

RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!



**Skręć z utartego szlaku i podążaj własną
drogą z GEOLANDAR A/T G015!**

Odkryj niesamowitą wszechstronność opony całorocznej typu all-terrain z pełną homologacją zimową. **GEOLANDAR A/T G015** gwarantuje osiągi, które nie kończą się tam, gdzie spod kół znikają asfalt. Dzięki trwałemu bieżnikowi z lamelami 3D sprawdza się przez cały rok: w błocie, śniegu, na mokrej i suchej nawierzchni.

YOKOHAMA

Yokohama CEE Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 132-136, 02-305 Warszawa
www.yokohama.eu/pl/ | facebook.com/yokohamapolska

GEOLANDAR A/T G015

NR 114-115 (3-4/2024) ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR 114-115 (3-4/2024)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY
BARDZO SZYBKO WIDAĆ EFEKT MOICH DZIAŁAŃ
– ROZMOWA Z ANDRZEJEM CZUJKO

PIKNIK SUBARU
RODZINA SUBARU ZNÓW W KOMPLECIE

PASJE
IMPREZY RODZINNE
ZIELONO MI

PODRÓŻE
SUBARYNKĄ RODZINNIE NA WYSPĘ PAG

CZERWIEC 2024
ISSN 1897-1989
9 771897 198408

CZAS NA MARZENIA

Tuż po ostatnim dzwonku, zwiastującym zakończenie roku szkolnego, w czasie, kiedy trwa sportowa rywalizacja na wzorowo wystrzyżonych murawach naszych zachodnich sąsiadów, pierwsze zawiedzione nadzieje posyłają swój szyderczy uśmiech, a ostatni zagorzali kibice intonują: *My chcemy gola!*, oddajemy w Państwa ręce wyjątkowe, ostatnie przed letnią przerwą, podwójne wydanie *Magazynu „Plejady”*.

W oczekiwaniu na „gwizdek” rozpoczynający urlop wielu właścicieli i miłośników aut Subaru mogło doświadczyć namiastki wakacyjnej atmosfery podczas Pikniku Subaru, czyli nowej odsłony Złotu Plejad. O gorących emocjach, nieprzewidzianych sytuacjach i duchu rywalizacji tego spotkania piszemy szerzej na kolejnych stronach „Plejad” (*Rodzina Subaru znowu w komplecie*). W filozofię naszej marki, znanej z pasji do przygód i sportowego charakteru, doskonale wpisują się także dwa sportowe wydarzenia, którym poświęcamy uwagę w tekstach *Do trzech razy sztuka...* i *Subaru x Runmageddon, czyli jak wrzuciliśmy ekstremalny bieg*.

A jeśli mowa o szybkiej jeździe, to tylko z zachowaniem zasad bezpieczeństwa. Jak zwykle i ono stało się tematem tego numeru: *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym a technika jazdy, Złota piętastka, Lewy pas to nie miejsce na medytację...*

Zanim wyruszymy na wakacyjne eskapady, uruchommy w sobie wewnętrznego sędziego, który odgwiżdzywał będzie nasze przewinienia niestosowania się nie tylko do obligatoryjnych przepisów ruchu drogowego, ale i zasad fair play, kojarzonych przecież ze społecznością Subaru. Pamię-

tajmy, że na drodze nikt nie jest samotną wyspą i, inaczej niż w futbolu, wszyscy gramy do tej samej bramki. Zadbajmy zatem podczas wakacyjnych wyjazdów, by każdy kilometr podróży był bezpieczny i dla nas, i dla innych uczestników ruchu. W końcu przecież *Podróżować to żyć* (H.Ch. Andersen).

Jako miłośnicy marki Subaru szczególnie wiemy, jak ważne są pasja i miłość do podróży, i jak często jedno z drugim się łączy. Dowody na ich wspólną synergię odnajdziemy w rozmowie z Andrzejem Czujko, lekarzem, perkusistą i miłośnikiem Subaru (*Bardzo szybko widać efekt moich działań*). *Imprezy rodzinne*, w których Krzysztof i Jacek, ojciec i syn, opowiadają o swojej motoryzacyjnej pasji, są potwierdzeniem powiedzenia, że radość się mnoży, gdy się ją dzieli, a w tekście *Subarynką rodzinnie na wyspę Pag* odnajdziemy relację z rodzinnej wyprawy do Chorwacji.

Nie byłoby obecnego Subaru bez jego historii. Tradycyjnie

i ona znalazła swoje miejsce na łamach naszego magazynu – w tekście *Praktyczność i zabawa, czyli – historia pick-upów Subaru*. Z ciekawostek natomiast poznamy *Plejadę gwiazd filmowych*. Zapraszamy do lektury!

Tymczasem, dzierżąc w dłoniach atrybuty kibica, tradycyjnie życzymy naszym klientom, czytelnikom i sympatykom pięknego letniego czasu. Życzymy wyjazdów w najlepszym składzie, z doskonale przygotowaną nawierzchnią, bez kontuzji, spalonych, karnych, bez żółtych i czerwonych kartek. I jak najlepszego wykorzystania wszystkich sytuacji. Życzymy radości z drogi, a nie tylko z osiągnięcia celu. *Podążajcie za swoimi marzeniami. One znają drogę* (Kobi Yamada), i pamiętajcie, że – trawestując złotą myśl naszego narodowego trenera wszech czasów – *Dopóki Subaru w grze, wszystko jest możliwe*.

Szerokiej drogi!

Zespół Subaru Import Polska



Finansowanie pojazdów

Od 25 lat napędzamy Twój biznes

Dziękujemy, że jesteś z nami!



61 850 35 25



santanderleasing.pl
ebok.santanderleasing.pl

 **Santander**
Leasing

25 lat



foto: PRORedi

AKTUALNOŚCI

6

RAJDY

10 DO TRZECH RAZY SZTUKA. TRUDNE POCZĄTKI YETIEGO W RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI

ROZMOWY

16 BARDZO SZYBKO WIDAĆ EFEKT MOICH DZIAŁAŃ
– ROZMOWA Z ANDRZEJEM CZUJKO

PIKNIK SUBARU

32 RODZINA SUBARU ZNÓW W KOMPLECIE

BEZPIECZEŃSTWO

42 BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM A TECHNIKA JAZDY /CZ. 3/

PASJE

48 IMPREZY RODZINNE

54 ZIELONO MI

IMPREZY

60 SUBARU × RUNMAGEDDON, CZYLI JAK WRZUCILIŚMY EKSTREMALNY BIEG

PODRÓŻE

64 SUBARYNKĄ RODZINNIE NA WYSPĘ PAG

HISTORIA

70 PRAKTYCZNOŚĆ I ZABAWA, CZYLI HISTORIA PICK-UPÓW SUBARU

CIEKAWOSTKI

76 PLEJADA GWIAZD FILMOWYCH

NASI PARTNERZY

80 25 LAT CIĄGŁYCH ZMIAN

PRZEPISOWO

84 ŻŁOTA PIĘTNASTKA

FELIETON

90 LEWY PAS TO NIE MIEJSCE NA MEDYTACJĘ. OTWIERAJMY SZERZEJ OCZY

FANPAGE

94





FORESTER Z NAJWYŻSZĄ NOTĄ OD IIHS

Ostatnio informowaliśmy o świetnych wynikach czterech naszych modeli: Ascenta, Imprezy, Outbacka i Solterra w testach amerykańskiego Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) przeprowadzonych według nowych zasad. Na kolejny sukces z udziałem Subaru za oceanem nie musieliśmy długo czekać. Pod koniec kwietnia dotarła do nas informacja o uzyskaniu przez Forestera w amerykańskiej specyfikacji 2024 najwyższej noty w zupełnie nowym, trudniejszym od obowiązującego wcześniej, badaniu weryfikującym możliwości zapobiegania kolizjom, w których pojazd uderza w tył innego.

Nowy test, wprowadzony przez IIHS w ramach ciągłych prac na rzecz poprawy bezpieczeństwa, uwzględnia zdarzenia, do których dochodzi przy wyższych prędkościach oraz te, w których uderzanym pojazdem jest motocykl lub duża ciężarówka. W badaniu tym eksperci przetestowali dziesięć małych SUV-ów. Forester jako jedyny uzyskał w nim najwyższą możliwą ocenę „dobrą”.

Oryginalna procedura oceny możliwości unikania wspomnianych

zderzeń pojazdów została opracowana, gdy rozwiązania służące zapobieganiu takim sytuacjom były stosunkowo nowe. Wprowadzone wówczas testy odnosiły się jedynie do kolizji, do których dochodziło przy małych prędkościach badanego samochodu, tj. przy 12 mi/h i 25 mi/h (czyli odpowiednio 19,3 km/h i 40,2 km/h). Do czasu zakończenia badań według tego schematu pod koniec 2022 roku wszystkie testowane pojazdy uzyskały w nich najwyższą notę „superior”. Tymczasem dane dotyczące rzeczywistych zdarzeń na drogach pokazywały wyraźnie, że systemy pomagające unikać uderzenia samochodu w tył innego pojazdu nie zawsze zdają egzamin przy wyższych prędkościach. Dodatkowe badania przeprowadzone przez IIHS wykazały ponadto, że dostępne rozwiązania są mniej skuteczne w zapobieganiu wypadkom z udziałem motocykla oraz średnio ciężkich i ciężkich samochodów ciężarowych niż w przypadku niebezpiecznych zdarzeń, w których uczestniczą jedynie pojazdy osobowe.

Zaktualizowany test wprowadzony obecnie przez IIHS wychodzi naprzeciw takim właśnie sytuacjom.

Zamiast wcześniejszych badań przy prędkościach 12 mi/h i 25 mi/h obejmuje on próby przy prędkościach 31 mi/h, 37 mi/h i 43 mi/h (czyli odpowiednio 49,9 km/h, 59,5 km/h i 69,2 km/h). Ponadto oprócz interakcji pomiędzy samochodami osobowymi nowe badanie uwzględnia również zdarzenia z udziałem motocykla oraz naczepy. Tym samym przeprowadzana ocena odzwierciedla znacznie większy odsetek zgłaszanych przez policję wypadków, w których dochodzi do najechania na inny pojazd, w tym wielu wiążących się z poważniejszymi konsekwencjami.

W procesie nowej oceny przeprowadzanych jest wiele prób z udziałem przeszkód reprezentujących samochód osobowy i motocykl oraz z udziałem prawdziwej naczepy. Testy przeprowadza się przy wszystkich trzech wspomnianych prędkościach dla każdego z wymienionych typów pojazdu. W próbach z wykorzystaniem przeszkód ocenie poddawane są zarówno systemy ostrzegania przed kolizją czołową, jak i systemy automatycznego hamowania awaryjnego (AEB). Podczas każdego przejazdu inżynier IIHS

kieruje pojazd testowy w stronę danej przeszkody z wybraną prędkością i rejestruje, kiedy pojawia się ostrzeżenie przed kolizją oraz o ile system AEB spowalnia pojazd, aby zapobiec uderzeniu lub je złagodzić. Jeżeli badanemu samochodowi nie uda się osiągnąć minimalnej redukcji prędkości przy niższych prędkościach testowych, w badaniach przy wyższych prędkościach oceniany jest wyłącznie system ostrzegania przed kolizją czołową. Z kolei we wszystkich jazdach testowych z udziałem naczepy oceniany jest tylko system ostrzegania przed uderzeniem czołowym, a kierowca zjeżdża z pasa ruchu, aby go uniknąć.

W badaniu punkty przyznawane są za ostrzeżenia, które pojawiają się co najmniej 2,1 sekundy przed przewidywanym czasem uderzenia, oraz za znaczne zmniejszenie prędkości w testach systemów AEB. Noty za ograniczenie prędkości stanowią dwie trzecie maksymalnego możliwego wyniku, z kolei te przyznane za ostrzeżenia – jedną trzecią.

Z nowymi wyzwaniami postawionymi przez ekspertów IIHS Forester poradził sobie rewelacyjnie.

Uniknął on uderzenia w przeszkodę reprezentującą samochód osobowy przy każdej z trzech prędkości testowych. Uniknął również uderzenia w przeszkodę – motocykl przy prędkościach 31 mi/h i 37 mi/h oraz zwalniał średnio o 30 mi/h, zanim uderzył w jej tył w testach przy prędkości 43 mi/h. We wszystkich tych próbach, jak również w testach przeprowadzonych z udziałem naczepy, ostrzeżenia przed kolizją czołową pojawiły się wcześniej niż na wymagane 2,1 sekundy przed przewidywanym czasem uderzenia.

Komentując świetne wyniki Forestera, Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce, przypomniał, że naszym priorytetem jest dostarczanie klientom pojazdów spełniających najwyższe standardy bezpieczeństwa. Forester w tegorocznej specyfikacji jest ich najlepszym przykładem. Oferuje on optymalne połączenie możliwości SUV-a z lekkością prowadzenia samochodu osobowego. Wszystko za sprawą standardowego symetrycznego napędu na wszystkie koła, aktywnego sterowania momentem napędowym (Active Torque Vectoring) i kontroli dynamiki pojazdu. Niewątpliwym plusem tego modelu jest również jego duży prześwit, który z pewnością sprawdzi się w bardziej wymagającym terenie, a który absolutnie nie wpływa na komfort wsiadania osób zajmujących siedzenia zarówno z przodu, jak i z tyłu pojazdu.

Oprócz uzyskania najwyższej noty w nowym teście analizującym możliwości zapobiegania uderzeniom czołowym, Forester zachowuje zdobyty wcześniej tytuł Top Safety Pick 2023. Warto podkreślić, że tym wyróżnieniem Leśnik szczyty się już od 17 lat (2007–2023). Jako marka w dalszym ciągu plasujemy się natomiast na pierwszym miejscu pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów Top Safety Pick+. Począwszy od 2013 roku zebraliśmy ich już 71. To wynik lepszy od wszystkich pozostałych producentów samochodów.

SUBARU PO RAZ KOLEJNY DOCENIONE PRZEZ „FORBESA”

Mamy przyjemność ogłosić, że po raz kolejny docenił nas prestiżowy amerykański magazyn „Forbes”. Znaleźliśmy się wśród najlepszych w jego tegorocznym rankingu marek mających największy wpływ na społeczeń-

stwo w USA. Po raz drugi z rzędu Subaru zostało umieszczone na drugim miejscu ogólnego zestawienia Forbes Best Brands for Social Impact i pozostało marką numer jeden w kategorii „motoryzacja”.

Podobnie jak w roku ubiegłym lista marek wywierających największy wpływ społeczny według „Forbesa” została opracowana we współpracy z HundredX. Znalazły się na niej firmy, które oceniono najwyższym w czterech kategoriach: „ogólne wartości i zaufanie do marki”, „postawa społeczna”, „zrównoważony rozwój” i „wsparcie społeczności”. W badaniu analizującym odpowiedzi ponad 185 000 konsumentów odnoszących się do poszczególnych marek i produktów uzyskano blisko 4,5 miliona ocen dla ponad 3000 z nich. W tym roku odnotowano pewną wyraźną tendencję – marki radziły sobie szczególnie dobrze wówczas, gdy klienci dostrzegali ich wpływ na społeczność lokalną. Zaangażowanie Subaru i sprzedawców detalicznych w przetrzymanie obietnicy Subaru Love Promise w USA odegrało zatem ogromną rolę w postrzeganiu naszej marki przez respondentów.

Forbes Best Brands for Social Impact to lista firm najwyższym ocenianych z uwagi na wyznawane przez nie wartości, zrównoważony rozwój i wsparcie społeczności. Odpowiedzi, które postużyły do stworzenia tegorocznego zestawienia, zebrano na podstawie ankiety internetowej prowadzonej od marca ubiegłego roku do lutego tego roku. Poproszono w niej konsumentów o ocenę marek i produktów w kilkunastu kategoriach, w tym tych odnoszących się do jakości, wartości czy obsługi klienta.

Aby realizować wizję „dostarczania wszystkim szczęścia”, chcemy wywiązywać się z naszej społecznej odpowiedzialności biznesu i zapewniać „radość i spokój ducha” naszym klientom i innym zainteresowanym stronom poprzez promowanie inicjatyw opierających się na globalnej polityce zrównoważonego rozwoju Subaru. Pragniemy być firmą, w której każdy pracownik napędza właśnie taki jej rozwój, nie ustając jednocześnie w staraniach służących kreowaniu przyjemnego i zrównoważonego społeczeństwa.

WSPÓLNE ZOBOWIĄZANIE SUBARU, TOYOTY I MAZDY

Subaru Corporation pod koniec maja zawarło porozumienie z Toyotą Motor Corporation i Mazdą Motor Corporation dotyczące prac rozwojowych nad silnikami spalinowymi nowej generacji. Niniejszym wspólnie zobowiązało się do opracowania silników stanowiących odpowiedź na postępującą elektryfikację i dążenie do neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla. Każda z trzech wymienionych firm będzie dążyć do tego, by kolejna generacja silników spalinowych była zoptymalizowana pod kątem integracji z napędami elektrycznymi. Silniki spalinowe przyszłości będą bardziej kompaktowe, co prze-

łoży się na proces projektowania nadwozi. Będą one też neutralne węglowo, gdyż planowana jest ich kompatybilność z różnymi paliwami charakteryzującymi się zerową emisją dwutlenku węgla do atmosfery, począwszy od ich produkcji po użytkowanie.

Subaru, Toyota i Mazda zawsze kierowały się głębokim zrozumieniem zróżnicowanego stylu życia swoich klientów. Doprowadziło to każdą z firm do opracowania swoich flagowych silników, które nie tylko stanowią wizytówkę poszczególnych marek, ale także idealnie zaspokajają unikalne potrzeby i preferencje ich klientów. W przypadku Subaru to oczywiście kultowy Subaru BOXER.

Dążąc do dekarbonizacji, w ostatnim czasie każdy z trzech koncernów skupił się na węglu jako wrogu numer jeden i starał się poszukiwać nowych rozwiązań, działając z pasją i wyraźnie określonym celem. Jednocześnie istotne było zapewnienie przyszłości tańcuchom dostaw i gwarancja zatrudnienia. W warunkach ostrej rywalizacji pracowano nad różnymi opcjami układów napędowych i paliw, konkurując z pojazdami napędzanymi ciekłym wodorem i paliwami neutralnymi węglowo.

Proces ten zdefiniował rolę, jaką spalinowe silniki przyszłości będą odgrywać w osiągnięciu neutralności klimatycznej. Tworząc kolejną ich



generację, ramię w ramię z Toyotą i Mazdą, Subaru będzie dążyć nie tylko do poprawy ich osiągnięć, ale także do optymalizacji ich integracji z elektrycznymi jednostkami napędowymi.

Nowe silniki spalinowe będą charakteryzować się większą wydajnością i mocą. Będą zarazem bardziej kompaktowe, co zrewolucjonizuje projektowanie nadwozi. Mniejsze silniki pozwolą obniżyć masę, zwiększając możliwości konstrukcyjne i efektywność aerodynamiczną, co z kolei przełoży się na niższe zużycie paliwa. Nasze prace rozwojowe w tym zakresie prowadzone będą zgodnie z coraz bardziej rygorystycznymi normami emisji spalin.

Ponadto nowe silniki będą neutralne węglowo. Wszystko za sprawą odejścia od paliw kopalnych i przejścia na paliwa alternatywne, takie jak e-paliwa (paliwa syntetyczne), biopaliwa czy ciekły wodór. W ten sposób przyczynią się one do wzrostu popularności paliw neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla.

Subaru, Toyota i Mazda mają za sobą długą historię konkurencji na rynku silników i samochodów. I tak zapewne pozostanie. Firmy łączy jednak wspólne zaangażowanie w dążenie do osiągnięcia neutralności klimatycznej. Dlatego też ramię w ramię z podobnie myślącymi w tej kwestii partnerami, posiadającymi podobne umiejętności

i realizującymi pasję związaną z silnikami, Subaru będzie pracować nad kreowaniem przyszłości japońskiego przemysłu samochodowego. Wszystko w duchu przyjacielskiej rywalizacji.

Odnosząc się do zawartego zobowiązania, Atsushi Osaki, Representative Director, President oraz CEO Subaru Corporation, podkreślił, że osiągnięcie neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla to wyzwanie, które musi sprostać cały japoński przemysł i całe społeczeństwo. Zapewnił jednocześnie, że wraz z doskonaleniem technologii elektryfikacji będziemy także udoskonalać nasze silniki Subaru BOXER, tak aby w przyszłości mogły być zasilane paliwami neutralnymi węglowo. Zdaniem prezesa Subaru, Toyota i Mazda podzielają te same aspiracje, by japoński sektor samochodowy osiągnął doskonałość w kwestii zrównoważonego rozwoju.



CROSSTREK I IMPREZA Z NAGRODĄ JNCAP

Pod koniec maja otrzymaliśmy wyniki kolejnej edycji badań przeprowadzonych w ramach Japońskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (JNCAP), a zorganizowanych przez japońskie Ministerstwo Gruntów, Infrastruktury, Transportu i Turystyki oraz Państwową Agencję ds. Bezpieczeństwa Drogowego i Pomocy Ofiarom Wypadków. Mamy powód do dumy! Aż dwa modele Subaru wypadły w nich rewelacyjnie. To japońskie specyfikacje Crosstreka i Imprezy, którym przyznano pięć gwiazdek i nagrodę JNCAP Best Award 2023.

W edycji badań za rok 2023 na pięć gwiazdek, czyli nagrodę Five Star Award, mogły liczyć pojazdy wyposażone w system automatycznego powiadomienia o wypadku. Musiały one zdobyć „ocenę A” zarówno za poziom bezpieczeństwa zapewnianego w przypadku kolizji, jak i za poziom bezpieczeństwa prewencyjnego. Crosstrek i Impreza, z zaawansowanym systemem automatycznego powiadomienia o kolizji dostępnym w ramach usługi Subaru Starlink, otrzymały tę właśnie notę w obu wymienionych kategoriach oceny. Jednocześnie w gronie wszystkich samochodów wyróżnionych pięcioma gwiazdkami

to właśnie one zdobyły najwyższą notę ogólną (193,53 na 197 możliwych punktów), co przesądziło o przyznaniu im nagrody JNCAP Best Award 2023.

W obu modelach zastosowano rozwiązania wpływające na bezpieczeństwo w przypadku kolizji. Powstały one na bazie platformy Subaru Global Platform (SGP), a ich nadwozia zostały wyraźnie wzmocnione dzięki nowej ramie o pełnej strukturze wewnętrznej. Takie połączenie zapewnia większą sztywność pojazdów i jeszcze lepszą amortyzację siły uderzenia. Co więcej, konstrukcja nadwozia została zaprojektowana tak, aby w razie kolizji zminimalizować obrażenia ciała nie tylko osób podróżujących Subaru, lecz także tych znajdujących się w drugim pojeździe uczestniczącym w wypadku. Crosstrek i Impreza chronią swoich kierowców i pasażerów za pomocą ośmiu poduszek powietrznych. W ich standardowym wyposażeniu jest również poduszka, której zadaniem jest ochrona pieszych biorących udział w niebezpiecznym zdarzeniu na drodze.

W obszarze bezpieczeństwa prewencyjnego w obu wyróżnionych samochodach oprócz kamer generujących obraz stereoskopowy



zastosowano szerokokątną kamerę monokularną i zwiększono skuteczność hamowania przedkolizyjnego. System EyeSight nowej generacji jest standardowym wyposażeniem

wszystkich wersji Crosstreka i Imprezy. W obu modelach dużą rolę w unikaniu kolizji na skrzyżowaniach odgrywa ponadto elektryczne wspomaganie hamowania, poprawiające reakcję asystenta hamowania.

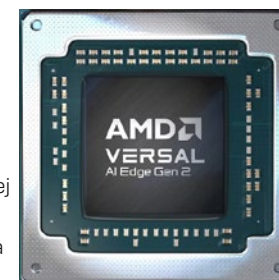
Dążąc do celu, jakim jest „zapewnienie wszystkim szczęścia”, pragniemy nadal zwiększać bezpieczeństwo naszych pojazdów poprzez doskonalenie technologii bezpieczeństwa podstawowego, aktywnego, pasywnego, prewencyjnego i pokolizyjnego. Będziemy czynić to zgodnie z ideą kompletnego bezpieczeństwa Subaru (All-Around Safety), która stanowi podstawę „zadowolenia i spokoju ducha” kierowców i pasażerów. Wierzmy, że nasze wysiłki zaowocują całkowitym wyeliminowaniem do 2030 roku śmiertelnych wypadków na drogach, w których ofiarami są nie tylko pasażerowie samochodów Subaru, ale również osoby uczestniczące w kolizjach z nimi, w tym piesi i rowerzyści.

WSPÓŁPRACA Z AMD

W kwietniu podjęliśmy współpracę z kalifornijską firmą AMD w zakresie projektowania obwodów dla układu scalonego typu system-on-chip (SoC) integrującego przetwarzanie widoku z kamer generujących obraz stereoskopowy z wnioskowaniem AI, co umożliwi formułowanie optymalnych decyzji. Dzięki tej współpracy zamierzamy jeszcze bardziej poprawić wyniki Subaru w zakresie bezpieczeństwa. Naszym celem jest bowiem wyeliminowanie do zera śmiertelnych wypadków na drogach, w których ofiarami są nie tylko pasażerowie samochodów Subaru, ale również osoby uczestniczące w kolizjach z nimi, w tym piesi i rowerzyści. Ten plan chcemy zrealizować do 2030 roku.

Nasza współpraca z AMD dotyczyć będzie projektowania obwodów dla zoptymalizowanego układu SoC opierającego

się na niedawno wprowadzonym na rynek adaptacyjnym układzie SoC AMD Versal™ AI Edge Series Gen 2. Naszym celem jest osiągnięcie najnowocześniejszej



wydajności wnioskowania AI i przetwarzania o bardzo małych opóźnieniach przy jednoczesnym niskich kosztach. Dzięki zoptymalizowanemu układowi SoC jeszcze bardziej udoskonalimy rozwijane przez nas od lat możliwości przetwarzania widoku z kamer generujących obraz stereoskopowy. Nową technologię planujemy zaimplementować do systemu EyeSight kolejnej generacji już w drugiej połowie bieżącej dekady.



●○○

DO TRZECH RAZY SZTUKA

TRUDNE POCZĄTKI YETIEGO W RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI

O zespole Subaru Historic Rally Team (SHRT) pisaliśmy ostatni raz na łamach Magazynu „Plejady” prawie dwa lata temu. Od tamtego czasu załogi, których auta przygotowywane są przez ekipę Marka Kluszczyńskiego (MTS Dzierżonów), rywalizowały w imprezach rajdowych poza głównym krajowym czempionatem. W sezonie 2024 SHRT wróciło jednak do rywalizacji na najwyższym szczeblu zawodów w Polsce.

W tegorocznych zmaganiach kierowcą jest Arkadiusz Bałdyga, znany od lat w kręgach Subaru jako „Bęben”. To w jego rajdówce zwanej Yetim (jadącej jako samochód funkcyjny) Marek startował w Rajdzie Niemiec. Choć Arek z szybkością jazdą samochodem związany jest od lat, jedynie kilka ostatnich ma związek z rajdami. Udział w cyklu Tarmac Masters pozwolił mu na zbudowanie rajdowych pod-

staw oraz nabranie tempa. Tempa, które w trzecim sezonie startów pozwalało już na „podpinanie się” pod czołówkę zawodników startujących w tym cyklu. Właśnie pod koniec zeszłego roku Bęben podjął decyzję, że czas pójść krok dalej i stawić czoła nowej przygodzie o nazwie Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (RSMP). Zmiana ta pokryła się również z koniecznością rozstania z dotychczasowym pilotem, Jackiem

Różnice pomiędzy Tarmac Masters i RSMP są dość znaczące. Inne są długości odcinków, wymagania organizacyjne i harmonogram. Ma to gigantyczne znaczenie w obszarze przygotowań przedrajdowych.

Spętanym, który w tym sezonie będzie jeździł zarówno w RSMP, jak i Tarmacu na prawym fotelu innego zawodnika.

Rozpoczęły się więc rozmowy o tym, kto powinien zasiąść na prawym fotelu Imprezy. Marek od początku nalegał, aby rolę „umysłowego” przygotowawcę przez niego rajdówki pełnił dobrze znany czytelnikom „Plejad” Michał Pryczek. Dlaczego właśnie Michał? Według Marka Michał jak mało kto





żowania już kilka dni przed samą imprezą. Zapoznanie z odcinkami polegające na przejechaniu dwukrotnie całej trasy wraz z dojazdówkami zajmuje nawet do 10 godzin jednego dnia – szczególnie, jeśli jest to dla kogoś pierwsze doświadczenie z danym rajdem czy z machiną organizacyjną na tym poziomie rywalizacji. Kilka dni z rzędu na pełnych obrotach od 6 rano do 23, z precyzją minuta po minucie, to w RSMP norma.

Arek wyraźnie zaznaczył, że ma świadomość miejsca zarówno swojego jak i samochodu wśród rywali i nie zamierza walczyć o najwyższe laury, a po prostu jechać najszybciej, jak umie, tak, żeby być zadowolonym z tempa i bezpiecznie docierać do mety na możliwie wysokich lokatach.

Zmiany w rajdówce w związku z przejściem do mistrzostw Polski były niewielkie i dotyczyły głównie dostosowania silnika do wymagań homologacji obowiązującej w tym cyklu.

Nieco większe zmiany nastąpiły w składzie zespołu mechaników SHRT. Do znanego już czytelnikom składu: Marek Kluszczyński, Ireneusz Frygies i Adrian Król, dołączył bowiem nowy człowiek – Patryk Terpiał. Niezmiennie dobrymi duchami zespołu są Marcin Jastrzębski oraz odpowiedzialny za zdjęcia i social media – Mateusz Banaś.

W pozytywnym nastroju pełen oczekiwań i ambicji zespół chciał przystąpić perfekcyjnie przygo-

towany do sezonu z aspiracjami na szybkie tempo i sukcesy w klasie NAT2 w poszczególnych eliminacjach krajowego czempionatu. Testy tuż przed Rajdem Świdnickim pokazały jednak, że sekwencyjna skrzynia biegów, której rewizji dokonała firma zewnętrzna, nie działa prawidłowo. W związku z brakiem czasu i możliwości sprawdzenia i naprawy przed starem rajdu zapadła decyzja o wymianie sekwencyjnej skrzyni biegów na kłową, będącą



W pozytywnym nastroju pełen oczekiwań i ambicji zespół chciał przystąpić perfekcyjnie przygotowany do sezonu z aspiracjami na szybkie tempo i sukcesy w klasie NAT2 w poszczególnych eliminacjach krajowego czempionatu.

kuje w trybie przód-tył (bieg niżej-wyżej), a skrzynia kłowa wiąże się z koniecznością zmiany biegów dźwignią jak w tradycyjnym aucie i zapamiętywania, na którym biegu w danym momencie jest samochód, aby wbić prawidłowo kolejny. Niby proste w jeździe na co dzień, jednak w warunkach bojowych na odcinku specjalnym już nie takie trywialne.

Prowadzenie auta po tej modyfikacji kosztowało Arka dużo energii i dodatkowej koncentracji.



w Polsce, potrafi wykrzesać z historycznych Subaraków prawdziwy ogień oraz jest człowiekiem bardzo wszechstronnym, zarówno w kwestiach związanych z jazdą samochodem, jak również w przekazywaniu wiedzy. Nie wszyscy wiedzą, ale ze względu na zmiany zawodowe i prywatne dwa lata temu Michał zrezygnował z aktywnych startów w RSMP jako kierowca, ale nie odwiesił kasku na kołek. Zaangażował się w pomoc mniej doświadczonym kierowcom, szkoląc ich i wspierając z prawego fotela czy to na torze, czy podczas rajdów. Dzięki temu zdobył wiedzę i czucie nowej perspektywy – pilota. Stał się tym samym świetnym kandydatem, żeby wprowadzić Arka w świat RSMP i pomóc mu się dalej rozwijać, a nie tylko nawigować go podczas OS-ów. Po kilku spotkaniach i pierwszych testach okazało się, że nowa załoga zgrała się bardzo dobrze, co zawdzięczają prawdopodobnie również swojej wieloletniej



znajomości i aktywności w rodzinie forum Subaru.

Wbrew temu, co się może wydawać na pierwszy rzut oka, różnice pomiędzy Tarmac Masters i RSMP są dość znaczące. Oprócz długości imprez i poszczególnych odcinków inne są również wymagania organizacyjne i harmonogram. Ma to gigantyczne znaczenie w obszarze przygotowań przedrajdowych, jak i wymaganego w trakcie rajdu wysiłku i poświęcenia. O ile imprezy w ramach Tarmac można czasami nawet robić „z marszu”, o tyle rajdy rangi RSMP wymagają zaangażowania



na stanie w MTS. Decyzja znacząca w skutkach, jednak konieczna. Dla Bębna oznaczała ona nie lada wyzwanie już od pierwszych sekund RSMP, ponieważ ostatnie 7 lat jeździł korzystając wyłącznie ze skrzyń sekwencyjnych.

W uproszczeniu (dla osób mniej zorientowanych) zasadnicza różnica w jeździe między tymi dwoma rodzajami rozwiązań jest taka, że w przypadku skrzyni sekwencyjnej dźwignia zmiany biegów pra-

Prawdopodobnie właśnie to miało wpływ na zdarzenie, które miało miejsce już na pierwszym zakręcie pierwszego odcinka specjalnego – OS Świdnica. Bęben powtórzył „wyczyn” Grzegorza Grzyba z poprzedniego sezonu – tuż za startem, na wyjściu z ronda, uderzył w krawężniki w tym samym miejscu co aktualny mistrz Polski. O ile incydent dla Grzyba zakończył się wtedy dwoma urwanymi kołami i końcem jazdy, o tyle Yeti pokazał,



że stare rajdowe konstrukcje są znacznie trwalsze w porównaniu do nowych, topowych modeli. Do mety tego odcinka specjalnego oraz przez dwa kolejne nasza zaopieczona załoga kontynuowała jazdę uszkodzonym samochodem, aby dotrzeć do strefy serwisowej, w której dokonano naprawy. Po nowym przejeździe miejskiego odcinka w Świdnicy był, jak się później okazało, jedynym odcinkiem tego rajdu przejechanym w tempie rajdowym. Drugiego dnia już po około 500 metrach od startu pierwszego odcinka rajdówka straciła doładowanie i załoga nie była w stanie naprawić tej usterki na trasie. Całą pętlę przejechali więc ponownie wolnym tempem aż do strefy serwisowej. W punkcie kontroli czasu (PKC) przy wjeździe do strefy serwisowej auto zgasiło i załoga wypchnęła go poza strefę PKC. Tuż za nią mechanicy mogli już pomóc w pchaniu rajdówki do miejsca serwisowego. Usterki z elektryką nie udało się naprawić i zespół musiał wycofać się z rajdu.

Po naprawieniu wszystkich usterek testy przed drugą eliminacją RSMP, Rajdem Nadwiślańskim, objęły ponad 100 km i dodatkowo potwierdziły bardzo dobre przygotowanie auta do kolejnej rundy RSMP. Czterokrotny przejazd oficjalnego odcinka testowego również przebiegł bez najmniejszych problemów. Yeti rozpoczął rajd w dobrym stylu, wygrał pierwszą próbę w klasie, jednak już na drugim odcinku, po skoku na hople na wale przeciwpowodziowym, pękł wahacz, co zmusiło załogę do powolnej jazdy na dojechanie do mety odcinka, a następnie całą dojazdówką na serwis. Prawie 1:30 min stracone na odcinku specjalnym oraz 1:40 kary za spóźnienie na strefę znacząco popsęły dobre humory. Po naprawieniu auta czasy były ponownie bardzo zadowalające i kiedy drugiego dnia niebieskie Subaru zaczęło odrabiać straty do prowadzącego w klasie, podczas

odcinka nr 7 doszło do zaskakującego zdarzenia. W momencie wyprzedzania przez naszą załogę jednej z wcześniej startujących rajdówek, borykającej się z problemami z hamulcami, ta niespodziewanie zajęła drogę Yetiemu, co doprowadziło do kolizji, wskutek której rajdówka SHRT doznała sporego uszkodzenia prawego przodu oraz zaczęła się palić. Pożar udało się błyskawicznie ugasić, jednak o kontynuowaniu jazdy nie mogło być mowy.

Nawet najbardziej twardo stąpające po ziemi osoby zaczęły się w tym momencie zastanawiać, co jest nie tak z tym Nadwiślańskim? Może to jakieś fatum nad zespołem w tym rajdzie? 10 lat temu dokładnie na tym samym odcinku specjalnym bardzo poważny wypadek mieli Marek Kluszczyński z Krzyszkiem Marszałem. Dla Michała i Jacka Pryczków Nadwiślański również kojarzy się z dachowaniem w jednym ze startów.

Zespół MTS Dzierżoniów stanął na wysokości zadania i odbudował rajdówkę przed Rajdem Małopolskim. Niestety ze względów czasowych Arek z Michałem nie byli w stanie przeprowadzić dodatkowych testów i sprawdzenie auta ograniczyło się raptem do kilku przejazdów oficjalnego odcinka testowego w dniu rozpoczęcia imprezy. Dwa nieukończone rajdy spowodowały dużą wewnętrzną presję w zespole, by w końcu dotrzeć do mety. Sam wynik i stopień podium w klasie nie miał już dla nich aż tak dużego znaczenia jak samo przełamanie złej passy, tym bardziej że odcinki tego rajdu uchodzą za jedno z trudniejszych w RSMP ze względu na wąskie i nierówne drogi z mnóstwem tzw. ślepych zakrętów, w których nie widać drogi i trzeba całkowicie zaufać opisowi.

Pierwszy dzień przyniósł dobre tempo, a wykonanie przez Arkę drugiego przejazdu odcinka, biegnącego w sporej części w pobliżu Jeziora Mucharskiego, wręcz za-

META – to słowo wywołało uśmiechy u wszystkich członków zespołu i kibiców SHRT. Towarzyszyły im ogromna ulga z powodu przełamania złej passy i równie ogromna radość z drugiego miejsca w klasie, zdobytych nowych doświadczeń i ponownego wzmocnienia zgrania załogi.

chwyciło Michała pod względem prowadzenia, prędkości i tzw. flow. Do krótkiego odcinka miejskiego podeszli jednak z rezerwą, bo jak to bywa na takich próbach – zyskać nad przeciwnikami można niewiele, a stracić bardzo dużo w przypadku błędu. Na drugiej próbie drugiego dnia rywalizacji, podczas hamowania na plamie jakiejś substancji wyrzuciło Yetiego z drogi i uszkodzeniu uległo mocowanie wahacza. Cała reszta jednak wytrzymała i powolnym tempem załoga dojechała do mety odcinka oraz pokonała kolejną próbę i dojazdówki do strefy, by tam dokonać naprawy. Gdy wydawało się już, że walka o podium w klasie jest zakończona ze względu na stratę do pierwszej załogi, przeciwnicy również popełnili błąd, wypadli z trasy i uszkodzili samochód. Ich przewaga stopniała natychmiast do raptem kilku sekund, jednak kolejne odcinki po drugiej strefie serwisowej pokazały, że aby przeskoczyć rywali, trzeba by iść „na limicie”. Załoga zdecydowała, że ryzyko jest zbyt duże, aby walczyć za wszelką cenę o pierwsze miejsce. W dalszym ciągu żwawym jednak tempem pokonywali kolejne odcinki tego trudnego rajdu. META – to słowo wywołało uśmiechy u wszystkich członków zespołu i kibiców SHRT. Towarzyszyły im ogromna ulga z powodu przełamania złej passy i równie ogromna radość z drugiego miejsca w klasie, zdobytych nowych doświadczeń i ponownego wzmocnienia zgrania załogi.

A już w lipcu kolejne wyzwanie o dodatkowym stopniu trudności – Rajd Koszyc, czyli mistrzostwa Polski rozgrywane na Słowacji. Rajd, którego ani Arek, ani Michał nie znają, który zweryfikuje formę Yetiego oraz odnalezienie się załogi w kolejnych, zupełnie odmiennych od dotychczasowych warunkach. Trzymamy kciuki, aby ten, jak i kolejne rajdy sezonu 2024 pokazały, że dla SHRT złe dobiegają do końca.



BARDZO SZYBKÓ WIDAĆ EFEKT MOICH DZIAŁAŃ

– ROZMOWA Z ANDRZEJEM CZUJKO

Andrzej Czujko z sanockiego szpitala to specjalista anestezjologii i intensywnej terapii. Pochodzi z Tarnopola i to właśnie w Ukrainie podjął studia medyczne, decydując się następnie na nostryfikację dyplomu w Polsce. Dorosłe życie postanowił bowiem związać z Podkarpaciem, którego malownicze zakątki odkrywa od 2010 roku. Dzisiaj spełnia się zawodowo, rodzinie i muzycznie.

Troskliwy i wrażliwy lekarz przy łóżkach chorych, kochający mąż i ojciec trójki dzieci w domu, a po godzinach perkusista w dwóch zespołach metalowych – to trzy odsłony naszego rozmówcy, miłośnika lasów i Forresterów.

Agnieszka Jama: Co zainspirowało Pana do tego, aby zostać lekarzem? Czy na Pana decyzję miały wpływ względy rodzinne?

Andrzej Czujko: W szkole podstawowej w ogóle nie myślałem o moim przyszłym zawodzie. Po gimnazjum musiałem już jednak dokonać wyboru studiów. Było dla mnie oczywiste, że będę kontynuował naukę. Kiedy przyszedł czas wyboru, nie miałem wątpliwości, że będzie to kierunek medyczny. W podjęciu tej decyzji oczywiście pomógł mi tata, który jest lekarzem i pracuje w Polsce już od wielu lat. W Ukrainie mamy troszkę inny system edukacji niż tutaj. W wieku zaledwie szesnastu lat byłem już na pierwszym roku studiów. Wiedziałem wtedy na pewno, na które kierunki nie chciałbym pójść. Wszystko potoczyło się bardzo naturalnie.

Tata odpowiedział mi, że jego zawód jest dobry i zawsze będzie w nim praca. Nie da się ukryć, że pomógł mi w podjęciu ostatecznej decyzji. Był w końcu lekarzem i już wtedy od kilku lat pracował w Polsce. Miałem też pewność, że na studiach będę mógł liczyć na pomoc i wsparcie rodziców.

A.J.: Gdyby dzisiaj mógł Pan cofnąć czas i znowu mieć szesnaście lat, czy decyzja byłaby taka sama?

A.Cz.: Zdecydowanie tak! Mimo mojej miłości do muzyki i spraw z nią związanych absolutnie nie żałuję, że poświęciłem tak wiele lat właśnie medycynie. Bo to nie tylko studia, ale również staż podypłomowy i specjalizacja. Czasami było bardzo trudno i przyznam szczerze, że kilka razy przeszedłem pewnego rodzaju załamanie. Myślałem, że może to dla mnie zbyt trudne,

● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

a decyzja była zła. Mówiłem nawet o tym tacie. Później jednak było coraz lepiej i dzisiaj absolutnie nie żałuję podjętej decyzji. Wiem, że gdybym życie zawodowe poświęcił muzyce, niestety raczej nie dałbym rady się z niej utrzymać, zwłaszcza z takiej, która mnie interesuje. Jest to muzyka mało popularna i nie da się z niej żyć. Jest moim hobby. A właściwie jest czymś na pograniczu hobby i grania na poziomie profesjonalnym. Nie jest to bowiem tak, że amatorsko ćwiczymy sobie gdzieś w garażu. Z kolegami z zespołu poważnie podchodzimy do grania. Niestety nie możemy traktować go jako naszej pracy i poświęcać mu tyle czasu co zawodowi muzycy. Wybranego zawodu absolutnie nie żałuję. Dzięki niemu spełniam się jako człowiek, a przy okazji mam możliwość realizowania hobby i rozwijania różnych innych zainteresowań.

A.J.: Pana specjalizacja jest bardzo wymagająca i zapewne mocno obciążająca. Co skłoniło Pana do wyboru anestezjologii?

A.Cz.: Już pod koniec studiów wiedzieliśmy z przyszłą żoną, że wyjedziemy do Polski. Tam pracował mój tata, a zatrudnienie w szpitalu w Ukrainie nie było łatwe. Do taty jeździłem regularnie, często go odwiedzałem, a przy okazji uczyłem się języka polskiego i dużo czytałem. Ten kraj naprawdę mi się spodobał. Tuż po studiach ożeniłem się i wtedy przeprowadziliśmy się do Polski. Podjąłem tu pracę, w szpitalu w Rzeszowie. Po studiach jest tak zwany staż podyplomowy, który trwa rok i w tym czasie przechodzi się przez różne oddziały. Można wtedy dowiedzieć się więcej, jak wygląda praca na każdym z nich, dzięki czemu łatwiej jest wybrać specjalizację. U mnie było trochę tak jak z wyborem studiów – w trakcie stażu przekonałem się, czego na pewno nie chcę robić. Pozostało kilka specjalizacji, które mi się spodobały. Kiedy przeprowadzili-

śmy się z Rzeszowa do Sanoka, było tam do wyboru kilka z nich, w tym anestezjologia. Przyznam, że trochę się jej bałem, bo widziałem, jak wygląda praca anestezjologa na oddziałach w Rzeszowie. Po rozmowie z żoną i z tatą wspólnie stwierdziliśmy, że warto spróbować. Zostałem przyjęty do pracy i zacząłem tę specjalizację. Swojego wyboru nigdy nie żałowałem. Jest to dość specyficzna praca, często bardzo stresująca. Tym, co jednak ją wyróżnia i co mnie osobiście bardzo się w niej podoba, jest to, że bardzo szybko widać efekt moich działań. Dotyczy to zarówno planowych procedur i zabiegów, jak i stanów nagłych i zagrażających życiu. Niestety, anestezjolog widzi też dużo różnych rodzinnych tragedii, śmierci. Z czasem musi się jednak do tych sytuacji przyzwyczaić. Większość ludzi myśli, że anestezjolog to lekarz, który głównie znieczula do zabiegów. Owszem, przygotowanie pacjenta do zabiegu i przeprowadzenie znieczulenia to spora część naszej pracy. W zakres tej specjalizacji wchodzi jednak również intensywna terapia, czyli diagnostyka i leczenie ostrego niewydolności narządowych, diagnostyka i leczenie bólu ostrego i przewlekłych zespołów bólowych, a także postępowanie ratownicze w stanach nagłego zagrożenia życia, resuscytacje. A zatem to naprawdę szeroki zakres czynności. Często słyszy się, że lekarze dużo pracują. Uważam jednak, że możemy regulować nasz czas pracy. Nie jesteśmy zmuszani do pracy ponad etat, ale mamy taką możliwość. Większość lekarzy przeważnie z niej korzysta. Często podejmujemy się też dodatkowej pracy poza szpitalem. Jestem tego przykładem. Moje zajęcia poza etatem jest związane ze specjalizacją, ponieważ pracuję w hospicjum domowym. Jeżdżę na wizyty domowe, głównie do pacjentów onkologicznych. Nie da się ukryć, że tym sposobem zbiera się bardzo dużo przepracowanych godzin w miesiącu. Robię to jednak, bo

Tym, co wyróżnia anestezjologię i co mnie osobiście bardzo się w niej podoba, jest to, że bardzo szybko widać efekt moich działań. Dotyczy to zarówno planowych procedur i zabiegów, jak i stanów nagłych i zagrażających życiu. Niestety, anestezjolog widzi też dużo różnych rodzinnych tragedii, śmierci. Z czasem musi się jednak do tych sytuacji przyzwyczaić.

mam taką możliwość i chcę więcej pracować, żeby rozwijać umiejętności i więcej osiągnąć.

A.J.: A zatem nie czuje się Pan przeciążony?

A.Cz.: Teraz sytuacja troszkę się poprawiła, ale wcześniej czasami rzeczywiście bywały takie momenty, że człowiek był naprawdę zmęczony. Wtedy faktycznie marzyłem, aby móc zmniejszyć ilość godzin spędzanych w szpitalu, a więcej czasu poświęcać rodzinie. Niestety nie było takiej możliwości, bo trzeba było obstawiać dyżury. W naszym regionie, w okolicznych miasteczkach, wyraźnie wyczuwalny jest brak lekarzy, zwłaszcza mojej specjalizacji. W ostatnim czasie ta sytuacja uległa na szczęście trochę poprawie. Jeszcze niedawno nie było możliwości zmniejszenia liczby godzin spędzanych w szpitalu. Teraz jest to już realne, ale na pewno nadal nie możemy liczyć na typowy pięciodniowy tydzień pracy i wolne wszystkie weekendy. Brak lekarzy specjalizacji deficytowych jest nadal widoczny, zwłaszcza w mniejszych miastach, takich jak nasze. Staram się jednak zachować równowagę. Bardzo zależy mi na tym, żeby mieć wystarczająco dużo czasu i dla rodziny, i na hobby czy podróże. Nie jest tak, że chciałbym tylko i wyłącznie poświęcić się pracy. Jestem tylko człowiekiem i mam podobne oczekiwania od życia jak inni.

A.J.: W pracy obcuje Pan z bólem, cierpieniem, śmiercią. Trzeba być bardzo odpornym psychicznie, żeby ten zawód wykonywać. Czy potrafi Pan rozgraniczyć to, co dzieje się w szpitalu, od życia prywatnego? Czy zdarza się, że przenosi Pan problemy zawodowe do domu, obciąża nimi swoich bliskich?

A.Cz.: Szczerze mówiąc, kończąc dyżur, staram się nigdy nie przенosić problemów czy negatywnych emocji do domu. Kiedy już do niego wracam, raczej udaje mi się nie

pokazywać bliskim zmęczenia. Ono zresztą samo po chwili przechodzi. W domu mamy taką pozytywną atmosferę, że nawet po bardzo ciężkiej nocy i dyżurze wśród bliskich już po kilkunastu minutach praktycznie zapominam o tym, co działo się w szpitalu i czuję, że odpoczywam. Na początku mojej pracy wyglądało to oczywiście nieco inaczej. Mocniej przeżywałem różne sytuacje. Z czasem przyzwyczaiłem się do wyzwań w szpitalu, nauczyłem się radzić sobie z negatywnymi emocjami, a już na pewno moja rodzina ich nie odczuwa. Bywają dyżury, na których przez całą noc nie śpię. Naturalnym zatem jest, że w domu muszę później na kilka godzin się położyć. Taka krótka regeneracja fizyczna w zupełności mi jednak wystarcza, by dalej działać, na przykład spędzając aktywnie czas z dziećmi. Mimo tylu już lat mojej pracy w szpitalu zdarza się, że dzieci nadal zadają mi pytanie: *Tato, a co ty właściwie w tej pracy robisz?* (śmiej) A przecież tyle razy opowiadałem im różne ciekawe historie, z którymi spotkałem się w szpitalu. To chyba najlepszy dowód na to, że w domu dominują inne tematy niż te związane z moją pracą. Bywa, że mam trochę zaległości w dokumentach związanych ze wspomnianym hospicjum domowym. Staram się je wtedy nadrabiać wieczorami, tak żeby nikt tego nie widział. Moja rodzina nie zdaje sobie nawet sprawy, ile tej pracy biurowej tak naprawdę jest.

A.J.: Dom przynosi spokój i wytchnienie. Czy oprócz spędzania czasu z najbliższymi ma Pan jeszcze jakieś inne wypracowane metody na odregenerowanie i zregenerowanie sił?

A.Cz.: Dom i rodzina działają zdecydowanie najlepiej. Oczywiście jest coś jeszcze. Drugą najważniejszą rzeczą w moim życiu jest muzyka, którą również sam tworzę. Niestety wybrałem sobie do grania dosyć głośny instrument – perkusję. Z tego powodu przez długi czas miałem problem ze znalezieniem



foto: Jan Cętera

odpowiedniego miejsca, w którym mógłbym swobodnie ćwiczyć. Dopiero od kilku lat mogę grać do woli. Jestem członkiem dwóch zespołów i razem z kolegami spotykamy się na regularnych próbach. To właśnie muzyka jest moim drugim sposobem regeneracji, wypoczynku i roz-

ładowania emocji. Przy okazji jest to praca bardzo twórcza. Poza tym uwielbiam spędzać czas na łonie natury. Dookoła mamy tu niewielkie góry i piękne lasy, do których chodzę najczęściej razem z dziećmi i psem. W ten sposób również świetnie wypoczywam. Może ko-

○○●○○○○○

muś wyda się to śmieszne, ale to właśnie z powodu tego mojego zamówienia do lasów zdecydowałem się na zakup Forestera. Nie tylko jego nazwa, ale także charakter, wygląd i możliwości jazdy w trudniejszym terenie sprawiają, że do lasów pasuje idealnie. Wspominałem wcześniej o moich wizytach domowych u pacjentów. Odbynam je popołudniami, po pracy w szpitalu. Większość chorych, którymi się opiekuję, mieszka w okolicznych powiatach. Czasami dojazd do pacjenta zajmuje mi nawet godzinę. W ciągu tej godziny przemierzam piękne tereny, często mało uczęszczanymi drogami. Generalnie spędzam w ten sposób w samochodzie dość dużo czasu. I to też są te chwile, w których mogę trochę odetchnąć. Jadąc samochodem takiej klasy, człowiek naprawdę odpoczywa! Puszczam sobie wtedy dobrą muzykę. Lubię też słuchać książek. Jadę, słucham, podziwiam lasy, góry, wioski i w ten sposób się odprężam. Jednego dnia jadę do pięciu, sześciu, a czasami dziesięciu pacjentów, w różne miejsca. Potrafi mi to łącznie zająć dobrych kilka godzin. Przejeżdżam wtedy nawet do stu pięćdziesięciu kilometrów. Czasem dojazd do pacjentów, zwłaszcza w zimie czy przy gorszych warunkach pogodowych, bywa nieco ekstremalny. Niektórzy mieszkają w odległych lub trudno dostępnych miejscach. I to między innymi sprawiło, że chciałem mieć samochód uniwersalny i niezawodny. Taki, który sprawi, że nie będę musiał martwić się, że gdzieś nie dojadę, bo na przykład się zakopię.

A.J.: Zdarza się, że za kółkiem słucha Pan muzyki swoich zespołów?

A.Cz.: Może zabrzmiałoby dziwne, ale gdybym został zapytany o ulubiony zespół, odpowiedziałbym, że jest nim mój – Karpathian Relict! I owszem, zdarza się, że słucham go w aucie. Nie robię tego jednak zbyt często, bo jeśli słyszałem już jakiś nasz album

z tysiąc razy podczas jego tworzenia, a potem nagrywania, to naturalnie w którymś momencie on się po prostu nudzi. Po kilku miesiącach przerwy znowu jednak wracam do tej naszej płyty i zaczynam ponownie od czasu do czasu jej słuchać. To dotyczy oczywiście

cer do lasu. Pragnę jednak podkreślić, że książki naprawdę bardzo lubię. One rozwijają mój język i wyobraźnię. Dlatego cenię czas spędzany w samochodzie, kiedy mogę ich słuchać. Wybieram przede wszystkim thrillery i kryminały, przeważnie polskich autorów.

niem, zabiegiem. Przeważnie nie boją się te osoby, które nie wiedzą, o co chodzi, na przykład ludzie starsi. Generalnie jednak większość z nas ma obawy. Osobiście też bałbym się wszelkich zabiegów z narkozą. Myślę, że jest to zupełnie normalna, naturalna reakcja. W trakcie

jednak powiedzieć, że w zawodzie pracuję już kilkanaście lat i jeszcze nigdy nie wydarzyło się nic złego. Mówię tutaj o zabiegach planowych. Wiadomo, że raz na ileś setek tysięcy czy milionów przypadków zdarzają się jakieś powikłania. Trzeba jednak podkreślić, że tak jest ze wszystkim. Są to jednak naprawdę bardzo rzadkie sytuacje i jeszcze nigdy nie spotkałem się z takim zdarzeniem, tym bardziej, kiedy w grę miałaby wchodzić utrata życia czy trwałe kalectwo. Owszem, mogą pojawić się różne nieprzyjemne objawy, jak nudności czy ból, który wymaga niestandardowego podejścia i leczenia. Z tym sobie jednak radzimy. Dzisiaj mamy do dyspozycji zupełnie inne leki i sprzęt niż dawniej. Pacjent jest dokładnie monitorowany w trakcie znieczulania, zabiegu i po nim. Po ciężkich zabiegach zoperowani trafiają na oddział intensywnej terapii. Monitorowanie, zaawansowany sprzęt, nowoczesne leczenie farmakologiczne i specjalności najwyższej klasy – to wszystko sprawia, że naprawdę możemy być spokojni. Zwłaszcza, jeśli mówimy o codziennych planowych zabiegach, czy to małych, czy większych. Nasz stres jest zupełnie normalnym objawem. Ja też bym się bał, nawet, gdybym wiedział, że będzie mnie znieczulał mój ordynator i będzie przy mnie najlepszy zespół operatorów. (Śmiech)

A.J.: Czym kieruje się anestezjolog, dobierając znieczulenie? Domyślałem się, że może mieć tu znaczenie na przykład wiek pacjenta?

A.Cz.: Jeśli chodzi o wiek, to bierzemy pod uwagę między innymi choroby współistniejące, ogólną kondycję chorego i dobieramy odpowiednie dawkowanie leków. Jeśli natomiast chodzi o metody znieczulenia, to oczywiście zależą one od rodzaju zabiegu i obecności ewentualnych przeciwwskazań. Optymalnym rodzajem znieczulenia, zwłaszcza u osób schorowanych czy starszych, jest znieczule-

Czasem dojazd do pacjentów, zwłaszcza w zimie czy przy gorszych warunkach pogodowych, bywa nieco ekstremalny. I to między innymi sprawiło, że chciałem mieć samochód uniwersalny i niezawodny. Taki, który sprawi, że nie będę musiał martwić się, że gdzieś nie dojadę, bo na przykład się zakopię.

nie regionalne: blokady centralne czy splotów obwodowych. Przy wielu operacjach jest to jednak niemożliwe. Nie możemy na przykład zoperować brzucha, przeprowadzić zabiegu na jelitach czy dużych naczyniach przy znieczuleniu regionalnym. Wtedy stosuje się znieczulenie ogólne. W niektórych sytuacjach stosujemy też znieczulenia kombinowane. Generalnie wybór znieczulenia i przygotowanie do zabiegu są indywidualne. Zawsze staramy się przeprowadzić wszystkie procedury maksymalnie bezpiecznie i komfortowo dla danego pacjenta.

A.J.: Jest Pan specjalistą od leczenia bólu, a my, Polacy, chyba zbyt często próbujemy na co dzień walczyć z nim na własną rękę. Czy to dobrze, że tak łatwo i szybko sięgamy po dostępne bez recepty leki przeciwbólowe?

A.Cz.: Tak faktycznie jest. Co więcej, zauważyłem, że dzieje się tak nie tylko, jeśli chodzi o ból, ale o każdy objaw chorobowy, który się pojawia, a który jest dla nas nieprzyjemny. Czy to katar, czy kaszel, czy ból – od razu na wszystko musi być lekarstwo. Przeciętny człowiek od razu idzie do apteki i mówi do farmaceutki: *To mi proszę dać na kaszel, to na gorączkę, a tutaj coś na wysypkę. Do tego poproszę jeszcze tę maść i spray na katar.* Tymczasem dolegliwości są różne. Są na przykład bóle krótkotrwałe, do wytrzymania, na które działa tabletką bez recepty. Na inne leki przeciwbólowe bez recepty nie pomogą i wtedy należy udać się do lekarza, najlepiej rodzinnego, które wystawi skierowanie na odpowiednie badania czy oddział szpitalny. Na pewno nie powinniśmy przyjmować leków przeciwbólowych bez recepty w dużych ilościach i przez dłuższy czas. Skoro bowiem one nie pomagają, to z pewnością dzieje się z nami coś poważniejszego. Bóle niewymagające konsultacji przechodzą przeważnie dość szybko, czasami nawet samoistnie, bez żadnego leku.



foto: Jan Cateira

płyt obu zespołów, w których gram. Przez większość czasu spędzanego w aucie słucham jednak muzyki innych zespołów, które grają w podobnym stylu, oraz wspomnianych książek. W domu nie mam czasu na to, by po prostu usiąść na kanapie i czytać. A nawet jeśli już taki czas się znajdzie, to zdecydowanie w ciągu dnia wolę zrezygnować z książki na rzecz wyjścia na spa-

A.J.: Wróćmy jeszcze na moment do medycyny. Wiele osób, które czekają na operację, obawia się narkozy. Czasami słyszy się o niej różne zatrważające historie. Czy to prawda, że ona może nie zadziałać? Jak uspokoiłby Pan pacjentów, którzy muszą poddać się jej po raz pierwszy?

A.Cz.: Po pierwsze bardzo rzadko spotykamy pacjentów, którzy się w ogóle nie boją przed znieczule-

nieczulenia pacjent oddany jest przecież w pełni w ręce innego człowieka, który się nim zajmuje. I jeśli ta osoba odpowiedzialna się pomyli, to taka pomyłka może kosztować zdrowie, a nawet życie podopiecznego. Tak sobie to najczęściej wyobrażamy. W trakcie operacji oddycha za nas maszyna, wszystkie nasze mięśnie są zwiotczałe i nie mamy na nic wpływu. Chciałbym

Kiedy jednak zmagamy się z bólem przez kilka dni, to obowiązkowo powinniśmy udać się do odpowiedniego specjalisty. Wracając do leków przeciwbólowych bez recepty, na pewno względnie bezpieczne w niewielkich dawkach będą paracetamol, pyralgina czy ibuprofen. Pacjenci często nie zdają sobie sprawy, że leków zawierających paracetamol jest ogromna ilość. Czasami nie wyczytują się w skład tabletek, myślą, że sięgają po coś innego, a tymczasem jest to dokładnie ten sam lek tylko pod inną nazwą. Tym sposobem przyjmują sporą łączną dawkę paracetamolu, która jest bardzo toksyczna dla organizmu. To może być dla nas niebezpieczne. Dlatego warto zawsze dokładnie czytać, co napisane jest przysłowowymi małymi literkami na opakowaniach. Maksymalnie kilka tabletek paracetamolu, pyralginy czy ibuprofenu na dobę, oczywiście w niewielkich dawkach zastosowanych prawidłowo, będzie dla nas bezpieczne. I pamiętajmy – nie przez długi czas! Musimy nauczyć się z głową podchodzić do leczenia na własną rękę. W niektórych stanach trzeba podać silne środki, pod opieką lekarza. Większość z nas obawia się wtedy tych z grupy opioidowych. Przy poważniejszych chorobach pacjenci chętnie zgadzają się na duże dawki paracetamolu czy ketonalu, a boją się niewielkiej ilości opioиду. I to jest nieprawidłowe podejście. Lepsza jest bowiem mała dawka silnego środka przeciwbólowego, który będzie podawany rzadziej, niż duże dawki prostszych leków, które w tych wysokich dawkach mają wiele działań ubocznych. Chorzy boją się przyzwyczajenia, uzależnienia od środków narkotycznych. Tymczasem, jeżeli jesteśmy prawidłowo prowadzeni przez odpowiedniego specjalistę, jest to zdecydowanie lepsze i zupełnie bezpieczne dla naszego organizmu. Z moich ogólnych obserwacji wynika również, że wiele osób przyjmuje w swoim życiu za dużo

antybiotyków i różnych kolorowych leków bez recepty, w ładnych opakowaniach, na katar, kaszle i inne schorzenia. Uważam, że w większości sytuacji są one absolutnie niepotrzebne. Podobnie jak antybiotyki. Ja nie tylko tak mówię, ale stosuję tę zasadę w domu. Jeśli moje dziecko przez dłuższy czas ma wilgotny kaszel, katar czy gorączkę, to antybiotyk włączam bardzo rzadko, naprawdę ostatecznie. W większości przypadków organizm świetnie daje sobie radę sam. Z kolei środki, które wszyscy tak chętnie przyjmujemy, aby łagodzić różne objawy, mogą jedynie nieco skrócić naszą chorobę, przeziębienie czy inną infekcję wirusową. To skrócenie wyniesie pół dnia, może jeden. Ich stosowanie nie ma zatem większego sensu. Trzeba dać organizmowi szansę i pozwolić mu samemu walczyć z infekcją. Tak samo często spotykam się z sytuacjami, że ktoś ma niewielką gorączkę, powiedzmy 37,5 stopnia, i już ją obniża lekami. Nie wolno tak robić! Organizm walczy. Temperatura jest fizjologiczną reakcją na infekcję i ona też leczy. Lepiej skupić się wtedy na prostych, domowych metodach, takich jak wypoczynek, leżenie, nawodnienie, stosowanie diety bogatej w witaminy. Tyle. Organizm sam sobie będzie radził. Zawsze tak staram się podchodzić do wszelkich dolegliwości i u mnie w rodzinie się to sprawdza. Za każdym razem ratujemy się zwykłymi, prostymi metodami.

A.J.: Przejdźmy teraz do Pana niepokornego oblicza. Skąd Pana fascynacja muzyką metalową?

A.Cz.: U mnie wszystko przychodzi w życiu bardzo naturalnie. Nigdy nic na siłę, nigdy zgodnie z trendami czy modą. I to zarówno, jeśli chodzi o muzykę, jak i wiele innych kwestii w życiu. Nikt nigdy nie miał na mnie wpływu. W wieku mniej więcej dwunastu lat zacząłem słuchać pierwszych kaset z taką muzyką i od razu poczułem, że to jest to. Później zobaczyłem kilka koncertów,

U mnie wszystko przychodzi w życiu bardzo naturalnie. Nigdy nic na siłę, nigdy zgodnie z trendami czy modą. I to zarówno, jeśli chodzi o muzykę, jak i wiele innych kwestii w życiu. Nikt nigdy nie miał na mnie wpływu.

Źródło: Prywatne archiwum Andrzeja Czujki



występów zespołów na żywo i zrozumiałem, że chcę robić to samo. Co więcej, od razu wiedziałem, że chcę grać na perkusji. Wszystko potoczyło się zatem szybko i naturalnie. Na mnie, młodym człowieku, takie granie robiło wtedy ogromne wrażenie. Również tym razem przy wsparciu ojca i mamy zdobyłem pierwszy zestaw perkusyjny. Oczywiście swoją przygodę z graniem zacząłem na tańszym sprzęcie. Później stopniowo wszystkiego się uczyłem, grając wtedy gdzieś w garażach. Nigdy nie miałem wątpliwości, że chcę robić to również w dorosłym życiu. Granie zawsze było dla mnie równie ważne jak nauka czy praca. I podobnie myśleli niektórzy moi koledzy, z którymi stworzyliśmy zespół i od wielu lat go rozwijamy. Dalej gramy z pasją i poświęcamy temu zajęciu dużo sił, fizycznych i emocjonalnych, ale też środków materialnych. Nie ukrywam, że jest to dość drogie hobby, zwłaszcza jeśli chodzi o perkusję. Mój zestaw mogę rozbudować i zmieniać w nieskończoność. Reasumując, naturalna i bardzo szybka decyzja zdecydowała o moim zaangażowaniu w muzykę, które nigdy się nie zmieniło. Od razu wiedziałem, czego chcę. Ne perkusji gram mniej więcej od trzynastego roku życia i zawsze towarzyszy mi ten sam zapał, co na początku. Oczywiście,

próbowałem również gry na gitarze, ale takie delikatne instrumenty są nie dla mnie. *(śmiech)* Grę na perkusji kocham i to na pewno nigdy się nie zmieni. Niestety do tej mojej pasji nie może przekonać się żona. To moje hobby, próby i granie bardzo jej przeszkadzają, zwłaszcza kiedy planujemy wyjazd na koncert. *(śmiech)*

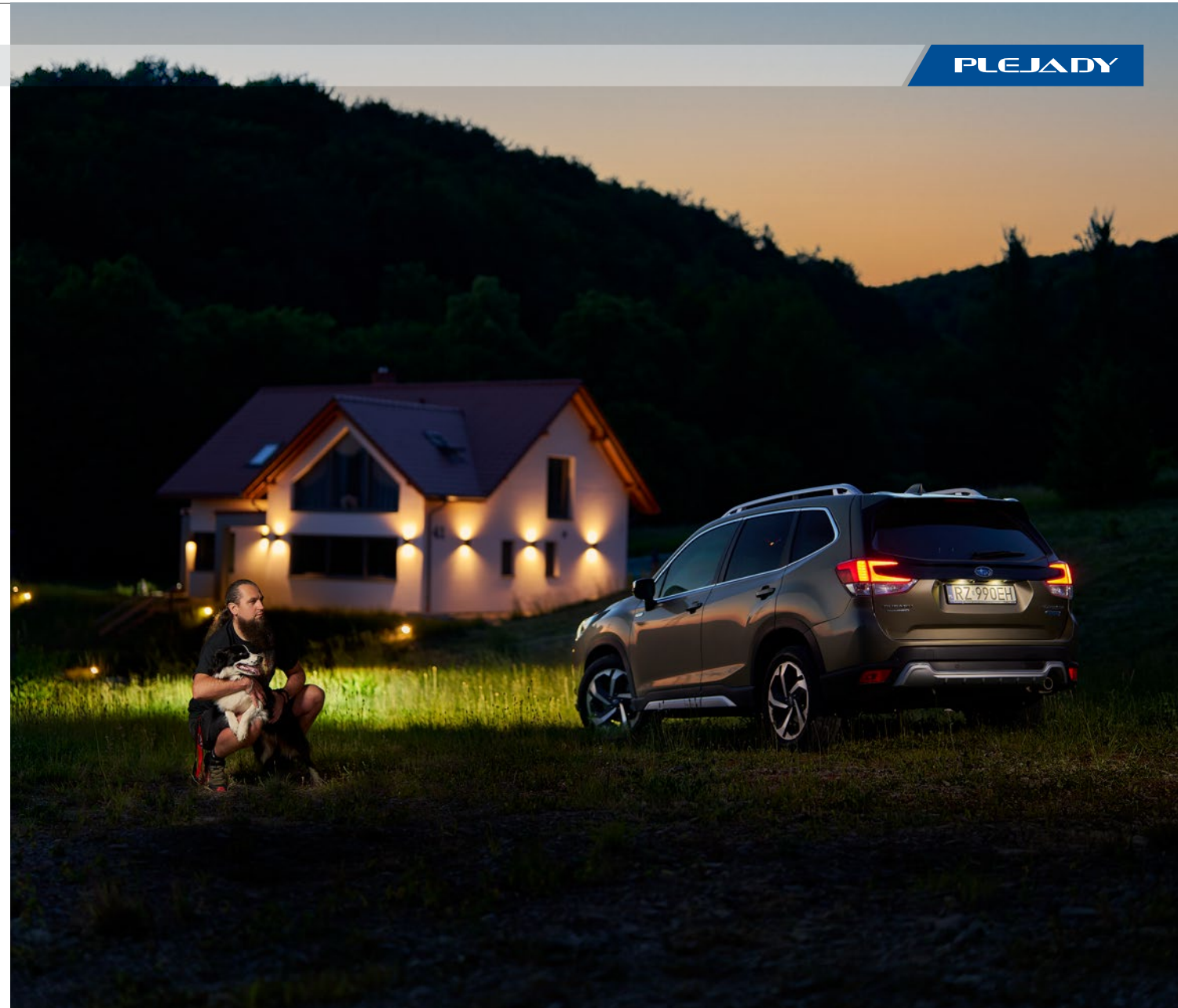
A.J.: Czyżby żona nie słuchała podobnej muzyki?

A.Cz.: Nie, nie! Z żoną jesteśmy jak plus i minus. W kwestiach muzycznych-hobbystycznych jesteśmy zupełnie innymi osobami.

A.J.: A widzi Pan potencjał w swoich dzieciach? Któreś dobrze rokuje w tych kwestiach?

A.Cz.: Na szczęście tak. Mamy troje dzieci, dwóch synów i córkę. Jesteśmy zaskoczeni, jak nasz najmłodszy syn wykazuje zainteresowanie perkusją! Naprawdę go do niej ciągnie. Widzę jego rytmiczne ruchy i nie mogę wyjść ze zdziwienia. On ma dopiero trzy latka, ale wyraźnie bardzo go to interesuje. Podchodzi do perkusji i od razu sam wchodzi na stół, żeby za nią zasiąść i uderzać w talerze i bębny. Za każdym razem, kiedy puszcza muzykę, porusza się w jej rytm i bardzo mu się

to podoba. Widzę, że tak jak ja lubi też przyrodę. Lgnie do wszystkich robaków i ślimaków. Jego nie interesują zabawki, ale roślinki, owady. Wszystkiego musi dotknąć, wszystko bierze do rąk. U jego starszego rodzeństwa niestety jeszcze nie widzę zamiłowania do instrumentów muzycznych. Nie jestem natomiast za tym, żeby przekonywać ich do nich na siłę. Widziałem i nadal obserwuję rodziny, w których dzieci posyłane są do szkoły muzycznej i tam zmuszane do gry na pianinie czy innym instrumencie. To niestety nigdy dobrze się nie kończy. W pojedynczych przypadkach dziecko



po szkole muzycznej nadal chce się rozwijać w tym kierunku. Z moich obserwacji wynika jednak, że taki człowiek koniec końców najczęściej po prostu odtwarza czyjeś utwory i w ten sposób bawi ludzi na koncertach. Z kolei w gronie moich kolegów, muzyków metalowych, raczej nikt nie chodził do szkoły muzycznej. Być może jedynie na samym początku przygody z graniem, żeby opanować nuty, podstawy techniczne i dlatego, że naprawdę sam tego chciał. Później każdy z tych muzyków rozwijał się już sam, we własnym zakresie, i tworzył swoje własne utwory. Absolutnie nie grał coverów, nie powtarzał czyichś dzieł. Uważam, że to jest właśnie w muzyce najważniejsze. Ja również należę do tej grupy muzyków. Zdecydowanie chcemy tworzyć nową, naszą własną muzykę. Oczywiście pod wpływem inspiracji innymi wykonawcami. Nie da się wymyślić zupełnie czegoś nowego, bo w muzyce praktycznie wszystko zostało odkryte już wcześniej. Najważniejsze jest jednak to, że tworzymy własne utwory i nagrywamy nasze płyty. Wracając jednak do pozostałej dwójki moich dzieci, córki i drugiego syna, chciałbym podkreślić, że również są bardzo uzdolnieni i każde z nich ma swoje niemuzyczne zainteresowania. Córka jest bardzo twórcza. Oprócz tego dużo się uczy i powoli zaczyna interesować się medycznymi tematami, z czego się cieszę. Swoimi muzycznymi gustami się nie dzieli, ale podejrzewam, że jest w tej kwestii podobna do mnie. Jeśli natomiast chodzi o starszego syna, świetnie gra w piłkę, widać, że naprawdę tym żyje. Ogólnie uwielbia sport, ale równocześnie bardzo dobrze się uczy. Jestem bardzo dumnym ojcem całej trójki!

A.J.: Młodszy syn ma zaledwie trzy lata i już zasiada za perkusją. Pamięta Pan swoje początki?

A.Cz.: Początki były śmieszne i nie wiem, czy chciałbym się do tego przyznawać. Po prostu tłukłem po różnych baniakach i butelkach,

żeby wydobyć z nich dźwięk w miarę podobny do perkusji. Robiłem to tak, żeby nikt tego nie widział – w pomieszczeniach, w których było duże echo, żeby osiągnąć odpowiednie brzmienie. Nagrywałem to na dyktafon. Po prostu chciałem bębnić po czymkolwiek, to samo ze mnie wychodziło. W pewnym momencie zrozumiałem, że to staje się już trochę nienormalne. Na szczęście ten okres trwał krótko. Wtedy bowiem wsparł mnie tata i kupił mi pierwszy zestaw. Kupiliśmy go od kolegi za „niewielkie pieniądze”. Kiedy w końcu za nim usiadłem, uczucie było niesamowite! Po raz pierwszy rozłożyłem ten zestaw w garażu. Była tam dobra akustyka. Oczywiście nie wiedziałem wtedy jeszcze, jak profesjonalnie grać na perkusji. Zacząłem po prostu wykonywać za tym zestawem jakieś chaotyczne ruchy i zabrzmiało to niesamowicie! Wtedy nie było YouTube'a, na którym można było podejrzeć jakieś wskazówki. Początki grania w moim wykonaniu były zatem stukaniem w poszczególne

Zdecydowanie chcemy tworzyć nową, naszą własną muzykę. Oczywiście pod wpływem inspiracji innymi wykonawcami. Nie da się wymyślić zupełnie czegoś nowego, bo w muzyce praktycznie wszystko zostało odkryte już wcześniej. Najważniejsze jest jednak to, że tworzymy własne utwory i nagrywamy nasze płyty.

© fot. Prywatne archiwum Andrzeja Czujki



gólne bębny. Wtedy postanowiłem przez jakiś czas uczęszczać do odpowiedniego nauczyciela, który pokazał mi najważniejsze ruchy. Wytłumaczył mi, o co w tym wszystkim chodzi, jak trzymać ręce i nogi, jak koordynować ruchy. Kiedy zrozumiałem, na czym to polega, uczyłem się dalej sam, słuchając płyt i kaset. Powoli rozbierałem na czynniki pierwsze utwory, których słuchałem, i starałem się skrupulatnie

ćwiczyć. Większości tego, co dziś potrafię zagrać, nauczyłem się sam. Dzisiaj mam w domu osobne pomieszczenie i odpowiednie warunki do gry. W dowolnej chwili mogę tam pójść i poćwiczyć. Przyznam, że zawsze, kiedy siadam za perkusją, towarzyszy mi dokładnie takie samo uczucie jak wtedy, gdy zrobiłem to po raz pierwszy. Zawsze mam ciary, odczuwam ogromną radość i przyjemność z grania. Jest to szczególnie

fascynujące teraz, kiedy mam dobry sprzęt, który wydaje czysty dźwięk. Tym bardziej, że człowiek przez te lata już troszkę się nauczył. (Śmiech) Brzmi to po prostu cudownie.

A.J.: Zespół założył Pan razem ze znajomym. Jak wyglądały jego początki?

A.Cz.: To ciekawa historia. Kolega, z którym stworzyliśmy zespół, obecnie jest moim szwagrem.

○○○○○●○○

Najpierw poznałem jego siostrę. Pewnego razu, kiedy odwiedziłem ją w domu, poznałem jej młodszego brata, który próbował wtedy grać na gitarze. Zaczęliśmy rozmawiać i okazało się, że jest trzy lata młodszy ode mnie i słucha podobnych zespołów. Był wtedy na początku swojej przygody z gitarą, ja natomiast od kilku już lat grałem na perkusji. Zaczęliśmy coraz częściej rozmawiać i snuć wspólne plany. Po pewnym czasie tak się złożyło, że od mojej przyszłej teściowej mogliśmy przejąć garaż, do którego oboje znieśliśmy cały nasz sprzęt do grania. Tak się to wszystko zaczęło. Było to w 2006 roku i to wtedy oficjalnie założyliśmy nasz zespół. Zaczęliśmy bardzo intensywnie ćwiczyć. Okazało się, że mój przyszły szwagier to fabryka utworów, niesamowicie pomysłowy gość. Ma ogromny talent, tworzy muzykę w dużych ilościach i bardzo dobrej jakości. Mimo że na początku naszej znajomości był dopiero początkującym muzykiem, dość szybko stworzyliśmy materiał, który można było grać na żywo. Oczywiście musieliśmy znaleźć pozostałych członków zespołu, uformować pełny skład. Udało się trafić na prawdziwych pasjonatów i już po kilku miesiącach mieliśmy nasz pierwszy występ. Wszystko działo się bardzo szybko. Podobnie na szybko wymyśliliśmy prostą nazwę zespołu – Orthodox, którą dopiero później zmieniliśmy na Karpathian Relict. W 2011 roku przeprowadziłem się do Polski. Szwagier, który z zawodu jest dentystą, zdecydował się na to troszkę później. Niestety pozostali koledzy z grupy zostali w Ukrainie. Musieliśmy zatem w Polsce skompletować zespół od nowa. Po jakimś czasie udało się nam znaleźć odpowiednich muzyków, Polaków, i od tamtej pory mamy regularne próby, a okresowo gramy koncerty. Niestety dzieje się to rzadko, bo każdy z nas ma inną pracę. Za każdym razem musimy jakoś pogodzić wszystkie

nasze terminy. A zatem koncerty możemy grać tylko wtedy, kiedy wszystkim nam to pasuje.

A.J.: Wspomniał Pan również o drugim zespole. Ile czasu poświęca Pan na próby z obiema grupami?

A.Cz.: Z zespołami staramy się grać raz na tydzień. Czasem mamy dłuższe przerwy, na przykład w wakacje, albo kiedy potrzebujemy dłuższego odpoczynku po nagraniu płyt lub po koncercie. Z drugim zespołem – Mysthicon, z którym gram od kilku lat, spotykam się troszkę rzadziej. Koledzy mieszkają w Dukli, Krakowie, Smolniku i Krośnie, a zatem musimy te nasze próby dobrze organizować, tak żeby wszystkim pasowało. Sam natomiast staram się ćwiczyć niemalże codziennie. Teraz już mogę, bo od niedawna mieszkam we własnym domu i w końcu nikomu nie przeszkadzam. Instrument wymaga pracy. Żeby grać profesjonalnie, trzeba ćwiczyć regularnie i często. Trzeba podtrzymywać pewien poziom. Dotyczy to zwłaszcza muzyków metalowych, bo w naszym graniu są wysokie tempa, muzyka jest techniczna i wymaga sporych umiejętności.

A.J.: Większość tekstów powstaje w języku angielskim?

A.Cz.: Większość, aczkolwiek niektóre są również po ukraińsku. Czasami zdarza się nam pisać także po polsku. Mimo że ze szwagrem czujemy się już prawie Polakami, to nasz zespół uważamy za polsko-ukraiński. Od początku absolutnie nie chcieliśmy tworzyć tylko w uniwersalnym języku angielskim. Ustaliliśmy, że będziemy to robić także po ukraińsku i po polsku. Być może w przyszłości będzie jeszcze więcej naszych utworów w tych właśnie językach. Kiedy słyszę język polski czy ukraiński w muzyce metalowej, mam podwójne ciarki! *(śmiech)* Naprawdę nam się to podoba i będziemy pracować nad tym, żeby na naszych płytach takich perełek było więcej.

Instrument wymaga pracy. Żeby grać profesjonalnie, trzeba ćwiczyć regularnie i często. Trzeba podtrzymywać pewien poziom. Dotyczy to zwłaszcza muzyków metalowych, bo w naszym graniu są wysokie tempa, muzyka jest techniczna i wymaga sporych umiejętności.

A.J.: Gdzie najbardziej chcielibyście wystąpić?

A.Cz.: To pytanie pada dość często przy okazji różnych wywiadów. Każdy z nas ma inne marzenia. Najbardziej chciałbym móc zaprezentować naszą muzykę w krajach skandynawskich. Kto wie, być może kiedyś to marzenie się spełni. Aczkolwiek do Nowej Zelandii czy Australii też chętnie bym poleciał. W ubiegłym roku mieliśmy okazję zagrać w Paryżu i było to dla nas ogromnym wydarzeniem. Wystąpiliśmy tam na niewielkim festiwalu, ale bardzo profesjonalnie przygotowanym. Przyjęto nas tam naprawdę bardzo ciepło i przywieźliśmy z Francji same pozytywne wrażenia. Właśnie tak chcielibyśmy od czasu do czasu grać. W naszym przypadku nie ma mowy o trasach koncertowych i dłuższym przebywaniu poza domem. Nawet o tym nie myślimy. Skupiamy się przede wszystkim na tworzeniu dobrej, wysokiej jakości muzyki i jej nagrywaniu. Nasze dotychczasowe nagrania powstały w profesjonalnych studiach. Płyty sprzedają się, choć w niewielkich ilościach, w różnych zakątkach świata, i to nas cieszy.

A.J.: Czy Subaru bywa czasem wykorzystywane na potrzeby zespołu?

A.Cz.: Owszem. Moje auto było wykorzystywane przy okazji wyjazdu na koncert i... zmieściło się w nim wtedy bez problemu pięciu chłopów! *(śmiech)* Podróżowała z nami dodatkowo część naszego sprzętu i wszystko dobrze się pomieściło. Nie były to bardzo dalekie trasy, do kilkuset kilometrów. Kiedy decydowałem się na zakup Subaru, wybrałem Forestera, bo pod względem wymiarów i wszelkich parametrów ten model wydawał mi się najbardziej optymalny z całej gamy pojazdów oferowanych przez tę markę. I miałem rację. Kiedy kręciliśmy klipy naszego zespołu, musieliśmy w wybrane miejsce przewieźć cały mój zestaw perkusyjny. Muszę za-

znaczyć, że jest on naprawdę duży. Bez problemu zawsze udawało nam się go spakować do mojego samochodu, a dodatkowo wchodził do niego również cały pozostały sprzęt, głośniki, okablowanie, stopy perkusyjne i wiele innych elementów. Szczerze mówiąc, naprawdę nie mogłem się temu nadziwić. Byłem prawie pewny, że będzie potrzebna pomoc kolegów, a tymczasem okazywało się, że Forester nie potrzebuje żadnego wsparcia. Co prawda moje auto nie wygląda bardzo imponująco z zewnątrz w porównaniu z innymi SUV-ami tej klasy, ale naprawdę jest wyjątkowo pakowne. Jeździ

się nim ponadto bardzo komfortowo. Jestem pod dużym wrażeniem tego samochodu.

A.J.: Czy to Pana pierwszy i jedyny samochód naszej marki?

A.Cz.: Nie, rok temu kupiłem drugiego Foreстера. W naszej rodzinie mamy zatem obecnie jego dwa egzemplarze. Tak naprawdę jako pierwszy na zakup tego modelu zdecydował się mój tata. Było to w 2009 czy 2010 roku. Towarzystwem mu przy odbiorze tego samochodu i zachwyciłem się nim. Dla mnie był wówczas jednak nieosiągalny. Kończąc studia i podejmując pracę, w ogóle nie myślałem

o takich samochodach. Przy zakupie auta zawsze kierowałem się zasadą, że ono nie może być używane. Tym sposobem przez długi czas nowy Forester był dla mnie po prostu finansowo nieosiągalny. Nastał jednak czas, kiedy w końcu mogliśmy z żoną sobie na niego pozwolić. Było to na przełomie 2016 i 2017 roku, kiedy zamówiliśmy pierwszego Foreстера.

A.J.: I jak wspomina Pan ten zakup?

A.Cz.: Była to długa historia. Kiedy tata kupował swój egzemplarz, to auto faktycznie zrobiło na mnie wrażenie. Od tamtego momentu minęło jednak kilka lat i zacząłem



Fot. Jan Cetera

○○○○○○●○

szukać samochodu dla siebie. Tak się składało, że jeździłem wtedy często na różne kursy i staże do Warszawy i Rzeszowa. Kiedy tylko była taka możliwość, chodziłem na jazdy testowe różnych SUV-ów. Za którymś razem byłem na takim wyjeździe z żoną. Pamiętam, że był już wieczór, byliśmy zmęczeni, a ona zasugerowała: *Wstąpmy jeszcze do Subaru.* To nie był mój pomysł, a jej! Pojechaliśmy do salonu w Rzeszowie, mimo że wcześniej tego nie planowaliśmy. Kiedy tam dotarliśmy i wsiedliśmy do nowego Forestera, który dodatkowo był w moim ulubionym kolorze – czarnym, niemalże jednocześnie stwierdziliśmy z żoną: *To jest to!* Natychmiast zdecydowaliśmy, że na tym kończymy poszukiwania auta i że to jest właśnie nasz nowy samochód. Nawet nie chciałem jazdy testowej! Po prostu usiadłem za kierownicą, pokręciłem w środku różnymi gałkami, pooglądałem go potem na zewnątrz i nie miałem żadnych wątpliwości, że go chcę. Pracownik salonu zdziwiony zasugerował: *Proszę pana, trzeba odbyć przynajmniej krótką jazdę testową przed zakupem!* Wtedy faktycznie przejechaliśmy jakąś niewielką trasę. Na samochód czekaliśmy bardzo krótko, w przeciwieństwie do salonów innych marek, gdzie po złożeniu zamówienia zajmuje to dużo więcej czasu. Bardzo nas to ucieszyło. W Subaru decyzję podejmowaliśmy wieczorem, następnego dnia wszystko potwierdziłem, a już po zaledwie dwóch tygodniach wyjeżdżaliśmy

naszym nowym samochodem z salonu. I to była miłość od pierwszego wejrzenia! Co ja zresztą mówię – ten model spodobał mi się przecież już dużo wcześniej. W każdym razie w ten wieczór, kiedy odwiedziliśmy salon Subaru, utwierdziłem się w przekonaniu, że nie chcę innego auta, nie miałem cienia wątpliwości.

A.J.: Czy Państwa drugi Forester też jest czarny?

A.Cz.: Nie, a to za sprawą żony. Chciała, żeby różnił się od pierwszego, więc zdecydowaliśmy się na mój drugi ulubiony kolor – zielony. Oboje lubimy lasy, a ten kolor naturalnie do Forestera pasuje. Muszę przyznać, że zielony dostępny w palecie kolorów Subaru jest wyjątkowo ładny. Co więcej, kiedy kupowaliśmy to auto, był rzadko spotykany na drogach. Ostatnio zauważyłem jednak, że staje się coraz bardziej popularny i widać coraz więcej zielonych samochodów. *(śmiech)* Absolutnie nie żałuję jednak naszego wyboru. Ten kolor jest



fot. Jan Cietera - 2



naprawdę bardzo ładny i spokojny. Od zakupu pierwszego Forestera do momentu, kiedy zdecydowaliśmy się na drugiego, upłynęło pięć czy sześć lat. Przyznam, że miałem w tym czasie małą wpadkę. Otóż w pewnym momencie dość pilnie potrzebowaliśmy drugiego samochodu. Na szybko szukaliśmy czegoś niezbyt drogiego. Kupiliśmy wtedy nowe auto innej marki. Przyznam, że nawet mi się podobało. Pojeździłem nim jednak trzy lata i w pewnym momencie żona zasugerowała, że powinniśmy zmienić je na Subaru. Ona ma w sobie prawdziwą kobiecą intuicję,

która po prostu podpowiadała jej, że tak warto zrobić. Zadzwoiłem wtedy do kierownika salonu i powiedziałem mu wprost, że mam samochód, którego już nie chcę, a jednocześnie wiem, że chcę Forestera. I tu znowu Subaru mile nas zaskoczyło, proponując przyjęcie naszego samochodu w rozliczeniu. W ciągu zaledwie kilku dni od tej rozmowy odwiedził nas pracownik salonu. Przyjechał do nas do domu, wycenił nasz „stary” samochód i wręczył nam zaliczkę. Zaledwie po kilku dniach przyjechałem naszym nie-Subaru do salonu Subaru, zostawiłem go tam i wyjechałem do

domu nowym Foresterem. Dzisiaj jesteśmy zatem użytkownikami dwóch tych właśnie modeli. Forester to auto uniwersalne, niezawodne, z napędem na wszystkie koła. Prawdziwym napędem! To model doskonały i nie dostrzegamy w nim żadnych minusów. Z obu naszych aut jesteśmy bardzo zadowoleni. Tym nowym jeżdżę głównie ja, żona natomiast tym starszym. I to nie dlatego, że muszę mieć lepszy samochód od niej. Proponowałem jej, żeby jeździła zielonym, bo ten kolor bardziej pasuje do niej. Ona jednak uparła się, że zostaje przy starym, bo jest to auto idealne.

Forester to auto uniwersalne, niezawodne, z napędem na wszystkie koła. Prawdziwym napędem! To model doskonały i nie dostrzegamy w nim żadnych minusów. Z obu naszych aut jesteśmy bardzo zadowoleni.

Twierdzi, że nigdy go nie sprzeda, tym bardziej że nic się z nim nie dzieje. Faktycznie, w tym samochodzie wszystko sprawnie działa. Moją rolą jest jego utrzymanie. Starannie pielęgnuję go w środku i na zewnątrz, dzięki czemu nadal wygląda praktycznie jak nowy. Jest jeszcze jeden powód, dla którego moja żona tak przywiązała się do tego auta. Otóż, czasami miewa chorobę lokomocyjną, a ten samochód jest jedynym, w którym jej nie ma. Nigdy nie miała żadnych uciążliwych objawów, zarówno kiedy podróżowała nim w roli pasażerki, jak i kierowcy. Przez wiele lat przed tym, jak kupiliśmy Subaru, ona generalnie bała się prowadzić samochody, które były w rodzinie. Dopiero kiedy pojawił się Forester, zaczęła intensywnie uczyć się jeździć i muszę przyznać, że teraz jest naprawdę bardzo dobrym kierowcą. Jeździ wszędzie śmiało i czuje się w tym aucie bezpiecznie.

A.J.: Czy przydarzyła się kiedyś Państwu trudna bądź niebezpieczna sytuacja na drodze, z której Forester sprawnie wybrnął?

A.Cz.: Kilka razy myślałem, że zaraz wpadnę w niebezpieczny poślizg. Tak jak mówiłem wcześniej, jeżdżę często w terenach wiejskich. To działa się zimą, kiedy miałem wrażenie na zakrętach, że jeszcze chwila i na pewno mnie zniesie. Tymczasem ten samochód momentalnie się wyrównywał i nic złego na szczęście nigdy się nie wydarzyło. Oprócz tego żadnych innych niebezpiecznych zdarzeń, odpukać, nie odnotowaliśmy. Forester, dzięki swojemu napędowi, radzi sobie wyśmienicie na wszelkich powierzchniach, nawet tych bardzo śliskich. Często bardzo pomocna jest funkcja wspomagająca jazdę z góry, czyli X-MODE Hill Descent Control. Pamiętam, że ilekroć zjeżdżałem z naprawdę stromych wzniesień, kiedy momentami strach było spojrzeć w dół, a przy tym na drodze zalegał mokry

○○○○○○●

śnieg lub błoto, ta funkcja była bardzo przydatna i czułem się dzięki niej bezpiecznie. Samochód sam utrzymywał stałą prędkość, mogłem odpuścić hamowanie i skupić się na kierowaniu. On naprawdę dobrze sobie radził.

A.J.: Ten samochód sprawdza się podczas dojazdów do pacjentów i całkiem nieźle służy zespołowi.

A jak ocenia go Pan z punktu wykorzystania go przez rodzinę?

A.Cz.: Mamy z żoną dwóch synów, córkę i psa. Forester mieści wszystkich i wszystko, a najlepszym przykładem tego są nasze wyjazdy do Chorwacji czy nad nasze polskie morze. W taką podróż zabieramy naprawdę sporo rzeczy. Mieliśmy już wiele takich przejazdów. Bez problemu zawsze udawało nam się wszystko spako-

wać. Co prawda mam dodatkowo bagażnik na relingi, ale używam go tylko, kiedy jedziemy na narty. Na typowy wyjazd wakacyjny nie jest on nam potrzebny. Bagażnik w zupełności wystarcza i całą rodziną jesteśmy w nim w stanie pomieścić wszystkie niezbędne rzeczy. W dalekie trasy nie zabieramy jedynie psa, który niestety ma bardzo nasiloną chorobę lokomocyjną. Gdyby jednak tylko mógł jechać z nami, zmieściłby się w tym aucie bez problemu.

A.J.: Zdarza się, że to właśnie za kółkiem przychodzą Panu jakieś pomysły na muzykę bądź tekst nowych utworów?

A.Cz.: Jeśli chodzi o muzykę, najlepsze pomysły przychodzą mi do głowy, kiedy

otoczony jestem przyrodą, w lesie, w górach. I owszem, jak jeździ się po takich malowniczych wioskach i miejscowościach, a przy tym słucha się w aucie dobrej książki, to pojawiają się inspiracje. W moim przypadku te pomysły są niestandardowe. Zazwyczaj bowiem otoczenie przyrody kojarzy się z pozytywnymi emocjami. Ja natomiast wszystko odbieram trochę inaczej.

Te obrazy inspirują mnie bardziej w kierunku black/death metalu, łącząc je z czymś tajemniczym, mistycznym. A zatem mogę powiedzieć, że jazda Foresterem drogami przez

lasy, w kierunku położonych w od-dali wiosek, ma wpływ na tworzoną przeze mnie muzykę, aczkolwiek nie stanowi dla mnie jedyne źródła inspiracji.

A.J.: Pochodzi Pan z Ukrainy i wspominał wcześniej, że część tekstów powstaje w języku ukraińskim. W Pana ojczyźnie sytuacja jest teraz wyjątkowo trudna...

A.Cz.: To prawda. Marzę o tym, żeby udało nam się w końcu pokonać to straszne zło ze wschodu. Nasze rodziny są rozłączone już od bardzo długiego czasu. W rodzinnym mieście byliśmy ostatnio około sześć lat temu. Najpierw był covid, a tuż po pandemii wybuchła ta okrutna wojna. Tak bardzo chciałbym, żeby udało się zatrzymać wroga. To nie-

zwykle ważne nie tylko dla Ukrainy, ale dla całego świata. Dobrze wiem, ile czasu, pracy i sił poświęcamy naszym podopiecznym, wszystkim bez wyjątku, tym lepiej i gorzej rokującym. Nie zostawiamy nikogo bez pomocy. Walczymy o każde życie. Tymczasem w mojej ojczyźnie każdego dnia giną teraz zupełnie bez sensu tysiące młodych, silnych i zdrowych ludzi. To w nich przecież niedawno jeszcze pokładaliśmy nadzieje na dalszy, prężny rozwój kraju, a oni w tak strasznych okolicznościach, walcząc o ojczyznę, tracą swoje życia. I ta cała tragedia dzieje się przez chore wizje jednego człowieka. Musimy o tym przypominać i myśleć, że i ja mogę to zrobić na łamach „Plejad”. Wiem, że w moim otoczeniu, i nie tylko, jest sporo osób, które są już zmęczone tą całą sytu-

Dobrze wiem, ile czasu, pracy i sił poświęcamy naszym podopiecznym, wszystkim bez wyjątku, tym lepiej i gorzej rokującym. Nie zostawiamy nikogo bez pomocy. Walczymy o każde życie. Tymczasem w mojej ojczyźnie każdego dnia giną teraz zupełnie bez sensu tysiące młodych, silnych i zdrowych ludzi.

acją i obecnością moich rodaków w Polsce. Czuję, że to zaczyna być wiodącym tematem rozmów, nie wojna sama w sobie. Tymczasem wojna, śmierć i okaleczanie w Ukrainie nie ustają. Proszę, nie zapominajmy o tym. Jestem przekonany, że gdy tylko skończy się ten koszmar, Ukraińcy wrócą do ojczyzny, do swoich domów i będą odbudowywać nasz piękny kraj.

A.J.: Dziękuję za rozmowę i te wzruszające słowa na jej zakończenie. Wierzę, że dobro już wkrótce zwycięży złoto.

A.Cz.: Dziękuję bardzo. Korzystając z okazji, chciałbym zachęcić jednocześnie czytelników „Plejad” do odwiedzenia Sanoka i jego malowniczych okolic. Tu naprawdę warto zatrzymać się choćby na krótką chwilę!



●○○

RODZINA SUBARU ZNÓW W KOMPLECIE

1 czerwca na Torze Modlin odbył się Piknik Subaru. Właściciele aut naszej ulubionej marki mieli okazję ponownie się spotkać, porozmawiać i rywalizować. Nie brakowało emocji, wzruszeń i po prostu dobrej zabawy. Planów nie pokrzyżowało nawet oberwanie chmury.

Zapach kiełbasek z grilla... I może jeszcze odrobina spalin. Emocje i doskonalenie techniki jazdy. A przede wszystkim głośny śmiech i ciekawe rozmowy z entuzjastami marki z całego kraju. Oto, jak można najkrócej opisać do-

roczne Złoty Plejad, czyli spotkania właścicieli i miłośników Subaru. Założę się, że wśród czytelników tego magazynu znajdują się tacy, którzy właśnie ze względu na tę imprezę zdecydowali się na zakup auta z Plejadami na masce. Wiadomo – napęd,

prowadzenie i bezpieczeństwo są rewelacyjne, ale to społeczność jest tym, co czyni Subaru naprawdę wyjątkową marką. Wystarczy przecież wspomnieć, że tradycja pozdrawiania się właścicieli tych aut na ulicach jest nadal żywa.



Ze względu na pandemiczne zawirowania przez kilka lat nie było Złotów. Na szczęście teraz tradycja spotkań powraca. Wszystko się zmienia, więc formuła imprezy też wygląda teraz inaczej – najważniejsze jest jednak to, że rodzina Subaru znowu miała okazję być w komplecie.

Nowe, jednodniowe wydarzenie nosi nazwę Piknik Subaru. Wzięło w nim udział sto załóg. Połowa rywalizowała na trasie turystyczno-szosowej, a połowa – na turystyczno-terenowej.

Humory dopisywały uczestnikom od samego rana. Jakie samochody brały udział w spotkaniu? Oczywiście te marki Subaru... Przekrój modeli był pełen, od nowych Outbacków, przez legendarne STI i Forestry po tuning, aż po rodzinne Subaru XV albo sportowe Subaru BRZ. Przed startem nie brakowało wylewnych powitań – wielu Subarowiczów nie widziało się od czasu ostatnich Złotów. Byli też jednak tacy, którzy widują się regularnie, na przykład dlatego, że są przyjaciółmi. Jak się poznali? Oczywiście przez Subaru...

Na początku imprezy nad Torem Modlin świeciło piękne słońce. Uczestnicy mogli zrobić sobie zdję-

cia w specjalnej fotobudce, kupić gadżety albo po prostu porozmawiać i pooglądać swoje samochody. Kto ma nowe auto, kto założył większe felgi, a kto przygotował wóz w teren? To był czas na podziwianie. Można było się też zrelak-

sować... I to dosłownie, ponieważ elementem pakietu startowego był hamak. W sam raz na drzemkę!

Emocje powoli jednak rosły i nikt nie myślał o spaniu. Owszem, atmosfera była piknikowa, a jedno z haseł imprezy brzmiało: „bez na-

Nie brakowało więc okazji do sprawdzenia zarówno samochodu, jak i własnej zręczności, szybkości umysłu i wiedzy. Liczyła się także orientacja w terenie i umiejętność czytania opisu trasy stworzonego „po rajdowemu”.

Piloci też musieli się wykaazać – zgrana współpraca w załodze to podstawa. Uczestnicy poznawali też znane i mniej znane zakątki Mazowsza. Dotarli np. do Żelazowej Woli, czyli do miejscowości Frydryka Chopina.

zdaniem niektórych uczestników deszcz tak naprawdę pomógł. *Dzięki pogodzie na trasie terenowej pojawiło się dużo błota, zrobiło się więc jeszcze bardziej emocjonująco* – można było usłyszeć. Jak wiadomo, Foresterom trudne warunki nie są straszne.



pink!”... Ale każdy, kto miał do czynienia z tego typu imprezami, wie, że gdy czas do usłyszenia komunikatu „start!” nieubłaganie pędzi, serce przyspiesza. Jak wyglądała część „praktyczna”? W miejscach do tego wyznaczonych pokonywało się próby na czas. Zależnie od kategorii – na szosie albo na odcinku terenowym. Należało też odpowiadać na pytania i brać udział w innych konkurencjach. Na trasie turystyczno-szosowej formuła była bardziej „quizowo-spacerowa”, a na turystyczno-terenowej można było przypomnieć sobie zajęcia praktyczno-techniczne ze szkoły. Kto był na nich prymusem, zbierał punkty jak szalony. Wykonanie wianka, a nawet strzelanie do tarczy? Dla uczestników Pikniku Subaru nic nie było zbyt trudne!



Na szczęście podczas wręczenia nagród w klimatycznej modlińskiej Prochowni niebo się rozchmurzyło. Wtedy ekstremalne warunki pogodowe raczej nie dodałyby już uroku sytuacji. Nagrody otrzymały po trzy załogi, które osiągnęły najlepsze wyniki punktowe na każdej z tras. Trzeba było uzyskać dobry czas na próbach, wykonać wszyst-

Podczas prób dotychczas piękna pogoda kompletnie się zmieniła. Okazało się, że docierające od rana alerty RCB rzeczywiście nie przychodziły bez powodu. Najpierw nad Modlinem i okolicami zebrały się ciemne chmury, a potem lunęło. Oberwanie chmury to dość delikatne określenie na to, jak mocno padało. Nic nie zdołało jednak popsuć humorów załogom. Mało tego,





Chciałbym, by każdy mógł samemu przekonać się, jak jeżdżą samochody elektryczne – dodał prezes.

Chwilę później na scenie zrobiło się tak, jak dawniej. Zazwyczaj w tym momencie imprezy na scenie pojawiał się Ojciec Dyrektor... Obecnie Ojciec Dyrektor w stanie spoczynku – takimi słowami z uśmiechem zapowiedziano Witolda Rogalskiego, wieloletniego prezesa Subaru Import Polska, który – jak wielu czytelników „Plejad” zapewne doskonale wie – był pomysłodawcą Złotów Plejad. Rozległy się gromkie brawa, a „eks-Dyrekcja”, jak nazywają Witolda Rogalskiego forumowicze SIP, została gorąco przywitana. Ze sceny wspomniano uczestników, którzy byli na każdym kolejnym Złocie Plejad przez 16 lat z rzędu, a teraz

pojawił się na Pikniku. Zaczyna się nowy rozdział. Patrzymy w przyszłość, nie zapominając o przeszłości – tak dyrektor Rogalski skomentował pojawienie się Solterra wśród uczestników trasy turystyczno-terenowej. Po podziękowaniach za obecność nadeszła pora na zabawę przy muzyce i grillowanie. Deszcz tym razem nie przeszkadzał. Uśmiechy, wspomnienia, plany na wspólne wycieczki do dalekich krajów, omawianie modyfikacji w autach, a przede wszystkim wspomnienie rywalizacji na trasach Pikniku i podczas zadań – to wszystko trwało do późna.

Po pięciu latach przerwy podjęliśmy się organizacji dużego wydarzenia – o ile jednak wcześniej przygotowaliśmy do letnich Złotów rozpoczynaliśmy

właściwie tuż po zakończeniu poprzednich, teraz decyzja o tym, że Piknik się odbędzie, zapadła w styczniu. To wszystko wymagało gigantycznej pracy organizacyjnej – spadła głównie na barki koordynatorki, Joanny Janik, której chciałbym z tego miejsca bardzo podziękować – opowiadał Paweł Latała, dyrektor marketingu w Subaru Import Polska. Zadanie organizacji przejęli młodzi i trzeba przyznać, że zostali rzućni na głęboką wodę. Okazało się, że od razu świetnie pływają – powiedział Witold Rogalski.

Paweł Latała dodał: Forum Subaru bardzo mocno nas dopingowało, żebyśmy zrobili Piknik. Cieszę się też, że widzę dużo nowych twarzy – takich, których nie pamiętam ze Złotów. Jednocześnie są też osoby, które były na pierwszym Złocie w 2004 roku. Widziałem wiele bardzo serdecznych reakcji osób, które zobaczyły się pierwszy raz od lat. Na to zawsze świetnie się patrzy.

Co o Pikniku mówią uczestnicy? Było świetnie, na to czekałem,

nie mogę doczekać się kolejnej edycji – to tylko niektóre z ciepłych słów. Jeden z uczestników przyznał na Forum, że z radości, że formuła spotkań Subaru wróciła po latach, wyściskał panie z obsługi odcinka. Róbcie tego więcej! – skwitował kierowca z załogi, która zwyciężyła na trasie turystyczno-terenowej. Przyznał zresztą, że sukcesu się nie spodziewał, bo jego samochód zmagiał się z problemami technicznymi. Naprawił się sam, dopiero tutaj, w drodze do Modlina – dodał z uśmiechem.

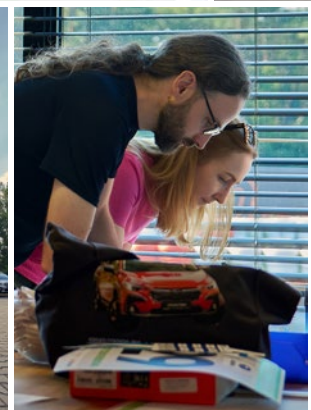
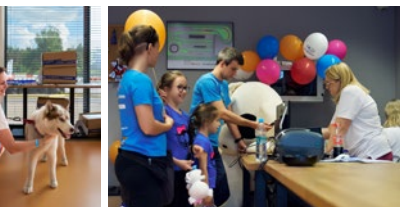
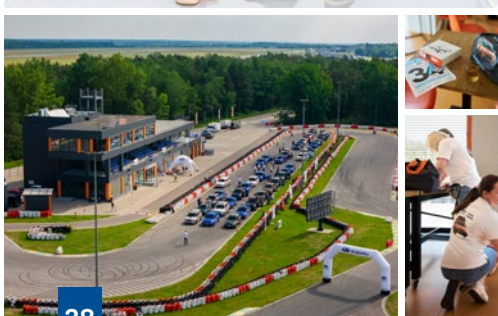
To nie są puste słowa – jesteśmy tu wszyscy jak wielka rodzina – to podsumowanie Pawła Latały najlepiej opisuje to, o co chodzi w Pikniku Subaru. Niezależnie od tego, czy przyjeżdża się Legacy sprzed lat, STI po modyfikacjach czy nową, elektryczną Solterrą, wszyscy dzielą tę samą pasję. Świat się zmienia, motoryzacja również, ale klimat spotkań wciąż pozostaje rewelacyjny. Oby do zobaczenia za rok!

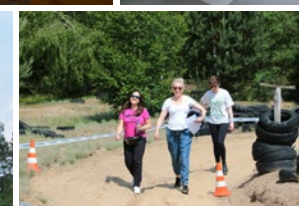
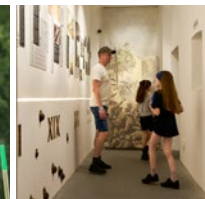
kie zadania i nie przekroczyć wyznaczonego czasu na całość. Przy dekoracji nie zabrakło emocji, uśmiechów i podziękowań. Wręczono także nagrodę specjalną. Załoga numer 31 została uhonorowana nią za zadeklarowaną chęć niesienia pomocy przez wykwalifikowanych ratowników medycznych, którymi są jej członkowie.

Na scenie nie zabrakło wypowiedzi prezesa Subaru Import Polska. Grzegorz Dądela podziękował wszystkim przybyłym za obecność i zapowiedział, że każdy, kto pojawił się na Pikniku, będzie mógł pojeździć elektrycznym Subaru Solterrą przez weekend. Obecność tego auta na próbach wzbudziła zresztą spore emocje. Wiele uczestników nie wierzyło w jego możliwości. Solterra udowodniła jednak, że w pełni zasługuje na swój legendarny znaczek. Niech ktoś przyzna, czy w 2019 roku myślał, że samochód elektryczny pokona trasę terenową na Plejadach? – zapytał prezes. Rzeczywiście – kilka lat temu modele elektryczne raczej, delikatnie mówiąc, nie cieszyły się uznaniem wśród fanów marki. Teraz Solterra doskonale poradziła sobie jednak z trudami próby off-roadowej.



Zachęcamy do obejrzenia fotorelacji z Pikniku na stronach 38-41 oraz do odwiedzenia całej galerii zdjęć pod adresem: <https://pikniksubaru2024.pixieset.com>





BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM A TECHNIKA JAZDY /CZ.3/

Polacy znani są z „wszystkowiedzenia” oraz „wszystkopotrąfienia najlepiej”. Niestety widać to w statystykach zdarzeń drogowych publikowanych przez Komendę Główną Policji. Podobnie jak większość środowiska instruktorów techniki jazdy uważam, że brak obowiązkowych szkoleń z techniki bezpiecznej jazdy ma niestety w tym swój udział. Dlatego, zgodnie z zapowiedziami w poprzednich numerach „Plejad”, w tej części cyklu uwagę poświęcę właśnie tej tematyce.

W 2016 roku były plany wprowadzenia obowiązkowych szkoleń z techniki bezpiecznej jazdy dla młodych kierowców, ale dopatrzone się w owej ustawie niekonstytucyjności i temat zamrożono. Niestety. Plany były poważne – w zasadzie na terenie każdego województwa powstały ośrodki doskonalenia techniki jazdy (ODTJ). Niestety do dziś, a minęło już kilka lat, niewielu kierowców

potrafi rozszyfrować skrót ODTJ, nie mówiąc o znajomości jego lokalizacji na terenie zamieszkiwanego województwa. Dochodzimy do sedna sprawy: nie znamy, nie wiemy, nie umiemy.

Czym są ODTJ? Ośrodki doskonalenia techniki jazdy to miejsca, gdzie można w bezpiecznych, laboratoryjnych wręcz warunkach szlifować technikę jazdy samochodem. Ośrodki te powstają według wytycznych ustawy,

określającej dokładnie, jaką infrastrukturę takie miejsce musi posiadać.

Na przykładzie ODTJ na Torze Kielce, na którym od wielu lat zajęcia prowadzą wykwalifikowani instruktorzy techniki jazdy SJS Driving Academy oraz SJS Szkoły Jazdy Subaru, przeanalizujemy zatem, jak przebiega doskonalenie techniki jazdy. Każde szkolenie rozpoczyna się wykładem z teorii techniki jazdy. Po przygotowaniu





teoretycznym kursanci przez kilka godzin wykonują specjalnie przygotowane ćwiczenia, zależne od typu i poziomu szkolenia, w którym uczestniczą.

Szkolenia z techniki bezpiecznej jazdy w kilku poziomach zaawansowania to moim zdaniem absolutny must have dla każdego kierowcy. Pierwszy stopień to podstawa. Bardzo ważne podstawy:

„skrętów agroturystycznych” czy „jednorękiego bandyty”? Tak, to nasze robocze nazwy sposobów na skręt kierownicą. Szkolenie pomaga pozbyć się złych nawyków.

» **Hamowanie awaryjne.** Trudno w to uwierzyć, ale z hamowaniem jesteśmy na bakier. Boimy się hałasów dobiegających spod samochodu podczas awaryjnego hamowania, odpuszczając pedał hamulca. A to tylko ABS! On hałasuje, bo tak został skonstruowany! Ma stukać i przerywać hamowanie, abyśmy mogli skrócić podczas hamowania. Prawie godzinny moduł poświęcony temu zagadnieniu pozwala pozbyć się strachu i skutecznie opanować sztukę bezpiecznego zatrzymania pojazdu.



bardzo skrócone koła są kiepskim pomysłem.

» **Symulator dachowania i zderzenia.** Podczas tej części szkolenia kursanci na własnej skórze przekonują się w kontrolowanych warunkach, jak wygląda dachowanie i dlaczego tak ważne jest prawidłowe zapięcie pasów bezpieczeństwa. Uczestnicy szkolenia dowiadują się także, jak wydostać się z rozbitego auta oraz ile waży telefon podczas zderzenia przy prędkości 50 km/h.



a najważniejsze – wrócić bezpiecznie na swój pas.

» **Jazda w śliskim zakręcie.** To ćwiczenie, w którym kursanci uczą się, jak uniknąć poślizgu podsterownego i nie wypaść z zakrętu, walcząc z siłą odśrodkową, jak bezpiecznie podejść do śliskiej nawierzchni i jakie niebezpieczeństwa wiążą się z prędkością. Uczestnicy szkolenia dowiadują się, jak operować kołem kierownicy i dlaczego za

» **Pozycja za kierownicą.** Coś, co często traktujemy pobieżnie, a okazuje się fundamentem bezpiecznej jazdy. Bez dobrej, optymalnej pozycji za kierownicą źle widzimy, niewłaściwie oceniamy sytuację, a zatem niewłaściwie reagujemy, ryzykując zdrowie i życie. Nawet podczas zapinania pasów bezpieczeństwa można popełnić groźne błędy.

» **Pozycja rąk na kierownicy.** Któż z nas nie zna „mydelka fa”,

» **Awaryjna zmiana pasa ruchu.**

Komu choć raz nie wyskoczył kot, sarna? Kto choć raz nie musiał omijać nieostrożnego pieszego czy wymuszającego pierwszeństwo innego kierowcy? Manewr zmiany pasa jest bardzo trudny, bo przeważnie wykonujemy go przy prędkościach rzędu 50–70 km/h, nie mając czasu na hamowanie. Musimy znaleźć przyczepność i opanować uślizgujące się koła,



To dopiero pierwszy stopień! Są jeszcze dwa, podczas których jest zdecydowanie trudniej ze względu na zmieniające się nawierzchnie, wyższą, bardziej zbliżoną do rzeczywistych warunków prędkość. Pamiętajmy jednak, że najpierw uczymy się chodzić, później biegać, a konsekwencje zmiany kolejności bywają groźne.

Jako instruktor bezpiecznej jazdy miałem okazję pracować z wieloma kierowcami o różnym



Szkolenie drugiego stopnia skupia się na zaawansowanych technikach jazdy, które pozwalają na lepsze opanowanie pojazdu w trudnych sytuacjach.

poziomie doświadczenia i umiejętności. Każdy kursant, który przychodzi na nasze szkolenia, ma swoje indywidualne potrzeby i cele, ale jedno jest pewne: wszyscy chcą być lepszymi i bezpieczniejszymi kierowcami. Szkolenie bezpiecznej jazdy drugiego stopnia to krok naprzód w tej podróży, dający wiele korzyści zarówno początkującym, jak i doświadczonym kierowcom.



Dlaczego warto zapisać się na to szkolenie drugiego stopnia?

» **Doskonalenie umiejętności.**

Na kursie podstawowym uczestnicy uczą się fundamentalnych zasad bezpiecznej jazdy, takich jak: kontrolowanie prędkości, prawidłowe korzystanie z układu hamulcowego czy podstawy manewrowania. Szkolenie drugiego stopnia skupia się na zaawansowanych technikach jazdy, które pozwalają na lepsze opanowanie pojazdu w trudnych sytuacjach. Kursanci uczą się wielu różnych technik prawidłowego prowadzenia samochodu, m.in. techniki omijania przeszkód przy dużych prędkościach. Jest to niezwykle przydatne w sytuacjach, gdy przeszkoda na drodze pojawia się nagle, a kierowca musi szybko i skutecznie zareagować, aby uniknąć kolizji.

» **Reakcja na nieprzewidziane sytuacje.** Drogi bywają nieprzewidywalne, a zdolność do szybkiego i odpowiedniego reagowania może uratować życie. Szkolenie drugiego stopnia przygotowuje kierowców do radzenia sobie w sytuacjach awaryjnych, takich jak poślizgi, nagłe i nieplanowane hamowania czy konieczność omijania przeszkód. Kursanci uczą się kontrolowanego poślizgu, co jest kluczowe na śliskich nawierzchniach. Praktyczne ćwiczenia pozwalają im opanować samochód i wyprowadzić go z poślizgu, co znacznie zwiększa ich pewność siebie na drodze.

» **Zwiększenie pewności siebie.**

Wielu kierowców, nawet tych z długim stażem, odczuwa stres w określonych sytuacjach drogowych. Szkolenie drugiego stopnia pomaga w zbudowaniu pewności siebie poprzez ćwiczenie w bezpiecznym, kontrolowanym środowisku pod okiem doświadczonych i certyfikowanych instruktorów. Ćwiczenia na torze pozwalają na symulowanie różnych scenariuszy drogowych,

co pomagają kursantom lepiej radzić sobie z trudnymi sytuacjami w realnym życiu. Dzięki temu czują się pewniej, co przekłada się na spokojniejszą i bezpieczniejszą jazdę.

» **Poprawa techniki jazdy.**

Na szkoleniu drugiego stopnia szczególny nacisk położony jest na doskonalenie technik jazdy. Kierowcy uczą się, jak optymalnie wykorzystywać swoje umiejętności i możliwości pojazdu, co pozwala na bardziej efektywną i bezpieczną jazdę. Jednym z elementów szkolenia jest technika prawidłowego hamowania w różnych warunkach. Kursanci uczą się, jak wykorzystać ABS i inne systemy wspomagania, aby skrócić drogę hamowania i zwiększyć kontrolę nad pojazdem.

» **Bezpieczeństwo własne i innych.**

Kierowcy, którzy przechodzą szkolenie drugiego stopnia, stają się bardziej świadomymi uczestnikami ruchu drogowego. Wiedza i umiejętności zdobyte na kursie pozwalają im unikać ryzykownych sytuacji, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Świadomość, jak unikać potencjalnie niebezpiecznych sytuacji, takich jak zbyt szybka jazda w złych warunkach pogodowych czy niewłaściwe wyprzedzanie, nie tylko chroni kierowców, ale także innych uczestników ruchu.

» **Aktualizacja wiedzy.** Przepisy ruchu drogowego i technologie samochodowe stale się zmieniają. Szkolenie drugiego stopnia to doskonała okazja, aby odświeżyć swoją wiedzę i poznać najnowsze systemy bezpieczeństwa stosowane w nowoczesnych pojazdach. Kierowcy mają okazję poznać działania nowoczesnych systemów asystujących, takich jak systemy utrzymania pasa ruchu, automatycznego hamowania czy adaptacyjnego tempomatu. Większa znajomość tych technologii pozwala uczestnikom

Z perspektywy instruktora mogą śmiało powiedzieć, że każdy kursant, który decyduje się na udział w szkoleniu drugiego stopnia, wychodzi z niego z większą pewnością siebie, lepszymi umiejętnościami i większą świadomością na drodze. Udział w takim szkoleniu to nieoceniona inwestycja w siebie jako kierowcy.

szkolenia lepiej wykorzystywać je w codziennej jeździe.

» **Korzyści dla floty firmowej.**

Dla firm posiadających floty samochodowe szkolenie drugiego stopnia jest inwestycją w bezpieczeństwo pracowników i redukcję kosztów związanych z wypadkami i awariami. Przeszkoleni kierowcy są mniej narażeni na wypadki, co przekłada się na niższe koszty ubezpieczeń i napraw. Firmy regularnie szkolące swoich kierowców zauważają mniejszą liczbę wypadków i uszkodzeń pojazdów, co przekłada się na oszczędności

i zwiększenie efektywności operacyjnej.

» **Przyjemność z jazdy.** Szkolenie drugiego stopnia to nie tylko nauka, ale także świetna zabawa. Kierowcy mają okazję czerpać radość z jazdy, ucząc się nowych umiejętności i doskonalić swoją technikę jazdy w różnych, a co najważniejsze w bezpiecznych warunkach na profesjonalnie przygotowanych ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. Ćwiczenia na torze pozwalają na odkrywanie granic swoich umiejętności i czerpanie radości z dynamicznej jazdy w kontro-

lowanych warunkach, co nie tylko ma wartość edukacyjną, ale jest także ekscytujące. Szkolenie bezpiecznej jazdy drugiego stopnia to nieoceniona inwestycja w siebie jako kierowcy. Z perspektywy instruktora mogą śmiało powiedzieć, że każdy kursant, który decyduje się na udział w tym szkoleniu, wychodzi z niego z większą pewnością siebie, lepszymi umiejętnościami i większą świadomością na drodze. Bez względu na dotychczasowe umiejętności szkolenie drugiego stopnia jest krokiem, który warto podjąć,

aby stać się jeszcze lepszym i bezpieczniejszym uczestnikiem ruchu drogowego.

Jako instruktor techniki jazdy zapraszam wszystkich na szkolenia z techniki bezpiecznej jazdy. One naprawdę otwierają oczy, sprawiają, że kierowcy są zdecydowanie bardziej świadomi, bezpieczni i odpowiedzialni. Zachęcam do zapisów i wspólnej nauki na drodze ku bezpiecznej jeździe! Nasi kursanci twierdzą, że wizyty w SJS są żarłliwe i przewlekłe, ale na szczęście nie wymagają leczenia!

ciąg dalszy w następnym numerze





IMPREZY RODZINNE

Jak można uczcić 20-lecie zakupu pierwszej Imprezy STI w swoim życiu? Oczywiście – kupując kolejną Imprezę STI! Jacek i Krzysztof mieli łącznie mniej więcej ćwierć setki aut z Plejadami w logo i pokazują, co znaczy wspólna pasja ojca i syna.

Która generacja Imprezy jest najlepsza? Ciekawski, który zadaje takie pytanie w gronie miłośników marki, musi być gotowy na to, że zacznie długą dyskusję. Rozmawiający będą się ze sobą nie zgadzać, wyciągać przeróżne

argumenty, odwoływać do historii i motorsportu, a potem mogą się nawet pokłócić. Zapewne nie skończą do rana. Nic dziwnego, bo jednoznacznej odpowiedzi udzielić się po prostu nie da. Po pierwsze – zależy, do czego chcemy używać

takiego auta. Pierwsza generacja doskonale nada się do zabawy, oczaruje lekkością i zaoferuje analogowe wrażenia. Bez systemów, gadżetów i pomocników. Z drugiej strony komfort może pozostawiać sporo do życzenia, a samochód jest

już leciwy. Po pierwsze – oznacza to zwiększoną szansę na awarie albo niemiło zaskakujące wykwyty korozji. Po drugie – wartość rośnie, liczba części na rynku spada, co wpływa na to, że choć GC można się doskonale pobawić, czasami po prostu szkoda.

Druga generacja, czyli GD (tutaj można jeszcze otworzyć kolejny wątek w dyskusji: który przód był najładniejszy, bugeye, blobeye czy hawkeye?) też jest, jak na dzisiejsze czasy, mało skomputeryzowana, ale jednak już mocniej. Zapewni

więcej komfortu, lepiej nada się w podróż, ale dla niektórych to już „nie to samo”. Kto ma rację? Wszyscy i nikt.

Werdykt może być tylko jeden – każda Impreza jest świetna i najlepiej byłoby mieć w garażu egzemplarze w różnych wersjach i z różnych lat. To marzenie wielu fanów Subaru, ale nieliczni mają możliwości i odwagę, by je spełnić. Należą do nich Krzysztof i Jacek, bohaterowie tego tekstu i właściciele aut widocznych na zdjęciach. Krzysztof to tata, a Jacek – syn.

Jak doskonale wiadomo, z marką Subaru jest już tak, że gdy kupi się pierwszy samochód z Plejadami w logo, trudno na nim poprzestać. Ale Jacek jest w tym względzie prawdziwym rekordzistą.

Zainteresowanie Subaru rozpoczęło się u Krzysztofa niemal trzy dekady temu. Dokładniej – w 1997 roku. Co się wtedy działo? Na pewno wielu czytelników naszego magazynu doskonale pamięta te czasy, bo i u nich wtedy pojawiło się marzenie o głośnym, niebieskim samochodzie ze złotymi felgami. 27 lat temu Krzysztof Hołowczyc zdobywał bowiem rajdowe mistrzostwo Europy za kierownicą Imprezy. Marka była jeszcze w Polsce egzotyką, ale Krzysztof zaczął, jak wspomina, powoli rozglądać się za jakimś używanym GT-kiem.



fot. Archiwum prywatne x 3

W 2000 roku byłem bliski zamówienia nowej Imprezy GT – dodaje. Na spełnienie marzenia ostatecznie musiał jednak jeszcze chwilę poczekać. Po drodze nastąpiła zmiana pokoleniowa w gamie Subaru. W końcu w 2002 roku Krzysztof wszedł do poznańskiego salonu Kocar i zamówił pierwszą w swoim życiu Imprezę WRX STI. Odebrał ją w 2003 roku. To generacja o nazwie hawkkeye, przez wielu uznawana za najładniejszą w historii modelu. Zastąpiła tę z okrągłymi reflektorami z przodu, czyli tak zwanego bugeye'a. O niej mówi się,

że jest, delikatnie mówiąc, kontrowersyjna. Inni wskazują, że to już cenniony klasyk i że z biegiem lat nabiera uroku. Nie wchodźmy może jednak znowu w tego typu dyskusje...

Jak doskonale wiadomo, z marką Subaru jest już tak, że gdy kupi się pierwszy samochód z Plejadami w logo, trudno na nim poprzestać. Krzysztof wpadał więc do poznańskiego dealera nie tylko na wymiany oleju i klocków, ale i na zakupy. W 2006 roku kupił nowsze STI, czyli hawkkeye. Z kolei w 2018 roku zamówił tam Foreстера XT.

To już całkiem niezła historia zakupowa. Nie może się jednak równać z tą, jaką może pochwalić się syn Krzysztofa. Gdy zapytaliśmy Jacka o początki jego fascynacji Subaru, udzielił spodziewanej odpowiedzi. *Ja oczywiście Imprezą „zaraziłem się” od taty – przyznał z uśmiechem. Można jednak śmiało powiedzieć, że w tym przypadku uczeń przerósł mistrza.*

Jak kiedyś liczyłem, byłem w życiu właścicielem ponad 20 Imprez STI – przyznaje Jacek. Zaczął od auta, które dla wielu fanów marki jest szczytem marzeń. Mowa o Imprezie



fot. Piotr Cichomski x 3

STI Type R. Kupił ją w 2011 roku. Skąd najlepiej wziąć klasyczne, rzadkie Subaru? Oczywiście z ich ojczyzny, czyli z Japonii. Jacek zajmuje się sprowadzaniem samochodów z tego kraju.

Co można kupić po Imprezie Type R? Na przykład... kolejnego Type R-a. Później przyszła pora jeszcze m.in. na odmianę Type RA (czyli w wersji coupé). Samochody te tworzone były w limitowanych wersjach, specjalnie na potrzeby rynku Kraju Kwitnącej Wiśni. Następnie w garażu Jacka stały jeszcze Imprezy S203 i S204. Same rarytasy, za którymi nawet najbardziej zbliżowani stali bywalcy JDM-owych zlotów muszą się obejrzeć.

Czym teraz jeżdżą Krzysztof i Jacek? W ich kolekcji nastąpił pewnego rodzaju powrót do korzeni. Znowu weszli w posiadanie Imprezy WRX STI z 2003 roku, czyli „błoba”. To wersja V Limited. Nie mówimy więc o takim samym – ani tym samym – egzemplarzu, którego

Impreza z 2003 roku jest już, według właścicieli, niemalże idealna. Jedynie dwa elementy wymagają wylakierowania i konieczny jest zakup złotych felg. Poza tym wszystko jest gotowe.

Krzysztof odebrał z salonu ponad dwie dekady temu. Jest to jednak hołd dla tamtego auta. *Kupiliśmy tę Imprezę z okazji 20-lecia zakupu mojego pierwszego STI – wspomina.* Auto pochodzi z Japonii. Zostało wycenione pod koniec 2022 roku. Po przybyciu do Polski latem 2023 roku zostało „przełożone”, czyli dokonano profesjonalnej przeróbki dostosowującej ten egzemplarz do jazdy w ruchu prawostronnym. Nic dziwnego. Nie brakuje zwolenników pozostawiania „JDM-ów” w oryginalnej, z kierownicą po prawej stronie. Nietrudno jednak zauważyć, że trudno w takim samochodzie o pełnię radości z użytkowania nad Wisłą. Mowa tu zarówno o wygodzie, jak i bezpieczeństwie. Wyprzedzanie ciężarówki, pobieranie biletu





przy parkingowym szlabanie, płacenie za autostradę na bramkach... Te wszystkie rzeczy robi się o wiele łatwiej, gdy siedzi się po tej samej stronie auta, co większość innych kierowców na polskich drogach.

U Krzysztofa, który zawodowo zajmuje się prowadzeniem firmy transportowej, „blob” budzi sentyment. Jacek uśmiecha się i mówi, że do dziś wspomina także emocje związane z licytacją i zakupem w Japonii. *Radość z wygranej jest nie do podrobienia* – dodaje. Wciąż to czuje, mimo że wylicytował w życiu już naprawdę wiele pojazdów. Krzysztof dodaje też, że zakup miał również całkiem racjonalny wymiar. *Te auta są już dobrą inwestycją i lokatą kapitału* – przyznaje.

Impreza z 2003 roku jest już, według właścicieli, niemalże idealna. *Dwa elementy idą niedługo do lskie-*

rowania, musimy dokupić jeszcze złote felgi, a oprócz tego wszystko jest gotowe – mówią Krzysztof i Jacek. Nie jest to jednak jedyne Subaru w ich posiadaniu. Drugie jest starsze. Wspominałem, że najlepszą metodą na rozwiązanie dylematu „którą Imprezę wybrać?” jest wybranie... każdej?

Garażowy towarzysz „bloba” to Impreza STI Type RA Limited ver 5 z 1999 roku. Znowu mówimy o japońskim rarytasie. To wersja zoptymalizowana pod kątem osiągnięć, niskiej masy własnej i zapewniająca maksymalnie ostre, sportowe doznania. Można więc powiedzieć, że skupia najlepsze cechy generacji GC i podnosi je do potęg. Prawdziwa gratka dla miłośników bezkompromisowych klimatów. Skąd przybyła do Polski? Czas na małe zaskoczenie. Wbrew temu, czego można by

się spodziewać, bohaterowie tego tekstu nie sprowadzali swojego Type RA z Japonii.

Auto znaleźliśmy na pewnej facebookowej grupie. Stało w Estonii – opowiadają. Ten kraj nie kojarzy się może specjalnie z kulturą motoryzacyjną ani z JDM-owymi klasykami, jak jednak widać, ciekawe auta można spotkać wszędzie – a do Tallina jest znacznie bliżej niż do Tokio. Jak wspominają Krzysztof i Jacek, decyzja o wyjeździe zapadła spontanicznie, a 2-3 dni później auto było już u nich.

Jak żyje się z takim youngtimerem? *Części eksploatacyjne są jeszcze ogólnodostępne, nie ma problemu z serwisowaniem. Zauważalne są już jednak wzrosty cen. Różne elementy z roku na rok stają się coraz droższe. Gorzej jest też z dostępnością części blacharskich. Trzeba ich już raczej*

szukać w ogłoszeniach na portalach lub w grupach na Facebooku – opowiadają wspólnie dumni właściciele Subaru.

Czy ludzie, którzy mogą pochwalić się takimi autami i tak dużym doświadczeniem z marką Subaru mogą mieć jeszcze jakieś plany związane z rozwojem kolekcji? Jak najbardziej. Jacek, który oprócz Imprez ma jeszcze kilka innych, klasycznych aut (głównie z Japonii), zapowiada, że chciałby zbierać wszystkie modele Imprez STI. To doskonały pomysł na garaż. Trzymamy kciuki i po cichu liczymy na zaproszenie. Może uda się na ćwierćwiecze odebrania przez Krzysztofa pierwszego STI z salonu? Powiedzenie, że „wspólna pasja łączy pokolenia” to banał. Ale tutaj aż samo ciśnie się na klawiaturę...

●○○

ZIELONO MI

Zielona Impreza ma może nieco nietypowy kolor, ale jej właściciel zakochał się w nim od pierwszego wejrzenia. Pierwszy samochód Damiana ma w jego garażu „dożywocie”. Zobaczcie, jak wygląda prawdziwa pasja ojca i syna i jakie plany na przyszłość mają obaj panowie.

Swoją opowieść o przygodzie z widoczną na zdjęciach Imprezą Damian rozpoczyna słowami: *Od zawsze podobały mi się tylko samochody z Japonii. Jako dzieciak uwielbiałem grać w gry samochodowe, wirtualne wyści-*

gi uliczne, na torze czy też rajdy, w których startowałem niczym innym jak autami marki Subaru. To mało zaskakujący początek historii, ale kolejne zdanie sprawia, że można się już zdziwić. Gdy w końcu szukałem swojego pierw-

szego samochodu, firma Subaru zupełnie wypadła mi z głowy. Myślałem, że takie auta są poza moim budżetem – wspomina bohater tego artykułu. Rzeczywiście, wiele osób odnosi wrażenie, że modele spod znaku Plejad kosztują „ogromne

pieniądze” – tak ich zakup, jak utrzymanie. Zazwyczaj marzenia są jednak łatwiejsze do spełnienia, niż się wydaje. Zwłaszcza gdy nie są to marzenia tylko jednej osoby. *Tata powiedział mi, że zawsze marzył o Subaru, a potem pokazał mi w ogłoszeniach egzemplarz, który mieścił się w założonej przeze mnie kwocie – dodaje Damian, który odkładał pieniądze na prawo jazdy, a potem na pierwszy samochód, od kiedy pierwszy raz poszedł do pracy, jeszcze jako nastolatek. Gdy zorientował się, że Impreza jest osiągalna, skupił się na szukaniu*

Trzeba przyznać, że ciemna zieleń nie jest odcieniem, który kojarzy się z Subaru, zwłaszcza z Imprezą. Ale przynajmniej można się wyróżnić, poza tym ten kolor naprawdę sporo zyskuje na żywo.

generacji GC lub GD. Warunkiem koniecznym było nadwozie sedan. *Każda z wersji mi się bardzo podobała, więc było mi obojętne, czy to będzie GC czy GD, bugeye, blobeye lub hawkeye. Każda z nich była kultową rajdówką. Z wysokim spoilerem i charakterystycznym brzmieniem, czego chcieć więcej? – opowiada fan marki.*

Co stało się dalej? *Nadszedł czas decyzji. To było w sierpniu 2020 roku – słyszę. Damian pojechał wraz z tatą do Sosnowca obejrzeć potencjalne pierwsze auto. Samochód stał w zaroślach, był poobijany z każdej*





mochód. Zapewne już się domyślacie, o jakim egzemplarzu i o jakim kolorze mówimy...

Naszym oczom ukazał się piękny samochód, zaparkowany na podjeździe pod ładną drewnianą wiatą. Auto było czyste i zadbane, nie miało żadnej ryski. Byłem w takiej euforii, że nawet nie miałem ochoty rozmawiać z właścicielem. Chciałem mu tylko i wyłącznie przekazać pieniądze, podpisać umowę, zabrać kluczyki i odjechać nowym autem do domu. I tak też zrobiłem! Jak widać, oględziny okazały się sukcesem. Co z kolorem? Zakochałem się w nim, gdy go zobaczyłem – opowiada Damian. Trzeba przyznać, że ciemna zieleń rzeczywiście nie jest odzieniem, który kojarzy się z Subaru,



na śliskiej nawierzchni auto jeździ stabilnie i zostawia w tyle o wiele mocniejsze wozy.

Jaka jest historia zielonej Imprezy? Samochód pochodzi z Niemiec, stamtąd trafił do Szwajcarii, gdzie pewna pani jeździła nim przez ponad 11 lat. Potem auto trafiło do Polski, gdzie miało dwóch właścicieli, ja zostałem trzecim. Udało mi się odnaleźć pierwszego właściciela w kraju,

lubiący zwiedzać świat, jeździ nim na co dzień... ale nie przez cały rok. Jest to moje daily, którym jeżdżę, na co dzień do pracy, na uczelnię czy wypadki weekendowe. Użytkuję go tylko i wyłącznie w sezonie letnim, na okres zimowy chowam do ciepłego garażu. Uwielbiam nim jeździć, każdy zakręt pokonuję z dużą łatwością, każdy kilometr przejeżdżam z dużym uśmiechem. Ten samochód ma po

strony. Od razu w mojej głowie pojawiła się odpowiedź: „Nie chcę kupować tego samochodu, wolę wracać z pustymi rękami”. Młody kupujący na szczęście nie uległ emocjom.

W pożegnaniu się bez dobita targu ze sprzedającym tamten egzemplarz pomogło mu to, że jadąc na miejsce, znalazł ogłoszenie innego auta, które wydało mu się

interesujące. Opublikowano je tego samego dnia. Problem był tylko jeden – kolor. Wydawał mi się kontrowersyjny – usłyszałem. Damian i jego tata pojechali jednak oboje sa-

zwłaszcza z Imprezą. Przynajmniej można się wyróżnić, poza tym trzeba przyznać, że ta barwa naprawdę sporo zyskuje na żywo.

Opisywany samochód, którym Damian jeździ już od czterech lat, to Impreza w wersji 2.0 bez turbo, 125 KM, i oczywiście z napędem na wszystkie koła. Nie jest to WRX ani STI, ale pamiętajmy, że mówimy o pierwszym samochodzie młodego kierowcy. Subaru nie musi być bardzo szybkie na prostej (choć oddajmy nieco sprawiedliwości wersji wolnossącej – wcale nie jest powolna), ale wciąż Imprezą jeździ się bardzo przyjemnie. Wyważenie, pewność na zakrętach, precyzyjny i komunikatywny układ kierowniczy – to wszystko polubi każdy kierowca, który lubi prowadzić. No i mamy napęd, dzięki któremu



nawet zamieniliśmy parę zdań o samochodzie. Właścicielki zza granicy niestety nie odnalazłem – opowiada Damian.

Jak wygląda życie z zielonym Subaru? Jego właściciel, kończący studia magisterskie i pracujący w wypożyczalni samochodów,



Opisywany samochód, którym Damian jeździ już od czterech lat, to Impreza w wersji 2.0 bez turbo, 125 KM, i oczywiście z napędem na cztery koła. Nie jest to WRX ani STI, ale pamiętajmy, że mówimy o pierwszym samochodzie młodego kierowcy.





prostu swoją duszę – tłumaczy Damian. Z pewnością niektórzy fani Subaru uśmiechną się pod nosem, wspominając, jakie talenty modele AWD pokazują na śniegu. Młody kierowca być może traci nieco zabawy – ale tak bywa, gdy naprawdę chce się dbać o auto. Zwłaszcza że ten model nie jest przecież idealny. Niestety Impreza ma również swoje wady – przede wszystkim to słabo zabezpieczona karoseria, która z wiekiem rdzewieje. Jeśli chcemy przedłużyć życie tym autom, wymagają one kompleksowego nowego zabezpieczenia i natychmiastowej reakcji, jeśli tylko zaczniesz cokolwiek się dziać. Ja już mam to za sobą, mnóstwo czasu poświęciłem, żeby mieć Imprezę po prostu na lata – takie tłumaczenie wyjaśnia, dlaczego Damian nie pali się do jazdy po zasolonych, zimowych drogach.

Wśród zalet dumny właściciel wskazuje unikatowość swojego auta. *Takich modeli naprawdę zostało już bardzo mało, a co za tym idzie – nie da się przejść obojętnie obok Imprezy. Wyróżnia się na tle innych samochodów w każdym aspekcie – dodaje. Zielone Subaru jest oczkiem w głowie Damiana i jego taty. Buduję to auto według swojej wizji już prawie 4 lata, wraz z moim tatą, który jest cudownym człowiekiem, posiada ogromną wiedzę i za każdym razem zaskakuje mnie coraz bardziej swoimi umiejętnościami. Samochód nie widział warsztatu, odkąd jestem jego właścicielem. Wszystkie prace wykonujemy we własnym zakresie. Świadomie mogę więc wykrzyczeć hasło: #buildnotbought – podkreśla Damian. Tłumacząc na polski, samochód jest „zbudowany, a nie kupiony”.*

Damian, chwalać Subaru, wskazuje także na dodatkowy aspekt posiadania samochodu tej marki, świetnie znany czytelnikom tego magazynu, czyli na społeczność. *Dzięki swojemu autu spotkałem i poznałem wspaniałych ludzi, przyjaciół, pasjonatów marki, którzy dzielą się*

Damian, chwalać Subaru, wskazuje także na dodatkowy aspekt posiadania samochodu tej marki, świetnie znany czytelnikom tego magazynu, czyli na społeczność. Dzięki swojemu autu spotkałem i poznałem wspaniałych ludzi, przyjaciół, pasjonatów marki, którzy dzielą się swoją pasją.

swoją pasją, poczuciem humoru, życiem, i własnymi doświadczeniami. Ta więź jest na tyle silna, że nie potrafię wyobrazić sobie tygodnia bez wspólnego spotkania przy samochodach, lub w innych okolicznościach w przysłowiowym barze. Pozdrawiam serdecznie naszą grupę gaugancrew – dodaje. Mało tego – tata Damiana, który zawsze marzył o aucie tej marki i namawiał syna na zakup, też spełnił swoje marzenie. Teraz w naszym rodzinnym domu mamy dwie Imprezy, tyle że jego jest w nadwoziu wagon i jest WRX-em. Będzie to nie byle jaki wagon – myślę, że jedyny taki w Polsce, ale nie mogę za wiele zdradzić. Prace nad nim trwają już ponad półtora roku, ale widać już światelko w tunelu – opisuje bohater tego artykułu.

Rodzina pasja kwitnie. Czy rozdział pod tytułem „zielony sedan” będzie mieć ciąg dalszy? Jak najbardziej. Damian mówi, że obecnie jego samochód ma już tylko jedną wadę. Mowa o wspomnianym już tutaj braku doładowania. Owszem, 125 KM „daje radę”, ale Impreza rozbudza apetyt na więcej. W planach jest więc swap, czyli wymiana silnika. *Moim marzeniem i celem od czasu zakupu tego auta było zamontowanie silnika w wersji z turbo. Niedawno zacząłem je realizować – udało mi się kupić już wszystkie potrzebne komponenty. Prawdopodobnie jeszcze w tym roku przystąpię do operacji – opowiada właściciel. Czy nie byłoby prościej wymienić auto na WRX-a? Być może, ale nie o to tutaj chodzi. Impreza jeszcze nigdy mnie nie zawiodła, nigdy nie odmówiła posłuszeństwa. Za każdym razem dowodziła mnie do celu. Nie przeżywalismy jeszcze wspólnych awarii, i oby tak dalej! Kocham ten samochód, ma on u mnie dożywocie, nie zamierzam go wymienić na inny czy też sprzedać – podsumowuje Damian. To wyjątkowa historia więzi z autem i dowód na to, że pasja do Subaru bywa zaraźliwa. Trzymamy kciuki za kolejne etapy tej przygody.*



SUBARU × RUNMAGEDDON, CZYLI JAK WRZUCILIŚMY EKSTREMALNY BIEG

Runmageddon to jedno z najbardziej wymagających i emocjonujących wydarzeń sportowych w Polsce. Historia marki trwa nieprzerwanie od dziesięciu lat.

Runmageddon to seria biegów z przeszkodami, które testują zarówno kondycję fizyczną, jak i determinację uczestników. Trasy Runmageddonu są pełne wyzwań – od błotnistych bagien, przez wysokie ściany, po lodowate kąpiele. Wydarzenie przyciąga tysiące entuzjastów

aktywnego stylu życia, poszukujących adrenaliny i pragnących sprawdzić swoje granice wytrzymałości.

Sezon 2024: dotychczasowe edycje

Sezon 2024 Runmageddonu rozpoczął się z pełnym rozmachem. Za nami już siedem ekscytujących

wyścigów, które odbyły się w różnych miastach Polski:

- **Runmageddon Wrocław** – inauguracja sezonu w malowniczej stolicy Dolnego Śląska;
- **Runmageddon Gdynia** – morska edycja, która przyciągnęła rzesze uczestników nad Bałtyk;



znanej z niezawodności i pasji do przygód. Subaru, jako partner strategiczny, wnosi do Runmageddonu swoje cenne doświadczenie, co doskonale wpisuje się w filozofię marki. Samochody Subaru są obec-



ne na wszystkich wydarzeniach. Marka oferuje uczestnikom wsparcie logistyczne i prezentuje swoje najnowsze modele, świetnie radzące sobie nawet w najbardziej wymagających warunkach terenowych.

Współpraca Subaru z Runmageddonem zaowocowała nowym wyzwaniem dla jego uczestników – muszą pokonać specjalnie przygotowaną przeszkodę rozciągniętą pomiędzy dwoma samochodami Subaru.



Co przed nami?

Sezon Runmageddonu 2024 jeszcze się nie kończy. Przed nami kilka emocjonujących eventów, które zapowiadają się równie spektakularnie.

- » **Runmageddon Myślenice** – malownicze trasy górskie w sercu Małopolski. Będzie to najtrudniejszy bieg w tym sezonie, w najbardziej ekstremalnej formule – ULTRA. Uczestnicy będą mieli do pokonania 42,5 km i ponad 140 przeszkód, co stanowi największe wyzwanie w historii Runmageddonu.
- » **Runmageddon Trójmiasto** – kolejne spotkanie nad Bałtykiem,

- » **Runmageddon Poznań** – dynamiczne przeszkody i świetna atmosfera w sercu Wielkopolski, nad malowniczym Jeziorem Maltańskim;
- » **Runmageddon Kraków** – ekstremalne wyzwania w historycznym mieście królów, z trasą poprowadzoną nad zalewem Kryspinów;
- » **Runmageddon Warszawa** – stolica Polski stała się areną niezapomnianej rywalizacji; w zimie na kultowym Torze Służew-

wiec odbyła się edycja specjalna, natomiast majowa edycja miała miejsce na terenie zabytkowej Twierdzy Modlin;

- » **Runmageddon Katowice** – lokalizacja wydarzenia na terenie kopalni Hałda Kostuchna zapewniła wyjątkowy klimat i niezapomnianą atmosferę;
- » **Runmageddon Bydgoszcz** – trasy pełne błota i wody w parku Myślęcinek, doskonale znanym

i lubianym miejscu wśród lokalnej społeczności.

Każde z tych wydarzeń przyciągnęło setki uczestników, tworząc niezapomniane wspomnienia i umacniając pozycję Runmageddonu jako lidera wśród biegów z przeszkodami.

Subaru – partner na ekstremalnych trasach

Kolejny sezon Runmageddonu cieszy się wsparciem Subaru, marki



które zawsze przyciąga ogromne grono entuzjastów biegów z przeszkodami.

- » **Runmageddon Kraków** – druga w tym roku edycja w królewskim mieście.
- Organizatorzy już teraz zapowiadają ogłoszenie jeszcze kilku lokalizacji, w których Runmageddon pojawi się po wakacjach.
- Zaplanowany na październik wielki finał Runmageddonu w sezonie 2024 z pewnością przyciągnie najlepszych zawodników i tłumy kibiców. Wydarzenie to będzie podsumowaniem całorocznej rywalizacji i okazją do celebracji sukcesów.
- Runmageddon i Subaru to połączenie doskonałości i pasji do ekstremalnych wyzwań. Razem tworzymy niezapomniane wydarzenia, które na długo pozostają w pamięci wszystkich uczestników.

• ○ ○

SUBARYNKĄ RODZINNIE NA WYSPĘ PAG

„Jedźmy na majówkę do Chorwacji. Nigdy nie byłaś, a miejscówkę mamy sprawdzoną” – powiedziałem do mojej żony, Beaty, po czym uświadomiłem sobie, że dokładnie 28 lat temu byłem pierwszy raz na Pagu. Miałem wtedy 7 lat, tyle samo co w tym roku kończą moje córki. Przypadek? Może i tak, ale niesamowitym jest, jak historia potrafi zatoczyć koło.

Nasza Subarynka kończy w tym roku 19 lat, więc zasadnym było sprawdzenie kilku rzeczy. Była to nasza pierwsza podróż poza zakres assistance, więc zacząłem od instalacji gazowej, gdzie termin na jej interwał miał wypaść w trasie. Tutaj obyło się bez problemu. „Cie-

plej” zaczęło się robić, gdy na 2 dni przed wyjazdem alternator „roboczy” popsuł się. Koniec wakacji? Nie. Doświadczenie nauczyło mnie, żeby mieć zapasowy alternator, dzięki czemu szybko udało się go podmienić. Chciałem jednak mieć na drogę zapasowy i udało się po-

zyczyć. „Jeszcze cieplej” zrobiło się, jak przez przypadek doprowadziłem do zwarcia i spalenia bezpiecznika 100-amperowego. Na szczęście znalazłem w okolicy sklep, który miał taki na stanie. Zamontowałem go i dzięki temu dowiedziałem się, że w Subarynce instalacja bez-



POMYSŁ NA URLOP

Cel:	Pag – Chorwacja
Start:	Kraków
Dystans:	2340 km
Czas:	8 dni
Noclegi:	wynajęte mieszkanie
Koszty:	paliwo, opłaty drogowe, prom, wyżywienie, nocleg, bilety wstępu, ubezpieczenie, parkingi





piecników spełnia swoje zadanie celująco. Pamiętajcie, aby przed jakimkolwiek ingerencją w elektrykę swojego pojazdu odpiąć klemy od akumulatora! Dodatkowo dołożyłem pożyczone koło zapasowe, małą walizkę z narzędziami, olej i płyn chłodniczy na dolewki, przewody zapłonowe, multimetr i taśmę izolacyjną. Dolanie płynu do spryskiwaczy, tankowanie do pełna, dopompowanie kół, spakowanie Subarynki i rodziniki. W końcu – w drogę!

Przejazd do Chorwacji zaplanowaliśmy przez Słowację i Węgry, nocą z piątku na sobotę. Wyjeżdżając o 18:30 z Krakowa, spodziewaliśmy się „carmagedonu” na zakopiance. Na szczęście ruch był bardzo płynny i sprawnie dotarliśmy do granicy w Chyżnem. Bardzo polecamy tamtejszy Zajazd Chyżne, w którym można smacznie zjeść, a dla dzieci dostępna jest piętrowa sala zabaw oraz zewnętrzny plac zabaw. Wyposażeni w elektroniczne winiety i pełny zbiornik gazu wjechaliśmy na Słowację. Przed nami długa droga z kilkoma przystankami na tankowanie, rozprostowanie kości i zamia-

ną kierowca – pasażer. Przed południem dojechaliśmy do miejscowości Senj w Chorwacji, gdzie zrobiliśmy zakupy. Kilkadziesiąt kilometrów dalej zatrzymaliśmy się na poboczu, z którego mogliśmy podziwiać wspinały widok na okoliczny archipelag. Następnie udaliśmy się na prom i około 13:30 dojechaliśmy do miejscowości Stara Novalja. To był śro-



dek dnia, więc przejechaliśmy się po okolicy, żeby poszukać placu zabaw. Nocna jazda na tyle dała mi w kość, że zabawy dzieci nie przeszkodziły

mi w zrobieniu sobie krótkiej drzemki na ławce, w promieniach słońca. Po powrocie na miejsce noclegowe rozmawialiśmy z właścicielami obiektu, którzy pamiętali mnie z dawnych czasów.

Stara Novalja znajduje się w północno-zachodniej części wyspy. Z tarasu mieliśmy bardzo przyjemny widok na zatokę. Na spacer udaliśmy się na cypel, po drodze rozkoszując się otaczającą nas przyrodą i zabudową. Przed samym cypłem w porcie znajduje się niewielka restauracja. Idąc dalej, trzeba było zwracać uwagę na podłoże – kamienie bywały luźniejsze, trafiały się takie z bardzo ostrymi krawędziami. Na cyplu znajduje się punkt wido-



kowy, z którego można podziwiać piękną zatokę i okoliczne wyspy. Kolejnym punktem była lokalna plaża. Koniec kwietnia nie jest jeszcze tym momentem, w którym woda w Adriatyku zachęca do harcowania, mimo że ciało dość mocno nagrzewa się od słońca. Ta różnica temperatur powo-



duje pisk nawet twardzieli. Zależą tej pory roku były niemal pusta plaża i darmowy parking. Warto wypożyczyć się w obuwie, w którym można spacerować po plaży i w wodzie – bardzo drobne kamyczki mogą być nieprzyjemne dla gołej stopy. Po plaży zabrałem jedną córeczkę na przejażdżkę po okolicznych bezdrożach. Szuter jest na tyle ubity, że zdarzyło



nam się minąć z małym przednionapedowym hatchbackiem, natomiast dla Subarynki był to w końcu naturalny teren.

Kolejnego dnia pojechaliśmy do miejscowości Lun, znanej z jednego z najstarszych gajów oliwnych, gdzie drzewa mają około 1000 lat. Chcieliśmy dotrzeć do końca tego cypla, gdzie rozpościerały się lepsze

widoki na znajdującą się nieopodal Wyspę Delfinów. Nabyliśmy oliwę z lokalnej produkcji, wino deserowe Prošek oraz ser od paskich owiec, których na całej wyspie jest ok. 40 tysięcy! Po powrocie do Novalji mieliśmy szczęście z parkowaniem (polecam garaż podziemny pod supermarketem Plodine). Paręset metrów dalej trafiliśmy na budkę



z pysznymi lodami, ale głównym punktem kulinarnym tego dnia była niezbyt dobrze oceniana, za to bardzo klimatyczna restauracja Kono-ba Mid z bardzo dobrym jedzeniem



(wyborna pizza i sałatka z ośmiornicą). Może dlatego, że byliśmy tam przed wysokim sezonem, nie było tłumów i byliśmy tym miejscem zachwyceni. Ważna uwaga – płatność przyjmowana jest tylko gotówką. Po posiłku zdecydowaliśmy się kupić kilka pocztówek i nadać je do Polski, po czym dzieci wybawiły się na placu zabaw i wróciliśmy do mieszkania. Postanowiłem pojechać na szutrę Starej Novalji wraz z drugą córeczką. Widoki były ciekawe, a wyglądało to, jakbyśmy trafili na kamienistą pustynię ze skąpą roślinnością, którą skubały owce. Mimo tylko 125 KM, ale za to z reduktorem, można było „poza-





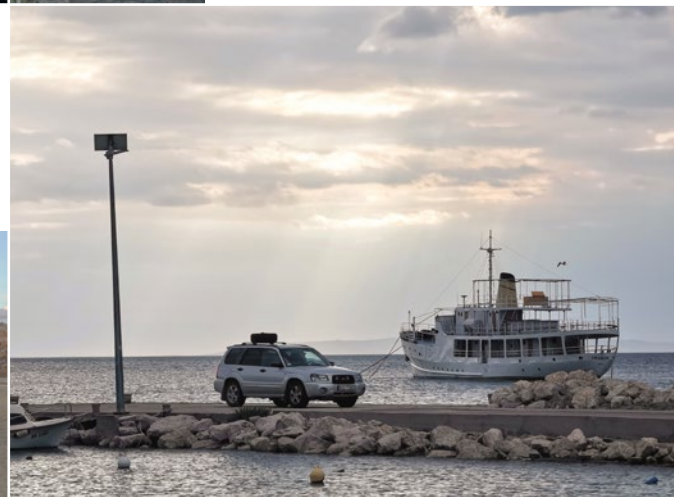
waliśmy się wąskimi ocienionymi uliczkami, które są charakterystyczne dla krajów Europy południowej. W centrum Pag znaleźliśmy punkt z dobrymi lodami, po czym wróciliśmy do Novalji, żeby tam spędzić resztę popołudnia: szukać pamiątek, zjeść grillowane kalmary, wybawić dzieci na placu zabaw i skorzystać z ostatniego w pełni słonecznego dnia na plaży. W ramach zamiennego spaceru z Beata, poszedłem na plażę Vrtić, skąd był ładny widok na wybrzeże miasta. Później wracając do Subarynki, nie mogłem oprzeć się okazji, by zrobić kilka zdjęć samochodu stojącego na betonowej kei na tle statku.



spakowani, wyruszyliśmy w drogę powrotną do domu, zatrzymując się ciut dłużej w miejscowości Senj, tym razem ze spacerem do portu między klimatycznymi starymi kamienicami.

miatać" trochę żwiru z drogi. Odkryliśmy zjazd, który na mapie nie był oznaczony. Nie było również zakazu wjazdu, więc ciekawość wzięła górę i to był strzał w dziesiątkę. Nie spodziewałem się, że trafimy na kamieniołom, który udało się objechać nie tylko oczami wyobraźni, lecz także odhaczyć obowiązkowo zrobienie zdjęcia przy koparce.

Na wyspie Pag jest miejscowość o tej samej nazwie. Nie spędziliśmy tam zbyt wiele czasu, ponieważ plac zabaw, który namierzaliśmy na mapie, był w remoncie. Niemniej skoro już tam byliśmy, przespacerowaliśmy się po okolicy.



Ze Starej Novalji do Zadarze jest raptem 80 kilometrów, a po drodze można się zatrzymać przy ruinach fortecy z widokiem na Paški most łączący wyspę z kontynentem. Naszym głównym punktem dnia w Zadarze było kino, znajdujące się w galerii handlowej. Seans miał się zacząć dopiero po 17:00, dlatego mieliśmy trochę czasu, aby przejść się po starej części miasta, które znajduje się na małym półwyspie. W miejskim parku można schronić się przed promieniami słonecznymi (jest tam również plac zabaw).

Zwiedzając zadarskie uliczki, trafiliśmy na targ rybny, obok którego wciśnięta w kącie była mała budka typu street food – Seafood HRCO z przepyszными, smażonymi owocami morza. Z tego miejsca bezpośrednio mogliśmy wejść schodami na mury starego miasta, a idąc wzdłuż wybrzeża – dojsz do placu z pozostałościami po rzymskim forum. Niestety przez mocny wiatr,



który dosłownie zrywał czapki z głów, ominęliśmy „morskie organy”. Z powodu deszczu nie załapaliśmy się również na zachód słońca.

Ostatni dzień upłynął całkiem spokojnie. Dzieci się wybiegały, Beata dzielnie walczyła z pakowaniem rzeczy, a mnie zagaił Czech, który przyjechał ze swoją ekipą na nurkowanie. Właściciele obiektu podarowali nam kilka butelek białego wina domowej roboty, nalewki z figi oraz wiśni. W końcu,

KILKA PRAKTYCZNYCH WSKAZÓWEK DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO CHORWACJI

Autostrady
Najwygodniej kupić winiety elektroniczne – na Słowację na stronie: <https://eznamka.sk/pl>, a na Węgry na: <https://nemzetiutdij.hu/en>. W Chorwacji są bramki. Można płacić kartą lub gotówką. Trzeba uważać, żeby nie wjechać pod bramki do automatycznego rozliczania, bo można w ten sposób zatamować ruch.

Płatności
W drogę wzięliśmy ze sobą 200 € w gotówce i to było trochę za mało. Sporo punktów gastronomicznych życzy sobie płatność właśnie tą metodą. Można też trafić na takie, gdzie płatność kartą to nie problem. My korzystaliśmy z karty Revolut (VISA). Przy kilkukrotnym dobieraniu gotówki w bankomatach, łącznie naliczyło nam około 12 € prowizji.

Komunikacja
Chorwacki to język słowiański. Z racji bardzo dużej liczby turystów z Polski niektórzy ze sprzedawców rozmawiają również po polsku.

Tankowanie
Warto pamiętać, że na Węgrzech przyłączy do LPG różni się od naszego standardu. Na Słowacji i Chorwacji jest to samo co u nas, ale planując trasę, dobrze sprawdzić na mapie, gdzie można zatankować samochód autogazem.





PRAKTYCZNOŚĆ I ZABAWA, CZYLI HISTORIA PICK-UPÓW SUBARU

Rajdowe emocje to nie wszystko. Czasami liczy się też przygoda, możliwość wygodnego zabrania ze sobą rowerów albo... przewiezenie arbuźów na targ. Subaru ma i takie twarze – i to wyjątkowo charakterne. Poznaj pick-upy z Plejadami na masce.

Pick-upy kocha całkiem spora część świata. Amerykanie – zwłaszcza ci spoza wielkich miast, choć „trucki” jeżdżą nawet i po Manhattanie – nie wyobrażają sobie życia bez aut tego typu. Są lubiane także w Australii, Ameryce Południowej, w sporej części Azji i w Afryce. Zalety modeli „z paką” to

m.in. dobre możliwości przewożenia połączone z niezłą dzielnością w trudnych warunkach. Kierowcy pick-upów mocno cenią sobie otwartą przestrzeń ładunkową oddzieloną od kabiny, niezbędną w niektórych zastosowaniach.

Jakie pick-upy przychodzą do głowy jako pierwsze? Ford F-150,

Toyota Hilux, a może Nissan Navara, który miał swoje pięć minut na polskim rynku? Niektórzy wymieniają jeszcze pewnie produkty firmy RAM. Co z Subaru? Nawet zagorzali miłośnicy marki nie zawsze pamiętają o tym, że i ona ma na koncie tego typu modele. Tyle że – jak przystało na tę firmę – jej

○ ● ○

pick-upy były nietypowe i zrobione w niepowtarzalnym stylu.

Zaczął się od BRAT-a. Swojsko brzmiąca dla Polaków nazwa to tak naprawdę akronim od Bi-drive Recreational All-terrain Transporter. „Rekreacyjny” to najważniejszy człon „imienia” tego Subaru. Nie mówimy tu bowiem o modelu, który rywalizował z F-150 czy innymi wielkimi pick-upami. Chodzi o zwinny, niewielki wóz, świetnie sprawdzający się przy rozmaitych hobby albo w małym biznesie.

A najlepiej, gdy te dwie sprawy da się ze sobą połączyć.

Debiut Subaru BRAT miał miejsce w 1978 roku, a jego rynkowa kariera trwała przez 15 lat. Przepis na ten samochód był prosty: weźmy Subaru Leone drugiej generacji i zamontujmy ściankę za przednimi fotelami. Za nią znalazła się przestrzeń ładunkowa. Całość była spójna stylistycznie. Samochód zza Wielkiej Wody, który koncepcyjnie był najbliższy BRAT-owi, to legendarny Chevrolet El Camino.

Wszystko zaczęło się od BRAT-a. Ta swojsko brzmiąca dla Polaków nazwa to tak naprawdę akronim od Bi-drive Recreational All-terrain Transporter. „Rekreacyjny” to najważniejszy człon „imienia” tego Subaru.

Subaru było więc połączeniem samochodu osobowego z pick-upem. Z tyłu dało się przewieźć np. rośliny, zwierzęta albo... arbuzy na targ. Widziałem podczas zeszłorocznego urlopu na Bliskim Wschodzie BRAT-a nadal wykorzystywanego do tego ostatniego celu. Służył dzielnie, mimo lakieru wypalonego do tego ostatniego celu. Służył dzielnie, mimo lakieru wypalonego do tego ostatniego celu. Służył dzielnie, mimo lakieru wypalonego do tego ostatniego celu. Służył dzielnie, mimo lakieru wypalonego do tego ostatniego celu.

towano w nich fotele. Małe, proste i nieprzesadnie wygodne siedzenia umieszczono tyłem do kierunku jazdy. Mają pasy bezpieczeństwa i uchwyty do przytrzymywania się. Niektórzy twierdzą, że można się na nich poczuć jak... strzelec na pokładzie bombowca.

Jaka historia kryje się za dodatkowymi miejscami w Subaru BRAT? To kwestia podatkowa. Amerykanie wprowadzili myto zwane „chicken tax” („podatek kurczakowy”). Chodzi o działające do dziś opłaty doliczane do cen lekkich aut dostawczych z importu. Przepis był wymyślony w celu ochrony rodzimego rynku i wyelowano go głównie w Volkswageny Transportery. Oberwałby również i BRAT... gdyby nie fortel z fotelami. Dzięki dodatkowym miejscom w przestrzeni ładunkowej model był zaliczany do osobówek i objęto go 2,5-procentowym podatkiem zamiast dziesięciokrotnie wyższego. To naturalnie pomogło w zdobyciu klientów.

BRAT mógł być napędzany silnikami 1.6, 1.8 lub 1.8 turbo. Mowa oczywiście o jednostkach typu bokser, z serii EA. Bazowa wersja rozwijała 69 KM, a topowa – 95 KM. Moc wędrowała na koła za pośrednictwem czterobiegowej skrzyni ręcznej lub trzybiegowego automatu. Wszystkie BRAT-y mają napęd na cztery koła, włączany w trudnych warunkach. Na asfalcie Subaru to auto przednionapędowe. W wersjach z automatyczną skrzynią biegów uruchamiało się AWD przyciskiem.

Elementy, które wyróżniały ten model, to m.in. funkcja regulacji wysokości prześwitu (robiło się to ręcznie, przekręcając śruby, a od podłoża mogło dzielić BRAT-a maksymalnie 25 centymetrów), dodatkowy reflektor do jazdy w terenie wyglądający jak „trzecie oko”, a także nietypowe miejsce zamontowania koła zapasowego. Kto złapie gumę, nie musi czołgać się pod autem ani szukać „zapasu” na pace.



Wystarczy otworzyć maskę. Koło zamontowano między silnikiem a ścianą grodziową. Interesujący był hamulec ręczny działający... na przednią oś. W wyposażeniu znajdował się także hill holder, czyli zapobiegające staczaniu się na wzniesieniach rozwiązanie, kojarzone raczej z nowszymi autami.

Urokowi BRAT-a uległ nawet sam Ronald Reagan. Używał pochodzącego z 1978 roku czerwonego egzemplarza z bazowym silnikiem roku do pracy na swoim 280-hektarowym ranchu w Santa Barbara w Kalifornii. Podobno podczas kampanii prezydenckiej w 1981 roku polityk musiał zarejestrować Subaru na swojego współpracownika. W innym przypadku groziłby mu skandal – kandydat na prezydenta USA w japońskim samochodzie, w dodatku z zamontowanymi wspomnianymi fotelami z tyłu służącymi do omijania amerykańskiego podatku? To mogłoby wzbudzić duże emocje. Po zakończeniu prezydentury Reagan nie ukrywał już jednak swojego samo-

Przepis na BRAT-a był prosty: weźmy Subaru Leone drugiej generacji i zamontujmy ściankę za przednimi fotelami. Za nią znalazła się przestrzeń ładunkowa. Całość była spójna stylistycznie. Subaru BRAT był więc połączeniem samochodu osobowego z pick-upem.

chodu, a w 1998 roku przekazał go na aukcję charytatywną. Dziś BRAT ponownie parkuje na ranchu. Został pieczołowicie odrestaurowany i cieszy oczy zwiedzających otwarte dla turystów włości Reagana.

BRAT nie mógł rywalizować z wielkimi pick-upami pod względem długości przestrzeni ładunkowej. Doceniono go jednak za zwinność, uniwersalność i charakter. Dziś to pełnoprawny klasyk, choć podaż zadbanych egzemplarzy jest mała. Większość z nich nie miała łatwego życia. Co ciekawe, ten model nigdy nie był oferowany w Japonii. Marka podobno nie wierzyła, że mogłoby osiągnąć w swojej ojczyźnie sukces.

Kolejny rozdział historii pod tytułem „Subaru i pick-upy” rozpoczyna się w roku 2002 roku, czyli po niemal dekadzie od czasu, kiedy ostatni BRAT opuścił fabrykę. Tym razem mowy o modelu Baja. Nazwę wzięto od meksykańskiego stanu, znanego wśród maniaków piachu i błota z organizacji wymagających rajdów terenowych.

○○●

Za bazę posłużył ówczesny Outback. W przeciwieństwie do BRAT-a tutaj pasażerowie jadący z tyłu mogli cieszyć się luksusem w postaci... dachu nad głową. Dodatkowo krzeselka ustąpiły miejsca pełnoprawnej tylnej kanapie. Mówiąc dokładniej – Baja była samochodem czterodrzwiowym, a przestrzeń ładunkowa została umieszczona dopiero za drugim rzędem siedzeń.

Pod maską modelu Baja mógł pracować motor 2.5 w wersji wolnossącej lub turbo. Ta druga była nieco osłabioną (do 210 KM) odmianą silnika z Imprezy WRX STI, podobną do tej z nieco późniejszego Foreстера XT. Skrzynia biegów to w większości egzemplarzy czterobiegowy automat, choć zdarzały się też samochody z ręczną przekładnią o pięciu przełożeniach. Napęd to już „klasyczne” (czyli nowsze niż w przypadku BRAT-a) stałe AWD. Kierowca nie musi niczego włączać ani ustawiać.

Baja mierzy nieco ponad 4,9 m, jest więc o 15 cm dłuższa od Outbacka. Przestrzeń ładunkowa ma metr długości. To niezbyt dużo, da się ją jednak powiększyć. Po pierwsze za sprawą rozwiązania znanego jako Switchback, czyli otwieranej klapki w tylnej ścianie, pozwalającej na przewożenie długich przedmiotów po złożeniu kanapy. Po drugie dzięki opcjonalnemu przedłużeniu paki. Po położeniu tylnej klapki zakładało się na nią specjalne „barierki” zapobiegające wypadnięciu ładunku i zyskiwało dodatkowe centymetry kufra. Standardem były także relingi dachowe, pozwalające na łatwy montaż bagażnika.

Baja składa swoim wyglądem hold samochodom używanym w rajdach na pustyni. Ma się wyróżniać i być fajna. Jest inna od pozostałych aut na drogach. Wiem, że to istotne dla wielu klientów – komentował Peter Tenn, szef zespołu designerów tworzących ten model. To Subaru nie zrobiło jednak ogólnoświatowej kariery.



Choć za autem nie sposób się nie obejrzeć, zwłaszcza w jego „firmowej” kolorystyce łączącej żółty lakier ze srebrnymi zderzakami i nakładkami, chętni nie ustawiali się w kolejkach. Model był produkowany w amerykańskim stanie Indiana i oferowano go w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Chile. Subaru planowało sprzedawać 24 tysiące egzemplarzy rocznie. Skończyło się na 30 tysiącach kupionych łącznie przez cztery i pół roku. Ostatnia sztuka została wyprodukowana w kwietniu 2006 roku.

Obecnie unikatowość tego pick-upa to jego zaleta. Samochód zwraca uwagę wszędzie, gdzie się pojawi, a właściciele kochają swoje egzemplarze za prowadzenie (typowe dla Subaru, czyli pewne i świetne wyważone), dzielne zachowanie w złych warunkach, przyzwoite zdolności terenowe i oddzielną od kabiny pakę, a przede wszystkim za charakter.

Modele „rozrywkowo-użytkowe” z Plejadami są jedyne w swoim rodzaju. Obecnie Subaru nie produkuje takich aut. Mają jednak ważne miejsce w historii firmy. Chyba najlepiej byłoby o nich powiedzieć, że to idealne pick-upy dla tych, którzy nie lubią tradycyjnych pick-upów.





PLEJADA GWIAZD FILMOWYCH

Nie każda gwiazda filmowa oczekuje czerwonego dywanu. Niektóre wolą równy asfalt lub szutrowy odcinek specjalny, a zamiast zmrożonego szampana – wysokooktanową benzynę. Oto gwiazdy Subaru, które zrobiły karierę na małym i dużym ekranie.

Czasami są tylko atrakcją stojącą gdzieś za plecami bohatera, zauważaną tylko przez najważniejszych miłośników marki. Kiedy indziej pojawiają się na drugim planie, ale i tak kradną całe show i to o nich mówią widzowie, schodzący po seansie po schodach

w stronę wyjścia z sali kinowej. Czasami grają pierwsze skrzypce i później przechodzą do historii. O fabule albo aktorach nikt już nie pamięta, a samochody z ekranu stają się klasykami i przez dekady funkcjonują jako „ten z filmu”. Nawet jeśli mało kto go tak naprawdę oglądał.

Samochody ze świata „dziesiątej muzy”, jak określany jest film, grają i pełnią różne role. Dzięki Hollywood i innym stolicom przemysłu filmowego niejeden model zdobył popularność. Ford Mustang do dziś kojarzy się z losami detektywa Bullitta. Dodge Challenger wciąż jest pamiętany

jako auto ze „Znikającego punktu”, a na widok Peugeota 406 wielu myśli o marsylskiej, wyjątkowo szybkiej taksówce. Przykładów nie brakuje też i w Polsce. O Polonezie „Borewiczu” mówią nawet ci, którzy nie pamiętają już czasów, kiedy zamiast policji mieliśmy milicję. Do historii przeszedł też czerwony Maluch inżyniera Karwowskiego, a w nowszych czasach także BMW E36 z filmu „Psy” (co ciekawe, mamy tu do czynienia z wpadką – akcja filmu toczy się jeszcze przed premierą tego modelu...). Znanych, filmowych

aut jest mnóstwo. Mini z „Włoskiej Roboty”, Citroen DS z „Fantomasa”, no i wreszcie Delorean DMC-12 z „Powrotu do przyszłości”. Moglibyśmy wymieniać samochodowe gwiazdy ekranu bez końca. Ale czy wśród nich znajdziemy też modele Subaru? Jak najbardziej.

W jakim filmie marka z Plejadami w logo zadebiutowała? Trudno to stwierdzić – miłośnicy kinematografii japońskiej mogą jednak pamiętać, że Subaru 360, czyli słynny pierwszy model firmy o pękatach i uroczych kształtach pojawiał

się na ekranie już w produkcjach z początku lat 60. Na szersze – bo międzynarodowe – wody marka wypłynęła jednak dwie dekady później. W 1981 roku na kinowe afisze trafił film, którego tytuł był przetłumaczony na polski jako „Wyścig armatniej kuli”. Lepiej jest jednak znany pod oryginalnym tytułem „The Cannonball Run”.

Początkowo planowano, by była to produkcja nakręcona zupełnie na poważnie. Główną rolę miał zagrać legendarny Steve McQueen, znany jako „king of cool”. Niestety,

zmarł przed rozpoczęciem zdjęć. Wtedy zdecydowano, by zmienić charakter „The Cannonball Run” na komediowy. McQueen za- stąpił Burt Reynolds ze swoim charakterystycznym wąsem. Na li- ście gwiazd pojawili się też m.in. Roger Moore, czyli nikt inny jak Agent 007, a także Farrah Fawcett, znana z „Aniołków Charliego”.

Fabula była dość prosta i opar- ta na faktycznym wyścigu, który odbył się w 1979 roku. Zawodnicy jechali z Connecticut do Kalifornii, czyli z jednego wybrzeża na drugie. Bohaterowie filmu też się ścigali – niezwykłymi pojazdami i w nie-

grał? Tego nie zdradzimy, ale z całą pewnością nie obyło się bez kilku widowiskowych ciosów karate...

„The Cannonball Run” był jed- nym z kasowych przebojów swoich czasów. Nie może jednak równać się z sukcesem, który osiągnęła seria znana chyba każdemu miło- śnikowi motoryzacji. Mowa o „Szyb- kich i wściekłych”. Japońskie samo- chody zajmowały w niej szczególne miejsce. Subaru Impreza WRX STI z 2008 roku pojawiła się na ekranie po raz pierwszy w czwartej części serii. Brian O’Conner (w tej roli nie- zapomniany Paul Walker) odebrał auto z policyjnego parkingu, a po-

tem – w kul- minacyjnym momencie filmu – uciekał nim po meksykań- skich drogach przed kartelem narkotykowym. Występy Subaru w fil-



zwykłym składzie. Były kierowca F1 przebrany za księdza w Ferrari rywalizował z atrakcyjnymi i „uży- wającymi seksapilu jako broni” kobietami w Lamborghini Countach i arabskim szejkiem w Rolls-Roysie... A gdzie tu Subaru? W Leone zasiadł doskonale znany z filmów akcji aktor i znawca wschodnich sztuk walki, Jackie Chan. Auto było uzbro- jone w kilka nietypowych gadże- tów – trochę jak auto Bonda (choć akurat nie Moore’a z tego filmu). Po zgaszaniu świateł oświetlało drogę podczerwienią, nie zabrakło mu też rakietowego dopalacza. Kto wy-



mach z tej serii nie skończyły się na części numer cztery. W „Fast Five” pojawiło się STI z 2011 roku, rok młodszy egzemplarz można było oglądać w części siódmej, a szybka Impreza z 2015 r. czarowała widzów w części ósmej, czyli „The Fate of the Furious”. O „Szybkich i wście- kłych” moż- na mieć swoje zdanie. Ale na- wet ci, którzy nie są fanami tej hollywodz- kiej franczyzy, muszą docenić

wpływ, jaki filmy miały na scenę motoryzacyjną. Choć o modzie na tuning z początku XXI wieku być może wolelibyśmy zapomnieć...

Subaru pojawiały się także m.in. w filmie „Kingsman: Tajne służby”. Egzemplarz WRX-a biorący udział w widowiskowych scenach tej produkcji z 2014 r. został specjalnie przerobiony. Na potrzeby karko- łomnych manewrów silnik prze- niesiono do bagażnika, a w środku zamontowano... drugą kierownicę, po stronie pasażera. Na ekranie wszystko wygląda oczywiście zupełnie normalnie. Ot, sztuczki filmowców!

Auto prezentuje się doskonale, zwłaszcza że pomalowano je nie- typowym dla tej marki czerwonym lakierem. „Baby Driver” to pozycja obowiązkowa dla fanów Subaru – i zręcznej jazdy autem w ogóle. Co ciekawe, egzemplarz grający w tym filmie niedługo po jego premierze został wystawiony na sprzedaż za 50 000 dolarów. Kiedyś był szary, ale czerwień naprawdę dobrze mu pasuje. Na potrzeby filmu odłączono mu napęd na przód. Tylonapędowe Subaru, które nie jest BRZ-em? Jak widać, czasami wychodzi świetnie.

Samochody z Plejadami w logo występowały też w filmach, do

których nie trzeba było szukać żadnych egzemplarzy ani – tym bardziej – zmieniać im koloru. Mowa o produkcjach rysunko- wych – zwłaszcza tych z gatunku anime. Subaru Impreza WRX STi Coupe Type R Version V z końca lat 90. wystąpiła w legendarnej serii „Initial D”. Jeździł nią Bunta Fujiwara – ojciec Takumi, niegdyś najszybszy kierowca na trasie zjazdowej z wulkanu Akina, a teraz właściciel biznesu związanego ze sprzedażą tofu.

W podobnym stylu co Initial D zo- stały utrzymane krótkie filmy stwo- rzone przez samą markę Subaru

i opublikowane w zeszłym roku na YouTube. Można na nich zobaczyć m.in. BRZ-a i model WRX S4 STi Sport. Produkcje reklamują nową, japońską stronę Subaru Technica International, na któ- rej można ku- pić atrakcyjnie wyglądające

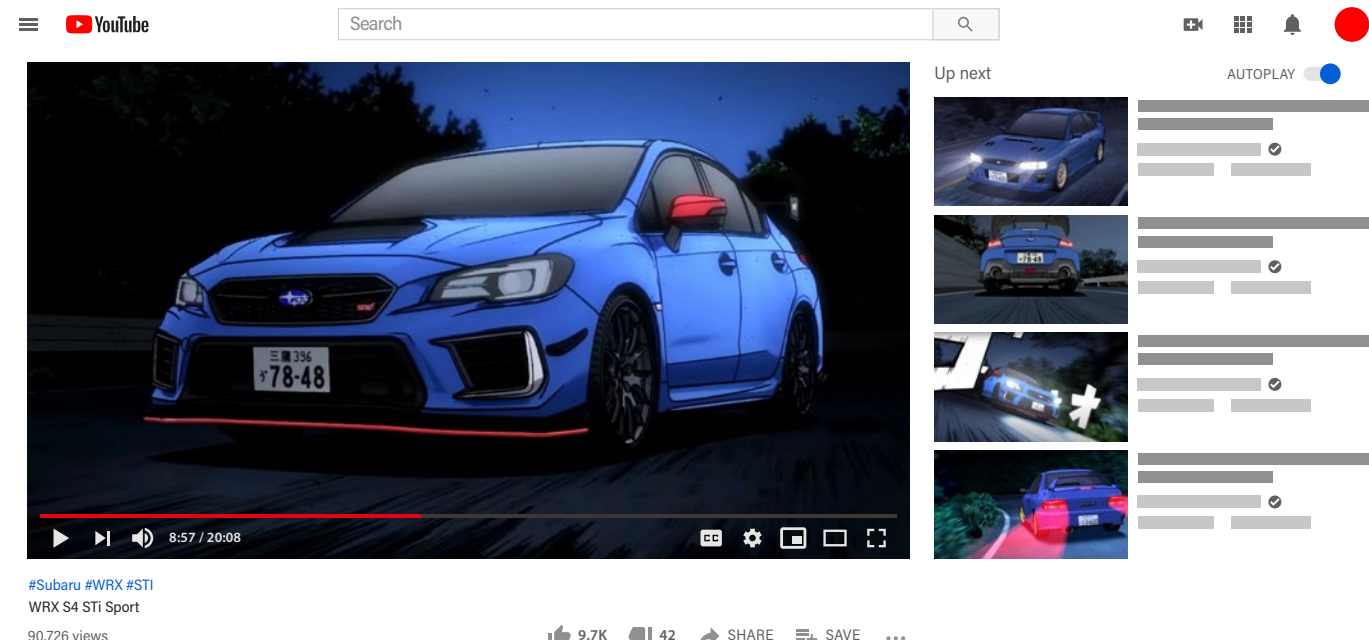
Ciekawe, czy wśród czytelników Magazynu „Plejady” znajdzie się ktoś, kto wybrał swój samochód dlatego, że wcześniej zobaczył Plejady na małym lub dużym ekranie (przyjmijmy, że relacje z rajdów tym razem się nie liczą).

akcesoria do wyróżnienia swojego wozu z tłumem.

Różne modele marki pojawiały się także w polskich produkcjach. Mogliśmy oglądać je np. w serialu „Sfora”, przewijały się w „Pitbullu”, a także (zmieniając nieco tematy- kę...) w „Na Wspólnej”. Nie da się również przeoczyć występu Impre- zy GT w filmie „Drogówka” Wojcie- cha Smarzowskiego. Cała produk- cja z pewnością nie ma wesołego wydźwięku, a i wątek Subaru nie do końca kończy się dobrze. Ale nie da się nie przyznać, że na „GT-ka” miło się patrzy. I świetnie słucha się dźwięku jego silnika.

Listę produkcji, w których „grały” Subaru, można by ciągnąć jeszcze długo. Fani różnych gatunków na pewno mogą wymieniać przeróż- ne tytuły z całego świata. Ciekawe, czy wśród czytelników Magazynu „Plejady” znajdzie się ktoś, kto wybrał swój samochód dlatego, że wcześniej zobaczył Plejady na małym lub dużym ekranie (przy- mijmy, że relacje z rajdów tym razem się nie liczą). A może wasz samo- chód kiedyś pojawił się na ekranie? Całkiem możliwe, że nawet o tym nie wiecie, ale przemykaliście kie- dyś w tle, gdy ekipa coś kręciła...

Prawdziwą gwiazdą Subaru stało się w filmie „Baby Driver” z 2017 roku. „Utalentowanego młodego kierowcę (Ansel Elgort), który zarabia na życie udziałem w napadach, przez życie prowa- dzi muzyka. To ona pomaga mu być najlepszym w tym, co robi. Kiedy poznaje dziewczynę swych marzeń (Lily James), postanawia porzucić przestępczą przeszłość i zacząć żyć normalnie. Zmuszo- ny przez bossa mafijnego (Kevin Spacey), dla którego pracuje, do udziału w z góry skazanym na niepowodzenie skoku, ryzykuje utratą wszystkiego, co dla niego najważniejsze – miłości, wolności i muzyki” – tak brzmi opis tego fil- mu stworzony przez jego polskiego dystrybutora. Rzeczywiście, fabuła jest niezła, a muzyka bardzo dobra, ale tym, co nie pozwala przez cały seans oderwać oczu od ekranu, są sceny widowiskowej jazdy Subaru Imprezą WRX generacji z lat 2006–2007, czyli „Hawkeye”.





25 LAT CIĄGŁYCH ZMIAN

W tym roku Santander Leasing obchodzi 25-lecie swojej działalności. O tym, jak na przestrzeni ostatniego ćwierćwiecza zmieniał się rynek motoryzacyjny, podejście branży finansowej do sprzedaży i współpracy z partnerami oraz jak obecnie wygląda rynek leasingu m.in. pojazdów, rozmawiamy z Jakubem Poręckim, dyrektorem zarządzającym rynku małych i średnich przedsiębiorstw w Santander Leasing.

Jak z Pana perspektywy zmienił się rynek motoryzacyjny w ciągu ostatnich 25 lat?

W ciągu tych 25 lat rynek zarejestrował dwa główne etapy, choć gdy mówimy o historii motoryzacji, nie sposób pominąć pierwszego etapu, z którym mieliśmy do czynienia przed rokiem 1990. Pamię-

tam te czasy doskonałe. Wtedy Polska miała własną produkcję samochodów, a główną marką aut na naszym rynku był Fiat, zwłaszcza modele „duży” Fiat 125p i „maluch” 126p. Unikatami na naszych drogach były marki z Europy Zachodniej, jak Mercedes, BMW i Audi, które w tamtych czasach

cieszyły się taką popularnością jak dzisiaj Bentley czy Ferrari. Wtedy każdy marzył, aby mieć jakikolwiek samochód. Kiedy runęła żelazna kurtyna i granice Polski zostały otwarte, wjechały do nas samochody nowe i używane wielu zagranicznych marek. To kompletnie zmieniło nasz rodzimy rynek

motoryzacyjny, który wszedł w kolejny etap rozwoju i złote lata przypadające na lata 90. i dwutysięczne. Najlepszy dla polskiej motoryzacji okazał się rok 1996, w którym zarejestrowano ponad 600 tysięcy nowych samochodów. Niedługo później, bo w 1999 r. Santander Leasing rozpoczął swoją przygodę na rynku leasingu, specjalizując się wówczas głównie w finansowaniu samochodów. W tych latach nie było już naszej polskiej produkcji, a na drogach królowała koreańska marka Deawoo. Motoryzacja poszła w kierunku rozwoju przeróżnych modeli samochodów, np. SUV, van, modeli miejskich, których dotychczas u nas nie było. Koncerny zaczęły prowadzić wspólne projekty, np. nad silnikami, nadwoziami, zaczęły posiadać wspólne fabryki, a samochody zaczęły się unifikować. Rozwijała się również technologia, pojawiły się systemy wspomaganie, automatyczne skrzynie biegów, tempomaty, nawigacje, systemy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne, kontrolowane strefy zgniotu, czy Inteligentny System Ratunkowy ISR, którego propagatorem jako pierwsza była marka Subaru. Uważam, że obecnie motoryzacja przechodzi kolejny etap rozwoju, w którym mocno rozwija się rynek samochodów elektrycznych. Zmniejszenie śladu węglowego stało się w ostatnich latach priorytetem ze względu na szybki wzrost emisji gazów cieplarnianych, stąd też elektryfikacja transportu nabiera od lat dynamicznego tempa.

W którym momencie Pan rozpoczął karierę zawodową związaną z tym segmentem rynku i współpracę z dealerami?

Jako fan motoryzacji zawsze chciałem również zawodowo być blisko tego rynku. Dlatego w 1996 roku bez wahania przyjąłem propozycję pracy w Opel Banku i chwilę później rozpocząłem pracę w dziale sprzedaży. Wysłano mnie

wtedy na Śląsk, abym rozpoczął współpracę z dealerami samochodów w tym regionie. Pierwszym salonem, do którego się udałem, był MM Cars Katowice, a z Piotrem Mozdyniewiczem do dzisiaj pozostajemy w świetnych relacjach. Po siedmiu latach w Opel Banku przeszedłem do PSA Finance, gdzie odpowiadałem za współpracę z dealerami marek Peugeot i Citroen w centralnej i wschodniej Polsce. Punktem zwrotnym było dołączenie do Santander Consumer 2008 roku, gdzie objąłem stanowisko dyrektora ds. współpracy z importerami i zarządzałem współpracą z markami Mazda, Hyundai, Mitsubishi, Suzuki oraz finansowaniem stoków sieci dealerskich tych marek. Później przyjąłem propozycję dołączenia do Raiffeisen Banku i wtedy właśnie przyszedł czas na współpracę z importerem marek Subaru i Honda.

Zmieniał się rynek motoryzacyjny, a czy wraz z nim zmieniały się zasady współpracy z dealerami?

Nie, jeśli chodzi o zasady współpracy z dealerami to w mojej opinii są one od lat takie same. Nadrzędnym celem prowadzenia działalności dealerskiej i importerskiej jest przede wszystkim sprzedaż samochodów. Nie ma finansowania bez wcześniejszej decyzji o zakupie pojazdu, więc działania firm dostarczających finansowanie powinny być prowadzone tak, aby umożliwić sprzedaż jak największej liczby samochodów. Produkty finansowe powinny być dopasowane do gamy modelowej danej marki oraz potrzeb importera. Każdy importer prowadzi własne badania rynku, które szacują w jakich segmentach jest obecny, w jakich jest popularny i ta ścisła współpraca oraz wymiana danych pomiędzy importerem, firmą dostarczającą finansowanie oraz siecią dealerską to podstawa dobrej współpracy i relacji. Dzięki tej wiedzy produkty finansowe są dobrze skonstruowane i przygoto-

Dla mnie żadnego samochodu nie prowadzi się lepiej niż modele Subaru z napędem 4x4, a im gorsze warunki pogodowe, tym większy mam uśmiech na twarzy, bo wiem, że prowadzę samochód do tego stworzony.

wane do obsługi sprzedaży. Przy dobrej współpracy każda ze stron zarabia i chce tę współpracę kontynuować – to pierwsza, główna zasada. Drugą, fundamentalną, jest odpowiednia jakość obsługi. Mówię tu nie tylko o bieżącej, codziennej obsłudze, ale też o odpowiednim reagowaniu w sytuacjach kryzysowych, kiedy coś poszło nie tak, np. gdy przyjechał samochód o innej specyfikacji, niż klient zamawiał, lub gdy firma finansująca zbyt długo podejmowała decyzję. To, czy obie strony potrafią współpracować ze sobą w trudnych przypadkach i radzić sobie z nimi szybko, jest wyznacznikiem dobrej, długoletniej współpracy.

A co z obsługą klientów?

Na pewno rozwój internetu spowodował, że klient ma dużo większą możliwość przejrzenia ofert konkurencji oraz ich przeanalizowania. Klienci przychodzą dzisiaj do nas dużo lepiej przygotowani, niż miało to miejsce kilka lat temu. Jest z reguły wyposażony w oferty kilku marek, które go interesują, i oferty firm leasingowych czy banków. Klientom dużo bardziej zależy też na czasie, twarzą negocjują i są do tych negocjacji dużo lepiej przygotowani, przez co są znacznie bardziej wymagający, ale z tym zjawiskiem mierzą się dzisiaj wszystkie branże i w tym względzie nie jesteśmy odosobnieni.

W przypadku klientów usług leasingowych ważne są kryteria, jakimi kierują się szczególnie przedsiębiorcy. Z badań, jakie realizujemy nieprzerwanie od 2016 r., wynika, że w 2023 r. korzystanie z leasingu (obecnie lub w przeszłości) deklaruje obecnie 36 proc. małych firm. Wnioski ze zrealizowanej czwartej edycji badania Leasing Index są jednoznaczne – leasing zadomowił się wśród polskich przedsiębiorców. Nie zmieniła tego zarówno epidemia COVID, wybuch wojny w Ukrainie czy też kryzys gospodarczy, z którym raz na kilka

lat wszyscy się zmagamy. Co bardzo istotne i warte podkreślenia – badane przez nas firmy potwierdzają apetyt na zewnętrzne finansowanie w formie leasingu. Spośród wszystkich przebadanych podmiotów aż 33 proc. planuje skorzystać z leasingu w przypadku przyszłych zakupów samochodów, maszyn czy sprzętu. Pod tym względem leasing wyprzedził kredyty i pożyczki bankowe, które jeszcze w 2021 roku były wskazywane częściej niż leasing. To zresztą potwierdzają też nasze najnowsze dane – po pierwszych trzech miesiącach 2024 r. nastąpiło bardzo mocne odbicie w dynamice udzielanego finansowania całego segmentu pojazdów. Od początku roku do końca marca wartość finansowania udzielonego przez naszą spółkę wyniosła ponad 1,35 mld zł, co stanowi dynamikę prawie 28 proc. r/r.

A co do wspomnianych przeze mnie kryteriów. Czynniki pozacenowe odgrywają najważniejszą rolę przy wyborze leasingodawcy w przypadku firm, które już korzystają z leasingu. 27 proc. badanych wybiera firmę leasingową polecaną przez znajomego lub innego przedsiębiorcę. Z kolei w przypadku wynajmu długoterminowego dla 28 proc. firm najważniejszym czynnikiem jest dopasowanie oferty do ich potrzeb. Przedsiębiorcy zazwyczaj są zadowoleni z warunków, na których oferowane są formy finansowania. Leasing i wynajem długoterminowy są jednymi z najlepiej ocenianych źródeł finansowania, jednakże więcej badanych oceniło warunki, na których są oferowane, jako „raczej dobre” (66 proc. w przypadku leasingu i 70 proc. w przypadku wynajmu) niż „zdecydowanie dobre” (kolejno 12 proc. i 18 proc.).

Trend wzrostowy istotności czynników pozacenowych zaobserwowany w poprzednim badaniu utrzymuje się także w 2023 roku. Należy jednak zaznaczyć,

że większe niż dotychczas znaczenie zyskało posiadanie wcześniejszych doświadczeń z firmą leasingową, zarówno poprzez polecenie, jak i własne doświadczenia we współpracy z usługodawcą. Najwyższą istotność aspektów związanych ze znajomością partnera finansowego nie dziwi w obecnej sytuacji rynkowej, gdzie firmy, zwłaszcza w cięższych dla siebie czasach, szukają sprawdzonych dostawców usług finansowych. Największe spadki zaobserwowaliśmy w ocenie istotności dopasowania oferty do potrzeb (o 18 pp.) oraz kwestii najniższej ceny (o 27 pp.). W 2021 roku czynniki te znajdowały się na pierwszych dwóch miejscach, obecnie odpowiednio na trzecim i piątym miejscu.

Z czym Panu kojarzy się marka Subaru?

Dla mnie jako fana rajdów samochodowych to marka unikalna, z fantastyczną historią i tradycją w tym sporcie. Jeździł nią legendy, jak Colin McRae czy Petter Solberg. Wielu mistrzów Polski zaczynało właśnie od marki Subaru, a producent dawał często szansę tym, którzy nie posiadali środków na rozwój kariery. Dla mnie żadnego samochodu nie prowadzi się lepiej niż modele Subaru z napędem 4x4, a im gorsze warunki pogodowe, tym większy



mam uśmiech na twarzy, bo wiem, że prowadzę samochód do tego stworzony. Dla Subaru liczy się technologia i bezpieczeństwo, czego zresztą mój kolega miał okazję doświadczyć – system ISR uratował mu życie. Mam przyjemność współpracować z marką od ponad 11 lat i czuję się wśród dealerów jak członek ekipy. Od Subaru zaczęły się także moje sukcesy w sprzedaży w Santander Leasing.

ZŁOTA PIĘTNASTKA

Kontynuując cykl poświęcony zasadom bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym, pragnę wypuklić znaczenie znajomości, czyli zrozumienia, zapamiętania i stosowania koronnych 15 przepisów regulujących właściwe zachowania kierowców na drodze.

Wśród przepisów tych są takie, których znaczenie nie jest doceniane, i takie, które nie doczekały się powszechnie przyjętej interpretacji. Są oczywiście również takie, które są w miarę dobrze znane, ale ich stosowanie niestety nie zyskało właściwej rangi. Postaram się przekonać do doceniania wagi i właściwego z punktu widzenia bezpieczeństwa rozumienia wszystkich tych przepisów.

Wypada zacząć od najistotniejszych definicji, których prawidłowe rozumienie ma fundamentalny wpływ na poprawne, bezpieczne kierowanie pojazdem i wzajemne zrozumienie pomiędzy uczestnikami ruchu.

1. **Pas ruchu** (art. 2 pkt 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym) – **każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi.**

Definicja ta decyduje o właściwym rozumieniu miejsca na drodze samochodu lub innego pojazdu wielośladowego oraz zmiany tego miejsca. Nie jest tak, jak to wyobrażają sobie niektórzy kierowcy, że jeśli nie ma wyznaczonych oznakowaniem poziomym pasów ruchu (linie ciągle pojedyncze, linie przerywane), to pas ruchu jest jeden. Kierowcy ci, na skutek niezajomości definicji pasa ruchu, przemieszczają się po jezdni wszcz, nie zdając sobie sprawy z tego, że zmieniają pas ruchu, nie obserwują sytuacji w lusterkach wstecznych, nie używają kierunkowskazów.

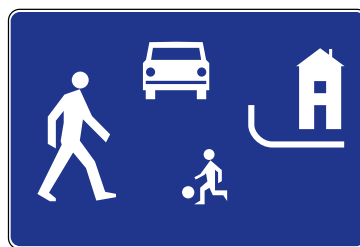
Ustalmy – każde przemieszczenie się na jezdni wszcz o szerokość pojazdu wielośladowego wymaga uprzedniego użycia kierunkowskazu i musi być poprzedzone sprawdzeniem, czy nie istnieje niebezpieczeństwo wymuszania pierwszeństwa poprzez zajechanie drogi. I jeszcze jedno: nie zawsze prawy pas ma kontynuację.

Jeśli nie mamy wyczucia zmiany nieoznaczonego pasa ruchu, to wcześniej czy później zajechamy komuś drogę, doprowadzając co najmniej do kolizji. Dodajmy, że nie każdy ruch kierowcą jest zmianą pasa ruchu. Jeśli pragniemy ominąć pojazdy zaparkowane większą częścią pojazdu na chodniku, to oczywiście nie dojdzie do zmiany pasa ruchu i nie używamy kierunkowskazu. Co nie znaczy, że nie należy spoglądać w lusterka wsteczne – motocykliści, motorowerzyści, czy nawet rowerzyści często potrafią wykorzystać każdy moment na wyprzedzenie i przejechanie do przodu, niekoniecznie z bezpiecznym odstępem.

Jeśli spotkacie przed sobą pojazd, którego kierowca jedzie czytelnie, poprawnie używa kierunkowskazów, to nie usiłujcie go wyprzedzić. Za takim kierowcą będzie się jechało dobrze, spokojnie i bezpiecznie.

2. **Strefa zamieszkania** (art. 2 pkt 16 ustawy Prawo o ruchu drogowym) – **obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi.**



D-40
Strefa zamieszkaniaD-41
Koniec strefy zamieszkania

Wybrałem tę definicję, żeby nie tylko uwypuklić szczególne zasady ruchu obowiązujące w takich strefach, ale przy okazji opisać wszelkie aspekty zachowań na styku dróg publicznych i wewnętrznych. W strefie zamieszkania, nawet jeśli została oznakowana na drogach wewnętrznych, obowiązują wszystkie przepisy ruchu drogowego. Podobnie jest w strefie ruchu,



D-52



D-53

natomiast na „zwykłych” drogach wewnętrznych obowiązują zawsze znaki drogowe, a przepisy ogólne



D-46



D-47

tylko w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób. We wszystkich przypadkach wyjeżdżania z takich obszarów, czyli za znakiem D-41, D-53 lub D-47, kierujący wykonują manewr włączania się do ruchu, co oznacza konieczność ustąpienia pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu. Te obowiązujące już wiele lat przepisy niestety słabo przebiły się do powszechnej świadomości. Wyjeżdżając z drogi

wewnętrznej, strefy ruchu lub strefy zamieszkania, musimy ustąpić pierwszeństwa również pojazdom jadącym z przeciwnego kierunku ruchu i skręcającym w lewo pomimo tego, że jedziemy na wprost lub skręcamy w prawo.

W strefie zamieszkania obowiązują także dodatkowe przepisy szczególne, które również nie trafiły do świadomości wielu kierowców – może dlatego, że są rozproszone – znajdują się w kilku miejscach, w wielokrotnie w tym artykule powoływanej ustawie oraz w rozporządzeniu o znakach i sygnałach.

Przypominam, że pierwszeństwo w obrębie strefy zamieszkania przysługuje pieszym. Dzieci w wieku do lat 7 mogą poruszać się w strefie samodzielnie, a na hulajnodze elektrycznej może się legalnie w strefie pojawić dziecko nieposiadające karty rowerowej. Pierwszeństwo w stosunku do kierujących mają również osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch (rolki, deskorolki, tradycyjne hulajnogi itp.). Z tego powodu prędkość na obszarze strefy zamieszkania została ograniczona do 20 km/h. Dla wzmocnienia przestrzegania tego limitu prędkości progi zwalniające w strefie zamieszkania (oraz w obszarze ograniczenia prędkości do 30 km/h) mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi, czyli zawsze należy się ich spodziewać.

Parkowanie w strefie zamieszkania dozwolone jest jedynie w miejscach przewidzianych oznakowaniem. Jeśli nie oznakowano parkingów, dozwolone jest tylko zatrzymanie pojazdu, czyli unieruchomienie go na najwyżej 1 minutę.

3. **Szczególna ostrożność** (art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym) – **ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stop-**

Pierwszeństwo w obrębie strefy zamieszkania przysługuje pieszym. Z tego powodu prędkość na obszarze tej strefy została ograniczona do 20 km/h. Dla wzmocnienia przestrzegania tego limitu prędkości progi zwalniające w strefie zamieszkania mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi, czyli zawsze należy się ich spodziewać.

niu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Należy zwrócić uwagę, że od uczestników ruchu wymaga się zawsze zachowania ostrożności, tzw. zwykłej ludzkiej ostrożności. Są jednak enumeratywnie wskazane przypadki, w których ta ostrożność musi zostać podniesiona do poziomu ostrożności szczególnej. Nie jest to puste hasło, choć w naszej drogowej rzeczywistości, przy niedoskonałej pracy mediów opierającej się w większości na powierzchownej znajomości przepisów i problematyki ruchu drogowego, a przede wszystkim słabości systemu szkolenia, mocno się spauperyzowało. Używamy tego określenia przy każdej okazji wzmożonego ruchu na drogach (długie weekendy, wakacje itp.) w formie apelu, który staje się pustosłowiem, jeśli nie jest oparty na dogłębnym zrozumieniu pojęcia „szczególna ostrożność”.

Zasada zachowania szczególnej ostrożności wymaga skupienia maksymalnej uwagi na rozwoju sytuacji drogowej, czyli podniesienia koncentracji i wyostrenia obserwacji do stopnia najwyższego oraz przygotowania się na działania obronne przed możliwym zagrożeniem bezpieczeństwem, czyli na szybkie użycie kierownicy, pedału hamulca albo pedału przyspieszenia i sygnału dźwiękowego – w zależności od potrzeb. Gdyby to trafiło do świadomości uczestników ruchu i było przestrzegane, wypadki drogowe stałyby się czymś marginalnym, niemalże wyjątkowym. Ewentualne błędy, które przecież są ludzką przypadłością, byłyby eliminowane przez drugą stronę ewentualnego zdarzenia, przy czym do tych błędów dochodziłoby rzadko, bowiem kierujący byłiby odpowiednio przygotowani do wyprzedzania, zmiany pasa ruchu, dojazdu do skrzyżowania, czy przejścia dla pieszych, a piesi do przekroczenia jezdni.

Oczywiście jest więcej przypadków zachowania szczególnej ostrożności, ale większość czasu na drodze spędzamy spokojnie, zachowując zwykłą uwagę i zwykłą ostrożność. Notabene nie byłibyśmy w stanie być w ciągłym reżimie maksymalnej koncentracji i nikt tego od nas nie wymaga. Należy tylko pamiętać i stosować szczególną ostrożność w szczególnych momentach i miejscach na drodze.

Sytuacje, w których kierowców obowiązuje zastosowanie szczególnej ostrożności:

- » włączanie do ruchu,
- » zmiana kierunku jazdy,
- » zmiana pasa ruchu,
- » cofanie,
- » wyprzedzanie,
- » zbliżanie się do skrzyżowania lub innego miejsca przecinania się kierunków ruchu,
- » zbliżanie się do przejścia dla pieszych,

- » przejeżdżanie obok przystanku komunikacji publicznej nieznanego się przy drodze dla pieszych (chodniku),
- » zbliżanie się do przejazdu dla rowerów,
- » zbliżanie się do przejazdu kolejowego,
- » jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza,
- » przejeżdżanie obok lub jazda za pojazdem oznaczonym literą „L”,
- » omijanie pojazdu przeznaczonego do przewozu dzieci i młodzieży (oznaczonego tablicami z symbolem dzieci), podczas ich wsiadania lub wysiadania,
- » przejeżdżanie obok autobusu szkolnego,
- » omijanie pojazdu przeznaczonego do przewozu osób z niepełnościami podczas ich wsiadania lub wysiadania,
- » przejeżdżanie obok każdego znaku ostrzegawczego.

Od uczestników ruchu wymaga się zawsze zachowania ostrożności, tzw. zwykłej ludzkiej ostrożności. Są jednak enumeratywnie wskazane przypadki, w których ta ostrożność musi zostać podniesiona do poziomu ostrożności szczególnej.

Nie lekceważmy tych zaleceń. **We wspomnianych miejscach lub sytuacjach zawieszamy ewentualną rozmowę czy inne czynności niezwiązane z kierowaniem, koncentrujemy się maksymalnie na obserwacji i diagnozowaniu, pozostajemy w gotowości do odpowiedniej reakcji.**

4. Zasada ograniczonego zaufania, albo inaczej ograniczonej ufności zawarta w art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, brzmi: **Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.** Powiązana jest z art. 3 te samej ustawy, który wymaga unikania wszelkiego działania lub zaniechania, które mogłoby



spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, porządku ruchu drogowego lub ruch ten utrudnić...

Kierowca i wszyscy inni uczestnicy ruchu mają prawo pozostawać w przekonaniu, że w ruchu drogowym będą stosowane rządzące nim przepisy. To przekonanie podlega rewizji w sytuacjach, w których okoliczności wskazują na możliwość niezastosowania się do przepisów niektórych jego uczestników. Wówczas wymagana jest odpowiednia reakcja, mająca na celu zapobieżenie niebezpieczeństwu.

Nie doczeka się potwierdzenia słuszności swojego rozumowania i będzie obciążony jakąś częścią winy za zdarzenie kierowca, który wprawdzie zaobserwował pojazd dojeżdżający z dużą prędkością do wylotu drogi podporządkowanej, ale sam nie zwolnił, sądząc, iż obserwowany przez niego kierujący jednak wyhamuje.

5. Art. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi o **hierarchii stosowania przepisów**. Sformułowany został w sposób skomplikowany i obszernie rozbudowany, przy czym da się go łatwo streścić.

W przypadku, w którym z sygnałów, znaków i przepisów ogólnych wynika różny obowiązek dotyczący sposobu zachowania, kierujący stosują się do tych wskazań w następującej kolejności:

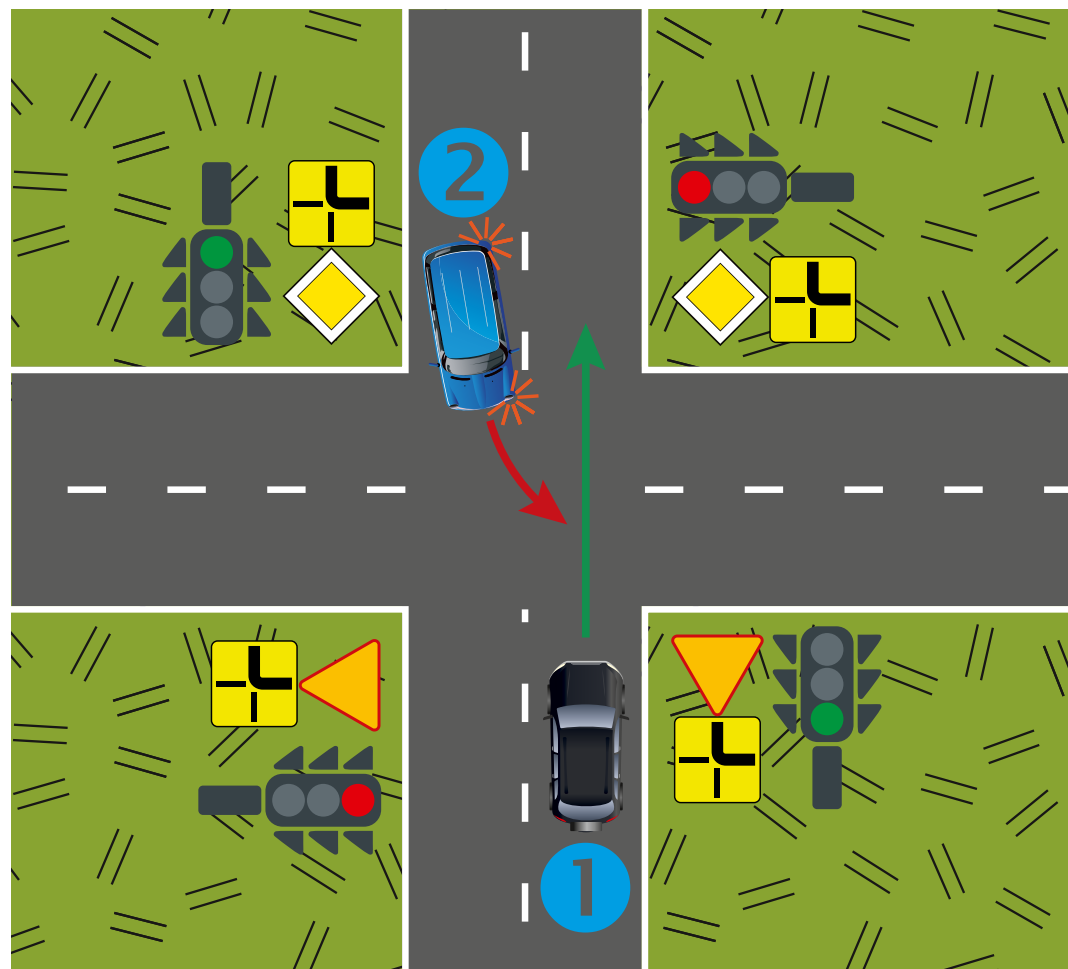
- » wskazania kierującego ruchem (policjanta, żołnierza, strażaka PSP/OSP i innych wymienionych w art. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym),
- » wskazania sygnalizacji świetlnej,
- » normy wynikające ze znaków drogowych regulujących pierwszeństwo,
- » normy wynikające z przepisów ogólnych.

Jeżeli z danych wskazań nie da się rozstrzygnąć sposobu zachowania, w tym w szczególności pierwszeństwa, należy odnieść się zawsze do przepisów ogólnych.

Być może wszystko, co napisalem dotąd, wydaje się niektórym czytelnikom oczywiste, wręcz trywialne, to są sytuacje, które wymagają chwili zastanowienia. Rzeczywiście łatwym jest przypadek, w którym na sygnalizatorze wyświetlany jest sygnał czerwony, a kierujący ruchem (np. policjant) wskazuje na konieczność jazdy – wówczas oczywiście ruszamy lub – jeśli byliśmy w ruchu – jazdę kontynuujemy.

Jak przedstawia poniższa ilustracja to kierujący skręcający w lewo ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa skręcającemu w prawo lub jadącemu prosto.

będzie żółty sygnał migający. Jeżeli dla obydwu kierujących wyświetlany jest sygnał zielony i jeden jedzie w danym kierunku, a drugi w kierunku przeciwnym i skręca, to „schodzimy na piętro” przepisów ogólnych – skręcający ustępuje pierwszeństwa jadącemu na wprost. Także wtedy, gdy przed skrzyżowaniem zastosowano sygnalizację świetlną i oznakowanie z pierwszeństwem łamanym (droga z pierwszeństwem nie przebiega na wprost przez skrzyżowanie).



Już mniej oczywistym jest, jeżeli wyświetlany jest sygnał zielony, ale jednocześnie dostrzegamy znak B-20 „STOP”, albo A-7 „Ustąp pierwszeństwa”. Wówczas jedziemy, bowiem znaki te „wejdą w grę” dopiero wtedy, gdy sygnalizacja przestanie normalnie funkcjonować, czyli będzie nieczynna, względnie wyświetlany

Oczywiście kierujący muszą stosować się do sygnałów świetlnych, ale jeśli obydwaj mają na wlocie sygnał zielony, przy czym jeden skręca w prawo, a drugi w lewo – tak jak na znaku wskazane jest pierwszeństwo – to kierujący skręcający w lewo ma obowiązek ustąpić skręcającemu w prawo,

przechodzimy bowiem w równej sytuacji wynikającej z dyspozycji pierwszej w hierarchii zawsze na „piętro” przepisów ogólnych. Znakami dotyczącymi pierwszeństwa zainteresujemy się w opisanym przypadku tylko wtedy, kiedy sygnalizacja będzie wyłączona, albo włączony będzie jedynie żółty sygnał migający.

6. **Kierujący pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu** (art. 17 ust.2 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Przepis na pozór oczywisty, ale warto zwrócić uwagę na nieoczywiste przypadki włączania. Oczywistymi są: ruszanie po zatrzymaniu niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego, wyjazd z drogi o nawierzchni gruntowej, z pobocza, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu itd. Nieoczywistymi mogą się wydawać wyjazdy ze strefy zamieszkania, strefy ruchu lub drogi wewnętrznej (pisałem o tym w punkcie 2 niniejszego artykułu).

Jeśli włączanie do ruchu nie jest połączone ze zmianą kierunku jazdy lub pasa ruchu, manewr ten nie wymaga uprzedniego włączenia kierunkowskazu. Włączając się do ruchu, kierowca powinien po prostu dokładnie się rozejrzeć i rozpocząć manewr po stwierdzeniu, że nie wymusi pierwszeństwa na jakimkolwiek uczestniku ruchu. Dla usunięcia jakichkolwiek wątpliwości zwracam uwagę, że pieszy wobec kierującego, który włącza się do ruchu, ma pierwszeństwo w każdym miejscu na drodze.

Na koniec dwa wyjątki. Każdy kierujący ma obowiązek umożliwienia włączenia się do ruchu autobusowi (trolejbusowi) ruszającemu z przystanku na obszarze zabudowanym i autobusowi szkolnemu.

7. **Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu** – art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Zacytowany przepis to definicja tzw. prędkości bezpiecznej. Gdyby przyszłym polskim kierującym wytłumaczono znaczenie tego wymogu podczas lekcji wychowania komunikacyjnego (w klasach 4–6 szkoły podstawowej od aktualnie skończonego roku szkolnego podstawa programowa w tym zakresie została wreszcie dowartościowana i rozbudowana w ramach przedmiotu, który wciąż nazywa się „technika”, choć w 90% zawiera treści prowadzące do zrozumienia przepisów ruchu drogowego – to oczywiście zacznij, duża, ale jednak kropla w morzu potrzeb nauczania i wychowywania w materii ruchu drogowego uczniów wszystkich klas szkół podstawowych i średnich), a potem powtórzono to w trakcie kursu na prawo jazdy, to zbędne byłoby mnożenie znaków ograniczenia prędkości, byłoby bezpieczniej, a ruch drogowy byłby bardziej płynny. Warto raz na zawsze zapamiętać, że kierujący nie może uwolnić się od odpowiedzialności za niezapanowanie nad pojazdem, np. stwierdzeniem, że jezdnia była śliska, bo służby drogowe o nią nie zadbały.

Kierujący każdym pojazdem, hulajnogą elektryczną, rowerem, motocyklem, samochodem ma jechać z prędkością, przy której jest w stanie panować nad pojazdem w każdych warunkach, w których podejmuje jazdę. Jednocześnie ma obowiązek śledzić wymienione w przepisie warunki, odpowiednio zmniejszając prędkość lub przyspieszając, jeśli warunki się popra-

Kierujący każdym pojazdem; hulajnogą elektryczną, rowerem, motocyklem, samochodem ma jechać z prędkością, przy której jest w stanie panować nad pojazdem w każdych warunkach, w których podejmuje jazdę.

wią. Zobowiązuje do tego reguła z ust. 2 pkt. 1 powołanego wyżej artykułu: **jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym**. W powołanym artykule są jeszcze dwie ważne dyrektywy odnośnie do kierowania pojazdem. **Należy bezpiecznie hamować – hamowanie gwałtowne może być uzasadnione jedynie bezpośrednio grożącym zagrożeniem bezpieczeństwa, oraz utrzymywać właściwy odstęp od poprzedzającego pojazdu, który pozwoli na wyhamowanie w przypadku podjęcia hamowania przez kierującego pojazdem poprzedzającym**. Zapis ten uzupełniono ostatnio o wyraźne wskazanie minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu podczas jazdy autostradą lub drogą ekspresową. Odstęp ten, liczony w metrach, nie może być mniejszy niż połowa prędkości, jaką aktualnie jedziemy. Jadąc z maksymalną dopuszczalną prędkością na obydwu rodzajach dróg, mamy obowiązek zachować odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 70 m w przypadku autostrady (wyróżnik autostrady to znak D-9) lub 60 m w przypadku drogi ekspresowej (wyróżnik drogi ekspresowej to znak D-7). Limity prędkości na autostradzie i drodze ekspresowej dotyczą kierowców motocykli, samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, ale właśnie do nich głównie jest adresowana treść niniejszego artykułu.

W kolejnych artykułach cyklu przedstawię pozostałe 8 dyrektyw z 15 najważniejszych dla kierowców przepisów ruchu drogowego. Dzięki pogłębionej refleksji nad nimi i ich powszechnemu stosowaniu na polskich drogach będzie lepiej, będzie bezpieczniej i jeździło się będzie płynniej.

ciąg dalszy w następnym numerze

LEWY PAS TO NIE MIEJSCE NA MEDYTACJĘ OTWIERAJMY SZERZEJ OCZY

Zaczynamy sezon wakacyjny. Ponad 20 stopni Celsjusza za oknem, niewiele niższa temperatura w jeziorach i idealna przestrzeń, by wypełnić czas regeneracją akumulatorów. W miastach ruch nieco ustaje, ale na autostradach zdaje się być wzmożony. Do tego dochodzi rozkojarzenie i ułańska fantazja, przekazywana we krwi wraz z każdym zrywem niepodległościowym. Jak się odnaleźć w takiej rzeczywistości? Czy tylko spokój może nas uratować?

Według danych Instytutu Samar nad Wisłą mamy zarejestrowanych ponad 20 milionów samochodów. Czasem jednak odnoszę wrażenie, że jest ich dwa razy więcej. Niełatwo o miejsce parkingowe pośród budynków drapiących o chmury, a w dni robocze w centrum miasta wojewódzkiego znaleźć wolną kawałkę betonu zakrawa o cud roku Pańskiego 1920. Parkingowe

batalie o skrawek kostki Bauma przed wejściem do jaskini bywają okrutne, frustrujące, a czasem wręcz radosne.

Nierzadko w żartobliwym tonie dochodzi do wymiany uprzejmości między życzliwymi sobie homo sapiens. A może jednak homo erectus? Ileż uśmiechu wywołują barwne gestykulacje świadczące o tężyźnie fizycznej. Ucho rozpieszcza też wielowymiarowa, podrzędnie

Czemu na mnie trąbią i strzelają światłami? Chyba zazdroścą mi maszyny. Jeszcze pięć minut i zjadę na prawy. Pośpiech jest wskazany przy łapaniu pcheł. Tako rzecze księża drogowa.

złożona składnia potwierdzająca nadanie profesury belwederskiej przez najwyższych oficjeli specjalizujących się w chorobie filipińskiej. Potrzeba nam zdecydowanie więcej dystansu. Czasem lepiej odpuścić, niż pchać się na centymetry w przestrzeń, gdzie nasz wehikuł ma niewielkie szanse na zacumowanie.

Są przecież w pobliżu inne porty. 200 metrów dalej ryzyko

pozostawienia autografu na lewej burcie sąsiada maleje. Łatwiej również machnąć ręką za klapą bagażnika Outbacka, by wydobyć zeń różniste smakołyki. Do tego chyży marsz z siatkami pod pachą wywoła szerokie zadowolenie w tabelkach WHO, a i nam być może się przysłuży. Pozwoli na chwilę zadumy i poprawę krążenia. Więcej endorfin oznacza mniejszą szansę na przesolenie zupy. Tegoż nikt by nie życzył nawet najbardziej zadowolona konkurentowi.

Pośpiech poniżej i skracaj życie

Osiadłowe potyczki nikogo już nie wprawiają w osłupienie. Stały się chlebem powszednim, choć wciąż niezbyt dobrze opisanym przez podręczniki psychologii codzienności. Równie dużo w tej

materii można zebrać, poruszając się zarówno po mniejszych, jak i po większych miejscowościach. Pomyśl na doktorat? Tutaj nie ma znaczenia rozmiar dyżansu i obwód w bicepsie. No, może trochę ma. Istotne są nawyki, które niełatwo przezwyciężyć. Najgorzej, gdy stają się naszą esencją, żółcią, filozofią i próbą pokazania innym miejsca w szeregu. Nie warto. Polecam długie spacerować po lesie z czworonożną istotą lub terapeutyczny szum wodospadu. Podpowiadam, że progi wodne znajdziemy za każdą tamą zbiornika retencyjnego. Woda szumi, płynnie, uspokaja i parafrazuje nasze życie.

Jeśli nie zdobędziemy się na odrobinę empatii i miłosierdzia, weźmiemy udział w wyścigu na werbalizację myśli spod znaku

Są przecież w pobliżu inne porty. 200 metrów dalej ryzyko pozostawienia autografu na lewej burcie sąsiada maleje. Łatwiej również machnąć ręką za klapą bagażnika Outbacka, by wydobyć zeń różniste smakołyki. Do tego chyży marsz z siatkami pod pachą wywoła szerokie zadowolenie w tabelkach WHO.

Belzebuba. W czymże może nam przeszkodzić wolnobieżny SUV poruszający się 20 km/h poniżej dopuszczalnej w mieście prędkości? Na pustej drodze też bywa niebezpiecznie. Poza tym on zna ten teren i wie, że czasem zaskrońce wypełniają na asfalt. Gatunek pod częściową ochroną! Dodatkowo, zostały dwa kilometry do skrzyżowania. Trzeba się przygotować i trzymać mocno koło sterowe. Licho nie śpi.

Podobną taktykę wybiera wielu kapitanów statków kołowych dostrzegających na horyzoncie fotoradar ustawiony w przeciwnym kierunku. „Cała wstecz”, chciałoby się rzec. Byle nie wywołać młodości u współzałogantów. Od czasu świetności pierwszego sekretarza Gomułki nie dałem się uwiecznić w milicyjnym rysopisie, zatem i te-

raz nie poddam się cyfrowej obróbce z finansowymi konsekwencjami. Niekończący się sznur pojazdów we wstecznym lusterku mnie nie wzrusza. Tak je ustawiłem, by widzieć, jak moje ego wymienia uściski z reptilianami na pierścieniach Saturna. A może to kwestia szumów w głowie?

Do czego służy lewa wajcha?

Starożytni Kaszubi powiadają, że jaki jest koń, każdy widzi. Każdy też wie, w którą stronę pociągnie wóz drabiniasty. Komunikacja nadszewska jest tak rozwinięta w naszym gatunku, że znaki graficzne tracą na znaczeniu. To, czy skrzęć w prawo, czy w lewo, nie ma najmniejszego znaczenia względem wieczności i otchłani teraźniejszości. Każdy sobie rzepkę skrobie.

Niech inni się nie interesują. Poza tym są mityczni producenci pojazdów silnikowych, gdzie używanie kierunkowskazów nie jest wskazane. Nam strzelać nie kazano, a za krzewem gorejącym może czaić się pluton egzekucyjny. Lepiej nie wykonywać pochopnych ruchów i trzymać się planu. Chciałem do Barbary, ale odwiedzę jednak Klementynę. Inni się domyślą. Kręcę w prawo. Przecież u tych za mną, adaptacyjne systemy wykrywające przeszkody w trybie awaryjnym uruchamiają hamulce, minimalizując ryzyko zdarzenia. Opatrzność nad nami czuwa. A wystarczą podstawy obsługi dźwigni z lewej strony kierownicy. Jej funkcje bywają nieocenione. Polecam zapoznać się z jej magicznymi właściwościami.

Prędkości naddźwiękowe

Teraz wchodzę w buty pogromcy szos. Mocny jestem na drogach dwu- i trzypasmowych. To idealne miejsce do wietrzenia maszyny i weryfikację danych katalogowych. Gdyby paliwo było po 5,19 złotego białoczerwonego, wycisnąłbym jeszcze więcej. Dużo mówię i jeszcze więcej robię, dlatego zobaczcie, z jaką werwą wyprzedzam zestaw ciągników siodłowych z naczepami. Strach w oczy patrzy. U nich na tempomacie 88, a u mnie 106 km/h. Nie silę się na spojrzenie w lewe lusterko, bo miesiąc temu wykonywałem podobny manewr na ścieżce powiatowej lub gminnej i też nic nie jechało szybciej. Wartki ruch kierownicą i jestem na lewym pasie. Czemu na mnie trąbią i strzelają światłami? Chyba zazdroszczą mi maszyny. Handlowiec z Ankary, osiadły pod Lipskiem w komisie, wciąż dzwoni, by posłuchać tych sześciu cylindrów. Najlepiej brzmią w godzinach szczytu. Niech i inni mają trochę radości. Czarny lakier, ciemna szyba i naklejka informująca o fakcie, że lubię jazdę na krawędzi. Jeszcze pięć minut i zjadę na prawo. Pośpiech jest wskazany przy łapaniu pcheł. Tako rzecze księga drogowa.

Z drugiej strony, nie mogę przeholować. Jako że statystyczny nastolatek spędza w telefonie 5,5 godziny dziennie po zajęciach lekcyjnych (około 7 godzin w weekendy), tak i ja muszę wyrobić swoją średnią. W fabryce poganiają szpicrutą, w domu biją pokrzywami po piętach, zatem tylko w aucie mam czas, by nadrobić zaległości w mediach społecznościowych. Aplikacji jest tyle, że tracę głowę. Jeden jadł jajecznicę z trufkami, inny grał na harfie, a Mariola kąpie czwarte dziecko w asyście piątego partnera. Uf, jedyny, który nie osiadł w zakładzie wypoczynkowym we Wronkach. Czerep puchnie. Czasem przekroczą linię ciągłą, zapomnę o wyprzedzaniu lub wymuszę pierwszeństwo. Ważne, że wiem, co dzieje się w wirtualnej rzeczywistości. W końcu to istota postępowego bytu. Polubię kilka postów. Zaznaczę się w historii jak bitwa o Cedynię. Mogę jechać dalej. Jeśli nie zdążę zareagować, spotkamy się na pasie awaryjnym przy barierkach energochłonnych. Poobijani, ale szczęśliwi, bo za nami 10 kilometrów korka, a przed nami wolne popołudnie. Szampan i truskawki. Ubezpieczyciel załatwi resztę. Chwila, czy przedłużyłem polisę?

Nie dajmy się zwariować

Klasyk mawiał, że granica jest płynna, a wszystkim należy się zrozumienie. No nie. Pradawni zapisywali trzciną na glinianych tabliczkach, że koty mają dziecięć żyć. Nam pisane jest tylko jedno. Przynajmniej to fizyczne. O pozostałych możemy rozprawiać wiekami, opierając się na wschodnich wierzeniach. Szanujmy się zatem. Patrzmy w lusterka (boczne i wsteczne), zawiermy własnym umiejętnościom i liczmy siły na zamiary. Bierzmy pod uwagę innych uczestników ruchu publicznego i ewoluujemy. Statystyki policyjne są nieubłagane. Wysoka temperatura, urlopowy czas i ogólne rozprężenie nie biorą jeńców.





Podróże Subaru o każdej porze roku mają swój urok. Jednak majówkowe wyjazdy odznaczają się wyjątkowym klimatem, co jest związane z dojrzałą wiosenną aurą, która kusi feerią zapachów i kolorów. A gdy dołącza do tego piękna sło-

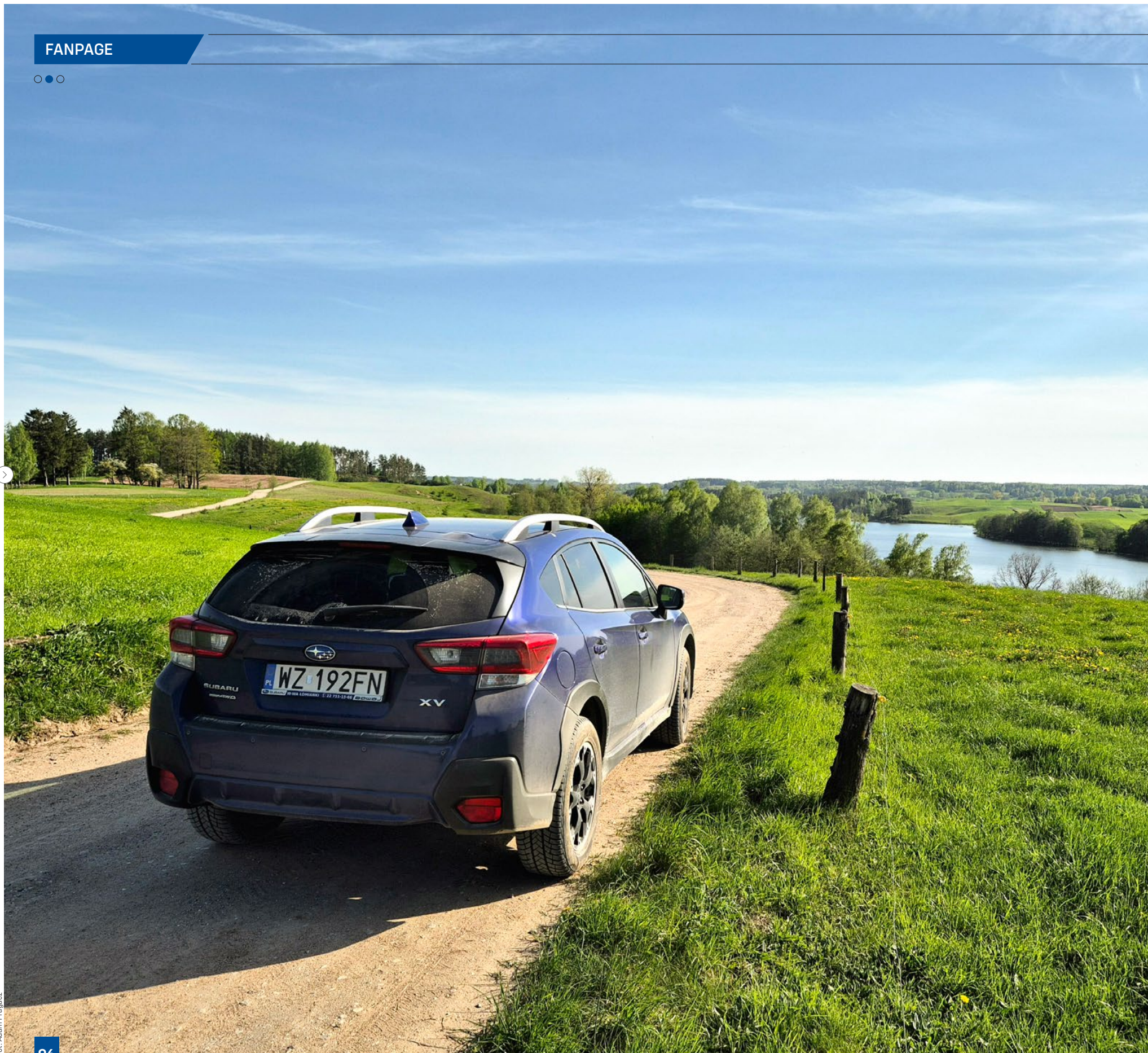
neczna pogoda – mamy idealny przepis na wojaże w towarzystwie niezawodnych samochodów spod znaku Plejad.

W tym roku podczas tzw. długiego weekendu majówkowego, będącego dla wielu przedsmakiem wakacyjnych

wyjazdów, pogoda wyjątkowo dopisała. Nie trzeba było wyjeżdżać daleko, aby móc nacieszyć się i słońcem, i malowniczymi widokami.

Postanowiliśmy zaprosić naszych fanów do wzięcia udziału w konkursie





fotograficznym „Majówkowe podróże Subaru po Polsce”, zorganizowanym na naszym fanpage’u.

Wybór laureatów był dla nas nie lada wyzwaniem, ponieważ nasi sympatycy nadesłali nam bardzo dużo pięknych zdjęć, a niektórzy podzielili się z nami również prywatnymi historiami.





fot. Jakub Mazur



fot. Krzysztof Kamiński

Dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w zabawie i przedstawiamy zwycięskie fotografie.

Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” do śledzenia naszego profilu: facebook.com/subarupolska oraz do udziału w kolejnych konkursach.



fot. Wojciech Dziuban

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: **Paweł Latała**

pawel.latala@subaru.pl

Redakcja:

Marta Sawastynowicz

marta.sawastynowicz@subaru.pl

Opracowanie graficzne / korekta / składowanie / druk:

mediagrafika www.mediagrafika.pl

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

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 do publikacji artykułów i zdjęć,


odmowy publikacji i czasu publikacji.

Redakcja nie odpowiada za treść reklam

i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie

w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej

zgody Wydawcy – zabronione.

 plejady.subaru.pl

 facebook.com/SubaruPolska

ISSN 1897-1989



GRUPA SJS SA
CARS TRAININGS ADRENALINE

Eventy i szkolenia firmowe



Eventy motorzacyjne

z wykorzystaniem samochodów klasy supersport

Oferta voucherów dla klientów indywidualnych na przejazdy supersportowymi samochodami



Programy szkoleń z techniki jazdy

dla właścicieli samochodów osobowych i motocyklistów

Programy szkoleń dla klientów firmowych oraz indywidualnych



Szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy dla właścicieli samochodów marki Subaru

Programy szkoleń uwzględniające specyfikę konkretnych modeli samochodów marki Subaru

biuro@sjs.pl 12 410 00 81

sjs.pl