WYPRZEDAŻ MODELI Z ROCZNIKA 2023

SPRAWDŹ WARUNKI U DEALERÓW

SAMOCHODY Z ROCZNIKA 2023
SĄ OBJĘTE 8-LETNIĄ GWARANCJĄ
SUBARU SAFE8

WIĘCEJ NA **SAFE8.SUBARU.PL**

LAT GWARANCJI
SUBARU SAFE8

SUBARU

SUBARU ZALECA PRODUKTY

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU
KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS
warta.
Santander Leasing
ENEOS MOTOR OIL
YOKOHAMA

NR **112** (1/2024) PLEJADY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR **112** (1/2024) ISSN 1897–1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

LAT GWARANCJI

SUBARU SAFE8

LUTY 2024 02
ISSN 1897-1989
9 771897 198408

Finansowanie pojazdów

Twój biznes
nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie **AC/OC/NNW** i **GAP**

61 850 35 25 | santanderleasing.pl | ebok.santanderleasing.pl

Santander Leasing

GWARANCJA
NA SPEŁNIONE ŻYCZENIA

Ile jest prawdy w powiedzeniu, że trzeba uważać z życzeniami, bo mogą się spełnić? Bardzo dużo! Zwłaszcza jeśli jest się sympatykiem bądź klientem marki Subaru, a w świąteczno-noworocznym okresie usłyszało się życzenia spokoju, bezpieczeństwa i tylko miłych niespodzianek...

Zanim bowiem ze świątecznych drzewek zaczęły opadać pierwsze igły, a wraz z nimi nasza wiara w moc świątecznych powinszowań (bo życie uparcie próbuje stawiać im mocną kontrę), Subaru Import Polska, znane z potwierdzonej rankingami dbałości o bezpieczeństwo i lojalność swoich klientów, ogłosiło dobrą nowinę – od początku stycznia 2024 roku wszystkie nowe samochody Subaru, seryjnie i bezpłatnie, objęte są 8-letnią gwarancją! Program Subaru Safe8 to nic innego jak oferta gwarancji specjalnej, która o 5 lat przedłuża ochronę samochodu oferowaną przez producenta. Dzięki temu nowe auto, zakupione u Autoryzowanego Dealera Subaru w Polsce, nieprzerwanie będzie chronione gwarancją przez 8 lat, co w praktyce daje jego właścicielowi poczucie spokoju, bezpieczeństwa i pewności, że pojazd będzie serwisowany przez Autoryzowaną Stację Obsługi Subaru, zgodnie z zaleceniami producenta i z wykorzystaniem oryginalnych części, nawet w przypadku zmiany właściciela. Oznacza to więc także zwiększenie wartości rezydualnej samochodów Subaru na rynku wtórnym. Czy nie brzmi to jak spełnienie życzeń?

Więcej szczegółowych informacji o Subaru Safe8 przeczytać można w niniejszym wydaniu „Plejad" – w artykule Kacpra Muchy, oraz na stronie: **safe8.subaru.pl**.

Co poza tym w tym wydaniu Magazynu? Jak zwykle kolejne spotkania z prawdziwymi fanami motoryzacji. W wywiadzie z Bartłomiejem Zubkiem, pracownikiem Tatrzańskiego Parku Narodowego, przeczytamy między innymi, dlaczego praca w parku narodowym to spełnienie marzeń i jak w ich realizacji w trudnych warunkach może pomóc elektryczna Subaru Solterra. Z sentymentalnej rozmowy z panią Michaliną Borowczyk-Jędrzejek, czyli popularną Turbo Babcią, dowiemy się, dlaczego Subaru WRX STI nie jest łatwym autem i dlaczego tak bardzo je kocha.

O prawdziwej pasji, miłości Bartka i jego taty do Babci (klasycznej Imprezy „555") i ich wspólnych motorsportowych podbojach przeczytamy w *Trzech piątkach*. Za sprawą *Całego podium na niebiesko i rajdówki pod Murem Chińskim* autorstwa Mikołaja Adamczuka poznamy pasjonującą historię sukcesu Subaru w 1993 roku na wyboistej trasie z Hongkongu do Pekinu. W niezwykłą podróż po krańcach Skandynawii zabierze nas swoim Foresterem Kamil Oskroba, a z felietonu Piotra Mokwińskiego dowiemy się, dlaczego *W domach z betonu nie ma miłości do elektromobilności*.

Jak zawsze sporą część wydania poświęcamy bezpieczeństwu w ruchu drogowym. W kolejnej części cyklu Przepisowo znajdziemy konstatacje Marka Dworaka nt. *Kultury w ruchu drogowym*, a w tekście Jakuba Hanaka, instruktora Szkoły Jazdy Subaru – kluczowe aspekty właściwej techniki jazdy oraz niechlubne statystyki Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSO).

I wreszcie na końcu zapraszamy do spotkania z kulturą. Marcin Klejdysz wraz z *Elitarną orkiestrą do zadań specjalnych* zabiera nas na szlaki artystyczne Orkiestry Akademii Beethovenowskiej w jej 21. roku działalności, a nasi czytelnicy, klienci i sympatycy marki Subaru – do galerii swoich pięknych fotografii, będących pokłosiem projektu #mojeSubaru Zima bez Granic.

Zapraszamy do lektury!

Kalendarzowo i astronomicznie jesteśmy w trudnym momencie. Za nami wszystkie przyjemności przełomu i początku roku (święta, ferie zimowe, karnawał). Przedwiośnie, z natury swej markotne i kapryśne, raczej nie daje się lubić. Pamiętajmy jednak, że – jak mówi ludowe porzekadło – „I wiosna by tak nie smakowała, gdyby przedtem zimy nie było". Planowaniem więc wypełnijmy ten niepogodny czas oczekiwania na lepsze. Wszak „Nic nie tworzy przyszłości tak jak marzenia" (Victor Hugo). No i uważajmy na życzenia! Jesteśmy coraz lepsi w zmienianiu ich w rzeczywistość!

Z życzeniami bezpiecznych i pasjonujących motoryzacyjnych doświadczeń

Zespół Subaru Import Polska

AKTUALNOŚCI
6

ROZMOWY
10 SOLTERRA W PARKACH NARODOWYCH – ROZMOWA Z BARTŁOMIEJEM ZUBKIEM
18 TO NIE JEST ŁATWE AUTO, ALE WŁAŚNIE ZA TO JE UWIELBIAM! – ROZMOWA Z MICHALINĄ BOROWCZYK-JĘDRZEJEK

BEZPIECZEŃSTWO
24 8-LETNIA GWARANCJA SUBARU SAFE8, CZYLI SPOKÓJ I BEZPIECZEŃSTWO
28 BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM A TECHNIKA JAZDY /CZ.1/

PASJE
32 TRZY PIĄTKI

PODRÓŻE
38 LEŚNIK NA KRAŃCACH SKANDYNAWII

HISTORIA
46 CAŁE PODIUM NA NIEBIESKO I RAJDÓWKI POD MUREM CHIŃSKIM

NASI PARTNERZY
50 ELITARNA ORKIESTRA DO ZADAŃ SPECJALNYCH

PRZEPISOWO
56 KULTURA W RUCHU DROGOWYM

FELIETON
60 W DOMACH Z BETONU NIE MA MIŁOŚCI DO ELEKTROMOBILNOŚCI

FANPAGE
62

AUTOTRADER WYRÓŻNIA CROSSTREKA I OUTBACKA

Nasze samochody ponownie cieszą się w Kanadzie wyróżnieniami tamtejszego portalu internetowego AutoTrader. Stanowiąca źródło cennych informacji i ciesząca się zaufaniem kanadyjskich kierowców platforma pośrednicząca w sprzedaży pojazdów w plebiscycie 2024 AutoTrader Awards po raz kolejny doceniła dwa modele spod znaku Plejad. Crosstrek uznany został „Najlepszym SUV-em subkompaktowym", natomiast Outback – „Najlepszym SUV-em kompaktowym".

W tym roku jury składające się z ponad 20 ekspertów – dziennikarzy motoryzacyjnych – wzięło pod lupę wszystkie pojazdy dostępne na kanadyjskim rynku i głosowało na najlepsze z nich w 28 różnych kategoriach.

Gratulując wyróżnień przyznanych modelom naszej marki, Jodi Lai, redaktor naczelna portalu AutoTrader, podkreśliła, że Crosstrek i Outback to pojazdy, które niezmiennie imponują członkom jury plebiscytu swoją praktycznością, łatwością użytkowania, funkcjami bezpieczeństwa i pewnością prowadzenia podczas srogich kanadyjskich zim.

Crosstrek w specyfikacji 2024 zdobywa zaufanie kierowców swoim komfortem, nowym, odważnym wyglądem i mnóstwem funkcji oferowanych standardowo na jego pokładzie. Niedawno wprowadzona na rynek odsłona Wilderness tego modelu to z pewnością obecnie najbardziej wytrzymały i gotowy do przygód Crosstrek, jaki kiedykolwiek wyjechał na drogi. Outback z kolei nieustannie zachwyca Kanadyjczyków swoimi wyjątkowymi możliwościami i wszechstronnością. Nosząc zaszczytny tytuł Top Safety Pick+ (TSP+) od Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), wiedzie prym w kwestii wyrafinowania i bezpieczeństwa w swojej klasie pojazdów.

Zdaniem Tomohiro Kuboty, prezesa i dyrektora generalnego Subaru w Kanadzie, nagrody portalu AutoTrader przyznane naszym samochodom są najlepszym świadectwem wysiłków i pasji całego zespołu specjalistów Subaru. Z pewnością nadal będą stanowiły one dla nas wspaniałą motywację w dążeniu do doskonałości we wszystkim, co robimy.

TRZY NAGRODY OD CANADIAN BLACK BOOK

Pod koniec ubiegłego roku dotarła do nas informacja o kolejnych wyróżnieniach przyznanych Subaru przez organizację Canadian Black Book, działającą na kanadyjskim rynku już od ponad 60 lat i będącą tam wiodącym dostawcą danych związanych z wyceną pojazdów i prognoz dotyczących ich wartości rezydualnej. Jej eksperci po raz trzeci z rzędu zdecydowali o przyznaniu nagrody Best Retained Value Award w kategorii „SUV: główny samochód subkompaktowy" Crosstrekowi. Wyróżnienie jest potwierdzeniem wartości pojazdów naszej marki, którą udaje się utrzymać na wysokim poziomie przez długie lata ich użytkowania. W tym samym rankingu model Subaru BRZ zajął drugie miejsce w kategorii „Samochód sportowy: popularny", a marka Subaru uplasowała się na trzeciej pozycji w kategorii „Marka ogólna: ciężarówka/SUV".

Nagrody Canadian Black Book Best Retained Value Awards przyznawane są pojazdom, których wartość po czterech latach użytkowania utrzymuje się na poziomie jak najbardziej zbliżonym do ich ceny detalicznej sugerowanej przez producenta. Jest to informacja bardzo ważna dla planujących zakup czterech kółek, gdyż amortyzacja jest największym wydatkiem związanym z posiadaniem pojazdu. W ramach swojego programu oceny w listopadzie ubiegłego roku Canadian Black Book przeanalizowała samochody osobowe, ciężarówki i SUV-y z roku modelowego 2020 w 15 różnych kategoriach.

Do ostatnich nagród z nieukrywaną radością odniósł się Tomohiro Kubota, prezes i dyrektor generalny Subaru w Kanadzie. Podkreślił, że świadczą one o niezmiennej wartości naszych pojazdów. Oferując wspaniałe możliwości, osiągi i długoterminową wartość, modele Subaru nadal wyróżniają się na tle konkurencji.

WSPÓLNIE NA RZECZ PRZYRODY

21 grudnia Subaru Corporation zawarło z japońskim Ministerstwem Środowiska „Oficjalne Partnerstwo Parku Narodowego". W uroczystości podpisania umowy udział wzięli: reprezentujący Subaru Corporation Akihiro Kato, wiceprezes i starszy dyrektor generalny działu sprzedaży i marketingu w Japonii, oraz Shintaro Ito, minister środowiska Kraju Kwitnącej Wiśni.

„Oficjalne Partnerstwo Parku Narodowego" to program, w ramach którego Ministerstwo Środowiska, firmy i organizacje podejmują wspólne działania na rzecz promocji znanych na całym świecie pięknych japońskich parków narodowych i bogactwa doświadczeń, jakie mają one w swojej ofercie. Projekt ma pomóc zainteresować nimi jeszcze większe grono turystów z Japonii i całego świata. Ma również przyczynić się do lepszego rozumienia zagadnień związanych z ochroną środowiska naturalnego i ożywienia lokalnych społeczności na obszarach, w których położone są parki narodowe. Grudniowa ceremonia podpisania umowy była już 12. w historii programu. Tym razem wzięło w niej udział osiem nowych firm i organizacji partnerskich, zwiększając tym samym łączną liczbę oficjalnych partnerów do 137.

W Subaru od zawsze dbamy o bezpieczeństwo, które jest dla nas absolutnym priorytetem i o którym pamiętamy w trakcie każdego z naszych procesów produkcyjnych. Życie człowieka jest najcenniejszą wartością, a jego ochrona stanowi rdzeń wszystkich naszych działań. Kierując się tymi założeniami, zapoczątkowaliśmy niedawno projekt „Cherishing Every Life Project". Inicjatywa ta, zakładająca współpracę między Subaru, naszymi klientami, dealerami i lokalnymi społecznościami, będzie skupiała się na „pielęgnowaniu każdego istnienia". W ramach dwóch zasadniczych tematów projektu – niezastąpionego „życia człowieka" i „życia przyrody", czyli bogactwa leśnych roślin i zwierząt – wspieramy tych, którzy podzielają naszą pasję i angażują się w ich ochronę i przekazywanie kolejnym pokoleniom.

To właśnie w ramach naszych starań na rzecz „życia przyrody" i inicjatywy „Cherishing Every Life Project" nawiązaliśmy „Oficjalne Partnerstwo Parku Narodowego" z Ministerstwem Środowiska odpowiedzialnym za japońskie parki narodowe. Chcemy wspierać organizacje partnerskie i brać udział we wspólnych działaniach pomagających promować te piękne i wyjątkowo atrakcyjne miejsca.

Dla dobra „życia przyrody" współpracujemy obecnie z organizacjami zarządzającymi parkami narodowymi. Wspieramy wysiłki Fundacji Przyrody Shiretoko, która działa głównie na terenie Parku Narodowego Shiretoko oraz Fundacji Parków Przyrodniczych, która odpowiada za 15 parków narodowych w Japonii. Organizacjom tym przekazaliśmy nasze samochody, które pomagają ich pracownikom w bezpiecznym wykonywaniu codziennych obowiązków. W tym roku planujemy również zorganizować serię wydarzeń w lesie Nasu Heisei-no-Mori w Parku Narodowym Nikko, aby klienci Subaru mogli lepiej zapoznać się z pięknem jego przyrody i cieszyć się nim.

Naszym celem jest „dostarczenie wszystkim szczęścia". Aby go osiągnąć, Grupa Subaru zdefiniowała sześć priorytetowych obszarów w zakresie swojej społecznej odpowiedzialności biznesu. Są nimi: kultura samochodowa zorientowana na ludzi, rezonans i koegzystencja, spokój umysłu, różnorodność, środowisko i zgodność. W ramach polityki zrównoważonego rozwoju niniejszy cel promujemy zarówno w Grupie Subaru, jak i na skalę światową. Jako firma globalna będziemy nadal dążyć do zrównoważonego wzrostu, przyczyniając się jednocześnie do tworzenia przyjemnego i zrównoważonego społeczeństwa.

国立公園
オフィシャルパートナー

JESTEŚMY W GRUPIE ASRA

1 grudnia dwanaście japońskich firm reprezentujących branżę motoryzacyjną oraz producentów komponentów elektrycznych i półprzewodników utworzyło konsorcjum o nazwie Advanced SoC Research for Automotive (ASRA), którego misją jest prowadzenie zaawansowanych badań i prac nad wysokowydajnymi półprzewodnikami cyfrowymi (System on Chip, SoC) dla przemysłu samochodowego. W tej grupie nie mogło zabraknąć Subaru Corporation. Wspólnie z partnerami będziemy opracowywać układy SoC z wykorzystaniem technologii tzw. chipletów, które następnie od 2030 roku znajdą zastosowanie w pojazdach produkowanych na skalę masową.

Obecnie w każdym samochodzie znajduje się około 1000 półprzewodników o różnym przeznaczeniu. Dla przykładu, te określane jako SoC wykorzystywane są w technologii jazdy autonomicznej i systemach multimedialnych, które wymagają najnowocześniejszych rozwiązań w celu osiągnięcia zaawansowanej mocy obliczeniowej.

W ramach ASRA będziemy dążyć do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i niezawodności pojazdów. Dlatego to właśnie Subaru Corporation wraz z czterema innymi producentami samochodów, którzy razem z nami zdecydowali się przystąpić do badań, będzie odgrywać kluczową rolę w planowanych pracach. Łącząc natomiast wiedzę technologiczną i empiryczną firm zajmujących się komponentami elektrycznymi i półprzewodnikami, czyli siedmiu pozostałych członków konsorcjum, ASRA dążyć będzie do praktycznego zastosowania najnowocześniejszych rozwiązań. Planujemy skupić się w głównej mierze na badaniach i rozwoju układów SoC z wykorzystaniem chipletów i łączeniu różnych typów półprzewodników.

W ramach powołanej grupy zakładamy opracowanie wspomnianej technologii chipletów do 2028 roku, a dwa lata później planujemy rozpocząć instalowanie układów SoC w pojazdach produkowanych masowo. Łącząc japońskie możliwości technologiczne i doświadczenie w dziedzinach motoryzacji, komponentów elektrycznych i półprzewodników, ASRA współpracować będzie z przemysłem, rządem i środowiskiem akademickim. W ten sposób jako wiodąca na świecie grupa badawcza ds. technologii będziemy również promować nasze wspólne prace na szczeblu krajowym i międzynarodowym.

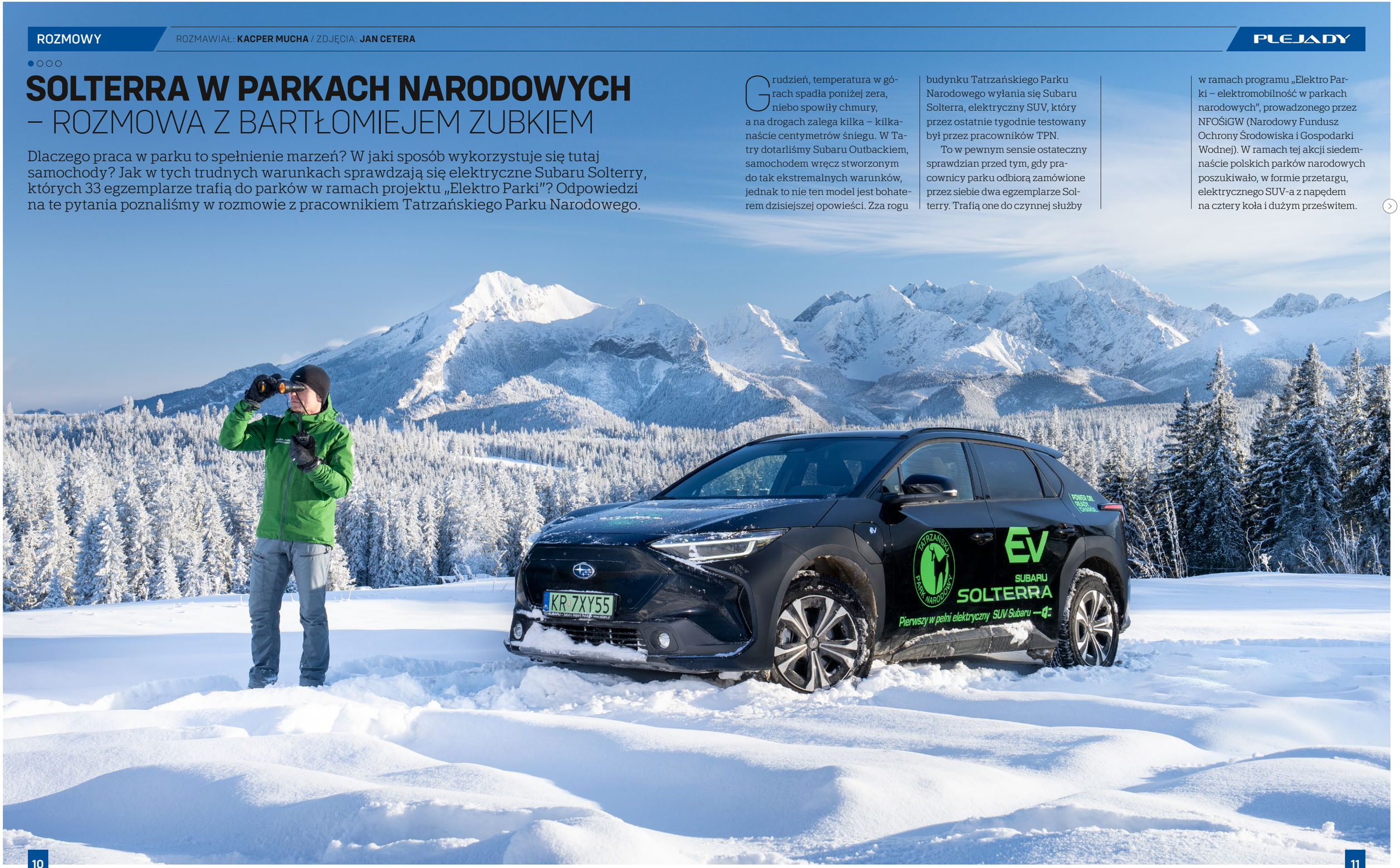
ROZMAWIAŁ: **KACPER MUCHA** / ZDJĘCIA: **JAN CETERA**

SOLTERRA W PARKACH NARODOWYCH – ROZMOWA Z BARTŁOMIEJEM ZUBKIEM

Dlaczego praca w parku to spełnienie marzeń? W jaki sposób wykorzystuje się tutaj samochody? Jak w tych trudnych warunkach sprawdzają się elektryczne Subaru Solterry, których 33 egzemplarze trafią do parków w ramach projektu „Elektro Parki"? Odpowiedzi na te pytania poznaliśmy w rozmowie z pracownikiem Tatrzańskiego Parku Narodowego.

Grudzień, temperatura w górach spadła poniżej zera, niebo spowiły chmury, a na drogach zalega kilka – kilkanaście centymetrów śniegu. W Tatry dotarliśmy Subaru Outbackiem, samochodem wręcz stworzonym do tak ekstremalnych warunków, jednak to nie ten model jest bohaterem dzisiejszej opowieści. Zza rogu budynku Tatrzańskiego Parku Narodowego wyłania się Subaru Solterra, elektryczny SUV, który przez ostatnie tygodnie testowany był przez pracowników TPN.

To w pewnym sensie ostateczny sprawdzian przed tym, gdy pracownicy parku odbiorą zamówione przez siebie dwa egzemplarze Solterry. Trafią one do czynnej służby w ramach programu „Elektro Parki – elektromobilność w parkach narodowych", prowadzonego przez NFOŚiGW (Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej). W ramach tej akcji siedemnaście polskich parków narodowych poszukiwało, w formie przetargu, elektrycznego SUV-a z napędem na cztery koła i dużym prześwitem.



Nie mogło być inaczej – Subaru okazało się najlepszym wyborem, a pierwsze egzemplarze Solterry już trafiły do wybranych parków.

Z czarnej Solterry, oklejonej zielonymi grafikami sygnalizującymi udział Subaru w programie „Elektro Parki", wysiada Bartłomiej Zubek. To rodowity Podhalanin, człowiek prywatnie i służbowo związany z Tatrami, a w ostatnich tygodniach – użytkownik elektrycznego SUV-a marki Subaru. Jakie zdanie, po kilkutygodniowej próbie, ma na temat Solterry pracownik Tatrzańskiego Parku Narodowego?

Kacper Mucha: Nie zliczę, która to moja wizyta w Tatrach, ale powtórzę jak zawsze: pięknie tu!

Bartłomiej Zubek (TPN): Tatry o każdej porze roku urzekają swoim pięknem. Cieszę się, że pomimo niezliczonych wizyt nadal ich widok się nie znudził. Nam też Tatry przynoszą wiele radości, chociaż codziennie je oglądamy, pracujemy tutaj i spędzamy wolny czas. Zgadzam się – po prostu pięknie tu i to piękno przyrody daje i nam, miejscowym, i gościom wiele pozytywnej energii.

K.M.: Dla Ciebie, pracownika Tatrzańskiego Parku Narodowego, to już codzienność. Czy po latach pracy nadal zwracasz uwagę na wyjątkowość tego regionu?

B.Z.: Moja rodzina związana jest z Podhalem i Tatrami od ponad pięciu pokoleń – przerabialiśmy niemal wszystkie możliwe zajęcia i zawody – od pasterstwa, pracy w tatrzańskich kopalniach i hutach, muzykowania, zdobywania tatrzańskich szczytów, uprawy roli, przez sport, ratownictwo górskie, przewodnictwo, aż po pracę na rzecz ochrony przyrody oraz szeroko pojętą obsługę ruchu turystycznego. W tym miejscu nie ma tak naprawdę codzienności, cały czas coś się zmienia, coś się dzieje. Dostrzegamy od wieków, jak i dzisiaj, że właśnie wyjątkowość tego regionu daje nam tyle możliwości, iż nie sposób się tu nudzić.

K.M.: Widoki, świeże powietrze, bliskość natury, wolność – czy to sprawiło, że uznałeś park narodowy za idealne miejsce pracy dla Ciebie?

B.Z.: Tak, te właśnie wartości sprawiają, że praca związana z tym miejscem czyni je idealnym. Kontakt z naturą i wolność zresztą towarzyszyła moim przodkom, odkąd osiedli na Podhalu, więc pewnie mamy to już we krwi. Dlatego też „ciągnie wilka do lasu", więc bardzo doceniam możliwość pracy związanej z przyrodą.

K.M.: A prywatnie też jesteś związany z Tatrami? Chociażby poprzez częste wędrówki czy inną aktywność fizyczną?

B.Z.: Mieszkam tu od urodzenia, tutaj się wychowałem. Wyższe wykształcenie zdobyłem na uczelni w Krakowie, więc nie było mnie w Zakopanem jedynie przez pięć lat, ale nawet podczas studiów często przyjeżdżałem w Tatry, żeby przewietrzyć płuca i głowę. W tamtych czasach wędrowało się sporo i długo. W czasie odbywania kursu przewodnika tatrzańskiego tygodniami przemierzaliśmy Tatry Polskie i Tatry Słowackie od schroniska do schroniska. W zimie chodziło się dawniej nie na skiturach, ale na nogach, z nartami przypiętymi do plecaka po to, żeby zaliczyć jeden upragniony zjazd z Kasprowego. O skiturach jeszcze mało kto wiedział, a dostępność takiego sprzętu była niewielka. Teraz, chociaż są większe możliwości sprzętowe, wędruję po Tatrach znacznie mniej, głównie z uwagi na obowiązki rodzinne i zawodowe, ale też z uwagi na znacznie większy ruch turystyczny. Gdy w Tatrach jest tłoczno, wybieram się samotnie lub z bliskimi na długie skiturowanie w niższe pasma górskie otaczające Tatry, żeby porządnie odpocząć i wyciszyć się. Tam można odetchnąć od hałasu, spalin, pędu życia i nacieszyć się dziką przyrodą, a także swoim towarzystwem. Jednak od czasu do czasu lubię też pójść w Tatry na długą wędrówkę mniej uczęszczanymi szlakami. Najbardziej lubię całodzienne „wyrypy" skiturowe w marcu i na początku kwietnia. Słońce daje wtedy tyle energii, że w człowieka wstępują niemal nadludzkie siły i można by wędrować bez końca.

K.M.: Takich miejsc jak Tatrzański Park Narodowy nie ma w Polsce wiele, czy więc nie powinien to być teren objęty całkowitym zakazem używania samochodów?

B.Z.: To fakt, jest to nasza polska perełka, takie Alpy w miniaturze, niezwykle cenny obszar, o który wszyscy powinniśmy się troszczyć. Zdaję sobie jednak sprawę, że całkowicie nie da się wyeliminować ruchu samochodów na obszarze chronionym – chyba że wszyscy zostalibyśmy sportowcami i wszędzie za wszystkimi sprawami biegali. To raczej niemożliwe, bo park to spory obszar. Ale ograniczenia ruchu pojazdów muszą funkcjonować i moim zdaniem powinniśmy używać samochodów tylko wtedy, gdy jest to absolutnie niezbędne. Zresztą w pracy wyznaję zasadę, że jeśli mogę się gdzieś dostać bez samochodu, to tak robię. Na nogach i na nartach jest możliwość dojścia wszędzie, w niektóre miejsca można wjechać na rowerze, czy też użyć dostępnego u nas w pracy od jakiegoś czasu jednośladu z napędem elektrycznym. Samochód przydaje mi się głównie w czasie złej pogody, w porze zimowej i wtedy, gdy muszę coś przetransportować. Moje koleżanki i koledzy z pracy zapewne też w wielu przypadkach nie mogą się obejść bez samochodu czy innego pojazdu, np. jednośladu czy quada. Przy wykonywaniu codziennych czynności związanych z ochroną przyrody, jej monitoringiem i z organizacją ruchu turystycznego pojazdy są konieczne. Zresztą nie tylko my pracujemy na terenie parku – działają tu też służby ratownicze, obsługa schronisk, kolei linowych itd. Zatem całkowity zakaz używania samochodów nie jest do spełnienia.

K.M.: Skoro, jak mówisz, samochody są niezbędne w codziennej pracy w TPN, to czy właśnie przyszłością w takich miejscach mogą stać się auta elektryczne?

B.Z.: W mojej ocenie jak najbardziej, chociaż w tym temacie jest wielu sceptyków, a nawet przeciwników. Samochody elektryczne jednak mają tę bardzo znaczącą przewagę, że nie powodują emisji spalin. Z tym faktem nie da się dyskutować. Mają oczywiście wiele innych zalet w porównaniu z pojazdami spalinowymi, ale można by też wyliczać wady – chociażby to, że nie wszystkie pojazdy specjalistyczne da się w chwili obecnej napędzać prądem. Jednak z powodzeniem elektryki mogą zastąpić wszelkie pojazdy używane na co dzień, a tych jest najwięcej.

Tatry przynoszą wiele radości, chociaż codziennie je oglądamy, pracujemy tutaj i spędzamy wolny czas. Zgadzam się – po prostu pięknie tu i to piękno przyrody daje i nam, miejscowym, i gościom wiele pozytywnej energii.

K.M.: Co, z perspektywy natury, jest większą zaletą takich aut jak Subaru Solterra – brak emisji spalin czy hałasu?

B.Z.: Z perspektywy ochrony przyrody i środowiska zdecydowanie brak emisji spalin, no i jeszcze do tego brak możliwości skażenia środowiska wskutek wycieku olejów czy paliw. Emisja hałasu jest też istotna, ponieważ cisza na obszarach parków narodowych jest dobrem chronionym. Brak emitowania dźwięków przez samochody elektryczne bywa jednak czasem przekleństwem. Mam tu na myśli próbę dojazdu do jakiegoś miejsca drogą, po której poruszają się tłumy ludzi przyzwyczajonych do warkotu diesla. Przejazd w takich warunkach elektrykiem wymaga sporej cierpliwości i czasu. W takim przypadku może lepiej przejść się na piechotę.

K.M.: Czy pracowników parków ucieszył fakt, że to Subaru wygrało przetarg w programie „Elektro Parki – elektromobilność w parkach narodowych?

B.Z.: Sam nie jeździłem nigdy samochodem marki Subaru, no może tylko jako pasażer, więc nie mam zbyt wiele wspomnień z tą marką. Mój debiut w Subaru to właśnie Solterra i jestem mile zaskoczony tym samochodem. Moje koleżanki i koledzy z pracy, którzy mieli okazję pojeździć Solterrą, również wypowiadali się o tym aucie w pozytywny sposób. Kilka osób używa u nas prywatnie samochodów marki Subaru i jeszcze nie słyszałem, żeby ktoś w górach narzekał na te auta. Widuje się je – starsze i nowsze, czasem prawie całkowicie wyeksploatowane, zardzewiałe, ale nadal sprawne.

Myślę, że marka Subaru kojarzy się dobrze z pracą i codziennością w górskich warunkach, więc pewnie wiele osób ucieszy ten fakt, że w góry wkroczy wkrótce elektryczna wersja sprawdzonych rozwiązań.

K.M.: Przez kilka tygodni w Tatrzańskim Parku Narodowym mogliście testować Subaru Solterrę, a już za moment Waszą flotę uzupełnią na stałe dwa egzemplarze – zdążyłeś sprawdzić Solterrę w tym trudnym terenie?

B.Z.: Tak, podczas testów mieliśmy okazję wjeżdżać praktycznie w te same miejsca, w które na co dzień wjeżdżamy ze współpracownikami przy wykonywaniu naszych obowiązków, i Solterra w niczym nie ustępowała naszym samochodom służbowym. Radzi sobie w terenie znakomicie, nigdy nie brakuje mocy na podjazdach, a napęd jest przede wszystkim bardzo precyzyjny, w szczególności przy manewrowaniu w ciasnych drogach leśnych. Po błocie auto też „szło" dobrze i nigdzie nie udało się nam utknąć. Jednak dobrze dopracowany napęd i jego funkcje sterowane elektronicznie dają poczucie pewności i spokoju, że zawsze się dojedzie na miejsce i wróci z powrotem.

K.M.: Debiut elektrycznego SUV-a Subaru w TPN zbiegł się z okresem zimowym. Jak Solterra radzi sobie w śnieżnych warunkach?

B.Z.: Śnieżne warunki mieliśmy przez jakieś dwa tygodnie listopada, nie stanowiły dla Solterry żadnego problemu. Wbrew obiegowym opiniom elektryk nie zamarzł, nie stracił zasięgu, nie było problemów z „odpalaniem" jak w przypadku naszych niektórych diesli. Zawsze dojechaliśmy tam, gdzie trzeba – czy to pod schronisko na Hali Gąsienicowej, czy do Doliny Chochołowskiej. Jeździło się znakomicie i jeszcze bardziej była odczuwalna cisza napędu elektrycznego, ponieważ terenowe drogi stały się gładkie i miękkie pod warstwą śniegu.

K.M.: A czy podczas jazdy w terenie jakieś cechy auta wyróżniają się najbardziej – może stały napęd na wszystkie koła, system X-MODE i Grip Control lub ponadprzeciętny prześwit?

B.Z.: Moim zdaniem napęd na wszystkie koła i spory prześwit stanowią o największej przydatności tego samochodu elektrycznego w terenie. W zwykłej codziennej pracy w górach takie cechy są najbardziej poszukiwane i doceniane, aczkolwiek w trudniejszych warunkach – mam na myśli jazdę po błotnistych podjazdach – funkcje X-MODE i Grip Control pomogły mi się „wygrzebać" i nie zostać na noc na odludziu.

K.M.: Czy wykonywanie swoich obowiązków autem elektrycznym ma mniej negatywny wpływ na obserwacje dzikich zwierząt?

B.Z.: Może nie tyle na same obserwacje dzikich zwierząt, ponieważ nie „tropimy" ich z użyciem pojazdów, co zapewne ma mniej negatywny wpływ na przyrodę i na turystów. Już sam fakt braku emisji spalin jest wystarczającym argumentem, żeby w codziennej pracy wybrać właśnie taki pojazd do poruszania się na obszarze chronionym, zamiast kopcić dieslem zarówno zwierzętom, jak i ludziom.

K.M.: Czy istnieją jakieś specyficzne obszary parku, gdzie samochód z napędem elektrycznym jest szczególnie przydatny?

B.Z.: Wydaje mi się, że każdy obszar każdego parku narodowego jest tak cenny, że wart jest wszelkich możliwych starań związanych z ograniczeniem emisji szkodliwych substancji i hałasu. Napęd elektryczny jak najbardziej wpisuje się w cele związane z całokształtem ochrony przyrody ożywionej i nieożywionej.

Myślę, że marka Subaru kojarzy się dobrze z pracą i codziennością w górskich warunkach, więc pewnie wiele osób ucieszy ten fakt, że w góry wkroczy wkrótce elektryczna wersja sprawdzonych rozwiązań.

K.M.: Solterra ma ponad 400 km zasięgu, chociaż w tak trudnych warunkach może być on mniejszy. Czy kiedykolwiek zabrakło „baterii" podczas Twojej codziennej pracy?

B.Z.: O, to zdecydowanie niemożliwe, żeby zabrakło „baterii". Brakowało nam raczej czasu, żeby zużyć cały akumulator energii w ciągu jednego dnia. To naprawdę spora „bateria" i do tego hamowanie regeneracyjne, dzięki któremu spora część energii wracała do niej na zjazdach, więc nie było możliwości rozładowania auta od pełnego naładowania do poziomu poniżej 30 procent przy całodziennej jeździe. Dodam jeszcze, że hamowanie regeneracyjne jest bardzo wygodne – w Solterrze można płynnie regulować moc hamowania za pomocą manetek umieszczonych w kierownicy.

K.M.: Wiadomo, auto spalinowe zatankujemy szybciej, ale czy długość ładowania samochodu elektrycznego ma w ogóle wpływ na Twoją pracę?

B.Z.: Akurat w specyfice mojej pracy ten aspekt nie ma większego znaczenia, ponieważ pracuję w godzinach dziennych. Samochód można naładować po zakończeniu pracy i mieć gotowy na rano. Możliwość szybkiego ładowania przydatna jest tylko przy wyjazdach w dłuższe trasy. Na miejscu w zupełności wystarczy domowa ładowarka.

K.M.: Czy infrastruktura parku jest dziś przystosowana do tego, żeby pracownicy swobodnie mogli z takich aut korzystać?

B.Z.: Obecnie mamy do dyspozycji dedykowane punkty ładowania do użytku wewnętrznego w trzech lokalizacjach i jedną publiczną stację ładowania na terenie TPN. Poza tym w każdej leśniczówce jest gniazdko elektryczne, więc o swobodę korzystania nie musimy się martwić – „zatankować" auto elektryczne można dosłownie wszędzie, a przy tak sporej pojemności akumulatora, tak jak już wcześniej mówiłem, nie ma żadnych ograniczeń w korzystaniu z auta elektrycznego przez pracowników na terenie parku. Dysponujemy też dwiema instalacjami fotowoltaicznymi, z których jedna zasila nasz wewnętrzny punkt ładowania oraz publiczną stację dostępną dla wszystkich – w Zakopanem. W kolejnych latach planujemy rozbudowę sieci ładowarek, żeby były bardziej dostępne dla turystów i na nasze wewnętrzne potrzeby. Takie inwestycje planowane są w ramach programu „Elektro Parki".

K.M.: Czy są jakieś inne wyzwania związane z użyciem pojazdu elektrycznego w pracy w Tatrzańskim Parku Narodowym?

B.Z.: No właśnie, wracając do „przekleństw" napędu elektrycznego – wspominałem już o przejeździe takim autem w szczycie sezonu na przykład drogą do Morskiego Oka. Turyści nie reagują, bo nie ma typowego hałasu związanego ze zbliżaniem się pojazdu i po prostu nie ustępują drogi. Tu przydałby się jakiś delikatny sygnał dźwiękowy uruchamiany na zewnątrz pojazdu, bo klaksonu nie możemy, rzecz jasna, używać. W ostateczności będziemy wozić ze sobą malutki dzwoneczek i dzwonić nim przez otwartą szybę, w razie potrzeby. Będzie trochę zabawnie, ale damy jakoś radę uporać się z tą „przeklętą ciszą".

K.M.: Z pewnością są też nieoczywiste zalety, wynikające z innowacyjnych technologii napędu Solterry?

B.Z.: Tak. Zdecydowaną zaletą napędu elektrycznego jest to, że kabinę pojazdu da się rozgrzać bez emisji spalin – to funkcja, która jest niezwykle przydatna w naszych warunkach, gdzie mróz towarzyszy nam od listopada do maja. Pamiętam, jak nieraz wracałem z wyjścia w teren wychłodzony mrozem, wiatrem, czy przemoknięty. Trzeba było wsiąść do zimnego samochodu i jechać sporo czasu czekając na odrobinę ciepła spod maski, bo podczas zjazdu w dół tradycyjny silnik rozgrzewał się wieki. W elektryku wystarczy kilka minut i w kabinie jest ciepło, szyby są odmrożone i samochód gotowy do jazdy. Nie ma też ryzyka, że po kilku dniach postoju na mrozie auto nie „odpali". To spore zalety Solterry, jak i innych elektryków.

K.M.: Czy kiedykolwiek zastanawialiście się, czy koszty wykorzystania w pracy „elektryka" są niższe niż w przypadku spalinowego SUV-a?

B.Z.: Na temat eksploatacji samochodów w pracy mogliby się z pewnością wypowiedzieć moi koledzy z Zespołu Transportu, być może dokonali już jakichś porównań, ale nie mam wiedzy na ten temat. Ponieważ od ponad trzech lat prywatnie używam samochodu elektrycznego, z własnego do-

świadczenia wiem,, że koszty jego wykorzystania są zdecydowanie niższe w porównaniu ze spalinowym. Byłem kiedyś „szczęśliwym posiadaczem" spalinowego SUV-a, który miał niezły apetyt – podczas jazdy miejskiej w naszych warunkach pochłaniał do 14 litrów benzyny na 100 kilometrów. Można sobie łatwo obliczyć koszty utrzymania takiego samochodu. Elektryk w zimowych warunkach, w mieście, zużyje maksymalnie do 30 kilowatogodzin na 100 kilometrów, latem do 20 kilowatogodzin, więc rachunek jest prosty – przy średniej cenie prądu w okolicach 1 zł/kWh daje to maksymalnie 30 złotych w zimie i maksymalnie 20 złotych w lecie za przejechanie 100 kilometrów. Do tego brak wizyt w serwisach, z uwagi na prostszą konstrukcję w porównaniu z napędami tradycyjnymi, brak wymiany oleju, bardzo powolne zużywanie się hamulców... To odpowiedź na pytanie, czy koszty eksploatacji elektryka są niższe niż spalinowego SUV-a. Zdecydowanie tak, temu się nie da zaprzeczyć.

K.M.: Praca w Tatrzańskim Parku Narodowym to dla każdego auta spore wyzwanie, czy spodziewasz się więc jakiś kłopotów związanych z serwisem Solterry?

B.Z.: Ciekaw jestem, jak długo wytrzyma bez awarii zawieszenie, bo to jest chyba element konstrukcji, który poddawany jest najcięższym próbom. Poza tym nie mam żadnych obaw co do pracy tego pojazdu w TPN. Ale biorąc pod uwagę doświadczenie Subaru w konstruowaniu solidnych samochodów, przypuszczam, że konstruktorzy zadbali o to, żebyśmy za szybko nie pojawili się w serwisie. Podczas jazdy Solterrą po drogach terenowych podczas testów nie było słychać żadnych niepokojących dźwięków z podwozia. Nie spodziewam się zatem kłopotów z tym autem i z jego serwisowaniem.

K.M.: Sama idea przetargu i zakupu elektrycznego SUV-a, która była inicjatywą parków narodowych, chyba dobrze wpisuje się w ich misję edukacji i zwiększania świadomości ekologicznej wśród turystów?

B.Z.: Tak. Jak najbardziej ta idea jest słuszna i wpisuje się w misję parków narodowych, również Tatrzańskiego Parku Narodowego, gdzie postawiliśmy sobie za cel ograniczanie i eliminację szkodliwych substancji do środowiska. Realizujemy te działania nie tylko poprzez zakup pojazdów bezemisyjnych, ale też poprzez zastępowanie palenisk pompami ciepła, wykorzystanie energii słońca czy usuwanie ścieków z parku poprzez budowę kanalizacji sanitarnej. Tych działań jest naprawdę sporo i mamy jeszcze dużo do zrobienia w najbliższych latach. Wykorzystanie elektrycznych pojazdów pomaga nam w edukacji – dajemy w ten sposób dobry przykład, który jest widoczny dla ponad 4,5 miliona turystów odwiedzających rocznie polskie Tatry.

K.M.: Zostając na chwilę przy turystach, jako miłośnik trekkingu powiem, że hałas i spaliny mijających mnie na szlaku starych terenówek zawsze irytują podczas górskich wędrówek. Czy to odosobniona opinia?

B.Z.: Zgadzam się. To niezwykle irytujące, gdy chce się odetchnąć świeżym powietrzem i odpocząć od hałasu, a na szlaku mija nas hałaśliwy pojazd, z którego wydobywają się kłęby dymu. Takich sytuacji powinno być możliwie jak najmniej i wymiana floty pojazdów na bezemisyjne jest w tym przypadku bezdyskusyjnie korzystna. Wiadomo, że nie jesteśmy w stanie tego zrobić od razu, ale stopniowo uda się ograniczyć te irytujące sytuacje do minimum.

K.M.: Dostrzegasz już jakieś reakcje turystów na widok pojazdu z napędem elektrycznym?

B.Z.: Oczywiście. Za każdym razem, gdy miałem okazję gdzieś się zatrzymywać samochodem elektrycznym na terenie parku, ale też i służbowym jednośladem elektrycznym, turyści mnie zagadywali, zadawali przeróżne pytania i byli mile zaskoczeni, że takie pozytywne zmiany zachodzą w TPN. Nigdy nie usłyszałem złego słowa od turystów na temat „elektryków" wykorzystywanych podczas pracy w TPN. Dodam tylko, że od ponad pięciu lat używamy już w parku pojazdów z napędem elektrycznym, więc chyba to dobry znak, skoro turyści pozytywnie nas odbierają.

Przypuszczam, że jeszcze sporo osób ma odmienne zdanie od takich entuzjastów elektromobilności jak ja, ale nie boję się dyskusji czy nawet krytyki. Z biegiem lat wszyscy zdobywamy wiedzę na ten temat, a teraz będziemy zdobywać coraz szersze doświadczenie związane z eksploatacją aut elektrycznych. Dzięki temu będziemy się lepiej rozumieć.

K.M.: A pozostali pracownicy TPN podzielają Twój entuzjazm na temat aut elektrycznych?

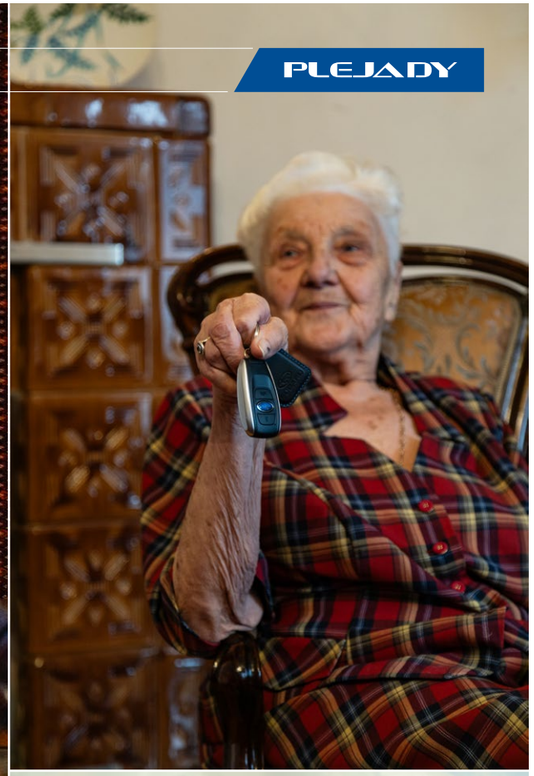
B.Z.: Ciężko mi się wypowiadać za wszystkich, ale ci pracownicy, którzy mieli już styczność z autami elektrycznymi i mieli okazję podzielić się ze mną opinią o nich, zachwalali ich zalety. Przypuszczam, że jeszcze sporo osób ma odmienne zdanie od takich entuzjastów elektromobilności jak ja, ale nie boję się dyskusji czy nawet krytyki. Z biegiem lat wszyscy zdobywamy wiedzę na ten temat, a teraz będziemy zdobywać coraz szersze doświadczenie związane z eksploatacją aut elektrycznych. Dzięki temu będziemy się lepiej rozumieć.

K.M.: Jak widzicie przyszłość? Czy z czasem flota parków narodowych powinna składać się tylko z samochodów elektrycznych?

B.Z.: Jeśli tylko technika na to pozwoli, to dlaczego nie? Już w chwili obecnej są możliwości zastąpienia większości na co dzień używanych pojazdów z napędami spalinowymi ich odpowiednikami z napędem bezemisyjnym. Możliwości techniczne ograniczenia emisji z roku na rok poszerzają się, a stan środowiska z roku na rok pogarsza się wskutek działalności człowieka, więc jeśli przyszłość ma zmierzać w kierunku „odtruwania" środowiska, to również flota parków narodowych powinna w jak najmniejszym stopniu szkodzić przyrodzie.

K.M.: Dziękuję za rozmowę.

ROZMAWIAŁ: **MAREK WICHER** / ZDJĘCIA: **KAROL TYNKA, POLE POSITION, SATE MEDIA**



TO NIE JEST ŁATWE AUTO, ALE WŁAŚNIE ZA TO JE UWIELBIAM!

Rozmowa z prawdziwymi fanami motoryzacji to zawsze przyjemność, ale bohaterką dzisiejszego wywiadu jest kobieta doprawdy wyjątkowa. To Michalina Borowczyk-Jędrzejek, czyli popularna Turbo Babcia, właścicielka Subaru WRX STI.

Pani Michalina Borowczyk-Jędrzejek, rodowita Ślązaczka, a do tego wielka miłośniczka motoryzacji, mieszka w pewnej okazałej kamienicy na katowickim Załężu. W jej garażu parkuje auto z pozoru zwyczajne, które okazuje się wyjątkowe, jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że wiek emerytalny pani Michalina osiągnęła prawie... trzy dekady temu.

Chociaż kobietom wieku się nie wypomina, za zgodą pani Michaliny (i z jej błogosławieństwem) uprzejmie informuję, że akt urodzenia mojej rozmówczyni wystawiono jeszcze przed wojną, a w obecnej chwili liczy sobie ona 88 wiosen.

Tym zwyczajnym/niezwyczajnym samochodem okazuje się zaś Subaru WRX STI, czyli auto o mocno sportowych cechach, z napędem na wszystkie koła S-AWD, ręczną skrzynią biegów oraz silnikiem typu bokser o mocy 300 koni mechanicznych.

W garażu pani Michaliny parkuje wyjątkowe auto Subaru WRX STI z napędem na wszystkie koła S-AWD, ręczną skrzynią biegów oraz silnikiem typu bokser o mocy 300 koni mechanicznych.

Marek Wicher: Przyznam, że to dość niecodzienny widok...

Michalina Borowczyk-Jędrzejek: Chce Pan powiedzieć: babci za kierownicą Subaru Imprezy STI? Przyzwyczaiłam się już do tego. Najbardziej cieszy mnie fakt, że ci, co tak mówią, wiedzą, co to za samochód. To nie jest łatwe auto, ale właśnie za to je uwielbiam!

M.W.: Z tego, jakim Pani jeździ autem, wnioskuję, że motoryzacja była zawsze obecna w Pani życiu.

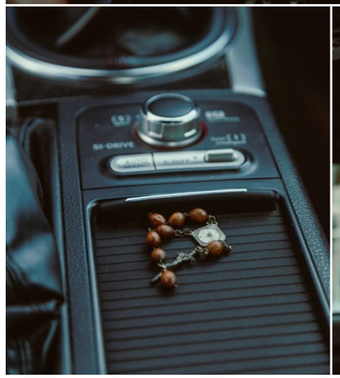
M.B.J.: Odkąd pamiętam, w naszej rodzinie zawsze były samochody. Jeszcze przed wojną mój tata kupił eleganckiego Buicka. To było wielkie, 8-osobowe auto, które miało tylko jedną wadę: paliło strasznie dużo benzyny. Więc zaraz po wojnie ten samochód więcej garażował, niż jeździł, a my z bratem mieliśmy dużo zabawy, kiedy ojciec wręczał nam kluczyki i kazał przepalić silnik, żeby się nie zastał.

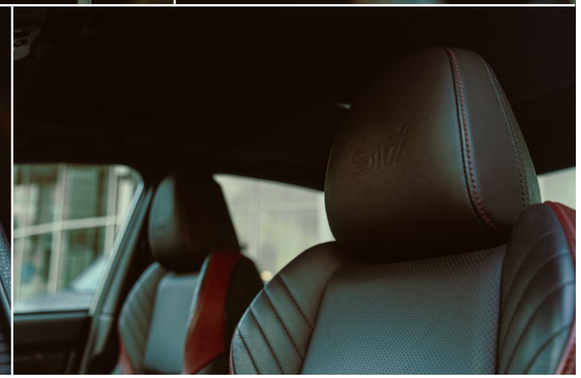
M.W.: Dużo samochodów przeszło przez Pani ręce przez te lata?

M.B.J.: Przyznam, że trudno byłoby je zliczyć. Po transformacji ustrojowej pojawiła się na chwilę Mazda, a później kilka modeli Subaru Imprezy. Pamiętam, że pierwszy egzemplarz odbierałam jeszcze w podziemiu krakowskiego hotelu Forum, gdzie mieściła się siedziba importera. To były pionierskie czasy.

M.W.: Czym kieruje się Pani, wybierając auto dla siebie?

M.B.J.: Przede wszystkim emocjami. Każdy mój samochód musiał być na tyle interesujący, żeby jazda nim dawała radość. A przyzna Pan, że Impreza w wersjach WRX czy STI to bardzo emocjonujące modele.





M.W.: Mnie Impreza, ale też kilka innych Subaru, od zawsze kojarzyły się z rajdami. Wiem, że w Pani życiorysie jest kilka epizodów motorsportowych.

M.B.J.: To fakt. Miałam okazję kilka razy sprawdzić się w rywalizacji sportowej, na poziomie amatorskim oczywiście. Próby sportowe to naturalne środowisko dla Imprezy STI, więc grzechem byłoby używać takiego auta tylko do jazdy miejskiej.

M.W.: Ma Pani jakieś ulubione drogi, po których co pewien czas przegania swoją Imprezę?

M.B.J.: Z racji wieku teraz już mniej, ale kiedyś, jeszcze z moim nieżyjącym mężem, dość często jeździliśmy do Zakopanego. Dużo radości dawał nam wjazd na przełęcz Krowiarki. Ci, którzy lubią takie samochody, dobrze wiedzą też, jaką frajdę sprawia droga prowadząca z Wisły do Szczyrku przez Salmopol. To są swego rodzaju klasyki.

M.W.: Czy wybór Imprezy WRX STI to wyłącznie kwestia osiągów?

M.B.J.: Myślę, że to przede wszystkim poczucie bezpieczeństwa. Napęd na wszystkie koła i duża moc pozwalają sprawnie podróżować na długich dystansach, a takich tras dawniej robiłam bardzo dużo. Z racji tego, że moja rodzina wywodzi się z Wielkopolski, a dokładnie z Rydzyny pod Lesznem, dość często przemierzam trasę Katowice – Rydzyna. Dzisiaj jest dużo lepiej, ale przed laty to było naprawdę spore wyzwanie.

M.W.: Jak zatem ocenia Pani warunki, w jakich jeździmy dzisiaj, w porównaniu do tego, co było kilka dekad temu?

M.B.J.: Bez dwóch zdań: dzisiejsze drogi są wygodne, komfortowe i bezpieczne. Wjeżdżając na autostradę w Katowicach, z drogi dwujezdniowej zjeżdżam dopiero w okolicach Leszna. Mam jednak wrażenie, że polscy kierowcy chyba jeszcze nie nauczyli się jazdy po takich drogach. Ale jest coraz lepiej.

M.W.: W miastach chyba też jest nerwowo?

M.B.J.: To chyba przez te wszystkie korki, dlatego ostatnio rzadziej jeżdżę po Katowicach. Po pierwsze, mieszkam zbyt blisko centrum i łatwiej jest mi skorzystać z komunikacji tramwajowej. Po drugie, silnik Subaru wymaga – tak jak w każdej innej marce – odpowiedniej temperatury do pracy, więc chyba nawet nie

zdążyłby się nagrzać. Jak już wyjeżdżam z garażu, to wyłącznie na dłuższe trasy.

M.W.: Ta troska o odpowiednią temperaturę oznacza, że zna się Pani na technice samochodowej?

M.B.J.: Coś tam wiem, ale bez wchodzenia w szczegóły. Kwestia temperatury to podstawa długotrwałej eksploatacji, a w autach o takich osiągach jest to tym bardziej ważne. Dlatego trzeba pilnować wszystkich terminów przeglądów i kontroli. To nie jest jakoś specjalnie kosztowne, a można uniknąć ewentualnej awarii.

M.W.: Jeśli jeździ Pani w długie trasy, to koniecznie muszę zapytać o muzykę, której Pani słucha w samochodzie.

M.B.J.: Wiem, że w Imprezie jest radio, ale ja go nie używam. Dla mnie ważniejszy jest odgłos pracy silnika niż muzyka. Właśnie z powodu tego dźwięku zdecydowałam się na Subaru. To jest po prostu coś cudownego! Nic więcej nie trzeba.

M.W.: Rozumiem, że następnym Pani autem też będzie Subaru?

M.B.J.: Nie wiem, czy będzie następne auto, bo jestem w takim wieku, że ciężko coś planować. Jeśli zdrowie pozwoli, to pewnie tak, jednak póki co moja Impreza nie ma tak dużego przebiegu, żeby myśleć o jej sprzedaży.

M.W.: Niestety, tak mocnych i ekstremalnych modeli Subaru już nie ma w swojej ofercie w Europie. Co zatem Pani wybierze? Może jakiegoś SUV-a?

M.B.J.: Zdecydowanie nie. SUV-y są może i wygodne, ale bez charakteru. Myślę, że przekonał mnie Pan, żeby Imprezą WRX STI jeździć tak długo, jak się da, czyli...

M.W.: Pani Michalino, życzę zdrowia i pociechy z Subaru WRX STI. Dziękuję za rozmowę.

M.B.J.: Dziękuję i do zobaczenia gdzieś na trasie.

TEKST: **KACPER MUCHA**

8-LETNIA GWARANCJA SUBARU SAFE8, CZYLI SPOKÓJ I BEZPIECZEŃSTWO

Gwarancja nie tylko sprawia, że mamy poczucie bezpieczeństwa na wypadek awarii auta, ale także zwiększa jego wartość rezydualną na rynku wtórnym. Dobrą nowiną dla fanów Subaru jest więc fakt, że wszystkie nowe samochody Subaru, seryjnie i bezpłatnie, od stycznia 2024 roku objęte są 8-letnią gwarancją!

Umówmy się, dzisiaj kierowcy korzystają z samochodu nieco inaczej niż jeszcze dekadę, dwie temu. Coraz rzadziej auta kupowane są za gotówkę i użytkowane w rodzinie przez więcej niż 5, 6 lat. Zwiększająca się popularność różnych form finansowania, doliczania do raty kosztów serwisowych czy przedłużonych gwarancji daje jasny obraz – kierowcy chcą mieć nie tylko samochód, ale samochód obudowany pełnym pakietem usług, tak aby cieszyć się jazdą i ograniczyć myślenie o dodatkowych kosztach czy obowiązkach. To dlatego korzystamy z kredytów i leasingów, wykupujemy ubezpieczenie GAP, a także ochronę szyb, opon czy ubezpieczenie od kradzieży rzeczy osobistych z samochodu. To proste, kupując wymarzone nowe auto, chcemy się czuć przede wszystkim bezpiecznie.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów, od początku stycznia 2024 roku Subaru Import Polska wprowadza do oferty program o dość jasnej nazwie – Subaru Safe8. To nic innego, jak oferta gwarancji specjalnej, która o 5 lat przedłuża ochronę samochodu oferowaną przez producenta. Co ważne, jej zakres jest niemal identyczny, a ewentualne naprawy przeprowadza Autoryzowana Stacja Obsługi Subaru, więc mamy pewność, że nie zaskoczą nas żadne usterki, nasz pojazd będzie serwisowany zgodnie z zaleceniami producenta i z wykorzystaniem oryginalnych części. I co może być zaskakujące: w tej ofercie nie obowiązuje żaden limit kilometrów! Tyle słowem wstępu, przejdźmy do szczegółów Subaru Safe8.

Subaru Safe8 – pełna automatyzacja oznacza mniej obowiązków

To jasne, im mniej obowiązków ciąży na kierowcy, tym większa jest atrakcyjność danej oferty, dlatego w programie Subaru Safe8 nie musimy podejmować dodatkowych czynności podczas odbioru auta ani po wygaśnięciu gwarancji podstawowej. Wspomniana usługa łączy w sobie gwarancję podstawową oraz gwarancję specjalną. Po zakupie samochodu przez pierwsze 3 lata lub 100 000 km (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej) właściciel korzysta z gwarancji podstawowej, której zakres wynika z „Książki gwarancyjnej i obsługi serwisowej". Po tym czasie automatycznie zaczyna obowiązywać gwarancja specjalna Subaru Safe8. Dzięki temu nowe Subaru, zakupione u Autoryzowanego Dealera Subaru w Polsce, będzie chronione gwarancją przez 8 lat – bez przerw i bez przenoszenia na barki kierowcy obowiązku pamiętania o przedłużeniu ochrony.

Automatyzacja procesu oznacza, że nawet zapominalscy kierowcy będą mogli poczuć się spokojnie, ponieważ to Autoryzowany Dealer Subaru aktywuje Subaru Safe8 już w dniu zakupu samochodu. Właściciel auta nie musi podejmować dodatkowych czynności także po wygaśnięciu gwarancji podstawowej. Jak wspominaliśmy na początku tekstu, kierowcy dziś coraz częściej zmieniają samochody, a więc kolejną zaletą będzie fakt, że Subaru Safe8 jest przypisana do numeru VIN pojazdu, a więc sprzedając samochód po latach, przekazujemy je kolejnemu właścicielowi wraz z gwarancją. Właściciel ma jedynie obowiązek w ciągu 14 dni zgłosić dane nowego użytkownika do dealera, który sprzedał dane auto. Wyobraźcie sobie, że w ogłoszeniu znajdujecie np. dwa pasujące wam modele Forestera – jeden z polskiego salonu, z 8-letnią gwarancją, drugi sprowadzony z zagranicy, bez potwierdzonej historii i bez ochrony gwarancyjnej – wiadomo, którym samochodem każdy z nas wolałby przewozić swoją rodzinę. Dlatego dzięki Subaru Safe8 wzrasta atrakcyjność oferty na rynku wtórnym oraz wartość rezydualna samochodu objętego tym programem. W skrócie – po latach swoje Subaru będziecie mogli sprzedać szybciej i za lepszą cenę.

Subaru Safe8 – przed czym chroniony jest samochód?

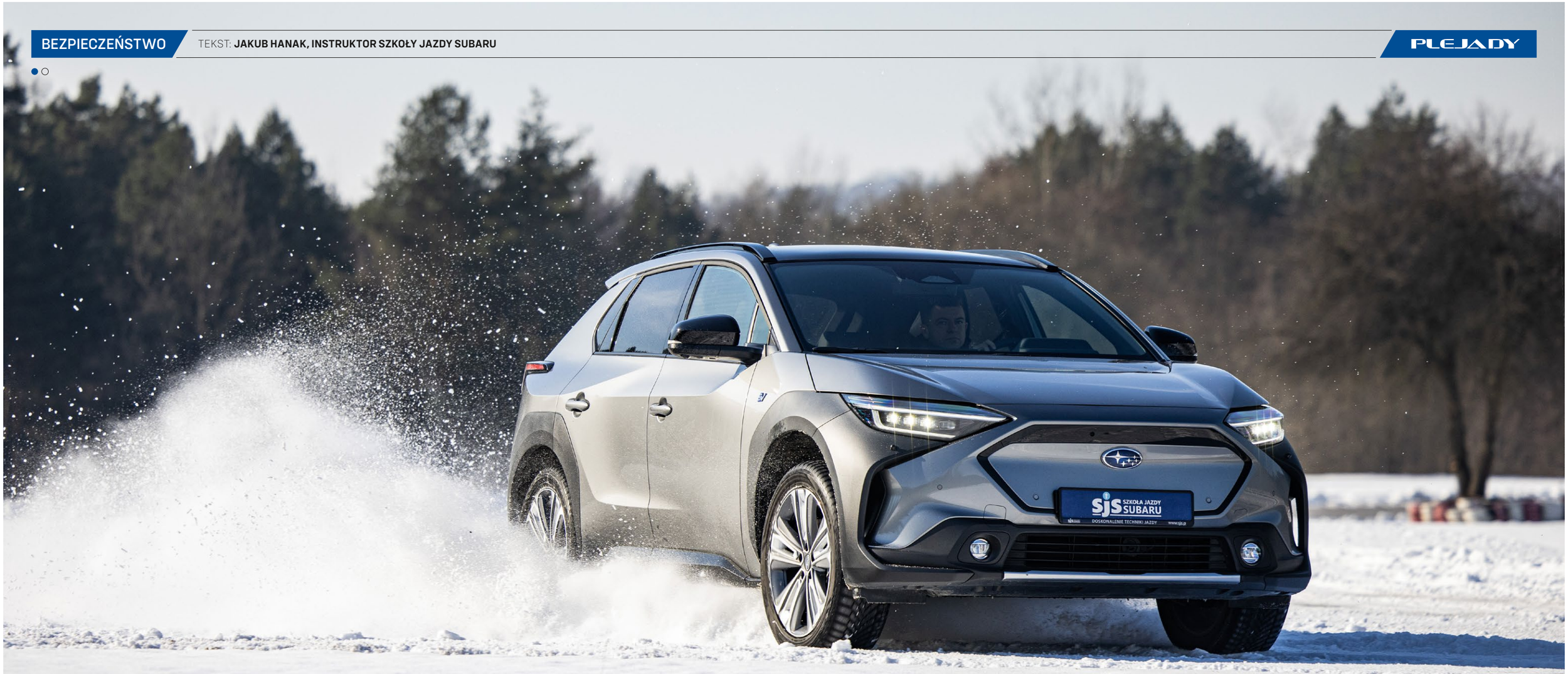
Gwarancja specjalna Subaru Safe8 jest prowadzona w formie ubezpieczenia przez firmę Real Garant Versicherung AG. To znana i sprawdzona organizacja, która prowadzi tego typu programy na wielu europejskich rynkach, natomiast program realizowany jest w Polsce za pośrednictwem Autoryzowanych Dealerów Subaru – to dodaje kierowcom pewności, że o ich auto przez cały okres będzie dbało przedstawicielstwo Subaru w kraju. Ewentualne na-

prawy gwarancyjne zostaną wykonane w Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO) i przy użyciu części zatwierdzonych przez producenta. Przedmiotem gwarancji są części: mechaniczne, elektryczne, elektroniczne, pneumatyczne i hydrauliczne samochodu, oryginalnie zamontowane na stałe przez producenta lub wymienione przez ASO Subaru w ramach obowiązującej gwarancji. Więcej szczegółowych informacji o Subaru Safe8, w tym warunki i wyłączenia, znaleźć można na stronie: **safe8.subaru.pl**.

Jak pisaliśmy, kierowcy chcą mieć dziś auto obudowane różnymi usługami, aby być przygotowanym na każdą sytuację. Dlatego dodatkowo każdy samochód zakupiony u Autoryzowanego Dealera Subaru w Polsce i uprawniony do korzystania z gwarancji specjalnej Subaru Safe8 otrzymuje bezpłatnie, na czas obowiązywania programu, także Gwarancję Mobilności. Ta usługa zapewnia wspomnianą mobilność, ponieważ w ramach Gwarancji Mobilności w przypadku awarii auta np. podczas wakacyjnego wyjazdu właściciel pojazdu i jego rodzina może skorzystać z holowania auta, noclegu w miejscu zdarzenia, transportu do domu lub do miejsca docelowego, a także wynajęcia auta zastępczego. Więcej informacji o Gwarancji Mobilności znaleźć można na stronie **subaru.pl/gwarancja_mobilnosci.html**.

Czy trzeba dodawać coś więcej? Pojawienie się oferty przedłużonej gwarancji specjalnej sprawia, że atrakcyjność zakupu nowego Subaru jest jeszcze wyższa. Oferowana seryjnie i bezpłatnie do każdego samochodu daje pewność, że samochód przez 8 lat będzie otoczony troską przez Autoryzowany Serwis Subaru. Otrzymywana dodatkowo Gwarancja Mobilności jeszcze bardziej zwiększa konkurencyjność marki. Nie pozostaje nic innego, jak wybrać pasujący do własnych potrzeb model Subaru!

TEKST: **JAKUB HANAK, INSTRUKTOR SZKOŁY JAZDY SUBARU**



fot. Patryk Ptak

BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM
A TECHNIKA JAZDY /CZ.1/

W dzisiejszym świecie, gdy tempo życia przyspiesza, a ruch drogowy staje się coraz intensywniejszy, umiejętność bezpiecznej i efektywnej jazdy staje się niezwykle istotna. W tym artykule poznasz jej najważniejsze aspekty, porady praktyczne oraz dane statystyczne Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSO).

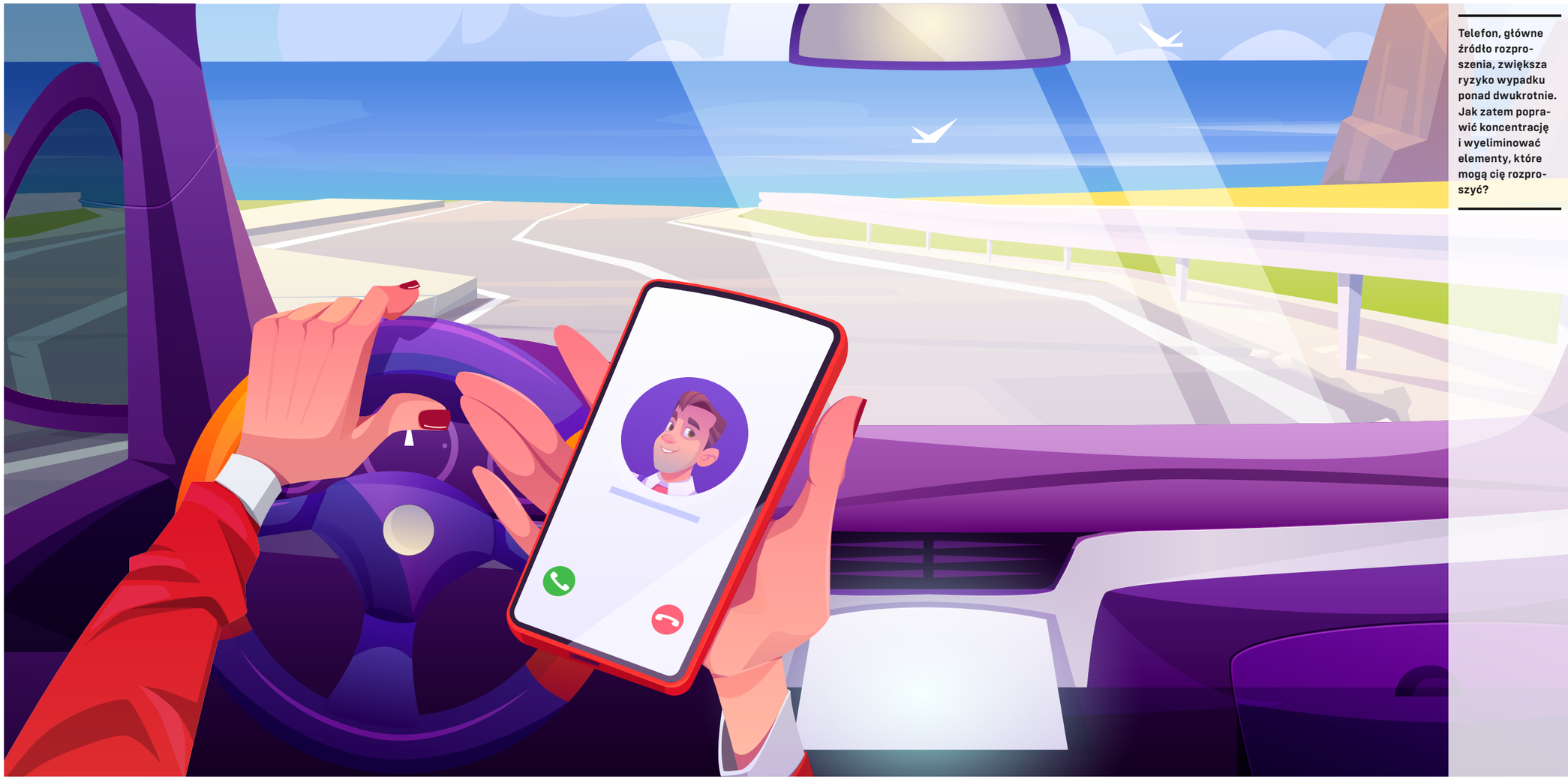
Większość z nas postrzega jazdę samochodem jako niezbyt skomplikowaną czynność, szczególnie po egzaminie państwowym weryfikującym nasze kompetencje jako prowadzącego pojazd mechaniczny. Ale przecież z perspektywy osoby przed egzaminem, podczas przygotowania do niego, czyli w trakcie kursu na prawo jazdy, było zupełnie inaczej! Był stres, była obawa o jakiś błąd na teście teoretycznym czy placu manewrowym. Dla wielu kandydatów na kierowców tak zwany wyjazd na miasto jest sukcesem porównywalnym do lotu na Księżyc. Nagle, po słowach: „wynik pozytywny", wypowiedzianych przez egzaminatora w WORD-zie, ciężar trudności pryska jakby za sprawą czarodziejskiej różdżki, a my czujemy się pełnoprawnymi kierowcami z biletem do zmotoryzowanego świata, zwanym prawem jazdy.

Ów bilet dla jednych jest koniecznością, dla drugich zaś dodatkiem, który może się przydać. Jedni i drudzy powinni jednak zdać sobie sprawę z tego, że prowadzenie pojazdu mechanicznego wymaga uwagi, umiejętności i niebywałej koncentracji.

Doświadczenie, nawyki i wzorce do naśladowania

Oczywistym jest, że ze wzrostem doświadczenia powinno wzrastać bezpieczeństwo. Więcej czasu za kółkiem oznacza więcej doświadczenia. Pojawiające się na drodze sytuacje wymuszają różne zachowania czy reakcje. Co jednak w sytuacji, kiedy kierowca nabiera złych nawyków, uczy się błędnych reakcji na wydarzenia drogowe? Co jeśli nie ma dobrych wzorców lub jeśli jest naciskany choćby przez pracodawcę oczekującego „szybciej" i „więcej"?

Podam przykład spawacza, który musi ukończyć szkołę lub kurs, pozytywnie zdać egzamin zawodowy, dopuszczający go do pracy w zawodzie. W Polsce buduje się mnóstwo dróg, mostów, wszelkiej maści konstrukcji drogowych. Podczas ich realizacji spawacz jest niezbędny. Wyobraźmy sobie spawacza dopuszczonego do zawodu, lecz młodego, bez doświadczenia, ale z umiejętnościami poświadczonymi świadectwem zdania egzaminu. Jakie mogą być scenariusze, gdy to on będzie spawał konstrukcję budowli drogowej? Oczywiście może się wszystko udać – spawacz postępuje zgodnie



Telefon, główne źródło rozproszenia, zwiększa ryzyko wypadku ponad dwukrotnie. Jak zatem poprawić koncentrację i wyeliminować elementy, które mogą cię rozproszyć?

z zasadami, pomimo że nie posiada doświadczenia. Pracując z innymi, dającymi dobry przykład i pokazującymi właściwe operowanie sprzętem i odpowiedni dobór materiałów, tworzy trwałą i solidną konstrukcję. Ale może mieć złych nauczycieli, którzy nie dbają o bezpieczeństwo i zasady, dają zły przykład. Jaki wtedy może być efekt? W obydwu przypadkach spawacz nabędzie doświadczeń, lecz będą to doświadczenia z dwóch biegunów.

Identyczny problem dotyczy kierowców. Złe przykłady budują złe nawyki.

I tu sprawdza się powiedzenie: „czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci". Jeśli rodzice, dziadkowie nie budowali w dziecku dobrych nawyków, wpajali błędne wzorce i brak poszanowania dla przepisów, to jego zachowania jako kierowcy z natury będą złe. Jeśli ktoś nie zawsze zapinał pasy, wciskał gaz przed skrzyżowaniem, bo właśnie zapaliło się żółte światło, wyprzedzał w niewłaściwy sposób czy parkował, gdzie popadnie, to wychowany na takich wzorcach młody adept kierownicy będzie wykazywał identyczne zachowania. To jeden z powodów brylowania młodych kierowców w statystykach wypadków drogowych. Jednak to nie tylko młodzi posiadacze prawa jazdy powodują zagrożenie na drodze, a problem „doświadczenia", nawyków i niewłaściwych zachowań czy reakcji za kierownicą dotyczy też kierowców z dłuższym stażem. Dlaczego tak jest? Dlatego, że najczęściej nie wiemy, że coś można zrobić lepiej! Wychodzimy z założenia, że skoro mamy prawo jazdy, to umiemy jeździć.

Skupienie i uwaga – podstawowe elementy bezpiecznej jazdy

Koncentracja podczas jazdy to fundament bezpieczeństwa. Nie ma dwóch identycznych sytuacji na drodze i na każdą trzeba mieć rozwiązanie. Koncentrując się i prowadząc pojazd z uwagą, jesteśmy w stanie w ogromnym stopniu zredukować skutki niebezpiecznych sytuacji. Skupienie się na czynnościach kierowcy znacznie poprawia czas reakcji, skraca drogę hamowania w nagłej sytuacji. Jeśli natomiast podczas prowadzenia samochodu interesujemy się wszystkim dookoła, sporo ryzykujemy. Najczęściej rozmawiamy przez telefon, z pasażerami, spożywamy pokarmy czy napoje, rozglądamy się dookoła, podziwiamy widoki, korzystamy w niewłaściwy sposób z systemów multimedialnych.

ERSO opublikowała w styczniu 2024 roku wyniki badań wskazujące wprost, że kierowcy aż 50% czasu w trakcie jazdy spędzają na rozpraszających czynnościach. Największymi zagrożeniami są: korzystanie z telefonu, regulacja radia, rozmowy z pasażerami oraz jedzenie. Telefon, główne źródło rozproszenia, zwiększa ryzyko wypadku ponad dwukrotnie.

Jak zatem poprawić koncentrację i wyeliminować elementy, które mogą cię rozproszyć?

- Postaraj się wyeliminować urządzenia, które mogą zająć twoją uwagę podczas prowadzenia. Skup się wyłącznie na prowadzeniu samochodu.
- Unikaj rozmów telefonicznych i korzystania z telefonu komórkowego. Rozmowa przez telefon jest jednym z głównych źródeł nieuwagi na drodze. Jeśli musisz odebrać lub wykonać telefon, zjedź i zatrzymaj się w bezpiecznym miejscu.
- Skup się na drodze i innych uczestnikach ruchu. Obserwuj uważnie ruch drogowy, sygnalizację świetlną, znaki drogowe i innych kierowców. Przewiduj ich działania i odpowiednio reaguj.
- Przestrzegaj ograniczeń prędkości. Jedź zgodnie z obowiązującymi przepisami drogowymi i dostosuj prędkość do panujących warunków (pogoda, stan nawierzchni, natężenie ruchu).
- Odpoczywaj regularnie. Nie prowadź samochodu, gdy jesteś zmęczony. Przerywaj jazdę co dwie godziny, aby odpocząć i zregenerować się.

To dopiero początek! W następnym numerze o prędkości, przepisach i szkoleniach z techniki jazdy.

ciąg dalszy w następnym numerze

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK**

fot. Piotr Ciechomski

TRZY PIĄTKI

Legendarny model w legendarnych barwach, profesjonalnie przygotowany do sportu i w dodatku regularnie startujący w zawodach, w tym na słynnej Karowej. Bartek urzeczywistnił marzenia ogromnej części fanów Subaru. Czy klasyczna Impreza „555" na żywo nie rozczarowuje?

Na widok tego samochodu najpierw należałoby się uszczypnąć i zastanowić, czy jest prawdziwy. Przecież wygląda zupełnie tak jak wóz z plakatu w pokojach wielu czytelników Magazynu „Plejady". Nie istnieje chyba bardziej klasyczna konfiguracja rajdowej Imprezy. Przedliftingowa „buda" z charakterystycznym przodem z szerokim i niskim grillem, niebieski lakier – ale ciemniejszy od znanego później Blue Mica, złote felgi i żółte kalkomanie. Wśród napisów na nadwoziu nie zabrakło reklamy Pirelli, ale najbardziej znana jest liczba 555. W obecnych czasach reklamowanie tytoniu jest już niemodne, ale nie można nie docenić wkładu tej marki papierosów w motorsport. Nawet największy wróg palenia, omijający wyroby nikotynowe szerokim łukiem, przyzna, że 555 jest kultowe.

Taki samochód jest kojarzony z kronik rajdowych, literatury czy wspomnianych plakatów, a posiadanie go to marzenie, którego realizacja jest możliwa dla nielicznych. Pod domem częściej stają cywilne GT-ki czy STI. Model przygotowany do sportu i zbudowany tak, by wyglądem przypominał legendarne rajdówki, to wielka rzadkość. Ale Bartłomiej Madziara, bohater tego tekstu, nie mógł się oprzeć. Wraz ze swoim tatą, Jackiem, postanowili, że Impreza zjedzie z plakatu prosto do ich garażu.

Moja przygoda z Imprezą zaczęła się od zakupu GF, czyli kombiaczka na zimę. Następnie startowałem nią w KJS na szutrze – opowiada Bartek. To częsty scenariusz – zaczyna się skromnie, ale apetyt rośnie w miarę... jeżdżenia. Trudno oprzeć się urokowi napędu Subaru i specyficznego odgłosu silnika typu bokser. Potem przyszła więc pora na 555 – bo tak właściciel mówi o swoim aucie. Ten egzemplarz nie tylko wygląda jak rajdówka, ale i faktycznie jeździ w motorsporcie. Dokładniej – przede wszystkim w wyścigach górskich. Zresztą wóz z klatką bezpieczeństwa, kubełkowymi fotelami i innymi modyfikacjami zgodnymi z homologacją niezbyt dobrze nadaje się na drogi publiczne. Żywiołem tej Imprezy są imprezy.

Impreza „555" to samochód kojarzony z kronik rajdowych, literatury czy plakatów, a posiadanie go to marzenie, którego realizacja jest możliwa dla nielicznych.

Jeśli chodzi o 555, zacznijmy od tego, że to samochód mojego taty. Ja startuję nim okazjonalnie. Zbudowaliśmy ten pojazd do wyścigów gór-

fot. Piotr Olechomski × 3

skich, gdzie mój tata startował przez trzy pełne sezony, zdobywając dwa tytuły Mistrza Polski. Niestety, z powodów rodzinnych musiał przerwać swoje starty. Samochód stał, więc pojawił się pomysł, żebym to ja wystartował nim w Modlin Rally Show. I tak się zaczęło – opowiada Bartek.

Jak wiadomo, podstawą w projektach tego typu jest znalezienie odpowiednio zdrowej bazy. Tutaj udało się bez problemu, mimo że Impreza z tych roczników to już gatunek na wyginięciu. *Cywilny samochód kupiliśmy od Piotrka Fukowskiego. Bazą była Impreza w wersji Type RA, co najważniejsze – z idealną karoserią* – opowiada Bartek. Type RA to prawdziwy rarytas. 280 KM z dwulitrowego, doładowanego motoru, aktywny dyferencjał DCCD, krótka skrzynia i spartańskie wyposażenie takiej wersji to tylko niektóre z zalet, które sprawiają, że samochód jest idealną podstawą do budowy auta wyczynowego.

Dlaczego w ogóle padło akurat na Imprezę? *To po prostu kultowe auto* – tłumaczy właściciel. Po chwili dodaje, że jak na swoje czasy Impreza była bardzo konkurencyjna i *z bardzo rozbudowaną homologacją*. Jest też jeszcze jeden argument. *Grałem takim autem w Colin McRae Rally!* – uśmiecha się Bartek. Niejeden z nas na pewno też rozchmurzy się na wspomnienie zarwanych nocy przed ekranem, w pogoni za najlepszymi przejazdami wirtualnych OS-ów.

Bartek nie musi jednak poprzestawać na wspomnieniach komputerowych zmagań, bo sporo jeździł również w prawdziwych imprezach. Którą z nich pamięta najlepiej? *Na pewno dwa starty na ulicy Karowej w Rajdzie Barbórka. Dla mnie to spełnienie motoryzacyjnego marzenia. Samo pojawienie się na tym kultowym odcinku to wielka sprawa, do tego tak pięknym i klasycznym samochodem…* – wspomina właściciel.

Dodaje też, że w 2023 roku startował w Polsce i w Europie aż czternaście razy. *Moim głównym programem startów były Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski oraz kilka rund Mistrzostw Europy Centralnej w wyścigach górskich, gdzie startowałem Porsche 911 991.2 GT3 Cup* – opowiada. Subaru też startowało – trzykrotnie. *Ten pojazd jest naprawdę wyjątkowy. Uwielbiamy nim jeździć, ale niestety musimy go trochę oszczędzać ze względu na dostępność części i to, że jest teraz w idealnym stanie* – tłumaczy Bartek. *Każdy start konsultuję z panem Jerzym, który serwisuje naszą Babcię* – wspomina. Patrząc na konfigurację i stan „555" nie da się nie kiwnąć głową z uznaniem. Czy jednak takie auto może mieć jakieś wady?

Każdy samochód ma jakieś wady… Wolę się jednak skupić na zaletach – uśmiecha się kierowca. W takim razie przejdźmy do tego, co w niebiesko-złotej Imprezie jest najlepsze. *Niska masa własna, supernapęd, rewelacyjnie sprawdzający się na luźnych nawierzchniach… No i największy plus tego auta, czyli skrzynia kłowa Modena* – takie kwestie wymienia Bartek zapytany o to, co najbardziej lubi w swoim Subaru. *Cieszę się za każdym razem, gdy wbijam pierwszy bieg i słyszę ten piękny dźwięk* – dodaje. Zapytany o to, czy utrzymywanie wiekowego już auta w należytym stanie jest trudne, odpowiada,

fot. Archiwum bohatera artykułu × 2

Wóz z klatką bezpieczeństwa, kubełkowymi fotelami i innymi modyfikacjami zgodnymi z homologacją niezbyt dobrze nadaje się na drogi publiczne. Żywiołem tej Imprezy są imprezy.

jest do zorganizowania – tak, żebyśmy mogli startować topowo przygotowanym samochodem.

Impreza nie jest jedynym klasycznym, sportowym i unikatowym modelem w garażu Bartka i jego taty. Obydwaj panowie mają zresztą podobny gust. Wspólnie uzgadniają zakupy i wspierają się w kwestii startów w motorsporcie. *Mamy Lancera Evo VI, BMW M3 czy Opla Calibrę Turbo. Sam ścigałem się w WSMP BMW E30. Bardzo lubię*

fot. Piotr Olechomski

że na ten temat powinni wypowiedzieć się moi wspaniali mechanicy, czyli Konrad i Jerzy Dwoiczko. Ja sam nie zajmuję się serwisowaniem, ale dla nich nie ma rzeczy niemożliwych. Z częściami jest coraz trudniej, ale dla tych panów wszystko klasyczne samochody – niestety często po przejechaniu się niektórymi z nich czar pryska – opowiada Bartek, zawodowo związany nie z motoryzacją, a z budową i remontami mostów. Bynajmniej nie napędowych.

fot. Piotr Ciechomski × 2

Nie da się ukryć, że niektórzy „plakatowi superbohaterowie" rozczarowują, gdy ma się okazję poznać ich na żywo, odpalić silnik i zabrać na rundkę. W przypadku Subaru nie można na szczęście mówić o pryskającym czarze. „555" to nie jedyne auto z Plejadami w logo, jakie stoi w garażu bohaterów tego tekstu. *Mamy w rodzinie kilka Subaru. Jeśli chodzi o ciekawe projekty, budujemy np. replikę 22B, ale jako pojazd cywilny* – usłyszałem. Widoczny na zdjęciach projekt z trzema piątkami jest już zakończony. Nie będzie więcej modyfikacji. Właściciele muszą tylko utrzymywać swoją motorsportową maszynę w topowej formie. *To nie jest wcale trudne, gdy ma się tak świetną ekipę mechaników* – podkreśla Bartek.

Przepiękna Impreza jest więc w dobrych rękach i ma... ciekawe życie. To w końcu samochód wprost stworzony do pokonywania zakrętów z gazem wciśniętym do podłogi, przechodzenia z jednego czterokołowego poślizgu w drugi, i do jazdy na czas. Miło jest widzieć, że piękne, „plakatowe" auto nie jest tylko garażową ozdobą zbierającą kurz. Przy tym wszystkim jest użytkowane z głową, prowadzone przez dobrych kierowców, świetnie serwisowane i zadbane. „Babcia" nadal potrafi i lubi wygrywać. I nadal jest gwiazdą. Świetnie dogaduje się chociażby z „Panią Karową".

TEKST I ZDJĘCIA: **KAMIL OSKROBA**

LEŚNIK NA KRAŃCACH SKANDYNAWII

Po 5-letniej przerwie od dalekich podróży udało mi się zrealizować wyprawę do pięknych skandynawskich zakątków, o których marzyłem od dłuższego czasu. Wraz z kolegą z czasów liceum dotarliśmy do wyznaczonego celu. A w tą niezwykłą podróż wybraliśmy się Foresterem SG, który na co dzień pomaga mi w wykonywaniu obowiązków służbowych pracy leśnika w terenie.

Ubiegłoroczny kalendarz tak się ułożył, że na realizację swoich podróżniczych pasji mogłem zagospodarować 11 dni. Układając plan, chciałem wypełnić je maksymalnie. Główne punkty programu miałem zaznaczone na mapie z dużym wyprzedzeniem. Sukcesywnie uzupełniałem je kolejnymi ciekawostkami. Najmocniej inspirowały mnie widoki skandynawskiej natury, szczególnie miejsca z dalekiej północy. Pierwotny plan zakładał rozpoczęcie wyprawy od strony zachodniej, jednak szczegółowa analiza prognozy pogody tuż przed wyjazdem była głównym czynnikiem odwrócenia kierunku podróży.

W poniedziałkowy poranek dokończyliśmy pakowanie samochodu. Spakowaliśmy w nim wszystkie najpotrzebniejsze rzeczy. Oczywiście nie da się zabrać wszystkiego, ale nauczony zawodowym doświadczeniem wiem, że w podróży – tak jak w lesie – trzeba być gotowym na wszystko. Pierwszego

POMYSŁ NA URLOP

cel:	Rovaniemi, Nordkapp oraz Lofoty
start:	Strużyna (warmińsko-mazurskie)
dystans:	7315 km
czas:	11 dni
noclegi:	namioty
koszty:	paliwo, jedzenie, zwiedzanie

dnia chcieliśmy dotrzeć do Estonii, przenocować nad Bałtykiem, aby rano mieć krótki odcinek do promu Tallin – Helsinki. Od początku zakładaliśmy, że o ile pozwolą warunki, będziemy wybierać miejsca do nocowania pod namiotami, aby w pełni skorzystać z możliwości, jakie zapewnia Skandynawia. Obowiązuje tu bowiem prawo do swobodnego korzystania z natury, tzw. Allemannsretten, który mówi o tym, że człowiek jest integralną częścią przyrody, dlatego powinien mieć do niej nieograniczony dostęp, zawsze z poszanowaniem jej praw. Wyposażyliśmy się w turystyczną kuchenkę gazową oraz lodówkę samochodową zasilaną z gniazdka w bagażniku.

Wizytę w Helsinkach wykorzystaliśmy także na krótkie zwiedzanie atrakcji miasta. Finlandia kojarzy się ze skokami narciarskimi, więc po drodze odwiedziliśmy skocznie w Lahti oraz Kuopio. Trasę tak zaplanowałem, aby przejeżdżać w pobliżu urokliwych jezior południowej Finlandii. W słoneczną pogodę są tam wspaniałe warunki do zrobienia ciekawych zdjęć zarówno z ziemi, jak i z góry (z drona).

Noc w okolicach Kuopio była ostatnią, kiedy faktycznie zrobiło się ciemno, kolejne były już „białe", ze słońcem chowającym się za horyzontem na krótko. Gdy aplikacja mapowa zaproponowała zamiast trasy asfaltowej blisko 30 km drogi szutrowej, nie protestowałem, propozycję przyjąłem z zadowoleniem.

W Skandynawii obowiązuje prawo do swobodnego korzystania z natury, tzw. Allemannsretten.

Ten przejazd, oczywiście bardzo spokojny, był dodatkową atrakcją dla kierowcy, miłośnika motorsportu. Zrozumiałem, dlaczego tak dużo świetnych kierowców pochodzi z Finlandii – mają idealne warunki do rozwijania swoich talentów zarówno w okresie letnim, jak i zimowym. Rozbijając namioty w miejscach z dala od cywilizacji, przydatna była aplikacja udostępniająca lokalizacje kempingów. Dzięki niej szybko mogliśmy odnaleźć miejsca do skorzystania z prysznica.

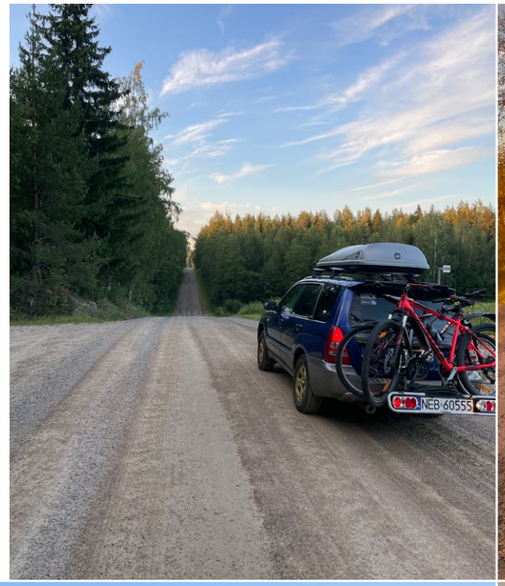
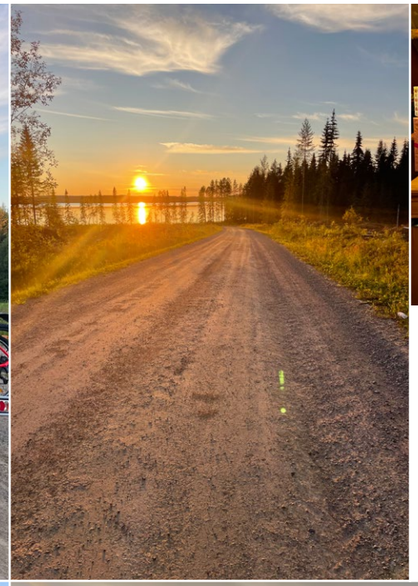
Po drodze do Rovaniemi zatrzymaliśmy się w Kemi, aby spojrzeć na Bałtyk od strony północnej. Do wioski Mikołaja dotarliśmy w wyjątkowych okolicznościach, tego dnia termometr wskazywał 32°C. Do tego miejsca bardziej pasuje minus niż plus. Nie trzeba czekać do grudnia, żeby poczuć atmosferę świąt, również w lipcu miejsce to zapewnia niezapomniane wrażenia. Im dalej na północ, tym bardziej trzeba być czujnym za kierownicą. Realnymi gospodarzami dróg są renifery i to im trzeba ustępować pierwszeństwa. Poza odcinkami leśnymi kilkukrotnie pojawiły się na ulicach lokalnych miasteczek, doskonale wpisując się w północne krajobrazy.

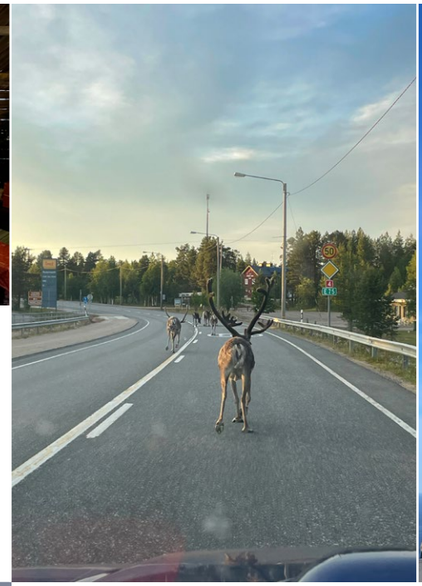
Za kołem podbiegunowym bardzo popularne są stacje samoobsługowe, dlatego obecnie najwygodniej korzystać z karty Revolut. Gotówka staje się coraz mniej przydatna. Potwierdza się zasada, że im bardziej wymagające warunki, tym popularność aut spod znaku Plejad wzrasta. Popularność Subaru w północnej części Finlandii i Norwegii można porównać do tej z górzystej Szwajcarii. Spotkać tam można auta bardzo różnych generacji.

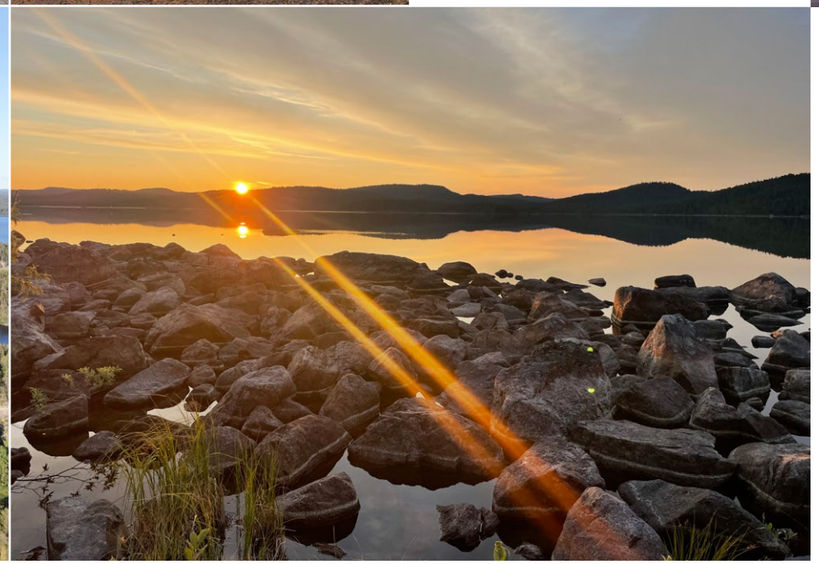
Po trzech dobach od wyjazdu dotarliśmy na Nordkapp, zwanego Przylądkiem Północnym. Po zrobieniu tradycyjnych zdjęć przy pomniku kuli ziemskiej warto zatrzymać się tu na dłużej i skorzystać z atrakcji, jakie zapewnia ten najbardziej wysunięty na północ Europy punkt, do którego można dotrzeć pojazdem mechanicznym. Warte odwiedzenia jest m.in. kino wyświetlające film o Nordkappie.

Nie byłoby w pełni udanej wyprawy bez smaków lokalnej kuchni. Najmilej wspominam dorsza atlantyckiego, którego miałem przyjemność spróbować tuż pod Przylądkiem Północnym. Była również okazja do rozmowy z osobami pracującymi w tym miejscu. Natura na tej wysokości geograficznej jest piękna, ale również bardzo wymagająca. Pomimo niezachodzącego słońca ciepłe dni to wyjątkowa rzadkość, nawet w maju bliżej do warunków zimowych niż wiosennych.

Kolejny ważny przystanek w trakcie tej podróży to Tromsø – największe miasto północnej Nor-





wegii, urokliwie położone na wyspie i otoczone górami. Szczęśliwie pogoda także i tu dopisała. W trakcie zachodu słońca mieliśmy przyjemność spoglądać na miasto z górnej stacji kolejki linowej. To miasto zachwyca nie tylko swoim wyjątkowym położeniem, ale również infrastrukturą. Oprócz potężnych mostów są tutaj długie tunele, zarówno pod wodą, jak i pod samym miastem, a także duże podziemne ronda. Wiele rozwiązań zastosowanych w tym mieście zobaczyłem po raz pierwszy. Miejsce ma potencjał do planowania innych podróży. Osoby, które nie lubią dalekich wypraw samochodem, mogą tu dolecieć samolotem, a dalej wyruszyć pojazdem kołowym lub drogą wodną.

Następnym magicznym zakątkiem Norwegii, w który się udaliśmy, był archipelag Lofoty. Optymalnie byłoby poświęcić na to miejsce minimum tydzień, my byliśmy tylko 2 dni, ale zobaczyliśmy kilka kluczowych miejsc. Jako operator drona, a kolega fan piłki nożnej na samym początku odwiedziliśmy jedno z najpiękniej położonych boisk piłkarskich w niewielkiej wiosce rybackiej Henningsvær. Sam dojazd do tego miejsca jest piękny. Z powodu dużego prawdopodobieństwa opadów deszczu kolejnego dnia jeszcze późnym wieczorem chciałem wejść na Reinebringen. Na szczyt prowadzi 1600 tzw. schodów do nieba, ale panorama na archipelag Moskenes, rybacką osadę Reine i fiordy zapewnia wyjątkowe wspomnienia. Kilka minut po wejściu na szczyt pojawiła się gęsta mgła uniemożliwiająca zrobienie jakiegokolwiek zdjęcia. Warto było poczekać od północy do 2:00, gdy opadająca mgła zapewniła jeszcze piękniejsze widoki. W lipcu jest tu widno przez całą dobę. Kolejnego dnia, w niedzielę, chcieliśmy zrobić dłuższą przerwę Foresterowi i przesiąść się na rowery, by podziwiać kolejne zakątki Lofotów. Deszczowa prognoza potwierdziła się, musieliśmy ograniczyć tę aktywność i poszukać innych atrakcji. Niezależnie od pory na Lofotach łatwo znaleźć coś ciekawego. Jako miłośnik zimowej aury dotarłem do lodowego baru w miejscowości Svolvaer. Jest on wypełniony różnymi rzeźbami oraz innymi atrakcjami ze śniegu i lodu, a co najważniejsze – jest czynny okrągły rok.

Kolejnego dnia pogoda poprawiła się, więc był to świetny moment na zrealizowanie kolejnej pieszej wyprawy, tym razem na plażę Kvalvika, do której prowadzi jedynie pieszy szlak, częściowo po drewnianych deskach, a częściowo jedynie po śliskich kamieniach. Widoki rekompensują wszystkie trudy. Warto wygospodarować czas i wspiąć się na pobliski szczyt Ryten.

Na Reinebringen prowadzi 1600 tzw. schodów do nieba, ale panorama na archipelag Moskenes, rybacką osadę Reine i fiordy zapewnia wyjątkowe wspomnienia.

Z Å, malutkiej miejscowości na krańcu Lofotów, promem dostaliśmy się do Bodø i w tych okolicach mieliśmy ostatni nocleg na północ od koła podbiegunowego. Na wysokości kręgu polarnego zrobiliśmy krótki przystanek na pamiątkowe zdjęcia z widokiem na nieco oddalone, ciągle ośnieżone białe szczyty. Opuszczając to miejsce, mieliśmy poczucie, że jeszcze kiedyś powrócimy na daleką północ, najprawdopodobniej liczniejszą ekipą.

Norwegia słynie z pasjonujących wypraw wędkarskich, na wyspie Vega odwiedziliśmy polskich znajomych, którzy spędzali tam 2 tygodnie wypływając na połowy. Niestety tego dnia warunki pogodowe (silny wiatr) uniemożliwiały tę aktywność. Ostatniego dnia pobytu w Norwegii pojawiliśmy się na Trasie Atlantyckiej oraz przepięknej górskiej serpentynie, Drodze Trolli. Mgła w ciągu kilku minut ograniczyła nam widoczność do minimum, dodając jeszcze więcej tajemniczości tej trasie. Powrót na prom do szwedzkiego miasta Ystad dłużył się, pomimo że prowadziły do niego drogi ekspresowe oraz autostrady. Po prostu brakowało tak mocno urozmaiconych widoków, które towarzyszyły nam w poprzednich dniach.

Na podstawie własnych doświadczeń wiem, że można mieć ciekawe plany, ale problemy z ich realizacją nawet przez błahe komplikacje. W tej podróży były same pozytywne zaskoczenia. Forester z 2003 roku, pomimo swojego wieku i znacznego przebiegu (blisko pół miliona km), a także intensywnej eksploatacji w terenie świetnie sprawdził się na trasie, nie tylko pod względem bezawaryjności, ale również pod względem użyteczności przemyślanej przez inżynierów Subaru konstrukcji. Duża liczba schowków ułatwiła właściwe rozłożenie ekwipunku, wszystkie 3 gniazda elektryczne były wykorzystywane (z tyłu lodówka, w środku ładowanie baterii drona oraz kamery, a z przodu – telefony). To szczególnie ważne podczas nocowania pod namiotem, bez dostępu do sieci elektrycznej. Dzięki masce wykonanej z aluminium zredukowana jest zbędna masa, a dodatkowo maska dobrze się sprawdza jako miejsce do startu i lądowania drona.

Bardzo dziękuję koledze Mateuszowi za wsparcie w realizacji tej wyprawy oraz za to, że wytrzymał ze mną 11 dni pomimo narzucania przeze mnie intensywnego tempa podróży. Były noce, że spaliśmy tylko po 4 godziny, ale dla tylu wrażeń i wspomnień warto było. Pozdrawiam Maćka, poprzedniego właściciela, z którym poznaliśmy się na Zlocie Plejad w 2019 roku, i dziękuję, że przez 8 lat tak dbał o ten samochód, że pomimo wieku można nim pojechać i wrócić praktycznie wszędzie. Dziękuję również instruktorom Szkoły Jazdy Subaru – dzięki wizytom na Torze Kielce byłem bardziej świadomym kierowcą, wiedziałem, jakich błędów należy uniknąć w planowaniu podróży, jej realizacji oraz jak skutecznie przewidywać zagrożenia czyhające na nas na drodze.

Forester, pomimo swojego wieku i znacznego przebiegu (blisko pół miliona km), a także intensywnej eksploatacji w terenie świetnie sprawdził się na trasie, nie tylko pod względem bezawaryjności, ale również pod względem użyteczności.

KILKA PRAKTYCZNYCH WSKAZÓWEK DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO SKANDYNAWII

Tankowanie
Benzyna jest o około 40% droższa niż w Polsce, gaz około 70%, stacji z LPG niewiele, można je znaleźć za pomocą aplikacji.

Wyżywienie
Żywność jest bardzo droga, dlatego produkty nadające się do przechowywania warto kupić w Polsce.

Drogi
W Skandynawii jeździ się bardzo wolno, jest dużo ograniczeń, fotoradary, mandaty za prędkość są bardzo wysokie. Ma to swoje zalety, spalanie jest niewielkie, dłużej można podziwiać otaczające widoki.
Znaczna część dróg, tuneli, mostów w Norwegii jest płatna, dlatego warto zarejestrować swój pojazd na platformie Epass24.

Noclegi
Do wyszukiwania kempingów również warto ściągnąć aplikację. Koszt za dobę to równowartość około 40 zł/osobę.

TEKST: **MIKOŁAJ ADAMCZUK**

CAŁE PODIUM NA NIEBIESKO
I RAJDÓWKI POD MUREM CHIŃSKIM

W 1993 roku Subaru zajęło pierwsze trzy miejsca w jednym z najtrudniejszych rajdów swoich czasów. Oto historia sukcesu na wyboistej trasie z Hongkongu do Pekinu, w której pojawiają się takie nazwiska jak Vatanen i McRae.

Chiny. Drugi pod względem liczby ludności kraj na świecie (wciąż trudno się przyzwyczaić do tej „rewolucji" w statystykach wkuwanych przez uczniów na geografii) jest obecnie prawdziwą motoryzacyjną potęgą. Chińskie marki stają się coraz silniejsze i bardziej innowacyjne. Chiński kapitał coraz częściej wchodzi do gry, wykupując udziały w utytułowanych firmach. Trzy dekady temu samochodowy krajobraz Państwa Środka prezentował się jednak zupełnie inaczej. Powiedzmy, że zdecydowanie bardziej... rowerowo. Chiny zupełnie nie kojarzyły się też z motorsportem.

A co, jeśli powiem, że właśnie w tym kraju odbył się jeden z najtrudniejszych i najbardziej efektownych rajdów? Etap pod Murem Chińskim i „bączki" kręcone przez zwycięzcę na placu Tienanmen – to brzmi jak opis scen z filmu, ale było rzeczywistością. Subaru grało tu główne role, budując swoją legendę, prezentując ikoniczne barwy i wygrywając kolejny etap odwiecznej rywalizacji.

Zacznijmy od początku. Jest 23 października 1993 roku. Właśnie startuje kolejna – pierwsza po sześcioletniej przerwie – edycja Rajdu Hongkong-Pekin. To impreza kandydująca do tego, by stać się częścią Rajdowych Mistrzostw Azji i Pacyfiku. Mówimy o wyczerpującej dla kierowców i sprzętu trasie liczącej ponad 3200 kilometrów. Reprezentacja Subaru na starcie ustawionym na terenie portu w Hongkongu była liczna. Wystawiono sześć aut – jedno niewielkie Vivio RX-R i pięć Legacy RS.

Rajdowa kariera kanciastego sedana trwała już wtedy od trzech lat.

Legacy RS było pierwszym modelem zmodyfikowanym dla Subaru przez firmę Prodrive. Debiut znanego i lubianego samochodu odbył się

w 1990 roku podczas Rajdu Safari, a jego załoga pierwszy raz stanęła na podium w 1991 roku podczas rundy WRC w Szwecji. Rok później Ari Vatanen i Colin McRae kilkukrotnie docierali do mety różnych imprez w doskonałym czasie. Ale w 1993 roku kariera Legacy dobiegała już końca, a w blokach startowych rozgrzewała się Impreza – samochód, dzięki któremu w siedzibie marki wielokrotnie strzelały korki od szampana na wieść o rajdowych sukcesach, a klienci nierozerwalnie kojarzyli firmę z WRC.

W porcie w Hongkongu wystawiono jednak jeszcze Legacy. Jego silnik 2.0 wytwarzał 290 KM i 392 Nm. Mówimy oczywiście o konstrukcji typu bokser, z czterema cylindrami i turbodoładowaniem. Stały napęd na cztery koła to również element „pakietu obowiązkowego" marki Subaru. Moc przekazywała pięciobiegowa skrzynia ręczna, a cały samochód gotowy do startu ważył ok. 1100 kg.

Kto założył kombinezony i zasiadł w kokpitach rajdowych Legacy, by podbić chińskie OS-y? Dwa pierwsze nazwiska są znane doskonale wszystkim miłośnikom rajdów. Mowa o Arim Vatanenie (pilotowanym przez Bruno Berglunda) i Colinie McRae (w załodze z Derekiem Ringerem). Trzeci zawodnik – Peter „Possum" Bourne (pilotował go Tony Sircombe) – to nowozelandzki kierowca, mający już wtedy na koncie m.in. zwycięstwo w lokalnych mistrzostwach. Jego pseudonim wziął się od angielskiego określenia na kitankę lisią, znaną też jako kuzu. To takie zwierzątko omijał Peter, gdy w młodości rozbił Humbera 80 swojej mamy... Koledzy nie dawali mu potem spokoju, bez przerwy z tego żartując. Ksywka się przyjęła.

Sezon 1993 nie był jednak łatwy dla Bourne'a. Kilka miesięcy wcześniej w strasznym wypadku podczas Rajdu Australii zginął jego najlepszy przyjaciel i pilot, Rodger „Roj" Vincent Freeth. „Possum" siedział wtedy za kierownicą. Po zdarzeniu postanowił zakończyć karierę. Uległ jednak namowom rodziny swojego zmarłego kolegi i zdecydował, że będzie startował dalej.

W pozostałych Legacy, które wystartowały w Rajdzie Hongkong-Pekin, jechały chińskie załogi. Wszystkie egzemplarze były pomalowane w sposób, który fani Subaru rozpoznają na pierwszy rzut oka – czyli w barwy sponsora, State Express 555. Logo marki luksusowych papierosów można było zobaczyć na bolidach Formuły 1 albo podczas igrzysk olimpijskich, ale to ich obecność na rajdowych Subaru sprawiła, że firma stała się rozpoznawalna, a trzy piątki do dziś są wykorzystywane przez miłośników marki na przykład... przy tworzeniu nicków na forach internetowych.

Rajd był niezwykle trudny i wymagający nie tylko dla maszyn i załóg, ale i dla ekip, które musiały sprostać licznym wyzwaniom logistycznym. Planowanie wykorzystania części i ich dostarczanie, wykonywanie napraw w trudnych warunkach, a do tego wszystkiego zmienna pogoda – nie było łatwo, zwłaszcza gdy dodamy do tego różnice kulturowe i językowe, wówczas doskwierające teamom z drugiego końca świata o wiele mocniej niż obecnie. To przecież nie były ani czasy powszechnej znajomości angielskiego, ani translatorów w telefonach komórkowych (w czym?!). Przygotowania do wyprawy trwały wiele miesięcy.

Na starcie stawiły się też załogi wystawione przez odwiecznego rywala marki z Plejadami w logo, czyli Mitsubishi. Lancery Evo I zostały przygotowane przez firmę Ralliart. Za kierownicą jednego z nich wystawiono dwukrotnego zwycięzcę rundy WRC w Wybrzeżu Kości Słoniowej, Kenijiro Shinozukę, uznawanego za specjalistę od nierównych, szutrowych nawierzchni. Na prawym fotelu zasiadł Fin, Pentti Kuukkala. W rajdzie startowały też załogi w Nissanach Pulsarach, Mitsubishi Galantach, Hondach Civic i Toyotach Corollach. Nie zabrakło nawet Lancii Delty Integrale i Forda Sierry RS Cosworth. Ruszyli!

Po opuszczeniu Hongkongu każdego dnia załogi pokonywały po cztery lub pięć etapów i ok. 600 kilometrów. Teamy serwisowe spieszyły się, by dotrzeć na czas do punktów nocowania – czyli być tam przed zawodnikami. Musiały zabrać ze sobą wszystko, co mogło się przydać. Oprócz wspomnianych części zamiennych mówimy tu też o oponach, paliwie czy żywności.

Jak wyglądała trasa rajdu? Bardzo różnorodnie. Było to kolejnym wyzwaniem dla załóg. Niektóre fragmenty składały się z wyboistych, zdradliwych tras pokrytych szutrem – jak w Rajdzie Akropolu. Nie brakowało też tras wyglądających jak te z Rajdu Safari, z szybkimi odcinkami biegnącymi przez otwartą przestrzeń. Zdarzały się też odcinki górskie.

Subaru jechały szybko i skutecznie. Nie obyło się jednak bez kłopotów. Ari Vatanen miał problemy z elektryką w swoim Legacy. Zabrało to cenne minuty nie tylko jemu, ale i Colinowi McRae, który zatrzymał się, by pomóc. W końcu udało się jednak przywrócić „właściwą" kolejność w rajdzie. To oznacza, że Subaru znajdywały się na trzech pierwszych pozycjach. Całe podium dla Plejad! Właśnie w takim ustawieniu załogi dotarły do mety ostatniego odcinka – tego pod Murem Chińskim. Po drodze nie zabrakło chwili grozy, gdy pędzący Ari Vatanen natchnął się na Nissana Pulstara GTi-R Hiroshiego Nishiyamy, który skręcił w złym kierunku i pomylił drogę.

29 października 1993 roku wszystko było już jasne. Zwyciężyła załoga Vatanen/Berglund, meldując się na mecie z czasem 5:13:40. To o włos szybciej niż w przypadku załogi McRae/Ringer, tracącej do wygranych zaledwie 19 sekund (na tak długim dystansie!). Na trzecim miejscu uplasowali się „Possum" i Sircombe, którym brakowało do Vatanena i Berglunda nieco ponad trzech minut. Za podium wylądowali Shinozuka i Kuukkala w Lancerze, ze stratą 20 minut do triumfatorów. Na miejscu piątym w klasyfikacji generalnej zanotowano załogę w Subaru Vivio RX-R (przejechanie trasy zajęło im 6 godzin i 4 minuty), a szóstą pozycję zajęło kolejne Legacy, tym razem z chińską załogą Lu Ning Jun/Chen Xue Zhong.

Dla Vatanena – ku rozpaczy chińskich towarzyszy świętującego sukces poślizgami na placu Tiananmen – było to pierwsze zwycięstwo w rajdzie etapowym po potwornym wypadku, jaki przeżył w Argentynie osiem lat wcześniej. Widok trzech załóg z Subaru na podium przeszedł do historii i pomógł w ugruntowaniu pozycji tej marki w motorsporcie i nie tylko.

Co stało się z Rajdem Hongkong-Peking? Był ostatnim wydarzeniem tego typu – czyli podzielonym na etapy – które liczyło się jako runda mistrzostw FIA. Stał się elementem Rajdowych Mistrzostw Azji i Pacyfiku i odbył się potem jeszcze dwukrotnie, a w jego ostatniej edycji w 1995 roku Richard Burns i Robert Reid jadący Imprezą zajęli trzecie miejsce. W 1997 roku został zastąpiony bardziej konwencjonalnym Rajdem Chin.

Potrójny sukces sprzed ponad trzech dekad warto wspominać. Niebieskie podium i radość zwycięzcy na placu Niebiańskiego Spokoju to naprawdę malownicze obrazki, wieńczące jeden z najtrudniejszych rajdów w historii. Legacy zostało godnie pożegnane.

TEKST: **MARCIN KLEJDYSZ**

ELITARNA ORKIESTRA DO ZADAŃ SPECJALNYCH

Po hucznym roku jubileuszowym, podbojach krajów arabskich, spotkaniach z artystami klasy „premium" przyszedł czas na podsumowania, ale i rozpęd nowych programowych pomysłów. Wydaje się, że „Beethoveńczycy" jedli chleb już z każdego artystycznego pieca, ale czy rapowanie symfoniczne lub poszukiwania źródłowych etnicznych brzmień przy użyciu współczesnych instrumentów poza kultową klasyką nie jest ekscytującą podróżą w nieznane? Ale po kolei.

Zapowiadane i długo wyczekiwane spotkanie ze światowej sławy pianistą Lang Langiem okazało się punktem kulminacyjnym jubileuszu 20-lecia Orkiestry Akademii Beethovenowskiej, który zaowocował zawiązaniem bliskiej współpracy z King Abdulaziz Center for World Culture – Ithra w saudyjskim Ad Damam.

Arabska i międzynarodowa publiczność wysłuchała aranżacji i interpretacji najbardziej znanych motywów muzycznych, które w 100-letniej karierze Disney Studio wpadały w ucho wielu pokoleniom. Lang Lang zaprezentował materiał z wydanej dla Deutshe Gramophone płyty pod epickim tytułem „Disney Book". Nie brakło

Gościnność Arabii Saudyjskiej, otwierającej się na zdobycze wysokiej kultury muzycznej Zachodu, towarzyszyła artystom na każdym kroku.

tu cytatów z takich produkcji jak „Beauty & The Beast", „Alladyna" aż po wzruszające „Can You Feel The Love Tonight" z „Króla Lwa" czy słynne songi z „Krainy Lodu". Solista docenił niezwykły potencjał energetyczny orkiestry z Krakowa, wszedł z nią w serdeczny dialog, co było widać i słychać od pierwszej próby.

fot. Action Studios/Ithra

fot. Action Studios/thhra

Gościnność Arabii Saudyjskiej, otwierającej się na zdobycze wysokiej kultury muzycznej Zachodu, towarzyszyła artystom na każdym kroku. Jakże kontrastowym był dla orkiestry powrót spod saudyjskich palm do zaśnieżonej grudniowej Polski.

Bolek i Lolek symfonicznie

Akademia Pana Beethovena to autorski cykl Orkiestry Beethovenowskiej skierowany do najmłodszych. Po „Ptasich plotkach" Lutosławskiego „Reksiem symfonicznie" artyści znów odświeżyli pamięć o bielskich urwisach, które kształtowały pokolenia. W Tarnowie i Krakowie najmłodsi melomani entuzjastycznie przyjęli „Bolka i Lolka symfonicznie". W tej odsłonie specjaliści ze Studia Filmów Rysunkowych w Bielsku-Białej przeprowadzili widownię przez tajniki powstawania animacji filmowych oraz sekrety dubbingu i podkładania muzyki pod obraz. Orkiestra w tym i przyszłym roku będzie kontynuować ten cykl, tym razem w środkowej i północnej Polsce.

Akademia Pana Beethovena to autorski cykl Orkiestry Beethovenowskiej skierowany do najmłodszych.

Sukcesja wielkiego tenora

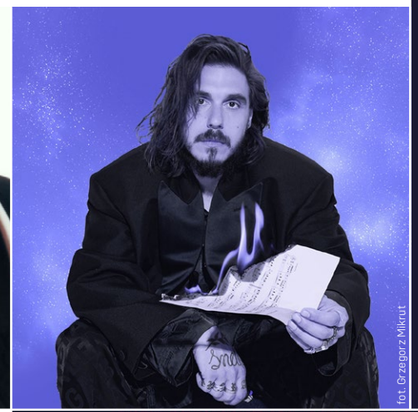
Na zakończenie roku na gigantycznej scenie przy Stadionie Śląskim artyści OAB towarzyszyli wschodzącej gwieździe pop rodem z Toskanii. Mateo Bocelli, jeden z synów legendarnego tenora Andrei Bocellego, pożegnał odchodzący i przywitał z nimi Nowy Rok w ponadczasowym utworze „Caruso". Nic nie wskazuje na to, że Mateo pójdzie w ślady operowej estetyki ojca, lecz zamierza podbić świat własnym muzycznym pomysłem. W czerwcu trasa polska tego artysty z udziałem OAB w Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu. Warto obserwować tego 27-latka!

fot. Piotr Sieprawski

Z nowym rokiem

Po dwudziestu latach Orkiestra Akademii Beethovenowskiej w swoich rezolucjach noworocznych stawia ponad wszystko na elitarność programową, jakość i muzyczne innowacje. Pośród klasycznych standardowych działań projekty specjalne i eksperymentalne na stałe zagoszczą na salach koncertowych. Pierwszą jaskółką będzie jubileusz 10-lecia Tauron Areny Kraków, gdzie znany młodszej generacji melomanów polski raper MIUOSH wspólnie z Janem Stokłosą zaaranżuje opowieść o Krakowie i jego twórcach. 5 kwietnia w Tauron Arenie połączymy siły silnego symfonicznego brzmienia z wyzwoloną opowieścią MIUOSHA bazującego na znanych przebojach Wodeckiego, Zauchy, Grechuty i Kory. Oprócz wspomnianych artystów przeboje wszech czasów w innowacyjnej odsłonie wykonają: Bela Komoszyńska, Grubson, Julia Pietrucha, Mery Spolsky, Renata Przemyk, Natalia Szroeder, Wiktor Waligóra, Krzysztof Zalewski, Kuba Badach i Beata Kozidrak. Organizatorzy mają ambicje, by koncert pod nazwą „To Kraków tworzy metamorfozy" zaprezentować w całej Polsce.

fot. Jakub Janecki



fot. Grzegorz Mikuit

Festiwalowe wschody słońca

Idąc za stylistycznym ciosem, Orkiestra Beethovenowska wyjdzie w tym roku na wakacyjną bałtycką plażę, przed kilkudziesięciotysięczną widownię! Kołobrzeg w lipcu to XX edycja Sunrise Festival! Wspólnie z DJ-em i producentem muzycznym Gromeem symfonicy z Krakowa zaprezentują program łączący przeboje Orchestonu z dedykowanymi festiwalowi nowymi opracowaniami.

Navia

Nową muzyczną drogą będzie również poszukiwanie źródeł muzycznych tradycji w słowiańskiej mitologii wedyjskiej i odniesienie się do pradawnego pojęcia nieba – świata istot duchowych. Narodziny nowej kooperacji z etno-jazzowym twórcą Przemkiem Sokołem i jego Sokół Orchestra to wyprawa w świat muzyki oparta na najstarszej, archaicznej, surowej skali pięciu dźwięków, czyli pentatonice. Zestawimy nietypowe brzmienia liry korbowej, zespołu jazzowego ze współczesną symfoniką. Oprócz takich przedchrześcijańskich zabytków z terenów dzisiejszej Polski jak pieśń obrzędowa „Oj Chmielu, Chmielu" opracowane zostaną utwory „Rutka", „Ulietaj" czy „Navia". „Navia" to również tytuł pełnego albumu formacji Sokoła, wydany przez Mystic Production. Koncerty w Krakowie planowane są już na jesień.

fot. Dina Sokół Buturajac

Po dwudziestu latach Orkiestra Akademii Beethovenowskiej w swoich rezolucjach noworocznych stawia ponad wszystko na elitarność programową, jakość i muzyczne innowacje.

Nieśmiertelna muzyka filmowa

W dialogowaniu z brytyjską publicznością legendarna Royal Philharmonic Orchestra obnaża powtarzające się naciski widowni dotyczące jeszcze większej eksploracji muzyki symfonicznej z kina. Oczywiście to sygnał, który docelowo ma wesprzeć dobro poznania arcydzieł Beethovena, Brahmsa czy Mahlera. Nie można takiego głosu lekceważyć, więc Orkiestra Akademii Beethovenowskiej, często zapraszana przez hollywoodzkich producentów do nagrań ścieżek filmowych, wychodzi naprzeciw potrzebom polskiej publiczności. Sukcesy poprzednich lat każą zdywersyfikować program i pomysły, ale dzieła największych mistrzów

fot. Marcin Kiejdysz

warto przypominać ciągle. Nie będzie inaczej w 2024 roku. Rozpoznawalna od 3 lat seria „The music of Hans Zimmer & John Williams & Ennio Morricone" dotrze w tym roku również do Gdyni, Krakowa, Poznania, Warszawy. Całość wybrzmi pod dyrekcją Macieja Sztora oraz z udziałem piosenkarki Agnieszki Przekupień, która użyczyła głosu do disnejowskiej produkcji „Frozen II".

Nie zabraknie też Orkiestry Akademii Beethovenowskiej na kultowym już święcie, czyli kolejnej odsłonie Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie!

Les Prodigieuses, czyli Cudowny

Nagrania w Radiu Kraków dla wielkiego kina w kalendarium OAB stają się codziennością.

Zeszłoroczne nagrania do komediodramatu psychologicznego „Les Prodigieuses" Frédérica Potiera z muzyką Dana Levy'ego dla Orange oraz Apollo Studio, jak również mroczna historia detektywa „Forsta" dla Netflix Polska z soundtrackiem Maćka Dobrowolskiego otwierają orkiestrze drzwi do obiecujących amerykańskich produkcji, takich jak „Night of the Zoopocalypse" czy „Desert Warrior". Zachodni kompozytorzy już dawno zwrócili uwagę na jasne, charakterystyczne brzmienie instrumentów smyczkowych OAB, co według takich mistrzów dźwięku jak kilkukrotnie nominowany do Oscara Denis S. Sands czy legenda Abbey Road Andreas Duddamn jest wyjątkowym atutem dla realizacji specyfiki muzyki filmowej.

Czuły Chopin w TWON & NOSPR

W najbardziej kultowych polskich miejscach dedykowanych wysokiej kulturze muzycznej, czyli w warszawskim Teatrze Wielkim, Operze Narodowej oraz w niezwykłej akustycznej sali koncertowej NOSPR w Katowicach po raz pierwszy zabrzmią „Czułe struny" Natalii Kukulskiej. Solistka wspólnie z Orkiestrą Beethovenowską zaprezentuje aranżacje dzieł Chopina autorstwa Krzysztofa Herdzina, Adama Sztaby, Nikoli Kołodziejczyka i Pawła Tomaszewskiego. Współpraca z jedną z największych polskich agencji koncertowych Prestige MJM jest gwarantem jakości i wielkiego rozmachu tych produkcji. Będziemy ich świadkami 20 i 29 kwietnia br.

Wielki Bocelli znów w Polsce

Również na zaproszenie Prestige MJM Orkiestra Beethovenowska ponownie pokaże moc inspiracji z mistrzem stylu bel canto – Andreą Bocellim. Po zeszłorocznej megaprodukcji dla 44-tysięcznej widowni w Chorzowie artyści zagoszczą w sierpniu na Stadionie PGE Narodowym w Warszawie.

Wzruszające i magiczne sploty muzyki operowej z crossoverowymi intruzjami w wykonaniu charyzmatycznego tenora na długo pozostają w pamięci. W listopadzie jeszcze jeden akcent w tym elitarnym składzie, tym razem w Tauron Arenie Kraków.

Zapraszamy na te opisane i na kolejne szlaki artystyczne Orkiestry Akademii Beethovenowskiej w jej 21. roku działalności.

ORKIESTRA AKADEMII BEETHOVENOWSKIEJ (OAB)

Jeden z czołowych europejskich zespołów symfonicznych młodego pokolenia. Tworzą go najwybitniejsi studenci i absolwenci europejskich wyższych szkół muzycznych. Zespół rozpoczął działalność w 2003 roku, tuż po sukcesach na 53. Festiwalu Jünger Künstler w Bayreuth. W 2005 roku za sprawą Elżbiety Pendereckiej OAB zadebiutowała podczas IX Wielkanocnego Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie. Na koncie orkiestry jest już czterdzieści płyt, nagranych m.in. dla wytwórni Dux, Centaur Records, Le Foxx, Orphee Classics oraz Universal. Z sukcesem sięgają zarówno po klasykę, jak też przeboje muzyki rozrywkowej czy filmowej, współpracując z takimi sławami, jak: Lang Lang, Hans Zimmer, Elliot Goldenthal, Michał Lorenc, Jan A.P. Kaczmarek, Jacek Kaspszyk, Aleksandra Kurzak, Jose Cura. Goszczą na słynnych scenach koncertowych Europy i świata, w tym Alte Oper Frankfurt, wiedeńskiej Musikverein, Great Hall of the People w Pekinie, Xinhai Concert Hall czy Konzerthaus w Berlinie. Regularnie występuje na Wielkanocnym Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie, Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie czy elitarnej Last Night of the Proms in Cracow.

Od grudnia 2015 roku koncertowe podróże Orkiestry Akademii Beethovenowskiej zataczają coraz szersze kręgi dzięki wsparciu jej motoryzacyjnego partnera – Subaru Import Polska.

www.oab.com.pl
facebook.com/BeethovenAcademyOrchestra
instagram.com/beethovenacademyorchestra

fot. Jakub Janecki

TEKST: **MAREK DWORAK**

KULTURA W RUCHU DROGOWYM

Nazwałem ten artykuł nieco wbrew sobie. Wolę określenie współpraca, przyjąłem jednak słowo bardziej popularne. Odnosząc się do tematu, zaprezentuję wymagania wobec poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego.

Zanim przejdę do sedna, wytłumaczę obiekcje dotyczące określenia „kultura na drodze". Dla niektórych brakiem kultury jest brak akceptacji popełnianych na drodze błędów lub nawet istotnych wykroczeń. Są tacy, którzy zarzucają brak kultury tym, którzy nie reagują na usiłowanie zmiany zanikającego pasa ruchu przez kierowcę, który do zakończenia pasa ruchu ma jeszcze 50, a może nawet tylko 20 metrów (niestosowanie reguły suwaka). Są tacy, którzy przy zmianie pasa ruchu świadomie zmuszają innych do gwałtownego hamowania, inni przejeżdżają przez linię ciągłą, kolejni jadą „pod prąd", skracając sobie drogę na osiedlowej uliczce. Wszyscy wymagają wyrozumiałości, a jeśli jej nie znajdują i zostają ostrzeżeni sygnałem dźwiękowym lub świetlnym, uważają to za brak kultury ostrzegających.

Uważam, że nie może być akceptacji dla takiego podejścia. Kultura w ruchu drogowym ma być oparta na przestrzeganiu przepisów, a nie na akceptacji ich świadomego lekceważenia. Jednak akceptacja dla uprzejmego godzenia się na świadome nieprawidłowości popełniane przez innych uczestników ruchu jest wadliwym rozumieniem tego pojęcia.

Uprzejmość rozumiana jako życzliwość dla wszystkich współuczestników ruchu drogowego, współpraca, partnerstwo, szacunek to właściwa interpretacja pojęcia kultury na drodze – tą materią będę się zajmował w niniejszym artykule.

Pozostańmy zatem przy słowie „kultura", mając na względzie właściwe relacje ze współuczestnikami ruchu – wzajemną współpracę, rozumienie i współdziałanie.

Zacznę od uczestnictwa w ruchu z pozycji kierowcy i spróbuję wskazać, jak **kulturalnie kierować samochodem osobowym.**

Najprościej rzecz ujmując, należy szanować innych kierowców samochodów osobowych oraz rozumieć potrzeby, szanować kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, motocyklistów, motorowerzystów, a także pozostałych uczestni-

ków ruchu drogowego, czyli rowerzystów, użytkowników hulajnóg elektrycznych i innych urządzeń tzw. mikromobilności oraz oczywiście pieszych. Zachowania i potrzeby innych kierowców samochodów osobowych powinny być dla nas łatwo zrozumiałe. Wobec pozostałych grup niezbędne jest wniknięcie w ich potrzeby i uwarunkowania ich ruchu. Wiem, że brzmi to dość filozoficznie, ale warto te ogólne prawdy naświetlić.

Zacząć muszę od tego, że najistotniejsze jest zrozumienie znaczenia właściwego używania kierunkowskazów. Wspomnę, że – bez wątpliwości – dotyczy to wszystkich kierujących, więc do tematu nie będę już wracał w odniesieniu do innych uczestników ruchu, np. rowerzystów. Kierunkowskaz (rolę tę może pełnić wyciągnięta w odpowiednim kierunku ręka rowerzysty bądź hulajnogisty) jest podstawowym elementem porozumiewania się pomiędzy wszystkimi uczestnikami ruchu. Ich prawidłowe używanie jest nie tylko obowiązkiem prawnym, ale świadczy o dobrych manierach kierującego. Często proszono mnie o wyjaśnienie, czy w danej sytuacji istnieje obowiązek użycia kierunkowskazu, czy użycie kierunkowskazu w danej sytuacji nie będzie mylące. Pierwszym wskaźnikiem jest w tej materii prawidłowe rozumienie przepisów, a kolejnym chęć, dążność do jak najdoskonalszego komunikowania swoich zamiarów na drodze. Kapitalne znaczenie ma w tej materii moment włączenia i wyłączenia kierunkowskazu.

Podsumowując, **kulturalny kierujący w pierwszej kolejności dba o czytelność własnych zamiarów, czyli doskonałe używanie kierunkowskazów.**

Kolejną kwestią jest koncentracja kierowcy na bieżącym analizowaniu sytuacji na drodze, w szczególności pod kątem potrzeb innych uczestników ruchu.

Przyjmijmy taką oto sytuację. Jedziemy samochodem w mieście, ruch jest spowolniony dużą ilością pojazdów. Przed nami i za nami sznur samochodów, a dojeżdżamy do wylotu ulicy podporządkowanej. Widzimy na niej kilka pojazdów, których kierujący oczekują na możliwość wyjazdu na drogę z pierwszeństwem. Co będzie zachowaniem kulturalnym? Odpowiednio wczesne odjęcie nogi z pedału przyspieszenia, co spowoduje wyraźne zwiększenie odstępu od poprzedzającego pojazdu tak, aby w wytworzoną w ten sposób lukę mógł wjechać jeden pojazd z drogi podporządkowanej. Oczywiście należy zrobić to wyraziście, tak żeby kierujący oczekujący na możliwość wyjazdu z podporządkowanej wiedział, że może skorzystać z uprzejmości.

Zachowania i potrzeby innych kierowców samochodów osobowych powinny być dla nas czytelne. Wobec pozostałych grup niezbędne jest wniknięcie w ich potrzeby i uwarunkowania ich ruchu.

Co będzie zachowaniem niekulturalnym? Ze strony jadącego ulicą z pierwszeństwem wpuszczenie z podporządkowanej więcej niż jednego pojazdu. Ze strony wyjeżdżającego z podporządkowanej zamiar wyjechania bezpośrednio za wpuszczonym na drogę z pierwszeństwem – ten powinien poczekać na lukę stworzoną przez następnego uprzejmego kierowcę, co pewnie stanie się niebawem. Sądzę, że wpuści go następny kierowca na drodze z pierwszeństwem, bo z doświadczenia wiem, że mądra uprzejmość „pączkuje", czyli znajduje naśladowców. Użyłem określenia „mądra uprzejmość" dla zestawienia z „niemądrą uprzejmością", którą byłoby umożliwienie wyjazdu z drogi podporządkowanej więcej niż jednemu pojazdowi (zaraz wytłumaczę dlaczego), albo gwałtowne wytracanie prędkości na drodze z pierwszeństwem po to, by wpuścić na ulicę z pierwszeństwem niespodziewającego się takiego zachowania kierującego z ulicy podporządkowanej, dodatkowo zaskakując kierowcę, który jedzie za nami.

Dlaczego uważam, że niemądrą uprzejmością, a nawet zachowaniem niekulturalnym jest wpuszczenie z drogi podporządkowanej kilku pojazdów? Takie zachowanie zaburza płynność ruchu i sprawiedliwość, prowadzi do tego, że odwracają się pojęcia – droga podporządkowana staje się nagle drogą z pierwszeństwem. Kierowcy jadący za pojazdem kierowcy, który tak postępuje, mogą mieć do niego uzasadnione pretensje. W opisanej sytuacji sprawdzi się jedynie zasada quasi-suwaka. Tzw. zasada suwaka (zamka błyskawicznego) opisana w art. 22 ust. 4a i 4b ustawy Prawo o ruchu drogowym dotyczy obowiązkowej kolejności przy kontynuowaniu jazdy wobec zakończenia jednego lub dwóch pasów ruchu. Należy robić to naprzemiennie, raz jeden pojazd, raz drugi. W odniesieniu do opisanej sytuacji nie obowiązuje, ale na zasadzie współpracy na drodze, mówiąc inaczej – kodeksu kulturalnego kierowcy – właśnie taki quasi-suwak sprawdzi się najlepiej. Warunkiem jest – powtórzę – aby **umożliwić wyjazd pojazdu z drogi podporządkowanej w sposób przewidywalny dla jadących za nami i oczekującego na podporządkowanej i tylko w sytuacji, gdy istnieje taka potrzeba (jak zaprezentowana wyżej w opisie), przy niewielkiej prędkości pojazdów na drodze z pierwszeństwem – w taki sposób, aby wszystko odbyło się płynnie**.

Następnym tematem, na który chcę zwrócić uwagę w zakresie kulturalnych, współpracujących zachowań, jest **ruszanie po zapaleniu sygnału zielonego w trójbarwnej sygnalizacji świetlnej. Zwłoka w ruszeniu jest przejawem lekceważenia stojących za nami.** Oczywiście zwłoka ta jest zazwyczaj nieintencjonalna, ale jej efektem jest przejazd przez skrzyżowanie dwóch pojazdów zamiast czterech albo nawet sześciu. Myślę tu szczególnie o przypadku krótko działającej sygnalizacji, otwierającej ruch tylko dla jednego kierunku. **Kulturalny kierowca dba o ruszenie dokładnie w momencie wyświetlenia sygnału zielonego.** Wymaga to skupienia i obserwacji ze świadomością znaczenia naszego zachowania dla innych – tych stojących za nami.

Zwróćmy również uwagę na **znaczenie dbałości o sposób zatrzymywania i parkowania samochodu.** Także przy wykonywaniu tych manewrów zamiar kierowcy powinien być czytelny dla innych, a dobór miejsca powinien uwzględniać potrzeby parkingowe innych kierowców.

Rozważmy sytuację, w której na parkingu wyznaczono prostopadłe do jezdni miejsca parkingowe. Pojazd, obok którego zamierzamy zaparkować, wjechał na stanowisko tyłem. Nasz wjazd przodem przy zbliżeniu prawego boku pojazdu do linii wyznaczającej stanowisko spowoduje, że obydwaj kierowcy będą mieli wygodny dostęp do samochodu. Parkowanie naprzemienne powoduje pełne wykorzystanie parkingu, zapewniając jednocześnie kierowcy komfort wysiadania i wsiadania. Pasażerowie mogą wysiąść przed wjechaniem na miejsce postojowe, a wsiąść po wyjechaniu z takiego miejsca. Ogólnie rzecz ujmując, powinniśmy zawsze dbać o jak najlepsze wykorzystanie miejsc parkingowych. Przy parkowaniu równoległym jednego pojazdu za drugim nie pozostawiajmy zbędnego wolnego miejsca od zderzaka pojazdu poprzedzającego. Miałoby to sprzyjać naszej wygodzie przy późniejszym wyjeżdżaniu, ale jest destrukcyjne dla wykorzystania możliwości parkingowych.

Parkowanie naprzemienne powoduje pełne wykorzystanie parkingu, zapewniając jednocześnie kierowcy komfort wysiadania i wsiadania.

Rekapitulując, **kulturalny kierowca prowadzi swój pojazd czytelnie dla innych, dba o płynność ruchu, solidarnie pomaga innym w ramach możliwości, biorąc pod uwagę sprawiedliwość, jest skoncentrowany na ruchu drogowym, myśli o innych podczas zatrzymywania pojazdu i parkowania, no i oczywiście perfekcyjnie przestrzega przepisów ruchu drogowego**.

Tę ostatnią kwestię rozwinę w następnym artykule, uzupełniając temat o współpracujące zachowania rowerzystów i innych użytkowników tzw. mikromobilności oraz kulturalne zachowania pieszych.

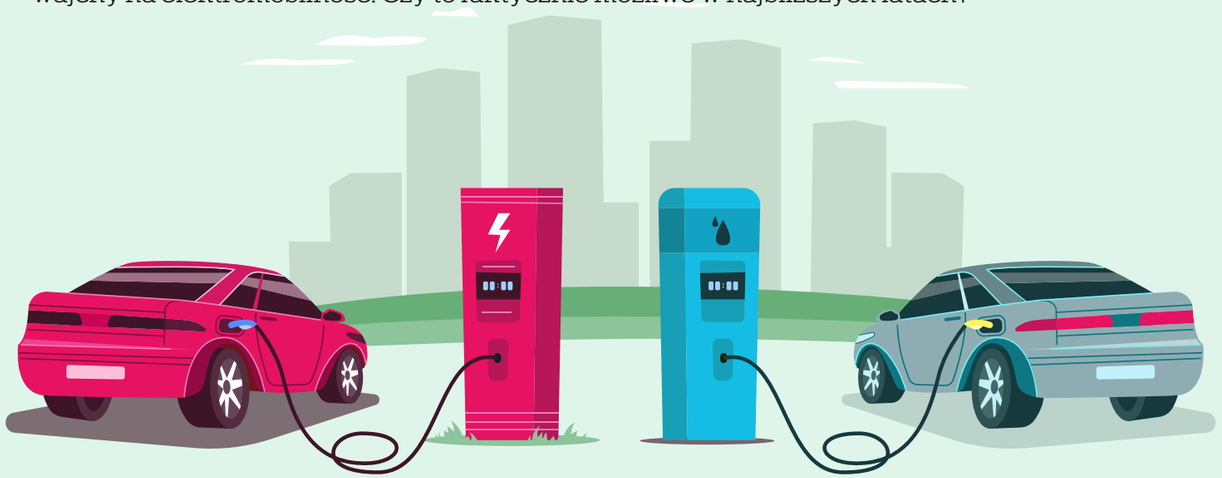
W podsumowaniu pozwolę sobie wyrazić życzenie: **szanujmy się wszyscy wzajemnie. I twórzmy modę na jak najlepsze, jak najbardziej idealne zachowania w ruchu drogowym**. Wszyscy, niezależnie od tego, czy w danym momencie jesteśmy kierowcami, rowerzystami, pieszymi. To winno być kierunkiem działań uczestników ruchu. Tym powinniśmy się szczycić, do tego dążyć. Przepraszam za nutę patosu, ale to naprawdę ważne i do tego pragnę przekonać czytelników występujących przecież – nawet w ciągu jednego dnia – w różnych rolach uczestnika w ruchu drogowym. Nieepatowanie prędkością, odwagą, sprytem polegającym na „wykiwaniu" innego uczestnika ruchu, ale wykazywanie się solidnością w kierowaniu, mądrością w analizowaniu sytuacji, płynnością w zachowaniach, spokojem, poradnością (w odróżnieniu od nieporadności i utrudniania ruchu) – to powinno być drogowskazem w działaniu na drodze.

Do tematu wrócimy.

TEKST: **PIOTR MOKWIŃSKI**

W DOMACH Z BETONU NIE MA MIŁOŚCI DO ELEKTROMOBILNOŚCI

Świat motoryzacyjny maluje się obecnie w ciekawych barwach. Dekady klasycznych, spalinowych samochodów przemijają zdecydowanie za szybko. Pomogła w tym Bruksela, nakładając coraz ostrzejsze normy emisji spalin i wysokie kary za przekraczanie dopuszczalnych limitów CO_2. Tym samym Europejczycy muszą być gotowi na przestawienie wajchy na elektromobilność. Czy to faktycznie możliwe w najbliższych latach?



rys. rawpixel.com / Freepik

2035. To nie jest rok, w którym zatrzyma się Ziemia, choć niezbadane są wyroki Boskie. To nieuchronnie zbliżający się czas, gdy w wielu krajach auta spalinowe przestaną być sprzedawane. Już teraz jesteśmy atakowani z każdej strony nachalnym marketingiem elektromobilnym. W telegazecie trafimy na pieśni pochwalne dotykające zeroemisyjnej mobilności, a wieczorem, gdy po dwóch zmianach w fabryce zapragniemy opróżnić duszkiem kilka puszek schłodzonej ambrozji, na ekranie telewizora pojawi się czołowy obrońca Realu Madryt zmierzający na mecz Ligii Mistrzów wymuskanym, elektrycznym SUV-em z czterema pierścieniami na masce. Oczywiście, wysoce ekologicznym (w Polsce około 25 procent energii pochodzi z odnawialnych źródeł). O sportowych osiągach i skromnej wadze dobijającej do trzech ton. Właśnie o takim świecie marzą brukselscy urzędnicy, zmierzający na szczyt klimatyczny w Dubaju flotą ecoodrzutowców. I jak przy takim obrocie spraw nie poddać się indoktrynacji?

Nieuchronnie zbliża się czas, gdy w wielu krajach auta spalinowe przestaną być sprzedawane, dlatego już teraz jesteśmy atakowani z każdej strony nachalnym marketingiem elektromobilnym.

45 procent Polaków ma problem

Jeśli taki jest kierunek zmian, łatwo nie będzie, choć jeszcze nie wywieszamy białej flagi. W uprzywilejowanej sytuacji są osoby zamieszkujące domy jednorodzinne. Według GUS takich osób jest w Polsce około 55 procent. Mogą oni inwestować w panele słoneczne, ładowarki ścienne lub wpinać wtyczkę w zwykłe gniazdko, które w godzinę przekaże do baterii 2 kWh! Istota tej sytuacji to przede wszystkim niezależność. Zasięg i eksploatację spychamy na drugi plan. Każdy do tematu podchodzi indywidualnie, a statystyczny Kowalski przejeżdża dziennie zaledwie 18 kilometrów.

Reszta, czyli na oko 17 milionów rodaków, musi korzystać z publicznej infrastruktury. To mój ulubiony rozdział, bowiem od kilku lat uważnie przyglądam się powolnemu rozwojowi, nijak nie korespondującemu z rzeczywistością. Z tytułu wykonywanego zawodu na co dzień korzystam z dobrodziejstwa przeróżnych parków maszynowych zawiadywanych przez importerów. Nierzadko parkuję przed mikroapartamentem auta uznanych producentów. Tych europejskich, japońskich, jak i chińskich. To zarówno usportowione bestie, rodzinne SUV-y z metką premium, jak i pojazdy dla ludu. Te, które według deklaracji sprzed kilku lat możnych tego świata miały się zrównać ceną ze spalinówkami. Tak się nie stało. Musimy być cierpliwi. Starożytni górale mawiali, że to popłaca. Przekonamy się. Niemniej doświadczenie mam i tysiące kilometrów wpisane w kartę drogową również.

Do brzegu. Badania amerykańskich naukowców potwierdziły wysoką skuteczność podprogowych przekazów marketingowych. Załóżmy, że dałem się zmanipulować. Mam dość 15-letniego diesla V6 o mocy 250 KM i 600 Nm. W trasie potrafi zużyć siedem litrów i pokonać między tankowaniami 800 kilometrów, ale uciążliwy poranny rozruch przy siarczystych mrozach i smród przepalanego oleju napędowego spędzają sen z powiek dzieciom moich sąsiadów. Ich psy też zaczęły na mnie patrzeć wilkiem.

Nie mając wyjścia i pozostając w sferze konfabulacji, pobiegłem do salonu po pachnący kompakt z Wolfsburga. Mówią w reklamie, że niemieckie najlepsze. Co prawda jego cena daleka jest od ideału (od 190 tysięcy złotych), ale od czego są zaskórniaki na czarną godzinę i mityczne pieniądze z komunii, transferowane przez bogatych wujków zza oceanu. Resztę dopełni chwilówka na korzystnych warunkach.

Gdzie się ładować?

Reprezentuję chłoporobotniczy kolektyw zajmujący mikroapartament w budownictwie z lat 70. Szczerze, nie jest taki mikro, a obiekt mieszkalny został wykonany w systemie szczecińskim. Klasyka nie tylko większości polskich miast, lecz całego demoludu. Dobra infrastruktura, użyteczna planistyka i trochę zieleni. Zdecydowanie więcej niż na obszarach urbanizowanych przez zgniłych kapitalistów. Na poważnie, to jest niemal wszystko. No, może poza publicznymi ładowarkami. Honoru strzeże orlenowski słupek oddalony zaledwie o cztery kilometry. Zazwyczaj jest dostępny i pozwala naładować mój kompaktowy cud techniki w półtorej godziny (58 kWh netto).

Kolejne stacje są znacznie dalej. Niemal dwa razy dłuższa droga przez 700-tysięczne miasto wojewódzkie sprawia, że w ciągu dnia zwyczajnie się odechciewa. Może i mógłbym naładować się w fabryce, na podziemnym parkingu. Niestety, pracuję zdalnie, a w jaskini decydentów zameldowałem się ostatni raz przed trzema laty. Poza tym nie mają ładowarek dla gości.

Miło natomiast podróżuje się wieczorami, gdy ruch się naturalnie wycisza. Podczas gdy inni kąpią swe pociechy, oglądają powtórki nadawanych od połowy lat 90. tasiemców obyczajowych, mogę usiąść za sterami elektrycznego dyliżansu i mknąć w nieznane. To akurat fakt, bo energetyczna oaza nie zawsze roztacza gościnne podwoje. Czasem ma usterkę albo nie rozpoznaje urządzenia. Zdarza się, że pomaga obsługa na infolinii, restartując słupek. To jednak trwa. Warto mieć naładowany telefon i nie trzymać się ściśle harmonogramu. Są jeszcze inni użytkownicy. Tych, póki co, mamy w Polsce nieco ponad 40 tysięcy. Tłumów przy „dystrybutorze" nie ma, ale kolejki się zdarzają. Dodatkowa godzina na dwa rozdziały dobrego kryminału lub lokalną integrację. Nowy rok, nowy romans/przyjaźń?

Osobną kwestią są ceny. 1 kWh w domu kosztuje od 0,8 do 1,1 zł. Publiczne szybkie stacje są znacznie droższe. To ponad 3 zł za 1 kWh. W abonamencie około 2,40 zł. Wciąż niemało. Mój bezemisyjny kompakt pochłania wiosną i latem 20–25, a zimą 35 kWh na setkę, na krótkich dystansach. To zrozumiałe. Mnóstwo energii pochłania ogrzanie kabiny. Można oszczędzać, ale po co, skoro żyjemy w krainie mlekiem i miodem płynącej? To natomiast przekłada się na niezbyt atrakcyjny wydźwięk kosztów eksploatacji. W okresie chłodnym, a takich miesięcy mamy przynajmniej pięć, z portfela ubędzie minimum 80 zł na 100 kilometrów. Gdybym trochę dołożył i kupił cięższego o 500 kg SUV-a, jeszcze mniej zostałoby na gonitwę za promocjami w osiedlowym dyskoncie.

Elektryki przypadną do gustu tym, którzy alternatywne zamiłowania mają wpisane w DNA. To chociażby leśnicy z polskich parków narodowych. Nie zdziwmy się zatem w Tatrach lub nad Biebrzą, gdy zza baobabu w stumilowym lesie wyłoni się bezemisyjne Subaru.

Dużo wody jeszcze w Wiśle upłynie

Jako zapalony miłośnik wielkiej płyty muszę stanowczo stwierdzić, że dla nas, małych żuczków, elektromobilność jawi się jako pocovidowa pomroczność. W nie lepszej sytuacji są mieszkańcy nowych bloków. Ładowarki w podziemnych garażach to kwiat paproci w noc kupały. Nierzadko obwarowane są też zakazem wjazdu dla elektryków. Koszty zakupu i eksploatacji na komercyjnych warunkach również nie napawają optymizmem.

Ciekawostka, bo nie wspomnieliśmy o przemieszczaniu się na długich, międzywojewódzkich dystansach. To insza inszość. Materiał na kolejny rozdział, obfity w smaczki godne pudełka czekoladek oscarowego Forresta Gumpa. A zatem deklaracje o milionie elektryków w 2025 premiera Morawieckiego możemy włożyć między bajki Ignacego Krasickiego. Cóż, pozostaje leciwy diesel lub pancerny benzyniak z kosztami bieżącej obsługi porównywalnymi do bezprzewodowej Roomby.

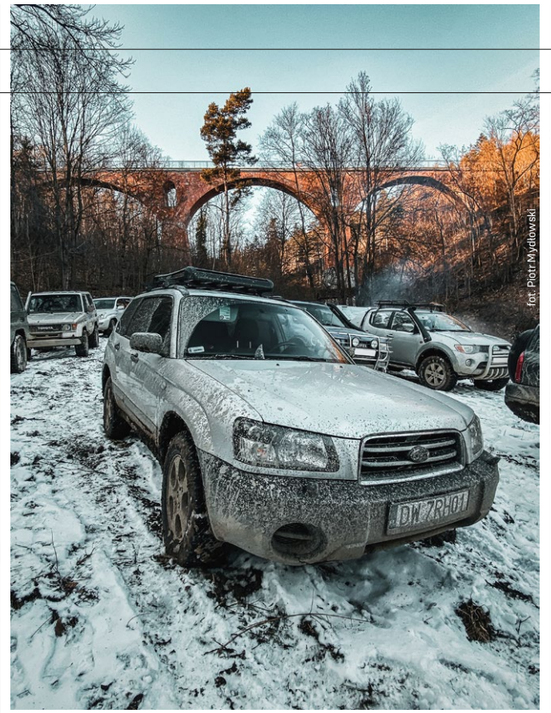
Demonizuję świat pełny elektrycznych urządzeń, ale muszę przyznać, że są grupy zawodowe, które świetnie się w nim odnajdą. Na pewno nie należą do nich przedstawiciele handlowi, permanentnie okupujący lewy pas, niezależnie od warunków atmosferycznych. Do tego wiecznie spóźnieni, zatem trzymający się przepisów niemieckich, tych z wyłączeniem limitów prędkości. Elektryki przypadną natomiast do gustu tym, którzy alternatywne zamiłowania mają wpisane w DNA. To chociażby leśnicy z polskich parków narodowych. Nie zdziwmy się zatem w Tatrach lub nad Biebrzą, gdy zza baobabu w stumilowym lesie wyłoni się bezemisyjne Subaru. I czemu wilk tak wyje w księżycową noc?

fot. Roman Stępień

Nikogo nie trzeba przekonywać, że dla kierowców Subaru zimowa aura to wprost idealne środowisko, w którym jazda jest nie tylko bezpieczna i komfortowa, ale dostarcza również dużo radości. A wszystko dzięki zaawansowanym technologiom, które umożliwiają sprawne i pewne pokonywanie najbardziej wymagających dróg, w głębokim śniegu, na oblodzonych nawierzchniach czy stromych zjazdach i podjazdach.

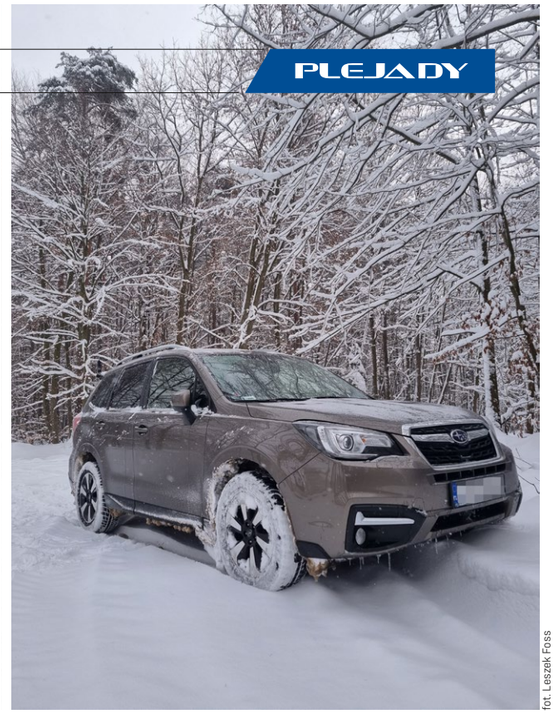
Gdzie inni nie wjadą, tam Subaru poślą! Wszak prawdziwa jazda z wykorzystaniem wszystkich możliwości technologicznych i konstrukcyjnych Subaru rozpoczyna się właśnie zimą. By przekonać się o słuszności tych słów, zaprosiliśmy zacne grono fanów naszej marki do udziału w projekcie #mojeSubaru Zima bez Granic.

fot. Mikołaj Pawlak

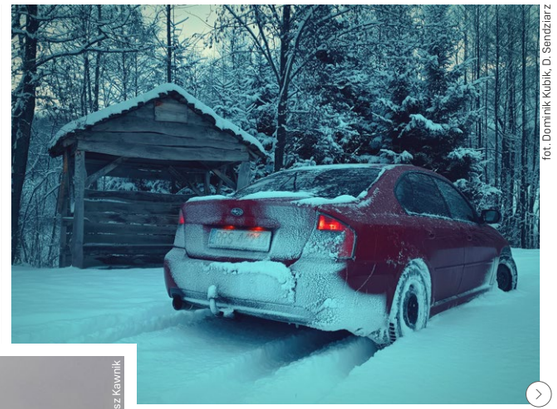


fot. Piotr Mydłowski

fot. Marcin Komanieçki



fot. Leszek Foss



fot. Dominik Kubik, D. Sendziarz

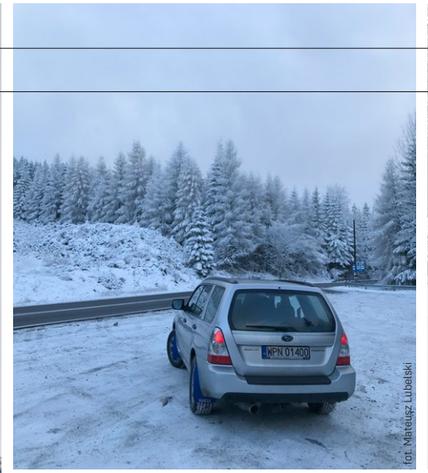
fot. Mariusz Kawnik

fot. Michał Lalik

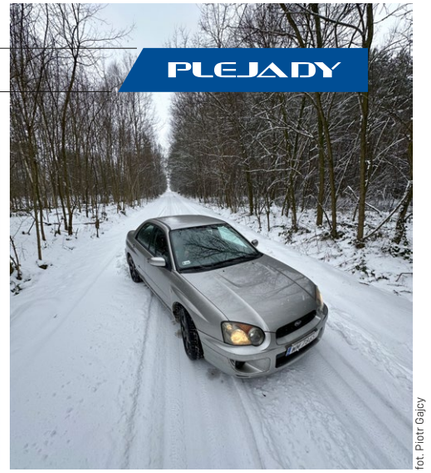
fot. Anna Kowalczyk

W ramach tej akcji sympatycy marki Subaru przesłali nam całkiem pokaźną liczbę fotografii, dokumenujących ich zimowe wyjazdy, od malowniczych zimowych krajobrazów, po wyjątkowe zjazdy na zaśnieżonych drogach.

Dziękujemy wszystkim naszym sympatykom za zaangażowanie i tak liczny udział w naszej akcji. Jednocześnie zapraszamy do uczestnictwa w następnych projektach, które będziemy organizować cyklicznie, uzupełniając album kolejnymi zdjęciami.



fot. Mateusz Lubelski



PLEJADY

fot. Piotr Gajcy

fot. Radek Koval

fot. Łukasz Kot

fot. Artur Ogonowski

fot. Łukasz Głodek

fot. Aleksandra Michalik-Kołodkiewicz

fot. Lech Bucheit

fot. Asia Ber

fot. Adam Gołębiowski

fot. Daniel Dorszewski

fot. Adam Wieczorek

Zachęcamy również czytelników Magazynu „Plejady" do odwiedzania naszego profilu **facebook.com/SubaruPolska** oraz zgłaszania swoich zdjęć do konkursów i akcji specjalnych #mojeSubaru.

fot. Mateusz Dąbrowski

PLEJADY
MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

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

Redaktor naczelny: **Paweł Latała**
pawel.latala@subaru.pl

Redakcja:
Marta Sawastynowicz
marta.sawastynowicz@subaru.pl

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

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

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 jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

plejady.**subaru.pl**
facebook.com/**SubaruPolska**
ISSN 1897–1989

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 znika 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