

NR 58 (1/2015)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

TECHNIKA

Żeby jechać, trzeba widzieć

ROZMOWY

Lubię gorzki smak i Subaru

- rozmowa z **Korą**

LUTY 2015

02 >



ISSN 1897-1989



9 771897 198507





Czego pragnie polski mężczyzna

Otyle o ile na pytanie „czego pragnie kobieta” (nie tylko w Polsce), nawet najlepsi naukowcy nie śmia się wypowiadać – bo a nuż w tzw. międzyczasie ona zmieni zdanie – o tyle w przypadku mężczyzn sprawa jest nieco prostsza.

Naturalnie na temat znacznej części pragnień typowego mężczyzny nie mogę wypowiadać się na łamach niniejszego magazynu – istnieje przecież duże prawdopodobieństwo, że nasze pismo trafi w ręce nieletnich. Nie jest też moim zamiarem jakaś bardziej dogłębna analiza, gdyż nie czuję się do tego predystynowany. Nie chciałbym też snuć jakichś teorii bez konkretnych danych. Po zarysowaniu tego, o czym nie będę pisał, czas przejść do meritum, czyli czym właściwie chciałbym się z Państwem podzielić. Otóż tym razem (niemalże wyjątkowo!) rzecz będzie o motoryzacji.

A jeżeli już o motoryzacji, to o największym fragmencie rynku samochodów osobowych, czyli tak zwanym segmencie C. Powołując się na Wikipedię, segment C to „klasa niższa średnia”, czyli samochody, „które cechuje zwarta, kompaktowa budowa zapewniająca jednak względny komfort jazdy dla 4 dorosłych osób i uniarkowanie duża przestrzeń na bagaż”.

Naturalnie u tych z Państwa, którzy (podobnie jak niżej podpisanym) pamiętają czasy Fiata 126p oraz

luksusowego 125p, powyższe określenie może wzbudzić uśmiech na twarzy.

No cóż, czasy się zmieniają i dziś to właśnie segment C jest największym segmentem na naszym rynku. W ubiegłym roku prawie 30% wszystkich nowych samochodów zarejestrowanych w naszym kraju reprezentowało tę właśnie kategorię. A gdybyśmy doliczyli tutaj także tzw. małe SUV-y, czyli częstokroć auta o podobnych wymiarach, lecz o nieco tylko wyższym zawieszaniu, to otrzymamy wręcz ponad połowę nowych rejestracji.

Tak więc w kategoriach motoryzacyjnych to, czego oczekują nabywcy w tym właśnie segmencie, może jak najbardziej być traktowane jako reprezentatywny głos większości. Dlaczego więc na wstępie ograniczyłem się do uwzględnienia tylko męskich głosów? Nie, to nie jest szowinizm. To czysta pragmatyka nawiązująca do źródła informacji.

A ta konkretnie pochodzi z corocznego badania (chodzi o plebiscyt „Best Cars”) dokonywanego w całej praktycznie Europie przez wydawnictwo Motor Presse Stuttgart, wydawcę popularnego w Polsce magazynu motoryzacyjnego „Auto Motor i Sport”. A że magazyny motoryzacyjne czytują w przeważającej większości właśnie mężczyźni, to o ich preferencjach można w tym kontekście z dopuszczalnym marginesem błędów mówić.

Zazwyczaj ze względu na afiliację polskich kierowców do motoryzacji niemieckiej w cytowanym segmencie C wygrywa zwykle któryś z produktów koncernu budującego (zgodnie z nazwą) samochody dla ludu, lecz tym razem stało się inaczej.

Ku zaskoczeniu zarówno organizatorów konkursu „Best Cars”, jak i naszemu, w najnowszej edycji zwycięzcą okazał się... nasz WRX STI. Prawdopodobnie po raz pierwszy w wieloletniej historii plebiscytu „Best Cars” w największym segmencie rynkowym triumfuje tak nietypowy, oryginalny samochód.

I to właśnie skłoniło mnie do wyciągnięcia wniosków dotyczących preferencji polskich mężczyzn. Preferencji, które nie tylko wyróżniają ich na tle mężczyzn z innych państw naszego kontynentu, ale być może rzucają też światło na inne dziedziny życia.

Wnioskiem jest bowiem, że polski mężczyzna ceni sobie zarówno piękno, jak i nadzwyczajny temperament połączony z... nienagannym prowadzeniem. A przy tym wszystkim nie zapomina też o bezpieczeństwie i komforcie dla rodziny.

Pozostaje mi tylko chyba życzyć wszystkim Panom, aby tacy właśnie byli, a Paniom, aby takich mężczyzn spotykały na swej drodze życia.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

- 6** **AKTUALNOŚCI**
- 14** **RAJDY**
Szampański finał sezonu
- 18** **ROZMOWY**
Lubię gorzki smak i Subaru
- rozmowa z Korą
- 26** **TECHNIKA**
Żeby jechać, trzeba widzieć
- 34** **ZŁOT PLEJAD**
Góralu, czy ci nie żal...
czyli relacja z Trasy Turystyczno-Szosowej
- 42** **BEZPIECZEŃSTWO**
Program przedłużonej gwarancji
- 44** **PASJE**
Relacja z pokazu nieba zorganizowanego
przez Gliwicki oddział PTMA
- 50** **MAŁE RAJDY**
Złoty początek, jesienny koniec
- 54** **WYDARZENIA**
Mongolia Charity Rally /cz. 3/
- witaj Mongolio!
- 62** **FELIETON**
Tyż prowda, czyli czarna lista
kontra biały, figowy listeczek
- 64** **SKLEPIK**
Badge of Ownership w Polsce
- 66** **PISZA O NAS**





SUBARU BOXER w „Top Ten”

268 koni mechanicznych, współpracujących z czterema przeciwstawnymi tłokami - tyle właśnie potrzeba, by dostać się do najlepszej dziesiątki nowych silników roku 2015, wybranej przez redakcję amerykańskiego serwisu motoryzacyjnego WARDSAUTO. I właśnie tyle mocy posiada silnik Subaru o oznaczeniu kodowym FA20. Oczywiście zbudowany jest w tradycyjnym dla firmy układzie bokser o pojemności dwóch litrów oraz dozbrowny jest w turbosprężarkę. Moc, czyli podane już wyżej

268 koni mechanicznych, dostępna jest od 5600 obrotów na minutę. W takiej specyfikacji silnik ten napędza amerykańską wersję modelu WRX. W naszych rodzimych salonach znajdziemy tę nagrodzoną jednostkę (z nieco mniejszą mocą maksymalną) pod maską Forestera 2.0XT.

Do najlepszej „dziesiątki” Ward’a mogą trafić jedynie silniki spełniające konkretne warunki. Tym razem wybierano spośród trzydziestu siedmiu jednostek napędowych. Każda z nich musiała być opracowana jako zupełnie nowa bądź poważnie przeprojektowana

względem poprzednika. Musiała również zasilać samochód dostępny w Stanach Zjednoczonych, nieprzekraczający ceny salonowej w wysokości sześćdziesięciu tysięcy dolarów.

Jurorzy oceniali jednostki napędowe pod kilkoma aspektami. Punkty można było zdobyć w następujących kategoriach: moc, moment obrotowy, zastosowana technologia, zużycie paliwa, konkurencyjność na rynku oraz głośność i kultura pracy.

Silnik Subaru zwrócił uwagę jurorów z Ward nie tylko swoimi



Subariada ma się świetnie i znowu kusi

Wszystko zaczęło się od internetowego Forum Subaru w lutym 2013 roku. To tam zainspirowani wpisem jednej z forumowiczek poszukiwacze przygód postanowili połączyć siły i przetestować swoje maszyny spod znaku „Plejad” na dalekiej i dość wymagającej trasie. Wybór padł na Rumunię, a inicjatywę ochrzczono mianem „Subariady”. Zaledwie dwa i pół miesiąca później zorganizowani w dziesięć załóg ochotnicy siedzieli już za sterami swoich pojazdów, realizując z zapalem swą wielką „majówkę z wampirami” w Transylwanii. Pomysł wypalił i od razu zapalił podróżników do kolejnej wyprawy jeszcze we wrześniu tego samego roku.

Tym razem droga wiodła na Krym. Udana edycja drugiej Subariady pociągnęła za sobą dwie kolejne, ubiegłoroczne – majową powtórkę z Rumunii i wakacyjną wyprawę do Armenii i Gruzji. Impreza i w tym roku zapowiada się wyborowo. Tym razem w czerwcu, a później we wrześniu od podszewki poznać będzie można Bułgarię. Wszystkich tych, którym niestraszone błoto, kurz, pył, kamienie, rzeki, lasy i wszelkie inne przyrodniczo-pogodowe niespodzianki na trasie, zapraszamy do lektury Forum Subaru, a po jej zgłębieniu – do podjęcia decyzji o uczestnictwie w Subariadzie. Lista do Bułgarii jest wciąż otwarta! ■

Subaru z siedmioma wyróżnieniami od IIHS

Nowy rok dopiero się rozkręca, a Subaru znowu wysuwa się na zdecydowane prowadzenie pod względem liczby wyróżnień przyznanych przez amerykański Insurance Institute of Highway Safety (IIHS). Pod koniec grudnia ubiegłego roku Fuji Heavy Industries – producent samochodów Subaru, poinformował o nadaniu całej palecie modelowej w specyfikacji 2015, tj. Legacy, Outbackowi, Foresterowi, Imprezie, XV Crosstrek, WRX i BRZ, tytułu „Top Safety Pick”. Ponadto Subaru nadal pozostaje jedynym producentem samochodów na świecie, któremu udało się tego dokonać i to już po raz szósty z rzędu!

Wyróżnione modele przeszły pomyślnie komplet podstawowych testów IIHS mających na celu ocenę bezpieczeństwa podróżnych podczas zderzeń czołowych i bocznych oraz dachowania, a także badanie mające na celu zweryfikowanie zachowania zagłówek w chwili uderzenia w tył pojazdu. Szczęść pierwszych spośród wymienionych wyżej modeli otrzymało najwyższą możliwą ocenę „dobrą” w każdym z pięciu przeprowadzonych testów, BRZ otrzymało natomiast cztery oceny „dobre” i jedną „akceptowalną”. Takie noty przesądziły o nadaniu wszystkim miana TSP.

Na uwagę zasługuje również fakt, że Legacy, Outback, Forester, Impreza i XV Crosstrek, wyposażone opcjonalnie w najnowszą wersję systemu EyeSight, otrzymały dodatkowy plus przy tytule TSP (EyeSight debiutujący obecnie w Europie w Outbacku jest na polskim rynku wyposażeniem standardowym). System ten uzyskał maksymalną liczbę sześciu punktów i najwyższą notę „superior” w badaniu mającym na celu ocenę rozwiązań pomagających kierowcy uniknąć zderzenia. To zdecydowało o dodatkowym wyróżnieniu wymienionych modeli. Co więcej, w kategorii małych samochodów Impreza i XV Crosstrek były jedynymi z testowanych przez IIHS pojazdów, którym udało się tego dokonać.

Siedem modeli Subaru wyróżnionych przez Instytut to prawdziwy zaszczyt i powód do dumy. Tak dobry wynik potwierdza poziom bezpieczeństwa, jaki samochody te zapewniają nie tylko osobom, które nimi podróżują, lecz również pozostałym użytkownikom dróg. ■

ponadprzeciętnymi osiągnięciami, lecz również wydajnością, którą cechuje mniejsze zużycie paliwa bez rezygnacji z mocy.

Warto też przypomnieć, że to już czwarty laur, jaki zdobyło Subaru w tym konkursie. Poprzednio dwukrotnie nagrodzona została (w latach 2004 i 2010) legendarna już jednostka napędowa EJ25, która charakteryzowała się pojemnością 2,5 litra, oraz poprzedni, dwulitrowy silnik FA20 (w roku 2013). Tym bardziej miło jest poinformować, że w tym roku tytuł również został „w rodzinie”. ■



Plejady z Fuji na salonie samochodowym w Tokio

Mocarnie. Tym jednym wyrazem można by opisać okazałe stanowisko Subaru na tegorocznym Tokyo Auto Salon, odbywającym się jak co roku w japońskiej prefekturze Chiba. „Gwiazdy” można było zobaczyć w dniach 9–11 stycznia.

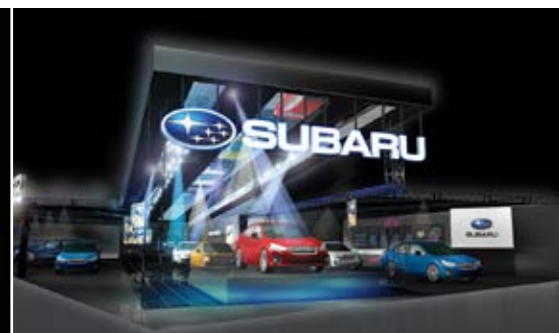
Salon ten od dwudziestu siedmiu edycji łączy ze sobą najmocniejsze i najlepsze auta, jakie mają producenci z dostępnymi dla nich, topowymi częściami typu „custom”. Śmiało

można powiedzieć, że moc i muskulatura promowanych tam modeli jest niejako priorytetem dla każdego wystawcy. Jest nowoczesnie, szybko, kolorowo, głośno i bez wątpienia hi-techowo. W końcu mówimy tu o Japonii...

Jednak targi te byłyby bez wątpienia ubogie, gdyby zabrakło na nich sportowych maszyn spod znaku „Plejad”. Dlatego Subaru przygotowało silną grupę mocno zindywidualizowanych aut oraz

kilka pojazdów koncepcyjnych, ukazujących sportową przyszłość marki.

Piękne, ascetycznie czarne stoisko japońskiej marki przełamywały kolorowe nadwozia aut. Jednak najbardziej krzykliwe i budzące najwięcej emocji były trzy modele stworzone specjalnie z myślą o motosporcie. Był to po pierwsze obłędnie ospojlerowany, wyglądający jak płaszczka BRZ GT300, którego specyfikacja odpowiada przepisom



Super GT. Wyścigi te możemy porównać z wyścigami DTM, z którymi w zasadzie od roku 2014 ujednolicono przepisy. Na stanowisku obok można było podziwiać sam silnik tego niedużego wyścigowego przecinaka.

Drugie zapierające dech auto to mocno niebieskie WRX STI NBR Challenge, specjalnie przygotowany na coroczny, dwudziestoczterogodzinny wyścig wytrzymałościowy na pętli północnej „Nordscheife” słynnego

toru Nurburgring. Muskularne nadwozie skrywa dwulitrowego, turbodoładowanego boksera zgodnego z wymogami klasy SP3T. Motor ten generuje 340 koni i zgodnie z założeniem konstruktorów ma za zadanie wytrzymać całą dobę pracy na najbardziej ekstremalnych obrotach.

Ostatnią czysto sportową maszyną było również WRX STI. Tym razem przygotowane na zawody Japan Rally Championship. Model

ten wyróżniał się pięknym, typowo rajdowym body-kitem oraz białą-błękitno-szarymi barwami nadwozia. Maszyna, którą prowadzić będzie kierowca Toshihiro Arai, została przygotowana przez mistrzów z działu STI specjalnie pod kątem rajdów. I mimo iż bazą był ten sam silnik co w modelu produkcyjnym, ma on pewne znaczące modyfikacje. STI postanowiło zrezygnować z mocy... na rzecz momentu obrotowego. Ta próba zaowocowała silnikiem o mocy 265 KM (czyli blisko



» 50 mniej niż seryjna jednostka) na rzecz 490 Nm! Okazuje się bowiem, że nowe rajdowe Subaru nie musi być jeszcze szybsze. Według STI wystarczy, by było jeszcze bardziej zrywane i reagowało na dodawanie gazu z większą agresją i wigorem.

Drugą część wystawy zajęły modele pokazowe, czyli cztery „koncepty”. Miały to być najlepsze, najszybsze i najnowsze odmiany bestsellerów, czyli: Legacy B4 Blitzen, Subaru XV Sport oraz Subaru Levorg S, opracowane przez dział STI, a także WRX S4, zmodyfikowane przez zespół PROVA.

Pierwsza z nich to wyglądająca rasowo, krwistoczerwona limuzyna bazująca na modelu Legacy. Lakier w odcieniu „Premium Red” (zarezerwowany dla wersji Blitzen) oraz body-kit nadały spokojnej jak dotąd linii sedana sporo pikanterii. Po bokach tylnego zderzaka wkomponowano dwie końcówki wydechu. Również czarno lakierowany grill, spojler oraz 19-calowe felgi aluminiowe z oponami Bridgestone Potenza sprawiają, że nie sposób nie obejrzeć się za tą odmianą Legacy...

Tuż za czerwonym Legacy stało jaskrawożółte, zmodyfikowane XV. Auto miało za zadanie zwiualizowanie hasła „Przyjemność”. Styliści uraczyli oglądających samochodem, który doskonale łączy sportowy styl z codzienną nonszalancją. Obniżone, lekko ospojlerowane (z użyciem włókna węglowego) żółte nadwozie z kontrastującymi czarnymi wstawkami. Również wnętrze nie odstawało od designu nadwozia. Utrzymane w ciemnej kolorystyce, obszyte skórą oraz Alcantarą, zaskakiwało żółtymi wstawkami, które bardzo

przyciągały wzrok. Całokształt tych zabiegów dał wrażenie „sportowej elegancji” i śmiałości.

Ostatni z modeli koncepcyjnych to kombi Levorg S. Co prawda model ten został nazwany przez projektantów S Concept, lecz odniesienia do legendarnego STI są oczywiste. Pięknie wyrzeźbione kombi otrzymało klasyczny błękitny lakier oraz kilka detali z półek STI, które nadały mu wyjątkowego sznytu. Otrzymano więc mieszankę błękitu, karbonu, czerni oraz czerwieni. Najbardziej w oczy rzucała się krwista obramówka grilla oraz listwa pod tylnym zderzakiem tego samego



koloru. Przednie nadkola zyskały wloty powietrza z logo STI znane z modelu WRX. Emblematy te wyglądały również na przednim grillu, felgach (19-calowe BBS) oraz tylnej klapie. To, jak bardzo udany to koncept, potwierdzili fani marki, którzy zachwycali się nim, wspominając i tęskniąc za fenomenalną Imprezą WRX STI kombi.

PROVA, czyli japoński visual tuner współpracujący z Subaru, uraczył widzów nowym

body-kitem dla modelu WRX S4. Białe nadwozie po modyfikacjach wyglądało agresywniej i bardziej zwarto. Lecz nie tylko nadwozie uległo poprawkom. Dodano karbonowe nakładki pod progi oraz spojler. Całość została postawiona na 20-calowych, czarnych felgach Enkei. Zmienione zostały również elementy zawieszenia oraz hamulce.

Ostatnie, lecz oczywiście równie ekscytujące modele to wprowadzony niedawno na rynek japoński Forester tS, przygotowany przez dział STI oraz przygotowany jako tak zwany „support car” Outback Super GT 500 FRO - od First Rescue Operation.

Przed Outbackiem Super GT 500 FRO stanie inne niż zazwyczaj, ale bardzo ważne zadanie. Samochód ten będzie ubezpieczał tegoroczne wyścigi wspomnianej wcześniej serii Super GT. Na jego wyposażeniu jest cały potrzebny sprzęt ratunkowy. Wszystko to po to, by można było reagować błyskawicznie i stanowczo na każde zagrożenie podczas wyścigu, niezależnie, czy będzie to drobna stłuczka, czy poważny wypadek. ■



Rekordowa sprzedaż w Ameryce i Australii

W połowie stycznia FHI opublikowało wyniki ubiegłorocznej sprzedaży samochodów Subaru na kluczowych rynkach światowych. Przedstawione dane świadczą o ciągłym wzroście zainteresowania japońską marką, co w szczególności sposób zauważalne jest na rynkach amerykańskim, kanadyjskim i australijskim.

Miniony rok okazał się niezwykle pomyslnym dla Subaru w USA. W ciągu dwunastu miesięcy sprzedaż pojazdów spod znaku „Plejady” wzrosła tam aż o 21,0% i po raz pierwszy w historii osiągnęła wynik 513 693 egzemplarzy. Tym samym japońska marka po raz szósty z rzędu pobiła tam rekord sprzedaży, a po raz siódmy udało jej się pozostać jedynym producentem samochodów dostępnych na rynku amerykańskim, który może pochwalić się wzrostem popytu na swoje pojazdy. Do tego niebywałego sukcesu przyczyniły się wszystkie modele

Subaru. Z opublikowanych danych wynika, że w 2014 roku największą popularnością wśród Amerykanów cieszył się Forester, którego sprzedaż sięgnęła 159 953 egzemplarzy. Tuż za nim uplasował się Outback z wynikiem 138 790 sprzedanych egzemplarzy (+17,6% w stosunku do 2013 r.). W ubiegłym roku w USA zakupionych zostało ponadto 70 956 Subaru XV Crosstrek (+32,0% w stosunku do 2013 r.), 52 270 Legacy (+23,6% w stosunku do 2013 r.) i 25 492 pojazdów z serii WRX (+41,9% w stosunku do 2013 r.).

O wyśmienitej sprzedaży Subaru można mówić również w Kanadzie. W minionym roku odnotowano tam jej wzrost o 14,3%, a liczba samochodów nabytych przez kanadyjskich kierowców wyniosła 42 035. Był to już trzeci rok z rzędu, w którym udało się pobić rekord sprzedaży modeli Subaru w tym kraju. Największy jej wzrost, bo przekraczający 40%, odnotowano

w przypadku Outbacka, Legacy i pojazdów z serii WRX – sprzedano ich odpowiednio 8 688, 2 924 i 2 642. Zdecydowanym ulubieńcem kanadyjskich kierowców okazał się jednak Forester – sprzedano 12 302 jego egzemplarzy (+9,5% w stosunku do 2013 r.).

Na uwagę zasługuje również statystyka dotycząca popytu na modele Subaru w Australii. W 2014 roku sprzedano ich tam łącznie 40 502, odnotowując wzrost sprzedaży o 0,8% w stosunku do roku poprzedniego i pobijając jej rekord po raz trzeci z rzędu. Podobnie jak w USA i Kanadzie największą popularnością wśród kierowców najmniejszego kontynentu świata cieszył się Forester. Trafił on w ręce 13 670 użytkowników (+0,2% w stosunku do 2013 r.). O zdecydowanie najbardziej zauważalnym skoku sprzedaży, wynoszącym aż 91,6%, można mówić w przypadku pojazdów z serii WRX. Nabyło je 3 554 Australijczyków. ■

Kolejny krok we współpracy FHI z Boeingiem



Pod koniec stycznia Fuji Heavy Industries poinformowało o rozpoczęciu budowy trzeciego zakładu montażowego na potrzeby Boeinga na terenie swojej fabryki zlokalizowanej w japońskim mieście Handa. Obiekt przeznaczony będzie do budowy tzw. center wing box, czyli kompozytowych centralnych struktur mocujących skrzydła samolotu, przeznaczonych dla najnowszego modelu pasażerskiego – Boeinga 777X.

Na terenie zakładów FHI w mieście Handa wyżej wymienione struktury samolotu, będące jednymi z najważniejszych i najbardziej odpowiedzialnych elementów jego kadłuba, produkowane są obecnie

z nowego obiektu FHI otrzyma od prefektury Aichi dotacje w ramach programu wspierania przełomowych inwestycji XXI wieku. Zakończenie budowy przewidziano na przyszły rok.

Dział FHI zajmujący się produkcją elementów samolotów posiada ogromne doświadczenie w tej dziedzinie i nieustannie pracuje nad dalszym doskonaleniem technologii wykorzystywanych na terenie swoich zakładów. Zaangażowanie w prace nad Boeingiem 777X z całą pewnością znacząco umocni pozycję japońskiego producenta na ogólnoświatowym rynku przemysłu lotniczego. ■

dla cywilnych modeli Boeinga 777 i 787. Ponadto wytwarzane są one również dla morskich samolotów zwidowczych P-1 i kolejnej generacji samolotów transportowych C-2 na potrzeby Ministerstwa Obrony Japonii.

Nowa placówka będzie również odpowiedzialna za sprawną wysyłkę wyprodukowanych komponentów samolotu do zamawiającego. Całkowita inwestycja związana z modelem 777X, z uwzględnieniem budowy nowego zakładu, pochłonięć ma około 10 miliardów jenów, a fabryka w mieście Handa ma stać się największym producentem center wing box na świecie. Na stwo-

Kanadyjscy dziennikarze: „Legacy samochodem roku”

Pod koniec ubiegłego roku stowarzyszenie dziennikarzy motoryzacyjnych w Kanadzie (AJAC) przyznało Outbackowi tytuł „Samochodu Roku”. Dzisiaj z kolei to samo wyróżnienie przypada w udziale najnowszemu Legacy – został on „Samochodem Roku 2015” na rynku kanadyjskim.

Decyzja o nadaniu tego tytułu modelowi Subaru podana została do publicznej wiadomości podczas tegorocznej edycji międzynarodowego salonu samochodowego Auto Show w Toronto. Wcześniej, w grudniu ubiegłego roku, Legacy uznane zostało w Kanadzie za najlepszy nowy samochód rodzinny w cenie poniżej 30 000 dolarów. Na tle innych sedanów średniej wielkości zwycięskie Legacy wyróżnia się przede wszystkim wzmocnioną konstrukcją, komfortowym, przestronnym wnętrzem i zaawansowanymi rozwiązaniami

mającymi na celu zapewnienie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Samochód ten jest również zdobywcą tytułu „Top Safety Pick”, a w przypadku jego wersji wyposażonej w system EyeSight nie wolno zapominać o dodatkowym plusie przy tym wyróżnieniu.

Uznanie Legacy samochodem roku 2015 przez AJAC dowodzi, że model ten naprawdę przypadł do gustu kanadyjskim dziennikarzom, którzy testowali go osobiście, poddając surowej ocenie. Zadowolenia z wyników rankingu nie krył Shiro Ohta, prezes Subaru Kanada. Zwycięstwo Legacy uznał on za wspaniałe dopełnienie ubiegłorocznego pasma sukcesów japońskiej marki w Kanadzie. W minionym roku samochody spod znaku „Plejady” cieszyły się tam bowiem niesłychanie dużą popularnością, a ich sprzedaż po raz kolejny osiągnęła rekordowe wyniki. ■

Subaru z tytułem „Best Mainstream Brand” i czterema nagrodami od ALG

Po zaledwie 2 miesiącach od ostatnich wyróżnień przyznanych marce Subaru przez północnoamerykańską firmę konsultingową ALG już teraz można ogłosić kolejny sukces. Japońska marka zdobyła tytuł „Best Mainstream Brand” na 2015 rok. Jednocześnie aż cztery modele: Outback, BRZ, Impreza i Legacy, otrzymały prestiżową nagrodę „Canadian Residual Value Segment Award”.

Według ALG wymienione modele cechują się najmniejszym spadkiem swojej wartości po 3-letnim okresie eksploatacji, każdy w innej kategorii pojazdów. Cieszący się ogromną popularnością wśród Kanadyjczyków Outback po raz piąty z rzędu wiezie prym w segmencie 2-rzędowych średnich pojazdów użytkowych. Subaru BRZ jest z kolei nie do pobicia wśród pojazdów sportowych. Samochód ten już trzeci rok z kolei nie ma sobie równych w swojej klasie. Nagroda przyznana Imprezie za najlepszy wynik w kategorii samochodów kompaktowych jest już szóstą, jaką zdobyła ona dotychczas w rankingu ALG. Wcześniej model ten cieszył się wyróżnieniem w latach 2009-2013. Pierwsze miejsce w segmencie pojazdów średniej wielkości należy z kolei do najnowszego rodzinnego Legacy.

Tak duża pula nagród przyznanych Subaru w rankingu samochodów używanych, organizowanym już po raz siódmy przez ALG, oznacza, że modele japońskiej marki nadal przodują w zachowaniu swej wartości. Przesądzają o tym przede wszystkim ich osiągi, trwałość i bezpieczeństwo. ■

Impreza i XV kolejnymi modelami z tytułem ASV+

W grudniu 2014 roku informowaliśmy o wyróżnieniu pięciu modeli Subaru zaszczytnym tytułem Advanced Safety Vehicle+ (ASV+). Były to: Forester, XV Hybrid, Levorg, Outback i Legacy. W styczniu do grona pojazdów, które z testami JNCAP poradziły sobie równie wyśmienicie, dołączyły kolejne dwa modele z rodziny Subaru wyposażone w najnowszą wersję systemu EyeSight – XV i Impreza.

Na ocenę poziomu bezpieczeństwa prewencyjnego w ramach programu JNCAP, której poddane zostały samochody, składa się weryfikacja systemów AEBS i LDWS. Pierwszy z nich jest autonomicznym systemem hamowania

awaryjnego, drugi z kolei – aktywnym systemem mającym na celu zwiększenie bezpieczeństwa jazdy samochodem przez ostrzeżenie przed niezamierzonym zjechaniem z własnego pasa ruchu. Maksymalna liczba punktów, jaką zdobyć można w programie oceny, wynosi 40 i dokładnie tyle otrzymały oba modele Subaru! Było to jednoznaczne z nadaniem im tytułu ASV+.

Najwyższa nota w testach JNCAP dla Subaru XV i Imprezy stanowi dowód uznania dla systemu EyeSight. Dzięki dodatkowej parze „oczu” na pokładzie Subaru kierowca i podróżujące z nim osoby mogą czuć się naprawdę komfortowo, pokonując kolejne kilometry tras z przyjemnością i spokojem. ■



15 000 000 bokserów

Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), producent samochodów Subaru, 17 lutego przedstawił wielkość produkcji swojego „klasycznego” rozwiązania, stojącego u podstaw filozofii konstrukcji wszystkich Subaru, czyli silnika w układzie bokser. Liczba wyprodukowanych do tej daty jednostek napędowych przekroczyła 15 milionów! Piętnastomilionowa jednostka zjechała z „taśmy produkcyjnej” po 49 latach od momentu wprowadzenia na rynek osobowego Subaru 1000, czyli od 1966 roku.

Warto przypomnieć, że Subaru 1000 było pierwszym przednionapędowym modelem japońskiej marki wyposażonym w silnik typu bokser, którego konfiguracja do dziś uważana jest przez specjalistów Subaru za najlepsze możliwe rozwiązanie. Na czym polega jego fenomen? SUBARU BOXER to silnik z poziomymi i przeciwobnie ustawionymi cylindrami. W układzie tym tłoki skierowane są parami w przeciwne strony, a więc płaszczyzny, w których pracują, są rozchylone o 180°, natomiast wał korbowy znajduje się dokładnie w centrum tego układu. Każda para tłoków wykonuje ruchy w przeciwnych kierunkach, a siły bezwładności takiej pary samoistnie się znoszą.

W wyniku tego rozwiązania silnik generuje znacznie mniej drgań, niż ma to miejsce w przypadku silników o innym

układzie cylindrów. W efekcie jednostka napędowa pracuje z wyjątkowo małymi oporami wewnętrznymi i nie ma konieczności stosowania dodatkowych urządzeń lub mas wyważających. Silnik bardzo szybko reaguje na dodanie gazu, dostarczając tym samym wiele satysfakcji osobie kierującej pojazdem. Pracę tłoków silnika przedstawiają animacje dostępne na stronach subaru.pl/boxer oraz goo.gl/oEK93u.

W tym miejscu należy podkreślić, że silnik przeciwobny ma jeszcze inne zalety. Jego wymiary są znacznie mniejsze w porównaniu do innych rozwiązań. Zwarta konstrukcja pozwala na zastosowanie do budowy kadłuba lekkiego materiału, jakim jest aluminium. Jednostka jest sztywna i lekka i może być zamontowana w komorze silnikowej w taki sposób, że jej środek ciężkości znajduje się bardzo nisko. Ma to oczywiście przełożenie na niezwykle korzystne



wyważenie całego samochodu. Środek ciężkości pojazdu znajduje się również nisko.

Reasumując, symetryczna budowa silnika w układzie bokser i jego symetryczne ustawienie w osi podłużnej pojazdu sprawiają, że auto jest idealnie wyważone, a co za tym idzie – stabilne i bezpieczne na drodze. Układ silnika typu bokser pozwala na umieszczenie go w jednej prostej linii z również prawie całkowicie symetrycznym układem napędowym. Całość tworzy kompletne rozwiązanie o nazwie „Symmetrical AWD”. Stanowi ono podstawę konstrukcji samochodów Subaru i decyduje o ich efektywnym i skutecznym zachowaniu na drodze. ■

Canadian Black Book znowu wyróżnia Outbacka

W połowie lutego Subaru Kanada poinformowało o przyznaniu przez organizację Canadian Black Book (CBB) nagrody „Best Retained Value Award” nowemu Outbackowi. Model Subaru już po raz szósty z rzędu okazał się najlepszym w kategorii pojazdów średniej wielkości!

Przypomnijmy, że w programie CBB oceniane jest wartość samochodów po czterech latach ich użytkowania. Tytuł „Best Retained Value” otrzymać może pojazd, którego wartość po tym okresie eksploatacji nadal stanowi znaczną część sugerowanej przez producenta ceny

wyściovowej w sprzedaży detalicznej. Wyniki rankingu publikowane są corocznie na stronie internetowej canadianblackbook.com, gdzie chętnie analizowane są one przez sprzedawców, firmy ubezpieczeniowe, instytucje finansowe i rzecz jasna – użytkowników samochodów.

W tegorocznej edycji programu pojazdy wyprodukowane w 2011 roku oceniano w dwudziestu różnych kategoriach. W swoim segmencie Outback nie miał sobie równych. Po raz szósty udowodnił, że dewaluacja mu nie grozi! ■

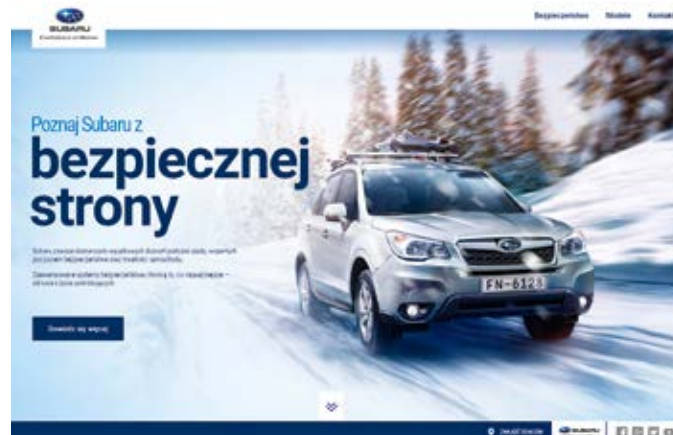
Poznaj Subaru z bezpiecznej strony!

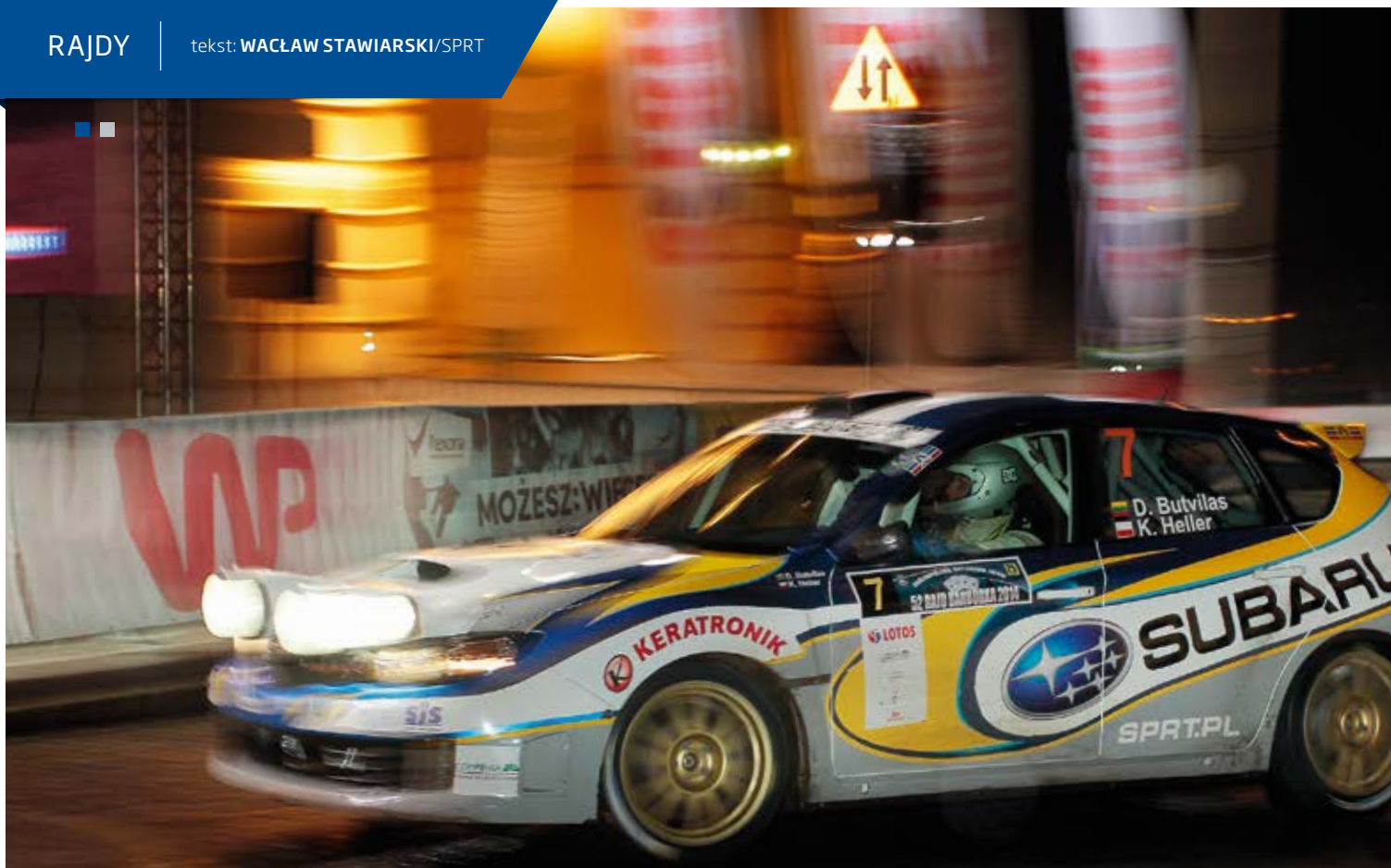
Subaru Import Polska zaprasza na specjalną witrynę internetową „Poznaj Subaru z bezpiecznej strony”. Przedstawiono tam 5 głównych aspektów (filarów) bezpieczeństwa, na jakich opiera się filozofia Subaru. Należą do nich: bezpieczeństwo aktywne, pasywne, prewencyjne, pokolizyjne oraz wsparcie i edukacja kierowcy.

Wybierając przycisk „Dowiedz się więcej”, można przeczytać szczegółowy opis danego zagadnienia, a za pośrednictwem formularza – skontaktować się bezpośrednio z autoryzowanym salonem Subaru na terenie Polski. Strona mieści się pod adresem:

bezpieczne.subaru.pl

Warto również odwiedzić zupełnie nowe lub odświeżone profile Subaru Polska na portalach społecznościowych: [facebook.com/SubaruPolska](https://www.facebook.com/SubaruPolska), twitter.com/SubaruPolska





Szampański finał sezonu

Rajd Barbórki nie znajduje się w kalendarzu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, ale dla wielu zawodników jest jednym z najważniejszych sportowych wydarzeń roku. Impreza w samym centrum stolicy to wyjątek w skali kraju, okraszony transmitowanym na żywo odcinkiem Karowa. Zdobywając w nim miejsce na podium, Subaru Poland Rally Team wspaniale pożegnał trudny sezon 2014. SPRT także w generalce rajdu znalazł się w ścisłej czołówce.

Dla litewskiego kierowcy Subaru Poland Rally Team, Dominika Butvilasa, był to pierwszy w tym sezonie rajd, którego trasy już znał. Butvilas startował w nim rok temu, więc łącząc zdobytą wtedy wiedzę z jego doświadczeniem z wczesnego etapu kariery, gdy występował w tzw. auto slalomie (litewskich rajdach dla amatorów), można było się spodziewać pozytywnej niespodzianki.

– Bardzo lubię krótkie odcinki specjalne. Swoją karierę rozpocząłem w auto slalomie i widzę tutaj pewne podobieństwa, z tą różnicą, że startuję mocnym i szybkim Subaru. W trakcie najbliższego weekendu można się będzie spodziewać naprawdę śliskiej nawierzchni, ale nie przeszkadza mi ona – w trakcie sezonu miałem możliwość trenowania jazdy w naprawdę różnorodnych warunkach. Pogoda jest zwykle

niepewna, co sprawia, że wyzwanie będzie jeszcze większe – zapowiadał Dominik. – Rajd Barbórka zwyczajowo kończy sezon sportów motorowych w Polsce i trochę trudno wyobrazić mi sobie pierwszy weekend grudnia bez startu w Warszawie. Jest to sprinterska impreza, co oznacza, że od początku trzeba jechać szybko i bezbłędnie. Tegoroczną trasę urozmaica jeden nowy odcinek, a reszta w zasadzie zostaje bez

»



» *zmian. Myślę, że trochę cięższe warunki mogłyby wyrównać szanse na rywalizację z zawodnikami, którzy szykują swoje samochody wyłącznie na ten rajd. Dlatego nie będę miał nic przeciwko zimowej aurze. Mam nadzieję, że w najbliższą sobotę wspólnie z Dominikiem będziemy mieli dużo zabawy, a efektem naszej jazdy będzie pojawienie się na ulicy Karowej – słusznie prorokował rezultat Kamil Heller.*

6 odcinków specjalnych Rajdu Barbórki to krótkie, techniczne próby wymagające precyzji, doskonałej kontroli nad autem i właściwego doboru opon. Ten jednak nie sprawiał w tym roku większego

zeszłorocznym występem. Nie popełniliśmy dziś żadnych błędów i jestem bardzo zadowolony z naszej jazdy. Jednym z kluczowych elementów był właściwy dobór opon, który pomógł nam w zachowaniu pewności siebie. Nikt się nie spodziewał,



foto: Marcin Kaliszka



foto: Marcin Kaliszka

problemu, gdyż pogoda – choć mroźna – nie przyniosła zaskoczenia w postaci np. nagłych opadów śniegu. Szybka i solidna jazda Dominika i Kamila zaowocowała m.in. 3. czasem na pierwszym przejeździe próby „Autodrom Bemowo”. Ostatecznie załoga SPRT ukończyła Rajd Barbórki na 4. miejscu w klasyfikacji generalnej, co pozwoliło jej na start w Kryterium Asów na ulicy Karowej.

Na krótkim, liczącym 2,1 km, odcinku zlokalizowanym w samym centrum Warszawy duet Subaru Poland Rally Team spisał się znakomicie. Jazda „na okrągło”, czyli na czas i bez zbędnych poślizgów przyniosła fenomenalny rezultat – 3. miejsce, a więc najniższy stopień podium w bardzo konkurencyjnej stawce.

– Start w Barbórcie w profesjonalnym zespole po całym roku wspólnych startów jest nie do porównania z moim

skoncentrowany na dobrym wyniku, który był dla nas najważniejszy. Mam nadzieję, że kibice byli wyrozumiali, że nie paliliśmy gum i nie jeździliśmy bokami. Chciałbym podziękować wszystkim za wsparcie. Stanie na podium obok takich mistrzów jak Tomek Kuchar czy Kajetan Kajetanowicz jest naprawdę wyjątkowe. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, Lemona Electronics, SJS oraz AIBÉ – mówił po „Karowej” Dominik Butvilas. – Dzisiejsze warunki nie pozostawiały wątpliwości co do doboru opon. W nocy co prawda padało, a nad ranem był przymrozek, ale ze względu na to, że startowaliśmy jako jedna z ostatnich załóg, to asfaltowe fragmenty były już trochę „nagumowane”, a po lodzie nie było śladu. Rajd był bardzo kompaktowy i nie mieliśmy żadnych przygód, jechaliśmy

że nawierzchnia na „Karowej” będzie tak śliska. Trasa była trudna i należało bardzo szybko adaptować się do zmiennych warunków i jechać trochę innym stylem niż zwykle na asfalcie. Ci, którzy najszybciej się dostosowali, mieli najlepsze czasy. Nasz zespół był w 100%



foto: Tomasz Kalinski

czysto i pewnie. Warunki na samej Karowej okazały się bardzo wymagające. Czas na mecie pozytywnie nas zaskoczył i tym sposobem pojawiliśmy się na podium Kryterium Asów, o czym zawsze marzyłem. Dziękuję całemu SPRT za sezon 2014

oraz wszystkim, którzy mnie mocno wspierali – podsumował swój występ w rajdzie pilot, Kamil Heller. ■

for Marcin Kaliszka



for Tomasz Kalinski

Lubię gorzki smak i Subaru – rozmowa z Korą

„Lubię Subaru, nic nie poradzę. Choć ma »gorzki smak«” – tak Kora (Olga Sipowicz), artystka absolutnie wyjątkowa, wpisana w kanon polskiej muzyki rozrywkowej, znana z wyrazistych, nieraz ostrych sądów mówi o marce, która wozi ją i jej bliskich od dziesięciolecia.

Teraz najczęściej możemy zobaczyć ją w roli jurora emitowanego przez Polsat talent show – „Must Be The Music – Tylko Muzyka”, ale już niebawem usłyszymy ją na scenie. W wolnych chwilach maluje gipsowe Madonny oraz pomaga w gromadzeniu funduszy na ratowanie koni przeznaczonych na sprzedaż do rzeźni. Jak rozmawiać z gwiazdą tego formatu, z taką niezwykłą osobowością? Chyba nie rozmawiać, tylko po prostu słuchać... Po prostu posłuchajmy, co ma do powiedzenia!

O tym, jak zaczęła się przygoda z Subaru i dlaczego trwa

Marek (*Jackowski, zmarły w 2013 roku pierwszy mąż Kory – red.*) był pierwszy. Jego Outback (*kupiony 10 lat temu – red.*) jest super, bardzo ładny. Marek jeździł nim na długie trasy. Potrzebował dużego i silnego samochodu. Teraz tym autem jeździ mój syn. Potem ja kupiłam Forestera. Jeździ nim mój drugi syn. Gdy wsiadł, stwierdził, że woli Subaru niż auto, którym teraz ja jeżdżę.

Uwielbiam Subaru, ale nie ma już takich modeli jak tamte. Miały wyrazistą sylwetkę – jak karaluchy. Wszyscy uważali je za brzydkie. A mnie to właśnie przyciągnęło. Miały sznyt. Auto Kamila (*Sipowicza, drugiego męża Kory, który jeździ Subaru XV – red.*) już go nie ma. Wygląda na cięższe. Subaru ostatnie poddało się tej presji na unifikację kształtów. Volvo na przykład zawsze miało linię mieszczącą, a Subaru nie. To jest auto dla ludzi, którzy lubią podróżować, lubią się zapuścić tam, gdzie są górki, doły i wądoły.

Subaru mają wszystko to, czym zafascynowały mnie samochody w USA i na co w latach 90. można było się napatrzeć – różnorodność kształtów. Widuje się je jeszcze w Ameryce i na Kubie.auta amerykańskie robią wrażenie. A ja nie znoszę unifikacji – quasi-terenowych, podobnych do siebie SUV-ów. Jestem wyczulona na oryginalność designu.

O sprawności i dzielności Foreстера

Moim Foresterem wypadłam pewnego razu z oblodzonej, nieprawdopodobnie śliskiej, wiejskiej drogi w pole... Jechałam z moim przyjacielem. Ja prowadziłam. To się stało przy bardzo małej szybkości, taki był lód. Wpadliśmy na zaśnieżoną łąkę, a droga wiodła solidnym nasypem. Nie dość, że nic się nie stało, to ja, mimo że było dużo śniegu, wyjechałam z tej pułapki samodzielnie z powrotem na drogę i wróciłam do domu!

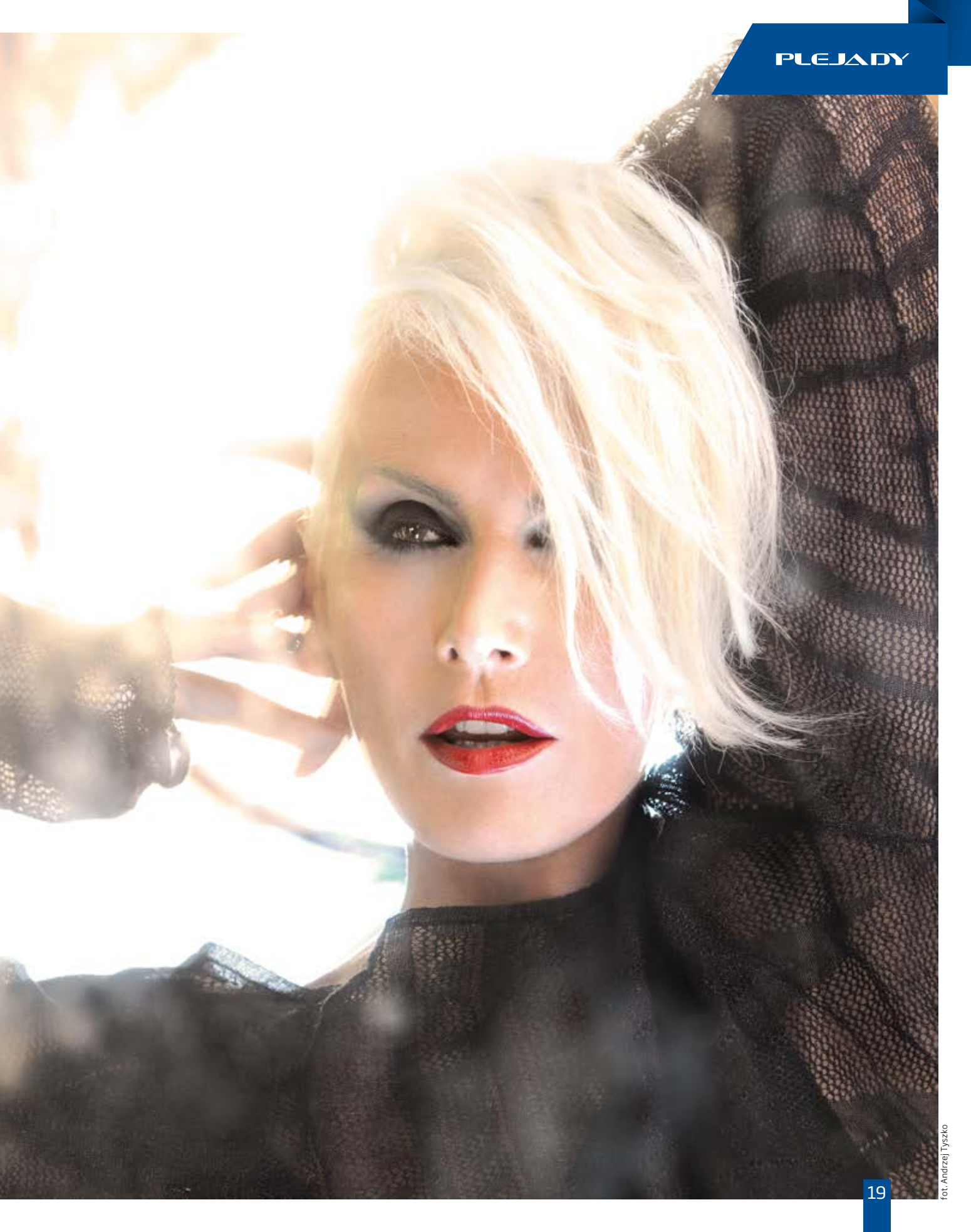
W trudnych warunkach, tam gdzie – powiedzmy – mieszkam częściej niż w Warszawie, nigdy nie zdarzyło się, żeby mój samochód kiedykolwiek był wyciągany przez miejscowych gospodarzy traktorem czy końmi.

Wprawdzie jak jadę autostradami, wybieram Volvo, bo jest wygodniejsze jeśli chodzi o mój kręgosłup, natomiast do wszystkich jazd w terenie, czy także tu, w Warszawie, wybieram Subaru.

O tym, co jest w samochodzie najważniejsze

Interesuje mnie bezpieczeństwo. Cieszy mnie to, że mój Forester jest „lekki”. I nigdy mnie nie zawiodł! Najbardziej cieszy

»





» mnie niezawodność. Cofnę się w czasie. Córka mojej ukochanej przyjaciółki w Krakowie lata temu jeździła Subaru. Nie pamiętam, czy to było Legacy, czy inny model. To auto ma teraz chyba 25 lat. I ona jeździ nim nadal! Powiem więcej: ponieważ ma dość światowe zainteresowania, potrafiła jeździć głęboko w byłe kraje rosyjskie, do samej Rosji, i Subaru nigdy jej nie zawiodło.

Najczęściej nie korzystam z całej oferty wyposażenia, choć ono jest w samochodzie. Bardzo rzadko słucham muzyki czy wiadomości. Jestem całkowicie skupiona na jeździe. Jeżdżę już bardzo długo i wiem, że nadmierna prędkość i jakieś rozkojarzenie, zajmowanie się czymś innym jest po prostu niebezpieczne. A poza tym, gdy jadę i jestem sama w samochodzie, w ciszy, bo te samochody są tak wyciszone, że odgłosy silnika czy szumy mi nie przeszkadzają, bardzo dobrze mi się myśli. Gdybym chciała słuchać muzyki, to tylko takiej, która mnie angażuje.

O przyjemności prowadzenia samochodu

Bardzo lubię jeździć i uważam się za niezłego kierowcę. Jestem dzieckiem



fot. Jarek Poremba x 2

PRL-u. Minęła mi w nim istotna część życia. Jeździłam Maluchem, w którym na każdym kole była inna opona (*podobno fani i fanki przebijali je, by zwrócić uwagę ich gwiazdy choćby tylko w ten sposób, a kupno jakiegokolwiek opony było wtedy nie lada wyczynem – red.*). To był samochód z trzeciej czy czwartej ręki. Nawet gdybym chciała kupić nowy, to moja godność nie pozwalała mi na to, żeby prosić władze PRL-u o tak zwany talon*. Jeździłam, czym mogłam. Brakowało benzyny, oleju napędowego, wszystko było reglamentowane.

Teraz, oprócz tego, że możemy swobodnie kupować samochody, jest jeszcze kosmiczna różnica między stanem dróg, ich jakością w czasach Malucha a tym, co jest dziś. Teraz drogi są znakomite. Trudniejsze do pokonania są już tylko drogi w terenie, który ma swoją rzeźbę, jak na Roztoczu, niepoddaną żadnej niwelacji. Podobnie jest, gdy jedziemy pod Olsztyn, gdzie też jest pejzaż polodowcowy. Cała Warmia jest pagórkowata, cudnie nadaje się do niemęczących spacerów, pojeżdżenia na rowerach, a zimą nawet na nartach. I do jazdy odpowiednim samochodem.

Auto, obok radia i telefonu, jest moim największym przyjacielem, jeśli chodzi o przedmioty. Bez nich trzech nie wyobrażam sobie życia. Resztę stworzę sobie sama. Z samochodem, choć to nie jest najbardziej ekologiczny środek lokomocji, nie mogę się rozstać. To ekwiwalent wolności. Samochód, motocykl – wszystko, co nas szybko porusza. Co jeszcze samochód ma takiego cudownego? W każdej chwili możemy się zatrzymać. Mówi się, że nie jest tak bezpieczny jak samolot. Ale ja do samochodu wchodzę wprost z domu. Omijają mnie odprawy i czekanie.

* TALONY NA ZAKUP SAMOCHODU PRZYZNAWANE BYŁY ARBITRALNIE, M. IN. W ZAKŁADACH PRACY. ZWYKLE NIE BEZ ZNACZENIA BYŁA OPINIĄ DZIAŁAJĄCEJ W PRZEDSIĘBIORSTWIE KOMÓRKI PZPR. MAANAM MIAŁ Z WŁADZAMI PRL W PEWNYM MOMENCIE OSTRO NA PIEŃKU. W 1984 R., ZA ODMOWĘ WYSTĘPU PODCZAS ZJAZDU ORGANIZACJI MŁODZIEŻY KOMUNISTYCZNEJ, Z UDZIAŁEM GOŚCI ZE ZWIĄZKU RADZIECKIEGO, GRUPA ZOSTAŁA UMIESZCZONA NA CZARNEJ LIŚCIE I OBJĘTA ZAKAZEM OBECNOŚCI W MEDIACH. UTWORY, JUŻ NA FALI, ZDOBYWAJĄCE SZCZYTY LISTY PRZEBOJÓW TRÓJKI, NAGLE ZNIKNIĘTY Z PROGRAMÓW RADIOWYCH. MAREK NIEDŹWIECKI (ŻEBY CHOĆ W TEN SPOSÓB UHONOROWAĆ ZESPÓŁ) PUSZCZAŁ „DZINGLE” Z DŹWIĘKAMI PERKUSJI PAWŁA MARKOWSKIEGO Z UTWORU „TO TYLKO TANGO”. BANICJA TRWAŁA KILKA MIESIĘCY.

O wpływie nowych technologii na rynek muzyczny

Oczywiście, że nowe technologie zmieniają rynek! Można mieć aplikację w telefonie, płatną, która ściąga dowolną muzykę z całego świata. Podłącza się do głośników i można słuchać, czego tylko się chce. Ja mam w domu system Sonos. Płaci się roczny abonament i ściąga muzykę z całego świata. Jeśli kupuję płyty, to te, do których mam bardzo dużo serca.

Dziś była u mnie znajoma i puściłam jej muzyka, instrumentalistę i piosenkarza, który nazywa się Devendra Banhart.



Niezwykle przystojny. W Polsce żaden mężczyzna tak nie śpiewa. Nie ma takiego cudnego, spokojnego, superinteligentnego, fajnego śpiewania, cudnie zaaranżowanego, z urodą, z szerszym spektrum artystycznym. Artysta jest wtedy dobry, gdy zachwyca się sztuką innych. I tych, którzy pracują w tym samym zawodzie co ja, i innych. Dlatego w naszym domu są nie tylko muzycy, także malarze i poeci.

Proszę zobaczyć, ilu światowych artystów wyszło z internetu. Jeśli wierzyć temu, co mówią, to Nowozelandka – Lorde (*to pseudonim artystyczny 18-letniej Elli Mariji Lani Yelich-O'Connor – red.*) – swoje pierwsze teledyski wrzuciła do

internetu, kiedy chodziła do szkoły. W pierwszym utworze występowali jeszcze jej poprzebierani przyjaciele, w szkole. Dzisiaj jest artystką światowego formatu (*w styczniu 2014 r. zgarnęła dwie nagrody Grammy, a w listopadzie 6 nowozelandzkich nagród muzycznych, „Time” uznał ją za najbardziej wpływową nastolatkę – red.*). Jeśli coś się spodoba w internecie, może zaiskrzyć i stać się trampoliną do kariery.

O roli jurora w „Must Be The Music” i o tym, skąd biorą się występujące tam talenty

Być jurorem w takim programie jak „Must Be The Music”, to nie jest prosta rzecz. To wyzwanie. Tu też trzeba się sprawdzić, tym bardziej gdy jesteśmy na żywo. Trzeba być skupionym. Z tym nie mam problemów. Z kolei castingi to ciężka praca dla wszystkich, od rana do późnego wieczoru, czasem nocy. I dla tych, którzy występują, i dla nas, bo cały dzień siedzi się i słucha ich, rozważa, żeby nie skrzywdzić, żeby to było interesujące.

W talent show może pojawić się każdy. Najmłodszego mieliśmy czteroletniego pianistę. Może przyjąć i stuletek. Kiedyś pasją było muzykowanie, śpiewanie, taniec. Ludzie się zbierali i angażowali się w to młodzi. Uczyli się i grali. Trudno było sobie wyobrazić panienkę z dobrego domu, żeby nie umiała grać i śpiewać. Moja Mama kończyła seminarium nauczycielskie i nie było takiej możliwości, żeby kończąca je kobieta nie znała obcego języka, nie grała na instrumencie, nie malowała ładnie, nie robiła dobrych tortów czy wypieków, stroiła i przyrządzała. To była inteligentna pani domu. I przy tym nauczycielka.

Były duże rodziny. A jak jest duża rodzina, gdzie są dziadkowie, rodzice, dzieci, wnuki, kuzyni i po kądzieli, i po mieczu, to się śpiewało. A kto kontynuuje tradycję? Ten, kto umie, ale w pewnym momencie przestaje pracować i może kontynuować to, co było jego pasją. Gdy takie rodziny (gdzie wszyscy muzykują) do nas przychodzą, a ciągle bywają, to zmianiam zdanie na temat umuzykalnienia Polaków. Uważałam, że teraz zainteresowanie muzyką bardzo się ożywiło. »

» Możemy słuchać każdego rodzaju muzyki, mamy pełen wybór. Jak chcemy, to rano słuchamy śniadaniowej muzyki koreańskiej, a przy obiedzie – meksykańskiej obiadowej – jeśli tylko taka istnieje. Mamy takie możliwości, bo taka jest technologia. Sztuka jest różna: wysoka i taka, która płynie z serca, jest pasją, jest przez to wiarygodna, grana dla przyjemności. Jeśli można przy tym z tego żyć – dlaczego nie.

O tym, czy łatwiej jest zadebiutować dziś, niż było kiedyś i o „podnoszeniu krowy”

Zrobić karierę jest dużo łatwiej. Każda stacja telewizyjna ma swój talent show. Jak się przejdzie do półfinału takiego programu, to artystą, który przebija się przez te wszystkie szczeble, od castingów, interesują się od razu menedżerowie.

Nasz program – „Must Be The Music” – różni się tym od pozostałych, że u nas promuje się własne utwory. W pozostałych – raczej jest nacisk na covery. A to droga na skróty. Kiedy ocenia się ludzi, których repertuaru nikt jeszcze nie zna, oprócz rodziny czy najbliższych, to jest większe wyzwanie niż ocena coveru czy jego wykonanie.

Proszę zobaczyć, co dzieje się z tymi, którzy wygrali „Must Be The Music”: LemON, Enej – to genialni muzycy. Nawet jak spojrzysz na tych, którzy nie zwyciężyli, ale byli w finałach i półfinałach – oni są wszędzie. Jeżdżą, grają koncerty. Gdy taki człowiek przejdzie casting, a potem dotrze do półfinałów czy finału, to już jest kawałek drogi do dobrego, profesjonalnego startu. A reszta – to już zależy

od niego. Bo – jak się mówi – krowę łatwo jest podnieść, ale trudno utrzymać.

O tym, jak odkrywany był talent Kory

Czasami takie odkrycie zajmuje lata. W moim przypadku przede wszystkim był Marek. Byłam bardzo młodą dziewczyną, gdy się poznałyśmy. Marek

stawał ton przy utworach granych przez muzyków Osjana: Marka, Jacka i Tomka Hołuja. Ale to trwało, to był proces. Rozwijałam się bardzo powoli. Nie jestem piosenkarką jednej piosenki. Była domowa muzyka z Markiem. Był John Porter. Oni grali, rozmawialiśmy i od słowa do słowa zaczęłam pisać.

Jesteśmy jak typowe ziarno. Przesiewało się je, przesiewało, dopiero potem coś z tego zaczęło wynikać. Są kariery błyskawiczne, „bambusowe”, jedna noc i już duża roślina. A u nas przeciwnie: coś zasadziliśmy, coś wykiełkowało, jak wykiełkowało, to się ktoś zachwycał. Po drodze trzeba mieć dużo szczęścia, żeby to się rozgrywało w dobrym czasie. Jeszcze nie było zespołu, tylko nazwa Maanam, więc pierwsze utwory nagrywałam z muzykami z Dżamble, w Katowicach. Sami sobie zapłaciliśmy za studio. Wtedy to kosztowało grosze. Nagraliśmy kilka utworów, między innymi „Oprócz błękitnego nieba” – Marek, ja nagrałam „Blues Kory”, „Hamleta”, chyba „Stoję, stoję” i chyba nawet „Buenos Aires” – tego już nie pamiętam.

foto: Andrzej Tyszkowski



był już muzykiem. Studiował w Łodzi. Poznałam go na koncercie. Zespół nazywał się Vox Gentis. To była scena studencka. Oglądałam ich i słuchałam w Piwnicy pod Baranami, gdzie zostali zaproszeni. To była bardzo fajna muzyka. Potem Marek miał Osjan (*kolejny zespół, powstały jesienią 1971 roku – red.*). Ja i Małgosia – żona Jacka Ostaszewskiego, jeździliśmy i trzymałyśmy

W Trójce była wtedy Teresa Kowińska. Zakochała się w piosence „Blues Kory”. Ale drogę utworował nam utwór, który był bardzo nowoczesny, awangardowy w muzyce, w sposobie grania i w aranżacji – „Hamlet”. Tym weszliśmy na listę 10 utworów Teresy Kowińskiej. To był wielki sukces, który otworzył nam drzwi i zwrócił na nas uwagę. Pierwsze miejsce miał Niemen, a my, nieznany absolutnie nikomu zespół



– drugie. Bardzo dobre i zaszczytne dla nas. Bardzo dobrze to nam zrobiło.

Czy to był Maanam, czy Maanam Elektryczny Prysunic, czy graliśmy z Zembatym, nie mogłam zrozumieć, jak to się dzieje, że chociaż ja tam robię tylko chórki i też nie wiem do końca, czy dobrze, od pewnego momentu wszystkie kwiaty dają mnie, a nie wielkiej gwiazdzie, bo przecież Maciek Zembaty był znany i z „Rodziny Poszeptyńskich”, i z piosenek, i z telewizji. Był nieprawdopodobnie popularny. Siedziałam gdzieś z tyłu i nagle... Nie zapomnę, jak w Poznaniu podeszli do mnie z kwiatami, a ja ich zaczęłam odsyłać: „Przepraszam, tam jest artysta...”. Graliśmy, bo to urozmaicało nasze życie. Spotykaliśmy się z ciekawymi ludźmi. Spotkanie z artystami, którzy kochają, to co robią, zawsze jest niecodzienne i inspirujące.

O powrocie do śpiewania, cierpliwości, w jaką muszą uzbroić się fani i uzdrawianiu

Tak jak szokiem jest dla dziecka śmierć rodziców – wszyscy umierają, a nam się wydaje, że rodzice są

fot. Jacek Poremba

»

» nieśmiertelni, więc kiedy umierają, przeżywamy szok – tak ja byłam zszokowana diagnozą. Miałam trudne momenty, ale jestem osobą racjonalną. Od pierwszego momentu zaufałam lekarzom. Komuś trzeba zaufać. Moja choroba jest ciężka, ale dziś już powszechna. Trzeba się poddać lekarzowi. Jak ktoś chce mieć jakieś dopełnienie leczenia – bioenergoterapia, ziołarstwo – bardzo proszę. Ja z tego nie korzystam. Ale podstawą są lekarze.

Znalazłam się, ja, moja rodzina i najbliżsi przyjaciele, w trudnym momencie. Ale w siedem dni po operacji poszłam na „MBTM”, by zakończyć edycję. To o czymś świadczy. Nie lekceważę ważnych spraw. Fani mogą mieć nadzieję, że wrócę na scenę. Ale nie ma co dzielić skóry na niedźwiedziu. Muszę mieć więcej sił. Praca na scenie to jednak jest piekło, jeśli chodzi o energię.

Ostatnio miałam czas, aby jeszcze więcej pomagać ludziom szlachetnym, którzy kochają zwierzęta tak jak ja. Pod Słomnikami (około 25 km od Krakowa – red.) jest Przytulisko w Łętkowicach. To miejsce pełne miłości i współczucia dla zwierząt. Pani Wioletta prowadzi Fundację „Człowiek dla zwierząt”. Ratuje konie, które sprzedawane są na rzeź, przygarnia stare zwierzęta, maltretowane psy i bezdomne koty. Warto wspierać takie miejsca i ludzi z tak wielkim sercem jak pani Wioli.

A teraz uzdrawiam nie tylko siebie, ale jeszcze dwa domy. W jednym zaczęłam remont, jeszcze zanim poznałam diagnozę, wybudowałam drugi, w którym będę teraz mieszkać i na dojazd do którego idealnie nadają się moje Subaru. ■

MASZ DO ZAPŁACENIA PODATEK ZA 2014 ROK?

WESPRZYJ FUNDACJĘ REKOMENDOWANĄ PRZEZ KORĘ! PRZEKAŻ JEJ SWÓJ 1%! „JEŚLI NIE JEST CI OBOJĘTNY LOS BEZDOMNYCH ZWIERZĄT, PROSIMY O PRZEKAZANIE 1% DLA NASZYCH MAŁYCH I DUŻYCH PRZYJACIÓŁ!”

KRS 0000402708

CEL: CZŁOWIEK DLA ZWIERZĄT

goo.gl/KUb3Et





Fot. Piotr Nurczyński



EYESIGHT - DRUGA PARA
OCZU KIEROWCY NR 59



Żeby jechać, trzeba widzieć



EyeSight to po prostu „wzrok”. Firmy samochodowe starają się od dawna sprawić, żeby auta „widziały” i do pewnego stopnia to się udaje. Ale dopiero Subaru sprawiło, że pojazdy tej firmy naprawdę widzą, co prawda elektronicznie, ale jednak „oczami”. I czynią z tej umiejętności dobry pożytek.

Prowadzenie samochodu „na ślepo” nie jest nowym pomysłem. Pamiętamy wykorzystujące ten motyw sceny filmowe, np. „Zapach kobiety”, gdzie niewidomy pułkownik Slade

obowiązkowe w nowoczesnym samochodzie. Na przykład „pyszczący” asystent parkowania. To wyposażenie dodatkowe jest tak popularne, że firmy przestały się już nim agresywnie chwalić. Można je nawet

Obecnie producenci samochodów stosują do tego różne technologie, a każda z nich spełnia nieco inne zadanie.

Zacznijmy od urządzeń radarowych, preferowanych przede wszystkim przez

EyeSight Driver Assist Technology

(Al Pacino) szukał w ten sposób śmierci lub może po prostu dawki adrenaliny.

Możemy też sprawdzić sami, jak to działa. Wystarczy na bardzo dużym, pustym placu ustawić prostą próbę zręcznościową i spróbować przejechać ją z zakrytymi oczami, posiłkując się tylko wskazówkami pasażera. Dopiero taka zabawa pokaże nam, co to naprawdę znaczy **widzieć**. Wszystkie inne zmysły okazują się drugorzędne, a właśnie widzenie (i prawie wyłącznie ono) pozwala nam skutecznie oraz bezkolizyjnie kierować samochodem.

A więc widzący kierowca wydaje się niezastąpiony. I rzeczywiście tak jest, jednak inżynierowie już od lat starają się wspomóc owo ludzkie widzenie różnymi systemami, które coraz lepiej wspomagają prowadzącego, a nawet korygują jego błędy. Można dyskutować, czy to właściwy kierunek, ale fakty są nieubłagane – współczesne technologie zwiększają udział elektroniki w samochodach.

Samochody widzą coraz lepiej

Niektóre z tych systemów uważamy już teraz za całkiem naturalne i wręcz

za grosze dokupić do starszego auta i samodzielnie zamontować w garażu. A przecież jest to pewien rodzaj widzenia – proste czujniki ultradźwiękowe wykrywają przeszkody znajdujące się w niewielkiej odległości od zderzaka, a system przetwarza te sygnały i ostrzegawczo „daje głos”.

Bardziej zaawansowane urządzenie, składające się z małej kamery i wyświetlacza, pokazuje przestrzeń za samochodem lub (gdy system składa się z czterech kamer i jest odpowiednio oprogramowany) nawet z każdej strony wokół samochodu, w pozorowanym „widoku z góry”. Dzięki temu parkowanie i manewrowanie w ciasnych zaułkach stało się znacznie łatwiejsze. To jednak tylko najprostszy przykład na „widzenie” samochodów.

Auta mogą także rozpoznawać otoczenie w czasie normalnej jazdy. Badania nad takimi rozwiązaniami rozpoczęły się już ponad ćwierć wieku temu. Subaru już od roku 1989 badało, a od roku 1999 udostępniło różne wersje systemu rozpoznającego sytuację drogową przed samochodem (system ADA), wykorzystującego sensor obrazu stereo i tzw. radar milimetrowy.

producentów europejskich. Są to radary średniego i dalekiego zasięgu (powyżej 100 do ok. 200 m), zdolne ocenić pozycję naszego auta w strumieniu samochodów, np. na autostradzie. Współpracując ze sterownikami silnika i układu napędowego, gdy samochód wyposażony jest w jakąś formę przekładni automatycznej, najnowsze generacje takich systemów pozwalają na samoczynne dostosowanie naszej prędkości do poprzedzającego pojazdu. Nazywa się to aktywnym tempomatem, który jednak dla skutecznego działania, zarówno na większe odległości przy dużych prędkościach, jak i na niewielkie odległości przy prędkościach miejskich (włącznie z „pełzaniem” w korkach), musi mieć znacznie bardziej rozbudowane „zmysły”. Istnieją rozwiązania, w których współpracują ze sobą dwa radary, jeden dalekiego, a drugi bliskiego zasięgu, a czasami także czujnik laserowy dla średniego i bliskiego zasięgu. Z kolei niektórzy producenci preferują systemy automatycznego hamowania przy niewielkich prędkościach i wtedy jako czujniki stosują urządzenia laserowe. »

» Oba systemy „widzenia” mają swoje wady i zalety – radary są zasadniczo odporne na warunki atmosferyczne i łatwo je ukryć w przedniej części samochodu, a z kolei lasery, ponieważ działają w paśmie widzialnym, muszą być względnie eksponowane z przodu auta i choć ogólnie bardziej precyzyjne, mogą nie być odporne na złą pogodę.

Istnieje jeszcze jedno ograniczenie. Zarówno radary (działające w paśmie bardzo krótkich, milimetrowych fal elektromagnetycznych), jak i „radary” laserowe (inna nazwa to lidar) potrafią wykrywać przeszkody przed samochodem, ale nie są zdolne do oceny, co to za przeszkoda. Do takiego działania zdolne są natomiast systemy optyczne, czyli po prostu kamery działające w paśmie widzialnym lub podczerwonym. Te drugie stosowane są niekiedy do wykrywania przeszkód zasadniczo niewidocznych dla kierowcy z powodu braku odpowiedniego oświetlenia lub na skutek złych warunków atmosferycznych (mgła, śnieg, deszcz). Czujniki podczerwieni i kamery na podczerwień mają tu jedną, niezaprzeczalną zaletę – mogą skutecznie odróżniać i wykrywać obiekty żywe (ludzi, zwierzęta) dzięki ich zwykle wyższej temperaturze niż otoczenia. Jednak obraz z kamery działającej w paśmie podczerwieni nadaje się głównie do tego, by wyświetlić go na odpowiednim ekranie, a to zmusza kierowcę do obserwacji zarówno drogi, jak i ekranu. Można mieć wątpliwości, czy w ten sposób oddaliśmy prawdopodobieństwo kolizji, czy wręcz przeciwnie...

No i wreszcie zwykle kamery, działające jednak z takim oprogramowaniem, które pozwala kategoryzować pewne obiekty.

Koniec końców systemy wspomaganie kierowcy istnieją i działają, ale w większości przypadków składają się z wielu elementów i podsystemów, co w sumie wcale nie sprzyja ich precyzji oraz szybkości reakcji, sprawia kłopoty serwisowe, a na pewno powoduje, że cena tych rozwiązań (jeżeli są kompletne) okazuje się bardzo wysoka. Czy zatem istnieje jakieś inne, w praktyce bardziej skuteczne, rozwiązanie?

Optyczna droga Subaru

Firma Subaru postanowiła rozwiązać problem „widzenia” samochodu na swój

własny, jak się okazuje unikalny, sposób. Wspomnieliśmy już, że badania tego zagadnienia prowadzono już od lat 80. XX wieku i 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. Zwróćmy przy tym uwagę, że jakość i szybkość działania programu zależy także od mocy obliczeniowej komputera. W tym zakresie trwa nieustanny postęp, a więc musiał przyjść taki moment, gdy potrzebną elektronikę można było bez większych problemów umieścić na pokładzie samochodu.

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. Możliwe stało się także rozpoznawanie świateł hamulcowych poprzedzającego samochodu, co wyraźnie przyspiesza reakcję na jego hamowanie. Także kąt widzenia i zasięg systemu uległy ok. 40% poprawie (w stosunku do 2. generacji).

Pierwszym modelem Subaru, w którym Europejczycy sprawdzą działanie



EyeSight, będzie nowa generacja Outbacka. W Polsce EyeSight będzie standardowym wyposażeniem samochodów z bezstopniową skrzynią biegów Lineartronic.

Działanie EyeSight

Zewnętrznym świadectwem obecności systemu EyeSight w samochodzie Subaru jest niewielka „konsola” umieszczona nad przednią szybą, w okolicach lusterka wstecznego. Z konsoli tej „patrzą” do przodu obiektywy dwóch nieruchomych kamer wideo. System nie wymaga od kierowcy żadnej szczególnej obsługi – po ok. 7 sekundach od uruchomienia silnika po prostu działa i „obserwuje” przestrzeń przed samochodem.

System nie ogranicza się wyłącznie do obserwacji drogi, gdyż do skutecznego działania potrzebna jest mu też



pełna orientacja w kwestii położenia naszego samochodu oraz jego aktualnego zachowania. Zatem prócz danych obrazu z kamer, gdzie nieustannie porównywane są ze sobą drobne wycinki dwóch obrazów, odnotowywana też jest i zapisywana odległość od poprzedzającego samochodu (mierzona właśnie dzięki stereoskopowemu widzeniu dwóch kamer, które dalsze obiekty widzą jako położone bliżej siebie), prędkość naszego samochodu, kąt skrętu kierownicy, poprzeczne przemieszczenie samochodu względem wzdłużnego kierunku ruchu, położenie pedału przyspieszenia i hamulca, pozycja dźwigni zmiany biegów, a wreszcie dane dotyczące działania ABS i VDC.

Wszystkie te dane są analizowane przez komputer w czasie rzeczywistym i w gruncie rzeczy właśnie jego oprogramowanie

jest tajemnicą działania systemu. Komputer musi odkryć obiekt znajdujący się przed samochodem, rozpoznać go, ocenić ewentualną możliwość kolizji, a następnie przystąpić

do akcji ostrzegawczej i ewentualnie zapobiegawczej. Warto jednak pamiętać, że komputer nie jest nieskończenie szybki, a więc samo rozpoznanie obiektu pojawiającego się w polu widzenia kamer może nieco potrwać.

O szczegółach, czyli o funkcjach EyeSight za chwilę, ale najpierw musimy podkreślić pewną ważną sprawę: chociaż Subaru uznaje, że system EyeSight jest najistotniejszym od czasu wprowadzenia stałego napędu wszystkich kół Symmetrical AWD krokiem firmy w kierunku zapobiegania wypadkom, nie jest to rozwiązanie o charakterze autonomicznego „autopilota” zastępującego kierowcę. Filozofia Subaru przewiduje, że to kierowca decyduje o prowadzeniu samochodu i wykonywanych manewrach, zatem nawet jeżeli któraś z funkcji EyeSight polega na samoczynnym wykonywaniu pewnych czynności, to prowadzący samochód ma zawsze pełną kontrolę i może przerwać takie działania. Zatem EyeSight jest tylko (ważnym) dodatkiem w systemach bezpieczeństwa samochodów Subaru, ale nadal wszystko opiera się na zastosowaniu całego pakietu rozwiązań, z Symmetrical AWD i silnikami SUBARU BOXER na czele.

Zastrzeżenie o pomocniczym charakterze EyeSight ma też inne uzasadnienie. Układ wykorzystuje światło widzialne, a jego funkcjonowanie wymaga, by, mówiąc najprościej, kamery bez przeszkód obserwowały drogę przed samochodem. Normalny zasięg widzenia EyeSight wynosi ok. 110 m, a kąt widzenia w poziomie to ok. 35°. Jest jednak oczywistym, że wszelkie utrudnienia w „widzeniu” mogą wpływać negatywnie na działanie systemu. Stąd producent ostrzega, że np. zła pogoda, zabrudzenie czy oblodzenie szyby, „obce” przedmioty umieszczone w polu widzenia kamer, ewentualne odbłaski od przedmiotów znajdujących się nawet poza polem widzenia, wreszcie wymiana szyby przedniej na nieoryginalną – wszystko to może zakłócić działanie urządzenia. W praktyce i w rzeczywistym ruchu drogowym nawet w trudnych warunkach nie obserwuje się zauważalnych przerw w jego pracy, ale mimo wszystko należy brać to pod uwagę. Dlatego też w instrukcji EyeSight znajduje się szereg



» zaleceń i ostrzeżeń na temat obchodzenia się z urządzeniem i jego kamerami – od oczywistych, np. że kamer nie wolno samodzielnie demontować ani zasłaniać, do takich jak zakaz samodzielnego czyszczenia szkieł osłaniających obiektywy. Dlatego też zaleca się także bardzo dużą uwagę oraz po prostu zasłonięcie kamer odpowiednimi zaślepkami podczas mycia wewnętrznej powierzchni przedniej szyby.

Kolejne ostrzeżenia dotyczą możliwości nieprawidłowego działania EyeSight po wymianie opon na inne, niż podaje producent, po założeniu tzw. dojazdowego koła zapasowego, gdy jedno z kół ma złe ciśnienie lub gdy samochód jest znacznie obciążony. Podobny efekt wywoła zmiana sprężyn zawieszenia. Powód jest prosty – EyeSight „patrzy” pod określonym kątem w płaszczyźnie pionowej i poziomej. Gdy położenie całego nadwozia względem drogi ulegnie zmianie, „widzenie” może być zakłócone lub oprogramowanie może sobie nie radzić z rozpoznawaniem przedmiotów, oznaczaniem odległości itp. W takim przypadku zaleca się wyłączenie EyeSight. Istnieje oczywiście procedura kalibracji położenia kamer, ale jest to już zadanie dla autoryzowanego serwisu Subaru.

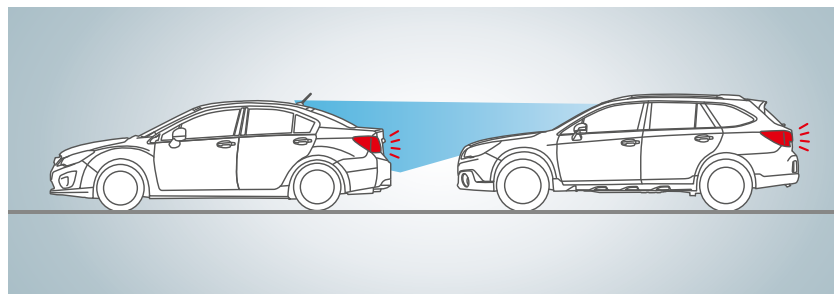
Producent ostrzega też, że rozpoznawanie obiektów oraz określanie odległości może szwankować w różnych nietypowych sytuacjach oświetleniowych, a także gdy np. pojazdy widziane są z boku, gdy zaczynają się poruszać na biegu wstecznym lub dokonują nagłych manewrów, szczególnie w stronę naszego samochodu. Motocykliści i rowerzyści rozpoznawani są zasadniczo jako osoby, a nie pojazdy, co może skutkować niewielkim błędem w ocenie odległości. Błędy mogą się pojawić, gdy przeszkody znajdują się bardzo blisko lub różnica prędkości jest minimalna, gdy struktura przeszkody jest jednorodna lub złożona z poziomych linii, gdy przeszkodą jest małe dziecko lub zwierzę, a także podczas jazdy w zakręcie itp. Wynika to zarówno z możliwych jeszcze niedoskonałości oprogramowania, niedostatecznej szybkości jego działania, jak i po prostu z faktu, że przedmiot znajdujący się na „kursie kolizyjnym” może nie być widziany przez kamery EyeSight. I znowu – w rzeczywistości

ruchu takie zdarzenia występują rzadko, ale jednak są możliwe, a zatem całego systemu Eyesight nie można traktować jako wyręczającego kierowcę w każdej sytuacji.

W czym pomoże EyeSight?

EyeSight połączony jest z pozostałymi układami zarządzania napędem i hamulcami samochodu, a więc umożliwia działanie całej grupy funkcji, tak bezpieczeństwa aktywnego, jak i zwiększających komfort prowadzenia.

Być może najważniejszą z nich jest przedkolizyjne hamowanie awaryjne (Pre-Collision Braking). PCB działa do prędkości 200 km/h. Gdy kierowca nie podejmuje akcji obronnej, hamulce zostają uruchomione automatycznie, aby zapobiec zderzeniu lub przynajmniej ograniczyć jego siłę i wynikające z niego zniszczenia. Chodzi tu przede wszystkim o typowe



najechnia z tyłu (na wprost i pod kątem). System równie dobrze zapobiega najechnaniu na nieruchomą przeszkodę, pieszego, rowerzystę itp. Przyjmuje się, że w dobrych warunkach atmosferycznych jego działanie jest całkowicie skuteczne do prędkości 50 km/h (do 35 km/h w stosunku do pieszego). Przy większych prędkościach system ten jedynie zmniejsza skutki zderzenia. **Oczywiście nie wolno używać tej funkcji dla samoistnego zatrzymania samochodu przed przeszkodą!**

Cała procedura przebiega następująco: po stwierdzeniu niebezpieczeństwa kolizji jako pierwsze uruchomiane jest ostrzeżenie – przerywany dźwięk brzęczyka, a na wyświetlaczu przed kierowcą pojawia się ostrzeżenie o zbyt małej odległości od poprzedzającego pojazdu. Gdy kierowca zacznie na tym etapie hamować, ostrzeżenia zostają wyłączone.

Jeżeli kierowca nie podejmuje akcji obronnej, pojawia się wstępne automatyczne hamowanie, a w niektórych przypadkach zmniejszana jest moc silnika. W momencie gdy w ten sposób ostrzeżony kierowca podejmuje odpowiednią akcję obronną (hamowanie, skręt kierownicą), system przerywa interwencję. Jednak zależy to od oceny skuteczności działania kierowcy, której dokonuje system.

Wreszcie gdy system uznaje, że prawdopodobieństwo kolizji jest bardzo wysokie, brzęczyk ostrzegawczy zmienia dźwięk na ciągły, a siła automatycznego hamowania staje się bardzo duża. W tym przypadku, gdy samochód już się zatrzyma, należy mimo to nacisnąć hamulec, o czym powiadamia nas odpowiednia informacja na wyświetlaczu. Gdy PCB zostaje uaktywnione trzy razy (od uruchomienia zapłonu), następuje jego deaktywacja – aby wznowić działanie, należy wyłączyć silnik i uruchomić go ponownie.

Czas reakcji systemu (rozpoczęcie hamowania) zależy po części od toru, po jakim nasz samochód zbliża się do obiektu znajdującego się przed nim. Jeżeli czyni to centralnie (100% pokrycia), hamowanie następuje wcześniej. Im mniejsze jest pokrycie, czyli im (teoretycznie) łatwiejsze jest ominięcie przeszkody, automatyczne hamowanie pojawia się później.

Inną funkcją współdziałającą z systemem zapobiegania zderzeniu jest asystent ominięcia przeszkody. Gdy EyeSight uzna, że skręt kierownicą przed przeszkodą jest działaniem obronnym kierowcy (kierowca chce ominąć przeszkodę), asystent ten zmienia charakterystykę VDC w ten sposób, że wspomaga ten manewr. Jest to pewna szczególna odmiana Torque Vectoring, w

w ramach której odpowiednio dobrane użycie hamulców jednocześnie „ściąga” samochód w wybranym przez kierowcę kierunku, ale też stabilizuje jego ruch, ułatwiając wykonanie manewru.

System przedkolizyjnego hamowania awaryjnego działa równolegle z tzw. antykolizyjnym zarządzaniem przepustnicą (Pre-Collision Throttle Management). Funkcja ta uaktywnia się, gdy przed samochodem znajduje się przeszkoda (ściana, inny samochód), dźwignia przełożeń znajduje się w pozycji „D” i kierowca (omyłkowo) naciska pedał gazu. W takim przypadku moc silnika zostaje bardzo ograniczona, aby samochód poruszał się, ale bardzo wolno. Dopuszczalne tempo przyspieszania jest obliczane przez system na podstawie oceny prędkości samochodu i odległości od przeszkody. I znowu: funkcji tej nie należy używać do planowanego zbliżania się do przeszkody (np. na parkingu), gdyż jest wiele sytuacji, w których może ona nie zadziałać całkiem przewidywalnie.

Powyższe funkcje można wyłączyć tym samym przyciskiem, znajdującym się po lewej stronie od kierownicy. Funkcje włącza się ponownie naciskając ten przycisk przez dwie sekundy. Po wyłączeniu i ponownym włączeniu zapłonu funkcje te są domyślnie aktywowane.

Pokrewną do powyższych funkcją jest ostrzeżenie, że poprzedzający pojazd już odjechał (np. gdy stoimy w korku albo na światłach). Działa to w ten sposób, że gdy zatrzymamy się w odległości do 10 m za innym pojazdem i zajmiemy się innymi sprawami, to EyeSight zauważy, że inni odjechali, a my jeszcze nie... Jeżeli poprzedzające auto oddali się co najmniej o 3 metry, usłyszymy ostrzegawczy brzęczyk.

Drugim istotnym zestawem funkcji wykorzystującym EyeSight jest adaptacyjny tempomat (Adaptive Cruise Control). Tempomat adaptacyjny znacząco ułatwia jazdę po autostradach i drogach szybkiego ruchu, w stabilnym strumieniu samochodów. Można wtedy układowi sterującemu powierzyć utrzymywanie zadanej odległości (w funkcji prędkości) od poprzedzającego pojazdu na tym samym

pasie, także gdy ten zwalnia i przyspiesza (od 0 do 180 km/h), a nawet się zatrzymuje.

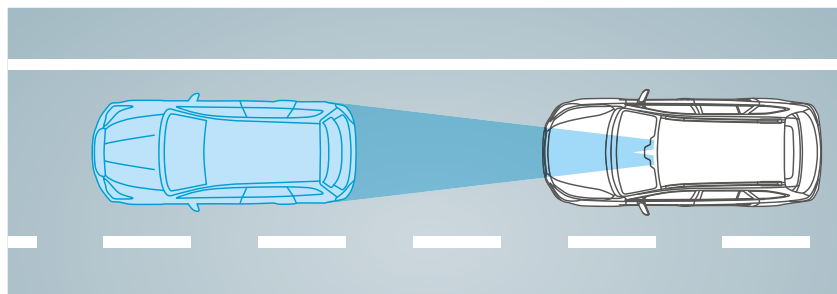
Funkcję tę uruchamia się przyciskiem umieszczonym na prawym ramieniu kierownicy. Po jej uruchomieniu, gdy pojawi się na wyświetlaczu informacja „READY”, drugim przyciskiem „RES/SET” należy ustawić docelową prędkość samochodu (od 30 km/h do 180 km/h) i ewentualnie zakres odległości od poprzedzającego auta. Wtedy EyeSight i pozostałe układy sterujące przejmują kontrolę nad pozycjonowaniem naszego samochodu względem poprzedzającego pojazdu, a my możemy cieszyć się z faktu, że nie musimy już naciskać żadnych pedałów... Dotyczy to także sytuacji, gdy rząd aut się zatrzymuje – wtedy również i Outback zatrzyma się samoistnie.

Oczywiście nie zwalnia to kierowcy z obowiązku obserwowania drogi,

adaptacyjny tempomat należy wyłączyć, gdyż warunki na drodze stają się zbyt trudne dla automatyki. EyeSight potrafi korzystać z możliwości rozpoznawania



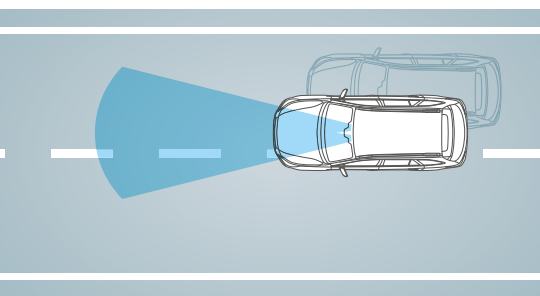
światła hamowania poprzedzającego auta. Dzięki temu kolorowemu „widzeniu” proces hamowania rozpoczyna się wcześniej, a więc jest ono łagodniejsze.



gdyż istnieje wiele możliwych sytuacji, których tempomat i EyeSight nie mogą przewidzieć. Na przykład bardzo nagłe hamowanie, ostry zakręt (wtedy EyeSight może „stracić z oczu” poprzedzający pojazd), inne samochody „wciskające się” z boku itp. Oczywiście kierowca pozostaje zawsze i bez przerwy pod wyłączną kontrolą kierowcy.

Adaptacyjny tempomat ma szereg funkcji pomocniczych, które umożliwiają kierowcy chwilowe lub stałe przejście kontroli nad procesem hamowania i przyspieszania (należy w tym celu po prostu zacząć hamować lub przyspieszać), zmiany prędkości docelowej (maksymalnej, gdy nie ma innego pojazdu przed naszym) lub czterostopniowej zmiany odległości od poprzedzającego pojazdu. System ostrzeże nawet kierowcę, że

Trzeci zestaw funkcji zależnych od EyeSight to ostrzeżenie przed opuszczeniem pasa ruchu (Lane Departure Warning) i ostrzeżenie przed zmianami kierunku jazdy wewnątrz pasa ruchu (Lane Sway Warning). Funkcje te mają znaczenie podczas dłuższych podróży, gdy kierowca jest zmęczony i zaczyna prowadzić mniej precyzyjnie. Pierwsza z nich uaktywnia się powyżej >>



- » 50 km/h, a druga powyżej 60 km/h. W razie wykrycia niestandardowego zachowania obie ostrzegają kierowcę za pomocą sygnałów brzęczyka i sygnałów świetlnych wokół wskaźnika pozycji samochodu na pasie ruchu. Funkcje te można włączyć i wyłączyć, posługując się odpowiednim przyciskiem.

Wyniki lepsze niż u konkurencji

Można się oczywiście zastanawiać, czy droga obrona przez inżynierów Subaru jest

właściwa, skoro – jak już wspomnieliśmy na wstępie – większość producentów samochodów wyższych klas stosuje w swych systemach bezpieczeństwa detektory radarowe lub/i laserowe. Fakty przemawiają jednak za optycznym rozwiązaniem Subaru i to nie tylko dlatego, że jest ono w gruncie rzeczy prostsze, tańsze, łatwiejsze w serwisie i prawdopodobnie mniej zawodne. Okazuje się, że w niezależnych badaniach porównawczych system EyeSight w samochodach Subaru otrzymuje systematycznie najwyższe oceny, jak np. w teście 26 samochodów

9 marek przeprowadzonym przez JNCAP (japoński odpowiednik

Euro NCAP) oraz Narodową Agencję Bezpieczeństwa Drogowego i Pomocy Ofiarom Wypadków. Podobne wyniki uzyskano także w USA, gdzie w sierpniu 2014 roku IIHS (Północnoamerykański Instytut Ubezpieczeniowy i Bezpieczeństwa Drogowego) przyznał nowemu Outbackowi z EyeSight najwyższą ocenę dotyczącą bezpieczeństwa i zapobiegania czołowym zderzeniom – 2014 Top Safety Pick+ oraz ocenę „Superior” – 6 punktów w skali od 0 do 6.

Co to oznacza? Po prostu tylko tyle, że w razie niebezpiecznej sytuacji grożącej kolizją (gdy nieuważny kierowca nie zareaguje odpowiednio wcześniej) Subaru ma szansę zatrzymać się bez uszczerbku przy prędkości 50 km/h (a więc podczas normalnej jazdy miejskiej), podczas gdy pojazdy konkurencji są w stanie wyhamować skutecznie, ale niższych



prędkościach. Gdy prędkość będzie większa, zderzenie Subaru okaże się mniej groźne w skutkach. I chyba właśnie dlatego w Japonii system ten (dostępny jako wyposażenie opcjonalne) zamawia ok. 80% nabywców nowo sprzedawanych aut Subaru. Warto natomiast podkreślić, że w nowym Outbacku, który właśnie wchodzi na rynek, EyeSight jest wyposażeniem standardowym (w wersjach ze skrzynią biegów Lineartronic).

Nie dziwi też, że pojawiają się już doniesienia, iż niektórzy wiodący europejscy producenci z segmentu premium prowadzą intensywne badania nad swoimi własnymi optycznymi systemami rozpoznawania sytuacji na drodze przed samochodem.

Tymczasem debiut EyeSight w Europie wpisuje się idealnie w działania Subaru Import Polska, które od



lat realizuje ideę związaną z hasłem „All Around Safety”, sukcesywnie prowadząc działania na rzecz popra-

w darmowym kursie doskonalenia techniki jazdy w Szkole Jazdy Subaru (istniejącej od 2000 r.), a w ramach corocznej Akcji Zima każdy z samochodów zakupionych w autoryzowanej sieci dealerskiej (w okresie od listopada do marca) doposażany jest bezpłatnie w komplet opon zimowych.

Subaru Import Polska jest również inicjatorem takich projektów jak Bezpieczny Kierowca (którego celem jest zmniejszenie ryzyka uczestnictwa w wypadkach drogowych grupy kierowców młodych, ze szczególnym uwzględnieniem redukcji ilości wypadków ciężkich, tj. groźących utratą zdrowia lub życia) czy Akcja Siemanko. ■



wy bezpieczeństwa na drodze. ISR, czyli Inteligentny System Ratunkowy, montowany jest od 2008 roku seryjnie we wszystkich samochodach Subaru sprzedawanych w oficjalnej sieci dealerskiej Subaru w Polsce i dostępny jako wyposażenie standardowe – bez dopłaty. Został on stworzony w oparciu o założenia tworzonego obecnie w UE systemu eCall.

Przy zakupie Subaru z najmocniejszymi silnikami można uczestniczyć

⚠ EYESIGHT JEST SYSTEMEM WSPOMAGAJĄCYM KIEROWCĘ I MOŻE W PEWNYCH WARUNKACH DROGOWYCH LUB POGODOWYCH NIE ZADZIAŁAĆ OPTYMALNIE. KIEROWCA ZAWSZE JEST ZOBOWIĄZANY PROWADZIĆ BEZPIECZNIE I Z UWAGĄ ORAZ PRZESTRZEGAĆ PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO. EYESIGHT JEST SYSTEMEM WSPOMAGAJĄCYM KIEROWCĘ, ALE NIE ZWALNIA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA EWENTUALNE WYPADKI. SPRAWNOŚĆ DZIAŁANIA EYESIGHT ZALEŻY OD WIELU CZYNNIKÓW, TAKICH JAK ODPOWIEDNIA OBSŁUGA SAMOCHODU, POGODA I WARUNKI RUCHU DROGOWEGO. PEŁEN OPIS DZIAŁANIA SYSTEMU EYESIGHT I JEGO OGRANICZEŃ MOŻNA ZNALEZĆ W INSTRUKCJI OBSŁUGI SAMOCHODU.

Góralu, czy ci nie żal... czyli relacja z Trasy Turystyczno-Szosowej

Wisła powitała nas odgłosami wystrzałowej, nieformalnej, ale bardzo już tradycyjnej imprezy „wcześnieaków” – zorganizowanej spontanicznie przez Forumowiczów – bywalców zlotów. Powitania, poznawanie się i utrwalanie już istniejących znajomości i przyjaźni przeciągnęło się do 3 w nocy. Rano trudno było wstać, choć pogoda aż prosiła, żeby zerwać się wraz ze wschodem słońca.

Im późniejsza była godzina na zegarze – tym bardziej pęczniał w szwach hotel „Stok” w Wiśle i parking wokół niego. Tu znajdowała się baza zlotu. Hotel okazał się nie lada wyzwaniem topograficzno-orientacyjnym, ale za to bardzo wygodnym, przyjaznym i z doskonałą kuchnią.

Od samego rana w czwartek (19 czerwca 2014 roku) kolejne załogi przechodziły kontrolę techniczną, oklejały auta zgodnie z wybraną trasą (Szosowa – naklejki czerwone i numery od 100; Terenowa – naklejki niebieskie i numery od 200; Turystyczno-Szosowa – naklejki zielone i numery od 300; Turystyczno-Terenowa – naklejki fioletowe i numery od 400), zaglądały do sklepiku Subaru, odbierały wyprawki w biurze zlotu i odnajdywały się w Wiśle, która

w tym roku była gościnnym gospodarzem XI Zlotu Plejad. Chwilami padało, ale pomiędzy kroplami deszczu pogoda w przeddzień startów była znakomita.

Tegoroczna wyprawka dla uczestników zlotu oprócz tradycyjnych koszulek ucieszyła nas wideorejstratorem Prestigio, pamiątkowymi kubkami i firmowymi plecakami Subaru; najmłodszych zaś pluszowymi owieczkami, z których można było zrobić poduszkę lub (w wersji kreatywnej) osłonę na pasy bezpieczeństwa.

Od godziny 10:00 w Sali Biznesowej hotelu można było pobawić się zdalnie sterowanymi autkami. Zorganizowano tam tory do jazdy i kto miał ochotę mógł do woli ćwiczyć prowadzenie, przyspieszanie i „wykręcanie czasów”. Na parkingu na chętnych na przejażdżki czekały elektryczne rowery Geobike. Czas pokazał, że obie

atrakcje nieprzypadkowo udostępnione zostały uczestnikom – doświadczenie, jakie można było zdobyć w przeddzień Plejad przydało się potem na trasie...

Dodatkowo na parkingu przed biurem zlotu ustawiono symulator dachowania i na własnej skórze można było doświadczyć uczuć, jakie towarzyszą zderzeniu lub dachowaniu auta. Jak łatwo przewidzieć – szczególnie ważną rolę odgrywały dobrze zapięte pasy bezpieczeństwa i instruktorzy każdemu indywidualnie przeprowadzali błyskawiczny kurs właściwego zapinania pasów. »

elek

- HORIZONT
- 012
- KERATRONIX
- warta.
- EFFICIENT LEASING
- MOTORICUS.COM
- PIRELLI
- ELCO CEXIM
- GARMIN
- KENWOOD
- 4x4 Fleet
- EXOTIC CARS
- WRC
- motofakty.pl
- MOTO
- Wita

 **SUBARU**
Confidence in Motion

WISŁA
19-22 CZERWCA 2014
XI ZŁOT PLEJAD

**TRASA
TURYSTYCZNO
SZOSOWA**

342



Fot. Robert Magiera x 9

» O godzinie 20:00 odbyły się obowiązkowe dla pilotów szkolenia – inne dla tras turystycznych, a inne dla Szosowej i Terenowej. Tym razem szkolenie nie dotyczyło tylko tego, jak czytać książkę drogową, jak wypełniać kartę drogową i jak wyciągać czas, w którym załoga ma stawić się na kolejny PKC. Ku ogólnej ucieście, ale i wielkiemu zdziwieniu – odbył się także instruktaż niezbędny przy strzelaniu z KBKS w pozycji leżącej. Instruktor uczył, jak ustalić, które oko jest dominujące, poinformował, na czym będzie polegała próba, za co będą przyznawane punkty i punkty



karne, jak przeładowuje się KBKS, jak należy celować i jak wygląda właściwa pozycja strzelecka. Wystąpienie to zostało nagrodzone gromkimi brawami, aczkolwiek

w kobiecych duszach (w większości) załęgła się pewna doza niepewności, jak też poradzą sobie one ze strzelaniem.

Niespodzianką w tegorocznych zmaganiach niewątpliwie była zapowiedź próby sportowej dla Trasy Turystyczno-Szosowej oraz fakt, że książki drogowe były wręczane załodze dopiero podczas startu – razem z kartą drogową.

O godzinie 21:00 zostały wywieszane listy startowe z dokładnym podaniem czasu wyjazdu każdej załogi. Punkt startowy przygotowano na Rynku w Wiśle.

Wolne popołudnie i wieczór można było spędzić w kręgielni, grając w bilard, na basenie lub odpoczywając się na masażach w hotelowym SPA. Wszystko oczywiście w towarzystwie znajomych z Subaru rodziny, którzy zawsze mają masę opowieści z minionego roku.

Piątek zaprowadził nas w pierwszej kolejności na Zamek w miejscowości Wisła Czarne, gdzie mogliśmy wyteńczyć wzrok przez lunety z tarasu widokowego w poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie z karty drogowej i zwiedzić zameczek Habsburgów, z którego korzysta każdy prezydent RP.



Zameczek pierwszy raz odrestaurowany na potrzeby Ignacego Mościckiego powrócił pod skrzydła prezydenckie dopiero za sprawą Aleksandra Kwaśniewskiego. Oczywiście w karcie drogowej nie zabrakło podchwytliwych pytań na ten temat. Kolejne zadanie w Koniakowie odciążało nasze umysły, dając władzę rękom – załogi miały na czas upiłować plaster z drewnianego bała przy użyciu piły. Było to proste i łatwe... ale tylko dla patrzących! Piła miała dziwną potrzebę zaklinowywania się w drewnie i wyginania w najmniej oczekiwanym momencie. Nam udało się wypiłować czas – 37 sekund.



Ilekoć jestem w górach, mam wrażenie, że takie łąki istnieją tylko tutaj...

Ostatnie zadanie przed obiadem zaprowadziło nas w gościnne podwoje Browaru Żywieckiego, który powstał w 1856 roku jako „Arcyksiążęcy Browar na Pawiślu”. Na mnie osobiście największe wrażenie zrobiły gigantyczne kadzie rozsiane wokół browaru, lśniące brązowomiedzianym

Podczas zwiedzania Fortu w Węgierskiej Górze mogliśmy cofnąć się do czasów II wojny światowej. Przy okazji zaś dowiedzieliśmy się na przykład, że najlepszym przyjacielem żołnierza jest karabin, a 14 sierpnia 1939 roku, za przyjemność uczestnictwa w uroczystościach wręczenia ciężkiego karabinu maszynowego, należało uiścić zawrotną kwotę 49 groszy. Obok Fortu warto było wykręcić najlepszy czas na gokarcie w slalomie pomiędzy palikami i zaufać prowadzeniu partnera z załogi podczas zadania „pole minowe”, które należało przejść z zawiązanymi oczami.

Kolejne zadanie zmobilizowało nas, by wspiąć się na Matyskę i odszukać imię i nazwisko księdza, który poświęcił tamtejszy krzyż. Po drodze mijaliśmy



3 słowa, które niekoniecznie po czesku czy słowacku brzmią podobnie do naszych, oraz wyszperać odpowiedzi na pozostałe pytania z karty drogowej i nie dać się zwieść ich podstępności.

Dalsza część zmagania przebiegała w Istebnej. W zasadzie była to bułka z masłem dla pań robiących na drutach czy szydełku – warto było spieszyć się przy nawijaniu nici na patyczek. Nam udało się zrobić to błyskawicznie – w niecałe 6 sekund. Próba odbywała się w sali urządzonej tradycyjnie i na ludowo – z malunkami na ścianach, malowanymi kufkami i oczywiście koronkami. Wśród eksponatów była największa na świecie koronka – ledwo mieściła się w obiekty-



blaskiem od tyłu już lat. Restauracja przy muzeum ugościła nas fantastycznym obiadem, który dodał sił do wdrapania się na Koczy Zamek w Koniakowie. Było sporo zabawy i wątpliwości podczas poszukiwania kamieni z niebieską kropką na szczycie i rozpoznawania „na macanego” przedmiotów związanych tematycznie z górami w przepastnej torebce uroczej góralki.



imponujące, ogromne rzeźby ilustrujące Drogę Krzyżową, a wszystko to zanurzone wśród górskich poletek usianych makami, rumiankami, chabrami i dziką różą.

Potem było jeszcze zabawniej, ponieważ na Trójstyku (miejsce, gdzie stykają się granice Polski, Czech i Słowacji) należało porozumieć się z góralem i przetłumaczyć

wie aparatu. Powstała przez 5 miesięcy w rękach 5 pań, które zużyły na nią 50 km nici... Zrobiła na mnie ogromne wrażenie.

Z kolei w kościele pochodzącym z XVIII wieku należało pilnie przyjrzeć się wszystkim obrazom, ponieważ na jednym z nich kryły się odpowiedzi na temat ojca-założyciela kościoła oraz daty jego powstania. W zestawieniu ze starym wnętrzem kościoła ogromne kontrastowe wrażenie robi kaplica boczna, dobudowana około 1929 roku z zachowanymi z 1953 r. malunkami w stylu przywodzącym na myśl socrealistyczną, patetyczną, nieco przerysowaną twórczość. »

» Dzień powoli mijał, prowadząc nas nieuchronnie ku Kubalonce, gdzie trenować można biathlon. I gdzie przyszło nam zmierzyć się ze strzelaniem z KBKS. Nasz kierowca strzelał bezbłędnie, dzięki czemu udało nam się uniknąć konieczności biegania karnych kółek za każdy spudłowany strzał. Osobiście odetchnęłam z ulgą, że to jednak nie piloci musieli wykazać się celnym okiem i pewną ręką,



bo wtedy zdecydowanie nasze notowania zaliczyłyby ostry spadek. Jadąc do kolejnego punktu w doskonałych humorach w naszym Subaru, dotarliśmy pod wiadukt w Łabajowie, gdzie należało szybkoitko przeliczyć przesła i prześledzić historię jego powstania na tablicy pamiątkowej – oraz oczywiście udzielić odpowiedzi na kolejne pytania w karcie drogowej.



foto: Robert Grzegorzka x 4

I ostatnie tego dnia zadanie, już w Hotelu Stok. Tak jak przypuszczałam – w Sali Biznesowej samochodziki nie pojawiły się przypadkiem – kto trenował dzielnie poprzedniego dnia, miał szansę być najlepszym kierowcą zdalnie sterowanego modelu RC. W naszej załodze był na szczęście młody Mistrz Samochodzikowy, który przejechał całą trasę bezbłędnie i błyskawicznie. Dzięki temu po pierwszym dniu udało nam się zająć niezłe, 7. miejsce na liście.

Sobota była drugim dniem zmagania na trasie. Rozpoczęliśmy w Ustroniu – w Parku Niespodzianek. Zaraz za bramą powitał nas Ogr. Niegroźny, bo plastikowy, ale za to ogromny i z maczugą w łapach. Myślę, że dzieciom bardzo się podobał. Oprócz możliwości podziwiania zwierząt biegających mniej lub bardziej swobodnie pośród lasu i poletek należało znów ruszyć głową



i zlokalizować wśród mieszkańców parku świnkę wietnamską, alpakę i sowę śnieżną, które stanowiły klucze do odpowiedzi na pytania z karty drogowej. Po spacerze alejkami Parku Niespodzianek dotarliśmy do Dzięgielowa, gdzie była okazja, by pojeździć na Segwayu. Oczywiście wyznaczoną trasą i oczywiście najlepiej w jak najkrótszym czasie... Emocji było sporo, nie tylko podczas jazdy (choć na Segwayu wywrócić się nie można), ale i podczas notowania czasów przejazdu na karcie.

Potem już spokojnie podążyliśmy do Cieszyna, gdzie czekało nas zwiedzanie Wieży Piastowskiej, na której należało zlokalizować 3 kościoły po stronie czeskiej i odpowiedzieć na kilka dodatkowych pytań. Dopiero tam zwróciłam uwagę, że symbol Wieży Piastowskiej znajduje się na rewersie banknotu dwudziestozłotowego

– kto chce, niech sprawdzi. Nie wystarczyło niestety czasu na zwiedzanie Zamku w Cieszynie, ale z pewnością kiedyś tam wrócimy w wolnym czasie.

Wyjechaliśmy z Cieszyna przez most łączący Polskę i Czechy (północny to most Przyjaźni, południowy – most Pokoju) i pogubiliśmy się trochę w drodze do kolejnego punktu wyznaczonego na trasie. W efekcie do Brenny, do Chlebowej Chaty, dotarliśmy z lekkim opóźnieniem. Na szczęście mimo to udało nam się zrobić i upiec podplomyk. W założeniu miał być z logo Subaru, ale w piecu wszystkie ziarenka maku z niego spadły i nieco zmienił swoje oblicze. Jednak na metę go dowieźliśmy. Skansen Chlebowej Chaty oczarowuje. Miałam wrażenie, że wchodzę do świata, jaki już zniknął, a jaki wyobrażałam sobie np. czytając „Chłopów”. Małe okienka z firankami z ręcznie robionych koronek. Drewniane ławy, wiechy ziół



wiszące pod sufitem na belkach, chlebowy piec, drewniane meble, stare dziwnie wyglądające przyrządy. Niektóre znane i łatwo identyfikowalne – jak kołowrotek czy dzieże do ciasta, inne zupełnie tajemnicze – jak narzędzie wiszące przy wejściu do chaty, o które pytał chyba każdy uczestnik Trasy Turystyczno-Szosowej, a które służyło do ważenia, mimo że wyglądem bardziej przypominało wałek do ciasta niż wagę.

Z Chlebowej Chaty podążyliśmy prosto na próbę sportową do Dębowa. Dla kierowcy pewnie nie było to takim wyzwaniem, dla mnie jednak próba sportowa i konieczność pilnowania trasy, lewej i prawej strony (i to jeszcze bez mylenia ich) – wszystko koniecznie z otwartymi oczami (choć miałam ochotę zamknąć je zaraz po starcie), pisk, szybkość, nagłe zwroty i obroty całego auta i kask spadający mi



fot. Marcin Kałuszka

na oczy – to zdecydowanie było przeżycie jedyne w swoim rodzaju. Przynajmniej raz w życiu warto spróbować, czy człowiek nadaje się na pilota rajdowego... Po emocjach rajdowych slalom na czas na Geobike'u był jak kaszka z mleczkiem dla niemowlaka, choć ten niewinnie wyglądający rowerek potrafi nabrać niezłej prędkości.

Obiad zjedliśmy w plenerze, pod namiotem, w którym odbywała się wystawa starych samochodów. Lśniące, wypucowane i odrestaurowane caczuszka pieściły oczy nie tylko panów. Wiele z pań, które na co dzień nie interesują się motoryzacją, potrafiło docenić urok i elegancję tych bardziej niezwykłych egzemplarzy. Mnie osobiście zapadł głęboko w serce Citroën DS.

Po przerwie obiadowej czekały na nas w Salmopolu... narty. Mimo pięknej zielonej trawy dokoła i słońca jak marzenie



fot. Robert Grzegorzka x 4

okazało się, że można w czerwcu powyglądać się na nartach! I to w tandemie – jeśli można tak powiedzieć o nartach. Tego zadania nie udało nam się niestety wykonać. Kilka razy w trakcie próby dopadł nas atak śmiechu powodujący upadek w trawę lub jeszcze większy napad obezwładniającego humoru, kończący dziwaczne zabiegi ekwilibrystyczne na podwójnym sprzęcie. Okazuje się, że dwie nogi na jednej nartce, »



fot. Robert Magiera

» do tego druga cudza, a nie własna, wymagają naprawdę pozazmysłowego porozumienia i synchronizacji ruchów. Nie zdążyliśmy w wymaganym czasie doczłapać do mety i zaliczyliśmy chyba punkty karne, za to zabawa była naprawdę przednia.

Ostatnie zadanie drugiego dnia zlotu przewidziano na skoczni Malinka. Wjazd na górę wyciągiem (po drodze strzeliliśmy



sobie pamiątkowe zdjęcie), pyszne ciasto „Marlenka” w kawiarni na samej górze, pamiątkowy stempel na karcie i panorama taka, że wiem na pewno, że na skoczka narciarskiego się nie nadaje... Dowiedziałam się za to kilku innych rzeczy – na przykład, że pierwsza skocznia narciarska w Wiśle Malince powstała w 1933 r. Obejrzałam masę rekwizytów związanych ze skokami



foto: Robert Grzegorzka x 3

narciarskimi, zdjęcia Adama Małysza i innych skoczków zrobione podczas zawodów na tutejszej skoczni i wyobraziłam sobie atmosferę wówczas tu panującą... Bardzo przyjemny punkt programu.

Oczywiście, w czasie tych 2 dni zmagani należało mieć zawsze oczy i uszy otwarte – szeroko i bacznie – ponieważ obok wszystkich zadań i pytań z nimi związanych tradycyjnie pojawiły się na karcie drogowej pytania ogólne przybliżające geografii,

historię i tradycje regionu, w którym mieliśmy przyjemność spędzać czas. Bez dopytywania i przeglądania przewodników mało kto wiedziałby chyba, że tradycyjne podstawowe źródło utrzymania w Beskidach stanowiła gospodarka sałaszniczo-pasterska (tak, to nie literówka) albo że nazwa sera oscypka pochodzi od rozszczepiania foremki o nazwie oscypiorka...

Łatwiejsze pytania ogólne – o to skąd wypływa Wisła czy o Tydzień Kultury Beskidzkiej lub Muzeum Bolka i Lolka – zdecydowanie zostały w nas chęć, by wrócić w te regiony za jakiś czas – już na dłużej i zobaczyć zdecydowanie więcej... I taki właśnie jest jeden z głębszych celów Plejad – by obudzić w nas chęć bliższego poznania uroczych zakątków własnego kraju.

Po opuszczeniu skoczni został nam już tylko powrót do hotelu, oddanie karty



drogowej na mecie (i wylegitymowanie się zrobionym podpłomykiem) oraz czas na relaks. Przygotowania do wieczornej imprezy widoczne były obok hotelu już od rana. Tradycyjne ogromne namioty, krzątający się kucharze i obsługa, dudniący sprzęt nagłaśniający... Nam udało się odprężyć na basenie, zamienić kilka słów ze znajomymi,



foto: Robert Magiera



którzy też już zjechali ze swoich tras, wymienić wrażeniami z minionych dwu dni...

Im bliżej wieczoru – z tym większym tradycyjnie napięciem wszyscy czekali na ogłoszenie (i wywieszenie) wyników zlotu. Jadła i napitków, jak co roku, był wybór ogromny. Dymyły garnki z bigosem i żurkiem, piekły się skwiercząc zachęcająco

mięsa na grillach, ziemniaki i chrupiące bułeczki z masłem czosnkowym. Na stołach rozpychały się sałatki, wędliny, owoce, ciasta i dziesiątki innych różności, których nawet nie byłam już w stanie spróbować. Atmosfera radości, podekscytowania



fot. Robert Gregorzółka

i zabawy unosila się w powietrzu tak samo wyczuwalnie jak zapachy z kuchni.

Wieczór umilili nam górale, dając fantastyczny pokaz góralskiego, rubasznego podejścia do życia i poczucia humoru, wciągając w zabawę, śpiew i muzykę wszystkich chętnych uczestników zlotu. Oczywiście były filmy ze zlotu, zdjęcia konkursowe i tradycyjne podsumowujące wystąpienie Ojca Dyrektora. Po ogłoszeniu wyników i zwycięzców wszystkich tras i kategorii zabawa trwała do ostatniego chętnego i przytomnego uczestnika, niosąc po górach echo bardzo żywej i tanecznej imprezy.

Gratulacje dla wszystkich starych (tradycyjnych) zwycięzców i dla wszystkich tych, którzy pierwszy raz wskoczyli na podium – mam wrażenie, że każdy cieszył się razem z Wami.

Kto był – mam nadzieję, że wspominał właśnie razem ze mną ten wyjątkowy czas

czwrcowy. Kto nie był – mam nadzieję, że narobił sobie apetytu i nabrał ochoty, by być na najbliższych Plejadach, które przecież już bliżej niż dalej... Zapraszam, zachęcam, polecam i dziękuję absolutnie wszystkim, dzięki którym taki zlot ma szansę powtarzać się co roku. ■



fot. Robert Magiera

PARTNERZY



PATRONAT MEDIALNY

PATRONAT



Program przedłużonej gwarancji

Wszystkie systemy bezpieczeństwa zastosowane w Subaru gwarantują spokój na drodze prawie niezależnie od sytuacji. Ale to nie wszystko. Oprócz bezpieczeństwa na drodze każdy użytkownik Subaru może teraz zwiększyć poczucie swojego spokoju, nabywając przedłużoną gwarancję i zapewniając sobie ochronę finansową.

Wilhelm von Humboldt napisał: „Bez poczucia bezpieczeństwa człowiek nie jest w stanie ani rozwijać własnych sił, ani korzystać z wyników swej pracy; albowiem bez bezpieczeństwa nie ma wolności”. Kierując się tą myślą,

Subaru Import Polska we współpracy z firmą WAGAS S.A. oraz brokerem ubezpieczeniowym TUR Sp. z o.o., stworzyło specjalny program ubezpieczeniowy „Gwarancja Subaru”, dzięki któremu kierowcy Subaru mogą liczyć na wydłużenie gwarancji

nawet do 5 lat. W sytuacji pojawienia się nieprzewidzianej awarii pojazdu po zakończeniu podstawowej gwarancji producenta koszty naprawy nie będą obciążały właściciela pojazdu.

Przypomnij sobie, za co tak naprawdę lubisz swój samochód? Za niezawodny



silnik, za komfort jazdy, za stały napęd wszystkich kół, a może za innowacyjne rozwiązania...? Jeśli do korzyści, jakie płyną z użytkowania Subaru, dodasz korzyści, jakie daje uczestnictwo w programie „Gwarancja Subaru”, to przekonasz się, że przedłużona gwarancja to bezpieczeństwo i spokój ducha na kolejne lata.

Nawet najstarszemu wykonany samochód to maszyna, która może ulec awarii, ale pamiętaj, że teraz nie musisz się już o to martwić, gdyż posiadając przedłużoną gwarancję, nie zaskoczą Cię żadne nieoczekiwane wydatki.

Gdybyś nadal zastanawiał się, czy warto przystąpić do programu, to przeanalizuj poniższe korzyści.

- Przedłużona gwarancja to program dla posiadaczy pojazdów marki Subaru, obejmujący swoim zakresem wszystkie mechaniczne, elektryczne i elektroniczne zespoły pojazdu. Program ten daje możliwość bezpłatnego usunięcia awarii za pośrednictwem autoryzowanych serwisów Subaru, gwarantujących profesjonalną obsługę oraz wykorzystywanie jedynie oryginalnych części podczas dokonywania naprawy pojazdu.
- Szeroka sieć serwisów Subaru zapewnia ochronę na terenie całej Unii Europejskiej oraz pozwala na korzystanie z zawartych w ubezpieczeniu świadczeń przy zachowaniu minimum formalności.

- Bogaty zakres ubezpieczenia sprawia, że jest to produkt idealnie dopasowany do potrzeb wymagających kierowców Subaru, a atrakcyjna cena powoduje, że jest to najlepsze rozwiązanie na rynku.

Warto zaznaczyć, że kupując pojazd używany, również możesz cieszyć się maksymalnym bezpieczeństwem gwarantowanym przez program przedłużonej gwarancji nawet do 250 000 km lub kolejny rok.

Więcej szczegółowych informacji na temat programu przedłużonej gwarancji możesz znaleźć pod adresem goo.gl/Wz58T1.

5

Relacja z pokazu nieba zorganizowanego przez gliwicki oddział PTMA*

W roku 2013 firma Subaru wsparła nas finansowo przy zakupie dużego teleskopu, który umieściliśmy pod kopułą naszego Obserwatorium Astronomicznego w Kamieńcu koło Gliwic. Teleskop świetnie się spisuje, dając bardzo dobre obrazy. Służy nam m.in. do organizacji pokazów nieba. Jeden z nich, firmowany logo Subaru, przeprowadziliśmy 2 sierpnia 2014 r., a jego początek zaplanowaliśmy wcześniej niż zwykle, jeszcze przed zapadnięciem zmierzchu, gdyż jednym z celów imprezy było zaprezentowanie Obserwatorium oraz jego nowego serca – głównego instrumentu obserwacyjnego. Jest nim teleskop systemu Newtona o średnicy lustra 406 mm i ogniskowej 1800 mm.

Do sterowania teleskopem wykorzystywany jest montaż Dobosna wyposażony w system GOTO, który za pomocą silników precyzyjne śledzi gwiazdy, podążając za pozornym ruchem sfery niebieskiej, oraz umożliwia automatyczne nakierowanie instrumentu na żądane obiekty astronomiczne.

W dniu pokazu już przed godziną 20⁰⁰ zjawili się kilkanaście osób, które po zwiedzeniu Obserwatorium na jasnym jeszcze niebie mogły obserwować Księżyc, podziwiając niezliczone twory na jego powierzchni, takie jak kratery, góry czy uskoki. Również Saturn ze swoimi pierścieniami prezentował się okazale. Uczestnicy pokazu mogli zaobserwować, jak wraz z zapadaniem ciemności zmienia się kontrast widocznych szczegółów powierzchni Księżycza oraz pierścieni Saturna. Posiadaczom aparatów fotograficznych oraz wyposażonych w aparat fotograficzny telefonów komórkowych umożliwiliśmy własnoręczne wykonanie zdjęć Księżycza z wykorzystaniem teleskopu. W najbardziej komfortowej

sytuacji byli posiadacze lustrzanek Canona, gdyż do dyspozycji mieliśmy specjalny pierścień umożliwiający bezpośrednie podłączenie korpusu aparatu do wyciągu okularowego – to tak jakby wykonać fotografię obiektywem o ogniskowej 1800 mm przy przesłonie 4,4.

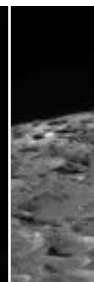
Wielu gości z uwagi na obecność dzieci wcześniej udało się do domów, niemniej ok. godz. 23⁰⁰, kiedy już panowały warunki właściwe do nocnych obserwacji astronomicznych, dojechała kolejna grupa, która miała możliwość podziwiać obiekty mgławicowe i gwiazdowe. Podczas naszych pokazów staramy się wybierać najciekawsze widoczne na niebie

»



* POLSKIE TOWARZYSTWO MIŁOŚNIKÓW ASTRONOMII





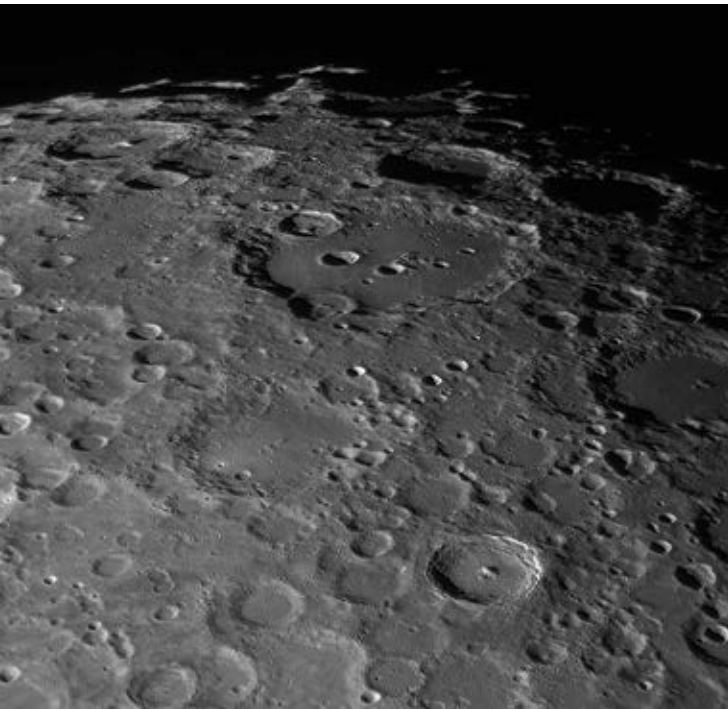
» obiekty, reprezentujące różne typy ciał niebieskich, oraz przybliżyć nieco ich naturę. Aby opowiedzieć o powstawaniu gwiazd i ich budowie oraz zwrócić uwagę na ich piękno i różnorodność kolorów skierowaliśmy teleskop na jasną gwiazdę o nazwie Albireo, stanowiącą część gwiazdozbioru Łabędzia. Widoczna jest w postaci dwóch jasnych punktów wyraźnie różniących się kolorem, co wynika z różnych temperatur panujących na powierzchni tych gwiazd. Do zaprezentowania rozdzielczości naszego teleskopu i wyjaśnienia przy tej okazji zjawiska dyfrakcji światła wykorzystaliśmy gwiazdę Epsilon w gwiazdozbiornie Lutni,

składającą się z dwóch układów podwójnych. Obserwując tę gwiazdę w małym teleskopie, zobaczymy dwie gwiazdy, natomiast nasi goście mogli na własne oczy zobaczyć, że każda z nich składa się z dwóch bardzo blisko siebie położonych składników otoczonych krążkami dyfrakcyjnymi.

Następnie przeszliśmy do prezentacji obiektów mgławicowych. Uczestnicy pokazu mogli obserwować

gromadę kulistą M13 znajdującą się w gwiazdozbiornie Herkulesa, jedną z najpiękniejszych wśród tego typu obiektów. Nasz teleskop ukazał prawdziwy jej urok, rozsypany „mgiełkę” o średnicy równej $\frac{2}{3}$ tarczy Księżyca na poszczególne gwiazdy. Następnie w okularze teleskopu znalazła się gromada otwarta o oznaczeniu M11, która z uwagi na kształt utworzony przez jej gwiazdy nazywana jest Dziką Kaczką. Goście docenili piękno tego obiektu, pomimo że kaczkę się nie dopatrzeli... Zmieniając nieco typ obiektów, skierowaliśmy nasz teleskop





Powierzchnia Księżyca



Gromada kulista M13

fot. wykonana przez Teleskop Hubble'a

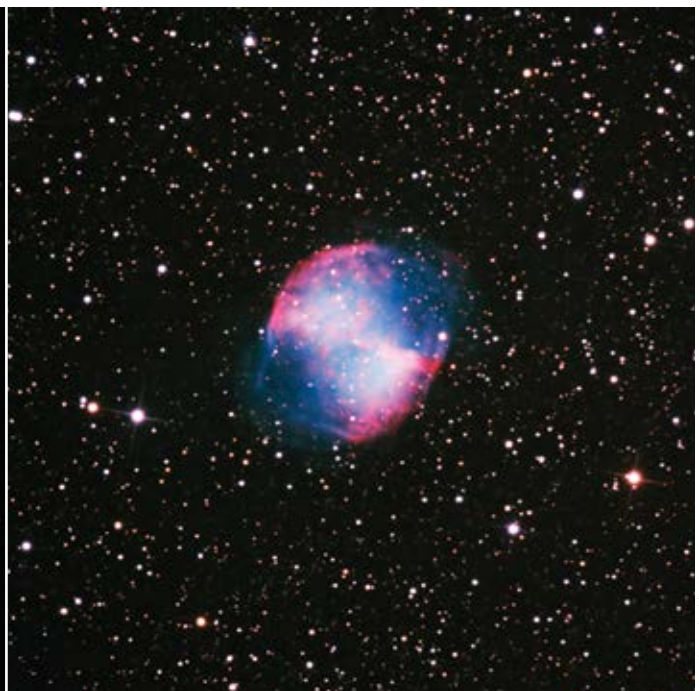
na kilka mgławic planetarnych, które stanowią materię pozostałą po śmierci gwiazd podobnych do Słońca. Uczestnicy

pokazu mogli podziwiać dwie najbardziej znane mgławice planetarne: M57, znajdującą się w gwiazdozbiornie Lutni

nazywaną z uwagi na swój kształt Mgławicą Pierścieniową, oraz M27, która znajduje się w gwiazdozbiornie Liska i nosi »



Mgławica planetarna M57 (Pierścień) z gwiazdozbiornu Lutni



Mgławica planetarna M27 (Hantle) z gwiazdozbiornu Liska

fot. Adam Lipski x 2



fot. Adam Lipski

Mgławica Welon (ang. Veil; Pętla Łabędzia)

» nazwę Hantle. W tej grupie obiektów zaprezentowaliśmy także pozostałość po supernowej w gwiazdozbiornie Łabędzia, tzw. Mgławicę Veil. Obserwacje tych obiektów były prowadzone z użyciem specjalistycznego wąskopasmowego filtra, przepuszczającego jedynie światło podwójnie zjonizowanego tlenu (OIII), które jest emitowane przez te obiekty. Dzięki zastosowaniu wąskopasmowych filtrów uzyskuje się bardzo dobry kontrast, umożliwiając zaobserwowanie większej ilości szczegółów mgławicy, a w wielu przypadkach jest to jedyny sposób na zaobserwowanie danego obiektu w warunkach podmiejskich. Nasi goście docenili działanie filtra, a jego użycie w obserwacjach było dobrym zaczynem do

omówienia działania filtrów i roli, jaką spełniają w astronomii obserwacyjnej i astrofotografii. Kolejną obserwowaną mgławicą planetarną była Blinking (mrugająca). Jej nazwa wzięła się od złudzenia optycznego polegającego na znikaniu i pojawianiu się gwiazdy centralnej mgławicy, kiedy to na przemian patrzymy na centrum mgławicy



fot. wykonana przez Teleskop Hubble'a

Galaktyka M81



fot. wykonana przez Teleskop Hubble'a

Galaktyka M82

i na jej obrzeża. Nasi goście z zaciekawieniem obserwowali „mruganie” i słuchali wyjaśnienia tego zjawiska.

Obserwowane gromady gwiazd, mgławice, jak i wszystkie widoczne na niebie gwiazdy znajdują się w naszej Galaktyce, którą obserwujemy z Ziemi w postaci Drogi Mlecznej. Chcąc zaprezentować różne typy obiektów, które możemy obserwować przez teleskop, nie sposób pominąć odległych od nas o miliony, a nawet miliardy lat świetlnych innych galaktyk, które są niczym innym jak skupiskami miliardów gwiazd i materii międzygwiazdowej. Jedyną widoczną nieuzbrojonym okiem galaktyką na naszej półkuli jest Wielka Mgławica w Andromedzie. Galaktyka ta zajmuje na niebie aż 3 stopnie kątowe i nie

mieści się cała w polu widzenia teleskopu. Niemniej nasi goście mogli podziwiać jej najjaśniejszą centralną część. Z innych galaktyk pokazaliśmy M81 i M82 w Wielkiej Niedźwiedzicy, widoczne w postaci słabych mgiełek. Wykorzystaliśmy to do zaprezentowania możliwości astrofotografii, która dzięki kumulacji światła poprzez długoczasowe naświetlanie matrycy aparatu pokazuje prawdziwe piękno obiektów mgławicowych. Podłączyliśmy aparat fotograficzny i po 15 sekundach słabo widoczna w teleskopie mgiełka ukazała się na ekranie monitora jako okazała galaktyka. Na koniec pokazu skierowaliśmy nasz teleskop ku otwartym gromadom gwiazd w Perseuszu. Pole widzenia zapełniło się niezliczoną ilością gwiazd, a najwytrwalsi

goście dostali do ręki pilota, aby móc własnoręcznie sterować teleskopem i podziwiać te piękne gromady w całości.

Z uwagi na to, że pod kopułą może znajdować się ograniczona liczba osób, do dyspozycji gości oddaliśmy dodatkowo teleskop Newtona o średnicy 300 mm i ogniskowej 1270 mm oraz zabytkową lunetę z obiektywem o średnicy 75 mm i ogniskowej 1150 mm, które rozstawione zostały przed Obserwatorium. Łącznie w pokazie udział wzięło 26 osób, z których większość po raz pierwszy miała możliwość popatrzeć przez teleskop. Zafascynowani goście byli zainteresowani kolejnymi pokazami, a my cieszymy się, że możemy dzielić się naszą pasją z innymi, mając do dyspozycji dobry sprzęt obserwacyjny. ■

Złoty początek, jesienny koniec

Choć mówi się, że prawdziwego mężczyznę poznaje się po tym, jak kończy, a nie jak zaczyna, my postanowiliśmy zadać kłam temu stwierdzeniu. Pierwszy, w pełni „przejechany” rajdowy sezon 2014 w małej skali rozpoczął się bowiem dużo ciekawiej, niż się zakończył.

Rajdy samochodowe to sport niezwykle widowiskowy i emocjonujący, a dla startujących załóg również nadludzko wymagający. I to zarówno w kwestii budżetu, jak i pracy fizycznej. W nie mniejszym stopniu charakterystyka ta dotyczy świata rajdów profesjonalnych modeli zdalnie sterowanych. Dla zespołu Subaru Poland RC Team miniony rok był debiutem w toruńskim czempionacie. Na własnej skórze mogliśmy się przekonać, ile słodczy i goryczy ma w sobie ten z pozoru mały sport.

Początek sezonu 2014 to przede wszystkim przesiadka do najnowszego modelu stworzonego przez japońską fabrykę Tamiya, o dość swojsko brzmiącej nazwie XV Pro. Zaawansowana konstrukcja, bezszrotkowy silnik klasy S1600 i w pełni programowalna elektronika były solidną podstawą do nawiązania wyrównanej walki z rywalami. Karoseria Subaru w skali 1:10 otrzymała oczywiście barwy jej większego brata, czyli załogi Butvilas/Heller. Projekt niemal w 100% udało się odwzorować do wymiarów nieprzekraczających rozmiaru kartki A3. Taki zestaw pozwalał mieć nadzieję na szybką i widowiskową jazdę.

Rajdowe Mistrzostwa Torunia Modeli RC 2014 rozpoczął 9. Rajd Zimowy. Zimowy był jednak tylko z nazwy, a jedyne białe ślady na żuźlowym torze Motoareny były owocem prac organizatorów rysujących wapnem trasy odcinków specjalnych. Dość szybki termin pierwszej rundy rajdowego czempionatu zmusił toruńsko-krakowski zespół do startu... repliką rajdówki

w barwach Wojtka Chuchały i Kamila Hellera. Mimo asekuracyjnej jazdy, w obawie o uszkodzenia bezcennej karoserii, pierwsze zawody zakończyły się zdobyciem 3. miejsca w klasie S1600 i 17. w klasyfikacji generalnej.

Już miesiąc po rozpoczęciu rajdowego sezonu RC w Toruniu zawodników czekały kolejne zawody – 5. Rajd Motoareny. Marcowa pogoda zafundowała isticie wybuchową mieszankę – słońce przeplatane solidnymi opadami deszczu zapewniły maksimum emocji. W takich warunkach nikt nie mógł być pewien, czy dojedzie do mety, a o zwycięstwie niejednokrotnie decydowały dobre opony i... pech rywali. Mimo kapryśnej aury te zawody dla toruńsko-krakowskiego zespołu były niezwykle ważne. To tutaj bowiem zaprezentowano po raz pierwszy nowe malowania małej rajdówki. Zespół bogatszy był też o doświadczenia z Rajdu Zimowego – elektronika nie szwankowała i auto po raz pierwszy bez kłopotów technicznych ukończyło zawody.

– *Pomiędzy zawodami brakuje niestety czasu na treningi, a mimo że skala jest*

mniejsza, pracy i nauki wcale nie jest mniej. Cieszy fakt, że na błędach się uczymy i nie popełniamy ich na kolejnych zawodach. To dobry prognosta na przyszłość, bo przecież kiedyś limit pecha się wyczerpie – mówi z uśmiechem Michał Jasiński. – Przed kolejnymi imprezami próbujemy różnych ustawień naszego Subaru – od zmiany twardości czy skoku zawieszenia poprzez żonglowanie oponami i parametrami pracy silnika.

Po dwóch udanych startach w toruńskim czempionacie zespół SPRCT, spragniony kolejnych zwycięstw, wyruszył na podbój warszawskich oesów. Stolica to bowiem drugi ośrodek na polskiej



mapie organizujący zawody modeli zdalnie sterowanych, wzorowane na dużym motosporcie. Trasy prób sportowych były łagodniejsze niż te spotykane w piernikowym grodzie. Szerze luki

i mniej ciasnych nawrotów pozwoliło nawet początkującym rajdowcom, czyli i nam, czysto i bez strat w lakierze ukończyć zawody. I choć asfaltowo-betonowa nawierzchnia nie sprzyjała efektywnym poślizgom, które najbardziej pokochała toruńsko-krakowska ekipa, pierwszy występ na „obcej ziemi” udało się zakończyć na 1. miejscu w klasie WRC3 i aż 10. w klasyfikacji generalnej.

Podium w klasie S1600 zespołowi Subaru Poland RC Team udało się jeszcze wywalczyć w kultowej imprezie – 11. Rajdzie Toruńskim.

Modelarzy ponownie nie rozpieszczała aura, która przykryła asfaltowy parking Makro cienką warstwą deszczu. Takie warunki dla prawdziwych fanów modeli RC nie są jednak przeszkodą. Braki w pogodzie bardzo szybko uzupełnili organizatorzy, fundując kierowcom ciekawą trasę. Sporo długich i szerokich odcinków przeplatanych tradycyjnie karkołomnymi nawrotami i prostymi zakrętami rozgrzały nawet tych najbardziej zmarzniętych. Zespół SPRCT nie uchronił się przed małymi błędami, ale ostatecznie były powody do radości.

– Podobnie jak w dużych rajdach, tak i tutaj o końcowym sukcesie decyduje szczęście i... dobrze dobrane opony. My na razie trafiamy na takie, które bardziej zapewniają sporo jazdy bokiem niż efektywną przyczepność. Potem musimy gonić, a czasu na odrabianie strat zostaje niewiele

– komentuje Michał Jasiński.

Z imprezy na imprezę zespół nabierał pewności »



» siebie i wciąż udoskonalał rajdówkę. Cieszył z pewnością fakt, że auto niemal zawsze o własnych siłach kończyło zawody, nawet te szutrowe.

Niebiesko-żółtą maszynę spod znaku „Plejad” kibice mogli oglądać również w bardzo widowiskowym i kontaktowym rallycrossie. To sport dla prawdziwych twardzieli, którzy nie szczędzą swoich sił ani karoserii do walki na ciasnym torze o zmiennej nawierzchni. Asfaltowe proste, szutrowe zakręty i łuki, podbijające łączniki i „tarka” na zakrętach zabezpieczająca przed brutalnym skracaniem trasy – mały rallycross to widowisko wcale nie mniej emocjonujące niż wyścigi z udziałem Petera Solberga i Ken Blocka.



Rywalizacja w rallycrossie w mijającym roku odbywała się tylko na toruńskim podwórku. To tutaj, na terenie znanego z dużego motosportu toru rallycrossowego MotoPark, powstały dwie miniatury polskich obiektów przeznaczonych do tego typu wyścigów. Zawodnicy startują głównie w czteroosobowym składzie,

tocząc przez 3–4 okrążenia zacięty bój o zwycięstwo. Regulaminy i zasady gry wzorowane są tradycyjnie na dużym odpowiedniku, stąd dla miłośników Ken Blocka czy Krzysztofa Skorupskiego zrozumienie reguł pędzących elektrycznych maszyn po zamkniętym torze nie jest problemem. Dla pozostałych to obraz niesamowitej walki, odpadających kół, urwanych zderzaków i pękających zawiesznień.

Zespół Subaru Poland RC Team, zmieniając ustawienia swojej Imprezy WRC, wystartował niemal w pełnym cyklu Rallycrossowych Mistrzostw

Torunia modeli RC. Plany zawodowe uniemożliwiły wzięcie udziału tylko w dwóch rundach, ale te i tak byłyby odliczane w końcowym rozrachunku.

– Jeden z kolegów powiedział kiedyś bardzo fajną i mądrą rzecz – w rajdach to kierowca decyduje o wyniku, w rallycrossie – przeciwnicy. I coś w tym faktycznie jest. Jeśli sprzęt Cię nie zawiedzie, to o końcowym sukcesie decyduje w połowie szczęście, a w drugiej połowie – szczęście do rywali. A ci potrafiają jednym ruchem kierownicy pokrzyżować każdy plan – ocenia Michał Jasiński.



Początki na rallycrossowych torach były dla Subaru Poland RC Team dość owocne, ale i bolesne. Warto pamiętać, że to właśnie ta dyscyplina małego motosportu nie wybacza błędów serwisu, przed którymi nie uchronił się niestety

toruńsko-krakowski zespół. Szukanie odpowiedniej przyczepności często rozpoczyna się od opon, a te w rallycrossie bezwzględnie powinny być przyklejone do felgi. Teraz już to wiemy, podobnie jak wiemy, że mocowania drążków kierowniczych czy wahaczy powinny być sprawdzone przed zawodami, a w razie wystąpienia luzów, od razu wymienione na nowe.

Ostatecznie, po dość pechowym finiszu, w tabeli rallycrossowych mistrzostw Michał Jasiński zajął 5. miejsce w Dywizji II. W rajdowym czempionacie, startując w klasie S1600, zawodnik SPRCT wywalczył 4. miejsce.

Jakie plany na sezon 2015?

Dzięki kontynuacji współpracy z Subaru Import Polska zespół SPRCT planuje poważnie zaatakować

„generalkę” Toruńskiej Ligi Rajdowej. Pod maską Imprezy WRC trafi rasowy silnik 10.5T zapewniający naprawdę „ogień na tło i uśmiech szeroki”.

– Oprócz zmiany silnika i elektroniki chcemy też zbudować jedną rajdówkę przygotowaną tylko do rajdów asfaltowych. Będzie inny napęd, zawieszenie, rozkład masy. Rozważamy też opcję budowy topowej maszyny do rallycrossu. Mamy jeszcze trochę czasu, więc zobaczymy, co będzie się bardziej opłacało – zdradza nieco plany na 2015 rok Michał Jasiński. – W rajdach wystartujemy w klasie WRC, ale na razie nie zdradzamy, w jakim aucie pojawimy się na oesach. To tajemnica, nad którą ciągle pracujemy (uśmiech). Chcemy też włączyć się w organizację rajdów terenowych. Plany są kolorowe i ciekawe, oby się wszystko udało. Trzymajcie kciuki! ■



Mongolia Charity Rally /cz. 3/ - witaj Mongolio!

Wygląda na to, że w dzisiejszym „odcinku” sprawozdania z wyprawy załogi Offtrax w końcu uda mi się dotrzeć do celu podróży – Ułan Bator. Dzielne zawodniczki, którym niestraszne góry, pustynie, klimatyczno-atmosferyczne niespodzianki i wyboiste drogi, do stolicy Mongolii dotarły już jakiś czas temu. Czym prędzej zatem nadrabiam zaległości i przystępuję do trzeciej części mojej opowieści o przygodach Corinne Copreni i Jess Watt.

W ostatnim ubiegłorocznym numerze „Plejad” z dzielnymi Kanadyjkami rozstaliśmy się w Turkmenistanie. Podróżniczki jako ostatni punkt zwiedzania w tym kraju obrały słynną „Bramę do piekła”. To w jej pobliżu miał miejsce ostatni nocleg na turkmeńskiej ziemi pod koniec sierpnia. Urzekające miejsce nie miało być jednak ostatnim zakątkiem w Azji, którym dziewczyny miały się jeszcze zachwycić przed dotarciem do Mongolii. Nazajutrz,

po kilku męczących godzinach jazdy w piachu, udało się dotrzeć na granicę z Uzbekistanem. Na podróżniczki czekała tam kolejna kontrola i przepytanie – tym razem głównie o leki. W końcu Kanadyjki otrzymały zezwolenie na wjazd, co jednak nie zmienia faktu, że służby graniczne odnotowały uwagę o wwożeniu przez nie... narkotyków. Po przejechaniu 250 km na północ Corinne i Jess dotarły do byłego portu nad Jeziorem Aralskim i największego ośrodka przemysłu

konserw rybnych w Azji Środkowej – miasta Mo'ynoq. Obecnie na skutek wysychania jeziora miejscowość znajduje się ponad 100 km od linii brzegowej, a teren, na którym kiedyś była woda, stanowi jedno wielkie cmentarzysko statków, które ugrzęzły tam na wieki.

Następnym punktem na uzbeckiej mapie podróży było miasto Chiwa, czyli jeden z głównych ośrodków handlowych w VI i VII wieku w tym regionie. To tam Kanadyjki postanowiły wymienić walutę,



KOLEJNE PUNKTY PODRÓŻY:

goo.gl/maps/hAH2c
goo.gl/maps/4ehk7
goo.gl/maps/2U3DI
goo.gl/maps/8Nfmo
goo.gl/maps/EZvtL
goo.gl/maps/4BcKk
goo.gl/maps/H2qp1
goo.gl/maps/wWLRf
goo.gl/maps/UJERO
goo.gl/maps/BQZOK
goo.gl/maps/C9rBw
goo.gl/maps/ywH7C
goo.gl/maps/ZMhMa
goo.gl/maps/oZyg8
goo.gl/maps/A7rPH
goo.gl/maps/F18Kv



zaopatrzyć się w paliwo i prznocować. Dwie pierwsze potrzeby można było zaspokoić jedynie na czarnym rynku. Nazajutrz wyruszyły w długą drogę do Buchary. Miasto, którego starówka jest jednym z najcenniejszych zespołów architektury islamu w Azji Środkowej, zachwycało dziewczyny przepięknymi minaretami, budynkami krytymi niebieską dachówką, licznymi herbaciarniami, wszechobecnym jedwabiem i dywanami. Wpisaną na listę światowego dziedzictwa UNESCO urzekającą Samarkandę, będącą

jednym z najstarszych miast na świecie, Corinne i Jess ze względu na brak czasu obejrzały tylko z okien samochodu.

Po noclegu podróżniczki udały się w kierunku granicy z Tadżykistanem. Po drodze udało się w końcu zatankować spragnione Subaru XV. Na przejściu granicznym i tym razem nie obyło się bez pytań o broń, bomby i narkotyki. Bagaże zostały dogłębnie prześwietlone, a ponieważ urzędnicy po stronie Tadżykistanu zrobili sobie przerwę obiadową i znów trzeba było czekać... doszło do wypadku. Otóż

Jess, przechadzając się między samochodami, zahaczyła nogą o linę holowniczą rozciągniętą między dwoma pojazdami, przewróciła się i – jak się później okazało – złamała lewą rękę. Ból był tak okrutny, że Jess nieomal zemdliała. Po przekroczeniu granicy dziewczyny zatrzymały się na bardzo nowoczesnej stacji benzynowej, zatankowały paliwo, a Jess próbowała ulżyć sobie nieco w cierpieniu, popijając zimne piwo. Na dłuższy odpoczynek zdecydowały się dopiero w stolicy kraju, Duszanbe. Na nocleg wybrały tym razem »



» ekskluzywny hotel, w którym w końcu udało się zdobyć trochę lodu i obłożyć nim bolącą rękę poszkodowanej. Nazajutrz ból dokuczał jej jednak jeszcze bardziej i trzeba było zaliczyć miejscowy szpital. Sypiące się ściany i staroświeckie wyposażenie tego przybytku mogły przerażać. Najważniejsze jednak, że zdjęcie rentgenowskie udało się zrobić, a Jess usłyszała „wyrok”: trzy tygodnie w gipsie. Procedura jego zakładania w owym szpitalu do przyjemnych nie należała, a podróżniczka znowu traciła z bólu przytomność. Na szczęście przeżyła i można było ruszać dalej.

Ekipa Offtrax kierowała się teraz w kierunku drogi M41, zwanej Pamir Highway. Dziewczyny zatrzymały się na nocleg w mieście Kulab, w którym znalezienie przyjemnego hotelu z wodą i prądem graniczyło z cudem. Następnego dnia czekała już wymarzona górską drogą, do wjazdu na którą uprawniało





i nie grzeszyła szerokością, co przyprawiło Corinne i Jess o kołatanie serca w momentach, kiedy trzeba było minąć się z innym pojazdem, a do zsunięcia ze stromego zbocza brakowało zaledwie kilku centymetrów. Jakby tego było mało, w drodze do Chorog opona samochodu została uszkodzona i trzeba ją było wymieniać.

Kolejnego dnia dziewczyny zatrzymały się w uroczej górskiej wiosce Jolandi. Sielska atmosfera domu, który ugościł podróżniczkę, i boski zapach pieczonego w nim chleba były tym, o czym umęczone podróżniczki Kanadyjki naprawdę marzyły. I ta przepyszna lokalna kuchnia! Jedyne niedogodnością okazała się wysokość. Wioska leży na poziomie 3700 m n.p.m. – trudno było zatem uniknąć lekkich objawów choroby wysokościowej. Nazajutrz dziewczyny dotarły do ukrytego w górach gorącego jeziora, w którym oczywiście skorzystały z kąpeli. Krajobraz, który rozciągał się

z okien samochodu po pokonaniu kolejnych kilometrów drogi, usiany był jurtamami, a w trawach zauważyć się dało mnóstwo gryzoni przypominających świstaki.

Kolejny przystanek miał miejsce jeszcze wyżej, w mieście Murgab. Poranek przywitał dziewczyny temperaturą -2°C . Trzeba było zmienić w końcu garderobę na cieplejszą, by móc wspiąć się samochodem na wysokość ponad 3900 m n.p.m. i podziwiać słone jezioro Kara-Kul. Akwen ten jest największym w Tadżykistanie i zajmuje powierzchnię aż 380 km². Jego głębokość sięga z kolei około 250 m. Kolejne kilometry wiodły już wzdłuż pogranicza chińskiego.



stosowne zezwolenie. Papier ten faktycznie sprawdzany był wielokrotnie w ciągu dnia przez policję. Wrażenia z tego odcinka podróży należały do najbardziej ekscytujących na trasie. Widoki rozpościerające się z wysokich klifów zapierały dech w piersiach. Niesamowite wrażenie robił między innymi widok rzeki wijącej się na pograniczu tadżycko-afgańskim. Wybiła droga jedynie miejscami stawała się utwardzona – większość jej nawierzchni pokryta była kamieniami. Była ona przy tym niebezpieczna z uwagi na wysokość



Granica z Kirgistanem, do której w końcu udało się dotrzeć, należała do „bezbolesnych”. Drogę do miasta Osz spowalniały niezliczone stada owiec, kóz, koni i krów, na które trzeba było bardzo uważać. W końcu jednak udało się zjechać

z gór, dotrzeć do celu i znowu poczuć przyjemnie ciepłe powietrze o temperaturze 26°C . Był początek drugiego tygodnia września i Mongolia zdawała się być na wyciągnięcie ręki. Już przecież tylko Kazachstan i odrobina Rosji dzieliły Corinne i Jess od celu wyprawy. We wspomnianym Osz udało się zrobić małe zakupy samochodowe w postaci nowej opony, za którą trzeba było zapłacić jedynie 30 \$. Znalazł się tam również czas na małe ekscesy spożywcze. Na bazarze Corinne posmakowała dość galaretowatego krowiego płuca, którego smak czym prędzej usiłowała zagryźć końską kiełbasą... No cóż, lokalne >>



» przysmaki niekoniecznie muszą zawsze i każdemu smakować. Po zaspokojeniu głodu Kanadyjki kierowały się na północ drogami prowadzącymi przez niezbyt wysoko położone górskie przełęcze, przecinając kolejne rzeki. Zachodzące słońce wyznaczyło w pewnym momencie kres podróży i zdecydowało o rozbiciu namiotu nad pięknym jeziorem, a pyszna ryba na kolację była ostatnim punktem programu na ten dzień. Pierwsze kilometry przebyte następnego poranka udowodniły, że opona zakupiona została w samą porę. Subaru XV na tej wymienionej wcześniej jechać dalej już nie mogło, okazując to wyraźnie podróżnikom. Narastająca dawka wstrząsów, jaką auto zafundowało dziewczynom, zmusiła je do skorzystania z usług wulkanizatora i wymiany opony na tę nabytą dnia poprzedniego. Dopiero

po tym zabiegu można było bezpiecznie kontynuować jazdę. Po drobnym incydencie drogowym, a mianowicie groźbie (i na szczęście tylko groźbie) otrzymania od lokalnej policji mandatu za niezatrzymanie się przed znakiem stopu, Kanadyjki dotarły do granicy kirgisko-kazachskiej. Przeprawa przez nią należała do tych łatwiejszych i zajęła jedynie dwie godziny.

Pierwszym punktem postoju na kazachskiej ziemi było największe miasto kraju, w latach 1991–1998 pełniące funkcję jego stolicy – Almaty (Alma Ata). Leży ono u podnóża systemu górskiego Tianszan na terenie charakteryzującym się dużą aktywnością sejsmiczną i stanowi główny ośrodek przemysłowy, kulturalny i naukowy Kazachstanu. Corinne i Jess znalazły w nim nieco czasu na zwiedzanie, docierając również do lokalnego salonu Subaru.



Tam poczęstowane zostały kazachską czekoladą, podczas gdy w ich aucie wymieniano olej. Z całą pewnością na długo w pamięci podróżniczek zapadnie lunch,





który spożyły w towarzystwie poznanych w salonie osób. Posiłek zaserwowany został w uzbeckiej restauracji, a ilości dań, którymi uraczono Kanadyjki, trudno

zgłosić swój pobyt w kraju. Po dokonaniu tej formalności drużyna Offtrax mogła już zdążyć w kierunku miasta Semej położonego w północno-wschodniej części kraju.

byłoby się doliczyć. Po przerwie na sesję zdjęciową przyszła pora na kolację. Obfitość potraw lokalnej kuchni kusila w niesamowity sposób. Ilość przysmaków spożyta w południe sprawiła jednak, że tym razem Corinne i Jess mogły pozwolić sobie jedynie na lekkie sałatki. Przed wyruszeniem w dalszą podróż trzeba było oficjalnie

Odległość, jaką trzeba było pokonać, wynosiła około 1200 km. Dziewczyny ten etap podróży postanowiły rozłożyć na dwa kolejne dni, organizując nocleg w jednym z górskich wąwozów. Droga tym razem nieco się dłużyła, w końcu jednak do miasta, w którym od 1949 roku funkcjonował pierwszy w ZSRR poligon nuklearny, biologiczny i chemiczny, udało się dojechać. Poligon zamknięto w 1991 roku, ilość naziemnych i podziemnych wybuchów jądrowych, którą zdążono przeprowadzić na jego terenie, spowodowała jednak znaczne skażenie środowiska i odbiła się na zdrowiu lokalnej ludności. Po noclegu w Semej Corinne i Jess spędziły nieco czasu w jednym z parków, w którym roilo się od pomników Lenina. A wszystko w oczekiwaniu na wizy rosyjskie, które w końcu trzeba było wyrobić. »



» Do Rosji było już tylko 150 km. W drogę do ostatniego przed Mongolią kraju Kanadyjki wyruszyły nazajutrz po godzinie szóstej. Jak się okazało, nawierzchnie w tym rejonie były bardzo dobre. Samo przekraczanie granicy poszło sprawnie, a sporym powodem do radości okazała się cena paliwa – jedynie 1 \$ za litr! W Rosji podróżniczki przejechały przez Barnaul i Bijsk, w pierwszym z miast zatrzymując się na posiłek, w drugim na nocleg. Hotel w Bijsku musiał zatrzymać paszporty niestety aż do godziny trzeciej następnego dnia w celu dokonania rejestracji Kanadyjek w Rosji. Oznaczało to sporą stratę czasu. Ostatecznie dokumenty zwrócone zostały kilka godzin wcześniej i można było jechać dalej. Niezwykle widoki w górach Altaj tak bardzo zauroczyły Corinne i Jess, że zdecydowały się one

na nocleg nad górską rzeką. Mongolia musiała poczekać do dnia następnego...

W końcu nastał 18 września – dzień, w którym około południa podróżniczki przekroczyły granicę z Mongolią. Ten nie lada wyczyn uczciły lokalnym piwem i porcją pierożków, po czym ruszyły dalej. Subaru mogło w końcu poczuć na własnych oponach naprawdę złe podłoże, zmagając się kolejno z szutrem, a następnie z błotnistym terenem poprzecinanym rzekami. Podróżniczki czuły się w pełni usatysfakcjonowane – oto mogły do woli delektować się najprawdziwszymi mongolskimi bezdrożami, o których wcześniej tak wiele słyszały. Dookoła rozpościerał się cudny krajobraz, którego główną ozdobę stanowiły jaki i konie. Pierwszym miastem, w którym zawitały Corinne i Jess, było Kobdo. Z trudem udało się znaleźć w nim nocleg, o prysznicu

można było natomiast zapomnieć. Dla większości mieszkańców kraju łazienka w domu jest czymś niezwykle mało popularnym. Przyzwyczajeni są oni do korzystania z sanitariatów publicznych.

Kolejny dzień rozpoczął się podróżą po utwardzonej nawierzchni. Ta sielanka trwała jednak tylko przez pierwsze 75 km. Potem znów Kanadyjkom przyszło zmagać się z pyłem, brudem i wybojami. Po trudnym odcinku trasy nocleg udało się zorganizować w jednym z typowych mongolskich gospodarstw w niewielkiej miejscowości, by tuż po wschodzie słońca ruszyć dalej. Tego dnia dziewczynom przyszło zmierzyć się z dość groźną sytuacją przy przekraczaniu jednej z rzek. Było na tyle nieciekawie, że mogło się to naprawdę różnie skończyć. Subaru XV na szczęście i tym razem nie zawiodło, po czym





bezpiecznie dowiozło dziewczyny na nocleg do położonego w środkowej części kraju miasta Arwajcheer.

Poranek przywitał podróżniczkę temperaturą -2°C . Ten dzień rozpoczął się wyjątkowo wcześnie, przewidywał pokonanie ostatnich kilkuset kilometrów do „mety” rajdu, miał być najważniejszym na trasie i takim się stał. Było już ciemno, kiedy udało się dotrzeć w okolice Ułan Bator. Około 50 km od miasta członkowie tamtejszego Klubu Subaru powitali załogę Offtrax światłami swoich samochodów ustawionych wzdłuż drogi, a następnie eskortowali ją do centrum. Po 63 dniach jazdy, 21 września 2014 r., sen stał się rzeczywistością i cel został osiągnięty! Nietrudno sobie wyobrazić, jak ciepłe było przyjęcie Corinne i Jess w samym Ułan Bator. Owacje, serdeczne gratulacje, szampan i oklaski



– radości wszystkich zgromadzonych na linii mety nie było końca.

Dotarcie do Mongolii było prawdziwym wyzwaniem, któremu Kanadyjkom udało się sprostać. Dzielnie poradziły sobie z wszędobylskim pyłem, koleinami, wybojami, brakiem oznakowania dróg, a czasem i samych dróg. Po zasłużonym odpoczynku w Ułan Bator na podróżniczki czekała długa podróż powrotna do Londynu.

O najważniejszych momentach podczas ostatniego etapu wyprawy ekipy Offtrax za sterami niezastąpionego Subaru XV opowiem jednak w następnym numerze...

OFICJALNE STRONY WYPRAWY OFFTRAX:

offtrax.ca

facebook.com/OfftraxAdventures

instagram.com/offtrax



Tyż prawda, czyli czarna lista kontra biały, figowy listeczek

Czego człowiek najbardziej pragnie w życiu i wszystkim przy każdej okazji życzy? Szczęścia. O uczuciu szczęścia w ludzkim organizmie decyduje poziom serotoniny, zwanej hormonem szczęścia. Jak twierdzą naukowcy, poziom tego specyfiku podnoszą nam trzy rzeczy: słońce, seks i słodczyce, i ani słowa o pracy. Odkąd Fenicjanie wymyślili pieniądze (o wiele za mało pieniędzy), praca stała się głównym zajęciem człowieka, podstawą istnienia, gdyż – jak wszyscy wiedzą – ilość tych kolorowych papierków kształtuje byt, byt kształtuje świadomość, a zatem posiadanie pod dostatkiem tej makulatury determinuje lepszy i bardziej świadomy byt oraz ułatwiony dostęp do przyjemności.

Możemy częściej wyjeżdżać do ciepłych krajów i wygrzewać się na słońcu, zaspokojona finansowo żona częściej będzie miała ochotę na seks, a ciastka – jak wiadomo – też kosztują. Dużo pieniędzy to dużo przyjemności, a dużo przyjemności to szczęście. I tu się koło zamyka. Istnieją trzy znane góralskie prawdy, które zdefiniował swego czasu ks. Tischner. Dwie pierwsze to *święta prawda* oraz *tyż prawda*. Jeżeli ktoś będzie wam kiedyś próbował wmówić, że pieniądze nie dają szczęścia, to będzie to typowy przypadek trzeciej prawdy ks. Tischnera, czyli... *gówno prawda*.

Napisałem powyższe, ponieważ taka jest *prawda*, a nie dlatego, żebym się z taką sytuacją zgadzał. Poziom technologiczny, jaki osiągnęła cywilizacja ludzka, daje już możliwość, aby wszystkie dobra konieczne nam do życia wytwarzały roboty i te dobra dostępne były bez konieczności płacenia za nie, co ludzkości dałoby możliwość skoncentrowania się na byciu szczęśliwą. Na zabawie, rozrywce, wytwarzaniu dóbr kultury, sztuki, arcyzmu, zwiedzaniu najpiękniejszych zakątków naszej planety i wychowywaniu następnych pokoleń. Ktoś powie, że to zatrzyma postęp technologiczny. Jeżeli człowiek będzie szczęśliwy, to po co mu dalszy postęp i czemu miałby on służyć? Postęp technologiczny potrzebny jest władzy do obserwowania, podglądania, monitorowania i podsłuchiwania każdego przejawu naszej prywatności oraz wytwarzania urządzeń do bardziej

wyrafinowanego zabijania ludzi. Postęp powoduje, że świat zmierza ku urzeczywistnieniu scenariusza Big Brothera i do samożgłady (ale za to widowiskowej).

Niestety, pieniądze najwięcej szczęścia przysparzają tym, którzy posiadają ich najwięcej, ponieważ dają im władzę, a władza to nieuleczalna choroba. Delegując pieniądze, krezusi skazaliby się na materialne i mentalne zrównanie z resztą ludzkości, czyli z motłochem, dlatego też idealistami zawsze byli ludzie biedni.

Zdaję sobie zatem sprawę, że cała ta moja wizja ogólnej szczęśliwości to taka sama utopia jak trzecia faza komunizmu, czyli *każdemu według jego potrzeb*, a w konsekwencji taka sama *prawda* jak wcześniej.

Moje życie to w pewnym sensie sinusoida. Z jej *szczytami* wiąże się okresy, gdy byłem pracodawcą, a z *dołami* – kiedy byłem pracownikiem. Najfajniejszy jednak okres przypada na konstans, kiedy sam siebie zatrudniałem, gdyż byłem dla siebie świetnym pracownikiem, a zarazem idealnym szefem. Co prawda, czasem jako szef byłem niewypłacalny, a czasem jako pracownik nieodpowiedzialny, ale nigdy w firmie nie wystąpiły wewnętrzne tarcia, bo cechowała nas (znaczy... mnie) obopólna wyrozumiałość.

Na jednym z najpopularniejszych portali społecznościowych natrafiłem na profil zatytułowany *czarna lista pracodawców*, na którym to profilu swoje negatywne opinie na temat firm i ich szefów wpisywali

rozgoryczeni pracownicy (ma się rozumieć – byli). Założyciel profilu – jak sam twierdzi – dla równowagi reklamował założony przez jego kolegę profil o nazwie *miejsca pracy, do których warto złożyć CV*. Obie listy dotyczyły jednego regionu kraju – dużego miasta wraz z okolicami. O ile czarna lista zawierała tyle lektury, że brakłoby mi tygodnia, żeby ją przestudiować, to ta „biała” miała cztery wpisy. Zadałem sobie trud znalezienia stron WWW tych chwalonych firm i w jednym przypadku cały post z *białej listy* był fragmentem ogłoszenia rekrutacyjnego wystawionego na stronie firmy. Gdyby zatem równowagę, którą tworzą te dwa profile, przełożył na organizm ludzki, to on nie ma prawa się nigdy podnieść, że już nie wspomnę o jakimś zbliżeniu się do pozycji pionowej.

Nie wiem, czy to szczęście, że dysponuję doświadczeniem zarówno z jednej, jak i z drugiej strony barykady, ale daje mi to komfort spojrzenia na ten problem ze zrozumieniem. Nie twierdzę, że z obiektywizmem, bo to słowo powstało jedynie jako antonim słowa *moizm*. Człowiek lubi słowotwórstwo, dlatego *obiektywizm* jest w słowniku, ale nie występuje w naturze. Wyjątkowymi słowami, które człowiek stworzył, są słowa *uczciwość* i *sprawiedliwość*, które teoretycznie są synonimami, a w naturze prosperują jako antonimy i na dodatek są antonimami słowa *oszustwo*. To jedyny przypadek, kiedy jakieś słowo ma dwa antonimy, które są wobec siebie przeciwstawne. Wywód jest zawiły tak

samo, jak zawiłe są stosunki pracodawcy z pracownikiem. Każdy z nich dąży do szczęścia kosztem drugiego, tylko że pracodawca ma pewną przewagę, gdyż posiada środki do tych dążeń, a pracownik dysponuje jedynie zamierzeniami do środków.

Z relacji, jakie zamieszczane są na profilu *czarna lista*, wynika niezbitnie, że w Polsce popularne stało się słowo *mobbing*. Używane jest po kilka razy w każdym poście i o ile język polski jest w tych postach traktowany per noga, to już słowo *mobbing* jest zawsze pisane bezbłędnie. Nie twierdzą bynajmniej, że osoby, które skarżą się na złe traktowanie w pracy, nie mają racji, gdyż sam miałem różnych szefów, ale jeżeli ktoś skarży się na firmę, że wymaga od niego, żeby się uczył, to już nie jest *mobbing*, tylko wyrafinowane okrucieństwo. Inna osoba skarży się, że kazali jej codziennie przychodzić do pracy (restauracja), a kierownik liczył każdy plasterk szynki. Toż to potwór jakiś.

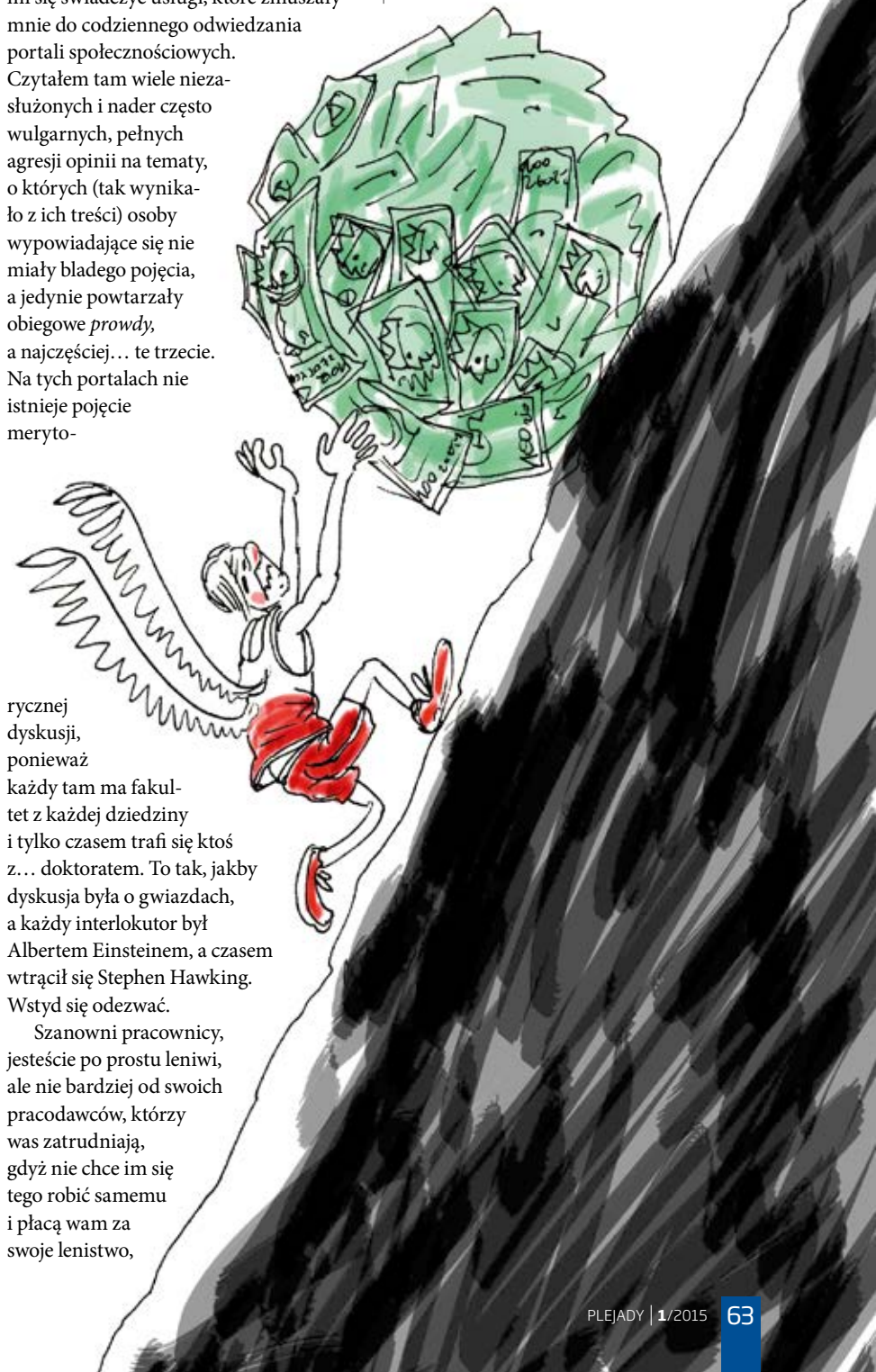
Jedną z moich działalności u szczytu życiowej sinusoidy była właśnie restauracja i wiem, że moi pracownicy traktowali ją jak kuchnię św. Alberta. Żarli, pili i wynosili produkty do domu. Nie jestem ani agresywny, ani mściwy, ale ukarałem ich okrutnie. Odszedłem z interesu i zostawiłem ich w rękach współnika, który był mniej wyrozumiały ode mnie...

Znam życie oraz wiele przykładów na to, że firmy są nieuczciwe, właścicielom brakuje ogłady, są oszustami lub traktują pracowników bez należytego im szacunku. *Czarna lista pracodawców* zapewne pełna jest zasłużonych opinii, ale są też takie, po przeczytaniu których traci ona dla mnie swoją wiarygodność. Opisano mianowicie jeden z hoteli, w którym miałem przyjemność kilkakrotnie gościć. Standard i ceny adekwatne do ilości gwiazdek, miła obsługa i żadnych problemów czy też uchybień, a tu czytamy wynurzenia pracownicy, że warunki powojenne, wyposażenie pokomunistyczne, podłe traktowanie klientów, absolutny brak pojęcia o prowadzeniu hotelu oraz kilka skarg dla mnie nieweryfikowalnych, gdyż dotyczących stosunków z pracodawcą. Chłonałem tekst w nadziei, że dowiem się wreszcie coś to za młody, zdolny „manager”, absolwent szkoły hotelarskiej,

tak zgnoił pracodawcę. I tu pozwolę sobie zacytować zakończenie postu... *no i placili mi nędzne 7 złotych za godzinę sprzątnia*. No cóż, nie od dzisiaj wiadomo, że sprzątaczkę zęby zjadły na branży hotelarskiej.

W mojej bogatej (nie żeby ze względu na pieniądze) karierze zawodowej zdarzyło mi się świadczyć usługi, które zmuszały mnie do codziennego odwiedzania portali społecznościowych. Czytałem tam wiele niezasłużonych i nader często wulgarnych, pełnych agresji opinii na tematy, o których (tak wynikało z ich treści) osoby wypowiadające się nie miały bladego pojęcia, a jedynie powtarzały obiegowe *prowdy*, a najczęściej... te trzecie. Na tych portalach nie istnieje pojęcie meryto-

a nie szanują waszego. Dlaczego tak jest? Bo człowiek istnieje po to, by być szczęśliwym, a tylko sobie może zawdzięczać, że na to szczęście musi harować. Zastanawia mnie tylko, dlaczego lenistwo polskich pracodawców jest takie tanie. A może wasze zarobki JEZUS... i rząd. ■



rycznej dyskusji, ponieważ każdy tam ma dyplom z każdej dziedziny i tylko czasem trafi się ktoś z... dyplomem. To tak, jakby dyskusja była o gwiazdach, a każdy interlokutor był Albertem Einsteinem, a czasem wtrącił się Stephen Hawking. Wstyd się odezwać.

Szanowni pracownicy, jesteście po prostu leniwi, ale nie bardziej od swoich pracodawców, którzy was zatrudniają, gdyż nie chce im się tego robić samemu i płacą wam za swoje lenistwo,



Badge of Ownership w Polsce

Z inicjatywy naszych Forumowiczów adaptowaliśmy z USA system indywidualnego personalizowania samochodów Subaru „Badge of Ownership”. Ponieważ Subaru to nie tylko marka, nie tylko samochód i nie tylko filozofia, ale również i styl życia, postanowiliśmy udostępnić w naszym kraju, po raz pierwszy w Europie, sposób identyfikacji zewnętrznej z możliwością dopasowania go do indywidualnych potrzeb każdego kierowcy. Oznakowanie to ma na celu jeszcze większą integrację z ulubioną marką oraz daje możliwość przedstawienia swoich zainteresowań.

Na główny znaczek składa się emblemat wskazujący, czy jest to pierwsze, czy może już kolejne Subaru, natomiast mniejsze znaczki określają zainteresowania czy też różnego rodzaju pasje. Mijając taki oklejony samochód, można się na przykład

dowiedzieć, że jego właściciel posiada zwierzaki, jego pasją jest podróżowanie, a we wnętrzu samochodu podróżuje z reguły cała rodzina. Patrząc na znaczki przyklejone na samochodzie, można także stwierdzić, że kierowca lubi gry planszowe, kajakarstwo czy też bierze udział w maratonach. Wybór jest niemały, bo w puli znaczków reprezentujących zainteresowania znajduje się 28 ich rodzajów.

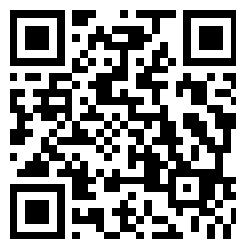
Każdy właściciel nowego samochodu zakupionego w autoryzowanej sieci Subaru w Polsce jest uprawniony do odebrania darmowego zestawu znaczków (1 znaczek duży i 4 dowolnie wybrane małe). Można je odebrać u dowolnego Autoryzowanego Dealera marki Subaru w Polsce – tam także można zasięgnąć szczegółowych informacji. Znaczki „Badge of Ownership” będą dostarczane bezpłatnie do końca roku 2015. Po tym terminie ich bezpłatna dystrybucja

będzie realizowana tylko w momencie nabycia nowego samochodu Subaru.

Oczywiście, zupełnie niezależnie można zakupić dodatkowe egzemplarze poprzez Sklep Internetowy Subaru: goo.gl/FmzbxP i goo.gl/FIM4vv.

Zapraszamy na stronę Sklepu Internetowego Subaru Import Polska oraz na nasz profil na Facebooku.

www.sklep.subaru.pl



facebook.pl/Sklep.Subaru





Auto Motor i Sport

01/2015

4x4 Plus Komfort

(Outback)

Niespełna 20 lat temu w pojedynkę stworzył całą klasę samochodów. Dziś Subaru Outback jest niemal jak osobna marka. (...)

Technika - sto procent ewolucji

Pod względem technicznym nowy Outback jest poskładany z podobnych klocków jak poprzednik – ma ten sam typ zawieszenia, identyczny rozstaw osi (choć jest o 2,5 cm dłuższy i o 2 cm szerszy) oraz ten sam, flagowy dla Subaru, stały napęd na cztery koła. Z poprzedniego modelu pochodzą też silniki – benzynowy 2.5i oraz turbodiesel 2.0D – chociaż o technicznej ewolucji świadczą drobne różnice parametrów; np. turbodiesel swój maksymalny moment obrotowy 350 Nm rozwija teraz w szerszym przedziale – 1600–2800 obr./min, zamiast 1600–2400 obr./min jak poprzednio. Mocno przekonstruowane zostało nadwozie, o czym świadczy np. taki detal jak wysunięte o 10 cm dalej do przodu przednie słupki.

Komfort na wyższym poziomie

Kilkudziesięciokilometry pierwszy spacer nowym Outbackiem w wersji 2.0D pozostawia dwa wrażenia – układ kierowniczy jest nieco bardziej bezpieczny, co w tym wypadku jest zaletą,

a jeszcze lepiej, że kabina dużego kombi okazuje się znakomicie wyciszona. Jak na auto ze sporym prześwitem (20 cm) i na dużych kołach, do wnętrza Outbacka nie dociera niemal żaden zbędny szmer, nawet przy autostradowych prędkościach i na nawierzchniach o przeciętnej jakości.

Układ zawieszenia Subaru zachowuje też swoją firmową cechę, jaką jest zdolność do wybierania nierówności w sposób, który mówi, że żadna dziura nie robi na nim wrażenia. Dużą rzeczą dla Subaru jest europejski debiut systemu EyeSight, łączącego kilka funkcji wspomagających kierowcę, w tym awaryjne hamowanie oraz aktywny tempomat. (...)

EyeSight będą miały w fabrycznym wyposażeniu wszystkie Outbacki z przekładnią Lineartronic. Do Polski pierwsze egzemplarze (z produkcji styczniowej) dotrą w marcu. (...)



www.moto.pl

16 stycznia 2015

Z dużym prześwitem

(Subaru XV 2.0i Exclusive)

(...) Subaru znane jest z produkcji samochodów z symetrycznym napędem obu osi. Byłoby dziwne, gdyby nie próbowało powiększać swojej palety modeli o znacznych własnościach terenowych. Oprócz Outbacka, dużego kombi na bazie modelu Legacy, i typowego SUV-a w postaci Forestera czwartej już generacji w ofercie japońskiej firmy znajdziemy też model XV. Wygląda jak kompaktowy

hatchback o zwiększonym prześwicie, i tym jest w rzeczywistości. Jest najmniejszym, ale też najtańszym modelem z napędem 4x4 w gamie tej japońskiej marki.

(...) Największą zaletą samochodu jest niewątpliwie układ napędowy. W przeciwieństwie do znacznej części crossoverów i SUV-ów podobnej wielkości napęd w Subaru jest stały i symetryczny. (...) Kierowca nie musi się zastanawiać, czy w razie potrzeby tylna oś dołączy do przedniej, jak to ma miejsce w najpopularniejszych rozwiązaniach 4x4 ze sprzęgłem lepkociowym. Śnieg, lód, mokra nawierzchnia czy suchy asfalt – zawsze stoi za nami technika czuwająca nad naszym bezpieczeństwem. Oczywiście jak przystało na współczesny samochód, XV wyposażony jest m.in. w układ ESP (tu nazywa się VDCS) dodatkowo stabilizujący auto w razie konieczności. (...)

(...) Subaru XV z pewnością jest ciekawą alternatywą w świecie crossoverów. Nadwozie typu hatchback jest praktyczne, wysoki prześwit zapewnia wyższą w stosunku do osobówek pozycję za kierownicą, a stały napęd na cztery koła czuwa nad naszym bezpieczeństwem w każdych warunkach. (...)



magazynauto.pl

29 stycznia 2015

Subaru Outback - pierwsza jazda

(Outback)

Poprawianie dobrego

(...) Mimo kosmetycznego zwiększenia wymiarów karoserii (o 2 cm na

długość i szerokość) oferuje dodatkowe 4 cm przestrzeni na szerokości ramion z przodu, więcej miejsca na nogi z tyłu i ma nieco większy bagażnik (bazowo 512 l zamiast 490 l).

W obydwu rzędach miejsca nie zabraknie nawet wysokim osobom, a poczucie przestronności potęguje wysoko poprowadzona linia dachu. Niczym w vanie lub SUV-ie, pasażerowie tylnej kanapy mogą skokowo regulować pochylenie jej oparcia. (...) Przednie fotele są bardziej obszerne i mają regulowane w 2 płaszczyznach zagłówki, dzięki przeniesieniu mocowania lusterek na drzwi poprawiła się widoczność na boki, z konsoli środkowej zniknęła osobny ekran komputera, a w tunelu środkowym pojawiły się dodatkowe otwory wentylacyjne dla podróżujących w drugim rzędzie siedzeń. Uwagę zwraca nienaganna jakość montażu i staranne wykończenie – nawet w niższych partiach kokpitu zastosowano estetyczne okładziny.

Przejrzysty kokpit został wykonany z przyjemnych dla oka i w dotyku materiałów. Tradycyjnie dla Subaru, kierowca ma przed oczami bardzo czytelne zegary (kolor pierścieni można zmieniać). Zarówno komputer, jak i system multimedialny oferują polski interfejs. Plus za sporo miejsc na drobiazgi. (...)

Nabywcy poprzedniej generacji Outbacka prosili m.in. o lepsze wyciszenie oraz szerszą osłonę progu – by można na nim wygodnie stanąć i mocować bagaż na dachu. W obu przypadkach ich prośby zostały wysłuchane.

Mniej hałasu, więcej dynamiki

Mimo że Outback korzysta z platformy poprzednika, w konstrukcji jego nadwozia zwiększono udział wysokowytrzymałej stali (sztywność skrętna wzrosła aż o 67 proc.), zaprojektowano zawieszenie, zastosowano przekładnię kierowniczą o bardziej bezpośrednim przełożeniu, a także znaną z WRX-a elektroniczną „szperę”. W rezultacie poprawiła się precyzja prowadzenia oraz odporność na podmuchy bocznego wiatru. Równocześnie ograniczono poziom hałasu w kabinie. Znacznie grubsze są wyłumienia

ściany grodziowej i przednich błotników, zoptymalizowano przepływ powietrza w obrębie lusterek, nowy – cichszy – jest nawet mechanizm elektrycznego hamulca postojowego.

I rzeczywiście, Outback jeździ pewniej od poprzednika. Wykazuje dużą stabilność przy gwałtownym hamowaniu i nagłej zmianie kierunku jazdy, a przy tym łagodnie resoruje nierówności. Na asfalcie pomaga mu relatywnie nisko położony środek ciężkości – m.in. efekt zastosowania silnika typu bokser i symetrycznej architektury napędu, a w lekkim terenie – stały dopływ momentu do wszystkich kół oraz 20-centymetrowy przeswīt. Kierowca ma teraz do dyspozycji tryb X-Mode, który zmienia ustawienia przepustnicy, skrzyni i kontroli trakcji pod kątem jazdy po bezdrożach. Pełni też funkcję układu ograniczającego prędkość na zjazdach. (...)

Do napędu nowego Outbacka służą znane, ale głęboko zmodernizowane boksery – 2-litrowy turbodiesel oraz wolnossący, benzynowy, o pojemności 2,5 litra. Oba charakteryzują się gładką pracą, chętnie wchodzą na obroty i zapewniają dobre osiągi. (...)

Do zrelaksowanego charakteru Subaru pasuje bezstopniową przekładnię Lineartronic (standard w turbodieslu, opcja w jednostce benzynowej). W najnowszym wcieleniu już przy niewielkim wciśnięciu symuluje pracę zwykłego, 7-biegowego automatu – działa sprawnie i nie zmusza, jak dawniej, silnika do pracy na podwyższonych obrotach. (...)

EyeSight: aktywne bezpieczeństwo według Subaru

W przeciwieństwie do stosowanych powszechnie radarów i lidarów (laserów), systemy wspomagające w nowym Outbacku korzystają z dwóch kolorowych kamer o zasięgu 110 m. Pozyskany z nich obraz pozwala wygenerować trójwymiarowy model sytuacji przed autem, a oprogramowanie rozróżnia inne samochody, pieszych, rowerzystów i nieruchome przeszkody. Dlaczego nie radary? Według inżynierów Subaru kamery reagują szybciej i precyzyjniej rozpoznają zagrożenie. (...)

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

Redakcja / Wydawca / Reklama:

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

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

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

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

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

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

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

ISSN 1897-1989
www.plejady.subaru.pl



facebook.pl/MagazynPlejady

AUTOMOTO TECHNIKA

**WIEMY
JAK KOCHASZ
SAMOCHODY**

Czujemy to samo



Pierwszy numer w sprzedaży od 15 grudnia

www.automototechnika.pl