoczeniu ani w Polsce, ani szerzej na świecie Impreza nie jest popularnym samochodem rallycrossowym. Jest popularnym samochodem rajdowym, są wersje wyścigowe, są Imprezy przerabiane do różnych dyscyplin, ale w rallycrossie rzadko widuje się takie auta. Cała wiedza pochodziła więc z naszych testów i prób. Nie było recepty, jak przygotować Subaru Imprezę do tej rywalizacji. Nikt wcześniej z moich znajomych czegoś takiego nie zrobił, a ci, którzy jeździli, nie publikowali swoich przemyśleń i doświadczeń.

**J.P.: Cemu zdecydowałeś się jeździć samochodem - jak to podano w komunikacie o Twoim sukcesie - „prawie bez przeróbek”? Jak to rozumieć?**

**T.K.:** Przygotowaliśmy auto zgodnie z regulaminem, który pozwala na inną zwężkę<sup>2</sup> niż w rajdach, większą - 45 mm. W tej dyscyplinie jest większa dowolność przeróbek i poddaliśmy im wiele rzeczy, ale też zostało wiele części seryjnych, np. belki zawieszenia, wahacze, zwrotnice.

<sup>2</sup> TZW. ZWĘŻKA TO OGRANICZNIK DOPŁYWU POWIETRZA ZAINSTALOWANY PRZED JEGO WLOTEM DO TURBOSPREŻARKI. SŁUŻY OGRANICZENIU MOCY SILNIKÓW DO POZIOMU DOPUSZCZALNEGO PRZEPISAMI TECHNICZNYMI DLA DANEJ KATEGORII AUT WYCZYNOWYCH.

Tylko amortyzatory zostały zmienione. A przecież w rallycrossie bardzo często dochodzi do kontaktu, w którym elementy zawieszenia mogą zostać uszkodzone. W relacjach z zawodów często obserwuje się samochody ze skrzywioną geometrią. Plan był taki, żeby rozpocząć sezon na seryjnych elementach i zobaczyć, co się będzie z nimi działo, ewentualnie w miarę potrzeb je wzmacniać bądź wymieniać. Tymczasem okazało się, że one są bardzo wytrzymałe, pancerne! Tak przejeździłem cały sezon. Te elementy spisały się bez najmniejszego problemu. Świadczy to o tym, że legendy, które mówią, iż Subaru ma pancerne zawieszenie, to prawda. »





fot. IR Orzechowscy

» Mój „Subarak” tyle razy dostał od ostro jeżdżących konkurentów „strzała”, że – owszem – kilka drążków i wahaczy zostało skrzywionych, ale przy wielu nawet dość mocnych kontaktach zawieszenie znosiło walkę bez uszczerbku. A po każdym biegu standardem jest sprawdzenie geometrii.

**J.P.:** Czy rallycross to dyscyplina bardziej „rekreacyjna” niż rajdy pod względem przygotowania, choćby fizycznego, do zawodów?

**T.K.:** Nie nazwałbym rallycrossu dyscypliną bardziej rekreacyjną. To inny typ emocji, inny typ zmęczenia. Faktycznie, jedzie się krótko w porównaniu do rajdu, bo długi odcinek specjalny można jechać nawet pół godziny, a w finale zawodów w rallycrossie jedzie się 6 okrążeń, co – zależnie od toru – oznacza około siedem minut, a kwalifikacje są jeszcze krótsze. Natomiast są potężne emocje, bo cały czas się coś dzieje. Kiedy na starcie czekamy na zielone światło, serce bije jak szalone. Kiedy już walczymy, jest kontakt – jest też mnóstwo adrenaliny. Kondycja

fizyczna jest ważna, bo choć te biegi trwają krótko, wysiadam z samochodu kompletnie zły potem, mokry. Dobre przygotowanie fizyczne, kondycyjne bardzo pomaga i jest niezbędne.

**J.P.:** W rallycrossie potrzebny jest chyba zupełnie inny typ motywuacji niż w rajdach. Podobne doświadczenia miałeś okazję zebrać dwukrotnie – w 2001 i 2005 roku, gdy pojawiłeś się na torze wyścigowym. Jak się w tym czułeś?

**T.K.:** Te moje dwa epizody były jednorazowe, choć oczywiście bardzo miło je wspominam. Tak, to jest kompletnie coś innego. Nie można powiedzieć, że jeśli ktoś jest dobrym rajdowcem, to będzie dobrym wyścigowcem, albo w drugą stronę. Tu muszę podkreślić mój ogromny szacunek dla tych kolegów, którzy zmieniają dyscyplinę sportu – rajdy – wyścigi – bo to jest kompletnie coś innego. Tym większe moje brawa np. dla Roberta Kubicy. Wiem, że był krytykowany za wypadki na trasach rajdowych, ale wiem, jak trudną drogę miał do przejścia. Po sezonie w rallycrossie

zdałem sobie sprawę, że taka zmiana jest trudniejsza, niż się spodziewałem.

**J.P.:** Musiałeś się czegoś nowego uczyć, jeśli chodzi o technikę prowadzenia auta albo taktykę walki na torze?

**T.K.:** Od początku, gdy były treningi czy czasówki, robiłem bardzo dobre wyniki. Problemem nie jest dobry czas okrążenia. Każdy zawodnik, który ma doświadczenie czy to w rajdach, czy w wyścigach, poradzi sobie z tym. Problem jest wtedy, gdy musisz uzależnić swoją linię przejazdu od tego, co dzieje się wokół ciebie. Niekiedy jedzie się naprawdę bardzo dziwną linią, która nie gwarantuje najszybszego przejazdu, tylko po to, żeby twój rywal nie wypchnął cię, nie wszedł pod tak zwane „skrzydło” czy „pod ramię”, żeby cię nie wyprzedził. Kompletnie coś nowego. I tego się musiałem nauczyć. Do tego dochodzi strategia – moment zjazdu na joker lapa<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> JOKER LAP – SPECJALNY, ODCINEK TORU, ALTERNATYWNY WZGLĘDEM GŁÓWNEJ NITKI, DAJĄCY KIEROWCY PEWNE KORZYŚCI, LECZ TAKŻE STWARZAJĄCY PEWNE TRUDNOŚCI. KAŻDY ZAWODNIK MUSI GO POKONAĆ RAZ W TRAKCIE WYŚCIGU PODCZAS WYBRANEGO PRZEZ SIEBIE OKRĄŻENIA.

zrobić to wcześniej czy później, jak się do tego zabrać? To naprawdę bardzo skomplikowana dyscyplina sportu.

**J.P.:** Jeśli chodzi o rajdy, ciągle można Ci kibicować w kultowym warszawskim Rajdzie Barbórka. Pod względem liczby zwycięstw jesteś w nim samodzielnym liderem z sześcioma triumfami. W pobitym polu są legendy: Marian Bublewicz, Krzysztof Hołowczyc, Janusz Kulig, Paweł Przybylski, a nawet Sobiesław Zasada. W grudniu ubiegłego roku, podczas kryterium na ulicy Karowej szybszy okazał się tylko Kajetan Kajetanowicz, zwycięzca całego rajdu (lecz i on nadal ma „tylko” cztery sukcesy), i to zaledwie o nieco ponad sekundę. Jakie to ma dla Ciebie znaczenie?

**T.K.:** To są tylko statystyki. Faktycznie, fajnie brzmi – sześć zwycięstw w Barbórce i bodajże trzy czy cztery na Karowej, ale to nie ma znaczenia. Ludzie o tym zapominają. Przez ponad rok nie jeździłem z pilotem, nie słuchałem opisu, trochę się tego rajdowania odczyłem. Na szczęście Barbórka jest dość prostym rajdem. Ale ja po zawodach zawsze jestem myślami już przy następnych!

**J.P.:** Prowadzisz Akademię Bezpiecznej Jazdy. Czy Twoim zdaniem szkolenie kierowców, by podnosili swoje umiejętności, ma współcześnie sens, skoro w autach jest tak wiele systemów bezpieczeństwa aktywnego? Producenti samochodów wręcz prześcigają się w ich wymyślaniu.

**T.K.:** Oczywiście, że ma sens, ponieważ kierowca musi zrozumieć, w jaki sposób te systemy działają. Kierowcy trzeba pokazać, uzmysłwić, jak bardzo niebezpiecznym narzędziem jest samochód, jeśli przy określonej prędkości nie wie się, jak trzeba zareagować na niespodziewaną sytuację.

Kursy, które np. my prowadzimy, mają na celu naukę, w jaki sposób reagować na takie zachowania samochodu jak poślizg nadsterowny czy podsterowny. Uczymy, jak hamować! A bardzo wielu kierowców po prostu źle hamuje, choć to może brzmieć kuriozalnie, bo jak można nie umieć hamować? Co z tego, że mamy

w samochodzie nowoczesny system, który wspomaga hamowanie, a nie mam wcale na myśli systemu ABS, bo to znów co innego, skoro niewłaściwie hamując, nie dajemy temu systemowi informacji, że mamy sytuację niebezpieczną i konieczne jest hamowanie awaryjne, w którym powinien nam pomóc. Dziewięćdziesiąt procent kursantów hamuje za słabo, za delikatnie. Wtedy ten manewr jest po pierwsze mało efektywny, a po drugie nie aktywuje systemów wspomagających.

Do niebezpiecznych wypadków dochodzi bardzo często przez to, że kierujący nie mieli świadomości, iż samochód może się w taki, a nie inny sposób zachować. Lepiej, żeby oni tę wiedzę zdobyli nie na publicznej drodze, tylko w zamkniętym ośrodku doskonalenia techniki jazdy, pod okiem instruktora, który pokaże, w jaki sposób takiej kryzysowej sytuacji uniknąć.

Jest jeszcze jedna sprawa. Te systemy nam pomagają, ale też w jakiś sposób nas rozleniwiają. Przestajemy się pilnować, myśleć, koncentrować się na prowadzeniu, dobrze siedzieć, właściwie trzymać ręce na kierownicy, bo mamy w podświadomości informację, że samochód i tak nas wyratuje z opresji. Nic bardziej błędnego. Czym szybciej jedziemy i im bardziej ignorujemy to, co się naokoło dzieje, tym łatwiej nie zauważamy niebezpieczeństw. A tymczasem, jeśli przekroczymy pewną cienką linię, to te systemy mogą sobie już nie poradzić.

**J.P.:** A co z dobrym podwoziem czy stałym napędem na obie osie – czy mogą wpłynąć na poziom bezpieczeństwa samochodu w większym stopniu niż elektroniczne systemy wspomagające kierowcę?

**T.K.:** Wszystkie nowinki techniczne wykorzystane w samochodzie pomagają i poprawiają bezpieczeństwo. I stały napęd na obie osie jest dobry, i dobrze zestrojone podwozie, dobre amortyzatory, elektronika – to wszystko nam pomaga, tylko pamiętajmy, że na końcu i tak jest kierowca, który decyduje, czy ten samochód jedzie szybciej czy wolniej. To wszystko jest ważne, ale najważniejszy jest zdrowy rozsądek.

**J.P.:** Czy rosnąca liczba elektronicznych systemów bezpieczeństwa aktywnego w autach wpływa na program szkoleń w Akademii Bezpiecznej Jazdy?

**T.K.:** Rozwój technologii w samochodach sprawia, że zawarte w programie kursów ćwiczenia muszą być modyfikowane. Przykładów może być wiele, ale weźmy najprostszy – system ABS, który zapobiega blokowaniu się kół podczas hamowania. Niestety, dziewięćdziesiąt procent uczestników kursów, pytanych przez nas, czy ten system skraca drogę hamowania, odpowiada twierdząco. A to błąd! ABS nie jest od tego, żeby skracać drogę hamowania i nie skraca jej. On pozwala zachować sterowność samochodu podczas hamowania.

Weźmy taką sytuację: coś wyjechało nam, albo ktoś wyszedł nagle na drogę. Hamujemy, system nie dopuszcza do zablokowania się kół, a my w tym czasie możemy kierować i ominąć tę przeszkodę. Cały czas trzymamy hamulec „do oporu”, przy czym – tu ważna uwaga – procedura awaryjnego hamowania wymaga jednoczesnego wciśnięcia sprzęgła! Podkreślam, to nie dotyczy normalnego hamowania, tylko awaryjnego: prawa noga do oporu wciska hamulec, lewa sprzęgło, a my, ponieważ wciąż możemy sterować samochodem, próbujemy ominąć przeszkodę. Tak dzieje się to ćwiczy na kursach doskonalenia techniki jazdy. Dwadzieścia lat temu ta technika byłaby całkowicie inna, bo samochody nie miały ABS-u. Zachowując się w opisany powyżej sposób, tylko zablokowalibyśmy koła i pozbawili się szansy na uniknięcie kolizji. W tamtych czasach uczono hamowania pulsacyjnego, co z kolei teraz byłoby sprzeczne z właściwym zachowaniem.

Drugim, najbardziej genialnym systemem bezpieczeństwa w aucie jest ESP, czyli system stabilizacji toru jazdy. Potrafi robić to, czego kierowca nie jest w stanie: hamować każdym kołem osobno w taki sposób, żeby stabilizować tor jazdy samochodu, utrzymać go na drodze zależnie od tego, jakiego typu mamy poślizg czy też inny problem. Program szkoleń jest cały czas modyfikowany, by odpowiadał możliwościom takich rozwiązań.



» **J.P.: Samochody to nie jedyna Twoja pasja. Idziesz śladami innego, wielkiego polskiego kierowcy – Błażeja Krupy: kochasz latanie. Kiedy zaczęło się Twoje zainteresowanie awiacją? Traktujesz to zajęcie rekreacyjnie, użytkowo?**

**T.K.:** Jestem zakochany w lotnictwie. To się zaczęło jakieś cztery lata temu. Mam już wylatane około 800 godzin, z tego około 600 na samolotach i około 200 na śmigłowcach. Jeśli chodzi o latanie, śmigłowce to moja ostatnia, największa miłość. Samoloty są niesamowite. Trudno opisać słowami, jakie emocje towarzyszą lataniu nimi. Natomiast śmigłowce są magiczne! To jest coś jeszcze bardziej odjechanego, choć zupełnie innego. Prowadzenie śmigłowca polega na czymś zupełnie innym niż pilotaż samolotu. Są zupełnie inne kursy, inne licencje.

Latanie śmigłowcem jest dużo trudniejsze niż samolotem, ale ten typ maszyny daje nieograniczone możliwości. Można nim lądować i na przygotowanym lotnisku, i wszędzie, gdzie jest wolny skrawek 20 na 20 metrów – oczywiście za zgodą właściciela terenu.

Statków powietrznych używam przede wszystkim do szybkiego podróżowania.

Charakter mojej pracy wymaga szybko- go przemieszczania się między różnymi, oddalonymi miejscami w Polsce. W 2016 roku samochodem zrobiłem tylko 3 tysiące kilometrów, a samolotami i śmigłowcami – ponad 300 godzin. Gdy tylko pogoda pozwala, albo lecę samolotem, albo helikopterem. Gęba mi się śmieje na samą myśl o tym! Uwielbiam latanie, dlatego nie dziwię się, że pan Błażej Krupa, którego serdecznie pozdrawiam, też się w tym zakochał. Zresztą jest przecież nie tylko świetnym pilotem, ale także aktywnym działaczem lotniczym.

**J.P.: Masz już gotowy plan na sezon 2017? Zostajesz w rallycrossie? Będziesz rozwijał samochód?**

**T.K.:** Nie wiem, co będę robił. Czekam na rozmowę z zespołem, z partnerami.

**J.P.: Jako doświadczony zawodnik co poradziłbyś komuś, kto staje na początku swojej drogi w sporcie samochodowym?**

**T.K.:** Powiem uczciwie: nigdy nie ma gwarancji sukcesu. To bardzo drogi

sport i zwłaszcza na początku ścieżki wymaga potężnych nakładów, a niestety nie gwarantuje „zwrotu z inwestycji”. Dużo zależy od tego, czy znajdziesz się w dobrym miejscu i właściwym czasie, ale trzeba próbować, bo motorsport jest czymś niesamowitym i gdybym miał wybierać ponownie, na pewno bym tego w swoim życiu nie zmienił.

Każdemu doradziłbym, by szukać klas, kategorii i dyscyplin, w których jest duża konkurencja. Tylko wtedy człowiek jest w stanie się rozwijać jako zawodnik. W swojej przygodzie z rajdami miałem różne etapy. Bywało, że miałem w klasie 2-3 konkurentów i wtedy nie wiedziałem, czy wygrywając z nimi jestem aż tak dobry, czy raczej oni nie są wymagającymi rywalami. A gdy któremuś z nas psuł się samochód, nie pozostawało nic, tylko pozwoli dojechać do mety, by nie prowokować losu. Lecz były też epizody, kiedy miałem potężną konkurencję. Chociażby na początku mojej ścieżki, kiedy pod koniec lat 90. startowałem w klasie N3. To były samochody napędzane na jedną oś, z dwulitrowym silnikiem wolnossącym. Startowało po kilkadziesiąt takich rajdówek. To było

niesamowite wyzwanie. Można było być pierwszym, ale i czterdziestym. Samochody były niedrogie i dość równe – Ople Astry, Kadetty, „renówki” Clio, Peugeoty – było co robić. Z grupy jeżdżących w N3 wyrosło wielu świetnych kierowców, którzy robili kariery w wyższych klasach. Nie będę wymieniał, żeby nikogo nie pominąć.

**J.P.: A jaką radę miałbyś dla polskich kierowców jako współorganizator ABJ i propagator bezpiecznej jazdy?**

**T.K.:** Właściwie każdą czynność, jaką w życiu wykonujemy, trzeba trenować. Przez codzienne obowiązki trenujemy pamięć, a sportowcy – swoje dyscypliny. Trenują kierowcy wyczynowi – wyścigowi i rajdowi. Trenują piloci, czy to samolotowi, czy śmigłowcowi. Muszą robić KTP – czyli kontrolę techniki pilotażu, czy KWT – czyli kontrolę wyszkolenia teoretycznego. Na śmigłowce trzeba robić coroczne typy ratingi. Takie podejście powinno być przeniesione na cywilną jazdę samochodem. Każdy kierowca powinien przechodzić okresowe szkolenie z doskonalenia techniki jazdy albo kurs z zagrożeń w ruchu drogowym. Po co?

Po to, by kierowca miał świadomość, jak fizyka działa na jego samochód i by mógł przekonać się, że przy pewnych prędkościach sytuacja jest nie do opamiętania, nawet gdy ma do dyspozycji nowoczesne systemy bezpieczeństwa.

W nowoczesnych samochodach nie czuje się prędkości. Komuś wydaje się, że jedzie wolno, a to już 130 km/h. Zdaje sobie z tego sprawę dopiero, gdy coś się stanie: nagle straci przyczepność, obróci go, nie będzie mógł się zatrzymać przed przeszkodą. Wtedy błyska ta myśl: jadę za szybko! Lecz jest już za późno i tego nie da się cofnąć. Dlatego uważam, że każdy powinien trenować. Życie jest bardzo piękne. Możemy się nim cieszyć i doświadczać pięknych chwil. Chodzi o to, żeby ani sobie, ani innym przez głupotę tego życia nie skrócić.

A niestety na polskich drogach zdarza się spotykać wielu rozbójników. Większość z nich to po prostu kierowcy nieświadomi, którzy nie wiedzą, co robią. Takich delikwentów trzeba zabrać do ośrodka doskonalenia techniki jazdy i tam, pod okiem instruktora, pokazać im, co się dzieje z autem przy wysokich

prędkościach. Dopiero wtedy schodzą na ziemię i zaczynają rozumieć, jakie głupstwa popełniali w przeszłości.

**J.P.: Dziękuję za rozmowę i mam nadzieję, że Twój fani nadal będą mogli cieszyć się z Twoich sukcesów czy to na trasach rajdowych, czy na torach rallycrossowych.**

#### TOMASZ KUCHAR

TOMASZ KUCHAR - URODZONY 16 LIPCA 1976 R. WE WROCŁAWIU (SYN ANDRZEJA KUCHARA, TRENERA KOSZYKÓWKI, TAKŻE KADRY NARODOWEJ). KARIERĘ KIEROWCY RAJDOWEGO ROZPOCZĄŁ W 1995 R. W FIACIE 126P. ZDOBYŁ CZTERY TYTUŁY RAJDOWEGO MISTRZA POLSKI (KLASY N-3 W 1998 R., F-2 W 1999 I 2000 R., SUPER 2000 W 2009 R.) I DWA WICEMISTRZOWSKIE W KLASYFIKACJI GENERALNEJ (W 2007 I 2009 R.). W SEZONIE 2002 BYŁ FABRYCZNYM KIEROWCĄ ZESPOŁU HYUNDAI-CASTROL WORLD RALLY TEAM. W LATACH 1999-2004 STARTOWAŁ W RAJDOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA. ZASIADAŁ ZA KIEROWNICĄ WIELU SAMOCHODÓW RAJDOWYCH, LECZ WŚRÓD NICH NAJLICZNIJSZE BYŁY KOLEJNE GENERACJE SUBARU IMPREZY. W 2016 R. ZOSTAŁ RALLYCROSSOWYM MISTRZEM POLSKI. JEST REKORDZISTĄ KULTOWEGO RAJDU BARBÓRKA. SZESZCIOKROTNIE W NIM TRIUMFOWAŁ (2003, 2007-2010, 2012). JEST WSPÓŁTWÓRCĄ AKADEMII BEZPIECZNEJ JAZDY.



Kalendarz tegorocznych eliminacji oraz informacje o Mistrzostwach Polski Rallycross i Pucharze Polski Rallycross na stronie: <http://rallycrosscup.pl>



# XIV Złot Plejad

Posiadasz samochód marki Subaru, ale czy wiesz, co w języku japońskim znaczy ta nazwa? Pierwsze znaczenie to Plejady zawarte w logo marki. Jest to gromada gwiazd w gwiazdozbiore Byka, odległa od nas o około 444 lata świetlne, otoczona niebieską mgławicą, którą można obserwować nawet nieuzbrojonym okiem. Jednak Subaru w języku japońskim oznacza jeszcze coś innego, ważniejszego – zjednoczenie. I właśnie to znaczenie legło u podstaw

stworzenia wielkiego, wyjątkowego wydarzenia – Złotu Plejad. Już od 13 lat Subaru Import Polska organizuje imprezę, która jednoczy posiadaczy i miłośników marki.

Złot Plejad od początku organizowany jest według tej samej formuły. 1 kwietnia na stronie zlotowej ogłaszane jest miejsce zlotu oraz uruchamiany jest formularz rejestracyjny. W 2017 roku spotkamy się w okolicach Karpacza, w sercu Sudetów Zachodnich. Mamy nadzieję, że liczne atrakcje, które przygotowaliśmy, sprawią, że będzie to niezapomniany plejadowy weekend. Złot tradycyjnie rozpocznie się w Boże Ciało, które w tym roku wypada 15 czerwca, a zakończy się w nocy z soboty na niedzielę podczas imprezy finałowej.

Bazą XIV Złotu Plejad będzie Osada Śnieżka w miejscowości Łomnica. Dzięki licznym atrakcjom znajdującym się na terenie ośrodka będziemy mogli wspólnie spędzić wolny czas w rodzinnej atmosferze. Osada jest malowniczo położona w Kotlinie Jeleniogórskiej, u podnóża Karkonoszy, z przepięknym widokiem na ich najwyższy szczyt – Śnieżkę.

W piątek i w sobotę załogi będą rywalizować na poszczególnych trasach, poruszając

się według otrzymanych książek drogowych do kolejnych wyznaczonych punktów, gdzie będą czekać na nie próby sportowe, próby sprawnościowe oraz zadania związane z odwiedzanymi na trasie ciekawymi miejscami.

Wszystkie próby są odpowiednio punktowane. Oceniane jest także punktualne meldowanie się w kolejnych Punktach Kontroli Czasu. Po zakończeniu drugiego dnia rywalizacji wieczorem odbędzie się huczna impreza kończąca zlot, podczas której wręczymy nagrody najlepszym załogom.

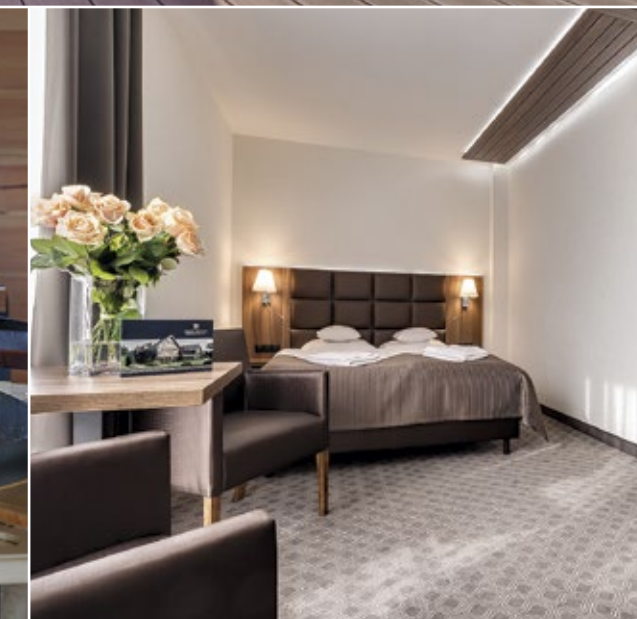
Pragniemy także poinformować, że w tym roku po raz pierwszy stworzyliśmy dwie nowe formy uczestnictwa w zlocie: Apacz i Imprezowicz. Zostając Apaczem, masz możliwość obserwowania uczestników podczas rywalizacji na poszczególnych trasach. Dzięki specjalnie przygotowanej mapce dotrzesz bez problemu do miejsc, w których rozgrywane będą próby sportowe i sprawnościowe. Znajdziesz na niej również atrakcje turystyczne dostępne dla „aktywnych” uczestników zlotu, które możesz zwiedzić we własnym zakresie. Więcej szczegółów o tych nowościach znajduje się na stronie [zlot.subaru.pl](http://zlot.subaru.pl).

Ziemia jeleniogórska to nie tylko wspinała przyroda, ale także liczne atrakcje turystyczne. Okoliczne zamki, pałace, ogrody, zabytki sakralne, muzea czy stare kopalnie to tylko niektóre z atrakcji czekających na uczestników podczas XIV Złotu Plejad.

Zachęcamy także do zapoznania się z legendą o tajemniczym karkonoskim władcy – Duchu Gór Liczyrzepie.

Jest on przedstawiany albo pod postacią jelenia stojącego na tylnych nogach, albo jako stary mężczyzna z białą długą brodą, w kapeluszu i długim płaszczu. Ta druga wizja Ducha Gór, przedstawiona przez niemieckiego artystę Josefa Mandlera na obrazie „Der Berggeist”, zainspirowała J.R.R. Tolkiena przy tworzeniu postaci czarodzieja Gandalfa. Być może i Wam uda się spotkać tajemniczego władcy podczas przemierzania karkonoskich szlaków w trakcie XIV Złotu Plejad? ■

ŁOMNICA  
15-18 CZERWCA 2017



OSADA ŚNIEŻKA  
więcej niż hotel





## Dlaczego nogi są ważniejsze?

W tym numerze „Plejad” odpowiemy sobie na pytanie postawione w tytule tego artykułu. Czy podczas prowadzenia samochodu bardziej liczą się ręce czy nogi? Do czego możemy użyć nóg, gdy już jedziemy? Czy to ręce tak naprawdę odpowiadają za skręcanie samochodem? Zobaczmy i zacznijmy od podstaw.

### Ruszanie

Dzięki poprzednim artykułom potrafimy już ustawić odpowiednią, bezpieczną pozycję za kierownicą i nauczyliśmy się poprawnie pracować na niej rękami. Bez najmniejszych

problemów ruszamy, wykorzystując w codziennej jeździe dobrodziejstwa symetrycznego napędu na cztery koła.

Posiadacze samochodów wyposażonych w manualne skrzynie biegów muszą w tym miejscu zwrócić uwagę

na właściwe użycie pedału sprzęgła i gazu. Często obserwujemy na szkoleniach, jak większość osób, chcąc ruszyć w miarę dynamicznie, przypala sprzęgło. Pojawiający się wówczas nieprzyjemny zapach jest tylko najmniej dotkliwym efektem



» popelnionego błędu. Zbyt długie użycie tzw. półsprzęgła przy jednoczesnym zbyt mocnym dodaniu gazu sprawia, że bardzo szybko się ono nagrzewa i przypala, co znacząco wpływa na skrócenie jego żywotności. W codziennej jeździe mocne dodawanie gazu powinno nastąpić dopiero po całkowitym zdjęciu nogi z pedału sprzęgła (celowo pomijam tutaj ruszanie samochodem 4x4 do prób sportowych, które wymaga nieco innych ćwiczeń). Przecież do ruszenia samochodem z miejsca nie potrzebujemy tak naprawdę w ogóle gazu.

Spróbujmy sami, stojąc bezpiecznie np. gdzieś na pustym parkingu. Na pierwszym biegu powoli puszczajmy sprzęgło, nie używając przy tym w najmniejszym stopniu pedału gazu. Samochód ruszy bardzo powoli i płynnie! W kolejnych próbach jednocześnie delikatnie wciskając gaz utrzymamy przy tym rozsądną dynamikę, przy zachowanej oszczędności układu sprzęgła. Dla posiadaczy samochodów wyposażonych w reduktor (starsze modele Subaru) polecam również wypróbowanie tego manewru w położeniu „Lo”. W trudnych warunkach drogowych (oraz na przykład ciągnąc przyczepę czy wyciągając sprzęt pływający z wody) ułatwia ono znacznie sztukę poprawnego ruszania. Nie jest więc zaskoczeniem, że w tym dziale wygrywają nogi.

### Hamowanie

Obszar, na którym ponownie bezsprzecznie królują nogi! Umiejętne operowanie nimi na pedale hamulca może mieć więcej niż tylko jedno zastosowanie – wytracanie prędkości. Tym tematem, ze względu na jego wagę oraz rozpiętość, zajmiemy się już w kolejnych wydaniach „Plejady”. Podzielony na kilka mniejszych sekcji omówiony zostanie znacznie szerzej, a teraz tylko akcentuję jego istotę.

### Balans masy

Jest to pierwsze z bardziej zaawansowanych zagadnień prowadzenia samochodu. Na tym polu mamy remis (waga pracy rąk i nóg). Czym tak naprawdę jest balans masy samochodu? Jest to przesuwanie pozornego środka ciężkości w kierunku, jaki wybierze kierowca. Ale czy naprawdę

dotyczy to każdego kierowcy? Nawet jadąc spokojnie w niedzielny poranek do zaprzyjaźnionej piekarni po świeże pieczywo, balansujemy masą samochodu. Sprawdźmy więc. Podczas jazdy (w bezpiecznych warunkach) dodajmy dużo gazu, a następnie zahamujmy w miarę stanowczo, obserwując, co się dzieje z samochodem. Na początku przód auta uniósł się, aby po ściągnięciu nogi z gazu opaść i „zanurkować” w dół, gdy nacisnęliśmy hamulec. To, co się stało, to bardzo prosty balans masy samochodu pomiędzy przodem a tyłem pojazdu. Dodając gaz, przesuwamy wspomniany pozorny środek ciężkości do tyłu, a energicznie go ujmując i/lub hamując, kierujemy go ku przedniej jego części.

Balans masy możemy wykonywać również pomiędzy prawą a lewą stroną samochodu. Robimy to z każdym, choćby najmniejszym ruchem kierownicy. Dzięki odpowiedniej, stosunkowo trudnej do wyćwiczenia, koordynacji pracy rąk i nóg kierowca może w trakcie jazdy przesuwać środek ciężkości w kierunku wybranego przez siebie koła, aby spowodować pożądane reakcje samochodu. W tym miejscu można pomyśleć, że to już zaawansowane techniki sportowe, których przecież nie wykorzystujemy do codziennego bezpiecznego poruszania się po drogach. To nie do końca prawda. Pamiętajmy, że fizyka działa zawsze i o każdej porze, a im szybciej jedziemy, tym większą mamy energię, nad którą w każdej chwili musimy panować! No chyba że nie wyjeżdżamy z parkingu, gdzie na prędkościomierzu próżno szukać wyników powyżej zawrotnej granicy 30–40 km/h.

Aby zwizualizować tę sytuację, wyobraźmy sobie dwóch kierowców jadących po idealnie równej, krętej drodze. Ich samochody to wielkie akwaria wypełnione w połowie wodą. Pierwszy kierowca, nie mając odpowiedniej koordynacji ruchowej, swoją „niechlujną” pracę rąk i nóg podczas jazdy wychlapuje wiezioną wodę. Drugi, wykorzystując wspomnianą koordynację, pomimo nawet większej prędkości przejazdu może utrzymać wodę w akwarium, nie wychlapując jej na zewnątrz. Tematem tym zajmę się szerzej w jednym z kolejnych



odcinków. Stanowi on jednak podstawę II stopnia szkolenia w SJS. Podsumowując, w tym etapie mamy więc remis!

### Skrećcie

Wspomniane: płynność oraz koordynacja wzrokowo-ruchowa, czy koordynacja pracy rąk i nóg to jedne z głównych elementów bezpiecznej jazdy samochodem. Poprawne operowanie pedałami (sprzęgło, hamulec i gaz) oraz kierownicą, oprócz wymiernego obniżenia kosztów, zapewnia przede wszystkim bezpieczeństwo na drodze. W jaki sposób? Wykorzystując pracę nóg oraz omawiany balans masy samochodu, możemy w bardzo prosty, lecz piekielnie skuteczny sposób wspomagać naszą

pracę rękami przy wykonywaniu skrętów, opanowywaniu poślizgu itp. Przypomina to grę w piłkę przeciwko bardzo wymagającemu zawodnikowi, lecz po swojej stronie możemy mieć najlepszego oraz niezawodnego zawodnika z napisem „fizyka” na koszulce. Trzeba tylko wiedzieć, jak go zmobilizować do tego, aby zagrał w naszym, a nie przeciwnym zespole! Tak jak w przypadku powyższych zagadnień staną się one tematem kolejnych artykułów. Aby odpowiedzieć na pytanie zadane w tytule tego tekstu, wystarczy, abyśmy zdali sobie sprawę, że wciskając pedał gazu obok informacji „przyspiesz”, dajemy auto również komendę „jedź na wprost”! Analogicznie odejmuje energicznie gaz,

mówimy „skreć”. Na sterowność samochodu wpływa również praca pedałami sprzęgła oraz hamulca. Cała sztuka polega na konsekwentnym podawaniu tych samych komend za pośrednictwem zarówno pedałów, jak i kierownicy. Prawdą jest jednak, iż gdy podczas nawet idealnego skrętu rękami nogami będziemy „mówić” odwrotnie, samochód nie będzie nas słuchał! Na skutek braku naszej konsekwencji auto jakby zdaje się mówić nam: „nie wiem, czego chcesz!”. Gdy ręce będą pracować niezbyt poprawnie, a nogi wykonają ruchy godne mistrza świata, samochód – choć opornie – zareaguje! Nogi są jednak nieco ważniejsze w tej grze, dlatego trzeba się nauczyć ich poprawnego wykorzystania! ■





## EyeSight – zobaczyć niebezpieczeństwo

Kiedy homo sapiens zabierał się do konstruowania maszyn i narzędzi, korzystał często z wzorców natury. Podpatrując ją, naśladował. Przykładów jest wiele...

**B**alon, samolot, energia powstała ze spalania, materiały budowlane, konstrukcje budynków czy pojazdów to po części przetworzone, istniejące w naturze odwzorowania. W ostatnich czasach doszła do nich inteligencja maszyn i urządzeń.

Co prawda samochody jeszcze „nie czują”, nie mają rozwiniętego „zmysłu” smaku, węchu i dotyku, ale coś w rodzaju wzroku, czyli elektronicznej interpretacji obrazu – jak najbardziej. To dobry, choć może abstrakcyjny wstęp do przedstawienia najnowszych

pomysłów na wykorzystanie anatomii w walce o bezpieczeństwo współczesnych aut.

### Trzy generacje

U ludzi i zwierząt to właśnie wzrok jest podstawowym zmysłem ostrzegającym

przed niebezpieczeństwem, oceniającym jego skalę i przygotowującym do obrony. Dlaczego więc nie skorzystać z jego możliwości? Dlaczego nie wykorzystać jego elektronicznego substytutu w samochodzie?

Subaru przygotowało i konsekwentnie od lat realizuje kompleksowy program bezpieczeństwa, w skład którego wchodzi 5 filarów bezpieczeństwa: aktywne, pasywne, prewencyjne, pokolizyjne i bezpieczeństwo przez edukację (zobacz więcej na [bezpieczne.subaru.pl](http://bezpieczne.subaru.pl)).

Już na początku lat 80. minionego stulecia inżynierowie Subaru zwracali uwagę na możliwość wykorzystania „dodatkowego wzroku”, który miałby wspomagać

parę oczu kierującego. Rozpatrywano wtedy kilka możliwości technicznych, jak budowę systemu z wykorzystaniem radaru czy promieni lasera. Miał to być układ jak najmniej skomplikowany, niezawodny i względnie tani.

Premiera pierwszego systemu nazwanego Active Driving Assist (ADA) miała miejsce w 1989 r., a Subaru Legacy był pierwszym japońskim samochodem, który mógł wykrywać na drodze ruchome przeszkody, takie jak inne auta, motocykle czy rowerzyści, a także nieruchome, np. bariery i oznakowanie poziome na jezdni. W największym skrócie urządzenie składało się z dwóch umieszczonych z przodu

i pracujących jednocześnie kamer, z których obraz analizowany był przez prosty (w porównaniu z możliwościami dzisiejszych maszyn i komputerów) układ elektroniczny. W momencie zagrożenia, czyli kiedy kamery rejestrowały znajdujący się „na torze kolizyjnym” inny samochód, motocyklistę, rowerzystę, pieszego czy inną przeszkodę, system informował kierowcę o potencjalnym niebezpieczeństwie poprzez emisję sygnału akustycznego i świetlnego na tablicy przyrządów.

Nad udoskonaleniem systemu pracowano intensywnie przez następne lata, aby w 2008 r. zademonstrować go publicznie w Japonii jako system EyeSight »



» pierwszej generacji. System EyeSight drugiej generacji wprowadzono do modeli Legacy i Outback. Dzięki połączeniu z innymi układami samochodu dodatkową umiejętnością „drugiej pary oczu” było m.in. przedkolizyjne uruchomienie układu hamulcowego i hamowanie awaryjne zapobiegające najechaniu na przeszkodę znajdującą się z przodu auta.

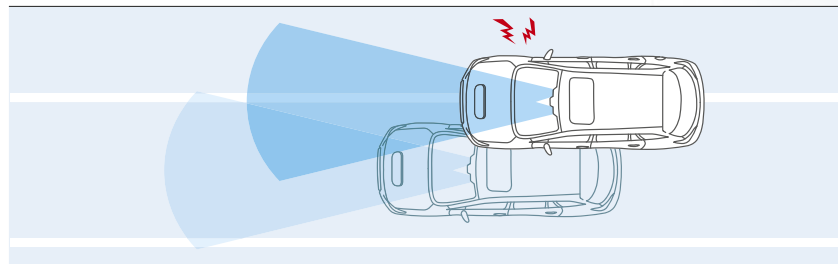
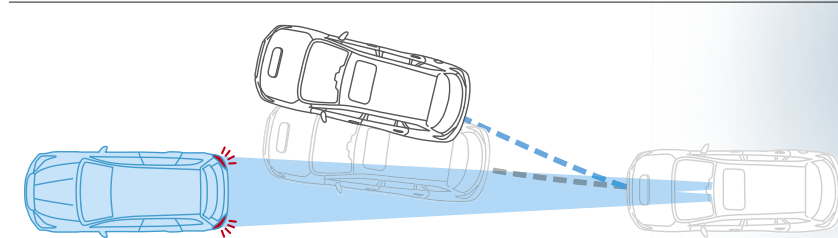
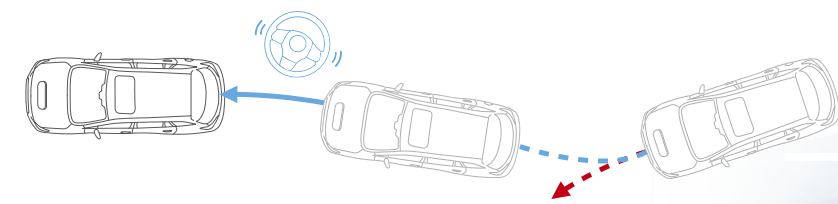
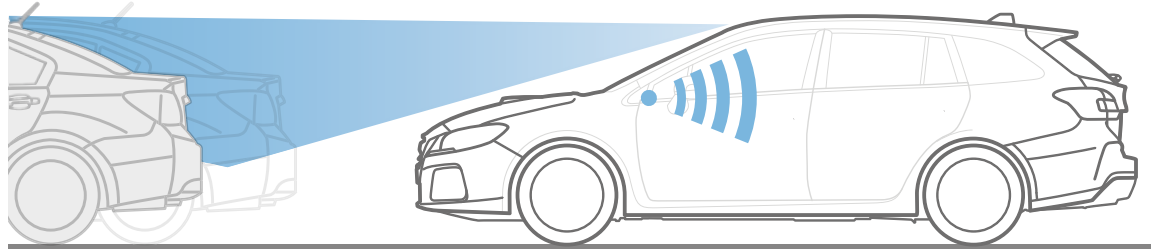
W produkowanych od 2014 r. modelach Subaru znajdziemy jeszcze bardziej zaawansowany technicznie system bezpieczeństwa: EyeSight trzeciej generacji. Na rynku polskim system znajduje się obecnie na pokładzie modeli Outback i Levorg.

Sama idea „dodatkowej pary oczu”, realizowana przez umieszczoną w okolicach lusterka wewnętrznego kamerę stereoskopową z kolorowymi matrycami o wysokiej rozdzielczości CMOS, nie zmieniła się. Jednak teraz system ten wykonuje znacznie więcej zadań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa jazdy. To krótkie zdanie, ale zawarta w nim treść oznacza może mało dostrzegalny (poza zamontowanym na tablicy przyrządów kolorowym monitorem), ale ogromny postęp techniczny.

#### Co robi EyeSight w praktyce?

Ostrzega o zagrożeniach, czyli o tym, co kierowca powinien widzieć, ale czego w pewnych momentach jazdy z różnych względów nie zauważa. Mogą to być znajdujące się w zasięgu wzroku kamery inne pojazdy, motocykliści, rowerzyści, piesi (pod warunkiem, że ich wysokość będzie większa niż 1 metr). System wykrywa również i reaguje na działanie świateł STOP w poprzedzających pojazdach (hamuje odpowiednio wcześniej, czyli łagodniej) i „widzi” oznakowanie poziome, czyli linie malowane na jezdni.

EyeSight dokonuje analizy prędkości naszego samochodu i innych pojazdów i określa skalę potencjalnych zagrożeń na drodze. Jeśli kierujący nie zareaguje na sygnały akustyczne i wizualne (etap pierwszy) przez wyhamowanie lub podjęcie próby ominięcia przeszkody, EyeSight uruchomi wstępne hamowanie (etap drugi), a w trzecim etapie hamowanie awaryjne. Jest jednak jeden warunek. Aby **przedkolizyjne hamowanie awaryjne**



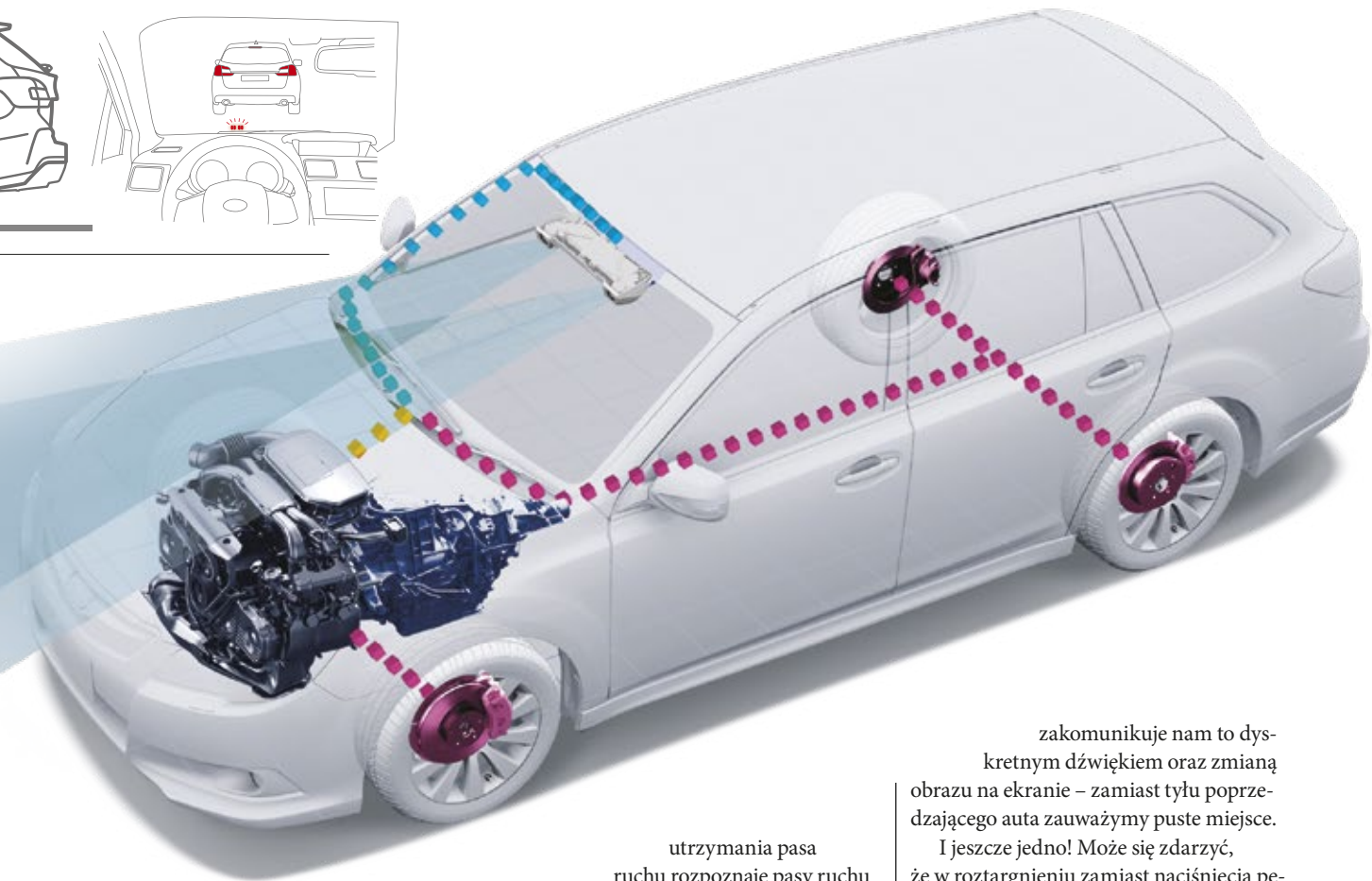
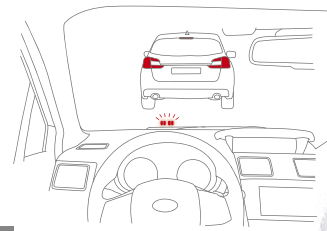
było w pełni skuteczne, różnica prędkości między pojazdami (lub między samochodem z EyeSight a przeszkodą) nie może być dowolnie duża. Producent gwarantuje tu 50 km/h, a niezależne badania wskazują nawet na 70 km/h, przy czym oczywiście ważną rolę grają tu warunki drogowe, pogodowe i stan auta.

Kierowca nie jest jednak ubezwłasnowolniony w obecności systemu EyeSight. Na każdym z trzech etapów przedkolizyjnego hamowania awaryjnego, przez cały czas, może samodzielnie próbować uniknąć zderzenia bądź przez podjęcie próby ominięcia przeszkody, bądź hamując awaryjnie. Można też system wyłączyć. Wtedy kierowca powiadomiony zostanie sygnałem akustycznym

i komunikatem świetlnym na tablicy rozdzielczej o jego wyłączeniu.

Dodatkową funkcją systemu EyeSight jest pomoc kierującemu w przypadku próby ominięcia przeszkody, polegająca na zmianie charakterystyki systemu VDC, określaną jako **antykolizyjny asystent ominięcia przeszkody**. Jeśli manewry przeprowadzane będą prawidłowo, wówczas system nie będzie reagował aż do chwili, kiedy może nastąpić kolejne nieprzewidziane zdarzenie i nagle coś pojawi się na torze jazdy samochodu. Wtedy nastąpi ponowna aktywacja systemu EyeSight.

EyeSight ma także funkcję **asystenta pasa ruchu – Lane Departure Warning**, który działa przy prędkości



powyżej 50 km/h w momencie wyjeżdżania auta poza krawędź swojego pasa ruchu, określonego przez linie oznakowania poziomego. Kierowca jest wtedy informowany sygnałem akustycznym, jak również informacją na ekranie. Dodatkową funkcją, również zarządzaną przez EyeSight, jest zwrócenie uwagi kierowcy, że nie zachowuje odpowiedniego toru jazdy w zakresie pasa ruchu, na którym się znajduje (**Lane Sway Warning**). Przy prędkości powyżej 60 km/h, kiedy samochód zaczyna „pływać”, również rozlegnie się sygnał ostrzegawczy, wsparty odpowiednim komunikatem na wyświetlaczu monitora.

W Levorgu pojawiła się również nowość względem Outbacka – **asystent utrzymania pasa ruchu**. Podczas podróży autostradami, drogami ekspresowymi czy podobnymi trasami funkcja asystenta

utrzymania pasa ruchu rozpoznaje pasy ruchu i gdy wykryje, że samochód zaczyna je przekraczać, sama delikatnie skręci, aby zapobiec niezamierzonej zmianie pasa, w znacznym stopniu zwiększając bezpieczną jazdę. Ta funkcja działa przy prędkości powyżej 65 km/h.

To jeszcze nie wszystkie możliwości funkcji EyeSight. W zakresie prędkości od 0–180 km/h może on również współpracować z **adaptacyjnym tempomatem**, co oznacza, że przy zadanej prędkości podróżowania obiektywy kamery obserwują poprzedzający pojazd i przez cały czas utrzymywane ten sam zadany odstęp. EyeSight dba wtedy o optymalne sterowanie silnikiem i elementami zespołu napędowego.

Miejskim odpowiednikiem tej funkcji jest informowanie roztrągniętego kierowcy o tym, że oczekujący w kolejce, np. przed światłami, pojazd właśnie ruszył i należałoby podążać jego śladem. EyeSight

zakomunikuje nam to dyskretnym dźwiękiem oraz zmianą obrazu na ekranie – zamiast tyłu poprzedzającego auta zauważymy puste miejsce.

I jeszcze jedno! Może się zdarzyć, że w roztrągnięciu zamiast naciśnięcia pedału hamulca naciśniemy na gaz lub dźwignię zmiany biegów ustawimy w niewłaściwym położeniu. Zwykle kończy się to najechaniem na inny pojazd lub przeszkodę, co oznacza kłopoty. Dzięki funkcji **antykolizyjnego zarządzania przepustnicą** system EyeSight może zminimalizować skutki błędu kierowcy. Widoczne przez kamery zagrożenie przenoszone jest na sterowanie silnika, który w tym wypadku nie osiągnie zwykłej przy ruszaniu mocy.

EyeSight – niby proste urządzenie, bez radarów i dużej ilości czujników ultradźwiękowych składających się na podobne systemy zwiększające bezpieczeństwo w wielu innych markach, jednak dzięki konsekwencji, wierności raz określonej idei i perfekcji doprowadzone do najwyższej wymaganej dziś efektywności działania służącej zapewnieniu bezpieczeństwa.

No cóż, jedni wykorzystują słuch, inni wzrok... ale w obu przypadkach to i tak „ściąga z natury”! ■



# Droga jest celem

Kręte drogi, wertepy, kurz. Monumentalne krajobrazy i dzika przyroda. Miasta i wsie. Oraz poczucie, że możesz dotrzeć niemal wszędzie.

Wyprawa solidnym samochodem z możliwościami terenowymi sprawia, że zjechanie z utwardzonego szlaku nie wydaje się już trudne. Przeszkodą przestają być grząskie piaski, przecinająca trasę rzeka, strome podjazdy. Widok wyrw, uskoków i dużych kamieni nie musi oznaczać końca przygody. W większości przypadków wciąż możesz jechać dalej.

Nie dziwi więc, że wyprawy off-roadowe (i podobne) cieszą się popularnością wśród miłośników podróży. Auto z cechami terenowymi, szczególnie to o dużym prześwicie i osłonach podwozia, pozwala poznać kraj z perspektywy trudno dostępnej dla innych użytkowników dróg. Takie wyprawy niosą ze sobą zarówno przyjemność zwiedzania kraju, jak i samego pokonywania odcinków trasy i wiążących się z nią wyzwań. Trudno o lepszy przykład na słusność powiedzenia, że to droga, a nie samo miejsce przeznaczenia jest celem.

Do tradycji niespiesznego podróżowania mniej uczęszczanymi i dostępnymi trasami nawiązuje Subariada – cykliczna impreza organizowana od paru lat przez miłośników i właścicieli samochodów Subaru. Kilka razy do roku uczestnicy, którzy skrzyknęli się na oficjalnym forum Subaru, wspierani przez Subaru Import Polska wyruszają w drogę do: Albanii, Macedonii, Grecji, Gruzji, Mołdawii, Bułgarii, Armenii, itp. Prowadzą ich założyciele serwisu Przygody4x4.pl,

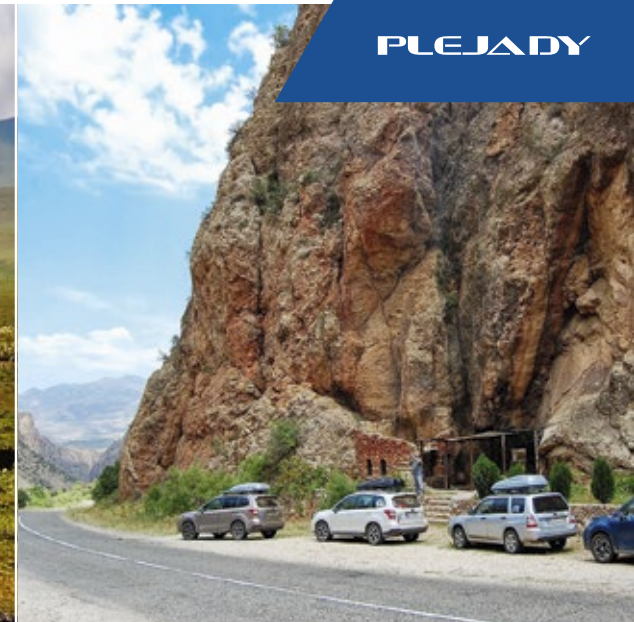
którzy dbają o wytyczenie i sprawdzenie drogi oraz opracowanie logistyki. Każdy wyjazd trochę się różni. Uczestników jest więcej lub mniej, trasa bardziej wymagająca lub lżejsza. Czasami noc spędza się w namiocie lub na kanapie samochodu, kiedy indziej znów w wygodnym hotelu.

W kolumnie samochodów przeważa Subaru Forester, są też Outbacki i XV. Dzięki wyższemu prześwitowi oraz możliwości zamontowania osłon podwozia najlepiej radzą sobie one w trudnym terenie. Przy mniej wymagających trasach pojawiają się też inne pojazdy. W Subariadach nie chodzi bowiem jedynie o integrację środowiska związanego z konkretnymi modelami samochodów, ale przede wszystkim o dobrą zabawę, przygodę i poznanie wybranego zakątka świata.

Wyprawy, choć obfitują w pokonywanie błotnistych dróg i górskich wzniesień, nie są też skupione tylko i wyłącznie na off-roadzie. Oprócz typowych zmaganiań w terenie, nie brakuje też czasu na zwiedzanie miast i wiosek, rozmowy ze spotkanymi ludźmi, poznawanie zabytków i próbowanie miejscowej kuchni. To sposób na przybliżenie się tamtejszej rzeczywistości z bliska, poznanie jej kolorów i codziennego życia. Samochód z napędem na cztery koła daje w takiej wyprawie niezwykle komfort – świadomość, że przed podróżnikiem nie stoją niemal żadne ograniczenia, a dotrzeć można tam, gdzie tylko się zamarzy.

Więcej informacji na:

[www.facebook.com/Subariada](https://www.facebook.com/Subariada)





## VI Subariada – Macedonia, Albania /cz. 2/

Ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Ranek w Ochrydzie przywitał nas piękną, słoneczną pogodą. Nasza część grupy, zakwaterowana w centrum starego miasta, spotkała się na śniadaniu w ogródku restauracji sąsiadującej bezpośrednio ze średniowieczną cerkwią św. Zofii z XI w. Na dobry początek dnia zaserwowano nam coś

na kształt omletów „faszerowanych” szynką, do tego regionalne sery, pomidory i ogórki oraz sok ze świeżo wyciśniętych pomarańczy. Po śniadaniu udaliśmy się na zwiedzanie miasta.

Ochryda to miasto o bardzo bogatej historii. Położone jest na terenie starożytnych miast Diasarites i Lychnidos.

Chrześcijaństwo dotarło tutaj już w IV wieku. W 526 roku miasto całkowicie zniszczyło trzęsienie ziemi, jednak szybko zostało ono odbudowane na rozkaz cesarza Justyniana, który nazwał je Iustiniana Prima i ogłosił stolicą prefektury Ilirii oraz metropolią kościelną naddunajskich ziem Cesarstwa. Duży wpływ

na rozwój Ochrydy miała przebiegająca przez miasto Via Egnatia – droga rzymska, zbudowana w II w. p.n.e. jako przedłużenie zamorskiej Via Appia, biegnąca przez Półwysep Bałkański i Saloniki do Bizancjum. Miasto najeżdżali Słowianie i Awarowie, co w VII w. doprowadziło je praktycznie do upadku. Dopiero podbicie przez Bułgarów w IX wieku sprawiło, że miasto zaczęło się odradzać. Wtedy też prawdopodobnie powstała dzisiejsza nazwa miasta, od słowiańskich słów „Och, rid!”, co znaczyło: „Och, wzgórze!”. Na początku XI wieku była to siedziba cara Samuela oraz słowiańskiego patriarchy. Niestety już w 1018 roku podbili je Bizantyjczycy i rola miasta powoli słabła.

Pierwszym punktem zwiedzania była oczywiście cerkiew św. Zofii. Ta jedna z ważniejszych dla Macedończyków świątyni robi niesamowite wrażenie już z zewnątrz. Także wewnątrz, po uiszczeniu opłaty za wstęp, mogliśmy podziwiać wspańnię zachowane XI-wieczne freski zdobiące ściany świątyni. Następnie udaliśmy się w kierunku jeziora. Z uwagi na strome zbocze góry, schodzące bezpośrednio do wody, spaceruje się głównie pomostami biegnącymi tuż przy brzegu. Część grupy dała się namówić miejscowemu rybakowi na zwiedzanie Ochrydy z pokładu łódki, my natomiast postanowiliśmy zwiedzić stare miasto „suchą stopą”. I tak najpierw wspięliśmy się schodami do położonej

wysoko, na skalistym cyplu XIV-wiecznej cerkwi św. Jana Teologa w Kaneo, skąd rozpościerał się niesamowity widok na jezioro. Następnie po krótkim spacerze przez sosnowy las dotarliśmy na Plaosnik. Jest to miejsce, gdzie znajduje się cerkiew św. Pantelejmona, a w średniowieczu mieściła się szkoła o charakterze uniwersytetu. Obecnie trwają tam prace wykopaliskowe oraz... coś, co w zasadzie trudno opisać. Obok stanowisk archeologicznych, gdzie odkrywa się kolejne warstwy, powstaje kompleks budynków, nawiązujących co prawda formą do historycznego stylu, jednak budowanych techniką żelbetową. Legendy głoszą, że to właśnie tutaj św. Klemens Ochrydzki stworzył cyrylicę. »





» Następnym punktem programu były ruiny twierdzy cara Samuela, które widzieliśmy z daleka już poprzedniego dnia, dojeżdżając do Ochrydy. Zachowały się praktycznie w całości mury obronne, na które nie omieszkaliśmy się wdrapać. Z nich także rozpościerał się piękny widok na Ochrydę, jezioro i okolice. Wracając, zobaczyliśmy jeszcze grecki amfiteatr oraz cerkiew św. Bogurodzicy z 1295 roku, która wyglądała niepozornie na zewnątrz, natomiast wewnątrz zdołały ją wspaniale zachowane średniowieczne freski oraz bogaty zbiór ikon. Pod koniec spaceru niebo postraszyło nas kilkoma grzmotami, jednak pogoda utrzymała się i po połączeniu się wszystkich załóg w jeden konwój ruszyliśmy do kolejnego parku narodowego – Galicnic. Początkowo jechaliśmy krętą asfaltową drogą, która mocno pięła się w górę, by następnie, po dokonaniu przez Miłosza opłaty za wstęp do parku, zjechać z asfaltu na drogę szutrową. Z uwagi na porę dnia zatrzymaliśmy się na pierwszej napotkanej łące na obiad w pięknych okolicznościach przyrody, z widokiem na Ochrydę. W trakcie

przyrządzania posiłku Beata podglądała nas z góry swoim szpiegowskim dronem.

Po obiedzie ruszyliśmy w dalszą drogę, by po pokonaniu przewyższenia znaleźć się na płaskowyżu z niecodziennym kolorem szutrowej drogi. Nie wiem, co to była za ziemia, ale była żywo rdzaworuda i taki też kolor miały tumany kurzu unoszące się za naszymi autami. Tutaj Miłosz zaplanował dla nas dwie atrakcje. Pierwszą był wyścig na czas. Każda załoga miała przejechać kilkusetmetrowy odcinek prowadzący na niewielkie wzniesienie, następnie wykonać nawrót i tą samą drogą powrócić na miejsce startu. Z tym że droga to był tak naprawdę rząd kilku bardzo głębokich kolein. Niektóre załogi pojechały zachowawczo, niektóre potraktowały sprawę ambicjonalnie. Załoga Urabusów w pewnym momencie wyskoczyła z kolein i driftowała po nich bokiem, co wyglądało bardzo efektownie, ale mogło zakończyć się rolką. Ostatecznie rywalizację wygrała załoga Dyrekcji, a w zasadzie sam Pan Dyrektor, gdyż jego załoga jako zbędny balast oglądała przejazd z pozycji widza. Drugie miejsce zajął Subaru, który przegrał z Dyrekcją „o błysk szprychy”.



Wygrał on natomiast konkurencję na najładniej i najgłośniej bulgoczący wydech.

Drugą atrakcją była płaska przestrzeń, pokryta tą samą rudą ziemią, z małym krzakiem rosnącym na środku. Jak łatwo się domyślić, było to wymarzone środowisko dla czteronapędowych foresterów, tak więc każdy mógł spróbować driftu,

wykonując po kilka – kilkanaście kółek wokół krzaczka. Oczywiście oba wydarzenia uwieczniła Beata „z lotu ptaka”. Po tych atrakcjach udaliśmy się na miejsce noclegu, przejeżdżając kolejne kilometry krętych górskich dróg z powrotem nad Jezioro Ochrydzkie. Po drodze zatrzymaliśmy się jeszcze przy punkcie widokowym

na jezioro Prespa. Jezioro to od Jeziora Ochrydzkiego oddziela jedynie pasmo gór, natomiast to pierwsze leży około 200 m wyżej. Ciekawostką jest także to, że leży ono na granicy trzech państw: Macedonii, Albanii i Grecji. Jadąc na nocleg, z niepokojem spoglądaliśmy na stalowogornatowe niebo zwiastujące burzę. Podczas

rozbijania obozu na łące leżącej „nad jeziorem” poczuliśmy kilka kropel deszczu. Na szczęście pogoda była dla nas łaskawa i oszczędziła nam deszczu, natomiast dzięki chmurom podziwialiśmy malowniczy zachód słońca. Po rozbiciu obozu zapłonęło ognisko i kolejny dzień zakończyliśmy wspólnym biesiadowaniem.

fot. Przemysław Kaczmarek x4







fot. Przemysław Kaczmarek x 3



» Rankiem, po śniadaniu i zwinięciu biwaku, ruszyliśmy w kierunku Albanii. Po drodze odwiedziliśmy jeszcze klasztor św. Nauma, ucznia św. św. Cyryla i Metodego. Założony w 905 roku, znajdował się on na lekkim wzniesieniu, nad brzegiem jeziora. Na jego terenie znajdowała się mała cerkiew w charakterystycznym dla tego regionu stylu, także przyozdobiona starymi freskami wewnątrz. Z zewnątrz dodatkowo zdobiły ją żywe pawie, które wygrzewały się na jej dachu i przechadzały się majestatycznie wokół, nic nie robiąc sobie z naszej obecności. Obok klasztoru znajdowało się płytkie jeziorko z krystalicznie czystą wodą, uchodzącą żywym strumykiem do Jeziora Ochrydzkiego. Część uczestników zafundowała sobie krótką wycieczkę łodziami, podczas której mogli obserwować bijące na dnie jeziora źródła. Obok klasztoru znajdowały się także stragany, gdzie zakupiliśmy pamiątki z Macedonii oraz prowiant, gdyż czekała nas długa jazda z kolejnym noclegiem w terenie.

Następnie udaliśmy się na przejście graniczne. Mimo że na granicy nie było kolejki, odprawa trwała dość długo. Celnicy skrupulatnie, aczkolwiek w miłej atmosferze, odnotowali wszystkie nasze dane z dokumentów. Po pobieżnej kontroli celnej wjechaliśmy do kraju, który do roku 1992 był praktycznie niedostępny dla obcokrajowców. Tuż za granicą zatrzymaliśmy się przy bankomacie, skąd każdy wypłacający odchodził z grubym plikiem banknotów. Tego dnia przemierzaliśmy wiele kilometrów po drogach szutrowych i asfaltowych, gdyż naszym celem było dotarcie w okolicy kanionu Osum. Po drodze zjedliśmy plenerowy obiad nad rzeką, przejechaliśmy „tranzytem” miasto Berat, do którego mieliśmy wrócić na zwiedzanie parę dni później.

Jadąc przez Albanie, mogliśmy obserwować, jak biedny do niedawna komunistyczny kraj zmienia swoje oblicze. Obok starych, zbudowanych „z byle czego”, rozlatujących się budynków wyrastają nowe – wielkie, budowane z porządnymi materiałami. Drogi, do niedawna szutrowe,



pokrywane są coraz częściej asfaltem, budowane są odwodnienia, umocnienia i bariery. Zaskoczyła nas także liczba stacji paliw, które mijaliśmy dosłownie co kilka kilometrów, a nierzadko skupionych po kilka, tuż obok siebie. Ma to podobno związek z regulacjami podatkowymi. Często widzieliśmy także myjnie

samochodowe, składające się z szyldu, myjki ciśnieniowej i pracownika myjącego, który za kilka groszy chętnie splucze z auta kurz zebrany na szutrowych drogach. Jeśli chodzi o auta, których posiadanie przez osoby prywatne jeszcze do niedawna było niemożliwe, na drogach królują mercedesy, w różnym wieku i w różnym stanie.

Na nocleg dotarliśmy późną nocą, tak więc biwak nad brzegiem rzeki rozbijaliśmy w ciemnościach, wspomagając się jedynie latarkami, reflektorami samochodów i „elektrownią” na dachu LandRovera. Co więcej, Miłosz zapowiedział wczesną pobudkę, gdyż rano czekała nas nie lada atrakcja – rafting w kanionie rzeki Osum.

Nazajutrz po szybkim śniadaniu i pakowaniu ruszyliśmy na spotkanie z albańską ekipą raftingową. Pozostawiliśmy nasze auta na parkingu i udaliśmy się dwoma busami kilka kilometrów dalej, na miejsce rozpoczęcia spływu. Po krótkim szkoleniu, przyswojeniu sobie komend: lewa, prawa, stop i go, zostaliśmy rozdzieleni na trzy



fot. Witold Rogalski >



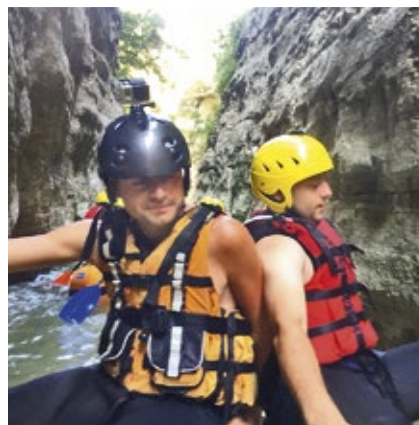


fot. Witold Rogalski x 4

chwilach pokonaliśmy przeszkodę i wszystko wskazywało na to, że nasze pontony nie ucierpiały. Po przepłynięciu kanionu dopłynęliśmy do brzegu, na którym oczekiwali nas już busy, a ich kierowcy poczęstowali nas na zakończenie kanapkami i owocami. Pełni wrażeń wróciliśmy na parking, wypiliśmy szybką kawę serwowaną w barze obok i ruszyliśmy dalej w kierunku Gjirokastry. Po drodze zatrzymaliśmy się jeszcze, aby podziwiać i uwiecznić na fotografiach kanion, tym razem widziany z góry.

*(ciąg dalszy w następnym wydaniu)*

» grupy. Każdy otrzymał piankę, kamizelkę ratunkową i kask. Tak przyozdobieni zajęliśmy miejsca w pontonach. Powoli wpłynęliśmy do kanionu, którego strome, prawie pionowe, skaliste zbocza robiły się stopniowo coraz wyższe, dając przyjemny cień i chłodek. W najwyższym miejscu miały one ponad 100m wysokości. Co jakiś czas pojawiał się węższy odcinek rzeki, z szybszym nurtem, zmieniającym kierunek, co zmuszało nas do zastosowania się do odpowiednich komend i używania wiosel.



W pewnym momencie dopłynęliśmy do spływającego ze szczytu kanionu wodospadu, pod którym zrobiliśmy sobie przerwę na zimny prysznic i sesję zdjęciową. Kolejną atrakcją był wąski przesmyk między skałami, którego szerokość była mniejsza od szerokości pontonu. Aby go przepłynąć, dwie osoby musiały usiąść tyłem i zapierając się jedną nogą o dno pontonu, drugą odpychać się od ścian kanionu. Szorujące o skały burty budziły nasze obawy, jednak po kilku



fot. Przemysław Kazmariek





## Ekspres polarny

*Jest sroga zima, a o lecie  
wciąż myślę nieśmiało,  
kiedy z wiatrem i złotą kulą słońca,  
znów wyruszę na włóczęgę wspaniałą...*

Piotr Frankiewicz

**P**rzypomniała nam się taka stara piosenka. Może dlatego, że do tej pory lato było naszą ulubioną porą na włóczęgi. Jednak w grudniu 2016 roku wiele się zmieniło. Podróżując mroźną nocą drogą prowadzącą pomiędzy obficie pokrytymi śniegiem drzewami, stwierdziliśmy, że podróże w innych porach roku także potrafią być piękne.

Zbieg kilku okoliczności oraz nasza zdolność do podejmowania spontanicznych decyzji zaowocowały pionierską dla nas, zimową wyprawą

na północne rubieże kontynentu. Zamarzyło nam się na własne oczy zobaczyć Aurorę Borealis. W tym celu należało dojechać poza koło polarne.

### Zimowa jazda

Kiedyś pisaliśmy, jak jeździ się latem po Norwegii. Z grubsza tak samo jest w Szwecji i Finlandii. Zimą między tymi krajami też większych różnic nie ma. Drogi, poza kilkoma wyjątkami, nie są odśnieżane do asfaltu, ani niczym posypywane. Oznacza to, że pozostała po przejeździe pługu warstewka śniegu szybko zostaje ubita oponami samochodów i lodowacieje. Gdy jedzie się płynnie i spokojnie, to nawet niekoniecznie da się ten lód pod kołami odczuć. Wystarczy jednak niespodziewana sytuacja i konieczność gwałtowniejszego

hamowania, by cudzoziemski turysta we własnym samochodzie szybko mógł się przekonać, czy jest wystarczająco dobrym kierowcą. Nie bez powodu piszę „cudzoziemski”, bo mieszkańcy Skandynawii zimą używają opon z kolcami, które bez trudu wbijają się w szklistą nawierzchnię, zapewniając należytą przyczepność.

My musieliśmy polegać po prostu na oponach zimowych i własnych umiejętnościach. Zwłaszcza że zaśnieżone i oblodzone drogi to nie jedyny problem zimą na północy półwyspu. Osobną kwestią jest noc polarna. Im dalej za kołem polarnym, tym grudniowy dzień staje się krótszy, a pełna ciemność zapada już o godzinie czternastej. Poza brakiem możliwości podziwiania mijanych widoków niesie to ze sobą także pewne zagrożenia. »



» Renifery, poza krótkimi okresami spędów, większość roku pasą się, gdzie tylko chcą i wędrują, jak chcą. Nie zważają przy tym na pędzące drogami samochody i przekraczają je flegmatycznie się wlokąc, kopyto za kopytem. Latem, gdy długo jest jasno i zwierzaki widać z daleka, nie jest to takim problemem jak zimą. Kilka razy zdarzyło nam się, że prawie poglaskaliśmy samochodem zady tych sympatycznych rogaczy. Sytuacja była zawsze dość podobna. Pojawiały się nagle w blasku światła, wychodząc spokojnie na drogę. Nie reagowały na sygnał klaksonu, a lekkie przyhamowanie kończyło się poślizgiem, grożącym zderzeniem (mniej lub bardziej niebezpiecznym, w zależności od prędkości jazdy). Trzeba było szybko wyprowadzić Subaru z poślizgu i po odzyskaniu sterowności zmieścić się pomiędzy przechodzące reny lub ominąć je bokiem.

Po takiej pierwszej przygodzie przestaliśmy się dziwić, że miejscowi montują na samochodach

dalekosiężne reflektory lub całe listwy świetlne o gigantycznym zasięgu.

#### Wyścigi z wiatrem

Jeśli aktywność słoneczna jest odpowiednio silna, to samo wystąpienie zorzy polarnej na określonych szerokościach geograficznych jest po prostu pewne. Osobną kwestią jest możliwość zaobserwowania tego niesamowitego zjawiska geofizycznego. Gdy niebo zakrywają chmury, to są one jak kurtyna odgradzająca scenę od widowni. Pierwsze skrzypce gra tu pogoda, dlatego jednym z najważniejszych elementów naszego ekwipunku był laptop z dostępem do internetu, gdzie na bieżąco sprawdzaliśmy prognozy zarówno Aurory, jak i aury. Zwłaszcza ta druga lubi się zmieniać dosłownie z godziny na godzinę. Długoterminowe nie sprawdziły się w zasadzie wcale, a krótkoterminowe zmieniały się w ciągu dnia. Gdy rankiem informacja na stronie pokazywała na wieczór czyste niebo w jakimś miejscu, to

wczesnym popołudniem ta sama prognoza przepowiadała już zachmurzenie i opady. I najczęściej ta druga się sprawdzała.

Takim sposobem, z jednej strony z nosem w laptopie, z drugiej obserwując otoczenie i patrząc, skąd wieje wiatr i w którą stronę goni chmury, jeździliśmy z miejsca na miejsce, szukając skrawka czystego nieba. Jak na ironię, najczęściej sytuacja była taka, że w ciągu dnia i po zapadnięciu zmroku, ale sporo za wcześniej na aktywność zorzy, niebo cechował prawie całkowity brak zachmurzenia. Im później, tym robiło się pochmurniej.

Nasza szczęśliwa gwiazda jednak nas nie opuściła i przez cztery wieczory z rzędu mogliśmy cieszyć oczy świetlnym spektaklem. Pierwsze spotkanie było nieśmiałe, gdy zielona poświata ledwie przebijała między gęstymi chmurami. Drugiego dnia Aurora złapała nas zniemacka na granicach miasta Alta w Norwegii, znacznie wcześniej, niż się spodziewaliśmy, bo już po siedemnastej. Tym razem mieliśmy wrażenie,

że jeśli tylko wyciągniemy ku niebu ręce, zanurzymy je w tańczącym, wirującym barwami świetle. Pokaz był tak intensywny, że w obserwacji nawet nie przeszkadzała nam iluminacja niedalekiego miasta i reflektory przejeżdżających obok samochodów. Inaczej było ze zdjęciami – tu każdy dodatkowy lumen zostawiał widoczny ślad.

Wyraźnie widać, kiedy zorza nadchodzi i kiedy odchodzi, przepływając po nieboskłonie. Pod Alta moment zakończenia pokazu zbiegł się z napływem szarej zaslony. Tego wieczoru Aurory już nie zobaczyliśmy.

Kolejne magiczne widowiska oglądaliśmy już z przydrożnych parkingów, na mniej uczęszczanych drogach, z dala od łuny miasta. Coraz mocniej za to przyświecał nam rosnący księżyc. Trzeciego dnia mogliśmy do późnej nocy podziwiać aż trzy pokazy. Po pierwszym, wciąż na terenie Norwegii, gdy niebo zasłoniła bura kurtyna, ruszyliśmy w stronę granicy fińskiej. Prześcignęliśmy wiatr oraz nawiewane przez niego chmury i znów cieszyliśmy się zorzą. Trzeci raz, gdy już pogodziliśmy się, że to koniec na ten wieczór, zaskoczyła nas w Finlandii, gdy zatrzymaliśmy się, by za-tankować na malej, samoobsługowej stacji.

Podobnie wyglądał czwarty wieczór z Aurorą. Cały dzień cieszyliśmy się piękną pogodą, a po zmroku nadciągnęły chmury i znów musieliśmy ruszyć w drogę na poszukiwanie skrawka czystego nieba. Udało się dwa razy – dwa pożegnalne spektakle, gdy wstęgi tańczyły na nieboskłonie, mieniając się zielenią, połyskując fioletem, czerwienią i złotem.

Teoretycznie zorzę można pooglądać na zdjęciach lub filmach, jednak tkwienie na zimnie ma urok, którego nic nie jest w stanie zastąpić. W oczekiwaniu na pokaz przytupuje się i zaciera ręce, ale gdy tylko północne światło nadciągnie, nie przeszkadza szczypiący w policzki i nos mróz, czy powiewy lodowatego wiatru. Przyziemna rzeczywistość przestaje mieć jakiegokolwiek znaczenie.

#### W oczekiwaniu na Aurorę

Wiemy, że zorza pojawia się nocą, teoretycznie od dwudziestej. Co robić, poza samą jazdą, do tego czasu? Wbrew pozorom Północ ma wiele do zaoferowania nie tylko latem. Na turystów czeka zwiedzanie wielu ciekawych miejsc, przejażdżki skuterami i psimi oraz reniferowymi

zaprzęgami, jazda na nartach na oświetlonych stokach oraz pewnie wiele innych atrakcji, na które sami nie zwracaliśmy uwagi. Dla nas priorytetem była Aurora, więc niepewni, gdzie znajdziemy się następnego dnia lub nawet za kilka godzin, zrezygnowaliśmy ze wszystkiego, co wymagało wcześniejszego umawiania się.

Ryzykanci mogą połączyć oglądanie zorzy z inną atrakcją, np. wybrać się na nocną przejażdżkę saniami w głębi tundry. Jednak miejsce trzeba zarezerwować i często opłacić wcześniej, a – ze względu na szybko zmieniającą się pogodę – nikt nie da gwarancji, że główny cel wyprawy uda się zrealizować.

#### Lodowe hotele

Od ładnych paru lat w kilku miejscach w Skandynawii można skorzystać z nieco nietypowej możliwości spędzenia nocy – w otoczeniu śniegu i lodu, w temperaturze poniżej zera stopni. Mimo wysokich cen zainteresowanie noclegiem, imprezą czy po prostu zwiedzaniem jest olbrzymie. Nic dziwnego, bo z pewnością jest to w pewien sposób ekstremalne i ekscytujące przeżycie. Taki hotel skusił







» i nas. A ponieważ zmierzaliśmy do gminy Kiruna, to niejako z automatu skierowaliśmy się do leżącej w jej obrębie miejscowości Jukkasjärvi z Ice Hotel w centrum.

Zanim przejdziemy do meritum, należy wyjaśnić pewną rzecz. Hotel nazywa się lodowy, ale wcale nie jest zbudowany z samego lodu. Ani śniegu. Oczywiście oba te materiały występują solo, ale w formie ozdób i wykończeń. Główna konstrukcja zbudowana jest ze specjalnej mieszanki śniegu i lodu, zwanej snice (z angielskiego snow + ice), stworzonej poprzez odpowiednie nawadnianie śniegu. Taki materiał jest trwalszy i ma znacznie lepsze właściwości izolacyjne.

Gości w Jukkasjärvi wita drewniana zabudowa głównego budynku z recepcją oraz kilku rzędów klasycznych domków. To najstarsza część hotelu, ta tradycyjna. Za nimi, pod śniegiem, chowa się konstrukcja właściwego Lodowego Hotelu, a raczej dwie. Jedna to część całoroczna, obok – w trakcie naszej wizyty wciąż w budowie – sezonowa. Troszkę nielegalnie płacząc się po sezonowej części, mogliśmy zerknąć na kulisy powstawania zimowego arcydzieła. Niektórzy z artystów wykańczających swoje pokoje z chęcią odpowiadali na nasze pytania, inni po prostu z uśmiechem odpowiadali na pozdrowienia. Aż znalazł się ktoś, kto, wprawdzie grzecznie, ale jednak

wygonił nas – dla naszego bezpieczeństwa, w końcu to jednak plac budowy.

Nadeszła pora oficjalnego zwiedzania, które rozpoczyna się z przewodnikiem. Tego dnia, w samo południe (czyli tuż przed zachodem słońca), termometr wskazywał minus osiemnaście stopni Celsjusza, więc wszyscy odetchnęli z ulgą, gdy po wstępnej pogadance pod chmurką przekroczyliśmy drzwi hotelu. Wreszcie mogliśmy się ogrzać przy minus pięciu. Taka temperatura panuje cały czas wewnątrz snice'owej budowli. I w takiej temperaturze goście spędzają tu noc.

Pokoje nie są duże, wyjątkiem jest jeden apartament. Standardowe wyposażenie pokoju stanowi jedynie zbudowane z czystego lodu łóżko, wyposażone w drewniany stelaż z materacem, wyłożonym skórą z reniferów. Resztę tworzą ozdoby. Każdy pokój jest inny, ma swoją nazwę, tematykę i klimat. A te co roku są nowe. Bowiem rokrocznie ogłaszany jest konkurs, na który wpływają tysiące zgłoszeń od artystów z całego świata. Wybranci zapraszani są na przełomie listopada i grudnia do zrealizowania swych idei i wyobrażeń w śnieżnej rzeczywistości.

Jeszcze przed wyjazdem z domu poważnie zastanawialiśmy się nad uszczupleniem zawartości konta o koszt noclegu w jednym z lodowatych pokoi. Po pierwszej nocy w Szwecji jednak okazało się, że nie musimy wydawać stosu pieniędzy na nocleg w zimnicy.

Dzięki mroźnej Północy i braku webasta wszystkie noclegi na tej wyprawie mieliśmy gwarantowane we własnym, mobilnym lodowym hotelu, którego szyby z obu stron mróz zdobił w fantazyjne esy-floresy. I to bez dodatkowych kosztów.

Klienci hotelu w pokoju spędzali wyłącznie noc, zaopatrzeni w ciepłe śpiwory. Czyli dokładnie tak jak my. Z tym, że nas z rana nikt z łóżka nie wyganiał, żeby zwolnić pomieszczenie dla zwiedzających. Klienci hotelu po nocy udawali się na śniadanie do restauracji. My w sumie często też, bo po tych mroźniejszych nocach nawet nie dało się napić wody, całkowicie zamrożonej w butelce.

Sytuacja zmieniała się na o wiele przyjemniejszą, gdy tylko uruchomiliśmy silnik i nagrzałiliśmy wnętrze.

#### Własnym śladem

Wiele lat temu, kierując się na Nordkapp, wjeżdżaliśmy z Finlandii do Norwegii drogą nr 93, prowadzącą do Alta. Teraz, w pogoni za pogodą i zorzą, także wjechaliśmy na ten szlak. Tym razem Norwegia powitała nas zmrokiem i mrozem. W takich warunkach zrezygnowaliśmy z ponownego odwiedzenia muzeum na świeżym powietrzu w Kautokeino i bez przystanku pojechaliśmy dalej, prosto na wybrzeże. Po ciemku nie mogliśmy podziwiać gór, ani dna

wąwozu, którym poprowadzona jest droga. Jednak mogliśmy sobie tak ustalić powrót, by pokonać tę trasę za dnia.

Poranek przywitał nas chmurami, które nie zniknęły do wieczora. Mieliśmy wrażenie, że słońce tego dnia nie weszło w ogóle. Mimo to nie poddawaliśmy się i dziękując projektantom za liczne miniparkingi, zatrzymaliśmy się na krętej drodze, by móc na spokojnie podziwiać zimowy krajobraz i porównywać go z letnimi wspomnieniami.

Latem w skandynawskich górach na każdym kroku szmerze strumień, a ze zboczy spływają spienione kaskady. Północny mróz jednak ścina wodę i zamienia wodospady w lodowe formacje. Trzeba podejść blisko, by spod półprzezroczystej kotary usłyszeć szum strugi.

Tak nam się spodobało wędrowanie własnym śladem sprzed lat, że postanowiliśmy zajrzeć ponownie w dwa inne miejsca. Pierwszym było Rovaniemi, a raczej zlokalizowana tuż pod miastem Wioska Świętego Mikołaja. Przez te kilka lat, odkąd tu byliśmy po raz pierwszy, rozbudowała się i jeszcze bardziej skomercjalizowała. Półki niezliczonych sklepików z pamiątkami nie wypełniają jednak ręcznie robione, klimatyczne figurki i ozdoby, ale bibeloty z masowej produkcji i zabawki z filmów Disneya. Tylko na poczcie nic się nie zmieniło. Stojaki pełne kolorowych

kartek, na ścianach i pod szkłem na stołach wyeksponowane wybrane listy od dzieci z całego świata. I zapracowane elfy. Jedne stoją za ladą, inne segregują dla Mikołaja korespondencję, która przed samymi świętami napływa wzmocnionym strumieniem.

W drodze na południe zatrzymaliśmy się też w Kukkolankoski nad Torne, gdzie latem odbywają się tradycyjne połowy łososi. Teraz osada, zasypana śniegiem, była pusta i cicha. Elementy rozebranych pomostów kryły się pod wielkimi zaspami na brzegu. Skuta lodem na prawie całej długości rzeka na tym krótkim, rwącym odcinku zrezygnowała z trwałej pokrywy i mogliśmy obserwować, jak bure wody przetaczają się, pieniąc, po głazach.

Okoliczni mieszkańcy nie przejmują się pogodą i ryby łowią cały rok. Aby tradycji stało się zadość, Jacek i teraz po prostu musiał dołączyć do rybaka i wraz z nim wydobyć zdobycz spod lodu.

Aż nadszedł czas powrotu i znów jechaliśmy drogą E4 przez Szwecję, tym razem na południe. Z każdym kilometrem było coraz mniej śniegu, szosa robiła się bardziej czarna, a dzień coraz dłuższy. To była pierwsza nasza zimowa włóczega, ale okazała się na tyle niezapomniana i wspaniała, że parafrazując tytuł książki jednej z naszych ulubionych autorek, Marty Krajewskiej, mówimy: „będziemy czekać mrozów...” ■





## Subaru w służbie prawa

Piraci drogowi stanowią problem w niemal każdym kraju. Policja w konkretnych państwach ma też zazwyczaj własne sposoby na walkę z nimi. Od edukacji, sankcji prawnych, aż po złapanie na gorącym uczynku. Poniżej przedstawiamy wybrane kraje, w których funkcjonariusze zdecydowali się na zwalczanie wykroczeń w ruchu drogowym z pomocą Subaru.

O tym, że kierowcy do twarzy jest w niebieskim Subaru, wiedzą nie tylko miłośnicy marki.

Tym samym śladem postanowiła pójść, a właściwie pojechać, francuska policja. Mundurowi we Francji mieli możliwość sprawdzenia Subaru w wyjątkowych warunkach. Dokładnie 10 lat temu na francuskich autostradach pojawiła się Impreza WRX w niebieskich barwach.

FHI dostarczył wówczas 63 radiowozy dla Oddziału Autostradowego Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Żandarmerii Narodowej.

Subaru zostało przeznaczone do szybkiej interwencji straży BRI (Brigade Rapide d'Intervention). Pojazdy, których wcześniej używano, nie mogły jechać szybciej niż 190 km na godzinę. Z powodu zapotrzebowania

»





części lakierowane są na biało, natomiast dół pozostaje czarny. Japończycy najczęściej korzystają z dużych sedanów, ale kompaktowe modele często pojawiają się w zatłoczonych centrach miast. Ulice Tokio chroni Subaru Legacy, które również może odstraszyć potencjalnych piratów drogowych. Subaru wykorzystywane jest także na autostradach. Obok Subaru Legacy w policyjnych barwach jeździ także Subaru Impreza WRX STI.

Modelom spod znaku Plejad zaufała także formacja policji terytorialnej w Wielkiej Brytanii. W ojczyźnie Szekspira i futbolu policja działa według zdecentralizowanego modelu. Brytyjczyków chroni więc wiele niezależnych formacji policyjnych. Subaru Impreza można było zobaczyć na obszarze hrabstwa ceremonialnego North Yorkshire.

Policyjne radiowozy z sześcioma gwiazdami w logo można napotkać

również na ulicach San Marino. Funkcjonariusze Policji Cywilnej w San Marino dysponują 33 pojazdami, wśród których znajdują się trzy Forestry i trzy Outbacki. Policja Cywilna jest jedną z organizacji ścigania przestępców w San Marino, a dzięki Subaru mieszkańcy mogą czuć się jeszcze bezpieczniej.

Subaru pojawiały się także na włoskich drogach. W policyjnej



© fot. Federico Cantoni (lillyroger)

służbie jeździły m.in. Subaru Legacy i Subaru Forester.

Modele, które kiedyś można było spotkać na ulicach, znajdują się teraz w Muzeum Samochodów Policyjnych w Rzymie. Łącznie można zobaczyć tutaj około trzydziestu policyjnych pojazdów używanych przez ostatnie sześćdziesiąt lat we Włoszech.

Radiowozy spod znaku Plejad chroniły także mieszkańców Szwajcarii, a dokładniej kantonu Basel-Landschaft.

Z kolei w amerykańskim mieście Greenfield w stanie Wisconsin policjanci nie narzekają na brak zainteresowania przechodniów ze względu na radiowóz WRX STI. Mieszkańcy bardzo często podchodzą do nich i zadają pytania dotyczące modelu Subaru, który wyróżnia się żółto-niebieskimi barwami. Stylistyka może przywoływać na myśl samochód rajdowy, którego kolory

© fot. Mike Krnell



© fot. Dave Conner



zostały rozmyte przez wiatr w czasie szybkiej jazdy na torze wyścigowym.

Pojazd został nabyty w leasingu od dealera Schlossmann Subaru City w Milwaukee. W trakcie pokazu modeli samochodów w Miller Parku w 2012 r. do policyjnego Subaru ustawiała się kolejka ponad stu osób, które chciały mieć pamiątkowe zdjęcie z charakterystycznym modelem.

© www.milwaukee.subaru.city



© fot. Al IvanBeem



» na szybsze auta ogłoszono przetarg na czterodrzwiowe samochody z napędem na cztery koła, które mogą jechać z prędkością 240 km na godzinę. Model Subaru wspierał francuską policję w walce z najbardziej niebezpiecznymi wykroczeniami drogowymi. Samochody japońskiej marki zostały skierowane do 55 punktów interwencyjnych BRI.

Zagraniczni piraci drogowi nie mogli już tłumaczyć się brakiem znajomości języka francuskiego jako powodem niezatrzymania się na wezwanie policji. Samochody przekazywały komunikaty stróżów prawa na specjalnych wyświetlaczach w pięciu językach – francuskim, angielskim, niemieckim, hiszpańskim i holenderskim.

Z podobnego założenia wyszła japońska policja. Japońskie ulice patroluje ponad 40 000 policyjnych radiowozów, ich górne



© fot. Ypy31







## Nakajima Aircraft Company - technologia idzie do cywila

Nikt nie jest w stanie przewidzieć, jak dziś wyglądałyby zakłady założone przez Chikuhei Nakajima, gdyby nie zdemilitaryzowanie ich po drugiej wojnie światowej. Jedno jest pewne, Nakajima Aircraft Company w ogromnej mierze wsparło i przyczyniło się do powstania późniejszego Fuji Heavy Industries. Od tylnych kół samolotów bojowych używanych w pierwszych skuterach po innowacyjne technologie konstrukcji samonośnych używanych w pierwszych autobusach wziętych wprost z konstrukcji kadłubów. Zapnijcie pasy, przed Wami historia jednej z największych japońskich wytwórni lotniczych.

W połowie XIX wieku Japonia po długim okresie izolacji postanowiła otworzyć się dla zachodniego świata. W kraju rządzonym przez otoczonego boską czcią cesarza nastąpił szybki rozwój przemysłu. Tokio aspirowało do tytułu mocarstwa i wszystkie kroki, które podejmowano, miały tę ideę wprowadzić w życie. Rząd Kraju Kwitnącej Wiśni wykonał wiele korzystnych działań prawnych mających na celu rozwój prywatnej przedsiębiorczości, szczególnie przemysłu ciężkiego. Ruszyła budowa okrętów, zakładów lotniczych, hutnictwo. Początek XX wieku to globalny okres

ożywienia gospodarczego. Pojawiające się w tym okresie nowe technologie zmieniły oblicze świata. Należy tu wspomnieć przede wszystkim o pojawieniu się maszyny latającej cięższej od powietrza, kiedy to w roku 1903 bracia Wright dokonali pierwszego udanego przelotu na polach Kitty Hawk w Karolinie Północnej.

W Japonii dostrzeżono duży potencjał kryjący się w przemyśle lotniczym i zaczęto podejmować kroki w celu opracowania własnych rozwiązań. Pierwsza wojna światowa tylko potwierdziła przydatność samolotów w działaniach wojennych

oraz w usługach cywilnych. W roku 1917, zaraz po przejściu na emeryturę, Chikuhei Nakajima – kapitan marynarki – wraz z dziewięcioma kolegami założył pierwsze zakłady lotnicze zarejestrowane pod nazwą Nakajima Aircraft Company. Po roku funkcjonowania udało się zbudować trzy prototypy o nazwie roboczej Nakajima Typ 1, napędzanych silnikami z USA. Los nie był łaskawy dla maszyn i dwie pierwsze rozbiły się tuż po starcie, a pozostała uderzyła »





maszyny wynosiła 7,26 m, a rozpiętość skrzydeł 11 m. Uzbrojony w dwa karabiny maszynowe kaliber 7,7 mm samolot osiągał prędkość 300 km/h i był pierwszym prawdziwym sukcesem Nakajima Aircraft Company. Model produkcyjny, oznaczony jako Typ-91, sprawdził się nie tylko w boju, ale także w licznych konkursach akrobacyjnych. Między innymi miał za sobą występy w słynnym japońskim akrobacyjnym trio zwanym „Cyrciem Grenda”.

Wybuch drugiej wojny światowej pokazał, że maszyny, które były używane w Europie, znacznie przewyższały możliwościami japońskie, stąd pojawiła się silna potrzeba udoskonalenia floty cesarskiej armii. Na warsztat poszedł silnik „Homare”. Przy dużym wsparciu wojska udało się ukończyć pracę nad projektem. Stosunkowo mały, lekki i wysokiej mocy silnik pozwolił napędzać nie tylko myśliwce, jak „Hayate” czy „Suin”, ale także bombowce dalekiego zasięgu, jak „Ginga”. W tym czasie największą sławą cieszył się „Ki-27” Typ 97. Głównym projektantem był inżynier Tei Koyama, który z zespołem młodych konstruktorów stworzył podniebne arcydzieło. Samolot bił na głowę konkurentów z Mitsubishi i Kawasaki, osiągnięmi

tak zaprojektowany, żeby wyróżniał się wyjątkową zwrotnością oraz dalekim zasięgiem. Z miejsca stał się asem przestworzy, choć słabe uzbrojenie w zaledwie dwa karabiny maszynowe nieco dokuczalo japońskim pilotom. „Ki-43” był pierwszym, w którym wykorzystano hydraulicznie chowane główne podwozie. Model zamówiony przez armię napędzał 950-konny silnik o konstrukcji gwiazdowej Ha-25. Produkcja „Sokoła” wyniosła 5751 sztuk i była drugim co do wielkości zaraz po słynnym „Zero” (Mitsubishi A6M). Należy też dodać, że „Ki-43” był modelem, który służył siłom powietrznym cesarskiej armii Japonii od pierwszego do ostatniego dnia wojny. Choć Nakajima Aircraft Company najbardziej zasłynął z budowy samolotów bojowych, ma na swym koncie także produkcję maszyn dla celów cywilnych. Jedną z najbardziej znanych i udanych konstrukcji był AT-2, wykorzystywany w transporcie pasażerskim. Budowa oparta była na amerykańskiej legendzie, samolocie DC-2. Ojcem projektu był naczelny inżynier Kiyoshi Akegawa, który stworzył konstrukcję stabilną, łatwo sterowalną i bezpieczną. Nakajima AT-2 był wykorzystywany przez

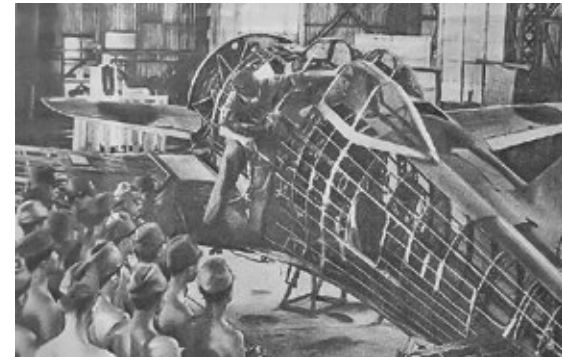
Greater Japan Air Lines Company oraz jako jednostka transportowa dla wojska.

Postępy wojsk alianckich i zbliżający się koniec wojny spowodowały ogromny deficyt na rynku paliw oraz surowców do budowy samolotów. Brak odpowiedniej jakości stali w sposób drastyczny ograniczył możliwości produkcyjne fabryk zbrojeniowych. Zaczęło brakować odpowiednio wykwalifikowanych pracowników, a coraz częstsze naloty amerykańskich bombowców niszczyły kolejne oddziały Nakajima Aircraft Company.

To wszystko sprawiło, że potencjał produkcyjny fabryk nigdy nie został do końca wykorzystany. Po kapitulacji Japonii decyzją wojsk alianckich w kraju zakazano działalności na potrzeby wojska, a sam koncern został podzielony na kilka zakładów zajmujących się produktami cywilnymi. Sześć firm połączyło ponownie siły w roku 1953 i pod hasłem „Aircraft again!” powstała spółka znana do niedawna jako Fuji Heavy Industries (a obecnie Subaru Corporation).

Koncern Nakajima zostawił po sobie nie tylko technologie, wyróżniał się innowacyjnością, sposobem pracy i wzorowym podejściem do personelu. Jako jeden z pierwszych

na świecie stosował w swoich fabrykach zasadę wspierania poprzez pakiety oraz udogodnienia socjalne. Powstawały drużyny sportowe oraz specjalne systemy gratyfikacji, co powodowało większe przywiązanie pracowników do fabryki. Stosowano także innowacyjne metody pracy oraz wspieranie młodej kadry inżynierskiej, uzyskując bardzo wymierne efekty. Tworzono zespoły złożone z młodych absolwentów wyższych uczelni, które zajmowały się wszystkimi dziedzinami inżynierii – od konstrukcji kadłubów poprzez aerodynamikę, wyposażenie elektryczne i elektroniczne oraz uzbrojenie. Pozwoliło to na szybkie i kompleksowe projektowanie i wdrażanie do produkcji wykonanych projektów.



» w rów podczas lądowania. Złośliwi wymyślili nawet słynne powiedzenie „Wszystko idzie w górę (ceny) z wyjątkiem samolotów Nakajima”. Po wielu próbach dopiero Nakajima Typ 4 odniósł sukces i odbył udany przelot zakończony szczęśliwym lądowaniem. W tym czasie w Ota Town w prefekturze Gunma powstała pierwsza fabryka Nakajima Aircraft Company, w której uruchomiono docelową produkcję. W 1919 roku Typ 4 zwyciężył w konkursie poczty lotniczej, zostawiając w tyle zagraniczną konkurencję. Ojcem sukcesu tego modelu był Jingo Kuribara, zatrudniony jako główny inżynier Nakajima Aircraft. Wkrótce koncern otrzymał pierwsze zamówienia wojskowe, które pozwoliły na sfinansowanie badań i rozwój nowych konstrukcji. Kierownictwo firmy, widząc ogromne postępy w dziedzinie lotnictwa na polach bitewnych Starego Kontynentu podczas pierwszej wojny światowej, zaprosiło delegację z Francji, a następnie wysłało

na szkolenia do Europy kilka zespołów, które zapoznawały się z technologiami produkcji samolotów. W połowie lat 20. na przedmieściach Tokio wybudowano drugą fabrykę, której przeznaczeniem była praca nad silnikami. Pierwszym udanym projektem wdrożonym przez zespół inżynierów Kuribary było dostosowanie silnika Lawrence na licencji francuskiej do wymagań stawianych przez japońską armię. W 1927 roku Nakajima Aircraft Company uzyskała kolejne zamówienie, tym razem na stworzenie myśliwca nowej generacji. Powstał prototyp z pojedynczym wysokim skrzydłem, znany jako Typ NC. Do napędu zastosowano już silnik własnej konstrukcji chłodzony powietrzem, zwany „Kotobuki”. Silniki te w późniejszym czasie były szeroko stosowane nie tylko w samolotach bojowych, ale również w cywilnych. Konstrukcję kadłuba zbudowano z rewolucyjnego w tym czasie duraluminium. Długość całkowita



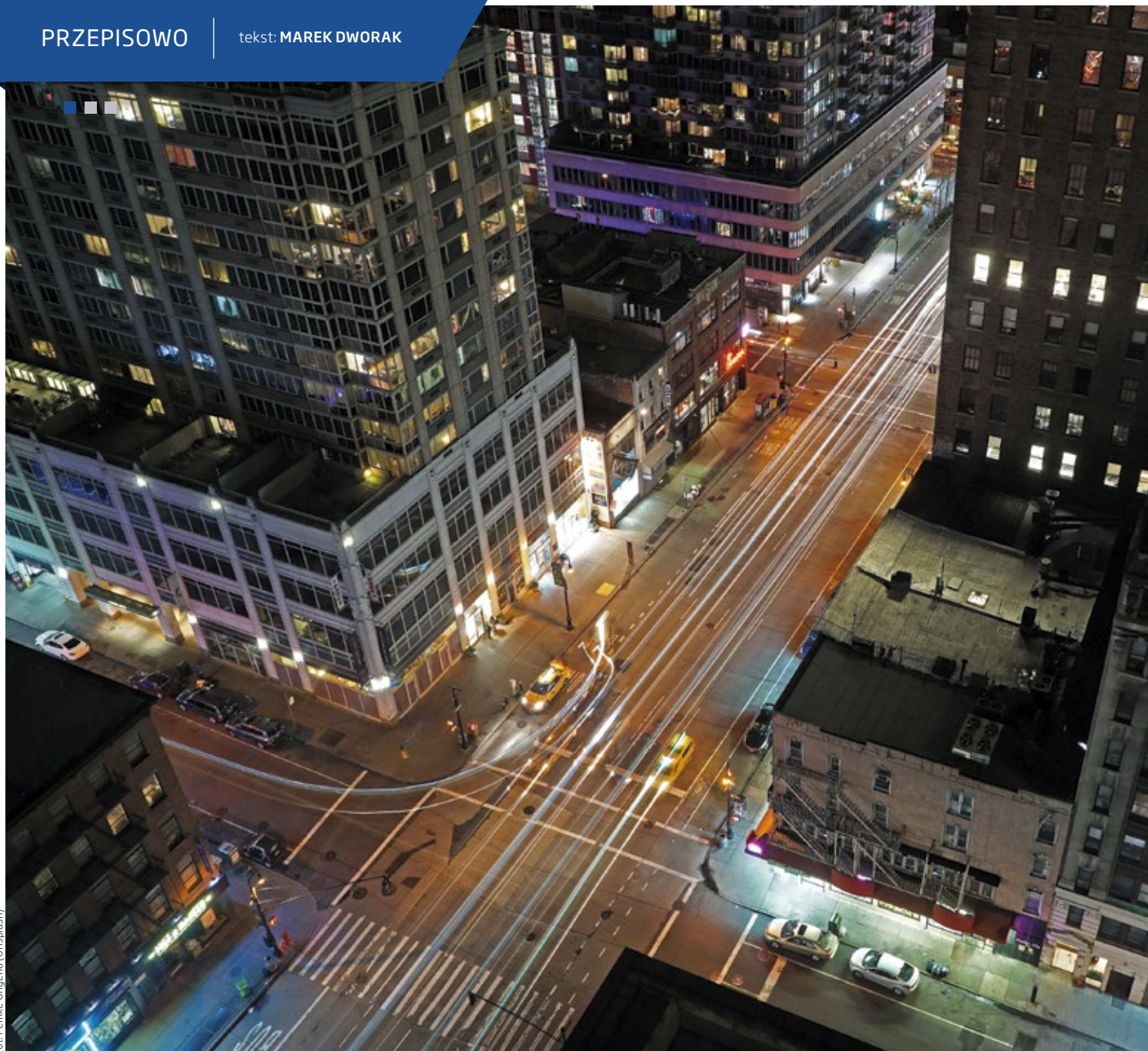
dorównując najlepszym myśliwcom Starego Kontynentu. Dzięki niewielkiej wadze maszyna wyróżniała się zwrotnością, a łatwość serwisowania dawało jej ogromną przewagę na polu bitwy. Zastosowano innowacyjną konstrukcję skrzydła, które wykonano z jednego kawałka metalu przytwierdzonego bezpośrednio do kadłuba. Napędzany był 14-cylindrowym, chłodzonym powietrzem silnikiem „Sakae”.

Następcą „Ki-27” był myśliwiec „Ki-43 Hayabusa” („Sokół”). Został



Wszystkie te rozwiązania w nowoczesnej formie stosowane są po dzień dzisiejszy, a obecnie koncern powraca również do swoich korzeni lotniczych. W roku 2015 firma w porozumieniu z japońską korporacją ds. rozwoju lotnictwa podpisała umowę z amerykańskim Boeingiem. Będzie brała udział w pracach nad następcą odchodzącego już na emeryturę cywilnego modelu 777. Ponadto wraz z amerykańskim potentatem, firmą Bell Helicopter Textron Inc, ma w planach wzbogacenie swojej oferty o śmigłowce wielozadaniowe dla japońskich sił lądowych. FHI/Subaru, które swoimi innowacyjnymi pomysłami przyczyniło się do ewolucji lotnictwa, po latach niebytu w branży, wspierana przez japońską myśl technologiczną, próbuje odbudować swoje wpływy na rynku i zaważyć o klienta. Czy powtórzy swój sukces rozpoczęty przez Nakajima Aircraft Company? Na pewno czas pokaże. ■





Fot. Femke Ongena (Urspash)

## Znaki i sygnały drogowe /cz. 3/

Ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Kontynuuję cykl artykułów o znakach drogowych. Staram się w nich odświeżyć Czytelnikom niezbędną wiedzę w tych przypadkach, w których symbol przedstawiony na znaku nie oddaje istoty rzeczy bądź

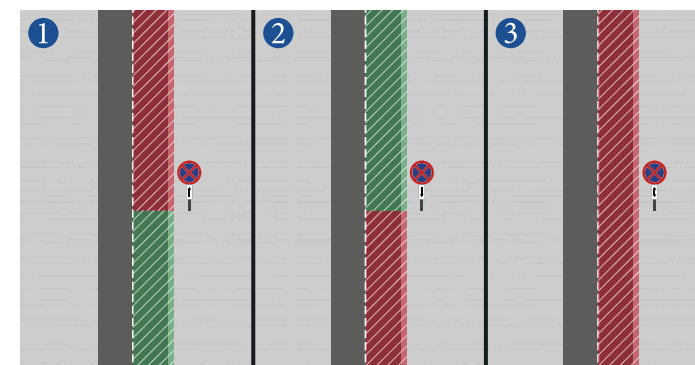
czyni to w niepełnym zakresie. Poprzedni tekst skończyłem na znaku zakazu B-25, zakazującym wyprzedzania.

Kolejny znak, który pragnę omówić, to B-31 – pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka – oznacza, że dla

kierowców pojazdów, które mogłyby utrudnić przejazd jadących z przeciwnego kierunku ruchu, zabroniony jest wjazd na wężony odcinek jezdni. Dla pojazdów, które swobodnie mieszczą się z pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwka, znak ten



B-31 / B-32 / B-33 / B-35 / B-36  
po prawej: dozwolone i zabronione miejsca zatrzymania pojazdu



nie ma znaczenia. Znak B-32 („stój”) zawsze oznacza obowiązek zatrzymania pojazdu do momentu, aż uprawniony funkcjonariusz lub zastosowane urządzenia nie zezwolą na dalszą jazdę. Powód zatrzymania będzie podany na tarczy znaku. Będzie to „uszkodzona rogatka” – na przejeździe kolejowym, „sygnalizacja uszkodzona”, „przeprawa promowa”, „kontrola graniczna”, „pobór opłat” lub „kontrola drogowa”.

Znak B-33 podaje limit prędkości w km/h. Ta maksymalna prędkość, z jaką możemy poruszać się pojazdem, obowiązuje do najbliższego skrzyżowania, znaku odwoławczego lub znaku z inną dozwoloną prędkością. Odwołuje go także tablica początku lub końca obszaru zabudowanego (znak D-42, D-43) oraz tablica wjazdu do strefy zamieszkania (D-40). Tyle i tylko tyle. Nadal więc będziemy zobligowani do jazdy ze wskazaną na znaku prędkością, np. po minięciu wjazdu na stację paliw, parking itp., po przejechaniu obok znaku „autostrada” lub „droga ekspresowa”, albo po przejechaniu przez próg zwalniający. Jeśli pod znakiem zastosowano – omawiane już przy zakazie wyprzedzania – tabliczki T-23 a-j – to limit prędkości dotyczy tylko pojazdów, których symbol znajduje się na tabliczce.

Znaki B-35 i B-36 oznaczają odpowiednio zakaz postoju i zakaz zatrzymania pojazdu po stronie drogi, przy której zostały ustawione. Dotyczą więc również pobocza, zatoki lub chodnika znajdujących się po danej stronie drogi, chyba że zarządzający ruchem umieścił pod znakiem odpowiednią tabliczkę „nie dotyczy...”.

Znaki B-37 i B-38 oznaczają odpowiednio zakaz postoju w dni nieparzyste i parzyste miesiąca. Chodzi o liczbę

wyrażającą bieżącą datę. I tak: 1, 3, 5, 7, 17... 31 danego miesiąca nie będzie możliwe parkowanie po stronie znaku z jedną kreską, a 2, 4, 26... 30 danego miesiąca nie będzie możliwe parkowanie po stronie znaku z dwoma kreskami. Zakazy te nie obowiązują w godzinach od 21:00 do 24:00 i jest to czas na przestawienie pojazdu z jednej strony ulicy na drugą.

Do znaków ograniczających możliwość zatrzymania pojazdu lub parkowania odnoszą się tabliczki według symboli T-25a, T-25b, T-25c i T-26, które oznaczają odpowiednio początek obowiązywania zakazu wyrażonego znakiem, jego kontynuację, jego koniec obowiązywania i stronę placu, po której zakaz obowiązuje. Dla przeciwności tematu uświadommy sobie, że np. za kompilacją znaków B-36 i T-25c zatrzymanie jest dozwolone, a przed – nie.

Na zakończenie omawiania znaków zakazu pozostały nam znaki obowiązujące w strefie. Obowiązują one na całym obszarze strefy, czyli na wszystkich drogach (ulicach) w niej położonych. Przystają nas obowiązywać tylko wtedy, gdy miniemy odpowiedni znak odwoławczy. Znak B-39 oznacza strefę ograniczonego postoju, a odwołuje go znak B-40. Znak B-43 oznacza strefę ograniczenia prędkości (wyznacza ją wskazana na tarczy znaku liczba podająca maksymalną prędkość w strefie, wyrażoną liczbą w km/h), a odwołuje go znak B-44. Pamiętajmy, że strefa ograniczonego postoju nie dotyczy pojazdów komunikacji zbiorowej, autobusów szkolnych i pojazdów parkujących na oznaczonych parkingach, a – w przypadku strefy ograniczonej prędkości – progi zwalniające mogą nie być oznaczone znakami ostrzegawczymi.

W uzupełnieniu dodać należy, że **osoby niepełnosprawne** oraz przewożący je kierowcy, a także osoby kierujące pojazdem zatrudnione w placówce związanej z rehabilitacją osób niepełnosprawnych (wszyscy w przypadku posiadania karty parkingowej) mogą, **pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do znaków zakazu ruchu wszelkich lub poszczególnych kategorii pojazdów i zakazów postoju, chyba że umieszczono pod nimi tabliczkę z napisem „dotyczy także” oraz symbolem osoby niepełnosprawnej.**



B-37 / B-38 / T-25a / T-25b / T-25c / T-26 / B-40 / B-39 / B-43 / B-44



Przejdźmy teraz do znaków nakazu. Znaki od C-1 do C-8 ustalają obowiązujący kierunek przejazdu przez skrzyżowanie lub inne miejsce, w którym może nastąpić zmiana kierunku jazdy. Oczywiście oznacza to, że zabraniają obrania innego kierunku. W przypadku znaków C-1 i C-3 skracanie ma nastąpić przed znakiem, C-2 i C-4 nakazują skręcanie za znakiem. Znak C-5 (nie mylić z D-3 oznaczającym drogę jednokierunkową) ustala jedyny możliwy kierunek na wprost w zakresie przejazdu przez skrzyżowanie bądź inne przecinanie lub łączenie się kierunków ruchu. Znak ten stosuje się, aby uniemożliwić skręt na stację



Znaki C-1 – C-12

paliw lub do innego obiektu przydrożnego. W takich przypadkach nie mogą być użyte odpowiednio znaki B-21 i B-22, albowiem dotyczą one wyłącznie skrzyżowań, a dojazd do obiektu przydrożnego, podobnie jak przecięcie, rozwidlenie lub złączenie z drogą wewnętrzną lub drogą gruntową, nie mieszczą się w definicji skrzyżowania.

Znaki C-9 i C-10 wyznaczają stronę, po której należy przejechać obok znaku ustawionego np. na wysepce. Znak C-11 zezwala w takim przypadku na dowolność. Znak C-12 początkowo skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Skrzyżowaniom tym poświęciliśmy cały obszerny artykuł (NR63). Przypomnieć warto, że jeśli występuje samoistnie, to pierwszeństwo mają pojazdy wjeżdżające na takie skrzyżowanie, a jeśli łącznie ze znakiem A-7, to pierwszeństwo przysługuje pojazdom znajdującym się już na skrzyżowaniu (poruszającym się w ruchu okrężnym).

Znak C-13 wyznacza drogę przeznaczoną tylko dla rowerów. Wyjątkowo mogą nią chodzić piesi, ale tylko wtedy, gdy nie ma na danym kierunku wyznaczonej drogi dla pieszych (znak C-16), chodnika lub pobocza. Piesi (z wyjątkiem niepełnosprawnych) mają obowiązek ustępować miejsca rowerzystom. Znaki C-13 i C-16 mogą występować łącznie (na jednej tarczy), w dwóch konfiguracjach. Jeśli są umieszczone obok siebie wyznaczają stronę, po której odpowiednio winni poruszać się piesi i rowerzyści; natomiast jeśli są rozmieszczone u góry i dołu tarczy znaku, wskazują na wspólną powierzchnię przeznaczoną dla tych uczestników ruchu drogowego. W każdym przypadku rowerzysta ma obowiązek poruszania się tak wyznaczonymi drogami (czyli **nie może** korzystać z jezdni), jeśli występują one dla kierunku, w którym się porusza.

Znak C-14 wprowadza obowiązek jazdy z prędkością **minimalną** określoną liczbą w kilometrach na godzinę, podaną na tarczy znaku. Wyjątkowo możemy poruszać się wolniej, jeżeli wymagają tego warunki, w których ruch się odbywa.

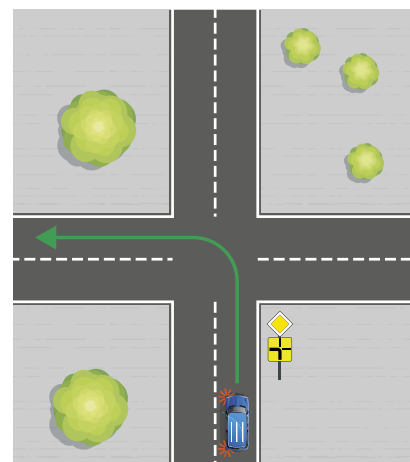
Znak C-18 oznacza dla kierowców obowiązek stosowania łańcuchów przeciwpoślizgowych na kołach **co najmniej** osi napędowej.



C-13 / C-16 / warianty znaku C-13+C-16 / C-14 / C-18 / D-1 / T-6a

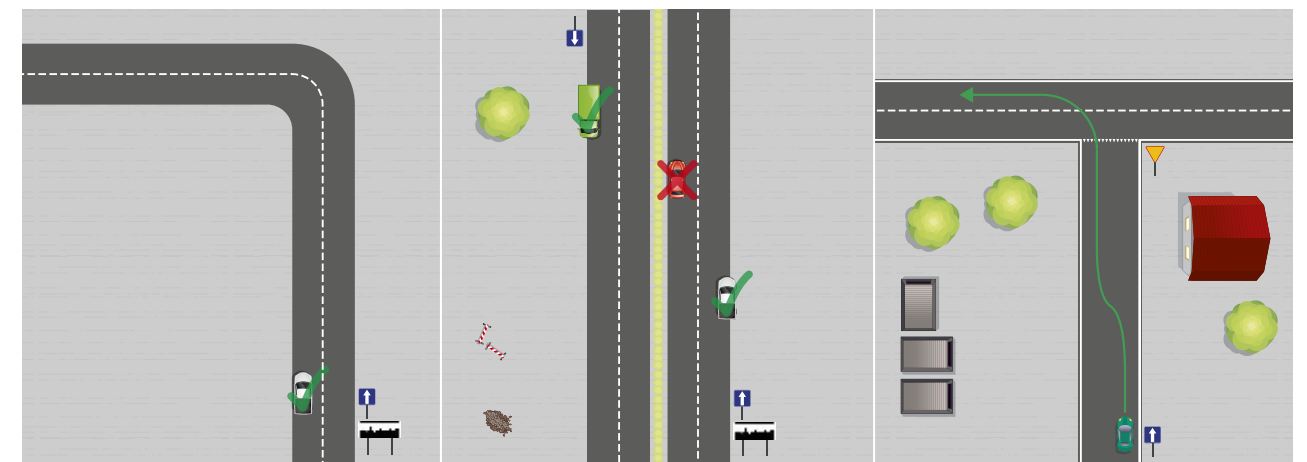
Czas na przejście do znaków informacyjnych. Zajmiemy się tymi, które oprócz informacji zawierają dodatkowe wskazania w zakresie praw i obowiązków kierujących. Znak D-1 oznacza, że jedziemy drogą z pierwszeństwem. Z tabliczką T-6a oznacza przebieg drogi z pierwszeństwem, jeśli przebieg ten nie jest prostoliniowy.

Przypominam, że w przypadku jak na rysunku, jadąc w ciągu drogi z pierwszeństwem, używamy lewego



kierunkowskazu, zjeżdżając z drogi z pierwszeństwem na wprost niczego nie sygnalizujemy, a zjazd w prawo sygnalizujemy prawym kierunkowskazem, czyli postępujemy tak jak na skrzyżowaniach z przebiegiem drogi z pierwszeństwem na wprost. **Inaczej rzecz ujmując, przebieg drogi z pierwszeństwem nie ma znaczenia dla używania kierunkowskazów.** Ich użycie związane jest ze zmianą kierunku jazdy. W przypadku jak na tarczy tabliczki T-6a mimo że jedziemy w ciągu drogi z pierwszeństwem, to zmieniamy kierunek jazdy (w lewo) i konieczne jest sygnalizowanie tego kierunkowskazem. Nie sygnalizujemy natomiast zjeżdżania z drogi z pierwszeństwem na wprost, bo nie ma tu zmiany kierunku jazdy. Ponieważ wciąż słyszę wątpliwości w tej kwestii, raz jeszcze pozwoliłem sobie obszernie rzecz wyjaśnić.

Znak D-3 oznacza początek lub kontynuację drogi lub jezdni jednokierunkowej. Szalenie istotne jest dostrzeżenie tego znaku przy wjeździe na skrzyżowanie. Zezwala on na zatrzymanie pojazdu przy lewej krawędzi drogi na obszarze zabudowanym (ale nie jezdni – nie zatrzymujemy się przy pasie zieleni, czy innym sposobie rozdziału dwóch jednokierunkowych jezdni) – czyli nadaje uprawnienie, jednak nakłada też obowiązek. Jest nim konieczność ustawienia się przy lewym krawężniku drogi (jezdni – tu inność tych pojęć nie ma znaczenia), jeżeli zamierzamy skręcić w lewo.



Znaki D-4 dotyczą dróg bez przejazdu. Po wjechaniu w nie należy liczyć się z koniecznością wykonania manewru zawracania lub cofania. Znak D-5 informuje o pierwszeństwie na zwężonym odcinku drogi.

Znak D-6 informuje o miejscu przejścia dla pieszych, D-6a – miejscu przejazdu dla rowerzystów, a D-6b – występujących obok siebie przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerzystów. **Każdy z nich nakłada na kierujących zbliżających się do tak oznaczonych miejsc obowiązek zmniejszenia prędkości celem nienarażania pieszych lub rowerzystów na niebezpieczeństwo.**

Obowiązek ten odnosi się do pieszych znajdujących się na przejściu lub wchodzących na nie oraz do rowerzystów znajdujących się na przejeździe lub na wjeżdżających. Nie znam drugiego przepisu w polskim prawie ruchu drogowego, który byłby tak mało znany, względnie powszechnie lekceważony. Jeśli zacznie funkcjonować, sprawi, że przechodzenie pieszych przejściem dla pieszych oraz przejeżdżanie rowerzystów przejazdem stanie się wreszcie bezpieczne w naszym kraju.

Znak D-7 oznacza wjazd na drogę ekspresową. Mogą tam się znaleźć tylko pojazdy samochodowe i to nie wszystkie (bo z wyłączeniem czterokołowca). Dla samochodów osobowych i motocykli maksymalna dopuszczalna prędkość wynosi 120 km/h na drodze dwujezdniowej i 100 km/h na jednojezdniowej. Zabronione jest: zatrzymywanie pojazdu z wyjątkiem oznaczonych parkingów lub miejsc obsługi podróżnych, zawracanie – z wyjątkiem



D-3 / D-4a / D-4b / D-5 / D-6 / D-6a / D-6b / D-7 / D-9 / D-11 / D-12

sporadycznie występujących skrzyżowań lub miejsc przeznaczonych do zawracania, cofania – bez żadnych wyjątków.

Znak D-9 oznacza początek autostrady. Tutaj wjazd możliwy jest tylko dla



» pojazdów samochodowych (z wyłączeniem czterokołowców), które są w stanie osiągnąć prędkość 40 km/h. Dopuszczalna prędkość dla samochodów osobowych i motocykli równa się 140 km/h. Zabronione jest zatrzymywanie pojazdu (z wyjątkiem oznaczonych parkingów lub miejsc obsługi podróżnych), holowanie (z wyjątkiem wykonywanego przez wyspecjalizowane jednostki tylko do najbliższego zjazdu z autostrady) oraz zawracanie i cofanie (bezwarunkowo).

Znak D-11 i D-12 dotyczą pasa ruchu, który jest wyłączony z ruchu powszechnego, a przeznaczony dla autobusów i trolejbusów oraz innych pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Dodatkowe napisy lub symbole na tych znakach mogą udostępniać pas dla innych pojazdów.

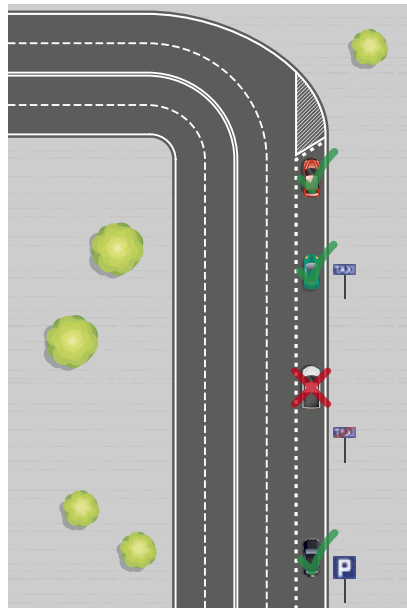
Znak D-13 informuje o rozpoczynającym się pasie ruchu dla pojazdów powolnych. Kierujący pojazdami, które nie będą w stanie na wzniesieniu uzyskać prędkości wskazanej na znaku, muszą zjechać na utworzony dla nich pas i poruszać się nim na całej długości. Na końcu pasa ruchu powolnego wykonują manewr włączenia się do ruchu.

Rozwiązanie to jest coraz rzadziej stosowane. Wypiera je oznakowanie D-13a, które oznacza początek dodatkowego pasa ruchu po stronie wskazanej znakiem. Najlepiej, gdy utworzony zostaje dodatkowy pas do wyprzedzania po stronie lewej. Jeśli warunki na to nie pozwalają, tworzony jest pas po stronie prawej, na który mamy obowiązek wjechać (przestrzegając reguł zmiany pasa ruchu) zgodnie z zasadą jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni, o ile nie wyprzedzamy innych pojazdów. W tym miejscu należy przypomnieć, że wyjątkowe wyprzedzanie z prawej strony jest dopuszczalne poza obszarem zabudowanym na jezdni dwukierunkowej, jedynie przy wyznaczeniu co najmniej trzech pasów ruchu w jednym kierunku.

Znak D-18 oznacza parking dla pojazdów z wyjątkiem przyczep kempingowych, a jeśli jest umieszczona pod nim tabliczka od T-30a do T-30i, ustala ona sposób ustawienia pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie



D-13 / D-13a / D-18 / tabliczki T30a – T30i / D-19 / D-20 / T-32 / D-37 / D-38 / D-40 / D-41



całkowitej do 2,5t względem chodnika. Szarym kolorem na tarczy tabliczki malowana jest jezdni, a białym chodnik.

Znaki D-19 i D-20 wyznaczają obszar postoju taksówek. To oczywiście i nie poruszałbym tego tematu, gdyby nie konieczność zwrócenia uwagi na to, że najpierw jest umieszczany znak D-20, a dalej znak D-19. Kierowcy, którzy otrzymują mandaty za parkowanie za znakiem koniec postoju taxi, tłumaczą się, że ustawili swój pojazd już za postojem, a to nieprawda. Dodatkowo należy pamiętać, że jeżeli nie zastosowano znaku D-20, to postój innych pojazdów niż taxi oczekujące na klientów jest dopuszczony od 20 m przed znakiem D-19.

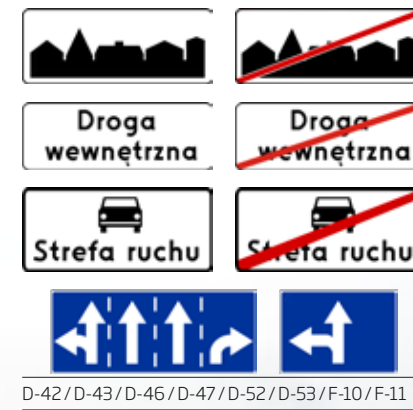
Kolejnym znakiem, którego znaczenie trzeba dokładniej objaśnić, jest znak D-37 – tunel. Pomiędzy znakami D-37 i D-38 obowiązuje nas zakaz zatrzymywania z własnej woli, cofania i zawracania. Jeśli zatrzymujemy się w zatorze drogowym, obowiązani jesteśmy do zachowywania 5-metrowego odstępu od poprzedzającego pojazdu.

W przypadku tunelu o długości przekraczającej 500 m (w Polsce dopiero w budowie) jadąc samochodem osobowym lub motocyklem zachowujemy obowiązkowy odstęp nie mniejszy niż 50 m od poprzedzającego pojazdu, chyba że co innego wynika z tabliczki wg symbolu T-32. Zarządzający ruchem ma obowiązek poinformować za pomocą tabliczki według symbolu T-1b o tym, że tunel ma długość większą niż 500 m.

Przypominam, że tabliczka ze strzałkami (obojętnie biała, żółta czy niebieska) zawsze oznacza długość, na której znak obowiązuje (tabliczka bez strzałek – odległość znaku od miejsca jego obowiązywania).

Obszar pomiędzy znakami D-40 i D-41 to strefa zamieszkania. Obowiązują tu dodatkowo następujące przepisy:

- » piesi mogą poruszać się całą szerokością drogi i mają pierwszeństwo przed pojazdami,
- » dzieci w każdym wieku mogą poruszać się bez dozoru opiekuna,
- » parkowanie dozwolone jest tylko w miejscach specjalnie wyznaczonych,
- » progi zwalniające mogą nie być oznaczone znakami ostrzegawczymi,



D-42 / D-43 / D-46 / D-47 / D-52 / D-53 / F-10 / F-11

- » maksymalna prędkość, z jaką mogą poruszać się pojazdy, to 20 km/h,
- » wyjeżdżając z tej strefy, wykonujemy manewr włączenia się do ruchu, czyli ustępujemy pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu.

Obszar pomiędzy znakami D-42 i D-43 to obszar zabudowany. Noga z gazu, ale za to mamy większe możliwości wyprzedzania z prawej strony i zatrzymywania pojazdu.

Obszar pomiędzy znakami D-46 i D-47 jest obszarem ogólnodostępnych dróg wewnętrznych. **Obowiązują wszystkie znaki i sygnały drogowe**, natomiast pozostałe przepisy ruchu drogowego w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób.

Obszar pomiędzy znakami D-52 i D-53 jest strefą ruchu. Pomimo że nie jest to obszar dróg publicznych, **obowiązują wszystkie przepisy ruchu drogowego**.

Spośród całej gamy znaków kierunku i miejscowości oraz znaków uzupełniających konieczne jest uwypuklenie znaczenia znaków F-10 i F-11 i odpowiadających im znaków poziomych P-8. Otóż zobowiązują one kierujących do jazdy danym pasem ruchu w danym, jedynym możliwym do pojechania, kierunku. Piszę o tym tak wyraziście, albowiem znaki te niejednokrotnie traktowane są jak propozycja, a nie jak obowiązek. Zaznaczę więc raz jeszcze: **znaki te mają charakter nakazujący**.

(ciąg dalszy w następnym wydaniu)







**4x4OFF-ROAD.PL**  
(luty 2017)

### Rozum czy serce?

(...) obecna – czwarta – generacja [Forestera] wprowadzona w 2012 roku znacznie się zmieniła i prezentuje zupełnie inny charakter.

(...) W Subaru czujemy się zdecydowanie bardziej komfortowo, głównie z uwagi na pudełkowy kształt pojazdu i duże tafle szyb okien bocznych. W Foresterze więcej miejsca znajdują pasażerowie, i to zarówno pasażerowie zasiadający na przednich, jak i tylnych fotelach.

(...) zdecydowanie sprawniej załadujemy nasze walizki i torby do Subaru. Jest to efekt bardziej kwadratowego kształtu bagażnika, wynikającego z układu tylnej części nadwozia.

(...) Przywiązane do tradycji Subaru do swoich pojazdów montuje jednostki pracujące w układzie przeciwsobnym, w którym stosowana jest parzysta liczba cylindrów ustawionych przeciwstawnie w jednej płaszczyźnie. Taki układ pozwala na stworzenie zwartej i płaskiej konstrukcji, w której środek ciężkości jest nisko posadowiony, co korzystanie wpływa na zachowanie pojazdu. Zastosowany silnik to jednostka czterocylindrowa o pojemności 2.0 l, pracująca bez doładowania.

(...) Do zakupu Subaru zachęca natomiast wspomniany już silnik oraz historia tego pojazdu, z wieloma sukcesami sportowymi, a także unikatowe rozwiązania konstrukcyjne. (...)



**Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne**  
(styczeń/luty 2017)

### Subaru Outback: prymus w klasie

Najnowszej generacji Subaru Outback zyskał europejski sznyt i elegancję. Oprócz modyfikacji widocznych na zewnątrz kolosalne zmiany zaszły wewnątrz nowego Outbacka. 20-centymetrowy prześwit, większy niż w niejednym crossoverze, świetnie się sprawdza podczas jazdy w terenie. Oczywiście, także w tym modelu Subaru priorytetem jest bezpieczeństwo.

Tym razem redakcja „NBI” miała przyjemność testować piątą generację Outbacka, konkretnie model w wersji Exclusive z silnikiem benzynowym 2,5 o mocy 175 KM i bezstopniową skrzynią CVT. Jak się okazuje, model nazwę otrzymał nie bez kozery. Otóż Outback to określenie rozległych, słabo zaludnionych, w przeważającej części i pustynnych i półpustynnych obszarów w środkowej Australii. I faktycznie – auto w trudnych warunkach czuje się jak ryba w wodzie. Z drugiej strony śmiało można nim podjechać z fasonem pod teatr czy filharmonię. (...)

### Imponująco wyposażony

(...) Za kierownicą siedzi się wyśoko, prawie jak w SUV-ie, dzięki czemu widoczność jest naprawdę doskonała.

O komfort kierowcy i pasażerów zadbano na wiele sposobów. Aby wejść do środka, wystarczy chwycić za klamkę,

oczywiście pod warunkiem, że ma się przy sobie pilot. Silnik uruchamia się jednym palcem za pomocą przycisku na tablicy przyrządów.

Przednie reflektory LED z automatycznym poziomowaniem osiągają maksymalną intensywność oświetlenia natychmiast po włączeniu. Regulacja koła kierownicy w dwóch płaszczyznach umożliwia kierowcy przyjęcie optymalnej pozycji. Na centralnym wyświetlaczu oprócz podstawowych informacji mogą się także pojawiać wskazania nawigacji. Dzięki temu jazda do celu odbywa się praktycznie bez zbędnego odrywania wzroku od drogi. Długo by wymieniać wszystkie udogodnienia nowej generacji Outbacka. (...)

### Całkiem pakowny

Projektanci Subaru wyszli ze słusznego skądinąd założenia, że więcej miejsca w samochodzie ułatwia życie. Pojemność bagażnika nowego Outbacka zwiększono tak, aby mieścił nawet cztery 80-litrowe walizki. Podłoga bagażnika jest teraz jeszcze bardziej płaska, co również zwiększa możliwości załadunku. Tyłne fotele składają się w proporcji 60:40, a zatem w jednej chwili można zmienić konfigurację wnętrza, umożliwiając załadunek dużych przedmiotów i jednocześnie przewiezienie odpowiedniej liczby pasażerów. Gwoli ścisłości – pojemność bagażnika w standardzie to 559 l, natomiast po złożeniu siedzeń aż 1848 l. (...)

### Nieziemnie doskonała technika

O technice Subaru bez mała strach pisać z uwagi na możliwość posądzenia o niemal bałwochwalczy zachwyty. Cóż poradzić, kiedy inżynierowie Subaru stworzyli naprawdę doskonały układ napędowy. (...)

Skrzynia dzięki wirtualnym przełożeniom działaniem przypomina klasyczny automat. Aktywny tempomat działa ze świetnym wyczuciem. Jego ustawienia pozwalają także na przyjęcie stałej odległości do poprzedzającego pojazdu. Nisko zamontowany silnik typu bokser, dobra konstrukcja zawieszania i precyzyjny układ kierowniczy sprawiają, że samochód prowadzi się bardzo pewnie i zarazem komfortowo.

### Safety first

Piątej generacji Outback został wyposażony we flagowy dla Subaru system EyeSight, mający wiele funkcji wspomagających kierowcę i zapobiegających wypadkom.

W ramach wsparcia kierowcy – oprócz wspomnianego wcześniej tempomatu – pomocą służy asystent pasa ruchu. Jego działanie jest dwojakie. Przy jeździe powyżej 50 km/h w razie wyjeżdżania samochodu poza krawędzie swojego pasa ruchu uaktywni się funkcja Lane Departure Warning. Kierowca zostanie ostrzeżony sygnałem dźwiękowym i informacją na wyświetlaczu, że powinien powrócić na właściwy pas. Przy prędkości powyżej 60 km/h, jeśli pojazd zacznie „pływać” wewnątrz pasa ruchu, podobne ostrzeżenie pojawi się dzięki funkcji Lane Sway Warning. (...)

EyeSight wyposażono również w wachlarz funkcji mających na celu zapobieganie wypadkom. System wykrywa zagrożenie kolizją z pojazdem lub inną przeszkodą znajdującymi się przed Outbackiem. Zareaguje w trzech krokach.

Najpierw ostrzeże kierowcę sygnałem dźwiękowym i informacją na wyświetlaczu. W razie braku reakcji EyeSight uruchomi wstępne hamowanie, ostatecznie, w trzecim etapie – hamowanie awaryjne. Oczywiście, na każdym etapie pozostawiono kierowcy możliwość zareagowania i samodzielnego podjęcia próby uniknięcia zdarzenia. Jeśli podczas aktywacji przedkolizyjnego hamowania awaryjnego kierowca spróbuje wykonać manewr omijający, EyeSight zmieni charakterystykę VDC, aby jak najbardziej wspomóc samochód przy skręceniu.

Z nowym Outbackiem nie mowy o pomyłkowym wjechaniu w przeszkodę. Jeśli samochód stoi przodem do niej, a lewarek wskazuje pozycję Drive, to nawet gdyby kierowca w pośpiechu wcisnął pedał gazu, nie spotka go nieprzyjemna niespodzianka. EyeSight najpierw ostrzeże o niebezpiecznym manewrze za pomocą sygnału dźwiękowego i informacji na wyświetlaczu, a następnie znacznie ograniczy moc silnika.

Skoncentrowanie inżynierów Subaru na bezpieczeństwie widać na każdym

kroku. W najnowszej generacji Outbacka zadbano o poprawę widoczności. W tym celu zmodyfikowano szkielet nadwozia, a lusterka zamocowano na powierzchni drzwi, dzięki czemu zmniejszyło się martwe pole widzenia.

W ślad za troską o bezpieczeństwo podróżnych podąża aktywne sterowanie momentem napędowym. Co więcej, nie tylko pomaga prowadzić precyzyjnie, ale jednocześnie bardziej zbliżyć się do limitu wykorzystania samochodu.

Nowy Outback został nagrodzony maksymalną, pięciogwiazdkową oceną sprawności systemów bezpieczeństwa w testach Euro NCAP. Taki wynik jest możliwy dzięki pierścieniowym ramom wzmacniającym, które podnoszą wytrzymałość kabiny w obszarze od dachu, przez drzwi i słupki, aż do podłogi. Ponadto poziomy układ silnika typu bokser, budowa skrzyni biegów oraz sposób mocowania podzespołów skonstruowano tak, aby w razie zderzenia czołowego chowały się pod samochód, nie dostając się do wnętrza kabiny.

O bezpieczeństwo pasażerów dbają także standardowo montowane w każdym Outbacku przednie, przednie boczne, kurtynowe i kolanowe poduszki powietrzne. (...)

Pasy bezpieczeństwa w Outbacku posiadają regulację wysokości mocowania, napinacze pewnie utrzymują pasażerów na właściwym miejscu, a ograniczniki napięcia zmniejszają maksymalne siły obciążające klatkę piersiową w razie ewentualnego zderzenia.

### Luksus przez duże L

Terenowe kombi to prawdziwa nisza na rynku. Na taki wybór decydują się klienci, którzy naprawdę wiedzą, czego chcą. Oczywiście cechy auta terenowego, jakimi są zwiększony prześwit, napęd na cztery koła i pojemny bagażnik, są w przypadku Outbacka opakowane w klasyczne nadwozie. Jak widać, w tym modelu Subaru znalazły odzwierciedlenie dość niecodzienne kryteria. Tym samym po raz kolejny można śmiało potwierdzić, że klienci Subaru to świadomi swoich wymagań wobec samochodu indywidualiści. (...)

## PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

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

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

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

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

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

**Pozostałe zdjęcia:** archiwum Subaru,  
Subaru Corporation/Fuji Heavy  
Industries, Subaru Technica  
International, Szkoła Jazdy Subaru,  
iStock, Shutterstock, Fotolia LLC,  
ChromaStock, 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 wykorzystanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

ISSN 1897-1989  
www.plejady.subaru.pl



facebook.pl/MagazynPlejady