PODRÓŻUJ NAJWYŻSZĄ KLASĄ

Poznaj szeroką gamę letnich i całorocznych opon Pirelli. Sportowa P Zero™, stabilna i bezpieczna Scorpion™ Verde, terenowe Scorpion™ Verde All Season i Scorpion™ All Terrain Plus – opony Pirelli, dzięki technologiom wypracowanym na polu różnych dyscyplin motorsportu, uwolnią potencjał Twojego samochodu. Opony Pirelli łączą najnowsze rozwiązania techniczne segmentu premium z wyrazistym wizerunkiem marki, dzięki czemu stanowią idealne dopełnienie zarówno osiągów, jak i stylu Twojego Subaru.

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

NR **90** (**3**/2020) ISSN 1897-1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR **90** (**3**/2020) PLEJADY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY

MÓJ PIERWSZY WYSTĘP PAMIĘTAM DOSKONALE: OLBRZYMIE EMOCJE, STRASZNE NERWY –
ROZMOWA Z RAFAŁEM CHOYNOWSKIM /CZ. 1/

BEZPIECZEŃSTWO

BEZPIECZNY ODSTĘP

TECHNIKA

NIGDY NIE BĘDZIESZ SAM...

CZERWIEC 2020 90
ISSN 1897-1989
9 771897 198002

Zaplanuj sezon 2020 z...

przygody4x4.pl

Pokażemy Ci:

- Armenię
- Gruzję
- Albanię
- Bułgarię
- Serbię
- Czarnobyl
- Mołdawię
- Rumunię
- Słowenię
- Islandię
- Oman
- Namibię
- Maroko
- Jordanię
- Kirgistan
- Korsykę
- Dagestan

ZAMÓW TU: www.przygody4x4.pl

CZAS ZARAZY

Myślę, że ogromny zasięg pandemii wszystkich nas zaskoczył. Przyzwyczajeni przez lata spokoju do jak najszerzej rozumianej przewidywalności naszego życia nagle zostaliśmy zmuszeni do zmiany planów, do zmiany przyzwyczajeń, sposobów postępowania i pracy.

Z żalem musieliśmy po raz pierwszy odwołać Zlot Plejad.

Z żalem zostały przełożone, czy też odwołane, wyjazdy w ramach Subariad.

To wszystko jednak obiektywnie, w świetle ogólnych problemów służby zdrowia oraz już się pojawiających, a także dopiero nadchodzących problemów ekonomicznych o skali światowej, nie jest aż tak bardzo istotne.

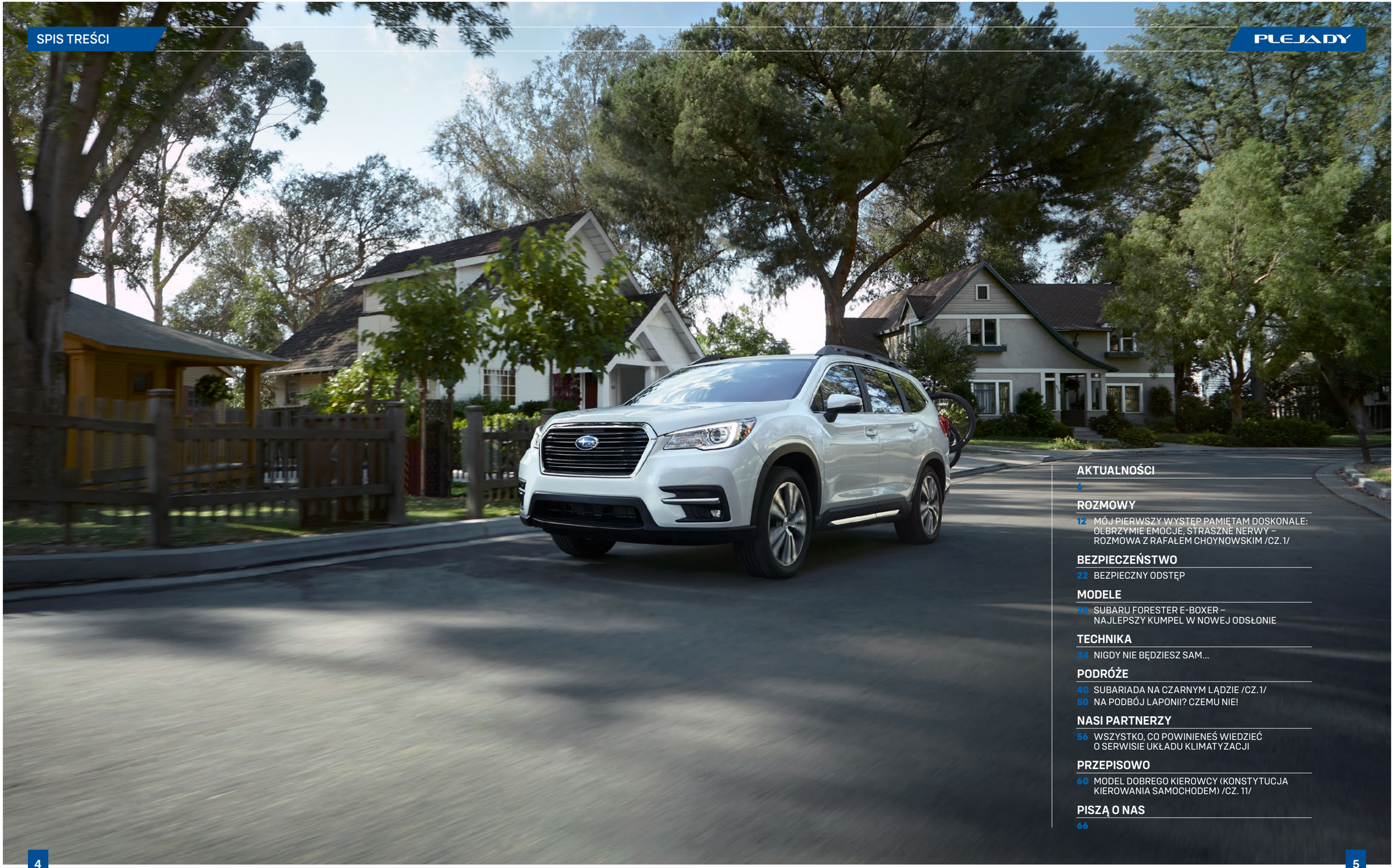
Różne państwa w różny sposób radzą sobie z pandemią oraz jej skutkami. Są rządy, które poprzez stosowanie drastycznych środków opanowały jej rozprzestrzenianie się (np. Chiny). Są też rządy, które wobec braku możliwości, jakie rządzącym daje ustrój totalitarny, nie mogą aż tak drastycznych metod stosować, ale przez mądrą politykę (nie tylko tę dzisiejszą – w sensie ekonomicznym, także tę z lat ubiegłych) oraz zadbaną służbę zdrowia zdają się opanowywać sytuację (np. Niemcy). Są też takie, gdzie ego przywódcy nie pozwoliło na akceptację powagi sytuacji, co pociągnęło za sobą spóźnione działania, które doprowadziły do niepotrzebnej śmierci tysięcy osób (np. USA, Brazylia).

Ale są i takie, gdzie w ramach programu „rodzina na swoim" pandemia umożliwiła zrobienie dobrych interesów na koszt podatnika, szpitale zostały skazane na dobrowolną pomoc obywateli, a głównym działaniem polityków nie jest opanowanie pandemicznego kryzysu, lecz dyskutowanie o tym, kto nasz kraj będzie najlepiej w przyszłości oficjalnie reprezentował na TikToku.

Podobno najnowsze badania na temat wirusa zezwoliły na stwierdzenie, że niestety nie atakuje on tylko płuc, ale może także prowadzić do uszkodzenia innych organów, w tym mózgu. A jednocześnie u wielu zarażonych przebiega tak, że nawet tego nie zauważają. Gdy obserwuję ludzi, którzy mobbują pracowników służy zdrowia (bo mogliby nas zarazić), tych, którzy winą za pandemię obarczają Billa Gatesa (tak, tak, tym razem to nie George Soros jest winny wszelkiemu złu), a nawet właśnie działania i wypowiedzi naszych polityków, jestem skłonny uwierzyć, że z tym atakowaniem mózgów naukowcy mają rację. I tylko w jednym się mylą – zaraza niepostrzeżenie zaatakowała znacznie wcześniej.

Życząc Państwu przede wszystkim zdrowia, ale także przetrwania tego trudnego czasu bez kłopotów finansowych, pozwalam sobie – wyjątkowo – na odrobinę prywaty: zgodnie ze wszelkimi znanymi faktami komunikacja indywidualna stała się teraz najbezpieczniejsza!

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska



AKTUALNOŚCI

6

ROZMOWY

12 MÓJ PIERWSZY WYSTĘP PAMIĘTAM DOSKONALE: OLBRZYMIE EMOCJE, STRASZNE NERWY – ROZMOWA Z RAFAŁEM CHOYNOWSKIM /CZ.1/

BEZPIECZEŃSTWO

22 BEZPIECZNY ODSTĘP

MODELE

28 SUBARU FORESTER E-BOXER – NAJLEPSZY KUMPEL W NOWEJ ODSŁONIE

TECHNIKA

34 NIGDY NIE BĘDZIESZ SAM...

PODRÓŻE

40 SUBARIADA NA CZARNYM LĄDZIE /CZ.1/

50 NA PODBÓJ LAPONII? CZEMU NIE!

NASI PARTNERZY

56 WSZYSTKO, CO POWINIENEŚ WIEDZIEĆ O SERWISIE UKŁADU KLIMATYZACJI

PRZEPISOWO

60 MODEL DOBREGO KIEROWCY (KONSTYTUCJA KIEROWANIA SAMOCHODEM) /CZ. 11/

PISZĄ O NAS

66

20 LAT SZKOŁY JAZDY SUBARU!

Pierwsza w Polsce markowa akademia jazdy – Szkoła Jazdy Subaru – obchodzi w tym roku 20-lecie swojego istnienia. Na kartach jej historii zapisały się takie osobistości jak Krzysztof Hołowczyc, Maciej Wisławski, Kajetan Kajetanowicz czy Wojciech Chuchała.

„Dla nas to ważny jubileusz, ponieważ w perspektywie czasu dobitnie pokazuje, że idea powstania Szkoły Jazdy Subaru okazała się niezwykle potrzebna i na swój sposób zrewolucjonizowała rynek szkoleń w Polsce. Nasza szkoła pozwoliła dziesiątkom tysięcy kierowców stać się lepszymi i przede wszystkim świadomymi użytkownikami ruchu drogowego, co bezpośrednio przyczyniło się do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Cieszy fakt, iż nasi kursanci bardzo ciepło i z entuzjazmem wspominają zajęcia, a kredyt zaufania, jakim obdarzają nas ludzie, po prostu zobowiązuje – stąd między innymi bierze się ta nasza słynna jakość. Gdybyśmy nie kochali tego, co robimy, na pewno nie bylibyśmy tu, gdzie dziś jesteśmy. Od 20 lat napędza nas pasja i ludzie to dostrzegają" – mówi Ireneusz Dancewicz, prezes Grupy SJS S.A., której jednym z brandów jest Szkoła Jazdy Subaru.

Szkoła Jazdy Subaru, założona w roku 2000 z inicjatywy Prezesa Subaru Import Polska, Witolda Rogalskiego, oraz prowadzącego od wielu lat szkolenia Wacława Kosteckiego, zyskała miano pierwszej w Polsce markowej akademii, w której kierowcy mogli doskonalić swoje umiejętności z zakresu bezpiecznej jazdy. Istotny wkład w opracowanie pierwszych programów szkoleniowych miał – święcący wówczas tryumfy w Subaru Imprezie WRC – Krzysztof Hołowczyc.

Początkowo zajęcia były przeznaczone dla właścicieli samochodów spod znaku Plejad, jednak szybko okazało się, że chętnych jest znacznie więcej. Klimat panujący na zajęciach, wysoka jakość szkoleń w parze z profesjonalizmem certyfikowanych instruktorów przyciągnęły szerokie grono zainteresowanych. I tak jest po dziś dzień.

Obecnie Szkoła Jazdy Subaru to już kultowa, stanowiąca gwarant szkoleń na najwyższym poziomie marka, czego potwierdzeniem są wyróżnienia w plebiscytach branżowych, ale przede wszystkim uznanie ze strony jej kursantów. Są wśród nich zarówno klienci indywidualni, jak i firmy, dla których priorytetem jest bezpieczeństwo. W ofercie szkoły, obok klasycznych szkoleń flotowych, można znaleźć specjalne programy szkoleń sportowych, przeznaczone dla osób aspirujących do tytułów mistrzowskich.

Na długiej liście instruktorów SJS znajduje się wielu doskonałych zawodników, takich jak wielokrotny mistrz Polski i Europy – Kajetan Kajetanowicz, najbardziej znany, legendarny pilot rajdowy – Maciek Wisławski czy Wojciech Chuchała, rajdowy mistrz młodego pokolenia.

Od samego początku Szkoła Jazdy Subaru uczestniczy w słynnych Zlotach Plejad jako partner odpowiadający za opracowanie i przygotowanie prób sprawnościowych dla tras szosowych oraz turystyczno-szosowych.

20-letnie doświadczenie pozwoliło również na rozwój. Szkoła Jazdy Subaru stała się początkiem dla utworzenia Grupy SJS S.A., w skład której wchodzi obecnie SJS Driving Academy – szkoła bezpiecznej jazdy oraz Driving Experience – dział specjalizujący się w organizacji eventów motoryzacyjnych.

IMPREZA NAJLEPSZYM SAMOCHODEM DLA NASTOLETNICH KIEROWCÓW

Wydawany od 1926 roku amerykański miesięcznik „Parents", który pomaga rodzicom radzić sobie z wychowaniem swoich pociech na wszystkich etapach ich rozwoju, ogłosił właśnie wyniki rankingu na najlepsze samochody dla nastoletnich kierowców. Jednym z pięciu zwycięzców została nasza Impreza w specyfikacji 2020.

Subaru w Ameryce poinformowało o wynikach rankingu 28 kwietnia. Nasz model wybrany został przede wszystkim z uwagi na rewelacyjną notę, jaką otrzymał on od Krajowej Administracji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NHTSA). W przeprowadzonych przez nią testach zderzeniowych zarówno Impreza w wersji sedan, jak i 5-drzwiowej zdobyła aż pięć gwiazdek. Magazyn uzasadniał swój werdykt dodatkowo zaawansowanymi funkcjami bezpieczeństwa naszego modelu, jego stałym napędem wszystkich kół Symmetrical AWD, gwarantującym lepszą przyczepność na mokrych nawierzchniach, oraz trwałością. Jak przypomina magazyn „Parents", aż 97% Imprez sprzedanych w USA w minionych dziesięciu latach wciąż porusza się po amerykańskich drogach. Łatwo więc przekalkulować, że samochód zakupiony nastolatkowi posłuży mu dłużej niż tylko do czasu ukończenia edukacji. Jeśli natomiast trzeba będzie sprzedać go wcześniej, z pewnością uda się uzyskać za niego jeszcze całkiem dobrą cenę. Jurorzy magazynu docenili ponadto przestronność Imprezy. Zarówno jej wersja sedan, jak i hatchback oferują naprawdę sporą przestrzeń ładunkową. Ta cecha z pewnością przypadnie do gustu młodym kierowcom, którzy będą chcieli wyruszyć samochodem na długi weekend pełen przygód i spakować na ten wyjazd trochę sportowego ekwipunku. Do tego auta na pewno wszystko się zmieści.

Skupiając się na bezpieczeństwie wyróżnionego samochodu, warto przypomnieć, że w ostatniej serii testów nowych pojazdów przeprowadzonych przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) obie odsłony Imprezy w specyfikacji 2020, wyposażone w system EyeSight i przednie reflektory w technologii LED, uzyskały tytuł Top Safety Pick (TSP). Na uwagę zasługują też funkcje bezpieczeństwa zastosowane po raz pierwszy w najnowszej Imprezie. Jedną z nich jest funkcja przypominania kierowcy o konieczności sprawdzenia tylnego siedzenia przed opuszczeniem pojazdu. Dzięki niej z całą pewnością nie pozostawimy w samochodzie przewożonego z tyłu dziecka bądź zwierzęcia. W Imprezie zastosowano ponadto między innymi automatyczne zamki w drzwiach, boczne poduszki powietrzne na przednich siedzeniach, boczne kurtynowe poduszki powietrzne, poduszkę powietrzną pozwalającą ochronić kolana kierowcy oraz kamerę cofania. Impreza to również synonim niezwykle ekonomicznej jazdy. Wyposażona w 2-litrowy 4-cylindrowy silnik Subaru BOXER z bezpośrednim wtryskiem paliwa na autostradzie zużywa go jedynie około 6,5 l/100 km (dla amerykańskich rodziców i ich pociech: 36 mpg – mil na galon). Oznacza to, że tym samochodem na pełnym zbiorniku możemy pokonać blisko 725 kilometrów (450 mil), co czyni go jednym z najbardziej oszczędnych pojazdów z napędem na wszystkie koła sprzedawanych w USA. Ta cecha z pewnością będzie miała ogromne znaczenie dla młodych kierowców, rozpoczynających dopiero życie na własny rachunek. W Imprezie spodoba im się dodatkowo wiele opcji umożliwiających nawiązanie łączności i dostęp do rozrywki. W samochodzie możliwe jest bowiem użycie systemu infotainment Subaru STARLINK, z kolorowym dotykowym wyświetlaczem, systemami Android Auto i Apple CarPlay oraz bezdotykową obsługą za pomocą głosu.

CZTERY MODELE SUBARU SKROJONE NA MIARĘ AMERYKAŃSKICH RODZIN

Obok wyników rankingu na najlepsze samochody dla nastoletnich kierowców (na liście jego zwycięzców znalazła się najnowsza Impreza) amerykański miesięcznik „Parents" w kwietniu podzielił się również listą wyłonionych przez siebie najlepszych tegorocznych samochodów rodzinnych. W gronie dwudziestu wyróżnionych modeli znalazły się aż cztery naszej marki. Pierwsze miejsca w czterech różnych kategoriach zajęły: Ascent, XV Hybrid, Forester i Legacy w specyfikacji 2020.

Swoje wyróżnienia miesięcznik przyznał na podstawie wyników testów zderzeniowych przeprowadzonych przez Krajową Administrację Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NHTSA). Pod uwagę brano samochody osobowe, SUV-y, crossovery i minivany, które w badaniach NHTSA uzyskały pięć gwiazdek W procesie wyłaniania zwycięzców ogromne znaczenie miały również opinie i oceny ekspertów takich jak Abbie Patterson, właściciel firmy konsultingowej Super Car Seat Geek, będący certyfikowanym technikiem ds. bezpieczeństwa przewożonych dzieci, a w badaniu odpowiadający między innymi za weryfikację łatwości instalowania średniej wielkości fotelika przeznaczonego dla najmłodszych pasażerów. Drugim z ekspertów był jeden z reporterów magazynu, który osobiście testował zachowanie samochodów podczas jazdy, czasami w obecności swojego 9-letniego dziecka na tylnym siedzeniu. Jego zadaniem była ocena hamowania, prowadzenia i przyspieszania pojazdów, a także zastosowanych na ich pokładzie technologii.

Cztery wyróżnione modele Subaru w procesie weryfikacji wypadły świetnie. Wszystkie mogły pochwalić się ponadto stałym napędem wszystkich kół Symmetrical AWD oraz systemem EyeSight. Dodatkowo jednak każdy z nich ujął jury jeszcze innymi cechami, co przesądziło o ogłoszeniu ich zwycięzcami w różnych kategoriach. Trzyrzędowy Ascent (dostępny na rynku amerykańskim) okazał się najlepszym samochodem dla dużych rodzin. Zaprojektowany został z myślą nawet o ośmiu osobach na pokładzie. W jego wnętrzu jest naprawdę sporo miejsca i aż dziewięć różnych konfiguracji siedzeń. Eksperci zwrócili uwagę, że już w jego wersji podstawowej znajdziemy funkcje, za które w przypadku innych SUV-ów musielibyśmy dodatkowo zapłacić. Dotyczy to również wspomnianego wcześniej napędu wszystkich kół. Jednym z rozwiązań, które z pewnością okaże się bardzo istotne podczas podróży z małymi dziećmi, jest funkcja przypominania kierowcy o konieczności sprawdzenia tylnego siedzenia przed opuszczeniem pojazdu. Dzięki niej z całą pewnością nasza nieuwaga i roztargnienie nie dojdą do głosu, a my podczas wysiadania zawsze będziemy pamiętać o zabraniu ze sobą naszych pociech. W samochodzie bardzo korzystnie rozwiązano kwestię mocowania fotelika dziecięcego. W drugim rzędzie siedzeń znajdziemy bowiem aż pięć zatrzasków służących wykonaniu tej czynności, co daje nam sporą elastyczność działania. Ascent świetnie poradzi sobie również z uciągiem przyczepy, a obecna w nim funkcja wspomagania jej stabilności pomoże w wykonaniu tego zadania. W trakcie dłuższej podróży pasażerowie nie powinni się nudzić, gdyż w samochodzie jest dostęp do Wi-Fi, co z pewnością ucieszy użytkowników tabletów czy smartfonów.

Subaru XV Hybrid (w Ameryce Północnej nazywane Crosstrekiem Hybrid) to drugi z naszych modeli wyróżnionych przez „Parents". Według ekspertów miesięcznika XV z napędem hybrydowym plug-in jest najlepszym samochodem ekologicznym. Jak nietrudno się domyślić, o przyznaniu tego tytułu właśnie jemu zdecydowało niskie zużycie paliwa – na pełnym zbiorniku możemy przejechać aż 770 km (480 mil). Ten model jest zdecydowanie najbardziej ekonomicznym SUV-em spośród wszystkich oferowanych przez Subaru. Jak na samochód przyjazny środowisku jest on ponadto wyjątkowo cichy, co nie umknęło uwadze jurorów. Wszystko dzięki świetnemu zawieszeniu, które decyduje tu również o wysokim komforcie jazdy. Ciekawymi rozwiązaniami dostępnymi w modelu w ramach usług systemu STARLINK są zdalna kontrola środowiska wewnętrznego oraz zdalne ładowanie akumulatora. Pierwsza z wymienionych funkcji umożliwia ogrzewanie bądź chłodzenie wnętrza pojazdu przy wyłączonym silniku, na przykład podczas postoju czy garażowania. Druga pozwala natomiast zdalnie sterować ładowaniem baterii i monitorować status tego procesu.

Najnowszy Forester został z kolei zwycięzcą w kategorii najlepszych samochodów na wycieczki. Nasz piątej generacji Leśnik jest wręcz skrojony na potrzeby wyjazdu na urlop na łonie natury. Dzięki napędowi wszystkich kół SUV bez trudu radzi sobie z nierównościami terenu, również przy niesprzyjającej pogodzie. Spory prześwit to kolejna zaleta naszego modelu, dzięki której nawet duże wyboje na obranej trasie nie stanowią dla niego najmniejszego problemu. O bezpieczną jazdę pasażerów w trakcie dłuższej wyprawy zatroszczy się z kolei zastosowany na pokładzie Forestera system Driver Focus. Jego zadaniem będzie „obserwacja" twarzy kierowcy celem identyfikacji pierwszych objawów jego zmęczenia bądź rozkojarzenia podczas prowadzenia oraz dźwiękowe i wizualne ostrzeganie podróżnych, jeśli taka sytuacja miałaby miejsce. Podobnie jak Ascent, Leśnik również oferuje funkcję przypominania kierowcy o konieczności sprawdzenia tylnego siedzenia przed opuszczeniem pojazdu celem upewnienia się, czy przypadkiem nie zostawiamy tam małego dziecka bądź ulubionego zwierzaka.

Na koniec pochylmy się jeszcze nad ostatnim z wyróżnionych samochodów naszej marki – Legacy. Jurorzy magazynu „Parents" uznali je za najlepszy samochód na każdą pogodę. Model Subaru okazał się bowiem jedynym w swojej kategorii, który standardowo cieszy się napędem wszystkich kół. To dzięki niemu podczas jazdy w deszczu bądź przy opadach śniegu możemy liczyć na naprawdę dobrą przyczepność. Legacy standardowo wyposażone jest również w EyeSight oraz przednie reflektory LED z dodatkowym systemem inteligentnego przełączania świateł mijania na światła drogowe (High Beam Assist). Jeśli do tych rozwiązań dołożymy jeszcze system informacyjno-rozrywkowy Subaru STARLINK, którym umilimy sobie podróż w każdych warunkach pogodowych, żadna aura nie będzie nam straszna i z pewnością spokojnie i bezpiecznie dojedziemy Legacy do obranego celu.

OUTBACK W GRONIE NAJLEPSZYCH WEDŁUG PORTALU AUTOTRADER

Amerykański portal internetowy Autotrader, stanowiący źródło informacji dla kierowców i platformę pośredniczącą w zakupie pojazdów, ogłosił pod koniec marca wyniki rankingu na najlepsze nowe samochody dostępne na rynku w tym roku. Stworzona została lista dwunastu numerów jeden, wśród których znalazł się Outback w specyfikacji 2020.

Miejsce najnowszego Outbacka na liście „Best New Cars for 2020" jest jak najbardziej uzasadnione. W opinii ekspertów portalu nasz model spełnia potrzeby nowoczesnej rodziny, a w szczególności te dotyczące jego możliwości, jakości jazdy, szerokiej gamy oferowanych przez niego funkcji oraz wartości samej w sobie. Outback szóstej generacji to naprawdę bardzo dobry samochód rodzinny. Jurorzy zauważyli, że wyglądem zewnętrznym nie różni się on zbytnio od swoich poprzedników. Ich uwagę zwróciło natomiast wyraźnie przeprojektowane wnętrze. Na pokładzie legendarnego SUV-a znajdziemy ponadto cały szereg udogodnień i funkcji uprzyjemniających jazdę, między innymi system informacyjno-rozrywkowy Subaru STARLINK. Po raz pierwszy znalazł się tu również hotspot Wi-Fi. Sama zaś jazda tym modelem dostarczy wiele przyjemności nie tylko na równej nawierzchni. Dzięki standardowemu stałemu napędowi wszystkich kół Symmetrical AWD, dużemu prześwitowi, trybowi X-MODE i całemu szeregowi dodatkowych funkcji samochód świetnie poradzi sobie również podczas pokonywania przeszkód w terenie. Wyposażony w system EyeSight, przednie reflektory LED i relingi dachowe z punktami mocowania i zintegrowanymi poprzeczkami Outback zbudowany jest na platformie Subaru Global Platform, która zapewnia zwiększone bezpieczeństwo, dynamikę i spokojną jazdę, a także pozwala zredukować hałas i wibracje.

Autotrader wyłonił swoich tegorocznych zwycięzców, przeprowadzając ocenę samochodów na podstawie całego spektrum kryteriów. Były nimi między innymi oferowany przez pojazdy komfort wnętrza i zastosowanych w nim materiałów, jakość wykonania, dostępne funkcje oraz jakość samej jazdy. Aby pretendować do wyróżnienia każdy z samochodów musiał być w bieżącej bądź przyszłorocznej specyfikacji oraz dostępny do nabycia w chwili ogłaszania wyników rankingu. Istotnym było również, aby jego cena nie przekraczała 75 000 USD. Redaktorzy portalu oceniali ponadto dostępne na pokładzie technologie oraz poziom satysfakcji odczuwanej podczas prowadzenia pojazdu.

Podsumowując nominowanie Outbacka do najlepszej dwunastki, Brian Moody, redaktor naczelny Autotradera podkreślił, że marka Subaru od dawna jest na fali, z roku na rok ulepszając swoje samochody. W jego opinii Outbacka, podobnie zresztą jak wszystkie nasze modele, cechują funkcjonalność i... pozytywne wibracje, które idealnie komponują się z pełnym przygód i jedynym w swoim rodzaju amerykańskim stylem życia. Swojej radości z wyróżnienia nie ukrywał Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce, przypominając, że przy projektowaniu najnowszego Outbacka kierowaliśmy się myślą o stworzeniu pojazdu rodzinnego, będącego uosobieniem naszych najważniejszych standardów – bezpieczeństwa, możliwości samochodu, jego komfortu i wartości.

„GOOD HOUSEKEEPING" WYRÓŻNIA OUTBACKA

Miesięcznik „Good Housekeeping", który już od 135 lat stanowi źródło informacji pomocnych w prowadzeniu gospodarstwa domowego dla amerykańskich gospodyń, często dzieli się również wynikami testów różnych produktów. Tym razem jego eksperci wspólnie z inżynierami magazynu „Car and Driver", adresowanego do entuzjastów motoryzacji, postanowili przyjrzeć się uważnie oferowanym obecnie w USA nowym samochodom osobowym, SUV-om i minivanom, a następnie wybrać spośród nich szesnaście najlepszych pojazdów rodzinnych. Wśród zwycięzców rankingu znalazł się Outback w specyfikacji 2020, który uznany został najlepszym w kategorii samochodów kombi. Tym samym powtórzył on swój sukces z roku ubiegłego.

Aby znaleźć się na liście „The Best New Family Cars of 2020" nasz szóstej już generacji Outback musiał spełnić szereg kryteriów, które często brane są pod uwagę przez nowoczesne amerykańskie rodziny przy zakupie nowych czterech kółek. Jury eksperckiemu w procesie oceny spodobały się przede wszystkim standardowe funkcje bezpieczeństwa naszego modelu, jego solidna konstrukcja zewnętrzna, możliwości i oferowany komfort jazdy, intuicyjny system multimedialny i duża przestrzeń ładunkowa, z całą pewnością szczególnie przydatna dla rodzin poszukujących przygód, udających się na dłuższe pozamiejskie wyprawy, czy też realizujących swoje ulubione sportowe zajęcia. Do Outbacka bez trudu spakujemy wszelki niezbędny sprzęt kempingowy, kije golfowe czy wózki dziecięce. Dzięki standardowemu stałemu napędowi wszystkich kół Symmetrical AWD, dużemu prześwitowi, trybowi X-MODE i całemu szeregowi dodatkowych funkcji samochód świetnie poradzi sobie podczas pokonywania przeszkód w terenie. Wyposażony w system EyeSight, przednie reflektory LED i relingi dachowe z punktami mocowania i zintegrowanymi poprzeczkami Outback zbudowany jest na platformie Subaru Global Platform, która zapewnia zwiększone bezpieczeństwo, dynamikę i spokojną jazdę, a także pozwala zredukować hałas i wibracje. Podróż legendarnym SUV-em z pewnością umili znajdujący się na jego pokładzie wspomniany już system infotainment o nazwie STARLINK, a będący tu nowością hotspot Wi-Fi ułatwi połączenie z internetem. Na taki pakiet możliwości amerykańscy kierowcy mogą liczyć już w cenie od 26 645 USD.

Celem wybrania najlepszych samochodów rodzinnych eksperci magazynów „Good Housekeeping" oraz „Car and Driver" sprawdzali możliwości pojazdów na trasach. Łącznie przebyli nimi ponad 5000 mil dróg miejskich, autostrad i torów testowych, zawężając tym sposobem grono kandydatów do 50. Samochody oceniane były pod względem bezpieczeństwa, wartości, obsługi, wyglądu i zastosowanych w nich technologii. Weryfikacji poddano również takie kluczowe cechy jak wygoda, pakowność i komfort jazdy, uważnie przyjrzano się wyglądowi zewnętrznemu, jak i wnętrzu pojazdów. W kabinie ocenie poddano między innymi łatwość składania siedzeń, ilość miejsca przeznaczonego na głowę i nogi pasażerów, ilość schowków, z których korzystać mogą osoby siedzące z przodu i z tyłu, łatwość obsługi systemu audio-nawigacyjnego, czy też rozmieszczenie oświetlenia. Outback spełnił te i inne wymagania ekspertów na piątkę. Dzięki przyznanemu wyróżnieniu możemy liczyć na to, że w najbliższym czasie na zakup naszego modelu i zapoznanie z jego funkcjami zdecyduje się wiele kolejnych amerykańskich rodzin i wiemy, że nie będą one żałowały swojego wyboru.

TRZY PIERWSZE MIEJSCA DLA SUBARU W RANKINGU KBB

Kalifornijska organizacja Kelley Blue Book (KBB) opublikowała niedawno wyniki tegorocznego rankingu „2020 Brand Image Awards", w którym ocenie poddane zostały poszczególne marki samochodów. Byliśmy nie do pobicia aż w trzech kategoriach, otrzymując tytuły „Best Overall Brand", „Most Trusted Brand" i „Best Performance Brand".

W zestawieniu przygotowanym przez KBB Subaru już po raz trzeci w historii rankingu uplasowało się na pierwszym miejscu wśród marek popularnych w najbardziej ogólnej kategorii „Best Overall Brand". Osiągnęliśmy bowiem najwyższą średnią notę spośród wszystkich modeli poddanych weryfikacji. Oceniający wybrali Subaru, opierając się na naszej świetnej reputacji jako producenta pojazdów bezpiecznych, przestronnych i oszczędnych w sensie zużycia paliwa, które zaspokoją potrzeby zarówno standardowych użytkowników, jak i tych, którzy szukają samochodów o większej użyteczności i lepszych osiągach w dobrej cenie.

Drugie z wyróżnień, czyli tytuł „Most Trusted Brand", otrzymaliśmy już po raz szósty z rzędu! Oznacza to, że nieprzerwanie od sześciu lat nasza marka cieszy się największym zaufaniem wśród kierowców. To ich głosy decydują o utrzymaniu przez nas tego zaszczytnego tytułu. Po raz czwarty w historii rankingu doceniono również wyjątkowe osiągi samochodów Subaru, którym nie są w stanie dorównać pojazdy żadnego innego producenta na świecie. Wyrazem uznania w tej dziedzinie było nadanie nam tytułu „Best Performance Brand", który jest idealnym dopełnieniem dwóch wymienionych wcześniej wyróżnień.

Komentując wyniki rankingu, Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce, wyraził przekonanie, że właściciele samochodów naszej marki wiedzą, że decyzja o ich zakupie to gwarancja czegoś więcej niż tylko bezpieczeństwa i niezawodności na drodze. Jednocześnie wyraził radość z faktu, że Kelley Blue Book po raz kolejny doceniła zaufanie, lojalność i możliwości, jakie oferuje kierowcom marka Subaru. Nagrody „Brand Image Awards" przyznawane są producentom samochodów za imponujące osiągnięcia w kreowaniu i utrzymywaniu atrybutów marki, zwracających uwagę i budzących entuzjazm wśród osób poszukujących nowych czterech kółek. Zwycięzcy wyłaniani są na podstawie wyników badania internetowego przeprowadzanego przez KBB. Każdego roku bierze w nim udział ponad 12 000 nabywców nowych samochodów oceniających poszczególne marki i modele. Jesteśmy pewni, że obecność Subaru na liście zwycięzców tegorocznego rankingu w aż trzech kategoriach przełoży się w najbliższym czasie na dalszy wzrost zainteresowania amerykańskich kierowców samochodami spod znaku Plejad.

TEKST: **AGNIESZKA JAMA**

MÓJ PIERWSZY WYSTĘP PAMIĘTAM DOSKONALE: OLBRZYMIE EMOCJE, STRASZNE NERWY – ROZMOWA Z RAFAŁEM CHOYNOWSKIM /CZ.1/

Pan Rafał Choynowski jako dziecko za wszelką cenę usiłował trzymać się z daleka od koni. Niestety, za sprawą mamy nie bardzo mu się to udawało. Początki obcowania z dużymi i silnymi zwierzętami traktował jak karę. W końcu zdarzyło się jednak coś, co ową niechęć zmieniło w prawdziwą pasję i koniec końców zaprowadziło Go aż na igrzyska olimpijskie w Atlancie, podczas których wystąpił w Wszechstronnym Konkursie Konia Wierzchowego. O koniach, swojej przygodzie z jeździectwem i szkoleniu innych opowiada nam dzisiaj z ogromną pasją i sporą dawką humoru.

Agnieszka Jama: Panie Rafale, jak i kiedy zaczęła się Pana przygoda z jeździectwem? Czy ktoś w rodzinie wcześniej interesował się końmi?

Rafał Choynowski: Boję się, że już to pierwsze pytanie wyczerpie naszą dzisiejszą rozmowę, bo tak naprawdę to ja zacząłem jeździć konno za karę! *(śmiech)*

A.J.: Jak to za karę?

R.Ch.: No tak – za karę! Mój ojciec jest lekarzem weterynarii, a mama pracowała w biurze. I to właśnie ona uwielbiała, wręcz kochała konie. Wówczas, w latach 60.–70., jazda konna, nie mówiąc już o posiadaniu własnego konia, wyglądała zupełnie inaczej niż w tej chwili. Pamiętam, że moja mama od czasu do czasu „pojeżdżała" sobie na konikach dla przyjemności u pana, który miał gospodarstwo i handlował końmi. Ja natomiast jako dziecko nie miałem absolutnie żadnej weny do jazdy konnej. Te zwierzaki były duże, silne i to zajęcie zupełnie mi się nie podobało. W tym czasie zdecydowanie wolałem zostawać w domu i na przykład grać w piłkę czy jeździć na rowerze. I w zasadzie cała moja przygoda z końmi zaczęła się od tego, że jak tylko było coś ze mną nie tak, kiedy tylko coś przeskrobałem, to mama mówiła wtedy: „O nie, kolego! Dzisiaj pojedziesz ze mną jeździć konno". A że nie byłem specjalnie grzecznym dzieckiem, to niestety często na te konie musiałem się z nią wybierać.

I tak oto odbywałem tam tę swoją „karę", jakoś „klepałem się" na tych koniach. Mam nawet takie zdjęcie, które zrobiono mi, jak miałem może około dziesięciu lat – oto siedzę na tym koniu, mina marsowa, strach w oczach... To właśnie w tamtym miejscu i w tamtym okresie poznałem takiego pana, który nazywał się Piotr Wawryniuk. Później zaprzyjaźnił się on bardzo z moimi rodzicami i do tej pory zresztą utrzymują ze sobą kontakt.

I to właśnie pan Piotr Wawryniuk swoją osobą bardzo mi zaimponował, bardzo spodobało mi się to, co robił i to on tak naprawdę wciągnął mnie w te całe konie. Ja po prostu nagle chciałem być taki jak Piotr! Trzeba pamiętać, że był to jeździec wysokiej klasy, bo był naszym olimpijczykiem z Rzymu i z Meksyku. I ten oto bardzo dobry jeździec przyjeżdżał do wspomnianego hodowcy i ujeżdżał konie, by dorobić. Przypuszczam, że tym sposobem usiłował wówczas po prostu jakoś związać koniec z końcem. Tak wyglądał początek mojej przygody z końmi. Przebywanie z Piotrem bardzo mi odpowiadało i naprawdę go polubiłem. Po dzień dzisiejszy mam z nim zresztą kontakt, spotykamy się i niezmiennie cenię go nie tylko jako jeźdźca, ale i jako mentora. Często z nim rozmawiam i pytam o radę: „A co myślisz o tym koniu? Jak Ci się podoba? Co byś zrobił?" i tak dalej...

A.J.: Czy to przebywanie z panem Piotrem polegało jedynie na obserwowaniu jego pracy z końmi, czy też może zaczął Pan pobierać u niego lekcje jazdy?

R.Ch.: Tak, Piotr był wzorem i doradcą. Z tym że należy zdać sobie sprawę, jak ta nauka wyglądała, bo jak tu mówić o szkoleniu 12- czy 13-letniego bachora. Najpierw była szkółka, którą prowadziła pani Fela (później żona Piotra), a dopiero potem treningi. W każdym razie można powiedzieć, że on mnie poduczał i bardzo imponował mi swoimi umiejętnościami. Później, jak przestałem już jeździć w tej prywatnej stajni, zacząłem ćwiczyć na Woli w Poznaniu. To była moja pierwsza stajnia sportowa w karierze, pierwszy ośrodek stricte jeździecki, z którym miałem do czynienia.

Moim pierwszym trenerem był pan Janusz Nowak (też WKKW-ista, czyli zawodnik we Wszechstronnych Konkursach Konia Wierzchowego). Piotr tam trenował i tam miał swoje konie z prawdziwego zdarzenia. Były to zwierzęta, które startowały w poważnych zawodach i konkursach. Zawsze imponował mi stosunek mojego mentora do tych zwierząt. Jego konie były zawsze wesołe, zawsze spokojne. Starałem się zatem za wszelką cenę naśladować mistrza w podejściu do nich.

A.J.: Czy pamięta Pan swojego pierwszego konia? Jak wspomina Pan pierwszą przejażdżkę?

R.Ch.: Oczywiście! Pamiętam tę bestię i nie chcę o niej mówić! *(śmiech)*

fot. Jan Cetera

Dziesięcioletni Rafał Choynowski z marsową miną, jeżdżący na koniu „za karę"

Pani Zofia Choynowska – mama Rafała Choynowskiego

fot. archiwum Rafała Choynowskiego × 2

A.J.: Ależ dlaczego?

R.Ch.: Ten koń to był taki drań, który rzucał mną namiętnie o ziemię. Okropny był! A na imię miał Parmezan. Dodatkowo trzeba wiedzieć, że plac treningowy na Woli był kilkadziesiąt metrów poniżej poziomu stajni i za każdym razem musiałem się do niej wczołgać, żeby pojechać z powrotem na plac treningu.

A.J.: Koń miał ciekawie na imię. Czyżby jakaś włoska krew?

R.Ch.: Nie, nie. Wtedy w Polsce nie było takich koni. Wówczas nie było opcji jazdy na koniu niemieckim, włoskim czy francuskim. W tamtych czasach wszystkie konie, na których jeździliśmy, były polskie. Również te, które startowały w olimpiadach.

A.J.: Który element pracy z końmi lubił Pan wtedy najbardziej? Co fascynowało – ujeżdżanie, skoki, czy może jazda w terenie?

R.Ch.: Wie Pani, że trudno mi jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie. Myślę, że jeśli chodzi o tę pracę z końmi, to był to zlepek wszystkiego. Naprawdę nie potrafię tego dokładnie określić. Szczerze mówiąc, to wtedy najbardziej fascynował mnie pewien rodzaj konkurencji, która narodziła się pomiędzy mną a kolegami, z którymi wówczas trenowałem. Bardzo zależało mi na pozytywnej opinii Piotra. Na pewno najbardziej podobał mi się cross. Szybkość, teren i trochę strachu.

A.J.: Czy od początku uczył się Pan również dbać o konie?

R.Ch.: Oczywiście! To jest podstawa. To jest „dzień dobry". Jeśli tego dbania nie było, to to był koniec, wywalali człowieka i koniec, kropka. Od tego się zaczynało. Pielęgnacja, zdrowie i opieka nad koniem były zawsze przed innymi potrzebami.

A.J.: Lubił Pan to zajęcie?

R.Ch.: Myślę, że lubiłem, bo ja generalnie lubię obcować z tymi zwierzętami. Mogę jednak przyznać, że nie byłem w tym super dobry. Na przykład nie umiałem, i zresztą do tej pory nie potrafię, zaplatać ogona albo grzywy. Zawsze musiałem prosić o pomoc jakąś inną osobę, najczęściej jakąś dziewczynę. Naprawdę do dzisiaj się tego nie nauczyłem. Oczywiście wiem, jak to się robi i wiem, jak to powinno wyglądać. Co więcej, łatwo krytykuję teraz w tej kwestii moje zawodniczki. Sam jednak nie potrafię tego zrobić.

A.J.: Czy pamięta Pan swój pierwszy konkurs, profesjonalny występ? Jakie emocje mu towarzyszyły?

R.Ch.: Pamiętam, ale w tamtym momencie i przez kolejnych kilka lat to nie miało nic wspólnego z pełnym profesjonalizmem. W Polsce w zasadzie nie było wtedy profesjonalizmu, jeśli mowa o tej dziedzinie sportu. Razem z kolegami tworzyliśmy grupę amatorów. Oczywiście startowaliśmy wówczas w zawodach, ale te występy nie miały nic wspólnego z profesjonalizmem w dzisiejszym tego słowa znaczeniu. Tworzyliśmy LZS-y, LKS-y, różnego typu ludowe historie. Byliśmy amatorskimi członkami takich ekip.

Wydaje mi się, że nawet trudno byłoby określić ówczesnych topowych jeźdźców mianem zawodowców. Oni z całą pewnością byli zawodowcami w sensie umiejętności, natomiast to nie było zawodowstwo w pełnym tego słowa znaczeniu. Gdyby na przykład Piotr Wawryniuk był zawodowcem, to nie musiałby jeździć do jakiejś tam stajenki i ujeżdżać iluś tam koni po to tylko, żeby zarobić pieniądze. Wracając jednak do pytania o mój pierwszy występ, to pamiętam go doskonale. Emocje były olbrzymie, nerwy straszne i skończyło się to wszystko płaczem i zgrzytaniem zębów.

A.J.: Skąd ten płacz?

R.Ch.: Bo ten start nie wyszedł tak, jak tego oczekiwałem. Wszystko potoczyło się nie tak, jak tego chciałem. Człowiek przecież chce wygrywać, a wtedy byłem w takim wieku, że jeszcze nie zdążyłem się nauczyć, że niestety nie zawsze w życiu się wygrywa. Mama doskonale zapamiętała ten dzień. Wspomina, że po tych zawodach po prostu zaginąłem. To ona znalazła mnie w stajni. Siedziałem ponoć na żłobie i rozmawiałem z tą klaczą, na której startowałem, pytając: „Dlaczego mi to zrobiłaś?".

A.J.: Pamięta Pan, gdzie to było i ile miał Pan wtedy lat?

R.Ch.: To było na pewno na Woli, bo tam zaczynałem i do osiągnięcia 18–19 lat właśnie tam jeździłem. Ale który to był rok? Myślę, że te pierwsze starty w takich mikrozawodach miałem w wieku 14 lat.

A.J.: Mama jest mocno obecna w Pana wspomnieniach związanych z końmi. Rozumiem, że to ona od samego początku była Pana najważniejszym kibicem?

R.Ch.: Tak, tak, mama dzielnie kibicowała mi od początku. Zresztą robi to do tej pory. Jeszcze niedawno, bo cztery lata temu, startowałem w międzynarodowych zawodach w skokach i mama trzymała za mnie kciuki. Odkąd jednak zdała sobie sprawę, na czym tak naprawdę polega WKKW, a już na pewno od momentu, jak zobaczyła crossy,

zaczęła się denerwować. W crossach zdarza się, że człowiek od czasu do czasu się przewraca i faktycznie może być nieco niebezpieczniej. Mama stwierdziła wtedy, że nie może na to patrzeć i od tego momentu zaczęła kibicować mi telepatycznie. Wcześniej jednak zawsze jeździła ze mną na wszelkie małe zawody. Zresztą na skoki dawniej też jeździła. Miałem naprawdę dużą frajdę może ze 3–4 lata temu, kiedy odbywały się takie bardzo duże zawody w skokach na Woli i udało mi się wszystko zorganizować tak, że jak startowałem, to przyszli moi rodzice. Miałem wtedy już 50 lat z hakiem, moi rodzice pewnie pod 150 *(śmiech)* i było to takie trochę zabawne, jednak bardzo przyjemne. Po konkursach poszliśmy razem do baru, porozmawialiśmy i powspominaliśmy dawne czasy.

A.J.: Wracając do początku naszej rozmowy, mama przecierała w rodzinie szlaki w jeździe konnej. W jakim wieku zrezygnowała z tego zajęcia?

R.Ch.: Nie potrafię dokładnie odpowiedzieć na to pytanie, a nie chciałbym tutaj niczego chlapnąć, bo jak mama to przeczyta, to będzie awantura. *(śmiech)* Naprawdę tego nie pamiętam. Jedno jest pewne – moja mama zawsze jeździła tylko dla przyjemności. Nigdy nie miała żadnego zacięcia do startów w zawodach, a przynajmniej nigdy tego nie okazywała. Jeździła tylko i wyłącznie dla frajdy.

A.J.: A **czy tata kiedykolwiek interesował się jazdą konną?**

R.Ch.: O nie. Mój tata nie przepadał za końmi i czuł respekt do jazdy na nich, podchodził do nich tak jak ja na samym początku mojej przygody z tymi zwierzętami. I to mimo tego, że jest weterynarzem, a jego rodzice przed wojną mieli własną stadninę koni! W annałach rodzinnych przetrwało tylko jedno zdjęcie mojego taty, na którym siedzi na koniu. Ma na tej fotografii dokładnie taką samą minę jak ja na swojej. *(śmiech)* Różnica między nami była jednak taka, że on dzielnie wytrwał w swoim postanowieniu, żeby od koni trzymać się z daleka, a ja nie. A może to dlatego, że jako dziecko był grzeczniejszy?

fot. archiwum Rafała Choynowskiego × 5

A.J.: Wybór Pana drogi zawodowej doprowadził do dwukrotnego występu na igrzyskach olimpijskich. Na jakiej zasadzie dobierany jest koń, na którym startuje się w takim wydarzeniu? Czy zna się go wcześniej?

R.Ch.: Olimpiada jest tak naprawdę wisienką na torcie, a przygotowanie konia do takiego występu trwa długie lata. Tak naprawdę to przechodzi się całą serię różnych startów o różnym poziomie trudności, a olimpiada ma być zwieńczeniem tego całego procesu. Bardzo rzadko się zdarza, żeby koń w ciągu swojego życia mógł wystartować w dwóch olimpiadach, bo to jest zbyt duży poziom obciążeń. Oczywiście były w historii pojedyncze przypadki, że koń startował dwa razy, ale nie potrafię teraz podać konkretnych faktów. My jako jeźdźcy bardzo dobrze poznajemy konie, na których startujemy, bo to my je przez te lata przygotowujemy. To się praktycznie nie zdarza, że ktoś nie zna zwierzęcia i staruje na nim podczas olimpiady.

Na nieznajomość konia mogliby sobie pozwolić jedynie jacyś wyjątkowo superjeźdźcy, superzawodowcy. A i tu mowa o wielu miesiącach pracy, nie o dniach. Jestem w stanie sobie tutaj na przykład wyobrazić Andrew Nicholsona,

fot. Jan Cetera

Marca Todda czy Iana Starka, który wsiada na konia, jeździ na nim przez parę miesięcy, a następnie startuje na tym właśnie koniu na olimpiadzie. Oni są tego typu wspaniałymi jeźdźcami, zawodowcami z prawdziwego zdarzenia. To są jednak pojedyncze osoby, wyjątki. Tak naprawdę jednak prawdziwą frajdą jest ta cała droga prowadząca do olimpiady i kwalifikacje – jedne, drugie, trzecie. To wszystko nie odbywa się bowiem na zasadzie zwykłego zgłoszenia, chęci startu w olimpiadzie.

A.J.: A jak działo się to w Pana przypadku? Może nam Pan powiedzieć więcej o przygotowaniach do startu w igrzyskach?

R.Ch.: Tak naprawdę proces przygotowania konia do startu trwa kilka lat. Dostajemy konie młode, w pełni sił i człowiek ma nadzieję, że to będzie właśnie ten koń, który podoła wyzwaniu i koniec. I mogę od razu powiedzieć, że na 90% ten otrzymany koń niestety nim nie będzie. Taki strzał w dziesiątkę zdarza się niezwykle rzadko. Oczywiście istnieje coś takiego jak znajomość fachu i doboru konia, ale w bardzo niewielu przypadkach udaje się poprawnie ocenić zwierzę, które jest w wieku 5–6 lat, i powiedzieć z przekonaniem, że ten koń nadaje się z całą pewnością na olimpiadę. Od momentu, w którym jest on we wspomnianym wieku, do powiedzmy osiągnięcia przez niego 9–10 lat, kiedy to miałby wystartować, tak wiele może się wydarzyć, że to jest praktycznie nieprzewidywalne. Teraz co prawda są takie czasy, że ludzie mogą sobie kupować bardzo drogie konie, już poniekąd przygotowane, będące w połowie całej drogi do startu. Wtedy układa się to trochę inaczej.

Proces natomiast, który znam ja, polegał na tym, że brało się takie młode konie w wieku 4–6 lat i spośród nich, drogą selekcji, niektórym udało się dotrzeć na olimpiadę. W okresie przed IO Barcelona moim koniem podstawowym była klacz pełnej krwi angielskiej Neala. Drugi był młodszy od niej Dresden, który był półbratem Neali po tym samym ojcu, Conor Pass hodowli SK Jaroszówka. Niestety Neala na Mistrzostwach Europy w Punchestown (Irlandia) odniosła poważną kontuzję, która wyeliminowała ją z przygotowań do Barcelony. Został młodszy Dresden i bardzo mało czasu. Musiało się udać, trzy na trzy kolejne kwalifikacje, żeby myśleć o Barcelonie. I udało się.

Nie udało się natomiast na samych igrzyskach, bo Dresden po wysiłku dostał zbyt zimny prysznic i przeziębił się już w trakcie zawodów. Klops! Pamiętam jednak, że kiedy wybierałem się już na swoją drugą olimpiadę, tę w Atlancie w 1996 roku, to do niej specjalnie się nie przygotowywałem, zaczynałem praktycznie od zera. Po prostu jeździłem konno, pracowałem. Wszystko dlatego, że wtedy nie mieszkałem już w Polsce. Po olimpiadzie w Barcelonie postanowiłem bowiem wyjechać z kraju do Niemiec. Nie miałem kompletnie nic – nie miałem konia, nie miałem siodła.

W Niemczech trafiłem wtedy na klacz hanowerską o imieniu Viva. Ona była takim szkółkowym koniem, którego bierze się do nauki na godziny. Kupiła ją dla siebie w pewnej stajni w Niemczech moja koleżanka, po czym dała mi ją do treningu. W pierwszym roku nie ukończyłem żadnych zawodów, w których była przeszkoda wodna, bo Viva bała się wody. Rok trwało, zanim nauczyła się do niej wskakiwać. I to właśnie na tym koniu jeździłem przez cztery lata, po czym wystartowałem w Atlancie. Aczkolwiek zupełnie nie przygotowywałem się do olimpiady.

Jeszcze rok wcześniej, to jest w roku 1995, nadal normalnie pracowałem i uczyłem innych jeździć konno. Sam również wtedy jeździłem, startowałem w konkursach i planowałem udział w dość trudnych zawodach, które miały odbyć się koło Monachium, w Achselschwangu. Od kilku lat ta impreza nie jest już organizowana. Tam właśnie miałem wystartować, kiedy to nagle, na dwa tygodnie przed tym wydarzeniem, zadzwonił do mnie Marcin Szczypiorski z Polskiego Związku Jeździeckiego. Zaczął wypytywać, w jakiej formie jest mój koń i mówić o Mistrzostwach Europy, które miały odbyć się trzy tygodnie później w Rzymie. Zadał mi pytanie, czy nie pojechałbym z ekipą na te właśnie mistrzostwa. Nagle im się przypomniało, że ja w ogóle istnieję. Powiedziałem: „OK". Dla mnie było to dość łatwe, musiałem po prostu wydłużyć troszeczkę cykl treningowy konia, którego przygotowywałem do zawodów w Achselschwangu. I tym sposobem, po przedłużeniu tego treningu, pojechałem z chłopakami do Pratoni del Vivaro na Mistrzostwa Europy w Rzymie. Klacz bardzo dobrze się tam spisała, kondycyjnie była świetnie przygotowana. Start poszedł nam bardzo dobrze i tam jako Polska zdobyliśmy kwalifikację olimpijską. Nie sam zawodnik, ale cała ekipa musi zdobyć taką kwalifikację.

W tym momencie, na podstawie tej kwalifikacji, „moja" klacz Viva weszła na orbitę olimpijską, ale do startu w olimpiadzie była jeszcze daleka droga. Po Mistrzostwach Europy koledzy ślicznie mi podziękowali i sami pojechali na zgrupowanie przedolimpijskie, a ja zostałem w Niemczech. Dokładnie już tego nie pamiętam, ale oni mieli zdaje się roczne przygotowania z trenerem w Poznaniu, potem w Białym Borze i jeszcze inne. Jakoś w marcu/kwietniu w roku olimpijskim znowu odebrałem telefon z PZJ-u. W słuchawce usłyszałem pytanie: „Rafał, jak tam Twój koń?". Myślę, że zadzwonili nie dlatego, że faktycznie byłem im tam potrzebny, a dlatego, że prawdopodobnie posypały im się inne konie i nagle stwierdzili z przerażeniem, że nie mają konia na rezerwę. Poprosili mnie wtedy, żebym przyjechał, a ja na to odpowiedziałem, że mam już zaplanowane starty i chcę jechać na prawdopodobnie najtrudniejsze zawody na naszym kontynencie, to jest w Luhmühlen w Północnych Niemczech. Oznajmiłem, że dopiero po tych zawodach możemy porozmawiać. Koledzy chcieli, żebym przyjechał do Poznania na dwa miesiące, ale nie mogłem sobie na to pozwolić.

Funkcjonowałem w Niemczech w trochę w innym układzie niż oni. Musiałem pracować, żeby mieć się z czego utrzymać, a w Polsce nie oferowano mi nawet stypendium olimpijskiego. Po Luhmühlen zostały chyba jeszcze ze dwa miesiące do olimpiady. Dokładnie nie pamiętam, ile tego czasu było, musiałbym spojrzeć w swoje notatki z tamtego okresu. W każdym razie, jak tylko mój koń trochę odpoczął po tych ciężkich zawodach, pojechałem na zgrupowanie do Białego Boru. Było to BPS, czyli już bezpośrednie przygotowanie do startu w olimpiadzie. I takim oto sposobem znalazłem się następnie w Atlancie.

A.J.: Konie trzeba było przetransportować za ocean. Jak technicznie było to realizowane?

R.Ch.: Konie z racji dystansu, który trzeba było pokonać, a także zmiany czasu i klimatu musiały polecieć samolotem z Frankfurtu już ponad miesiąc przed samą olimpiadą. Po locie musiały przejść kwarantannę i trochę pobyć w tamtejszych warunkach, żeby po prostu się na nie przestawić. Osobiście nigdy nie leciałem z końmi. Wiem jednak, że jak leciały do Stanów, to towarzyszył im nasz kadrowy lekarz weterynarii i dwóch tak zwanych luzaków, czyli pomocników, którzy na co dzień zajmują się końmi i pomagają zawodnikom. Wszystko odbywa się technicznie w ten sposób, że najpierw konie jadą samochodem z Polski do Niemiec. Tam, we Frankfurcie, idą do takiej specjalnej stajni, w której są przygotowywane do transportu samolotem cargo. W tym miejscu zwierzęta są wprowadzane do specjalnych kontenerów, które wyglądają jak boksy w stajni – po dwa do jednego. W zasadzie to całe przygotowanie do lotu. Tam mają ściółkę i wodę. Jak już są w takim kontenerze, podjeżdża specjalny wózek, który go podnosi i taki komplet wjeżdża na pokład samolotu. Jednorazowo do samolotu mieści się kilkanaście kontenerów, a zatem transportowanych może być łącznie 20–30 zwierząt.

A.J.: Jak konie znoszą taki lot? Czy trzeba podawać im na przykład środki uspokajające?

R.Ch.: O ile wiem, to dobrze. Właśnie po to leci z nimi lekarz weterynarii, żeby na wypadek jakichś problemów – bo może zdarzyć się coś nieprzewidzianego – mógł odpowiednio interweniować. Taka podróż nie jest pozbawiona ryzyka, aczkolwiek takich przypadków, kiedy dzieje się coś złego, jest bardzo niewiele.

Niedawno zmarł Janek Kowalczyk, jeździec, który zdobył nasz jedyny złoty medal na olimpiadzie w Moskwie. On właśnie spotkał się z taką trudną sytuacją, kiedy leciał na zawody do Stanów. Odbywały się one w Nowym Jorku, bądź w Chicago. Jego koń dostał szału w samolocie i niestety zwierzę musiało zostać uśpione. Tak niestety musiał zakończyć się ten przypadek i taką decyzję trzeba było podjąć, ponieważ w pewnym momencie sytuacja stała się niebezpieczna dla innych koni i dla ludzi, którzy lecieli tym samolotem. Coś niedobrego zaczęło się dziać z psychiką tego zwierzęcia i wpadło w amok. To jedyny przypadek, o którym słyszałem.

Z reguły jednak konie dobrze znoszą zmiany ciśnienia, czasami coś im się czknie, odbije, ale na szczęście one nie mają wyobraźni takiej jak ludzie. My często oczami tej wyobraźni widzimy siebie spadających z nieba, a one tego rodzaju myślenia nie uruchamiają i stres tym powodowany im nie towarzyszy. Jeśli zatem lot przebiega pomyślnie, to po wylądowaniu przechodzą wspomnianą już przeze mnie siedmio- czy dziesięciodniową kwarantannę. Po jej odbyciu wracają do stajni i zaczynają normalne ćwiczenia, trenują, skaczą, galopują. Przechodzą dokładnie taki sam trening jak u nas. Po prostu stopniowo wracają do pracy.

A.J.: Który ze startów uważa Pan za swoje największe osiągnięcie, który wspomina najmilej?

R.Ch.: Bardzo dobrze wspominam zawody w Luhmühlen. One są bardzo duże i trudne. Zawsze były to zawody rangi Mistrzostw Europy albo odbywały się właśnie na takim poziomie, bo nie zawsze miały tytuł Mistrzostw Europy. Startowałem w nich czterokrotnie na trzech różnych koniach i miałem tylko jeden błąd w crossie. Bardzo lubię te zawody, bo one mi po prostu dobrze szły. Na naszym europejskim podwórku są one z całą pewnością najtrudniejsze. Są jeszcze zawody Badminton Barley w Anglii. One są porównywalne, może nawet trochę trudniejsze, ale dla nas nieosiągalne z racji naszego kalendarza. Badminton jest rozgrywany w marcu czy na początku kwietnia, a my nie jesteśmy po prostu w stanie w naszym klimacie przygotować koni na taki termin. Aczkolwiek Anglicy czy Nowozelandczycy dzielnie się na tych zawodach „zabijają", czyli ostro ze sobą konkurują. Piękne zawody były także w Achselschwangu, bo były trudne, w pięknym otoczeniu i miały wspaniałą rodzinną atmosferę. Organizowała je zawsze rodzina Blum.

fot. Jan Detera

A.J.: Jeśli mowa o miejscach, w których odbywają się zawody – czy miał Pan również możliwość zaprezentować swoje umiejętności na kontynentach innych niż europejski i amerykański?

R.Ch.: Nie. Generalnie rzecz biorąc, bardzo rzadko jest sens jechania na zawody do Ameryki Południowej czy do Japonii, bo tak naprawdę centrum jeździectwa to Europa. Wszystkie trudne konkursy odbywają się właśnie na naszym kontynencie, chyba że mówimy o Mistrzostwach Świata i olimpiadach. Te odbywają się czasami w miejscach bardziej egzotycznych i wtedy konie są tam na siłę zabierane. Reasumując jednak, wszystko to, co jest ważne, wielkie i trudne, odbywa się w Europie i ewentualnie w Ameryce Północnej. Amerykanie i Kanadyjczycy bardzo dobrze jeżdżą konno i mają trudne zawody, ale prawda jest taka, że czołówka amerykańska, nowozelandzka, australijska trenuje również w Europie. Ci zawodnicy nie przylatują do nas na zawody, ale siedzą i ćwiczą w europejskich stajniach.

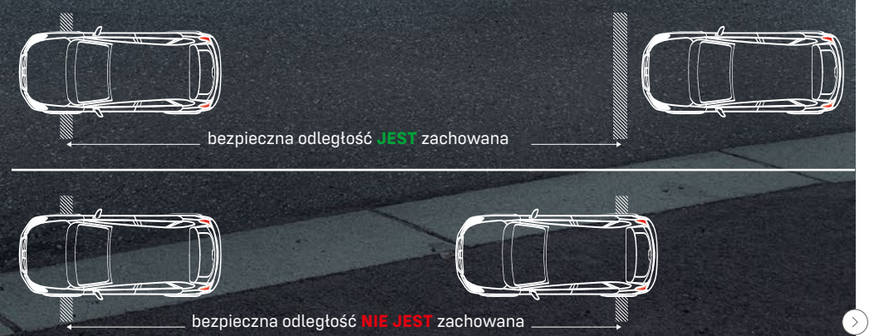
ciąg dalszy w następnym numerze

TEKST: **MAREK KAWECKI**

BEZPIECZNY ODSTĘP

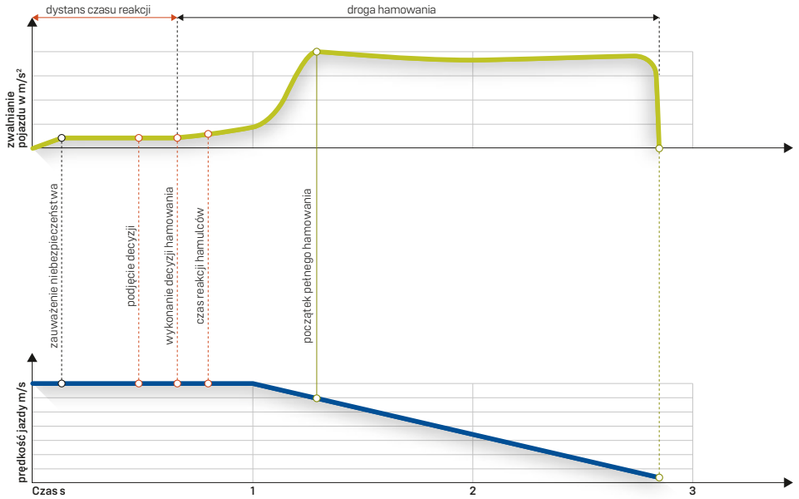
Polski kierowca ma spory problem z zachowaniem bezpiecznego odstępu – po prostu kodeks drogowy takiej odległości nie definiuje. Kierowcy muszą polegać na wiedzy zdobytej na kursie, w mediach, ewentualnie na własnych przemyśleniach.

W części europejskich krajów prawodawcy precyzyjnie określili zasadę, narzucając kierowcom obowiązek zachowania odstępu od poprzedzającego pojazdu nie mniejszego (w metrach) niż połowa prędkości w kilometrach na godzinę. Proste? Jedziemy autostradą 140 km/h, więc powinniśmy jechać 70 metrów od zderzaka samochodu przed nami. 70 metrów, czyli... ile to właściwie jest? U Niemców akcja uczenia kierowców właściwej odległości trwa już od bardzo dawna. Na autostradach, na lewym pasie, można zauważyć dwie poprzeczne białe linie, szczególnie w pobliżu wiaduktów, bo tam łatwo kierowców sprawdzić. Jeśli jedziemy z zalecaną prędkością 130 km/h (tak, Niemcy mają zalecaną prędkość maksymalną na autostradzie, wolno ją przekroczyć na swoją odpowiedzialność), można ocenić, czy zachowujemy bezpieczny odstęp. Gdy pojazd jadący przed nami przekroczy drugą linię, zanim nasz przekroczy pierwszą – dystans jest odpowiedni.



Innym równie skutecznym sposobem określania odległości jest zasada dwóch sekund, albo trzech (ale o tym później). Jadąc za innym pojazdem, możemy naocznie stwierdzić, czy jedziemy w odpowiednim odstępie, jeśli upewnimy się, że za dwie (lub trzy) sekundy nie dojedziemy jeszcze do miejsca, w którym przed upływem tego czasu ów pojazd się znajdował.

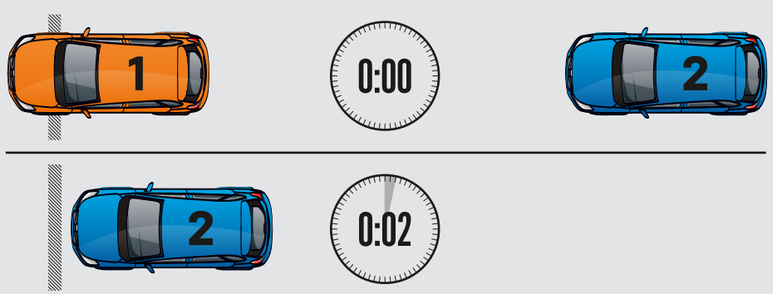
Dlaczego akurat taki odstęp jest uznany za minimalnie bezpieczny? 70–80 metrów na autostradzie wydaje się dużą odległością, warto więc się zastanowić, do wykonania jakich czynności jej potrzebujemy. Załóżmy, że przed nami jedzie samochód, którego kierowca umie bardzo dobrze hamować i uzyska podobny spadek prędkości do naszego, tzn. ma równie sprawne hamulce jak my.



Rys 1. Czas reakcji kierowcy może się znacznie różnić, w zależności od stopnia zmęczenia i widoczności oraz doświadczenia kierowcy. Na schemacie przedstawiono przykład jazdy z prędkością początkową 50 km/h. Realne drogi hamowania, szczególnie od dużych prędkości, mogą się znacznie różnić dla różnych samochodów w zależności od konstrukcji hamulców, typu okładzin hamulcowych i ogólnego stanu samochodu, jak np. sprawność amortyzatorów, która ma bardzo duży wpływ na uzyskane opóźnienie.

JAK ODMIERZYĆ MINIMALNY BEZPIECZNY ODSTĘP?

Jadąc za innym pojazdem w odległości, która wydaje się nam bezpieczna, czekamy na moment, gdy pojazd przed nami minie charakterystyczny punkt, np. słupek pikietażowy, łatę na jezdni lub znak drogowy, i liczymy głośno: „sto dwadzieścia jeden, sto dwadzieścia dwa". Jeśli jeszcze w trakcie liczenia dojedziemy do punktu, w którym był poprzednik – jesteśmy zbyt blisko. Fakt, lepiej byłoby włączyć stoper lub timer, możemy zaangażować w to pasażera, ale przy odrobinie wprawy stoper stanie się niepotrzebny. Pasażer przydałby się też do obliczeń, ile to ma być metrów, ale przecież aptekarska dokładność do niczego nie jest nam potrzebna, po prostu ma być bezpiecznie. Wystarczy skorzystanie ze skróconego wzoru – łatwiej będzie wykonać parę prostych działań. Prędkość w kilometrach na godzinę dzielimy przez 10 (140÷10=14) i mnożymy przez 3 (14×3=42 m/s), następnie mnożymy przez 2 (42×2=84) i otrzymujemy 84 metry – o długość średniej ciężarówki dalej niż licząc według kryteriów niemieckich. Dokładnie licząc odległość pokonaną przez dwie sekundy, trzeba by pomnożyć 140×1000 i podzielić przez 3600, co daje wartość prawie 39 m/s. W dwie sekundy pokonujemy więc niecałe 78 m – podobna wartość do obowiązującej minimalnej, np. w Niemczech. W Polsce jesteśmy skazani na liczenie, bo białych linii „edukacyjnych" nikt u nas nie maluje, a sekundy w miarę sprawnie możemy sobie sami odmierzyć.



Dobra rada: gdy będziemy już za każdym razem intuicyjnie utrzymywać odległość odpowiednią do prędkości, sprawdzajmy od czasu do czasu, czy nas intuicja nie myli.

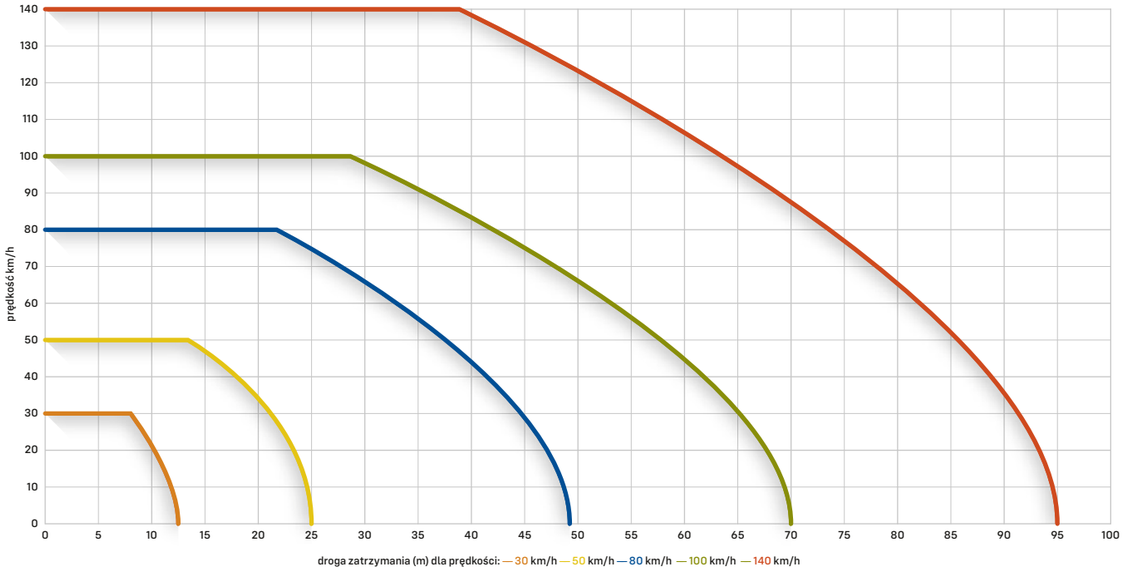
Pierwszym problemem jest... informacja. Jeśli światła stopu auta przed nami mają tradycyjne żarówki, to rozbłysną one po ok. 0,2 s od chwili, w której kierowca wcisnął pedał hamulca. Co najmniej tyle potrzeba na zaświecenie żarnika żarówki uruchamianej czujnikiem. To znaczy, że dowiedzieliśmy się o rozpoczętym hamowaniu dopiero, gdy przejechaliśmy (przy 140 km/h) prawie 8 metrów. Dwie długości małego samochodu... Dla pocieszenia – jeśli auto przed nami ma światła stop w technologii LED, ten czas jest około dwukrotnie krótszy.

Teraz my musimy puścić gaz, przenieść stopę na pedał hamulca i wcisnąć go do końca. U sportowych kierowców nie trwa to długo, nawet poniżej 0,1 s, ale jeśli nie ćwiczymy stale tej operacji, zapewne potrwa ona ok. 0,2 s. Kolejne 8 metrów (razem z poprzednim opóźnieniem 16 m) i nadal nie zwalniamy, a pojazd przed nami tak...

Układ hamulcowy nowoczesnego auta powinien móc hamować z pełną siłą po czasie 0,1–0,2 s.

Jeśli mamy system „pre safe", przygotowujący układ do awaryjnego hamowania, to możemy przyjąć tę mniejszą wartość. W samochodach starszego typu (lub o bardzo dużym przebiegu) trzeba się liczyć z czasem powyżej 0,2 s, głównie ze względu na zmęczenie elementów elastycznych. Przyjmijmy, że w naszym aucie będzie to 0,2 s. Ile stracimy więc metrów do poprzednika? Siła hamowania naszego auta, a więc uzyskane opóźnienie (czyli odwrotność przyspieszenia) będzie narastać stopniowo. Przyjmijmy, że w tym czasie zbliżymy się do poprzednika jeszcze o kolejne 4 metry.

A co z naszym refleksem? Tego jeszcze nie policzyliśmy, a przecież zanim dotrze do naszej świadomości, że przed nami świecą światła stop, upłynie jakiś czas. Gdybyśmy zareagowali na to, jadąc w stuprocentowym skupieniu, bez żadnych rozpraszających bodźców, a przy tym wyczekując hamowania (tak jest podczas laboratoryjnego testu), pewno trwałoby to nie dłużej niż 0,1 s. W normalnych warunkach jazdy w najlepszym przypadku będzie to ok. 0,5–0,6 s. Ale jeśli jesteśmy zmęczeni, a monotonna jazda autostradą przecież mocno otępia, ten czas może się wydłużyć do grubo ponad 1 s. Można więc



Rys 2. Realne drogi zatrzymania samochodu przy założeniu, że czas pełnej reakcji kierowcy to 1 sekunda, a przyczepność do nawierzchni i sprawność hamulców pozwalają na osiągnięcie przeciętnego opóźnienia 8 m/s². Krzywa symbolizująca drogę hamowania ma z początku bardziej płaski przebieg ze względu na sprawność odprowadzenia ciepła z tarcz hamulcowych, gazów z okładzin oraz maksymalną wydajność układu hamulcowego, który przy dużych prędkościach samochodu musi nie tylko wyhamować masę pojazdu, ale również ruch obrotowy kół, a energia jadącego pojazdu i kręcących się kół rośnie wraz z kwadratem prędkości.

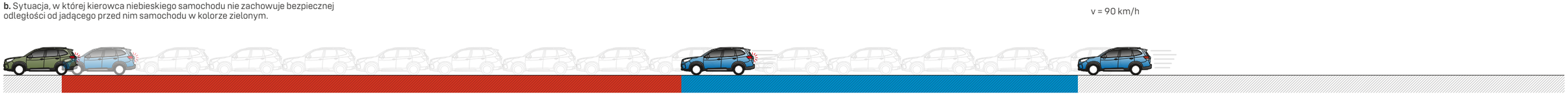
Straciliśmy więc do poprzedzającego nas samochodu około 24 metry z początkowej odległości. Czy już jesteśmy bezpieczni? W czasie tych 0,6 s ów samochód intensywnie zwalniał, a my – nie. Zwolnił w tym czasie (zakładając dobrą przyczepność asfaltu wysokiej jakości przyjąłem wartość opóźnienia 8 m/s²) o mniej więcej 17 km/h.

przypuszczać, że w sprzyjających okolicznościach, od chwili, gdy poprzedzający nas kierowca zacznie hamowanie, do naszej reakcji na to, upłynie ponad 1 s. W niesprzyjających, choć całkiem prawdopodobnych – nawet 2 s. Tym bardziej że przecież musimy błyskawicznie ocenić, czy ten człowiek tylko nacisnął pedał, żeby lekko zwolnić,

czy właśnie zaczął hamowanie awaryjne. Pewną wskazówką są migające światła stop lub awaryjne, które sygnalizują, że pojazd przed nami hamuje intensywnie. Wszystkie modele Subaru powiadamiają o hamowaniu awaryjnym – jeśli kierowca rozpocznie ten proces, kierowcy jadący za nim zostają ostrzeżeni o tym przez szybkie

a. Sytuacja, w której kierowca niebieskiego samochodu zachowuje bezpieczną odległość 2 s od jadącego przed nim samochodu w kolorze zielonym.

b. Sytuacja, w której kierowca niebieskiego samochodu nie zachowuje bezpiecznej odległości od jadącego przed nim samochodu w kolorze zielonym.



Rys 3. Jedziemy z prędkością 90 km/h i nagle sytuacja drogowa zmusza nas do awaryjnego zatrzymania. Jeśli założymy, że nasze opony pozwolą podczas hamowania na suchym, przyczepnym asfalcie na przyspieszenie ujemne 8 m/s², to najpierw, tracąc 1 s na reakcję (naszą i układu hamulcowego) przejedziemy (jeszcze nie zwalniając) 25 metrów, po czym droga hamowania naszego samochodu wyniesie ok. 39 metrów. W sumie na zatrzymanie się potrzebujemy 64 metry.

Droga hamowania 39 m

Droga czasu reakcji 25 m

błyskanie świateł awaryjnych. Ciekawostka: starsze modele BMW miały światła stopu zapalające się na większej powierzchni w chwili mocnego hamowania. Z reguły te systemy są uruchamiane, gdy samochód zwalnia z przeciążeniem większym niż 0,6 g. To nam pomoże, ale potrzebujemy chwili, by rozpoznać te sygnały. Tak działa nasz mózg...

Bądźmy optymistami i załóżmy, że nasz początek hamowania nastąpi zaledwie o 1,2 s później, niż zaczął hamować kierowca przed nami. W tym czasie przejechaliśmy więc 47 metrów i nadal jedziemy 140 km/h, tymczasem auto przed nami zwolniło już do ok. 105 km/h. Znów się do niego zbliżyliśmy, ale jest dobrze, zaczęliśmy hamować. Niemniej jednak dystans będzie malał aż do naszego zatrzymania. Gdy nasz poprzednik zatrzyma się, my będziemy jeszcze jechać z prędkością 35 km/h. Trzymając konsekwentnie pedał hamulca do oporu, staniemy za jego zderzakiem w odległości ponad 20 metrów – zakładając, że trzymaliśmy się zasady połowy prędkości w km/h, wyrażonej w metrach.

W tym idealnym scenariuszu wszystko skończyło się dobrze: byliśmy uważni, skoncentrowani podczas jazdy i zareagowaliśmy natychmiast hamowaniem awaryjnym, zamiast tylko przełożeniem stopy na pedał hamulca i czekaniem, co dalej. Tak pewno jest, jeśli stale ćwiczymy awaryjne hamowanie, bo statystyki dowodzą, że około połowy kierowców naciska pedał hamulca z niepełną siłą nawet w obliczu niebezpieczeństwa. Wszystkie samochody sprzedawane w Europie mają od kilkunastu lat systemy asystenta hamowania, który stara się rozpoznać intencję kierującego i sam włącza pełne hamowanie, wykorzystując pompę systemu ABS. Jeśli jednak asystent nie rozpoznaje charakterystycznych ruchów prawej stopy kierowcy – może się pomylić i nie pomoże, gdy trzeba.

Mamy 20 metrów zapasu – co może jeszcze pójść nie tak? Z problemów po naszej stronie – odwrócimy głowę i spojrzymy na pasażera podczas rozmowy. Jedna sekunda na krótkie spojrzenie, ponowna koncentracja wzroku na drodze, akurat w kluczowym momencie i... uderzymy w tył stojącego przed nami auta z prędkością 50–70 km/h. Bez wątpienia będzie to wypadek – pewno ktoś będzie ranny, pasażerowie małego auta przed nami mogą tego nie przeżyć... Drugi scenariusz to otępienie monotonią jazdy, z tego powodu również można stracić kolejną sekundę...

Dlatego właśnie eksperci zalecają utrzymywanie odległości trzech sekund. W ten sposób eliminujemy skutki takich przypadków, jak wyżej. Jest jeszcze jeden zysk – płynność ruchu. Gdy jedziemy w odległości trzech sekund, możemy jechać płynniej. Widać to szczególnie na autostradach, gdzie jeden zaparkowany na pasie awaryjnym samochód umie wzbudzić takie zainteresowanie, że w intensywnym ruchu, np. na koniec pogodnego weekendu, tworzą się kilometrowe korki. Tylko dlatego, że jadący zbyt blisko siebie kierowcy muszą popatrzeć, co takiego się stało, odruchowo zdejmują nogę z gazu i... kolejne samochody hamują coraz mocniej, aż wreszcie – wiele metrów dalej – ktoś musi się zatrzymać. Jeżdżąc na co dzień autostradami można zobaczyć dziesiątki takich przypadków w roku.

Odległości między uczestnikami ruchu, postrzegane przez wielu kierowców jako „zbyt duże", w rzeczywistości pozwalają nie tylko uniknąć najechania na tył, nawet przy niesprzyjającym splocie okoliczności, ale także powodują zwiększenie płynności ruchu.

Poza autostradami nie działa to już tak spektakularnie, ale fakt, że konieczność zatrzymania i potem ślamazarne ruszanie jest powodem tworzenia się korków. Zachowanie dużej odległości do poprzedzającego pojazdu przez wszystkich kierowców pozwala na uniknięcie kaskadowego narastania intensywności hamowania kolejnych samochodów, nie dochodzi do zatrzymania, a więc, choć ruch zwalnia, nadal pozostaje płynny.

Ci sami eksperci, którzy zalecają odległość trzech sekund podczas jazdy z prędkościami używanymi poza terenem zabudowanym, twierdzą, że dla prędkości do 60–70 km/h dwie sekundy odległości są wystarczające. To logiczne, bo opóźnienia w reakcji kierowców i niedoskonałość ich (czyli naszej) percepcji przekłada się na mniejsze straty w metrach, więc jeśli miałoby dojść do zderzenia, jego skutki byłyby zdecydowanie mniejsze.

Jak widać, problem zachowania właściwej odległości nie sprowadza się jedynie do zabezpieczenia przed najechaniem na tył pojazdu, który rozpoczął przed nami mocne hamowanie. Odległości między uczestnikami ruchu, postrzegane przez wielu kierowców jako „zbyt duże", w rzeczywistości pozwalają nie tylko uniknąć najechania na tył, nawet przy niesprzyjającym splocie okoliczności, ale także powodują zwiększenie płynności ruchu. Co ciekawe, duża część kierowców twierdzi, że ten drugi efekt jest wręcz przeciwny. Tymczasem badania w rzeczywistym ruchu drogowym wskazują jednoznacznie, że zwiększenie odległości między samochodami przed dotarciem do miejsca spowolnienia ruchu pozwala na uniknięcie zatrzymań, które są powodem stojących korków.

TEKST: **PIOTR CIECHOMSKI**

SUBARU FORESTER e-BOXER – NAJLEPSZY KUMPEL W NOWEJ ODSŁONIE

Przemysł motoryzacyjny coraz częściej staje przed nowymi wyzwaniami, jakie niesie ze sobą współczesny świat. Troska o środowisko naturalne i działalność organizacji proekologicznych wymuszają na producentach intensywne działania zmierzające do ograniczenia do minimum emisji CO_2. Najnowszym trendem, którym podążają wszyscy, nie tylko najwięksi gracze na rynku, jest elektryfikacja.

Tym tropem idzie również Subaru, które w 2020 roku do grona hybryd dołącza kultowego Forestera w nowej odsłonie, z nowatorskim zespołem napędowym, tzw. miękką hybrydą. Japoński producent od początku swojego istnienia kieruje się własną filozofią opartą na sprawdzonych rozwiązaniach: poziomy, przeciwsobny układ silnika typu bokser, stały, symetryczny napęd na cztery koła Symmetrical AWD oraz duża dbałość o bezpieczeństwo kierowcy i pasażera. To wyróżnia markę spod znaku Plejad i sprawia, że produkty tej firmy od lat mają stałe grono wiernych użytkowników, powiększające się z roku na rok.

Nowy Forester zachowuje w sobie wszystkie zalety jego poprzedników, a jednocześnie oferuje zestaw technologicznych nowości jeszcze bardziej poprawiających jakość i bezpieczeństwo aktywne oraz pasywne. Nadwozie piątej generacji zbudowano na Subaru Global Platform – wspólnej dla wielu modeli tej firmy platformie, co bezpośrednio przekłada się na komfort jazdy, precyzję prowadzenia, a nawet na wyciszenie wewnątrz pojazdu. Model na rok 2020 ma bardziej zwartą i masywną bryłę oraz przeprojektowane zderzaki wraz z reflektorami.

Wielkim plusem konstrukcji jest jej przeszklenie. Ogromne szyby i wąsko zaprojektowane słupki zdecydowanie ułatwiają prowadzenie. Inaczej niż u konkurencji, Subaru stawia na dobrą widoczność, która jest podstawą bezpieczeństwa i sprawia, że lepiej „czujemy" pojazd w czasie jazdy. Japoński producent, kojarzony do tej pory z adrenaliną i motorsportem, od pewnego czasu konsekwentnie buduje również swój wizerunek marki bezpiecznej dla kierowcy.

Potwierdzeniem tego może być fakt, że Forester po raz drugi z rzędu w testach zderzeniowych Euro NCAP zdobył najwyższą możliwą ocenę, czyli 5 gwiazdek. Co więcej, w kategorii „ochrona dzieci" nowy Forester e-BOXER został uznany za najbezpieczniejszy samochód w swojej klasie i zdobył najwyższą ocenę wśród wszystkich testowanych do tej pory aut. Nowy „Leśnik" bryluje nie tylko pod względem „ochrony dzieci". Bardzo wysoko punktuje również w kategorii „ochrona dorosłych". Oprócz 5-gwiazdkowej oceny końcowej za uzyskanie bardzo dobrych wyników we wszystkich testowych kategoriach Forester e-BOXER zasłużył na tytuł „Best in Class 2019" (Small Off-Road/MPV).

Oprócz testów europejskich Forester – podobnie jak jego inni „bracia i siostry" – ustawicznie zdobywa nagrody w testach bezpieczeństwa przeprowadzanych przez inne organizacje, jak chociażby Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), w którym nasz bohater otrzymał tytuł 2020 Top Safety Pick+ (TSP+).

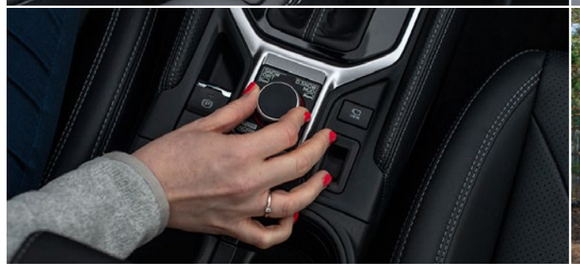
Dodatkowo od lat stosowana jest praktyka organizowania akcji i projektów mających na celu poprawę bezpieczeństwa, a także cykl szkoleń dla klientów, którzy odbierają auto z salonu.

W stosunku do poprzedniej generacji samochód ma o 2 cm większy rozstaw osi, jest również dłuższy i szerszy. Wnętrze Forestera również uległo zmianom i zostało mocno odświeżone. Nie brakuje tu miękkiego dla dłoni plastiku, skóry, ciekawych przeszyć oraz wykończenia w kolorze „piano black". W obu rzędach foteli znajdziemy optymalną ilość miejsca zarówno na głowę, jak i nogi, co w poprzedniej generacji modelu szczególnie na tylnej kanapie wcale nie było takie oczywiste. Wisienką na torcie jest cyfrowy wyświetlacz imitujący zegary oraz intuicyjny system „inforozrywki" z dużym ekranem LCD z funkcją Apple CarPlay i Android Auto, który – sprzężony z dziewięcioma głośnikami od Harman/Kardon – pozwala przyjemnie pokonywać kilometry dzielące nas od celu. Wyświetlacz przekazuje także obraz z tylnej kamery, która dla wygody wyposażona jest w spryskiwacz dbający o czysty obraz tego, co dzieje się za pojazdem. Jedną z nowinek zastosowaną w Foresterze jest kamera, która rozpoznaje do pięciu twarzy kierowców i w zależności od profilu automatycznie dostosowuje dla nich ułożenie foteli, lusterek, preferowaną temperaturę w środku, a nawet ulubione stacje radiowe. Ta sama kamera umiejscowiona w środkowej części deski rozdzielczej stoi na straży naszego skupienia na drodze. Jeżeli w którymś momencie nasz wzrok zawiesimy na smartfonie lub za bardzo oddamy się rozmowie z pasażerem, zostaniemy upomnieni stosownym komunikatem oraz donośnym alarmem dźwiękowym, mającym za zadanie dyscyplinować nas za kółkiem.

Tradycyjnie przy zakupie Forestera, tak jak każdego innego samochodu producenta z Kraju Kwitnącej Wiśni, w standardzie otrzymujemy flagową technologię EyeSight, która wspomaga kierowcę w obliczu niebezpieczeństwa lub kolizji. Dwie kamery umieszczone w przedniej części podsufitki współpracują z układem napędowym, jezdnym i hamulcowym, niczym Anioł Stróż są w stanie automatycznie zatrzymać pojazd przed przeszkodą, nawet gdy poruszamy się na biegu wstecznym! EyeSight na bieżąco analizuje sytuację na drodze, dba o odpowiedni odstęp pomiędzy poprzedzającym pojazdem oraz jazdę zgodnie z wytyczonymi pasami ruchu. Jeśli kierowca zagapi się na światłach, ponagli go, żeby kontynuował jazdę. Osoby, które pierwszy raz wsiądą za kółko nowego Forestera, mogą tę technologię utożsamiać z przewrażliwionym pasażerem, który non stop uparcie komentuje styl jazdy, jednak z czasem stanie się ona dla niego dobrym kumplem, który zmienia złe nawyki i pozwala je naprawić. Przydatnym gadżetem jest też kamera zamontowana w prawym lusterku. W ciasnych miejscach parkingowych lub przy podjeżdżaniu na wysokie krawężniku zdaje się być istnym wybawieniem.

Nowego Forestera można zamówić tylko w jednej wersji napędowej: dwulitrowy, benzynowy „bokser" o mocy 150 KM i 194 Nm wspomagany silnikiem elektrycznym 16,7 KM, dostarczającym w razie potrzeby dodatkowe 66 Nm. Nie jest to jednak typowa „miękka hybryda". W przypadku Subaru, niezależnie od tego, który silnik pracuje, napęd jest zawsze na cztery koła, jednak układ hybrydowy samoistnie przystosowuje tryb pracy do jazdy. Moment obrotowy jest przekazywany na obie osie za pośrednictwem bezstopniowej skrzyni CVT Lineartronic, która posiada siedem wirtualnych przełożeń. Działa ona zadowalająco, choć czasem można odnieść wrażenie, że przy wyższych prędkościach „trzyma" obroty za wysoko, co bezpośrednio wpływa na komfort podróżowania, szczególnie w ruchu autostradowym. Producent zapewnia, że oszczędności w spalaniu z racji zastosowania hybrydy mogą kształtować się na poziomie 10%. Za magazynowanie prądu odpowiada akumulator litowo-jonowy o pojemności 8,8 kWh, umieszczo-

Osoby, które pierwszy raz wsiądą za kółko nowego Forestera, mogą technologię EyeSight utożsamiać z przewrażliwionym pasażerem, który uparcie komentuje styl jazdy, jednak z czasem stanie się ona dla niego dobrym kumplem, który pomaga zmieniać złe nawyki.



fot. Piotr Ciechomski × 3

fot. Piotr Ciechomski × 2

fot. Piotr Ciechomski

ny pod płytą bagażnika, natomiast silnik elektryczny został zabudowany w tylnej części bezstopniowej skrzyni biegów. Co ciekawe, takie rozwiązanie nie wpływa na pojemność bagażnika – 509 litrów. Układ e-BOXER, który jest autonomicznym dzieckiem inżynierów Subaru, może pracować w trzech trybach: spalinowym, elektrycznym oraz łączonym, przy czym zasięg jazdy „na prąd" wynosi do dwóch kilometrów, przy prędkości nieprzekraczającej 40 km/h. W sam raz na powolne toczenie się w korku lub przy manewrowaniu na parkingach. Ładowanie baterii odbywa się podczas hamowania zasadniczego, więc nie uświadczymy tu dość nieprzyjemnego odczucia rekuperacji przy zdjęciu nogi z gazu.

Komfort jazdy nowym Foresterem został utrzymany, jak na Subaru przystało, na stałym, wysokim poziomie. Pomaga w tym niewątpliwie nisko położony środek ciężkości oraz poprawiony rozkład masy, które sprawiają, że samochód trzyma się drogi niemalże jak przyklejony, a pokonywanie zakrętów nawet przy wyższej prędkości nie niesie ze sobą żadnych większych problemów. Auto opiera się na kolumnach McPhersona z przodu i na zawieszeniu wielowahaczowym z tyłu. Zawieszenie jest zestrojone na tyle sztywno, że samochód praktycznie nie wychyla się w zakrętach, jednocześnie na tyle komfortowo, że pokonywanie nierówności oraz ubytków w nawierzchni jest praktycznie niezauważalne, nawet pomimo stosunkowo dużych, 18-calowych felg. Niesamowita i typowa dla Subaru jest zdolność pokonywania dziur i wybojów bez utraty przez kierowcę „czucia" samochodu. To efekt pracy układu jezdnego, będącego odpowiedzią na potrzeby klientów, a stworzonego na podstawie doświadczeń nabytych przez Subaru w sporcie motorowym.

Do jazdy w terenie producent przeznaczył dwa tryby X-MODE, aktywowane za pomocą przełącznika znajdującego się w środkowej części konsoli w zależności od poruszania się w lekkim lub ciężkim terenie. W obydwu przypadkach elektronika imituje działanie blokad mechanizmu różnicowego. Jazda w głębokim śniegu nie jest żadnym zagrożeniem, samochód wspomagany przez moment obrotowy silnika elektrycznego dzielnie się sprawuje, a w cięższych warunkach dodatkowe niutonometry generowane przez silnik elektryczny okazują się zbawienne. Wszystko odbywa się płynnie, bez niepotrzebnego buksowania kołami. Swój wkład w lekkość poruszania się w terenie ma także duży, 22-centymetrowy prześwit oraz słuszne kąty natarcia, rampowy i zejścia. Układ kierowniczy jest bardzo precyzyjny i pozwala z powodzeniem ominąć wszelkie przeszkody na drodze. Jedyne co można by jeszcze poprawić, to zbyt małe trzymanie boczne foteli, które szczególnie daje się we znaki, kiedy zjedziemy z asfaltu. Jazda testowym egzemplarzem odbywała się głównie po stromych zboczach, które zazwyczaj generują wysoki wynik spalania. Jednak pomimo pokonywania wielu serpentyn o dużym kącie nachylenia wskazówka spalania nie chciała wychylić się powyżej 9,3 l/100 km, co można uznać za bardzo dobry wynik.

Ogrom zalet przedstawionych w tekście rozbudza oczekiwania, a nowego Forestera aż chce się poddać dynamicznym próbom. Jakie miejsce najlepiej się do tego nada? Prowadzenie, komfort jazdy i pracę układu napędowego poddaliśmy próbie na drodze Oswalda Balzera. To odcinek, który prowadzi z Zakopanego do Morskiego Oka, wijąc się przez malownicze regle i schodząc w Dolinę Białki asfaltową nitką, która pokryta została przeciętnej jakości nawierzchnią. Jest za to bardzo kręta i stosunkowo szeroka. To jedna z nielicznych dróg w Polsce, którą da się jechać zgodnie z ograniczeniem prędkości i poczuć przy tym spore przeciążenia.

Zostawiamy więc jazdę o kropelce za sobą i pozwalamy sobie, by nie przejmować się zużyciem paliwa. Na fragmentach trasy, które wymagają ostrych podjazdów, dociskamy gaz do dechy, a na zjazdach poddajemy próbie manualny tryb skrzyni (hamowanie silnikiem) i hamulce.

Zelektryfikowany Forester ponownie współpracuje z nami jak najlepszy kumpel. Dopracowany układ jezdny nie pozwala na zbyt duże wychyły nadwozia, znakomity rozkład mas zapobiega poślizgom podsterownym, a neutralna charakterystyka i wielowahaczowy układ zawieszenia z tyłu sprawiają, że unikamy zaskoczeń także wtedy, gdy musimy skorygować tor jazdy w zakręcie lub nawet przyhamować na mocno skręconych kołach. Fantastyczny układ kierowniczy przekazuje komendy kierowcy bezpośrednio na koła i sprawia, że samochód robi dokładnie to, czego się spodziewamy.

Szybkie wyjście z zakrętu? Przydałoby się turbo... Nie ma tego złego – elektryczny motor sprawia, że z niskich obrotów Forester zbiera się nieco szybciej niż model poprzedniej generacji. Nie są to doznania znane z modeli oznaczonych literami XT, ale wsparcie płynące z układu elektrycznego jest zauważalne.

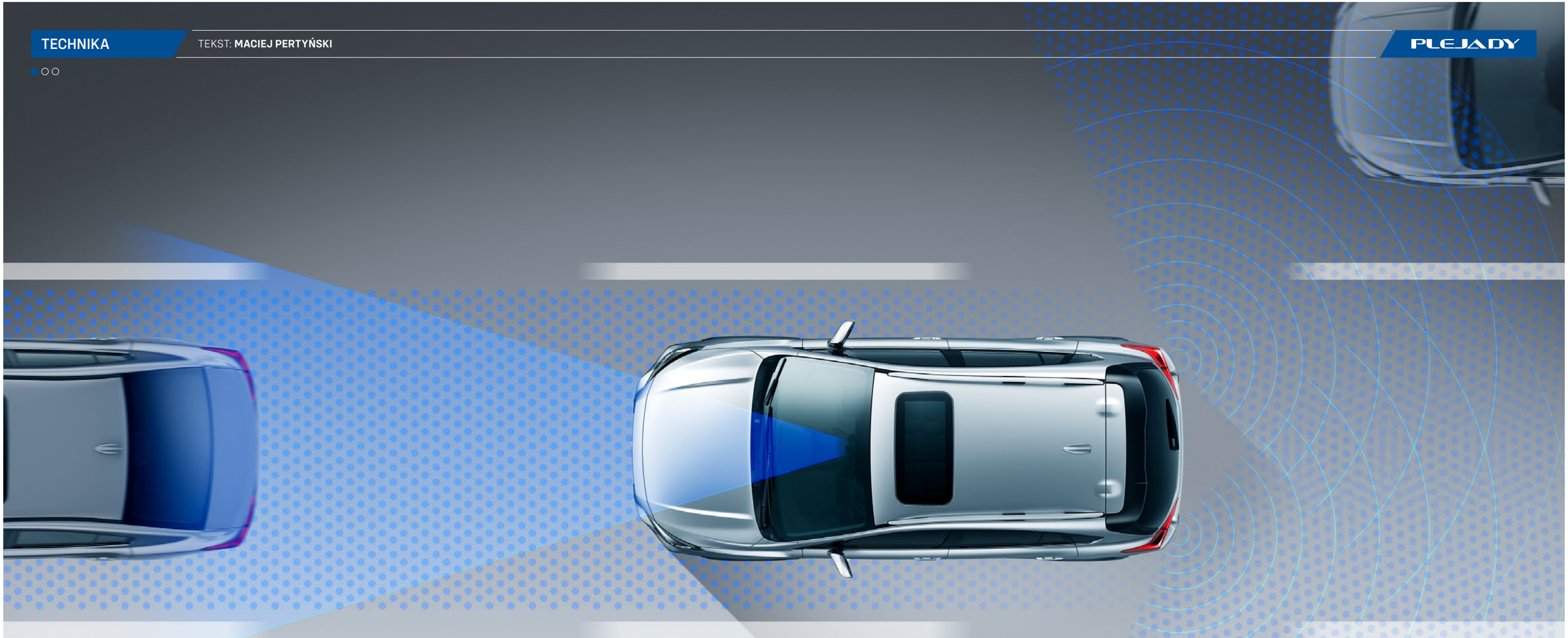
Praca skrzyni biegów jest dokładnie taka, jakiej oczekujemy – niezauważalna. Symulacja przełożeń nie tylko pozytywnie wpływa na subiektywne odczucia, ale daje również realne korzyści, jak choćby wspomniana wyżej możliwość hamowania silnikiem, nieoceniona na górskich drogach.

Dynamiczny fragment drogi kończy się, a Forester wraca do trybu spokojnej jazdy. My tak samo. Wcześniej zerkamy tylko na licznik zużycia paliwa, przygotowując się na najgorsze... Ale zawód nie nadchodzi. Wolnossący silnik z elektrycznym wsparciem po prostu nie chce zużyć znacząco więcej paliwa i zostawiając drogę Oswalda Balzera za sobą nie musimy rozglądać się za stacją benzynową.

Pomimo pokonywania wielu serpentyn o dużym kącie nachylenia wskazówka spalania nie chciała wychylić się powyżej 9,3 l/100 km, co można uznać za bardzo dobry wynik.

Forester z nowym silnikiem wkroczył na nowe, mało znane dla siebie e-terytorium. Nie stracił jednak nic ze swojej dzielności w terenie i nadal jest autem, na którym można polegać nie tylko w miejskiej dżungli, ale także poza asfaltem. Auto, które swoją karierę zaczynało jako terenowe kombi, urosło do SUV-a. Oferuje tym samym więcej miejsca i komfortu, a właściwościami jezdnymi może z powodzeniem zawstydzić konkurencję. O tym, czy odniesie sukces, zadecyduje wiele przesłanek, jednak mając na uwadze filozofię firmy, można mieć niemal pewność, że porażka nie wchodzi w rachubę.

TEKST: **MACIEJ PERTYŃSKI**



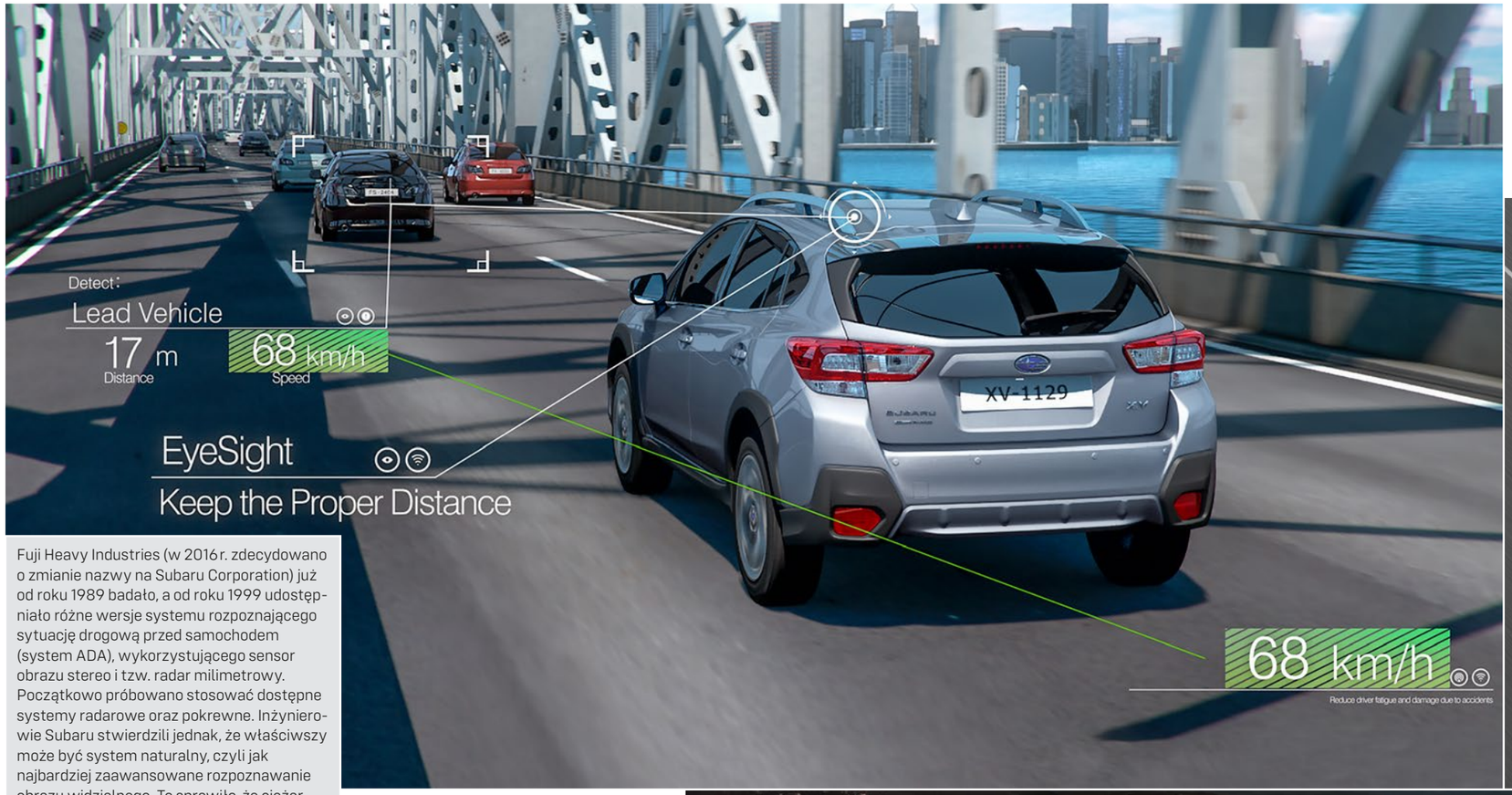
NIGDY NIE BĘDZIESZ SAM...

Nie ma kierowców zdolnych do utrzymania pełnej koncentracji przez cały czas prowadzenia auta – a i do obserwowania jest coraz więcej. Więc każda pomoc jest w cenie – a cóż dopiero tak fachowa jak EyeSight!

Jest taki znakomity utwór muzyczny, napisany w 1945 r., „You'll Never Walk Alone". Śpiewali go m.in. Nina Simone czy Frank Sinatra, ale najbardziej spopularyzował go swym brawurowym nagraniem z 1963 r. zespół rockandrollowy Gerry and the Pacemakers z Liverpoolu. Słowa tej piosenki – „Nigdy nie będziesz osamotniony" – sprawiły, że przyjął go za swój hymn jeden z najsławniejszych klubów piłkarskich świata – FC Liverpool (ale lubią go śpiewać jako własny także kibice szkockiego klubu Celtic Glasgow i hamburskiego St. Pauli). To piękny wiersz o tym, że duma, nadzieja i wiara w siebie sprawiają, że człowiek nawet w najbardziej niesprzyjających warunkach nie będzie sam.

Uwielbiam ten utwór. Ale od czasu, gdy prywatnie jeżdżę jednym z produktów Subaru, jego tytuł i jednobrzmiący refren bardziej kojarzą mi się z tym, że nawet najbardziej wykończony, po najdłuższej pracy czy najdłuższej trasie, mogę zawsze być pewny wsparcia ze strony drugiej pary oczu. Oczu mojego... Subaru.

Mówię oczywiście o systemie EyeSight, który jako autorskie rozwiązanie stworzone przez Subaru w 2008 r. do momentu pełnego wprowadzenia do całej palety w 2011 r. zdobył niesłychanie wielką grupę fanów. Już w 2012 r. przeszło 90% nabywców nowych aut tej marki zamawiało wersję z EyeSight *(na części rynków światowych EyeSight początkowo nie był oferowany jako wyposażenie standardowe, jego obecność na „pokładzie" była opcjonalna i wiązała się z dodatkową dopłatą do zamawianego samochodu – przyp. red.)*, co z kolei spowodowało, że od 2013 r., wraz z wprowadzeniem nowej generacji kolorowych kamer, Subaru podjęło decyzję o seryjnym wyposażaniu swych modeli w EyeSight na większości rynków świata.

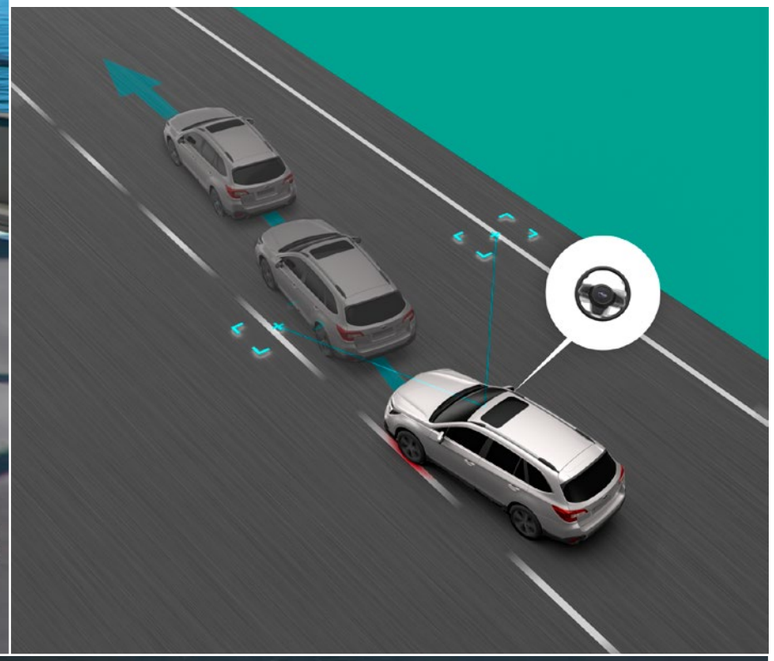


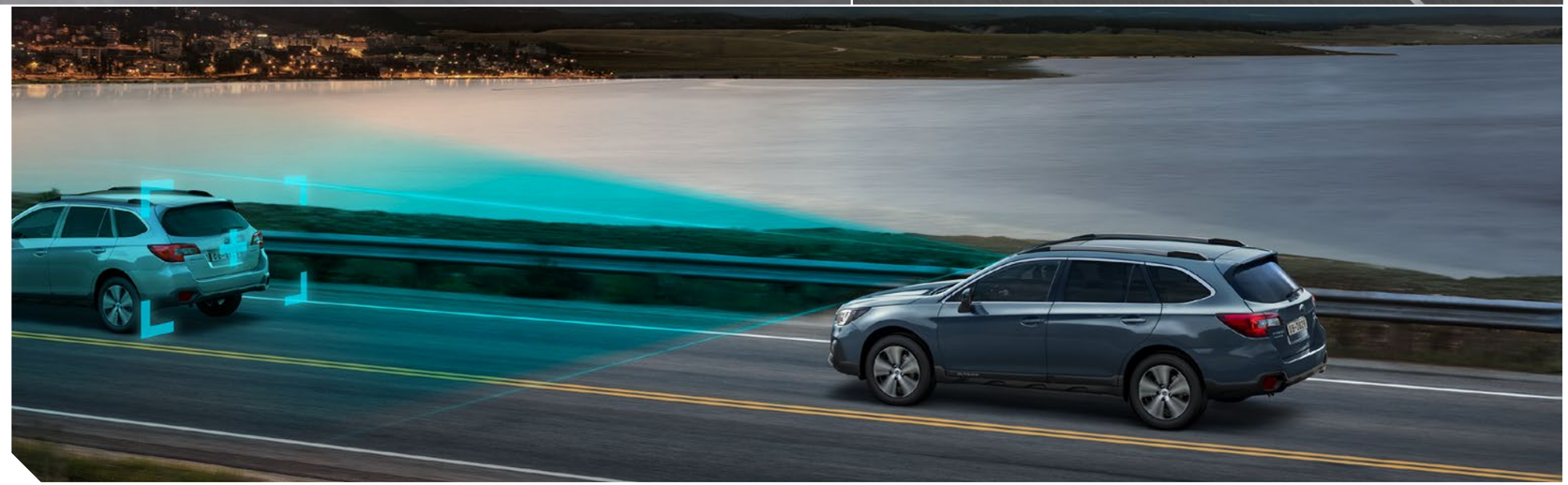
Fuji Heavy Industries (w 2016 r. zdecydowano o zmianie nazwy na Subaru Corporation) już od roku 1989 badało, a od roku 1999 udostępniało różne wersje systemu rozpoznającego sytuację drogową przed samochodem (system ADA), wykorzystującego sensor obrazu stereo i tzw. radar milimetrowy. Początkowo próbowano stosować dostępne systemy radarowe oraz pokrewne. Inżynierowie Subaru stwierdzili jednak, że właściwszy może być system naturalny, czyli jak najbardziej zaawansowane rozpoznawanie obrazu widzialnego. To sprawiło, że ciężar zagadnień technicznych, które trzeba rozwiązać, przeniósł się na zupełnie inne pole. Sama technologia czujników przestała być problemem, bo przecież budowa kamer wideo jest znana od lat. Problemem do rozwiązania było natomiast oprogramowanie służące do analizy obrazu i rozpoznawania obiektów oraz szybkość jego działania. Nowoczesny EyeSight zadebiutował na rynku w pojazdach Subaru w maju 2008 roku, początkowo w Japonii. Już wtedy był on oparty na widzeniu stereoskopowym (przestrzennym, za pomocą dwóch kamer), co bardzo upraszcza przede wszystkim ocenę odległości od obiektu i jego szybkości. Pierwsze dwie generacje EyeSight wykorzystywały obraz czarno-biały. Dopiero trzecia generacja, debiutująca w Europie (w Japonii i potem w USA pojawiła się w 2014 roku), wykorzystuje obraz kolorowy, co poprawia precyzję działania i zdolność rozpoznawania obiektów.

Skąd taka kariera systemu, który poszedł absolutnie pod prąd działań stosowanych przez właściwie wszystkich innych producentów?

EyeSight jest oczywiście systemem wsparcia kierowcy i ochrony, który realizuje znakomicie funkcje wymagane od tego typu układów. A więc obserwuje przestrzeń przed samochodem pod kątem obecności innych uczestników ruchu, w tym pieszych czy rowerzystów, lub po prostu nieruchomych przeszkód, nadzorując także odstęp od poprzedzającego auta (ochrona przed kolizją z najechania). Gdy system uzna, że auto zbliża się do poprzednika lub przeszkody z prędkością zagrażającą kolizją, ostrzega kierowcę akustycznie i optycznie, uruchamiając procedurę przygotowania układu hamulcowego do hamowania awaryjnego, takiego na „1000%", a wobec braku reakcji kierowcy hamowanie to inicjuje, bardzo skutecznie zresztą (sprawdziłem już w pierwszy dzień posiadania mojego pomarańczowego XV).

Kamery z EyeSight pracują też jako źródło informacji dla adaptacyjnego tempomatu (adaptacyjnego, czyli automatycznie utrzymującego zadaną przez kierowcę prędkość, ale także pilnującego, by odstęp od poprzedzającego pojazdu był bezpieczny – wynoszący minimum 2 sekundy z możliwością regulacji aż do 8 sekund). Pilnuje także, by auto w niekontrolowany (niezamierzony przez kierowcę) sposób nie opuściło pasa ruchu, którym podąża.

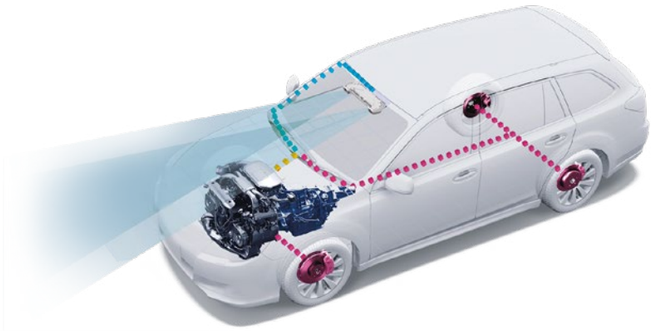


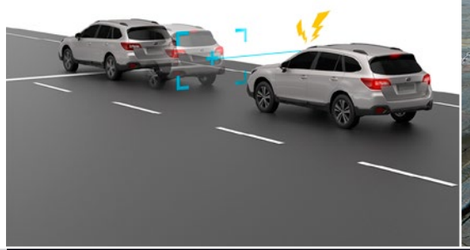


Jeśli do tego dochodzi, może tylko o tym ostrzegać akustycznie, palpacyjnie (drżeniem kierownicy) i optycznie lub – na życzenie – w aktywny sposób, autonomicznie, ingerować w pracę układu kierowniczego tak, by auto samoczynnie dostosowało skręt kół w celu powrotu na swój pas ruchu.

Ta wyliczanka wcale nie miała po prostu wypełnić miejsca na stronie. Warto bowiem wiedzieć, że EyeSight w porównaniu z typowymi rozwiązaniami stosowanymi przez innych producentów wymaga ekstremalnie mało tzw. hardware'u (osprzętu). Bo typowy system (tak konstruują go poza Subaru dosłownie wszyscy inni producenci aut) składa się z radarowych i/lub laserowych („Lidar") czujników, łączonych w funkcjonalne układy z kamerami, co oznacza po pierwsze ogromnie wysokie koszty, a po drugie konieczność znalezienia odpowiednio eksponowanego, ale też odpowiednio chronionego miejsca na umieszczenie wszystkich tych sensorów. A następnie skomplikowanego kontrolera koordynującego wszystkie te sprzęty i wysyłane przez nie dane.

EyeSight jest na tym tle niesłychanie prosty i niebywale skomplikowany w swej prostocie jako idea – opiera się po prostu na dwóch kamerach, które współtworzą system stereowizyjny funkcjonujący dokładnie niczym układ stereowizyjny ludzkich oczu. Autorskie oprogramowanie Subaru postrzega i ocenia obraz z dwóch kamer (umieszczonych po obu stronach lusterka wstecznego na przedniej szybie niczym nasze oczy po obu stronach nosa), stosując dokładnie takie same algorytmy, na jakich opiera się nasze, ludzkie optyczne postrzeganie świata. Analizuje położenie obserwowanych obiektów wobec osi auta i „centrum widzenia" swoich „oczu" i dzięki dostrzeganiu różnic w ostrości obrazu (co „widzi" dokładnie jak my, musząc odpowiednio ogniskować „wzrok", dopasowując położenie soczewek i skupienie „wzroku" do odległości). W podobny sposób dostrzega także przemieszczanie się obserwowanych obiektów – zarówno sam fakt przemieszczania się, jak i jego kierunek, sposób oraz prędkość. Na podstawie tych obserwacji i spostrzeżeń system jest w stanie stwierdzić, czy – a jeśli tak, to na ile lub w jaki sposób – samochodowi zagraża kolizja, czy konieczna jest ingerencja w pracę układu kierowniczego lub hamulcowego itp.





Co w tym naprawdę niezwykłe, ten czysto optyczny system doskonale radzi sobie także w złych warunkach przejrzystości powietrza. Bo po pierwsze, każde Subaru ma dziś znakomite lampy główne w technologii LED, a po drugie, algorytm nadzorujący EyeSight umie rozpoznać np. zapalenie się świateł stopu w poprzedzającym pojeździe oraz ich położenie wobec własnego auta tak, jakby były zwyczajnie widoczną przeszkodą – i oczywiście odpowiednio reaguje także na to.

Na podstawie własnych doświadczeń z systemem EyeSight – opartych na pokonaniu już ponad 25 tys. km za kierownicą swojego Subaru – mogę powiedzieć, że niewiele jest elementów wyposażenia auta, z których bym był aż tak zadowolony. Praktycznie tylko ekstremalne warunki pogodowe – w których rzeczywiście tylko radar lub sonar byłyby w stanie rozpoznać obecność przeszkody przed autem, jak ciemność czy mgła „jak mleko" – są w stanie „wyłączyć" EyeSight. Warto jednak dodać, że i tak owo „wyłączenie" następuje w sytuacji, w której kierowca już nie jest w stanie dostrzec świadomie czegokolwiek przed autem, gdy nie pomagają już lampy główne. Tak, „przed autem", nie „na drodze", bo kierowca i tak drogi nie widzi już od dawna... Mgła musi być więc naprawdę „jak mleko" albo opady tak intensywne, że wycieraczki nie nadążają z usuwaniem śniegu czy deszczu z szyby przed kamerami. Ale w przypadku silnych opadów wystarczy zwolnić i EyeSight podejmuje znów swe działanie – a emiter i odbiornik radaru czy lidaru nie mają wycieraczek, w związku z czym stają się martwe w kilka chwil po rozpoczęciu ulewy albo gdy na jezdni leży błoto podrywane w górę przez auta poprzedzające... Tak więc EyeSight jest nie tylko prostszy w realizacji i znacząco tańszy, ale i znacząco trudniej zaburzyć jego działanie.

W tym wszystkim fascynujące jest tylko jedno: EyeSight nie ma funkcji rozpoznawania znaków drogowych. Te, które są wyświetlane między zegarami, pochodzą z pamięci systemu nawigacji (jeśli nasze auto ją ma...). Nie możemy więc liczyć na ten rodzaj wsparcia, który by nam przypomniał, że przekraczamy ograniczenie lub łamiemy zakaz wyprzedzania. No ale nie można mieć (na razie) wszystkiego...

MACIEJ PERTYŃSKI

dziennikarz motoryzacyjny, polski juror konkursu na Światowy Samochód Roku, youtuber, bloger i użytkownik Subaru XV '2018

TEKST I ZDJĘCIA: **PRZEMYSŁAW KACZMAREK**

SUBARIADA NA CZARNYM LĄDZIE /CZ.1/

Czarny Ląd od zawsze mnie fascynował. Od przeczytanej w dzieciństwie książki o przygodach Tomka Wilmowskiego po relacje z rozgrywanego przed laty na piaskach Sahary prawdziwego rajdu Paryż – Dakar. Gdy więc po kilkunastu wyprawach zorganizowanych w Europie i Azji pojawił się pomysł na wyprawę na kolejny kontynent, zapisaliśmy się bez wahania.

Beata i Miłosz zaproponowali nam świąteczno-sylwestrowy wyjazd do Maroko. Co prawda nie jest to jeszcze prawdziwa, dzika, czarna Afryka, a kraj o mocnych wpływach francuskich z czasów kolonialnych, ale stwierdziliśmy, że na oswajanie się będzie w sam raz. Tym bardziej że przewodnicy obiecywali nam mnóstwo atrakcji: góry Atlas, piaski Sahary i kilka ciekawych starych miast oraz noc sylwestrową w berberyjskich namiotach.

Do Maroko można się dostać autem na dwa sposoby, albo jadąc przez całą Europę na Gibraltar i stamtąd krótkim rejsem promem do Tangeru, albo autem do Genui i następnie dwudniowym rejsem promem także do Tangeru. Kosztowo i czasowo obie opcje wychodziły podobnie, więc wszyscy zdecydowaliśmy się na drugi wariant, tym bardziej że rejs promem przypadał na okres świąteczny. Poza tym dwa dni odpoczynku przed i po wyprawie były bardziej zachęcające niż zimowe przemierzanie francuskich i hiszpańskich autostrad. Odpowiednio wcześniej zakupiliśmy bilety na prom, zarezerwowaliśmy nocleg w hotelu niedaleko Werony i oczekiwaliśmy na wyjazd.

Maroko to jeszcze nie jest prawdziwa, dzika, czarna Afryka, a bardziej kraj o mocnych wpływach francuskich z czasów kolonialnych.

Do hotelu pod Weroną dotarliśmy późnym wieczorem, więc odpuściliśmy sobie zwiedzanie miasta. Zamiast tego zjedliśmy pyszną pizzę w pobliskiej trattorii. Następnego dnia jednak nie odmówiliśmy sobie krótkiego spaceru po starym mieście, tym bardziej że do Genui mieliśmy tylko kilka godzin jazdy, a prom odpływał dopiero wieczorem. Znaleźliśmy dom Capuletich i słynny balkon młodych szekspirowskich kochanków, zrobiliśmy sobie „japoński" spacer malowniczymi uliczkami oraz zdjęcie pod amfiteatrem. Po opuszczeniu miasta skontaktowaliśmy się z pozostałymi uczestnikami i umówiliśmy się na spotkanie na ostatniej stacji benzynowej przed Genuą. Była to okazja nie tylko na poznanie się z nowymi uczestnikami, ale także na obiad i ostatnie zakupy w Europie. Zaopatrzyliśmy się w kilka butelek włoskiego wina oraz inne mocniejsze trunki, gdyż w Maroko, kraju muzułmańskim, takie zakupy są mocno utrudnione.

Do Maroko można się dostać autem na dwa sposoby, albo jadąc przez całą Europę na Gibraltar i stamtąd krótkim rejsem promem do Tangeru, albo autem do Genui i następnie dwudniowym rejsem promem także do Tangeru.

Pod wieczór wspólnie dojechaliśmy do portu, gdzie ustawiono nas w kolejce na prom. I tutaj mogliśmy po raz pierwszy poczuć, gdzie jedziemy. Na wielkim placu w kilkunastu

rzędach ustawione były samochody, w większości należące do Marokańczyków. Ich cechą wspólną był bagaż, który zajmował nie tylko bagażnik i nierzadko wnętrze auta, ale także dach auta, z tym, że nie w naszym wyobrażeniu. Wysokość bagażu na dachu z reguły przekraczała wysokość samochodu, a wszystko zabezpieczone było grubymi zwojami folii strech, która mocowała bagaż do dachu przechodząc także przez wnętrze samochodu. Ciężar bagaży sprawiał, że plac wyglądał jak zlot samochodów, których właściciele konkurowali w kategorii na największą „glebę", gdyż zawieszenia aut były po prosu wciśnięte w asfalt. Patrząc na to, szybko stworzyliśmy nowe słowo – „streczersi". Krzysiek wysnuł nawet teorię, że przy takiej liczbie aut zapakowanych po drugie piętro nie ma ludzkiej siły, żeby w którymś z nich nie było ukrytego ludzkiego ciała. Po długim oczekiwaniu oraz przejściu kontroli paszportowej w portowym baraku doczekaliśmy na „boarding". Po zaparkowaniu aut i wytaszczeniu się z bagażami w tłumie pasażerów kilka pięter wyżej dostaliśmy klucze do kajut. W trakcie gdy prom odbijał od brzegu, szybko udaliśmy się do kantyny na kolację, a następnie na wspólną „wigilijną" wieczerzę.

Dwa dni rejsu upłynęły leniwie. Trochę pospaliśmy, spotykaliśmy się w podgrupach w „przestrzeni wspólnej", co było jednak dość utrudnione i kłopotliwe, gdyż wielu pasażerów nie miało wykupionych kajut i całą podróż spędzali w tej przestrzeni, łącznie ze spaniem wprost na podłodze. W połowie rejsu zawinęliśmy do portu w Barcelonie, aby zabrać tam kolejnych pasażerów. Pomimo kilkugodzinnego postoju nie było jednak możliwości zejścia na ląd.

Ja podróż spędziłem głównie na lekturze książki Bartka Sabeli pt. „Wszystkie ziarna piasku", poleconej mi przed wyjazdem na forum.subaru.pl. Jest to reportaż o Saharze Zachodniej i jej mieszkańcach, ale także siłą rzeczy o Maroku z ostatnich 50 lat. Autor spędził wiele miesięcy wśród Saharyjczyków, by poznać ich tragiczną historię, którą opisał ze szczegółami. W skrócie – gdy kończyły się czasy kolonializmu i kolejne kraje afrykańskie odzyskiwały niepodległość, na terenach Sahary Zachodniej, będącej kolonią hiszpańską, odkryto bardzo bogate złoża fosforytów. Hiszpanie początkowo chcieli zwrócić Saharyjczykom ich ziemie, jednak Maroko wykorzystało okazję, by ją przejąć. Powołali się na przodków, potomków Mahometa, którzy rzekomo wiele wieków wcześniej rządzili tymi ziemiami i, przy obojętności Europy i USA, zajęli ziemie Sahary Zachodniej. Oczywiście napotkali na silny opór narodu saharyjskiego, który miał swoją wielowiekową tożsamość, swój język i historię. Finał, na razie, jest taki, że obywatele Sahary Zachodniej nie mają swojego kraju, przebywają od wielu lat w tymczasowych obozach na terenie Algierii, mają jednak swoje władze, system prawny, struktury państwa, Saharyjczycy bardzo dbają o edukację, a ich naród i „państwo" jest uznane przez Ligę Narodów Afrykańskich, do której notabene nie należy Maroko, jako jedyny kraj afrykański.

W kolejce na prom mogliśmy po raz pierwszy poczuć, gdzie jedziemy. Na wielkim placu w kilkunastu rzędach ustawione były samochody, w większości należące do Marokańczyków. Ich cechą wspólną był bagaż, który zajmował nie tylko bagażnik i nierzadko wnętrze auta, ale także dach auta.

Tereny Sahary Zachodniej zostały otoczone kilkoma murami, wzniesionymi przez Marokańczyków, a piaski Sahary zostały zaminowane. Była to zresztą jedna z przyczyn przeniesienia rajdu Paryż – Dakar do Ameryki Południowej, a w tym roku do Arabii Saudyjskiej, po kilku śmiertelnych wypadkach uczestników, którzy najechali na miny. ONZ od kilkudziesięciu lat ma w Saharze Zachodniej placówkę, której zadaniem jest przeprowadzenie referendum dotyczącego niepodległości, jednak do tej pory nie udało się go zorganizować. Czytając książkę, zdałem sobie sprawę, jak mało wiemy o najnowszej historii, która rozgrywa się praktycznie na naszych oczach, jak o losach ludzi decyduje się w kuluarach, a do nas dociera jedyny „słuszny" przekaz. No bo kto słyszał o narodzie, który od wielu lat jest skazany na banicję. Nawet na mapach Sahara Zachodnia jest oficjalnie częścią Maroka. Byłem też pod wrażeniem determinacji autora, młodego architekta, który porzucił swój wyuczony zawód, by przez wiele miesięcy zbierać materiały, docierać, z narażeniem własnego bezpieczeństwa, do partyzantów, poznać ich historię, a w końcu napisać książkę, którą czyta się jednym tchem. Wreszcie po przeczytaniu książki Maroko już nie jawiło mi się jako kolejny ciekawy turystycznie kraj, ale także jako kraj rządzony przez króla, bezwzględnie broniącego swoich interesów. Smutne, ale prawdziwe.

Podczas rejsu przeprowadzona została odprawa paszportowa oraz odprawa pojazdów wjeżdżających na teren Maroka. Do paszportu kierowcy wbijano także numer dla samochodu, który był rejestrowany w marokańskim systemie.

Po dopłynięciu do Tangeru czekało nas jeszcze przekroczenie przejścia granicznego, w tłumie niecierpliwych „streczersów". Każdy z nich chciał być choć o jedno miejsce wcześniej w kolejce, więc potrzebne były stalowe nerwy i jazda na zderzak. Podczas odprawy okazało się, że jest jakiś problem z moim paszportem i celnik, mówiący jedynie po francusku, skierował mnie do „okienka", żeby wyjaśnić sytuację. Było ono oczywiście zamknięte na cztery spusty, a inni celnicy nie umieli lub nie potrafili wyjaśnić, o co chodzi. I pewnie tkwilibyśmy tam do dzisiaj, gdyby nie jeden z Marokańczyków, sądząc po stroju jakiś muzułmański duchowny, który stracił cierpliwość i przywołał do porządku celników, zmuszając ich do wyjaśnienia problemu, jednocześnie sterując ruchem w kolejce i rozładowując napięcie wśród innych czekających. Okazało się, że powodem zamieszania był brak jednej cyfry w numerze samochodu wbitym do paszportu. Błąd został sprawnie wyjaśniony w systemie komputerowym, a brakującą cyfrę dopisano długopisem. Po przejechaniu granicy przywitaliśmy się z Beatą i Miłoszem, którzy już wcześniej nawiązali z nami kontakt przez CB radio i udaliśmy się do miasta Tetuan, na nocleg w hotelu.

Z czasów kolonialnych zachowała się zabytkowa medyna, czyli część starego miasta otoczona murami. Obecnie mieści się tu także okazała królewska rezydencja, w której król spędza letnie miesiące.

Nazajutrz po śniadaniu czekał na nas przewodnik, z którym zwiedziliśmy stare miasto.

Miasto Tetuan powstało w XIV wieku, założone przez hiszpańskich żydów i muzułmanów, którzy uciekli z Europy przed prześladowaniami chrześcijan. Wcześniej, bo już w III w. p.n.e., znajdowała się tutaj osada Tamuda, założona przez berberyjskich Maurów, a zniszczona przez Rzymian. W XIX–XX wieku miasto, w przeciwieństwie do większości terytorium Maroka, było hiszpańską kolonią. Z tamtych czasów zachowała się zabytkowa medyna, czyli część starego miasta otoczona murami. Obecnie mieści się tu także okazała królewska rezydencja, w której król spędza letnie miesiące. Przewodnik opowiadał nam o historii miasta, zwyczajach jego mieszkańców, zwracał uwagę na charakterystyczne berberyjskie stroje. Idąc wąskimi uliczkami starego miasta, mogliśmy po raz pierwszy poczuć charakterystyczny zapach i klimat arabskich bazarów, pełnych żywych zwierząt, ryb i owoców morza, świeżych owoców i warzyw oraz 1001 drobiazgów. Była też pierwsza okazja na zakup pamiątek. Następnie zjedliśmy obiad w restauracji, w której oprócz marokańskiej kuchni i muzyki na żywo mieliśmy także dość osobliwy występ pana w wieku około przynajmniej 70 lat, który zaprezentował taniec wyginaniec z wirującą na jego głowie tacą pełną zapalonych świeczek. Dziewczyny skorzystały z możliwości ozdobienia swoich rąk „makijażem" z henny. Odwiedziliśmy także marokańską aptekę, gdzie wśród prezentowanych naturalnych medykamentów mogliśmy nabyć marokańskie złoto, czyli olejek arganowy. Można było także skorzystać z tradycyjnego masażu.

Idąc wąskimi uliczkami starego miasta, mogliśmy po raz pierwszy poczuć charakterystyczny zapach i klimat arabskich bazarów, pełnych żywych zwierząt, ryb i owoców morza, świeżych owoców i warzyw oraz 1001 drobiazgów.

Na koniec zwiedziliśmy szybko tradycyjną garbarnię i poznaliśmy tajniki garbowania skóry.

Po południu opuściliśmy Tetuan i ruszyliśmy do kolejnego starego i jedynego w swoim rodzaju miasta – Szafszawan. Po drodze towarzyszyły nam górskie krajobrazy, wjechaliśmy bowiem w góry Riff, pasmo górskie położone na północy Maroka. Hotel, do którego dotarliśmy wieczorem, położony był na obrzeżach miasta, w jego nowej części. Medyna natomiast znajdowała się na wzgórzu, więc aby tam dotrzeć, musieliśmy pokonać pieszo strome ulice. Szafszawan (Chefchaouen lub Al-Ujun) to miasto założone w 1471 roku. Osiedlili się tu głównie żydzi i muzułmanie uciekający z Hiszpanii. Przez wiele wieków miasto było niedostępne dla chrześcijan, którym za wstęp do niego groziła kara śmierci. Dzięki odizolowaniu mieszkający tutaj żydzi posługiwali się jeszcze w XX wieku średniowiecznym językiem kastylijskim. Dziś miasto stanowi atrakcję turystyczną, głównie z powodu błękitnego koloru, na jaki pomalowane są ściany budynków w starej medynie. Kolor ten ma podobno odstraszać muchy i komary. Nie wiemy, czy faktycznie działa to na owady, ale niewątpliwie dodaje miastu niezwykłego uroku.

Wieczorny spacer połączony z kolacją w lokalnych knajpkach powtórzyliśmy następnego ranka. Wymeldowaliśmy się z hotelu i podjechaliśmy autem w okolice starego miasta. Przeszliśmy ponownie wąskimi uliczkami, tym razem oświetlonymi porannym słońcem, zakupiliśmy trochę pamiątek i wypiliśmy poranną kawę w knajpce, z której tarasu roztaczała się panorama na miasto i okoliczne góry. Oprócz kawy niektórzy zamówili jeszcze trady-

cyjną marokańską herbatę serwowaną z dużą ilością cukru i świeżej mięty. Sam proces parzenia herbaty w Maroku ma wielowiekową tradycję i ceremoniał. Herbatę najpierw zalewa się niewielką ilością wody, aby otworzyć liście i przepłukać je z kurzu. Następnie wylewa się ją i zalewa ponownie świeżą wodą, przelewając kilkukrotnie herbatę do szklanki i z powrotem do czajnika, w tzw. międzyczasie dodając cukier. Na koniec rozlewa się herbatę do szklanek zamaszystym strumieniem z dużej wysokości. Całego procesu, poza nalewaniem do szklanek, nie udało nam się zobaczyć. Faktem jest, że smakuje wyśmienicie, przypominając nieco mojito. Niepijący alkoholu Marokańczycy nazywają ją moroccan whisky.

Kolejnym etapem naszej wyprawy było miasto Fez, pierwsza stolica Maroka. Zanim jednak do niego dojechaliśmy, opuściliśmy góry Riff i wjechaliśmy na Mesetę Marokańską, wyżynę oddzielającą je od Atlasu Średniego. Im bardziej na południe, tym zielone tereny ustępowały bardziej surowemu półpustynnemu krajobrazowi. Niedaleko miasta Meknes zatrzymaliśmy się w miejscowości Volubilis, gdzie znajduje się największe w Maroko stanowisko archeologiczne. Odsłonięto tutaj ruiny założonego w III wieku p.n.e. miasta będącego najpierw berberyjską osadą obronną, a w I–II wieku n.e. pełniącego rolę stolicy rzymskiej prowincji Mauretanii. Do dziś zachowały się ruiny z czasów Cesarstwa, z imponującym łukiem tryumfalnym Karakali, zarysem forum, a także przepięknymi mozaikami zdobiącymi podłogi rzymskich domów. Po spacerze ruinami miasta wyruszyliśmy w kierunku Fez, gdzie czekały nas dwa hotelowe noclegi i cały dzień zwiedzania kolejnej medyny.

ciąg dalszy w następnym numerze

SUBARIADA

TO WSPÓLNE PODRÓŻE UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW SUBARU,

obejmujące zarówno trasy utwardzone, jak i terenowe. Wspólnie poznajemy miejsca, do których w ramach klasycznej turystyki zapewne nigdy byśmy nie dotarli. Subariada powstała z inicjatywy Forum Subaru forum.subaru.pl i odbywa się pod fachową opieką przewodników Przygody4x4 przygody4x4.pl.

SUBARIADY **2020**:

VII Subariada LIGHT	Bułgaria, 15–22 sierpnia
XXI Subariada	Korsyka, 22 czerwca – 1 lipca
XXII Subariada	Mołdawia, 14–21 sierpnia
XXIII Subariada	Wołyń – Czarnobyl, 8–13 września
XXIV Subariada	Grecja, 14–21 października
XXV Subariada	Kaukaz Północny (Czeczenia, Dagestan), 9–25 października

*Zastrzegamy sobie prawo do odwołania wyjazdu(ów) lub przesunięcia jego(ich) terminu(ów), w zależności od globalnej sytuacji w związku z pandemią.

TEKST: **AGNIESZKA JAMA**

NA PODBÓJ LAPONII?
CZEMU NIE!

Czy zastanawialiście się kiedyś, gdzie najlepiej przetestować swoje Subaru zimową porą? Jeśli tak i to pytanie nadal pozostaje bez odpowiedzi, spieszymy z pomocą. Otóż mamy ciekawą propozycję podróżniczą – oczywiście na czas, kiedy zagrożenie epidemiologiczne zupełnie minie, a granice można będzie znowu przekraczać bez obaw. Mamy jednak nadzieję, że do chwili, kiedy za oknem spadnie pierwszy śnieg, sytuacja na tyle się uspokoi, że bezpiecznie będzie można wyruszyć w podróż. Tymczasem spróbujmy potrenować do takiej wyprawy „na sucho".

Po kilku słowach wstępu zerknijmy zatem na mapę i skierujmy palec wskazujący na daleką północ naszego kontynentu, do krainy zwanej Laponią. To tam chcielibyśmy Was zaprosić, przeczuwając, że podróż za sterami naszych samochodów w to właśnie miejsce przysporzy wiele radości i z pewnością zapisze się na długie lata w pamięci jako niezwykła przygoda. Szczególnie urocza będzie ona w okresie bożonarodzeniowym, kiedy na niebie z całą pewnością uda się zaobserwować zapierającą dech w piersiach zorzę polarną. Przejdźmy zatem do konkretów.

Laponia rozciąga się na północnych terenach Norwegii, Szwecji, Finlandii i Rosji. Jej zachodnia część oferuje turystom przede wszystkim malownicze fiordy, lodowce i góry. Wśród tych ostatnich króluje Kebnekaise o wysokości 2111 m n.p.m. Położony w Górach Skandynawskich szczyt jest najwyższym w Szwecji, a jednocześnie w europejskiej strefie polarnej. Wschodnia Laponia to z kolei rozległy płaskowyż, kraina pełna bagien i jezior. Jak nietrudno sobie wyobrazić, te przyrodnicze atrakcje, które zmalowała dla nas matka natura, niesamowicie, a wręcz surrealistycznie wyglądają zimą. Wybór terminu pozostawiamy jednak do Waszej decyzji. Zwykło się mówić, że dopóki mamy na sobie ciepłe ubrania, do Laponii można udać się o dowolnej porze roku. A zatem podczas pakowania walizek powinniśmy zadbać o zabranie odpowiedniej garderoby bez względu na ilość promieni słonecznych, która przyświeca nam w danym sezonie. Należy również pamiętać, że im dalej na północ będziemy zmierzać, tym bardziej doświadczymy braku lub nadmiaru światła. Miesiące zimowe to ciągła noc polarna, rozświetlana od czasu do czasu wspomnianą zorzą. Latem możemy z kolei mieć mały problem z zasypianiem, bo słońce przecież „nie chodzi spać" wtedy wcale. Jego promienie będą nas wówczas ogrzewać i oświetlać różnymi kolorami – od płonącej pomarańczy, przez złoto, po jasnożółty odcień o wschodzie.

Dróg wiodących do Laponii jest naprawdę wiele. Do stolic poszczególnych krajów skandynawskich musimy liczyć się z dystansem ponad tysiąca kilometrów, no a potem doliczyć resztę. Najbliżej mamy do stolicy Szwecji, Sztokholmu – 1345 km, następna jest Norwegia (Oslo) – 1588 km i wreszcie Dania (Kopenhaga) – to dystans minimum 1998 km. Do Helsinek wystarczy „zaledwie" 1004 km, ale Finlandia w większości nie jest klasyfikowana jako część Skandynawii, ale jako kraj nordycki (dosłownie „kraj północny", od słów „nord" i „nordisk" oznaczających w językach skandynawskich odpowiednio „północ" i „północny"). Warto jednak rozważyć tę wyprawę, bo Laponia to nie tylko piękne krajobrazy. Kraina oferuje całą masę atrakcji i niezapomnianych wrażeń dla dużych i małych. Jeśli zdecydujemy się na podróż w sezonie zimowym, to naprawdę będzie w czym wybierać.

Załóżmy zatem, że decyzja zostaje podjęta, za oknem sypie śnieg, a my udajemy się faktycznie do Finlandii. Nasze Subaru pokonuje kolejne dziesiątki i setki kilometrów i w końcu docieramy nad rzekę Muonio. Tam muszą koniecznie zatrzymać się i wysiąść z samochodu wszyscy, którzy poszukują mocnych wrażeń.

Rafting w tym miejscu to gwarantowany skok adrenaliny. Tym, którym wyda się to jednak zbyt ekstremalne, jako alternatywę w miesiącach letnich możemy polecić tu spływ kajakiem bądź przejażdżkę skuterem wodnym. W swoją dalszą podróż po Laponii warto wkomponować przystanek w przepięknym lesie Torassieppi. Zadrzewione tereny to oczywiście raj dla miłośników długich spacerów, lecz w tym szczególnym miejscu warto przesiąść się również na dwa kółka. Wycieczka na tzw. fatbike'u pozwoli odkryć jeszcze więcej leśnych zakątków – obowiązkowo wyposażeni w kask na tym specjalnym rowerze możemy ślizgać się tu do woli, pokonując zamarznięte połacie błota i trudne leśne ścieżki, dopóki starczy nam sił lub po prostu zwyczajnie się wywrócimy...

Idealnym środkiem lokomocji do zwiedzania Laponii zimą jest również skuter śnieżny. Z całą pewnością możemy polecić go między innymi miłośnikom wędkarstwa, którzy bez trudu dotrą nim nad zamarznięte jezioro, wybrane przez siebie spośród setek innych, skryte w głębi lasu. A nóż spod lodowej kry uda się wówczas przy odrobinie szczęścia złowić całkiem smaczny obiad. Skuter polecamy generalnie jednak wszystkim tym, którzy pragną w szybszy sposób „wchłonąć" jak największą ilość lapońskich krajobrazów.

Ci z Was, którym natomiast nie jest tak spieszno, powinni choć na chwilę przywdziać na nogi rakiety śnieżne. Tę jedną z najpopularniejszych fińskich metod transportu można wypróbować, przyłączając się na przykład do zorganizowanej grupy turystycznej wyruszającej na wycieczkę z ośrodka narciarskiego Levi w mieście Kittilä. W tym miejscu warto nadmienić, że jest to jedno z największych centrów narciarstwa w Finlandii, w którym co roku odbywa się Puchar Świata w narciarstwie alpejskim. Obok tras przygotowanych z myślą o narciarzach o różnym stopniu zaawansowania kurort posiada również stoki zjazdowe dla snowboardzistów. Wokół Levi znajdują się natomiast trasy do narciarstwa biegowego o łącznej długości 230 km oraz trasy do jazdy na skuterze śnieżnym. To tylko jeden z przykładów uroczych ośrodków narciarskich, których Laponia oferuje naprawdę wiele. Miłośnicy białego puchu mogą bowiem odkryć w tym regionie bez liku malowniczych stoków i tras do narciarstwa biegowego, które przez ciche okolice prowadzą z jednej bajecznej wioski do drugiej.

Będąc w mieście Kittilä, warto zajrzeć do jedynego w swoim rodzaju resortu wypoczynkowego Snow Village. Każdego roku do jego budowy wykorzystuje się ponad 20 milionów kilogramów lodu. Na powierzchni 20 000 m² znajdziemy tam między innymi lodową kaplicę, lodowy hotel oraz restaurację i bar, powstałe z tego samego materiału.

Będąc w Laponii, warto odwiedzić również największy park narodowy Finlandii – Lemmenjoki. Wraz z norweskim Parkiem Narodowym Ovre Anarjokka tworzą one największy obszar chroniony w Europie. W Lemmenjoki przyjrzymy się starym sosnowym lasom oraz popłyniemy łodzią do wodospadu Ravadas. Okolica jest również gratką dla... poszukiwaczy złota. Cenny kruszec wydobywa się bowiem w tym rejonie do dzisiaj! Jeśli w trakcie pobytu w tej pięknej okolicy dopadnie nas „gorączka złota" podobna do tej, która panowała w latach 70. XIX wieku, warto opuścić park i udać się na południowy wschód do uroczego ośrodka wypoczynkowego Tankavaara Gold Village, zlokalizowanego przy Muzeum

Złota w mieście Tankavaara. Tam z pewnością dopisze nam zdecydowanie więcej szczęścia w trakcie poszukiwań.

O tych i innych aktywnościach na świeżym powietrzu moglibyśmy napisać w tym miejscu jeszcze naprawdę sporo, ale chyba ciekawiej będzie, jeśli kolejne odkryjecie już samodzielnie. Jedno jest pewne – bez względu na to, jak spędzicie czas w ciągu dnia, u jego schyłku koniecznie trzeba skorzystać z sauny bądź zewnętrznego jacuzzi. Będą one idealnym sposobem na relaks po dniu pełnym wrażeń na łonie natury, czy też po długiej podróży za kółkiem Subaru w poszukiwaniu kolejnych perełek lapońskiej krainy.

Laponia zimą to jednak nie tylko przyroda i sport, szczególnie jeśli na jej podbój udajemy się z dziećmi. Któż bowiem nie słyszał o Rovaniemi – rodzinnym mieście Świętego Mikołaja? Stanowi ono stolicę regionu, a położone jest u ujścia rzeki Ounasjoki do Kemi, zaledwie kilka kilometrów na południe od północnego koła podbiegunowego. Według legendy to właśnie stąd wyruszają sanie zaprzężone w renifery, wypełnione po brzegi prezentami dla dzieci. W Rovaniemi trzeba zatem obowiązkowo odwiedzić Świętego Mikołaja, a przy okazji zatrzymać się również na farmie reniferów i pomóc je nakarmić. W miasteczku tak naprawdę warto zatrzymać się na dłużej, by do woli napawać się urokiem zorzy polarnej i oszałamiającej wręcz przyrody.

W swój odpoczynek w Rovaniemi koniecznie trzeba wkomponować również chwilę na zapoznanie się z lokalną kulturą. Jest coś jeszcze, o czym warto pamiętać. Jesteśmy przecież kierowcami, a stolica Laponii ma w swej ofercie nie lada gratkę dla miłośników czterech kółek. Wystarczy swój pobyt w niej zaplanować na styczeń. Rokrocznie to w tym właśnie miesiącu odbywa się niezwykle ekscytujący rajd Arctic Lapland Rally. Od lat przyciąga on znanych kierowców z całego świata, którzy zmagają się z trudami ponad 200-kilometrowej trasy prowadzącej po lodzie i śniegu. W przyszłym roku, w dniach 15–16 stycznia, odbędzie się jego 56. edycja.

Wróćmy jednak do początku naszego artykułu. Zaczęliśmy bowiem od zastanawiania się, gdzie najlepiej zimą sprawdzić możliwości naszego Subaru. Teraz nie powinniście mieć już wątpliwości, że Laponia będzie wyborem jak najbardziej uzasadnionym. To spory obszar i trasę swojej przygody możemy zaplanować naprawdę dowolnie. Planując ją, można również skorzystać z cennych rad i wskazówek oferowanych przez lokalne szkoły nauki jazdy. Pokryte lodem i wymagające drogi, wyjątkowa sceneria i trudne do pokonania nierówności na trasach – tego wszystkiego można spodziewać się w trakcie podróży. Warto przetestować tutaj swoje Subaru, które według naszej opinii w takich warunkach powinno spisać się doskonale. W trakcie jazdy warto uważnie obserwować leśne knieje, w których być może poza popularnym tu reniferem uda się Wam dostrzec wilka, a może nawet niedźwiedzia. Czy wiedzieliście, że w fińskiej części Laponii reniferów jest więcej niż ludzi?

Na zakończenie naszej krótkiej opowieści o Laponii chcielibyśmy podać jeszcze kilka ważnych faktów klimatycznych, które mogą przydać się podczas planowania zimowej eskapady. W styczniu temperatura w Laponii waha się od -8 do -18°C. Najniższą wartość w tym właśnie miesiącu odnotowano w 1999 roku – aż 51,5 stopni poniżej zera. Ciepłe ubrania to zatem absolutna podstawa. Musimy nastawić się również na to, że w styczniu dzień trwa zaledwie około czterech godzin. Słońce wschodzi mniej więcej o godzinie 10–11 rano, a z zachodem trzeba się zmierzyć już o godzinie 14–15. Światło słoneczne zastępuje jednak blask wspomnianej już zorzy polarnej. Jej widokiem w Laponii można cieszyć się przez ponad 200 dni w roku! Do obserwowania tej niezwykłej gry świateł na niebie z pewnością najlepiej nada się jedno z przytulnych szklanych igloo oferowanych turystom przez ośrodek wypoczynkowy Kakslauttanen. Zorzę pięknie widać również z takich miejscowości jak Kilpisjärvi, Utsjoki i Sodankylä.

Będąc tak daleko od domu, z całą pewnością warto zasmakować również w lokalnej kuchni, która korzysta z darów fińskiej natury. W podróżniczym menu koniecznie musi znaleźć się tradycyjne lapońskie danie, na które składa się mięso z renifera podawane z borówkami bruszniczy i tłuczonymi ziemniakami. Na deser polecamy natomiast ser chlebowy. Jego angielska nazwa „squeaky cheese" świetnie oddaje charakter potrawy, bo faktycznie jest to ser, który w trakcie jedzenia dosłownie piszczy między zębami. Lekko grillowany podawany jest on tradycyjnie z dżemem z maliny moroszki. Wasze podniebienia rozsmakują się zapewne i w innych słodkościach przygotowanych na bazie tamtejszych owoców jagodowych – będziecie mieli okazję spróbować przede wszystkim przeróżnych przetworów, począwszy od dżemów i sosów, na sokach i likierach kończąc. Laponia oferuje ponadto całe bogactwo ryb, wśród których od niepamiętnych czasów króluje łosoś. Uwędzony i podany na tradycyjnym cienkim chlebku jęczmiennym z odrobiną masła na zawsze zapisze swój smak w Waszej pamięci. To tylko przedsmak tego, czego jeszcze skosztować można na dalekiej Północy.

Tym sposobem dotarliśmy do końca naszej ekspresowej „przejażdżki" po fińskiej części Laponii. Mamy nadzieję, że choć troszkę udało się nam zachęcić Was do odwiedzenia tego niezwykłego regionu. Jeśli tak, to już za chwilę zaopatrzcie Wasze Subaru w komplet zimowych opon i ruszajcie! Wystarczy pamiętać o panującym w Finlandii całodobowym obowiązku jazdy z włączonymi światłami mijania i ściśle przestrzegać obowiązujących tam limitów prędkości, a potem już tylko pozostaje wdychać najczystsze powietrze świata i delektować się pięknem lapońskiej bajki.

WSZYSTKO, CO POWINIENEŚ WIEDZIEĆ O SERWISIE UKŁADU KLIMATYZACJI

„Ojcem klimatyzacji" nazywa się nowojorskiego inżyniera Willisa Carriera, który w 1902 roku wynalazł pierwszy nowoczesny klimatyzator. Początkowo klimatyzacji używano głównie w biurach, teatrach oraz kinach. Willis Carrier marzył jednak o klimatyzacji dostępnej dla każdego. Dzięki jego inwencji dziś klimatyzacja jest nieodzownym elementem wyposażenia budynków czy pojazdów, oczyszczającym powietrze i zapewniającym optymalną temperaturę.

Nadejście cieplejszych dni, a co za tym idzie – wzrost temperatury wewnątrz pojazdu – kieruje uwagę każdego kierowcy na kondycję i wydajność układu klimatyzacji. Serwisowanie układu klimatyzacji i wnętrza pojazdu to bardzo istotna czynność wpływająca na stan naszego zdrowia. Dokonywanie okresowych przeglądów, a w razie potrzeby niezbędnych napraw, ma na celu zapewnienie skuteczności jej działania. Od sprawności układu klimatyzacji i wentylacji zależy nie tylko czystość powietrza we wnętrzu pojazdu, co ma istotny wpływ na nasze zdrowie i samopoczucie, ale także optymalna temperatura podczas jazdy, wydłużenie czasu eksploatacji oraz cicha praca układu.

Jednym z kluczowych problemów związanych z prawidłowym funkcjonowaniem tego systemu jest utrzymanie go w czystości, dlatego serwis układu klimatyzacji powinien mieć charakter profilaktyczny. Serwis odgrzybiania układu klimatyzacji powinien być przeprowadzany dwa razy w roku, natomiast serwis mycia parownika układu klimatyzacji raz w roku.

System wentylacji wdmuchuje ciepłe lub zimne powietrze do wnętrza pojazdu. Musi ono przejść przez parownik, gdzie nagromadzone zanieczyszczenia uniemożliwiają jego swobodny przepływ. Brud, resztki nikotyny, pyłki etc. zatykają przestrzenie pomiędzy elementami parownika, co utrudnia przepływ powietrza przez system wentylacyjny. Nagromadzone zanieczyszczenia mogą zbierać wilgoć i zamarzać, kiedy klimatyzacja jest włączona. Ciągłe zamarzanie i topnienie rozszerza i kurczy elementy parownika, co może prowadzić do wycieków substancji chłodzącej i konieczności jego wymiany. Ponadto kryjące się w systemie wentylacyjnym pleśnie, bakterie, zarodniki czy grzyby dostają się do kabiny pojazdu za każdym razem, gdy włączane jest ogrzewanie lub chłodzenie. Może to powodować u kierowcy i pasażerów alergie, astmę czy choroby dróg oddechowych.

Nie należy zapominać, że oprócz samego układu klimatyzacji źródłem nieprzyjemnych zapachów może być również kabina pojazdu. Wilgoć zbierająca się pod dywanikami czy rozlane produkty spożywcze mogą stanowić doskonałą pożywkę dla mikroorganizmów.

Wykonując serwis układu klimatyzacji profilaktycznie, mamy pewność, że powietrze w pojeździe będzie cały czas świeże i pozbawione wszelkich zanieczyszczeń i drobnoustrojów, które mogą być przyczyną groźnych chorób układu oddechowego. Podkreśla to chociażby Państwowy Zakład Higieny, który od kilku lat alarmuje, iż źle serwisowany układ wentylacji sprzyja rozwojowi chorób układu oddechowego. Również Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) na opracowanej przez swoich ekspertów liście zagrożeń dla płuc umieściła m.in. zespoły chorobotwórcze związane z oddychaniem zanieczyszczonym, klimatyzowanym powietrzem.

Na rynku dostępnych jest szereg technologii, których celem jest dezynfekcja wybranych elementów, niekoniecznie działających kompleksowo na cały układ klimatyzacji wraz z wnętrzem pojazdu. Jak we wszystkich dziedzinach mamy wybór, dlatego warto zapoznać się z oferowanymi metodami i sprawdzić, czy po ich zastosowaniu powietrze w pojeździe będzie świeże i pozbawione wszelkich zanieczyszczeń i drobnoustrojów, które mogą być przyczyną groźnych chorób układu oddechowego.

Mycie kanałów wentylacyjnych za pomocą pian

Stosowanie produktów na bazie piany to najprostszy i najmniej kosztowny sposób odgrzybiania układu klimatyzacji. Najczęściej środek aplikuje się bezpośrednio do kanałów wentylacyjnych na desce rozdzielczej. Piana spływa w głąb układu, a następnie trafia do odpływu.

Zaletą stosowania pian są niewątpliwie ich wysokie właściwości biobójcze, ale nie ma gwarancji stuprocentowej skuteczności, ponieważ piana nie jest w stanie dotrzeć do całego parownika. Kolejnym mankamentem stosowania tego typu produktów jest pominięcie w aplikacji wlotu powietrza do układu klimatyzacji, dlatego metoda ta nie będzie skuteczna w każdym przypadku.

Warto również nadmienić, że wiele produktów na bazie pian dostępnych na rynku posiada w swoim składzie bardzo dużą ilość wody. Przy tym sposobie aplikacji piany wilgoć może mieć styczność np. z elektroniką rozbudowanych systemów multimedialnych i w ostateczności doprowadzić do ich uszkodzenia.

Ciśnieniowe mycie parownika klimatyzacji

Ciśnieniowe mycie parownika polega na bezpośrednim natryskiwaniu preparatu chemicznego na jego powierzchnię. Dezynfekcję wykonuje się przy użyciu metalowej sondy podłączonej do pistoletu pneumatycznego, umożliwiającej dostęp do komory parownika i aplikację preparatu

PROFESJONALNY SERWIS
UKŁADU KLIMATYZACJI

pod zwiększonym ciśnieniem. Urządzenie wytwarza wysokie ciśnienie, dzięki czemu preparat wypłukuje zalegające zanieczyszczenia na powierzchni parownika. Całość procedury w zależności od modelu pojazdu trwa od kilkunastu do 40 minut.

Szczególnie w nowoczesnych pojazdach ze względu na kompaktową zabudowę dostęp do parownika jest mocno utrudniony, a jego powierzchnia nie jest widoczna bez demontażu poszczególnych elementów układu, co wymaga wiele pracy i czasu. Mechanik, który natryskuje za pomocą sondy preparat na parownik, nie widzi jego powierzchni. Zatem bardzo trudno zaaplikować preparat na całą powierzchnię parownika i usunąć wszystkie zanieczyszczenia. Ponadto, jeśli wentylator znajduje się bezpośrednio pod parownikiem, przed rozpoczęciem serwisu konieczny jest jego demontaż. W przeciwnym razie podczas aplikacji może dojść do zalania łożyska oraz silnika wentylatora.

Warto zaznaczyć, że preparaty przeznaczone do mycia parowników najczęściej zawierają alkohol, który niekorzystnie działa na aluminiową powierzchnię parownika. Powierzchnia parownika posiada warstwę antyseptyczną, która ma tendencję do utleniania się, a alkohol może wpływać na przyspieszenie tego procesu.

Produkt działa tylko w miejscu, gdzie jest natryskiwany, nie dociera do kanałów wentylacyjnych i wlotu powietrza do układu klimatyzacji. Przy niewłaściwej aplikacji może dojść do uszkodzenia wentylatora.

Ozonowanie

Metoda ozonowania polega na wprowadzeniu ozonu do wnętrza pojazdu oraz włączeniu klimatyzacji na obieg wewnętrzny. Ozonator umieszcza się na siedzeniu pasażera lub podłodze przy siedzeniu pasażera. Wylot urządzenia kieruje się na kanały wentylacyjne znajdujące się na desce rozdzielczej. Można również umieścić ozonator na zewnątrz, a ozon wprowadzać poprzez rurę umieszczoną w szczelinie uchylonego okna kierowcy lub pasażera.

Ozonator pochłania powietrze z nawiewu i emituje ozon, czyli trójatomowe cząsteczki tlenu. Ozon pomaga w pozbyciu się nieprzyjemnych zapachów, takich jak dym papierosowy, zapachy zwierząt, stęchlizny czy spalenizny. Przy okazji utlenia również cząstki pleśni, grzybów oraz bakterie. Cały proces ozonowania trwa do godziny.

Aby ozonowanie było skuteczne, musi zostać przeprowadzone przy odpowiednim stężeniu ozonu. Należy również pamiętać, że ozon jest silnym utleniaczem i dozowanie zbyt dużej dawki może być przyczyną uszkodzeń tapicerki, skóry czy deski rozdzielczej.

Niektórzy błędnie twierdzą, że ozonowanie to metoda naturalna i w pełni bezpieczna, ponieważ ozon jest naturalnie występującym gazem, powstającym na przykład podczas wyładowań atmosferycznych. Nie należy jednak zapominać, że ozon znajdujący się w stratosferze pełni pozytywną funkcję i zapobiega docieraniu szkodliwego promieniowania ultrafioletowego do powierzchni Ziemi. Jeśli jednak ten sam ozon znajdzie się w warstwie przyziemnej, staje się poważnym zagrożeniem dla dróg oddechowych, ponieważ jest gazem silnie toksycznym. Wiele instytucji, na przykład EPA (United States Environmental Protection Agency), nie zaleca stosowania ozonatorów do zwalczania wirusów, bakterii, pleśni i grzybów, w szczególności w miejscach, w których przebywają ludzie czy zwierzęta.

Kolejną wadą tej metody jest to, że jej efekty utrzymują się stosunkowo krótko. Jeśli klimatyzacja jest bardzo zanieczyszczona i czujemy już z niej nieprzyjemny zapach, bywa po prostu nieskuteczna.

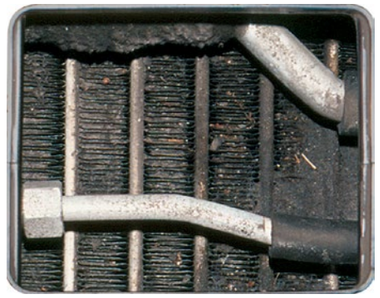
Metoda ultradźwiękowa

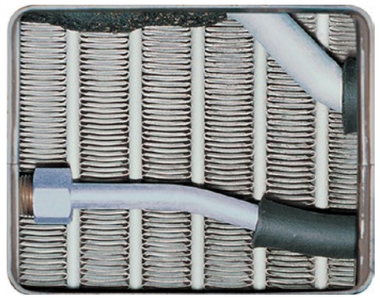
Odgrzybianie metodą ultradźwiękową polega na wpuszczeniu do układu wentylacji pojazdu pary powstałej w wyniku „rozbijania" cieczy ultradźwiękami. Do tego celu wykorzystuje się urządzenie wytwarzające ultradźwięki o częstotliwości 1,7 MHz, niesłyszalnych dla ucha ludzkiego. Zamieniają one mocno skondensowany płyn dezynfekujący w mgłę o średnicy kropel około 5 mikronów. W ten sposób powstaje widoczna mgiełka, która zasysana jest do układu wentylacji. Płyn dezynfekujący dociera do kanałów wentylacyjnych, przechodzi przez parownik, wnika również w tapicerkę i dywaniki. Procedurę wykonuje się podczas pracy układu klimatyzacji na obiegu wewnętrznym. Cała procedura trwa zazwyczaj około 30 minut. Aby można było bezpiecznie korzystać z pojazdu, należy dobrze przewietrzyć jego wnętrze.

Niewątpliwą zaletą tego rozwiązania jest możliwość dotarcia detergentu w postaci mgiełki w każde miejsce, gdzie cyrkuluje powietrze. Bardzo często przy stosowaniu tej metody uzyskuje się efekt „świeżości" wnętrza, ponieważ produkt neutralizuje zapachy znajdujące się w tapicerce i podsufitce. Jeżeli parownik w układzie klimatyzacji jest bardzo mocno zanieczyszczony, metoda ultradźwiękowa może sobie jednak nie poradzić z jego prawidłowym oczyszczeniem, a jedynie go odświeżyć. Ponadto pomijany jest w tej metodzie wlot zewnętrzny, którym jest zasysane powietrze do pojazdu.

Serwis układu klimatyzacji BG

Procedurę rozpoczyna się od mycia parownika za pomocą preparatu BG Frigi Clean, nr 709. Preparat ma postać suchej, aktywnej piany, wprowadzanej bezpośrednio na powierzchnię parownika. Dodatkowo pozostawia chemiczną warstwę antyseptyczną na parowniku, przez co nie rozwijają się na nim grzyby, pleśnie i inne mikroorganizmy.





Sucha piana dzięki dołączonemu aplikatorowi dociera bezpośrednio na parownik, rozpręża się, a następnie wypełnia całą jego powierzchnię wraz z obudową. Preparat dozowany jest zgodnie z kierunkiem przepływu powietrza. Podczas wykonywania procedury omijany jest wentylator, dlatego nie ma ryzyka jego uszkodzenia. Po włączeniu nawiewu klimatyzacji piana penetruje powierzchnię całego parownika. Następnie całość zanieczyszczeń wraz z resztkami piany spływa odpływem z układu klimatyzacji.

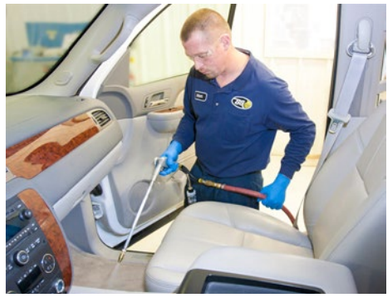
W odróżnieniu od produktów w formie pian dozowanych do kanałów wentylacyjnych na desce rozdzielczej preparat BG zawiera bardzo małą ilość wody, około 2%, co oznacza pełne bezpieczeństwo zastosowania w coraz bardziej kompaktowych i zabudowanych układach klimatyzacji oraz eliminuje ryzyko uszkodzenia elektroniki w pojeździe.

Preparat BG Frigi Clean, nr 709, nie tylko myje parownik, ale – co jest bardzo istotne – nakłada warstwę antyseptyczną, która zabezpiecza jego powierzchnię przed rozwojem pleśni i grzybów do 12 miesięcy. Przez oczyszczenie parownika nie tylko eliminowane jest źródło nieprzyjemnych zapachów, ale zwiększa się również wydajność układu klimatyzacji. Serwis czyszczenia parownika powinien być wykonywany minimum raz w roku.

Kolejnym punktem procedury jest chemiczne czyszczenie układu klimatyzacji oraz wnętrza pojazdu za pomocą preparatu Frigi Wave, nr 707. Podczas tego etapu oczyszczone zostają wszystkie elementy, które mogą być źródłem grzybów, pleśni oraz drobnoustrojów, począwszy od miejsca zasysania powietrza, przez cały układ klimatyzacji, aż po wnętrze pojazdu.

Aplikacja preparatu odbywa się za pomocą pneumatycznego pistoletu BG 9698, który pod ciśnieniem rozpyla Frigi Wave w postaci bardzo drobnej mgiełki. Do pracy aplikatora niezbędne jest źródło zasilania sprężonego powietrza. Najpierw ustawia się nawiew klimatyzacji na obieg zewnętrzny i preparat rozpylany jest przez wlot powietrza, znajdujący się najczęściej na podszybiu pojazdu. W ten sposób dezynfekowany jest kanał wlotowy do pojazdu, a preparat – zasysany przez wentylator do wnętrza układu klimatyzacji – dezynfekuje parownik, nagrzewnicę oraz kanały wentylacyjne. Po przełączeniu klimatyzacji na obieg wewnętrzny preparat rozpyla się wewnątrz pojazdu w celu zdezynfekowania poszczególnych elementów: foteli, podsufitki, dywaników. Preparat nie zawiera alkoholu, dlatego nie odbarwia powierzchni i jest bezpieczny dla wszystkich elementów wnętrza pojazdu. Na samym końcu dezynfekowany jest bagażnik. Preparat pozostawia się w cyrkulującym powietrzu wewnątrz pojazdu na ok. 10 minut. Procedura jest łatwa do wykonania i bardzo skuteczna w działaniu.

Po zastosowaniu preparatu Frigi Wave, nr 707, nie ma konieczności wietrzenia wnętrza pojazdu, co również skraca czas usługi. Składniki zawarte w preparacie są



nietoksyczne, nieżrące i ulegają biodegradacji. Serwis chemicznego czyszczenia układu klimatyzacji powinien być wykonywany dwa razy w roku.

Nie należy również zapominać, że istotnym czynnikiem mającym wpływ na prawidłowe funkcjonowanie układu klimatyzacji jest też prawidłowa praca sprężarki. W układzie klimatyzacji krąży czynnik chłodniczy, który rozprowadza olej smarujący sprężarkę i nawilżający uszczelnienia. Zbyt mała ilość czynnika chłodzącego ma wpływ na pogorszenie pracy układu klimatyzacji, jak również wycieki oleju, co powoduje niedostateczne smarowanie sprężarki, a dłuższe używanie klimatyzacji w tym stanie może doprowadzić do zatarcia kompresora. Jakość oleju ma kluczowe znaczenie do utrzymywania wysokiej wydajności klimatyzacji. Z czasem olej zaczyna gromadzić wilgoć, sprężarka zaczyna pracować coraz głośniej, spada wydajność chłodzenia i w ostateczności może dojść do kosztownych awarii układu klimatyzacji. Rozwiązaniem jest zastosowanie wysokiej jakości oleju BG Frigi Quiet, nr 7028.

Olej można dodać do układu podczas przeglądu klimatyzacji przy uzupełnianiu czynnika lub za pomocą odpowiedniego aplikatora bezpośrednio do układu podczas wizyty serwisowej. Olej BG Frigi Quiet, nr 7028, wpływa na szybsze schłodzenie wnętrza pojazdu, szczególnie podczas jazdy w skrajnie wysokich temperaturach zewnętrznych. Wycisza pracę sprężarki. Ponadto olej posiada wysoką stabilność na utlenianie w wysokich temperaturach i odporność na wilgoć, a zatem chroni kosztowne elementy sprężarki. Konserwuje elementy gumowe, przez co eliminuje prawdopodobieństwo wystąpienia wycieków gazu. Może być stosowany w układach klimatyzacji z czynnikiem R-1234yf lub R-134a.

Analizując opisane powyżej procedury serwisu układu klimatyzacji, z całą pewnością można stwierdzić, że zdecydowana większość z nich nie działa kompleksowo na wszystkie potencjalne źródła problemów w układzie klimatyzacji, a tym samym nie może zagwarantować użytkownikowi pojazdu 100% skuteczności. Metodą, która działa kompleksowo na cały układ klimatyzacji i wnętrze pojazdu, jest procedura oferowana przez firmę BG. Zastosowanie serwisu układu klimatyzacji BG oczyści cały układ oraz poprawi jego wydajność, od parownika po wloty powietrza. Nieprzyjemne zapachy, grzyby, pleśń zostaną zlikwidowane, a wnętrze pojazdu odświeżone. Ponadto po zastosowaniu oleju BG Frigi-Quiet® cały układ klimatyzacji zostanie zakonserwowany, co pozwoli uniknąć kosztownych napraw związanych z wymianą kompresora.

TEKST: MAREK DWORAK

MODEL DOBREGO KIEROWCY (KONSTYTUCJA KIEROWANIA SAMOCHODEM) /CZ.11/

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Zbliżam się do końca cyklu stanowiącego kompendium wiedzy dotyczącej doskonałego kierowania samochodem. Pozostało do omówienia wykonywanie manewru zatrzymywania pojazdu oraz inne przepisy porządkowe decydujące o właściwym zachowaniu na drodze.

Zacznijmy od przygotowania do zatrzymania. Mając na uwadze zasadę płynności jazdy i jej czytelności (jednoznaczności w odbiorze przez innych uczestników ruchu), musimy ją zrealizować także podczas zatrzymywania pojazdu. Nawet gdyby było to zatrzymanie krótkotrwałe, np. w celu wysadzenia pasażera, należy je odpowiednio przygotować: w warstwie informacyjnej skierowanej do współuczestników ruchu; w warstwie wykonawczej i w kwestii doboru miejsca. To takie nasze drogowe podejście do lądowania. Kierowca – analogicznie jak pilot – musi przed unieruchomieniem kół swojego pojazdu wykonać szereg czynności obserwacyjno-rozpoznawczych i przygotować swoją maszynę do zaprzestania jazdy. Pilot samolotu wie, na którym lotnisku, a nawet na którym jego pasie wyląduje, a dodatkowo jest wspomagany przez kontrolerów lotu. Kierowca musi pamiętać, gdzie wolno, a gdzie nie wolno się zatrzymywać i samodzielnie musi dokonać odpowiedniego doboru miejsca. Podobnie jak jazda, tak i zatrzymywanie się jest swojego rodzaju sztuką. Warto sobie to na wstępie uświadomić.

Dobór miejsca

Dobry kierowca pamięta o wszystkich miejscach **wyłączonych z możliwości zatrzymania pojazdu**. Są to:

1. skrzyżowania wraz z obszarem 10 metrów przed i za nimi – wbrew temu, co sądzą niektórzy, należy do niego nie tylko jezdnia, ale również chodnik i pobocze,
2. przejazdy kolejowe i tramwajowe z obszarem 10 metrów przed i za nimi,

3. przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów wraz z obszarem 10 metrów przed każdym przejściem lub przejazdem oraz obszarem 10 metrów za przejściem lub przejazdem na dwukierunkowych drogach o dwóch tylko pasach ruchu (po jednym dla każdego kierunku) – zakazy, podobnie jak w przypadku skrzyżowań i przejazdów, obejmują cały 10-metrowy obszar drogi,
4. obszary 10 metrów od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego – dotyczy kierowców pojazdów, które mogłyby (choćby częściowo) zasłonić znak,
5. przystanki pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinku 15 metrów w obie strony od znaku wskazującego przystanek (na całej długości zatoki przystankowej – jeżeli występuje, na całej długości tzw. żmijki przystankowej – jeśli zastosowano to oznakowanie poziome),
6. obszary jezdni odległe do 15 metrów od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z jej prawej strony ma tylko jeden pas ruchu,
7. tunele, mosty, wiadukty,
8. autostrady i drogi ekspresowe, z wyjątkiem oznaczonych parkingów i miejsc obsługi podróżnych,
9. obszary jezdni wzdłuż linii ciągłej lub w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli kierujący pojazdami wielośladowymi podczas omijania tak zatrzymanego pojazdu musieliby najeżdżać na linię ciągłą,
10. jezdnie wzdłuż linii krawędziowej przerywanej (P-7a), jezdnie i pobocza wzdłuż linii krawędziowej ciągłej (P-7b) *(rys. 1)*,
11. jezdnie wzdłuż lewej ich krawędzi, z wyjątkiem znajdujących się w obszarze zabudowanym dróg jednokierunkowych *(rys. 2)* lub jezdni dwukierunkowych o małym natężeniu ruchu *(rys. 3)*,

fot. Frederick Tubiermont/Unsplash

12. pasy wewnątrz drogi rozdzielające jezdnie jednokierunkowe,
13. drogi rowerowe, pasy rowerowe, śluzy rowerowe.

Zakazy w miejscach opisanych w punktach 1-3 związane są nie tylko z koniecznością zapewnienia ich przepustowości, lecz również, a nawet przede wszystkim, z niezbędnością zapewnienia pełnej widoczności i możliwości obserwacji sytuacji drogowych oraz uczestników ruchu. Właśnie z tego powodu zabronione jest zatrzymanie pojazdu na poboczu i chodniku.

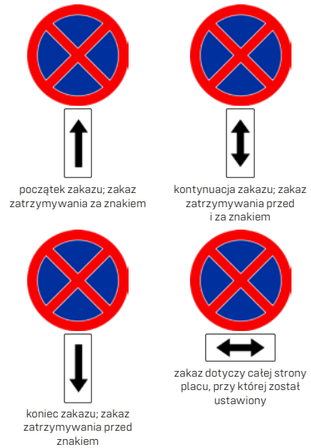
Zakazy w miejscach opisanych w punktach 8 i 11-12 związane są dodatkowo z zagrożeniem powodowanym włączaniem się do ruchu na drogach ze zwiększoną prędkością, dużym natężeniem ruchu lub koniecznością przejechania przez część jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym.

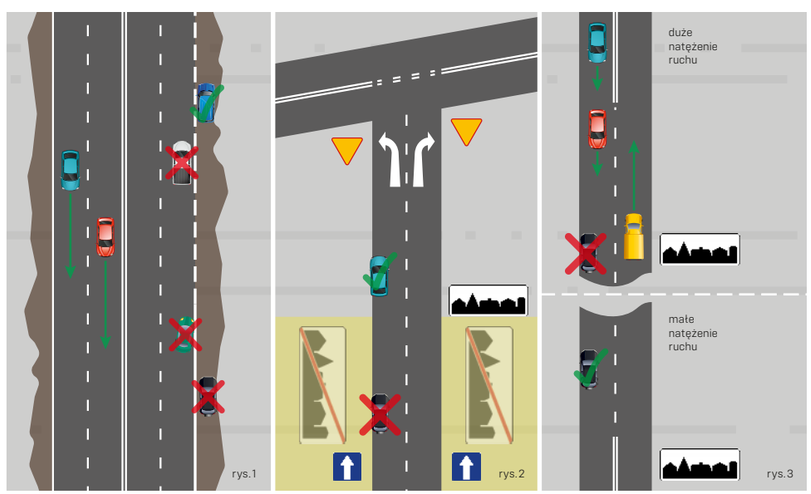
Dopełniającym zakazem jest wyłączenie z możliwości zatrzymania pojazdu miejsc, w których pojazd nie byłby widoczny z odpowiedniej odległości przez innych kierujących oraz w których z innych względów powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienie. Takimi miejscami mogą być (ale nie muszą) zakręty, miejsca przed lub za wzniesieniami, zwężenia przekroju jezdni. Powodem wystąpienia ograniczenia może też być znaczny wzrost natężenia ruchu w danym obszarze.

Oprócz tego bardzo rozbudowanego katalogu miejsc, ograniczającego możliwość zatrzymania pojazdu, a wynikającego z przepisów ogólnych, musimy liczyć się występowaniem znaku zakazu ustawianego na podstawie decyzji organu zarządzającego ruchem na danej drodze.

Będzie to znak B-36: zakaz zatrzymywania, **który obowiązuje po tej stronie drogi, po której został ustawiony, i dotyczy jezdni oraz chodnika lub pobocza, chyba że umieszczona pod nim tabliczka wyłącza jakąś część drogi spod obowiązywania zakazu**. Znak obowiązuje do najbliższego skrzyżowania, chyba że wcześniej został odwołany tabliczką T-25c. Katalog tabliczek stosowanych do znaku B-36 i ich znaczenie przedstawia się następująco »

Dopełniającym zakazem jest wyłączenie z możliwości zatrzymania pojazdu miejsc, w których pojazd nie byłby widoczny z odpowiedniej odległości przez innych kierujących.





fot. Meric Dagli/Unsplash

Przygotowanie do zatrzymania

Oczywistym jest, że cały czas rozwiązujemy zagadnienie zatrzymania pojazdu niezwiązane z sytuacją unieruchomienia go w związku z przepisami (znak STOP, czerwony sygnał na sygnalizatorze, przechodzenie przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, itp.), albo warunkami ruchu (zator drogowy, itp.).

Rozwijając to, co napisałem we wstępie, pragnę przedstawić następującą – jedyną właściwą – kolejność czynności kierowcy, który postanowił zatrzymać pojazd:

» sprawdzenie sytuacji w lusterkach wstecznych; jeśli potrzeba zatrzymania się wynikła stosunkowo nagle, czyli nie była wcześniej zaplanowana i przygotowywana *(patrz pkt 2)*, to w przypadku możliwości utrudnienia ruchu, szczególnie przy większym jego natężeniu, powinniśmy chwilowo z zatrzymania zrezygnować; należy wówczas lepiej przygotować zatrzymanie w innym miejscu, albo powrócić na miejsce wybrane wcześniej przygotowując innych uczestników ruchu do realizacji naszego zamiaru zatrzymania pojazdu,

» przygotowanie innych uczestników ruchu drogowego do realizacji naszego zamiaru; mile widziane będzie w tym celu użycie kierunkowskazu – piszę mile, bowiem przepisy wymagają od nas jego użycia w przypadku zmiany pasa ruchu lub kierunku jazdy, a zatrzymanie nie zawsze będzie się z tym łączyło; umówmy się, że doskonały kierowca **zawsze** (nawet w przypadku braku obowiązku) **wskaże kierunkowskazem zamiar zatrzymania pojazdu**,

» w przypadku deficytu miejsc odpowiednich do zatrzymania i konieczności poszukiwania właściwego miejsca powinniśmy ułatwić kierującym pojazdami jadącymi za nami wyprzedzenie nas, a jeżeli z powodu braku miejsca nie jest to możliwe – jak najsprawniej dokonywać obserwacji i ewentualnie kwartałem ulic powrócić na miejsce, które nas interesuje (jest szansa, że w tym czasie dokona się rotacja pojazdów).

Przedstawiłem bardzo restrykcyjne wymogi. Mam pełne przekonanie, że tylko ich spełnianie spowoduje, że będziemy mogli się zaliczać do na razie niestety bardzo elitarnego grona doskonałych kierowców. Do katalogu mierników (kryteriów) odróżniania jakości kierowania, oprócz sposobu używania kierunkowskazów i sposobu dokonywania zmiany pasa ruchu, zalicza się sposób zatrzymywania (parkowania) pojazdu. Spełnianie wszystkich wymogów, które stawiam, odróżnia kierowców współpracujących na drodze z innymi współuczestnikami ruchu od chaotycznych egoistów.

Sposób ustawienia pojazdu

W tej kwestii znów mamy sporo ograniczeń, których należy skrupulatnie przestrzegać. Przepisy stawiają przed kierującym następujące wymogi:

» zatrzymując pojazd na jezdni, jest obowiązany ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równolegle do niej,

» zatrzymując pojazd na chodniku kołami jednego boku, obowiązany jest pozostawić wolne miejsce o szerokości minimum 1,5 metra (trzy duże płyty chodnikowe, bo każda z nich ma 50 cm szerokości), o ile wystarczy to dla spełnienia warunku nieutrudniania ruchu pieszych,

» zatrzymując pojazd na chodniku kołami przedniej osi, obowiązany jest pozostawić wolne miejsce o szerokości minimum 1,5 metra, o ile wystarczy to dla spełnienia warunku nieutrudniania ruchu pieszych; kierowca obowiązany jest także zainteresować się, czy tak ustawiony pojazd nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni,

» zatrzymując cały pojazd na chodniku, obowiązany jest pozostawić wolne miejsce o szerokości minimum 1,5 metra, o ile wystarczy to dla spełnienia warunku nieutrudniania ruchu pieszych.

Zatrzymanie pojazdu na chodniku (choćby częściowo) dotyczy tylko pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 tony. Ustawienie całego pojazdu na chodniku możliwe jest jedynie w przypadku samochodów osobowych, motocykli, motorowerów, rowerów i wózków rowerowych. Jeśli kierujemy pojazdem nawet tak małym jak Fiat Panda (lub innym), ale w wersji Van (o ile dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 t), zatrzymanie go w całości na chodniku dopuszczalne jest tylko wówczas, gdy taki sposób ustawienia wskazują znaki drogowe D-18 z tabliczką T-30a.

Jeśli nie ma dedykowanych do zatrzymywania (parkowania) znaków (oczywiście mogą one częściowo usunąć niektóre ograniczenia z przepisów ogólnych, np. pozwolić na zatrzymanie bliżej niż 10 m od skrzyżowania na wylotach dróg jednokierunkowych), to stosunek powierzchni chodnika zajętego przez zatrzymany pojazd do powierzchni jezdni dobieramy pod kątem wielkości natężenia ruchu pojazdów i pieszych na danym odcinku drogi. Im większy ruch pieszych, tym więcej chodnika pozostawiamy do ich dyspozycji, im większy ruch pojazdów, tym mniej jezdni staramy się zająć.

Do katalogu mierników (kryteriów) odróżniania jakości kierowania, oprócz sposobu używania kierunkowskazów i sposobu dokonywania zmiany pasa ruchu, zalicza się sposób zatrzymywania (parkowania) pojazdu.

Podsumowując: doskonały kierowca dba o to, żeby wykonując manewr zatrzymania swojego pojazdu, nie utrudniać ruchu innych oraz aby zatrzymany pojazd ustawiony był właściwie i precyzyjnie – nie blokował ruchu innych jego uczestników i zajmował jak najmniej deficytowego miejsca. Powtórzę to, od czego zacząłem ten odcinek: podobnie jak sama jazda, tak i zatrzymywanie pojazdu (parkowanie) jest sztuką. Dodatkowo miejmy świadomość, że nieprzestrzeganie przepisów lub zwykłe niechlujstwo mogą utrudniać korzystanie z dróg, a w pewnych przypadkach bezpośrednio przyczynić się do wygenerowania zdarzenia drogowego.

Sposób zatrzymywania pojazdu i usytuowanie unieruchomionego pojazdu świadczą o jego kierowcy, o jakości kierowania.

ciąg dalszy w następnym numerze

fot. Christian Vasile/Unsplash

wyborkierowcow.pl
15/03/2020

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – porównanie

Wraz z piątą generacją Forestera Subaru wprowadza do swojej europejskiej gamy napęd hybrydowy. Ale to nie jest pierwszy hybrydowy SUV tej wielkości na rynku – czekają już na niego m.in. Honda CR-V Hybrid i Toyota RAV4 Hybrid. Sprawdziliśmy, jak nowy Forester wyjdzie ze starcia z nimi. (...)

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – nadwozie, wnętrze

Pod względem wymiarów testowane auta prezentują zbliżony poziom. (...) Subaru odstaje, ale bardzo nieznacznie – od pozostałej dwójki jest o 4 cm węższe, ale też o 2,5 cm dłuższe, a przy okazji najwyższe w stawce – ma solidne 173 cm „wzrostu". Wynika to przede wszystkim z najbardziej podniesionego zawieszenia Forestera – jego osłona silnika znajduje się aż 22 cm nad nawierzchnią (w CR-V prześwit wynosi 19,4 cm, a w RAV4 – 19 cm). (...)

Podobne rozmiary opisywanych samochodów mogą sugerować porównywalną wielkość wnętrz, tymczasem akurat w tej kwestii da się zauważyć niemałe rozbieżności. Jedno, co łączy całą trójkę, to fakt, że są po prostu przestronnymi autami. Każde w komfortowych warunkach przewiezie cztery osoby o wzroście 185 cm, a krótsze przejażdżki da się znieść w piątkę. Forester „gra" jednak w nieco innej lidze – to najprzestronniejszy SUV tej klasy (prowadzenie odebrał... swojemu poprzednikowi). Kierowca Subaru może odsunąć fotel dalej od pedałów niż w luksusowych limuzynach (o 6–8 cm bardziej niż u obu rywali), dzięki czemu swobodnie rozsiądzie się tu nawet „dwumetrowiec". Co najważniejsze, za nim pozostanie całkiem sporo miejsca na kolana osób siedzących na kanapie – w drugim rzędzie Forester zapewnia największą w teście przestrzeń na nogi. Do tego ma zdecydowanie najszerszą kabinę – docenią to trzy osoby, którym przyjdzie podróżować z tyłu. (...)

Pod względem widoczności z miejsca kierowcy wyróżnia się Forester – to zasługa najcieńszych słupków, największych okien, odsuniętych od nich lusterek oraz wycieraczki dojeżdżającej niemal do samego słupka obok kierowcy.

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – bagażnik

(...) Tylko Subaru przewidziało haki (po dwa na burtę) do zawieszenia np. siatek z zakupami. Do jego atutów należą też największa szerokość między nadkolami (najmniejsza jest w RAV4) oraz zdecydowanie najszerszy otwór załadunkowy (na przeciwnym biegunie jest ten w CR-V). (...)

Honda zapewnia największą ładowność w porównaniu – 549 kg (Subaru: 493, Toyota: 501 kg), za to jeśli przyjdzie pociągnąć przyczepę, jej masa nie może przekroczyć skromnych 750 kg. RAV4 radzi sobie z takimi ważącymi do 1650 kg, a Forester ma aż 1870 kg uciągu. Korzystający z bagażników dachowych docenią fakt, że w Subaru podczas załadunku lub rozładunku nie muszą stać na wąskim progu drzwi – mogą skorzystać z szerokich karbowanych (więc nie śliskich) stopni umieszczonych po bokach siedziska kanapy. (...)

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – prowadzenie, hamulce

Rodzinny charakter zazwyczaj kłóci się ze sportowymi aspiracjami, zresztą nabywcy tego typu samochodów przeważnie nie myślą o dynamicznym pokonywaniu serpentyn. Gdyby jednak za kierownicą sporego SUV-a szukali nieco frajdy z takiej jazdy, najwięcej znajdą jej w Subaru. Mimo dużego prześwitu i niezbyt sztywno zestrojonego zawieszenia japońska nowość zaskakuje naturalną zwinnością i podatnością na polecenia prowadzącego. Wyraźne przechyły boczne nie przeszkadzają autu zaskakująco posłusznie podążać za ruchami kierownicy. Forester wykazuje się delikatną podsterownością w ciasnych łukach, a po ujęciu gazu równie delikatnie zacieśnia tor jazdy. Ewentualne interwencje elektroniki nie są brutalne, tym samym nie odbierają przyjemności z jazdy. (...)

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – układ napędowy, osiągi

(...) Konstruktorzy Subaru nie mają równie dużego doświadczenia w tworzeniu hybryd, ale nie zdecydowali się na kopiowanie innych rozwiązań i też poszli własną drogą. Oczywiście użyli jednego ze swoich sztandarowych rozwiązań – benzynowego silnika typu bokser, czyli o przeciwsobnym ułożeniu cylindrów. Z dwóch litrów pojemności rozwija on moc 150 KM oraz 194 Nm momentu obrotowego i, podobnie jak konstrukcje obu rywali, nie korzysta z turbodoładowania. Wspomaga go bardzo niewielka jednostka elektryczna (jedynie 16,7 KM i 66 Nm), zintegrowana z bezstopniową skrzynią Lineartronic. Oba silniki napędzają wszystkie cztery koła Forestera – tak jak w CR-V, tylne są wprawiane w ruch za pomocą wału napędowego i elektronicznie sterowanego sprzęgła wielopłytkowego. Tak niewielkie wsparcie „elektryki" ma swoje atuty. Wiele osób doceni fakt, że dzięki temu układ napędowy Forestera zachowuje się niemal jak w typowym aucie z benzynowym silnikiem bez turbodoładowania – pracuje bardzo kulturalnie i sprawnie reaguje na dodanie gazu, miarowo rozwijając moc i pozwalając precyzyjnie ją dozować. Zapewnia za to odczuwalnie lepsze przyspieszenie przy niskich obrotach, przy których stricte benzynowym jednostkom brakuje „pary". Pomaga mu w tym jedna z najlepszych bezstopniowych skrzyń na rynku. Do ok. 3000 obr./min działa ona podobnie do tych w Hondzie i Toyocie, utrzymując silnik na niezbyt wysokich obrotach – mniej więcej odpowiadających położeniu pedału gazu (a więc stałych przy jego niezmiennym wciśnięciu). Jeśli jednak kierowca bardziej wyprostuje prawą nogę, przekładnia Subaru jako jedyna w teście zaczyna symulować zmiany biegów, by nie męczyć uszu podróżnych jednostajnym wyciem. Co prawda szybkość owych „zmian" przypomina automaty sprzed lat, ale w ich trakcie auto nie przestaje przyspieszać, lecz po prostu na chwilę (mniej więcej sekundę) nieznacznie traci impet. Po przesiadce z CR-V albo RAV4 żaden dynamicznie usposobiony kierowca nie będzie tu narzekał. Zwłaszcza że sam dźwięk benzynowej jednostki jest przyjemniejszy niż u obu rywali. (...)

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – systemy bezpieczeństwa, wyposażenie, cena

W samochodach służących do wożenia rodziny bezpieczeństwo wszystkich podróżnych jest wyjątkowo istotne. Wszyscy trzej producenci doskonale zdają sobie z tego sprawę, dlatego cała testowana trójka seryjnie oferuje bogaty zestaw systemów wspierających prowadzącego podczas jazdy. Należą do niego m.in. wspomaganie utrzymania auta na własnym pasie ruchu, autonomiczne hamowanie przed przeszkodą, zachowywanie stałej odległości od poprzedzającego pojazdu, dostosowywanie prędkości do aktualnego limitu oraz automatyczne przełączanie ze świateł drogowych na mijania, by nie oślepiać innych kierowców. CR-V i Forester dokładają jeszcze asystenta martwych pól. Do licznych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo w Subaru należą diody pod przednią szybą, ostrzegające m.in. przy niezamierzonym przekraczaniu linii na drodze. Ale Subaru nie poprzestaje na tym. Japoński producent wyposażył najnowsze wydanie swojego SUV-a w kilka dodatkowych rozwiązań. Kamera umieszczona w daszku nad górnym ekranem obserwuje twarz kierowcy, sprawdzając, czy ten wystarczająco koncentruje się na drodze. Jeśli nie, system ostrzega go dźwiękiem i komunikatem między zegarami. Choć czasami układ okazuje się delikatnie „przewrażliwiony" i reaguje na przykład, gdy prowadzący podczas dojeżdżania pod niewielkim kątem do głównej drogi obróci się, żeby sprawdzić, czy nic nią nie nadjeżdża. Generalnie jednak działa bardzo dobrze i faktycznie jest w stanie „upomnieć" kierowcę we właściwym momencie, zapobiegając nieszczęściu. Wspomniana kamera ma jeszcze jedną funkcję – dotychczas nieznaną i dla niektórych pewnie dosyć kontrowersyjną. Potrafi bowiem rozpoznawać twarze i jeśli na fotelu kierowcy wykryje jedną z zapamiętanych uprzednio osób (maksymalnie pięciu), może automatycznie przestawić siedzenie i lusterka w zapisaną przez nią pozycję, przywoła też jej ustawienia klimatyzacji czy radia. Ciekawostką – choć nie nowością w Foresterze – jest kolejna kamera, umieszczona w obudowie prawego lusterka wstecznego i obserwująca okolice przedniego koła. Dzięki niej po włączeniu biegu wstecznego widokowi z kamery cofania na głównym ekranie towarzyszy obraz przedniego prawego narożnika nadwozia na górnym wyświetlaczu (można go także uruchomić przyciskiem, ułatwiając sobie np. zaparkowanie wzdłuż krawężnika). Następne dwie kamery znajdują się po bokach wewnętrznego lusterka wstecznego. Stale obserwują one drogę, wspomagając pracę asystentów pasa ruchu i znaków, adaptacyjnego tempomatu oraz układu zapobiegającego najechaniu na auto z przodu. Mają jeszcze jedno bardzo przydatne zadanie – rozpoznają moment, w którym pojazd stojący na światłach albo w korku przed Subaru rusza z miejsca, i informują o tym prowadzącego, powstrzymując go przed tamowaniem ruchu. Warto też wspomnieć, że Forester uzyskał najlepszy wynik w segmencie podczas testów zderzeniowych Euro NCAP. Co najlepsze, mimo najbogatszej konfiguracji z całej porównywanej trójki, Forester okazuje się najtańszą propozycją. W testowanej topowej wersji Platinum kosztuje nieco ponad 170 tys. zł. (...)

Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 – podsumowanie

Wygrywa nowość Subaru. Forester to propozycja łącząca najwięcej atutów – wyjątkowo przestronne wnętrze, wyborny komfort podróżowania, pewne prowadzenie, przyjemnie pracujący układ napędowy, najlepsze zdolności poza wyasfaltowanymi drogami oraz przepastny pakiet aktywnych systemów poprawiających bezpieczeństwo. A wszystko w najniższej cenie w porównaniu.

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

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

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

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