

NR 64 (1/2016)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

# PLEJADY

M A G A Z Y N M I Ł O Ś N I K Ó W S U B A R U



ROZMOWY

**Zaczęło się od marzenia**

- rozmowa z Januszem Dudkiem

PODRÓŻE

1<sup>st</sup> Subaru Wine Cruise - **Eger i Tokaj**

MARZEC 2016

ISSN 1897-1989



9 771897 198613



Z żalem i smutkiem przyjęliśmy wiadomość, że 13 stycznia 2016 roku odszedł od nas na zawsze Pan Tadeusz Czerwiński, wieloletni wiceprezes i dyrektor łódzkiej firmy ATZ (spółki córki firmy Emil Frey w Polsce), zajmującej się serwisem, diagnostyką oraz przede wszystkim – dystrybucją samochodów i części zamiennych Subaru.

Praca i działania Pana Tadeusza Czerwińskiego idealnie wpisywały się w koncepcję odpowiedzialnie prowadzonej dystrybucji aut spod znaku Plejad. Koncepcja ta zakłada, że klient stający się właścicielem technicznie doskonałego pojazdu otrzymuje także gwarancję profesjonalnego serwisu i diagnostyki, jak również możliwie szybkiego i bezproblemowego dostępu do części zamiennych. Tym aspektem obecności japońskiej marki w Polsce hołdował Pan Tadeusz Czerwiński, poświęcając się im niemal bez reszty.

Absolwent Prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, z firmą ATZ związany był od 1996 roku. Jego pierwszym dziełem była budowa nowej siedziby spółki w Łodzi przy ul. Tuwima, którą zrealizował w latach 2000–2001, by później konsekwentnie ją rozbudowywać i powiększać.

I tak w latach 2003–2004 Pan Tadeusz zbudował przy ul. Tuwima stację obsługi samochodów, którą w latach 2007–2008 powiększył o kolejne dwa stanowiska

diagnostyczne. W następnym roku zmodernizował niemal czterystumetrową halę magazynową. Wraz z dynamicznym rozwojem spółki pojawiła się konieczność dalszych inwestycji.

W 2011 roku Pan Tadeusz Czerwiński sfinalizował zakup działek budowlanych w podłódzkim Rzgowie, z przeznaczeniem na salon samochodowy, stanowiska serwisowo-diagnostyczne oraz kolejny obszerny magazyn. Po czterech latach starań, w 2015 roku, ruszyła budowa, nadzorowana przez Pana Tadeusza. W rzgowskim oddziale miał On nadzieję kontynuować pracę dla ATZ i Subaru. Niestety, los zdecydował inaczej...

Najbliżsi współpracownicy zapamiętali Go jako człowieka skromnego, pogodnego, o ogromnym poczuciu humoru, człowieka bardzo empatycznego, gotowego pomagać potrzebującym. Praca była Jego życiem. Pan Tadeusz Czerwiński wymagał dużo, przede wszystkim od siebie, zarażając swoim entuzjazmem współpracowników. Pracował niemal bez przerwy, z rzadka korzystając z dobrodziejstwa urlopów. Nieliczne wolne chwile spędzał na podmiejskiej działce w towarzystwie najbliższej rodziny. Marzył o kamperze, to właśnie w nim planował spędzić emeryturę...

Wraz z odejściem Pana Tadeusza Czerwińskiego „rodzina Subaru” straciła wielkiego przyjaciela i orędownika. Wzmocnienie obecności naszej marki w Polsce to także Jego zasługa, za co jesteśmy wdzięczni.

Rodzinie i bliskim przekazujemy wyrazy współczucia.



- 6** **AKTUALNOŚCI**
- 12** **TARGI**  
Sportowa odsłona Subaru
- 14** **RAJDY**  
Skok na głęboką wodę i poszerzanie horyzontów  
Finisz na Karowej  
Chuchała i Dymurski załogą SPRT w mistrzostwach Europy
- 24** **ROZMOWY**  
Zaczęło się od marzenia  
- rozmowa z Januszem Dudkiem
- 34** **ZŁOT PLEJAD**  
Bieszczady - tu się oddycha! (trasa szosowa)
- 40** **WYDARZENIA**  
Subaru na salonach... koncertowych
- 42** **LUDZIE**  
Pomoc spod znaku „Plejad”
- 46** **PODRÓŻE**  
Subariada 2015 - bułgarska przygoda /cz. 1/  
1<sup>st</sup> Subaru Wine Cruise - Eger i Tokaj
- 62** **PRZEPISOWO**  
Czy używanie kierunkowskazów jest naprawdę niezbędne?
- 66** **PISZĄ O NAS**





## SUBARU BOXER znowu w czołówce

**W** połowie grudnia FHI poinformowało o ponownym wyróżnieniu silnika Subaru o oznaczeniu kodowym FA20 przez redakcję amerykańskiego serwisu motoryzacyjnego WardsAuto. Oznacza to, że znalazł się on w grupie dziesięciu najlepszych silników roku 2016, powtarzając tym samym swój sukces z roku poprzedniego.

O docenieniu jednostki napędowej Subaru przez Amerykanów zdecydowało 268 KM współpracujących z czterema przeciwstawnymi tłokami (wspomniana moc osiągnięta jest przy 5600 obrotach na minutę). Dwulitrowy silnik zbudowany został w tradycyjnym dla japońskiej firmy układzie bokser i wyposażony w turbosprężarkę. Jest on rozwiązaniem

niezwykle ekonomicznym, co również zwróciło szczególną uwagę ekspertów dokonujących oceny. W odświeżeniu, jaka została zaprezentowana jurorom podczas ostatniej edycji konkursu WardsAuto, silnik ten występuje w amerykańskiej specyfikacji modelu WRX.

Ocenie poddanych zostało 31 silników. Każda jednostka napędowa musiała być zupełnie nowa lub wyraźnie przeprojektowana względem swojej poprzedniej wersji. Ponadto wszystkie musiały stanowić element wyposażenia samochodów dostępnych na amerykańskim rynku, których cena nie przekracza 61 000 dolarów. Weryfikacji poddano szereg parametrów i cech charakterystycznych silników, tj. ich moc, moment obrotowy,

osiągi, poziom generowanego hałasu i sposób jego zredukowania, elastyczność, zużycie paliwa i zastosowaną technologię.

Tegoroczne wyróżnienie produktu marki Subaru przez WardsAuto jest już piątym, jakie otrzymała ona w ciągu 22-letniej historii konkursu. W latach 2004 i 2010 nagrodzona została jednostka napędowa EJ25 o pojemności 2,5 litra. Poprzednie wersje silnika FA20 znalazły się z kolei w gronie laureatów z lat 2013 i 2015. Obecność SUBARU BOXER w zwycięskiej dziesiątce na rok 2016 niech zatem traktowana będzie jako dobra wróżba na przyszłość, a pula nagród od WardsAuto dla japońskiej marki niebawem zapewne znowu się powiększy. ■





## XV (Crosstrek) liderem rankingu Cars.com

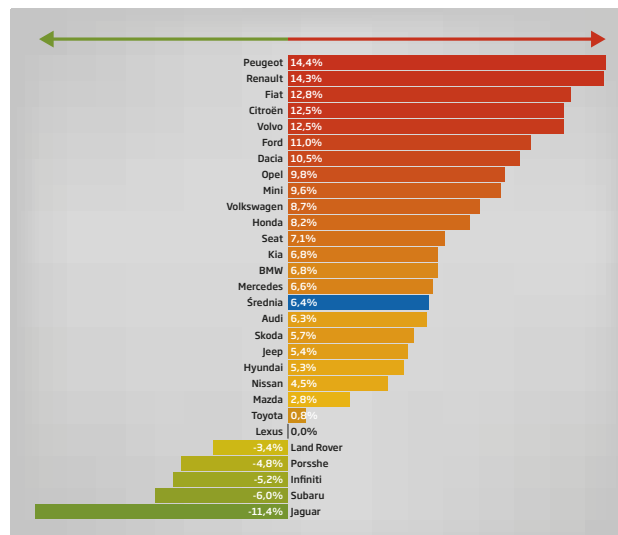
**XV**, nazywany w Ameryce Północnej Crosstrek, to model, który w ubiegłym roku cieszył się w USA największym wzrostem sprzedaży spośród wszystkich modeli marki Subaru. Atuty pojazdu zostały docenione również przez drugi co do wielkości, działający od 1998 roku, amerykański portal internetowy poświęcony motoryzacji, który jesienią przeprowadził ranking SUV-ów subkompaktowych. Mimo bardzo silnej konkurencji jego niekwestionowanym zwycięzcą został właśnie XV.

W rankingu oprócz modelu Subaru ocenionych zostało jeszcze sześć samochodów innych marek. Każdy z nich poddano surowej weryfikacji podczas jazdy zróżnicowanymi drogami stanu Kolorado. „Zawodnicy” pokonać musieli trasę

o łącznej długości 204 mil (328 km), której spora część wiodła przez wymagające tereny Gór Skalistych. W skład jury oceniającego samochody weszło pięciu ekspertów będących przedstawicielami portalu Cars.com, amerykańskiego dziennika „USA Today” oraz programu telewizyjnego „MotorWeek”. Dodatkowo o wyrażenie opinii na temat pojazdów poproszono młode małżeństwo reprezentujące grupę użytkowników, zainteresowane kupnem samochodu należącego do testowanej kategorii. Wszyscy oceniający mieli okazję poprowadzić każdego z SUV-ów i osobiście przekonać się o jego zaletach i wadach. Weryfikowano przede wszystkim łatwość prowadzenia pojazdów, ich zachowanie na drodze, przyspieszenie, komfort jazdy i ładowność.

Crosstrek na każdej z płaszczyzn oceny wypadł świetnie. Na tle swoich konkurentów sprawiał on wrażenie całkiem sporego SUV-a, co spodobało się jurorom. Przyznając swoje punkty, docenili zatem oni szczególnie jego dużą przestrzeń ładunkową oraz przestronne, wygodne i ciche wnętrze zapewniające komfortową jazdę. Oceniający zwrócili również uwagę na zaawansowane rozwiązania wpływające na bezpieczeństwo podróży, świetną widoczność zza kierownicy, proste w obsłudze wyposażenie multimedialne, przystępną cenę pojazdu i niskie zużycie paliwa. Nie sposób było nie dostrzec wysokiej jakości i przewagi modelu nad pozostałymi sześcioma samochodami, a werdykt jurorów po prostu nie mógł być inny! ■

## Subaru spala mniej, niż wskazują normy



**M**arką Subaru zajęła drugie miejsce w teście przeprowadzonym przez niemiecki magazyn „Auto Motor und Sport”. Redakcja czasopisma zmierzyła poziom zużycia paliwa w ponad 300 nowych pojazdach. Wartość w palecie modelowej Subaru okazała się o 6% niższa od oficjalnych wartości NEDC<sup>1</sup> i jest to drugi najlepszy wynik ze wszystkich testowanych marek. Samochodom tylko sześciu producentów udało się przejść pozytywnie ten test – pozostałe marki notowały wyniki powyżej normy, z różnymi odchyleniami, sięgającymi nawet 14,4%.

Test AMS przeprowadzany jest w powtarzalnych warunkach, a 275-kilometrowa trasa przebiega drogami wiejskimi, miejskimi oraz autostradami. Zestawienie zawiera wyniki dla 600 nowych pojazdów przetestowanych przez ostatnie dwa lata.

Subaru jest zatem jedną z pięciu marek samochodowych, której pojazdy w praktycznym teście zużywają mniej paliwa, niż wskazują oficjalne europejskie normy (NEDC). ■

1 NEW EUROPEAN DRIVING CYCLE - ZNORMALIZOWANY CYKL POMIAROWY, SŁUŻĄCY M.IN. DO TESTÓW ZUŻYCIA PALIWA



## Prawie 15 milionów AWD

W grudniu 2015 roku odnotowana została kolejna ważna liczba w historii marki Subaru. Producent samochodów spod znaku Plejad ogłosił bowiem, że kumulatywna liczba wyprodukowanych modeli wyposażonych w napęd AWD sięgnęła 14 800 000!

Symmetrical AWD stosowany w samochodach Subaru rozdziela moment napędowy na cztery koła samochodu. Pozwala to uniknąć utraty przyczepności, również w trakcie pokonywania zakrętów. Jeśli jednak dochodzi do sytuacji, w której jedno z kół zaczyna

tracić przyczepność, pozostałe trzy dysponują wystarczającą zdolnością do przenoszenia momentu, by skompensować to zjawisko.

Konfiguracja układu napędowego jest tradycją japońskiej marki już od ponad czterdziestu lat, czyli od momentu

## Rekordy sprzedaży w Ameryce i Australii znowu pobite

W połowie stycznia FHI tradycyjnie już opublikowało wyniki dotyczące ubiegłorocznej sprzedaży samochodów Subaru na kontynentach amerykańskim i australijskim. Firma odnotowała tam kolejne rekordy, co świadczy o nieustannym wzroście zainteresowania japońską marką.

Zdecydowanie najwięcej powodów do zadowolenia dostarczają dane dotyczące USA. W ubiegłym roku sprzedano tam aż 582 675 egzemplarzy samochodów spod znaku Plejad, pobijając tym samym rekord sprzedaży już po raz siódmy z rzędu. W stosunku do 2014 roku popyt na modele Subaru wzrósł tam aż o 13,4% i był to już ósmy rok

z rzędu, w którym marka mogła pochwalić się tendencją wzrostową tegoż zapotrzebowania. W minionym roku Amerykanie najchętniej kupowali Forestery. Sprzedano ich łącznie 175 192. Tylko nieznacznie mniejszym powodzeniem cieszyły się Outback. Nieco mniej sprzedano natomiast Legacy i XV. To właśnie jednak te dwa modele cieszyły się wyraźnie większym wzrostem sprzedaży, który wyniósł odpowiednio 15,6% i 25,3% w odniesieniu do 2014 roku.

Drugim z rynków, na których w roku ubiegłym japońska marka święciła triumfy sprzedaży, jest rynek kanadyjski. Na zakup jej modeli zdecydowało się aż 46 609 Kanadyjczyków. Sprzedaż samochodów Subaru

wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 10,9%, tym samym jej rekord pobity został w Kanadzie po raz czwarty z rzędu. Podobnie jak w USA najchętniej wybieranym modelem był Forester, a największy wzrost sprzedaży (wynoszący aż 21,7%) odnotowano dla XV (w Ameryce Północnej nazywanego Crosstrekiem). O sukcesie Subaru w Kanadzie zdecydowały również Outback i Legacy – ich sprzedaż wzrosła o odpowiednio 15,0% i 11,4% w stosunku do roku poprzedniego.

W minionym roku ciekawie kształtował się również popyt na modele Subaru w Australii. Swoich właścicieli znalazło tam 43 600 egzemplarzy, co świadczy o wzroście





wyprodukowania przez firmę pierwszego samochodu z napędem 4WD. Rozwiązanie cieszy się wciąż rosnącą popularnością i z pewnością niebawem liczba modeli Subaru w nie wyposażonych przekroczy 15 milionów. ■

zapotrzebowania o 7,6%. Tu również rekord sprzedaży pobity został po raz czwarty z rzędu. O świetnych wynikach japońskiej marki zdecydowało przede wszystkim ogromne zainteresowanie Australijczyków Outbackiem i Liberty (tak w Australii „przedstawia się” Legacy) w specyfikacji 2015, które pojawiły się w sprzedaży na tamtejszym rynku w styczniu minionego roku. Sprzedaż modeli w ich najnowszej odmianie wzrosła w stosunku do sprzedaży ich starszych wersji w 2014 roku o odpowiednio 344,7% i 298,9%! Ponadto po raz pierwszy w historii sprzedaż najbardziej „australijskiego” modelu (czyli Outbacka) w krainie kangurów przekroczyła 10 000 egzemplarzy. ■

## Ambitne plany FHI

**W**raz z nastaniem nowego roku Fuji Heavy Industries przedstawiło swoje plany dotyczące produkcji i sprzedaży samochodów Subaru w kolejnych dwunastu miesiącach. Firma skupiła się nie tylko na rynku rodzimym, lecz również na rynkach światowych.

Miniony rok FHI uznać może za pomyślny. Zarówno w Japonii, jak i na rynkach zagranicznych produkcja pojazdów spod znaku Plejad wzrosła o odpowiednio 2% i 19% w stosunku do 2014 roku. Łącznie na całym globie z taśm produkcyjnych zjechało 939 000 samochodów Subaru, co przełożyło się na globalny wzrost produkcji na poziomie 6%. Plany na bieżący rok kalendarzowy zakładają wzrost jeszcze większy, niż ten odnotowany w roku poprzednim. FHI zaplanowało bowiem, że w 2016 roku w samej Japonii wyprodukuje 718 000 nowych pojazdów, na świecie powstanie ich z kolei 296 000. Odpowiadać będzie to całościowemu wzrostowi produkcji o 8%. Tym samym rekord produkcji w Japonii uda się pobić po raz czwarty, a poza granicami Kraju Kwitnącej Wiśni po raz

trzeci z rzędu. Łączna liczba nowo wyprodukowanych samochodów w ciągu roku ma po raz pierwszy w historii przekroczyć milion i zdecydować o kolejnym globalnym rekordzie produkcji już po raz piąty z rzędu!

FHI może również mówić o sukcesie ubiegłorocznej sprzedaży detalicznej. Na większości rynków zagranicznych odnotowano bowiem jej wzrost w stosunku do 2014 roku. Na zakup samochodów marki Subaru na całym świecie zdecydowano się łącznie aż 978 000 razy. W roku bieżącym producent pojazdów spod znaku Plejad przewiduje sprzedaż 162 000 ich egzemplarzy w Japonii (czyli na poziomie z 2015 roku) oraz 871 000 egzemplarzy na rynkach zagranicznych. Tym samym rekord sprzedaży poza granicami Japonii udało by się pobić już po raz piąty z rzędu, głównie dzięki wciąż rosnącemu zainteresowaniu pojazdami Subaru w USA i Kanadzie. Łączna sprzedaż na całym świecie miałyby wzrosnąć o 6% i podobnie jak globalna produkcja po raz pierwszy w historii przekroczyłaby milion egzemplarzy, co przełożyłoby się również na piąty z rzędu rekord. ■

## „Numero uno” w rankingu KBB

**P**od koniec ubiegłego roku kalifornijska organizacja Kelley Blue Book (KBB) opublikowała na swojej stronie internetowej listę zwycięzców rankingu „2016 Best Resale Value Awards”, wyróżniającego modele samochodów, które po pięciu latach ich typowego użytkowania tracą najmniej na swej wartości. Subaru nie miało tu sobie równych!

W zestawieniu przygotowanym przez KBB marka Subaru po raz drugi z rzędu zdobyła zaszczytny tytuł Best Brand, czyli uznana została za najlepszą wśród marek popularnych. Cała jej linia modelowa idealnie odpowiada bowiem temu, czego oczekuje rynek konsumentów. W ocenie ekspertów wszystkie pojazdy japońskiej marki spełniają najwyższe standardy, zapewniając komfort i bezpieczeństwo swoim użytkownikom, którzy ponadto mogą mieć pewność, że wartość samochodów utrzyma się na wysokim poziomie nawet po kilku latach ich eksploatacji.

Na tym jednak nie koniec nagród Best Resale Value dla Subaru. KBB ogłosiła bowiem, że aż trzy modele marki w specyfikacji 2016 zajęły pierwsze miejsca

w zestawieniach przygotowanych dla poszczególnych kategorii pojazdów – WRX w segmencie sportowych samochodów kompaktowych, Impreza w grupie samochodów kompaktowych oraz Legacy wśród samochodów średniej wielkości. Ponadto model WRX uplasował się na siódmym miejscu w kategorii ogólnej Top 10, czyli w zestawieniu dziesięciu modeli różnych marek, których cena po pięciu latach eksploatacji wynosi średnio około 55% ceny wyjściowej. W tej samej grupie na miejscu dziesiątym znalazł się jeszcze jeden model marki Subaru – Forester.

Działająca od 1926 roku Kelley Blue Book poprzez wydawany przez siebie przewodnik, zawierający m.in. informacje na temat cen nowych pojazdów, trafne prognozy dotyczące ich wartości po pierwszych latach użytkowania oraz analizy kosztów utrzymania samochodów, dociera do setek kierowców i przedstawicieli przemysłu motoryzacyjnego w Stanach Zjednoczonych. Dzięki temu użytkownicy samochodów mają dostęp do interesujących danych, które często pomagają im w podjęciu decyzji o zakupie wymarzonych czterech kółek. ■

## Subaru XV i Impreza ponownie z tytułem ASV+

**XV** oraz Impreza (w japońskiej specyfikacji) to dwa modele, które w styczniu ubiegłego roku dołączyły do grupy pojazdów noszących tytuł Advanced Safety Vehicle+ (ASV+), nadawany przez jurorów oceniających samochody w ramach Japońskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (JNCAP). Oba pojazdy poradziły sobie wówczas wyśmienicie z wymagającymi testami, zdobywając w nich maksymalną liczbę punktów. Pod koniec roku 2015 modele poddano ponownej weryfikacji według zaostrożonych kryteriów testu. Sukces udało się powtórzyć - XV i Impreza śmiało mogą nadal posługiwać się tytułem ASV+.

Zgodnie z zasadami obowiązującymi od niedawna tym razem w trakcie badań ocenie

poddana została widoczność z tyłu pojazdów, a konkretnie - obraz przekazywany kierowcy z kamery cofania. Standardowo zweryfikowano również autonomiczny system hamowania awaryjnego (AEBS) i aktywny system mający na celu zwiększenie bezpieczeństwa jazdy przez ostrzeżenie przed niezamierzonym zjechaniem z własnego pasa ruchu (LDWS). Co ważne, w teście hamowania awaryjnego jako „cel” wykorzystuje się prawdziwy samochód.

Oba wymienione modele Subaru wyposażone w najnowszą generację systemu EyeSight przeszły testy bez najmniejszych zastrzeżeń, uzyskując maksymalną liczbę 46 punktów. Było to jednoznaczne z nadaniem im tytułu ASV+. To samo wyróżnienie otrzymały również hybrydowe wersje

pojazdów - Subaru XV Hybrid i Impreza Sport Hybrid. Każdy z nich oceniony został na 45,3 punktu, ale wspomnieć należy, że w modelach hybrydowych montowana jest poprzednia, druga generacja EyeSight.

Badania JNCAP, mające na celu ocenę poziomu bezpieczeństwa prewencyjnego samochodów, jak zwykle zorganizowane zostały przez japońskie Ministerstwo Gruntów, Infrastruktury, Transportu i Turystyki oraz Państwową Agencję ds. Bezpieczeństwa Drogowego i Pomocy Ofiarom Wypadków. Tytuł ASV+ dla Subaru XV i Imprezy jest wyrazem uznania japońskich ekspertów dla systemu EyeSight, któremu z roku na rok coraz więcej kierowców na całym świecie postanawia zaufać i powierzyć swoje bezpieczeństwo. ■



## Tytuł ASV+ również dla Forestera

**XV** oraz Impreza to nie jedyne modele marki Subaru, które od niedawna mogą cieszyć się tytułem Advanced Safety Vehicle+ (ASV+), przyznawanym według nowych kryteriów. Pod koniec stycznia również Forester pomyślnie przeszedł komplet testów organizowanych w ramach Japońskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (JNCAP). W badaniach model zdobył maksymalną liczbę 46 punktów, co zdecydowało o przyznaniu mu zaszczytnego tytułu z dodatkowym plusem.

Tytuł ASV+ Forester zdobył uprzednio pod koniec 2014 roku. Badania JNCAP obejmowały wówczas jedynie weryfikację autonomicznego systemu hamowania awaryjnego (AEBS) i aktywnego systemu mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa jazdy przez ostrzeżenie przed niezamierzonym zjechaniem z własnego pasa ruchu (LDWS). Obecnie, zgodnie z zasadami programu JNCAP obowiązującymi od roku ubiegłego, ocenie poddana została dodatkowo widoczność z tyłu pojazdu. Eksperti przyrzekli się uważnie obrazowi, jaki przekazywany jest kierowcy z kamery cofania. Model Subaru zarówno w tym teście, jak i w standardowych badaniach systemów AEBS i LDWS wypadł bez zastrzeżeń. Do sukcesu Forestera i wyróżnienia go przez japońskich ekspertów przyczyniła się obecność w jego wyposażeniu najnowszej, trzeciej już generacji systemu EyeSight. „Druga para oczu” Subaru ponownie została dostrzeżona i doceniona! ■



## EyeSight a wypadkowość na japońskich drogach

**P**od koniec stycznia Fuji Heavy Industries opublikowało wyniki badań dotyczące wpływu obecności systemu EyeSight w swoich pojazdach na częstość występowania kolizji z udziałem takich samochodów na japońskich drogach. Dane uzyskane z czterech lat mówią same za siebie – Subaru wyposażone w „drugą parę oczu” miały aż o 60% mniej wypadków niż pojazdy bez EyeSight!

Analiza przeprowadzona została na podstawie danych zebranych przez japoński Instytut ds. Badań Wypadków Drogowych i Analizy Danych (ITARDA) w latach 2010–2014. Obserwacjom poddane zostały wszystkie samochody Subaru, które w tym okresie zostały zakupione w Japonii, czyli 246 139 modeli wyposażonych w dostępną ówczesnie drugą generację systemu EyeSight oraz 48 085 modeli, w których wyposażeniu owego systemu nie było. W badaniach skupiono się na wypadkach, których uczestnicy odnieśli obrażenia oraz na tych, w których niestety były ofiary śmiertelne. Uzyskane dane sklasyfikowane zostały według rodzaju wypadku, tj. zdarzenia podzielono na te z udziałem pieszych i takie, w których uczestniczyły jedynie pojazdy. Okazało się, że w reprezentacyjnej grupie 10 000 samochodów wyposażonych w system EyeSight w ciągu analizowanych czterech lat doszło łącznie do 61 wypadków, w tym 7 z udziałem pieszych. Z kolei w grupie 54 kolizji dotyczących samych samochodów było 9 wypadków, w których uszkodzeniu uległ przód Subaru. W tym samym czasie

w podobnej reprezentacyjnej grupie 10 000 pojazdów bez wspomnianego systemu EyeSight doszło aż do 154 wypadków, spośród których 14 było zdarzeniami z udziałem pieszych. Z kolei w aż 56 przypadkach z grupy 140 kolizji, w których uczestniczyły tylko i wyłącznie samochody, doszło do uderzenia przodem Subaru w tył innego pojazdu. Powyższe dane liczbowe prowadzą do konkretnych wniosków – EyeSight na pokładzie to około 50% mniej wypadków z udziałem pieszych i aż **84% mniej wypadków**, w których zniszczeniu uległ przód pojazdu. Warto zapamiętać również, że generalnie wszystkich rodzajów wypadków z udziałem Subaru jest o 60% mniej, jeśli samochód posiada dodatkową parę „oczu” na pokładzie.

FHI planuje przeprowadzenie kolejnych analiz w najbliższym czasie. Tylko konkretne liczby będą w stanie przekonać potencjalnych kierowców, jak wiele zależy może od dodatkowego systemu w wyposażeniu samochodu. Japończycy są tego coraz bardziej świadomi, o czym świadczy nabyta przez nich w ostatnich latach ilość modeli Subaru wyposażonych w EyeSight (a warto przypomnieć, że w Japonii za system trzeba dopłacić). Z całą pewnością na decyzje podejmowane przez kupujących ma również wpływ fakt, że wszystkie modele marki z tym właśnie systemem posiadają tytuł ASV+ świadczący o ich bezpieczeństwie na najwyższym poziomie, uzyskany w wyniku badań w ramach Japońskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (JNCAP). ■

## Subariada pod ochroną

**O**d 2013 roku miłośnicy aut spod znaku Plejad mogą wybrać się na wyjątkową wyprawę, która



ma niepokorny rys, jak i kierunki. Kilkanaście dni w żywej grupie, wiele tysięcy kilometrów wspólnej wyprawy, kręte górskie drogi, odcinki off road czy noclegi na łonie natury nadają Subariadzie jej niepowtarzalny charakter. Subariada to wyjątkowe wydarzenie dla wielu jej uczestników, nowy sposób spojrzenia na świat i siebie samego, kontrolowane wyjście ze strefy komfortu do strefy pasji i wielkiej przygody.

Od teraz nazwa ta została objęta patentem! Kiedy miłośnicy Subaru w ciągu ostatniego roku niecierpliwie zrywali kartki kalendarza, odliczając czas do kolejnej Subariady, Urząd Patentowy przyglądał się jej nazwie. 2 grudnia 2014 r. Subaru Import Polska złożyło wniosek o przyznanie patentu na używanie słowa „Subariada” jako znaku zastrzeżonego. Po upływie roku udało się uzyskać pozytywną decyzję o rejestracji. Teraz to już oficjalnie i potwierdzone przez urzędników – Subariada jest jedna jedyna. ■

## Sześć modeli Subaru z tytułem TSP+

**10** grudnia producent samochodów Subaru poinformował, że amerykański Insurance Institute of Highway Safety (IIHS) przyznał tytuł „Top Safety Pick+” sześciu modelom marki w specyfikacji 2016 wyposażonym opcjonalnie w system EyeSight, tj. Legacy, Outbackowi, Foresterowi, Imprezie, Subaru XV oraz WRX.

Wszystkie wyróżnione modele poradziły sobie rewelacyjnie z kompletem pięciu podstawowych testów IIHS, mających na celu ocenę poziomu bezpieczeństwa podróży podczas niebezpiecznych sytuacji na drodze. Jak zwykle zatem dokładnie przyjrano się zachowaniu każdego z pojazdów w dwóch różnych przypadkach zderzenia czołowego, w sytuacji uderzenia w jego bok oraz przy dachowaniu. Zweryfikowano także zachowanie zagłówków w chwili uderzenia w tył samochodu. Każdy z badanych modeli Subaru we wszystkich

wymienionych testach otrzymał najwyższą możliwą do uzyskania ocenę – „dobrą”.

Ponadto wymienione modele uzyskały maksymalną liczbę sześciu punktów i najwyższą notę „superior” w badaniu mającym na celu ocenę rozwiązań pomagających kierowcy uniknąć zderzenia. O tak świetnych wynikach przesądził niezawodny system EyeSight, który cieszy się wciąż rosnącą popularnością wśród użytkowników samochodów Subaru już na czterech kontynentach. Noty uzyskane przez modele Subaru w testach IIHS odpowiadały zaostrożonym kryteriom dotyczącym nadawania tytułu TSP+, przyjętem przez organizację na 2016 rok. Japońska marka po raz kolejny udowodniła, że nie jest jej straszna coraz wyżej ustawiana poprzeczka w programach oceny bezpieczeństwa podróży, które zawsze było, jest i bez wątpienia pozostanie jej wizytówką. ■



## Sportowa odsłona Subaru

W dniach 15–17 stycznia Fuji Heavy Industries oraz firma odpowiedzialna za sportowe oblicze samochodów Subaru (czyli STI) zaprezentowały swoje pojazdy koncepcyjne na salonie samochodowym w Tokio. Odwiedzający Tokyo Auto Salon, który tradycyjnie zorganizowany został na terenie kompleksu targowego Makuhari Messe położonego w prefekturze Chiba, mieli okazję zapoznać się z najnowszą wizją pojazdów sportowych spod znaku Plejad. Było co podziwiać!

Samochody Subaru na okazałym stanowisku prezentowały się wyśmienicie i przyciągnęły rzesze fanów czterech kółek. W trakcie trzech dni imprezy mieli oni między innymi niepowtarzalną okazję zapoznać się z trzema pojazdami koncepcyjnymi, które odzwierciedlały wizję japońskich projektantów odnośnie do sportowej przyszłości marki.

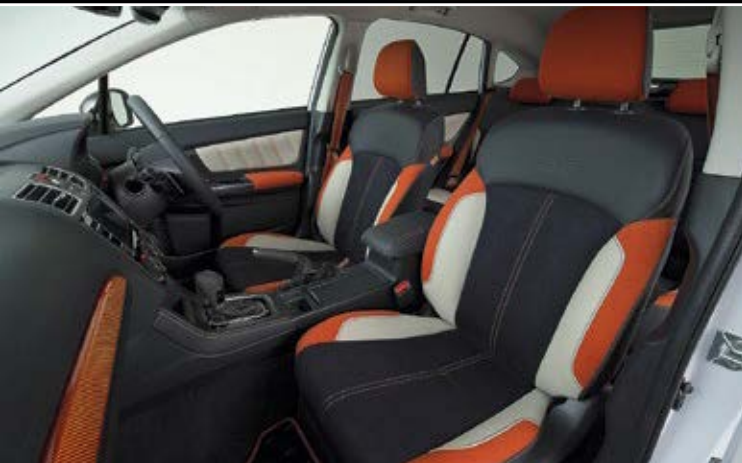
Pierwszym z prezentowanych konceptów był STI Performance z 2-litrowym

czterocylindrowym turbodoładowanym silnikiem wyścigowym EJ20, dokładnie takim, jaki stosowany jest podczas japońskiej serii wyścigowej Super GT. Ten piękny niebieski pojazd stanowi idealne połączenie technologii i elementów STI, wśród których szczególną uwagę należy zwrócić na wzmocnione zawieszenie i hamulce. Modyfikacji uległo tutaj również zewnętrzne oblicze pojazdu oraz liczne elementy wyposażenia jego wnętrza.

Drugim z konceptów, jaki Subaru zaprezentowało w Tokio, był Levorg STI w kolorze WR Blue Pearl, który przyciągał uwagę zwiedzających. Ekskluzywne elementy wyposażenia wnętrza, które z kolei utrzymane zostało w tonacji czerwonego wina i czerni, podkreślały wysoką jakość pojazdu. Świadomość zastosowania amortyzatorów sygnowanych logo STI pozwoliła z kolei pasjonatom sportowych maszyn wyobrazić sobie stabilną i ekscytującą jazdę.

Trzecim z pojazdów koncepcyjnych, który zadebiutował w Tokio, było Subaru XV Hybrid STI. Prezentowany model stanowił połączenie codziennej nonszalancji ze sportowym zacięciem. Jego nadwozie pokryte zostało białym lakierem Quarts White Silica, z którym wyraźnie kontrastowały pomarańczowe wstawki, dodatkowo akcentujące dynamiczny charakter pojazdu. Wnętrze konceptu utrzymano z kolei w kolorystyce pomarańczowo-beżowej.

Drugą część ekspozycji japońskiej marki zajęły zapierające dech w piersiach modele stworzone z myślą o motosporcie. Najwięcej emocji budziły WRX STI NBR Challenge 2016 oraz Subaru BRZ GT300 2016. Pierwszy z pojazdów przygotowany został na najbliższy 24-godzinny wyścig wytrzymałościowy na niemieckim torze Nürburgring, drugi z kolei wystartuje w japońskiej serii wyścigowej samochodów sportowych Super GT. ■





## Skok na głęboką wodę i poszerzanie horyzontów

Sezon 2015 był dla Subaru Poland Rally Teamu jednym z najbardziej wyjątkowych w historii. Zespół po raz pierwszy całkowicie zrezygnował ze startów w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski i podjął wyzwanie wejścia o poziom wyżej, do cyklu mistrzostw Europy (ERC). Do walki w kategorii aut „produkcyjnych”, czyli ERC2 w barwach SPRT stanęli Dominik Butvilas oraz Kamil Heller, a ich bronią była sprawdzona Subaru Impreza STI.

**D**roga do ambitnego celu rozpoczęła się na Łotwie w Rajdzie Liepaja. Spod jego zaśnieżonych odcinków specjalnych przebiegał szuter, a widoczność ograniczały niekiedy śnieżyce. W niezwykle trudnych warunkach Dominik

i Kamil spisali się fantastycznie, zdobywając 3. miejsce w klasyfikacji generalnej i 2. w ERC2. Rozpoczęcie pierwszego sezonu mistrzostw Europy na podium było wymarzoną startem dla całego SPRT. – *Przed rajdem wiedziałem, że będziemy*

*liczyć się w walce o czołowe pozycje w generalce i o podium w ERC2, ale osiągnięcie tego wyniku jest nieprawdopodobne, szczególnie na poziomie mistrzostw Europy. Wszyscy członkowie zespołu wykonali znakomitą pracę i bardzo im za to dziękuję.*



*Przygotowali fantastyczny samochód, który pracował bez zarzutu. Aż do ostatniej pętli jechałem z lekką rezerwą, bo jazda na 110% cały czas nie ma sensu. W końcówce rajdu pojawiła się sportowa złość, która podpowiedziała mi, by mocno nacisnąć, żeby zawalczyć o powrót na podium i zrobiliśmy to! – podsumowywał start Dominik.*

Na drugi start zespół czekał aż 4 miesiące. Szutrowy Rajd Azorów rozgrywany na Sao Miguel – największej wyspie archipelagu – to najbardziej egzotyczna runda ERC. Przepiękne krajobrazy i techniczne odcinki specjalne, a w szczególności ten rozgrywany wokół krateru wygasłego wulkanu, są wizytówkami portugalskiej rundy mistrzostw. Litewsko-polska załoga od samego początku nadawała ton rywalizacji, pokonując zarówno stałych uczestników ERC2, jak i lokalnych asów. Efektem było zwycięstwo w klasyfikacji

ERC2 oraz 8. miejsce w klasyfikacji generalnej. – *Zarówno wyspa, jak i rajd zapierały dech w piersiach. Odcinki były bardzo zróżnicowane i mogliśmy się sprawdzić w każdych warunkach. Pojechaliśmy dobrze, a zwycięstwo w ERC2 niezwykle mnie satysfakcjonuje. Przed startem trudno było zrobić jakiegokolwiek założenia i przewidzieć, jak rajd może się dla nas skończyć, a taki rezultat bralibyśmy w ciemno. Możemy być zadowoleni zarówno z naszej szybkości, jak i tego, że po drodze nie spotkały nas żadne większe przygody. Swój udział w tym sukcesie miał również świetnie przygotowany samochód, za co dziękujemy całemu SPRT – mówił na mecie Kamil Heller.*

Podczas kolejnej szutrowej eliminacji ERC – Rajdu Estonii – kontuzjowanego Kamila Hellera zastąpił Przemek Mazur. Szybka jazda po estońskich trasach nie była łatwa, szczególnie że Subaru Impreza

SPRT „czyściła” trasę z luźnego szutru, co nie pomagało w osiągnięciu dobrego czasu. Po dwóch dniach rywalizacji załoga Subaru Poland Rally Teamu zameldowała się na mecie na 7. miejscu w „generalce” i 4. w ERC2. – *W Estonii konkurenci zawsze są bardzo szybcy, tak było również i tym razem. Rajd na poziomie mistrzostw Europy zawsze przyciąga najlepszych z najlepszych i niełatwo ich pokonać. Dla nas najważniejsze było znalezienie równego, bezpiecznego tempa i wywiezienie stąd punktów do klasyfikacji ERC2. Cieszę się, że przejechaliśmy rajd bez większych błędów i nigdzie nie uszkodziliśmy naszego Subaru. Nie było to łatwym zadaniem, szczególnie pierwszego dnia, gdy odkurzaliśmy nawierzchnię i przyczepność była bardzo niska – skomentował na mecie litewski kierowca.*

Asfaltowy Rajd Barum nie poszedł po myśli załogi Subaru Poland Rally Teamu. >>



» Wiele złapanych kaptur spowodowało ogromne straty i w efekcie Dominik i Kamil finiszowali na 27. miejscu w klasyfikacji generalnej i 3. w klasie. – *Ukończenie tego rajdu bez kaptura wymaga też sporo szczęścia – niestety w ten weekend nam ono nie sprzyjało. Gdyby nie problemy, z którymi zmagał się podczas tego rajdu, to mogliśmy stanąć do równej walki z liderami naszej klasy. O ile wynik w ERC2 jest w porządku, tak ten w generalce to rozczarowanie – mówił Dominik Butvilas. – Nie możemy być zadowoleni z tego rajdu. Spotkało nas zbyt wiele przygód, mieliśmy sporo przerywanej jazdy i trudno się było skupić, by jechać dobrze. Ciągle coś przeszkadzało w osiągnięciu dobrego wyniku – dodał Kamil Heller.*

Dwa ostatnie starty miały miejsce w basenie Morza Śródziemnego i miały zbliżony, szutrowo-asfaltowy charakter. Załoga SPRT znakomicie rozpoczęła pierwszy z nich – Rajd Cypru – nokautując rywali na pierwszym odcinku specjalnym. Niestety, problemy z hamulcami spowodowały, że na trzeciej próbie opuścili oni trasę i nie byli już w stanie na nią powrócić. Na osłode pozostało zwycięstwo w klasyfikacji drugiego dnia. W Grecji litewsko-polska załoga nie ustrzegła się błędów i zajęła 2. lokatę w klasie i 7. w „generalce”, a jej pogoń za prowadzeniem w ERC2 została przerwana ze względu na fatalne warunki pogodowe. – *Podsumowując rajd jako całość,*







to był on dla nas dobry, choć z pewnością nie idealny. Po raz kolejny nie mieliśmy szansy, by pokazać pełnię naszej szybkości i potencjału, na co z pewnością wpłynęła przygoda na pierwszym odcinku specjalnym. To był rajd kontrastów, warunki były ekstremalne, a my zrobiliśmy, co w naszej mocy. Niestety, z każdym odcinkiem rajd robił się coraz krótszy i w końcu – po odwołaniu ostatniej pętli – zabrakło nam kilometrów na dogonienie Davida Botki – podsumował Dominik Butvilas. – Przejechaliśmy znacznie mniej kilometrów, niż zaplanowano i mamy spory niedosyt jazdy, nawet pomimo tak trudnych warunków. Na drugiej pętli chcieliśmy podjąć

walkę z Botką i przejechać te oesy jeszcze szybciej, ale niestety zostały odwołane. To był jeden z najtrudniejszych rajdów w sezonie, nie tylko dla nas, ale też dla samochodu – warunki na trasie i charakterystyka odcinków specjalnych były bardzo wymagające. Rajd Akropolu był wielkim testem, zarówno dla naszej wiedzy rajdowej, jak i samochodu. Pierwszego dnia nie do końca sobie z tym poradziliśmy, poślizgnęliśmy się na błocie i straciliśmy sporo czasu, ale na kolejnych próbach odrabialiśmy straty i dobrze nam to wychodziło. Drugiego dnia gdzieś zastanawiałem się, czy auto przetrwa trudy oesów, ale nasza Subaru Impreza STI to solidna konstrukcja – uzupełnił Kamil Heller. >







Podczas gali Eurosportu Dominik i Kamil uhonorowani zostali statuetkami za zajęcie 3. miejsca w ERC2 w klasyfikacji kierowców oraz w klasyfikacji pilotów. Subaru Poland Rally Team ukończył sezon na 3. miejscu wśród zespołów ERC2. ■

**Dominik Butvilas:** – *Nasz debiutancki sezon był lepszy niż oczekiwałem. Cztery razy w sześciu startach kończyliśmy rajdy na podium ERC2 i udowodniliśmy, że trzeba się z nami liczyć. Występowaliśmy w 6 różnych krajach, na śniegu, szutrze i asfalcie, a konkurencja była bardzo zażarta. Ten sezon byłby znacznie trudniejszy, gdyby nie doświadczenie, które zebrałem wraz z SPRT, uczestnicząc w mistrzostwach Polski. Stałem się bardziej kompletnym i uniwersalnym kierowcą, a moje doświadczenia z domowych szutrów wzbogaciłem o cenne lekcje na asfalcie. Zespół ciężko pracował nad samochodem i nie miał wiele czasu na serwis pomiędzy rajdami. Cieszę się, że auto pracowało bez zarzutu, pozwoliło mi skupić się wyłącznie na rajdzie, notatkach i dobieraniu odpowiedniej linii jazdy. Mówiąc o notatkach, to wraz z Kamilem musieliśmy się starać jeszcze bardziej niż do tej pory. Widząc kręte odcinki Rajdu Azorów, zrozumieliśmy, że trzeba się dostosować do zupełnie nowych warunków i ciężka praca opłaciła się. To właśnie stamtąd wywożę najprzyjemniejsze wspomnienia – wygraliśmy klasę w trudnym, technicznym rajdzie. Każda runda stanowiła inne wyzwanie i wiem, że mogę im podołać, wykorzystując moje doświadczenie w kolejnym sezonie! Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, SJS oraz Eneos.*

**Kamil Heller:** – *Sezon 2015 był moim pierwszym w mistrzostwach Europy i stanowił spore wyzwanie. Takie debiutanckie starty to doskonale sprawdzian umiejętności. Uważam, że udało mi się zdać go całkiem niezle. Z pewnością był to też sezon, który na stałe zapisze się w mojej pamięci. Definicja poziomu trudności*



foto: Tomasz Kallinski/SPRT

*rajdu od tego roku będzie w moim osobistym słowniku wyglądać nieco inaczej. Każda runda była na swój sposób niezwykła i przynosiła różne emocje, pozostawiła również wiele wspomnień. Wynik z Rajdu Liepaji – 3. miejsce w klasyfikacji generalnej mistrzostw Europy – to z pewnością jeden z moich większych sportowych sukcesów. Rajd Azorów był szaleńczą jazdą po koronie wulkanu, którą dotychczas mogłem oglądać jedynie przed ekranem telewizora. Rajd Cypru to ściganie po górach i pustyniach, a w Grecji mierzyliśmy się z legendarnymi trasami pełnymi nawrotów i technicznych partii. Wydawać by się mogło, że pozornie najłatwiejszy był prawie domowy Rajd Barum. Niestety w moim przypadku był to powrót do rajdówki i wyraz woli walki po ciężkiej kontuzji. Z powodu wypadku jeden rajd zmuszony byłem również oglądać z perspektywy szpitalnego łóżka. Trudno jest mi oceniać całokształt naszej rajdowej historii, pewne jest jednak to, że sezon w mistrzostwach Europy przyniósł ogromną ilość doświadczeń i pozwolił zwiększyć pewność siebie. Miarą sukcesu niech pozostanie natomiast zdobycie 3. miejsca w klasyfikacji ERC2. Mówiąc o sukcesie, zawsze pamiętać należy o osobach, bez których to przedsięwzięcie nie mogłoby się odbyć. Dlatego ogromne podziękowania należą się dyrektorowi zespołu, kierownikowi zespołu, inżynierowi, mechanikom i działowi medialnemu SPRT. Dziękuję również moim rodzicom i przyjaciołom, którzy wspierali mnie w ciężkich chwilach. Ten sezon dedykuję Wam!*

# Finisz na Karowej

Rok spędzony na europejskich wozach Subaru Poland Rally Team zakończył w Polsce. Choć za start w Rajdzie Barbórki nie ma żadnych punktów, a zdobyć można jedynie prestiż, to trudno sobie wyobrazić, by utytułowany polski zespół nie pojawił się na słynnym Kryterium Karowa.

Oczekiwania przed startem były spore – rok wcześniej Dominik Butvilas i Kamil Heller zajęli wysokie 4. miejsce w rajdzie i 3. na Kryterium Karowa. Można więc było być pełnym optymizmu. – *Barbórka to krótki, ale trudny rajd bez miejsca na błędy, a zawodnicy z czołówki najwyższych klas są znakomici. SPRT ma sporo doświadczenia w tych warunkach i z pewnością je wykorzystam. Po długich, europejskich rajdach to będzie niemal sprint, więc będę musiał na nim naciskać jak na ostatnich metrach każdej z rund ERC! Zeszłoroczny rezultat był wspaniały, kluczowe było właściwe przygotowanie auta oraz bardzo równa jazda – mówił Dominik. – Start w Rajdzie Barbórki będzie świetnym zakończeniem bardzo barwnego sezonu 2015. Po cichu marzy mi się powtórka wyniku z zeszłego roku, nie będzie to jednak łatwe. Nasze Subaru*

*dostało kilka dodatkowych koni, co przełoży się na jeszcze większą przyjemność z jazdy. To właśnie ona jest podczas tej imprezy najistotniejsza! – dodał Kamil Heller.*

Krótki format Rajdu Barbórki sprawia, że perfekcyjna, precyzyjna jazda jest koniecznością, a każdy błąd sporo kosztuje. Na kompaktowej trasie załoga SPRT nie ustrzegła się drobnych potknięć, które nie pozwoliły na powtórkę rezultatu z roku 2014. 12. miejsce w klasyfikacji generalnej dawało jednak „promocję” w postaci startu w transmitowanym na żywo Kryterium Karowa. – *Najistotniejsze jest to, że dostaliśmy się na Karową, nawet pomimo tego, że popełniliśmy kilka błędów. Odcinki były nieco mniej skomplikowane niż w poprzednich edycjach, co nie zmienia faktu, że nadal stanowiły wyzwanie.*

*Rywale bezlitośnie wykorzystywali każde potknięcie i jechali dobrym tempem – powiedział Kamil Heller.*

Słynne, rozgrywane w samym sercu Warszawy Kryterium Karowa również nie okazało się szczęśliwe – przygaszony silnik na pierwszej beczce spowodował ogromną



stratę czasową i litewsko-polski duet nie liczył się w walce o czołowe pozycje. Ostatecznie zajął on 23. miejsce na najbardziej znanej rajdowej ulicy w Polsce. – Na pierwszej beczce zgasł mi silnik i musiałem go zrestartować. Kryterium Karowa jest zawsze dużym stresem dla wszystkich, a nie chcieliśmy, by wynik był gorszy od zeszłorocznego. Niestety

nie zawsze jest tak, jakbyśmy sobie to wymarzyli. Pogoda była wielką loterią, podczas naszego przejazdu sporo padało, co utrudniało nam zadanie. Na Karowej liczy się podium albo nic. Tym razem nie dało się osiągnąć tego celu. Dziękujemy całemu Zespołowi i naszym Partnerom: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, SJS oraz Eneos

– podsumował Dominik. – Warunki na Karowej były wyjątkowo trudne, a na tym słynnym odcinku liczy się jeden czysty przejazd. Tym razem nie podaliśmy temu wyzwaniu i błąd na pierwszej beczce zaważył na dobrym wyniku. Szkoda, ale cieszymy się, że po raz kolejny mogliśmy zaprezentować się przed szeroką, polską publicznością – dodał Kamil Heller. ■



# Chuchała i Dymurski załogą SPRT w mistrzostwach Europy

W sezonie 2016 reprezentantami Subaru Poland Rally Teamu będą Wojciech Chuchała oraz Daniel Dymurski. Zespół weźmie udział w cyklu Rajdowych Mistrzostw Europy, walcząc o tytuł w klasyfikacji aut „produkcyjnych” – ERC 2. Bronią SPRT pozostanie, przygotowana zgodnie z regulaminem klasy NR4, Subaru Impreza STI.

**D**la bielszczanina, Wojtka Chuchały, znanego jako „Siemanko”, jest to powrót do zespołu po dwóch latach przerwy. W roku 2011, jako urzędujący zwycięzca Rajdowego Pucharu Polski, Wojtek rozpoczął trzyletnią współpracę z SPRT, mającą na celu naukę i rozwój jego talentu oraz umiejętności, a w długofalowej perspektywie – walkę o zwycięstwa w rundach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Plan ten powiódł się – w trzecim sezonie swoich startów Wojtek był w ścisłej czołówce i niejednokrotnie nadawał ton rywalizacji. W latach 2014–2015 drogi Siemanki i SPRT rozeszły się. W sezonie 2014 wywalczył tytuł mistrza Polski w klasyfikacji generalnej. Rok 2016 pozwoli mu wejść na kolejny szczebel swojej kariery rajdowej, tym razem w mistrzostwach Europy, gdzie wspólnie z Subaru Poland Rally Teamem będzie rywalizował o najwyższe trofea.

– Szczególnie teraz, gdy atmosfera polityczna jest tak bardzo rozgrzana, a chęć do komunikacji przeciwnych obozów sprowadza się głównie do wzajemnych obelg, ponowne nawiązanie współpracy pomiędzy SPRT i Wojtkiem Chuchałą może być małym przykładem tego, że gdy obydwie strony wykazują wolę komunikacji, to porozumienie jest jak najbardziej możliwe – powiedział dyrektor zespołu, Witold Rogalski.

Na prawym fotelu zasiądzie pochodzący z Ząbkowic Śląskich Daniel Dymurski. Obecny na krajowym podwórku nieprzerwanie od 15 lat „Lopez” to doświadczony pilot, który przez niemal całą swoją karierę walczył w czołówce Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Podobnie jak w przypadku Wojtka, będzie to dla niego pierwszy pełny sezon startów za granicą, stąd obaj korzystać będą z doświadczeń zebranych przez SPRT w roku 2015.

Z końcem sezonu zakończyła się umowa z Dominikiem Butvilasem, który za kierowcą Subaru Imprezy STI wywalczył tytuł wicemistrza Polski w klasie 3, jak również znalazł się na podium cyklu ERC 2. Cały zespół dziękuje Dominikowi i życzy powodzenia w dalszej karierze.

43 starty w ciągu niemal 5 lat, mistrzostwo Polski w grupie N (2011&2012), tytuł 2. wicemistrza Polski w klasyfikacji generalnej oraz 3. miejsce w cyklu ERC2 Rajdowych Mistrzostw Europy – to najkrótszy bilans występów Kamila Hellera, który również opuszcza zespół. Podobnie jak Wojtek Chuchała, Kamil także skorzystał z możliwości rozwoju w SPRT i nieustannie szlifował swoje umiejętności pilota. – *Chciałbym bardzo podziękować zespołowi Subaru za pięć lat wspólnej pracy. Słowa wdzięczności należą się każdemu członkowi SPRT z osobna, bo każdy wniósł swój udział w mój rozwój jako zawodnika. Przez pięć lat przeżyliśmy wspólnie wiele chwil,*



które wzbudzały różne emocje. Postaram się zapamiętać jedynie te dobre. Przede mną nowe wyzwania, którym muszę stawić czoła – podsumował Kamil Heller.

Subaru Poland Rally Team wystąpi w co najmniej 7 rundach cyklu FIA ERC. Potwierdzone są starty w rajdach: Wysp Kanaryjskich, Akropolu, Azorów, Rzeszowskim i Cypru. Spośród rajdów Irlandii, Ypres i Barum, zespół wybierze dwa w późniejszym terminie.

– W marzenia trzeba wierzyć, bo mogą się spełnić! Właśnie tak odbieram możliwość startów w Rajdowych Mistrzostwach Europy w barwach Subaru Poland Rally Teamu. Nowy cel silnie mnie motywuje i daje gigantyczny zastrzyk energii do ciężkiej pracy. Bardzo się cieszę, że SPRT mi zaufało i zaoferowało szansę rozwoju na niemalże najwyższym szczeblu rajdowej kariery. Będę miał znów przyjemność pracować

z profesjonalistami, którzy wprowadzili mnie w świat poważnego ścigania i od których dużo się nauczyłem. Jest to dla mnie ogromne wyróżnienie, że właśnie oni dalej we mnie wierzą. Zrobię wszystko, żeby ich nie zawieść i aby cały zespół mógł cieszyć się z miejsc na najwyższym stopniu podium w klasie samochodów produkcyjnych. Nie zapominam również o pomocy ludzi i zespołów, z którymi ostatnio współpracowałem. Dzięki nim zebrałem wiele cennych i przydatnych informacji pozwalających mi cały czas iść naprzód. Przez wszystkie lata mojego ścigania się poznałem wielu serdecznych, życzliwych i pomocnych ludzi, którym chciałbym teraz podziękować. Łącząc w sercu te wszystkie pozytywne emocje, jak również obecnego we mnie cały czas sportowego ducha, jestem pewien, że osiągniemy cel, którym jest mistrzostwo Europy. To ambitne wyzwanie, a zaangażowanie całego zespołu sprawia, że jesteśmy na nie gotowi.

Naszymi tegorocznymi Partnerami są: Subaru Import Polska, Keratronik, Raiffeisen Leasing, SJS oraz Eneos – dzięki nim możemy stawać na starcie każdego rajdu i walczyć do końca – powiedział Wojtek Chuchała.

– Rok 2016 to dla mnie szereg zmian: nowy zespół, nowy kierowca i nowe rajdy. Cieszę się z dołączenia do Subaru Poland Rally Teamu i udziału w zaplanowanym dla nas projekcie. Dołożę wszelkich starań, aby osiągnąć założone na ten sezon cele. Wiedza, którą SPRT zdobyło startując w zeszłym roku na arenie mistrzostw Europy, będzie z pewnością niezwykle pomocna, podobnie jak ich znajomość naszej rajdówki. Silnymi atutami będą również niezaprzeczalna szybkość Wojtka, a także moje doświadczenie z kilkunastu lat startów. Z niecierpliwością czekam na nasze pierwsze wspólne testy oraz rozpoczęcie sezonu w Las Palmas – dodał Daniel Dymurski. ■





## Zaczął się od marzenia – rozmowa z Januszem Dudkiem

Korzenie tego, co osiągnął Janusz Dudek, tkwią w Subaru Import Polska i Szkole Jazdy Subaru, której obecnie przewodzi. Dzięki swojej ciężkiej pracy i uporowi znalazł się w ścisłym gronie nieco ponad 60 międzynarodowych trenerów techniki jazdy w akademii związanej z kultową w świecie motoryzacji marką Mercedes-AMG. Zdobytą tam wiedzę zamierza teraz wykorzystać u nas.

**Jacek Pieśniewski: Co było pierwsze: jajo czy kura? Najpierw miał Pan Subaru, a potem zapragnął nim szybko jeździć, czy najpierw połąknął Pan bakcylią jazdy?**

**Janusz Dudek:** Marzenie było na początku... A właściwie na początku była praca magisterska, którą pod koniec lat 90. postanowiłem napisać podczas

studiów związanych z zarządzaniem na Uniwersytecie Jagiellońskim. Nawet nie wiedziałem o istnieniu przedstawicielstwa Subaru w Krakowie. To kolega ze studiów – gdy zwierzyłem się z planu pisania o przemyśle motoryzacyjnym – powiedział mi, że takowe właśnie powstało. Poznałem dyrektora Rogalskiego i od razu

ujęło mnie jego podejście: zaproponował mi, żebym przychodził na praktyki, a jednocześnie realizował pracę magisterską. W pewnym momencie dostałem od dyrektora Rogalskiego propozycję pracy jako asystent zarządu. Dla mnie było to wielkie wyzwanie i do dziś dziękuję za tę szansę. Wówczas dostrzegłem te emocje,





które są wokół marki Subaru i wymyśliłem parę propozycji, jak można przekuć je w biznes. I to stało się moim marzeniem: dawać innym coś, o czym i ja marzę...

Pamiętam własne emocje, gdy pierwszy raz przyjechałem do Szkoły Jazdy Subaru i gdy wyjeżdżałem. A nie przejechałem po torze ani jednego kilometra – byłem tylko asystentem sprzedaży i pomagałem handlowcom. Wiedziałem, że tu jeszcze wrócę...

Kilka miesięcy później miałem - w życiu prywatnym - dość poważny wypadek komunikacyjny (z mojej winy, na

szczęście bez skutków dla zdrowia). Jako młody człowiek byłem oczywiście wtedy przekonany, że jestem „KIMS” na drodze, że fizyka nie gra roli. To był przełom. Postanowiłem: muszę się zacząć uczyć. Kupiłem Subaru i zacząłem nim jeździć. Podjąłem trudną decyzję o odejściu z Subaru Import Polska i przejściu do SJS. Dzięki Wackowi Kosteckiemu, wówczas prezesowi SJS, zacząłem się szkolić, choć było to nieraz pożywką do koleżeńskich żartów i dowcipów (z uśmiechem). Nie zawsze mi wychodziło... Ale przyjeżdżałem 2-3 razy w tygodniu, ćwiczyłem po kilka

godzin. Podglądałem chłopaków, a instruktorami zawsze byli tu świetni ludzie.

Dużo pracowałem sam. Szkolenia prowadzili między innymi topowi zawodnicy, tacy jak Krzysztof Hołowczyc czy Michał Bębenek. Przy okazji imprez miałem szansę wsiąść na prawy fotel, podglądać ich warsztat, dopytać. Potem sam to testowałem. Nie zawsze „trafiałem” w drogę, ale w ten sposób się uczyłem. Potem zacząłem szukać innych metod, by dalej się rozwijać. Zbieraliśmy różne doświadczenia jeżdżąc na treningi za granicę, bo Polska była pod tym względem jednak „za ciasna”. »

» **J.P.:** Bardzo często instruktorzy wywodzą się ze środowiska sportów motorowych. Pana droga dojścia do roli instruktora jest nietypowa...

**J.D.:** Dwa lata zajęło mi szkolenie się, żeby wypracować trzy absolutnie podstawowe rzeczy: pracę rąk na kierownicy, koordynację między rękami a nogami oraz obserwację i utrzymanie toru jazdy. Nawet po tych dwóch latach czułem, że ciągle potrzebuję ćwiczeń. Wtedy zrobiłem już uprawnienia instruktora i dołączyłem do zespołu szkolącego, zacząłem pracować na torze z klientami. W 2006 roku do zespołu dołączył Kajetan Kajetanowicz. Generalnie dużo wówczas dyskutowaliśmy o technice jazdy. Pewnego ranka zobaczyłem, jak sprawdza coś prywatnym samochodem. Potem przyszedł i powiedział: „Miałeś rację, ale ja bym jeszcze zmienił to i tamto”. Pamiętam też wspólny trening jazdy Imprezą po śniegu: poszukując przyczepności oraz właściwego toru jazdy. W ten sposób uczyliśmy się jeden od drugiego.

Później w SJS zaczęli się pojawiać inni zawodnicy. Wsiadałem z nimi na prawy fotel i okazywało się, że byłem im w stanie sporo podpowiadać. Miałem np. okazję jeździć z Wojtkiem Chuchałą, który u progu swojej kariery trafił do Subaru Poland Rally Team. Wspominamy to do dzisiaj. Nie zapomnę nigdy jego emocji, jak trafił na pierwsze zajęcia z mocnym samochodem o napędzie na cztery koła. Miałem okazję parę razy jeździć z Mateuszem Lisowskim, który przez pewien okres jeździł w wyścigowym teamie fabrycznym Audi, a niedawno także z Dominikiem Butvilasem.

**J.P.:** Czego można nauczyć zawodnika? Padają tu nazwiska ze sportowej czołówki... Czyż nie jest to najlepsza rekomendacja dla umiejętności tych ludzi..?

**J.D.:** Odpowiem przewrotnie: czy Adama Małysza, który w skokach osiągnął absolutny szczyt, trenował ktoś, kto skakał od niego dalej? Tak samo tutaj: trzeba mieć bardzo solidne podstawy

i być szybkim, ale praca instruktora nie polega na jeźdźeniu, tylko na umiejętności patrzenia, znajdowania najlepszych stron, żeby podpowiedzieć, jak je wykorzystać i na znajdowaniu tych, które można poprawić. Wielu zawodników inwestuje olbrzymie pieniądze, żeby poprawiać sprzęt. Tymczasem poprawa „łącznika” między kierowcą i fotelem jest najbardziej istotna. Praca trenera polega na tym, żeby pokazać narzędzia, nauczyć posługiwania się nimi, gdy walczymy o ułamki sekund.

Niedawno jeździłem z jednym z zawodników rajdowych, już bardzo szybkim, dla którego było wielkim szokiem, że zaczęliśmy jeździć pewien odcinek na... wysprężonym napędzie! Zszokowało go, jak wiele rzeczy jest w stanie się wtedy nauczyć: jak auto reaguje na każdy ruch kierownicą, czy ją pchać, czy ciągnąć, jak ręka podąża za okiem, jak jest w stanie wyczuć linię jazdy po zakręcie, by wychodząc z niego przyspieszać, bo siłę odśrodkową (generalnie



fot. Jan Cetera/MEDIAGRAFIKA x 2



naszego wroga) jesteśmy w stanie za-prosić do naszej drużyny, żeby grała razem z nami i napędzała auto.

Pamiętajmy także, że Szkoła Jazdy Subaru to przede wszystkim szkolenia bezpiecznej, codziennej jazdy, a tutaj mówimy o drobnym wycinku oferty dla zawodników. Zanim zaczniemy „biegać”, wracamy do „chodzenia”, by popracować najpierw nad podstawami. Wiele zawodników koncentruje się na szybkim jeździe, a tak naprawdę potrzeba dobrego fundamentu. Jeśli on jest solidny, można na nim postawić coś naprawdę wysokiego. Przykładem osoby, która miała to bardzo dobrze poukładane, jest moim zdaniem Kajetan Kajetanowicz. Bardzo dużo czasu poświęcił na samodzielne treningi, ciężką pracę z zacięciem, determinacją i koncentracją na celu.

#### **J.P.: Czy z każdego kierowcy można zrobić mistrza?**

**J.D.:** W każdym można znaleźć dobre rzeczy. I jednocześnie w każdym znajdziemy coś do poprawy. Są osoby, którym wiele rzeczy przychodzi łatwiej,

bo mają predyspozycje, może talent. Są też osoby, które dojdą do pewnego momentu, lecz nie dalej, bo np. brakuje im koordynacji wzrokowo-ruchowej albo koncentracji. Z każdym można pójść bardzo daleko do przodu, a z dużą częścią wręcz bardzo wysoko.

#### **J.P.: Czy jakieś doświadczenia z okresu pracy w Subaru mógł Pan przenieść i wykorzystać w SJS?**

**J.D.:** Na pewno doświadczenie z pracy z klientami. Tutaj to chleb powszedni. Pewne umiejętności przydały się także po przejściu do AMG Driving Academy. Obsługa klienta na pewnym poziomie jest rzeczą absolutnie podstawową.

#### **J.P.: Jakie cechy powinien mieć instruktor?**

**J.D.:** Inne, niż potrzebne są instruktorom „elek”. Również nie każdy zawodnik będzie dobrym trenerem. Trzeba mieć specyficzną spostrzegawczość, procentują zdolności analityczne. Trzeba też wykazać się kreatywnością, by wyszukać sposoby dotarcia do danej osoby. Podam taki przykład: jeździłem z Danielem

Olbrychskim. Daniel jest dobrym kierowcą, lecz okazało się, że nie mogłem znaleźć sposobu, by sprowokować go do konkretnego działania. Powiedziałem: „Daniel, zagraj «geriatrę». Najpierw szybko, a potem geriatryczny powrót”. Poprosił, żebym pokazał mu jeszcze raz, on obserwował, potem powtórzył i po trzech razach wykonywał ćwiczenie perfekcyjnie. Trzeba się dopasowywać. Znaleźć to „coś”, czym można do każdego dotrzeć.

#### **J.P.: Zdarzało się Panu również szkolić kierowców wyczynowych. Nie korciło Pana samemu spróbować wyczynu?**

**J.D.:** Z wiekiem ta potrzeba była coraz większa! (śmiech) Oczywiście, że mnie korciło i korci nadal. Ale mam świetną pracę, która daje mi wiele satysfakcji również pod kątem jazdy. Aby się sprawdzić, wystartowałem w odbywającej się na torze w Kielcach serii „Superoesu”. Jest tam mało obostrzeń technicznych, więc jest gigantyczny wyścig zbrojeń. Startowałem normalną, seryjną Imprezą WRX STI, a udało mi się wskoczyć na podium klasyfikacji całego sezonu. To cykl »



fot. prywatne archiwum Janusza Dudka x 3

» amatorski, ale startują tam osoby, które być może mogłyby spokojnie namieszać w mistrzostwach Polski. Dla mnie była to taka forma sprawdzenia się.

**J.P.: I nic więcej?**

**J.D.:** Zacząłem myśleć o starcie w pełnym cyklu mistrzostw Polski. Ale „tabelka”

wpływ i wydatków na końcu musi się zgadzać. Gdy podsumowałem te koszty, to – parafrazując Wacka Kosteckiego – musiałbym powiedzieć: są inne sposoby na to, jak spożytkować sto czy dwieście tysięcy złotych w weekend. Gdybym startował, musiałbym poświęcić na to ogromną część mojego czasu, a to rzecz jasna

ograniczyłyby moje dochody. Zarabiałbym mniej, a wydawałbym więcej. Rachunek ekonomiczny na razie mnie powstrzymuje, choć marzenie pozostaje. Ale jeśli, to będą to zdecydowanie bardziej wyścigi niż rajdy!

**J.P.:** Jak jeszcze, poza samokształceniem czy podpatrywaniem lepszych



**od siebie, musi się Pan przygotowywać do zajęć? Bo nie każdy sobie zdaje sprawę z tego, że to nie jest po prostu siedzenie w samochodzie, ale kawał fizycznej pracy...**

**J.D.:** Jest coś, co chciałbym propagować u nas. Widziałem to w Niemczech, w akademii AMG. To niepisany kontrakt

dotyczący sprawności fizycznej. Za granicą nie znajdziemy (na pewnym poziomie) trenera, który nie biega, nie jeździ na rowerze, nie pływa – to jest niezbędne. Prosty przykład: spędzałem 5 tygodni w Portugalii na torze Estoril, gdzie realizowałem specjalny program – codziennie nowa grupa, jeżdżenie i prowadzenie grupy, która ma

powtarzać wykonywane elementy. Zrobiłem tak około 5 000 kilometrów. Proszę sobie wyobrazić: w jednej ręce trzymam radio, a drugą ciągle „pcham” kierownicę i muszę przy tym patrzeć w lusterko. Po drugim tygodniu ręka naprawdę mnie już bolała. To naprawdę ciężka praca. Inny przykład: co-drive i trzeba przewieźć

» grupę kilkudziesięciu uczestników. I przez pół dnia jeździmy absolutnie w okolicach limitu. A klimatyzacji brak, szyby zamknięte... Sprawność fizyczna jest bardzo potrzebna. Dlatego regularnie biegam, staram się pływać, aktywnie odpoczywam pływając kajakiem.

**J.P.:** Pamiętam, że pewien czas temu w gronie dziennikarzy motoryzacyjnych pojawiały się opinie, że SJS robi coś, czego nie powinno się robić: uczy rzeczy, które wytworzą u szkolonych przekonanie, iż są świetnymi kierowcami. Tymczasem szkolenie powinno przede wszystkim pokazać, jak trudno zapanować nad pojazdem w nagłej, niezwyklej sytuacji po to, by kierowca nie dopuszczał do takich zdarzeń.

**J.D.:** Słyszeliśmy tę opinię. Być może związane jest to z szeroką paletą produktów, jakie oferujemy jako firma. Czym innym są szkolenia z ryzyka w ruchu drogowym (jak nasz I stopień), a czym innym eventy nastawione na „fun” i adrenalinę motoryzacyjną na torze wyścigowym. Zawsze odpowiadam na taki „zarzut” w ten sposób: uczymy pewnego warsztatu. Na podstawowym stopniu dbamy o stronę psychologiczną jazdy samochodem. Mówimy o ryzyku, pokazujemy, jak niewielka różnica prędkości – 5 km/h – może zrobić ogromną różnicę w zachowaniu samochodu i że nie jest wcale tak dobrze z naszymi umiejętnościami, jak nam się wydaje. Wystarczy przerwa na lunch i choć do przerwy nam coś wychodziło, po niej jakbyśmy mieli znów dwie lewe ręce. Na wyższych stopniach idziemy krok dalej. Same narzędzia nie przesądzają o tym, do czego zostaną użyte. Nie mamy wpływu na to, jakie osoby do nas trafiają. Ale z ręką na sercu mogą powiedzieć, że jeśli widzę kogoś, kto czuje się zbyt pewnie, to staram się pokazać, że ta pewność może być zgubna.

Gdzieś na początku mojej działalności jako instruktora spotkałem klienta, który jeździł Imprezą z wyłączonym ABS-em. Tłumaczył, że ten system to tragedia, że przeszkadza, w rajdach się nie używa... Wie Pan, co było moim największym sukcesem? Po zajęciach



foto: Jan Cetera/MEDIA GRAFIKA

jeszcze czyściliśmy samochody i zobaczyłem, jak on czegoś szuka w swoim aucie. Myślałem, że wypadł mu telefon. Gdy go spytałem, odpowiedział, że szuka tego wyjętego wcześniej bezpiecznika, żeby go włożyć na miejsce – bo przekonał się, że ABS to nie takie zło, że może ma i nieco „minusów”, ale przede wszystkim ma 95% „plusów”! Trening to jest praca nad odruchami, ale to jest przede wszystkim głowa i nad nią pracujemy najmocniej!

**J.P.: Samochody się zmieniają. Choćby ten ABS, o którym Pan mówił. Elementów i systemów bezpieczeństwa, obowiązkowych i nieobowiązkowych, jest coraz więcej...**

**J.D.:** Nawet nie umiemy rozwinąć tych skrótów, którymi są oznaczane... Klienci patrzą tylko, ile ich jest i jeśli dużo, to uważają, że samochód jest fajny, dobrze skompletowany. Lecz wielu niestety nie wie, jak z nich świadomie korzystać.

**J.P.: Jak te zmiany technologiczne wpływają na szkolenie?**

**J.D.:** W ciągu ostatnich 10 lat widać to bardzo wyraźnie. Cała Europa, Polska... my również zmieniliśmy program szkoleń. Chcę, żebyśmy z naszymi programami jeszcze mocniej poszli w stronę umiejętności współpracy z tymi systemami, z tą nowoczesną techniką. Przede wszystkim – nie przeszkadzać. Nie przeszkadzać systemom aktywnego bezpieczeństwa, po drugie – rozumieć, dlaczego te systemy zadziałały, co takiego zrobiłem, że się uaktywniły i po trakcie, być może najważniejsze, w bezpiecznych warunkach doświadczyc na własnej skórze, że z fizyką nie uda nam się wygrać!

**J.P.: Pójdźmy dalej w przyszłość: już mówi się, że w ciągu 20 lat samochody autonomiczne staną się na drogach codziennością. Czy ta perspektywa nie martwi Pana? Czy instruktor doskonalenia techniki jazdy nie jest profesją skazaną na wymarcie?**

**J.D.:** To kolejne wyzwanie, a ja lubię wyzwania. Trzeba się do tego przygotowywać, wychodzić naprzeciw. Według mnie zawsze będzie grupa „cudaków” (*śmiech*), którzy będą potrzebować, żeby samochód

nie był tylko środkiem lokomocji z punktu A do B, lecz by między tymi punktami pojawiła się odrobina przyjemności – nawet niewynikająca z prędkości, bo prędkość nigdy nie będzie współgrała z bezpieczeństwem. Nawet nowoczesne samochody dają mnóstwo emocji. Nie wierzę, żeby samochody autonomiczne całkowicie wyparły tę przyjemność jeżdżenia.

**J.P.: Co najczęściej trzeba poprawiać u kierowców, którzy przychodzą po wiedzę do SJS?**

**J.D.:** Kiedyś dla jednego z portali internetowych zrobiłem zestawienie 10 grzechów głównych. Wiele z nich wynika z niewiedzy. Dla mnie tak samo istotne są wszystkie z nich: pozycja za kierownicą (często jest dramatyczna) i praca rąk na kierownicy (która bywa dziełem przypadku). A to przez fotel i kierownicę „odczuwamy” wszystko, co dzieje się z samochodem. Do tych dwóch rzeczy dodałbym patrzyenie, bo to jest 50% skręcania. Bez tego nie zapanujemy nad samochodem. Poza tym – kwestie związane z hamowaniem, czyli np. nieumiejętność korzystania z ABS-u i innych elektronicznych systemów wspomagających hamowanie. Z tym zagadnieniem związane są i inne błędy powodujące niepotrzebną zabawę balansom masą auta, która w skrajnych przypadkach może doprowadzić do niechcianego poślizgu. Już samo zdanie sobie sprawy z tego jest ważne. To także świadomość zagrożeń w ruchu drogowym. No i jeździmy zdecydowanie za szybko.

Każdy kierowca ma jakiś warsztat. Nieraz robimy konkretne rzeczy nieświadomie na poziomie mistrzowskim, tylko nie we właściwym momencie, miejscu, odpowiednich okolicznościach i prędkości. Kwestia zdobycia tej świadomości.

**J.P.: Co szczególnego jest w AMG Driving Academy, że warto chwalić się związkami z tym programem?**

**J.D.:** To absolutny lider, jeśli chodzi o tego typu działalność. Daje możliwość rozpoczęcia przygody osobom, które mają tylko marzenia. Przechodzą wieloetapowe przygotowanie, a na końcu jest program Masters Competition, w którym zdobywa się licencję i startuje w wyścigu SLS-em AMG GT3, czyli topowym

samochodem, stworzonym do wygrywania. Tam nie ma już osób przypadkowych. Wszyscy są przygotowani do jazdy w stawce, zachowania w niej, tricków stosowanych w walce. Ja także uczestniczyłem w różnego rodzaju zajęciach...

W Polsce mamy świetny zespół instruktorów z ogromnym doświadczeniem, wywodzących się z SJS, którzy pracują także dla Driving Experience, czyli naszej marki „eventowej”. Ja dołączyłem do grupy trenerów międzynarodowych, pracujących dla centrali w Niemczech – do Austriaków, Niemców, Szwajcarów. Jest niewiele osób spoza tych nacji. Mam możliwość pracy z takimi ludźmi jak Bernd Schneider – legenda DTM, Bernd Maylander – etatowy kierowca samochodu bezpieczeństwa w F1, z zawodnikami GT3, np. Nico Bastianem, Janem Seyffarth, Christianem Hohenadelem czy Maximilianem Götzem, jeżdżącym obecnie w DTM-ie w zespole Mercedesa. Takich międzynarodowych instruktorów jest ponad 60. Wszystkich instruktorów w regionalnych Driving Academy jest około 250. To bardzo wąskie grono. Nie weszliśmy do niego przypadkiem. Aplikowaliśmy do tego programu, odbyliśmy treningi. Dopiero po roku działalności i roku treningów, sprawdzeniu nas, nasze „eventy” mogły poszczycić się logo AMG Driving Academy.

**J.P.: I czego się Pan nauczył?**

**J.D.:** ... (*śmiech*)

**J.P.: Za dużo, żeby krótko opisać?**

**J.D.:** Za dużo... Cały czas się uczę. Jeśli uważasz, że jesteś świetnym kierowcą, to lepiej wsiądź z auta i nie próbuj jechać szybko, bo kwestią czasu jest, kiedy fizyka zabierze cię na wyścig w plener. Nauczyłem się trochę innego spojrzenia na tematykę szkoleń, a technicznie na pracę gazem, hamowanie, balans masy, dobieranie toru jazdy, możliwość doszukania się różnych linii wyścigowych – jest tego mnóstwo.

**J.P.: To wszystko sprawy na bardzo profesjonalnym poziomie...**

**J.D.:** Tak, cały czas szukamy rozwiązań. Siadamy w aucie, bo na tym poziomie możemy coś u siebie nawzajem wyluskać. >>

» **J.P.: A co Pan robił z AMG Academy w Indiach? To była nauka drogowego survivalu?**

**J.D.:** *(ze śmiechem)* To jest inny świat, „unforgettable experience”! To był mój pierwszy wyjazd do Indii. Pierwsze pytanie, jakie zadałem: kto będzie realizował przejazdy po drogach publicznych? Usłyszałem, że nie ja, więc odetchnąłem. Pozostała mi jazda na zamkniętych obiektach, ale miałem oczy dookoła głowy i czasem nagrywałem to, co się tam dzieje na drogach. Nieraz chciało się dopiąć drugim pasem bezpieczeństwa... *(śmiech)*

Indie to jeden z dwunastu rynków lokalnych AMG Driving Academy. Centrala wspiera lokalne rynki w realizacji programów. Byłem jednym z instruktorów wspierających.

**J.P.: W jaki sposób uczestnicy SJS mogą skorzystać z tego, że może Pan zaczerpnąć wiedzy na bardzo eksperckim poziomie? Gdzie tu jest dla nich korzyść?**

**J.D.:** Pewnego razu usłyszałem, że moje rozpoczęcie przygody tam jest zakończeniem pewnego rozdziału tutaj. Przeciwnie – to początek drogi. Niedawno dostałem szansę podjęcia wyzwania i wejścia do Zarządu SJS-u. Po przemysłeniach przyjąłem tę propozycję. Przez to właśnie łatwiej mi będzie pewne rzeczy implementować na nasz rynek: procedury, część wiedzy, doświadczeń, podejścia do klientów, ale też rzeczy typowo organizacyjnych. W tym zakresie Niemcy są na najwyższym poziomie.

**J.P.: Gdy spotyka się Pan z instruktorami AMG Driving Academy z innych krajów, dostrzega Pan różnice między naszymi problemami a tym, z czym oni mają do czynienia?**

**J.D.:** Problemy i błędy powtarzają się niezależnie od tego, jakim językiem włada kierowca. Różnice polegają bardziej na kulturze jazdy. Podczas wspomnianej przeze mnie imprezy na Estoril, gdzie dzień w dzień przyjeżdżali klienci z innych rynków, od krajów europejskich po takie jak RPA, Katar, Japonia, Chiny, Stany Zjednoczone, za każdym razem była to inna kultura. I trzeba umieć dotrzeć



foto: prywatne archiwum Janusza Dudka

z przekazem do przesiąkniętych nią klientów. Chińczycy np. bardzo wolno jeżdżą przez prostą startową. Nie jesteśmy w stanie skłonić ich, by pojechali dwieście

na godzinę czy więcej, bo mają inną kulturę. A Włosi jeżdżą „głośno”. To są różnice. Błędy, potrzeby, to, co umiemy i z czym mamy problem – jest takie samo.





fot. Jan Cetera/MEDIAGRAFIKA

Wacka Kosteckiego, który był wówczas prezesem SJS-u i któremu wiele zawdzięczam, za co bardzo dziękuję. Ale ich nie zdradzę, bo ryzykowałbym, że się nie zrealizują (*śmiech*). Teraz poważnie: zawodowo, jako wiceprezes SJS, chciałbym mocno rozwinąć działalność pod marką Szkoła Jazdy Subaru, zaproponować różne, ciekawe programy, na które mamy już mnóstwo pomysłów. Za wcześniej na konkrety... Chciałbym mocno rozwinąć również działalność eventową Driving Experience, a poza tym... Nie, nie powiem... (*ze śmiechem*). Zadzwoń, jak będzie na to pora...

**J.P.: Będę czekał na sygnał.**

**J.D.:** (*po chwili namysłu*) Chciałbym rozwinąć chłopaków, te wszystkie osoby, które u nas pracują, żebyśmy poszli razem do przodu... Dam znać, jak będę mógł powiedzieć więcej...

**J.P.: Myśli Pan, że przyjdzie taki moment, iż jazda po polskich drogach stanie się przyjemnością?**

**J.D.:** Już widzę zachodzące zmiany. Po 1989 roku zachłysłaliśmy się motoryzacją. Dokładnie tak jak w Chinach, tyle że nie aż na taką skalę. Kupienie przez młodego człowieka samochodu dwustuczki trzystukonnego dziś nie stanowi problemu. Niestety, w ślad za tym nie poszły – w analogicznym tempie – zmiany kulturowe, inwestycje w infrastrukturę, nie poszedł nacisk na edukację motoryzacyjną i trochę nie jest naszą winą, że nie mieliśmy skąd czerpać wzorców. Lecz przez to, że jeździmy po Europie, uczymy się tam przyjętych norm, zachowań. Widzimy, że jeśli ktoś chce się włączyć do ruchu z prawej strony, to wpuszczamy, że na drogach o więcej niż jednym pasie jeździ się prawym pasem. Coraz więcej ludzi w Polsce trzyma się tych zasad. Może to także kwestia policji, żeby bardziej zwracała uwagę na te sprawy, a nie tylko na prędkość, choć ona jest u nas problemem. Uczenie się kultury na drodze to proces. Potrzebujemy w nim nauczycieli – instruktorów, systemu edukacji. Reasumując: tak, wierzę, że tak się stanie.

**J.P.: Co na polu doskonalenia techniki jazdy jest dla Pana marzeniem, celem?**

**J.D.:** Mam satysfakcję z tego, że mogę dawać ludziom emocje. Przyjemnie jest

uczestniczyć w chwilach, które nasi klienci zapamiętają na całe życie. To mi daje kopa.

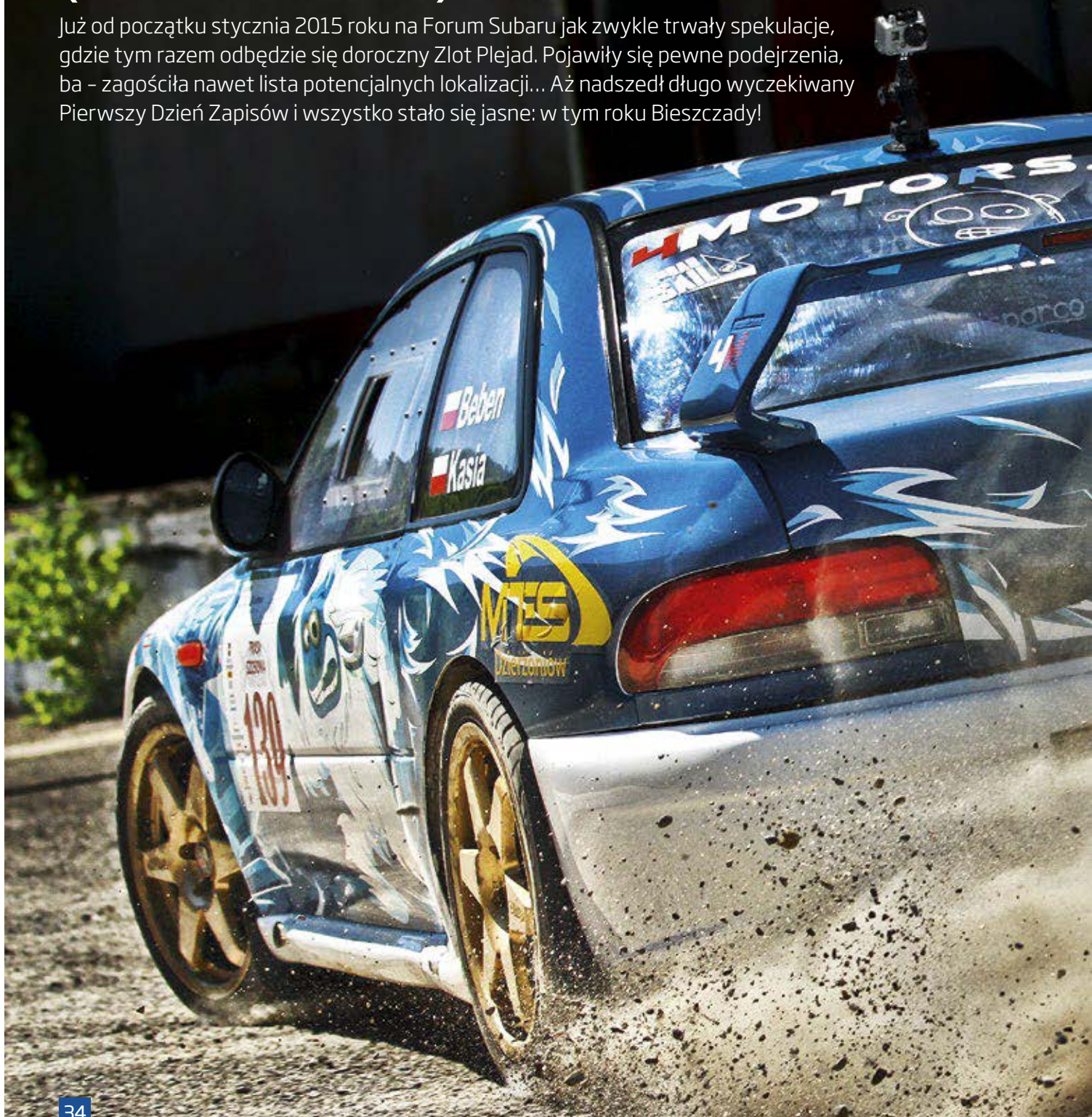
Celów mam bardzo dużo, odkąd poznałem dyrektora Rogalskiego, a potem

**J.P.: Dziękuję za rozmowę. ■**



# Bieszczady - tu się oddycha! (trasa szosowa)

Już od początku stycznia 2015 roku na Forum Subaru jak zwykle trwały spekulacje, gdzie tym razem odbędzie się doroczny Złot Plejad. Pojawiły się pewne podejrzenia, ba - zagościła nawet lista potencjalnych lokalizacji... Aż nadszedł długo wyczekiwany Pierwszy Dzień Zapisów i wszystko stało się jasne: w tym roku Bieszczady!



Mieszkańcom północno-zachodniej Polski zrzędlą mina, bo chyba nie ma dla nich dalej położonego regionu w Polsce. Ale nie ma to jak pomysłowość forumowiczów. Okazało się, że jest to świetna okazja do wydłużenia czasu trwania Zlotu i zorganizowania imprezy „przedwcześniaków wtorkowych”, przed tradycyjnymi już wcześniejkami środowymi. Droga na Zlot dla niektórych trwała baaardzo długo...

Na bazę Zlotu organizator wybrał kompleks hotelowy Arłamów. Jak powiedział nam Ojciec Dyrektor (dyrektor Subaru Import Polska), czekał z organizacją Plejad w Bieszczadach do czasu zapewnienia odpowiedniego zaplecza hotelowo-imprezowego. Nowe centrum hotelowe w Arłamowie spełniło te założenia z nadatkiem – ponad 500 miejsc noclegowych, baseny z podgrzewaną wodą, stadnina, kompleks sportowy

i wiele innych atrakcji, aby uczestnikom Zlotu dostarczyć rozrywki w czasie trudnych i wymagających konkurencji.

Ale nie hotel był najważniejszy. Jak co roku, już kilka miesięcy przed planowanym terminem Zlotu fani marki Subaru przygotowywali się do najważniejszego dla nich święta. Na stronach Forum prezentowane były coraz barwniejsze oklejenia aut, coraz mocniejsze silniki, a na załączonych filmikach mogliśmy oglądać

»



» intensywne treningi na dostępnych torach wyścigowych w Polsce (a nawet Europie). Tradycją już stał się doroczny „hazard” charytatywny, gdzie z dnia na dzień rosły sumy stawiane na dwa najbardziej oczekiwane „konie” trasy szosowej – Prema i Bębna. Aż wreszcie, w Boże Ciało 2015, przed hotel w Arłamowie zaczęły zjeżdżać „burczące” w charakterystyczny sposób maszyny. Jaki to miły widok, kiedy po wyrznięciu przez hotelowe okno można zobaczyć parking zapełniony potworami ze znakiem Plejad na masce...

Tradycyjnie już czwartek to dzień integracji, odpoczynku i przygotowania do dwóch dni ciężkiej pracy. Wieczorem jeszcze szkolenie dla pilotów, jak zwykle prowadzone przez doświadczonego Macieja Wisławskiego, który zawsze znajduje czas, aby podzielić się z amatorami swoim przebogatym doświadczeniem. Nie na darmo napisałam o ciężkiej pracy, bo sam Maciej Wisławski uświadomił uczestnikom

szkolenia, że praca pilota to na pewno ogromna przygoda, ale też ogromny stres i jeszcze większa odpowiedzialność. Wygrana to zawsze zasługa kierowcy, błąd to sprawka tego/tej na prawym.

Wieczorem każdy znalazł swój sposób na przygotowania do zawodów. Znajomi, którzy nie widzieli się od ostatnich Plejad, długo w nocy nadrabiali zaległości, inni korzystali ze spa i basenów, aby pozytywnie nastroić się przed startem, jeszcze inni uzupełniali baki swoich pojazdów, bo na trasie może nie być na to czasu.

Wreszcie nadszedł długo wyczekiwany pierwszy dzień zawodów. Już od godziny 9:00 długa kolejka Subaraków, z przewagą klasycznego niebieskiego koloru, ustawiła się przed startem. Jeszcze paczki z suchym prowiantem, roadbook i karta drogowa, i o właściwej godzinie można ruszać w trasę! W tym roku organizator wysłuchał próśb uczestników i przekazał mapki prób sportowych już na starcie, co w zdecydowany

sposób ułatwiło nam zadanie i zredukowało stres przy oczekiwaniu na przejazd.

Rozpoczęliśmy od prób sportowych na lotnisku. Na początku lekki slalom na rozgrzewkę, później konkurencja nowym Outbackiem „w dieslu”. Ponieważ wszyscy startowali tym samym autem, tym razem można było porównać umiejętności kierowców, a nie sprzętu. Po odbyciu dwóch prób sportowych i wykonaniu pierwszego zadania na rowerku poziomym – nietypowe pojazdy stały się już tradycją zlotu – ruszyliśmy w stronę kolejnej próby sportowej, studiując pilnie mapkę. Jednak po kilku kilometrach „dojazdówki” i beznamietnym dyktowaniu „za 800 metrów przy stacji benzynowej w prawo” odłożyłam mapkę, bo widoki, które pojawiły się za szybami samochodu, były zdecydowanie bardziej interesujące niż kilka kresek na kartce papieru.

Naszym oczom ukazały się prawdziwe Bieszczady w swej pełnej czerwcowej krasie. Przyznaję, że zaangażowana w dyktowanie

< fot. Mateusz Skwarczek





prób sportowych i trasy dojazdowej zapomniałam, że jesteśmy w jednym z najcudowniejszych regionów Polski, znanym z bajkowo zielonych połonin, zapomnianych kapliczek i pachnących kolorowych łąk, o których tak pięknie śpiewa Stare Dobre Małżeństwo. Paweł, mój kierowca i jednocześnie mąż, automatycznie zdjął nogę z gazu i zamiast pędzić z „subarową” prędkością wlekleliśmy się ścieżkami w niemal offroadowym tempie. Całkiem przypadkiem trafiliśmy na najpiękniejszy czas w Bieszczadach – młodą wiosnę, która zachwycała nas soczystymi barwami i oszałamiającym zapachem świeżej zieleni. Dorównać jej może co najwyżej złota polska jesień... Albo mroźna biała zima... Ewentualnie pachnące świeżym sianem lato... Hm, chyba nie jestem obiektywna... No cóż, przyznaję się, kocham Bieszczady i bardzo trudno było mi wybrać pomiędzy podziwianiem krajobrazów a koncentrowaniem się na pilotowaniu naszej załogi i pilnowaniem czasu przy dojeździe na PKC-e. Ale obowiązki pilota wzywają! Przywołałam kierowcę do porządku i mimo że niesamowicie kusilo nas, żeby porzucić auto, usiąść na łące i zanurzyć nogi w strumieniu, ruszyliśmy szybkim tempem dalej.

W pierwszym dniu przewidziano dla uczestników dziesięć prób sportowych. Pierwsze dwie na lotnisku były rozgrzewką przed kolejnymi, już bardziej skomplikowanymi, które były okazją dla posiadaczy BRZ-tów oraz czterołapów ze szperą do pochwalenia się widowiskowymi beczkami i ósemkami wokół słupków. Wzbudziliśmy też nie lada sensację w Polańczyku, gdzie burczące potwory prezentowały swoje możliwości na boisku do koszykówki. Nasze współzawodnictwo rozemocjonowało tłumy (no, może z tymi tłumami trochę przesadziłam, ale jak na Polańczyk trochę publiczności było). Starsza pani, trzymając w ręku zakupy, tak zafascynowała się naszymi wyczynami, że nie bacząc na szczypiopek i jajka w koszyku wypytywała dokładnie o startujące „bolidy”.

W moim odczuciu tegoroczne Plejady były jednymi z najlepiej zorganizowanymi. Nie mieliśmy żadnych problemów, aby zdążyć na PKC-e, nie było kolejek ani nerwowej atmosfery na próbach sportowych. Za to tym razem w karcie drogowej znaleźliśmy bardzo dużo zadań, i to poukrywanych na wszystkich odcinkach tras dojazdowych. I bardzo dobrze, bo przynajmniej była okazja, aby chociaż

na chwilę zatrzymać się przy zapomnianej cerkiewce czy spędzić trochę czasu na galicyjskim rynku w sanockim skansenie.

Jedno z najbardziej zaskakujących zadań wykonaliśmy w okolicach Olszanicy. Na stromym zjeździe mieliśmy zatrzymać samochód, „wrzucić na luz” i obserwować, co będzie się działo. Ku naszemu zdumieniu samochód zaczął jechać... pod górę! Kolejna atrakcja to lokalny browar Ursa Major, w którym produkowane jest wyjątkowo smaczne piwo. Oczywiście do degustacji przystąpili wyłącznie piloci, kierowcom pozostało poczekać do wieczora, aby spróbować przepysznego Podróżnika i słodkawego Eskulapa. Po drodze czekało nas szybkie zwiedzanie zapory i krótka opowieść o historii kościoła w Czarnej. Za Ustrzykami Górnymi roadbook zachęcił nas do odwiedzenia punktu widokowego, skąd rozciągała się przepiękna panorama Bieszczad. Odnalezienie wysokości Tarnicy i innych bieszczadzkich szczytów było kolejnym zadaniem na naszej karcie drogowej.

Pozostało nam już niewiele zadań do wykonania. Jedno z nich to zdobycie węgla drzewnego. Współpraca między zespolami dała efekt w postaci



fot. Tomasz Macherzyński × 2

» wspólnej inicjatywy – kupimy wspólnie worek węgla w jakimś supermarkecie i podzielimy się. Plan był dobry, nie przewidzieliśmy tylko jednej przeszkody – gdzie w Bieszczadach znaleźć supermarket? Rozwiązanie zadania okazało się prostsze, niż myśleliśmy. Po drodze z Chrewtu do Olchowca poczuliśmy charakterystyczny zapach wypalnego drewna. Produkcja węgla drzewnego w tradycyjnych retortach to jedna z atrakcji Bieszczad. Sympatyczni panowie za niewielką opłatą uraczyli nas workiem świeżo wypalonego węgla, pakując go bardzo starannie, żebyśmy nie ubrudzili naszych ślicznych autek. W ten sposób przyczyniliśmy się do wsparcia lokalnego biznesu.

Już poczuliśmy zapach obiadu w Hotelu Skalnym, jednak najpierw obowiązki,

później przyjemności! Na zawodników czekał kolejny fantazyjny pojazd – tym razem torqway – oraz horyzontalne bungee – naszym zadaniem było pokonanie oporu gumowej liny podczas szybkiego biegu i osiągnięcie jak najdalszego punktu na skali pomiarowej.

Po obiedzie czekały nas dalsze atrakcje. Trasa dojazdowa poprowadzona była przez kilka brodów na rzeczce Wołkowyjce. Niestety stan wód był tak niski, że poziom rzeki znalazł się poniżej drogi, więc nie dane nam było doświadczyć prawdziwego przejazdu przez bród. Atrakcji jednak nie koniec! W okolicach Kuźminy itinerer poprowadził nas trasą GSMP (Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski). Tam mieliśmy okazję

sprawdzić możliwości naszego Scoobiego, nagrywając kamerką przejazd motocyklisty. No cóż, teraz już rozumiem sens naklejek na tylnych szybach subaraków: „Motocyklisto, patrz w lusterka dwa razy, Subaru są wszędzie”. Ale trzeba przyznać, że moto-

cyklista pięknie się składał na zakrętach i długo się dzielnie nie poddawał.

Jeszcze ostatnie dwie próby sportowe i pierwszy dzień Plejad dobiegł końca. Czas na zasłużoną kolację, basen i jacuzzi, krótkie pogaduchy wieczorne i wypoczynek przed kolejnym dniem zmagania. Niestety wyniki częściowe nie pozwoliły nam na spokojny sen, okazało się, że zajęliśmy pierwsze miejsce w klasie oraz klasyfikacji generalnej. Mój misterny plan bezstresowej jazdy następnego dnia legł w gruzach. Miałam niejasne przeczucie, że zamiast romantycznych przejazdów bieszczadzkiemi ścieżkami czeka nas tylko dzida, dzida, dzida – cytując klasyka plejadowych filmików lat ubiegłych.

W sobotę czekało nas tylko sześć prób sportowych, za to kolejna seria zadań. Dwie pierwsze próby mieliśmy już opanowane – lotnisko, najpierw slalom, a później jazda Outbackiem. Pilot się wyluzował, bo przecież trasę znamy na pamięć. A tu po slalomie niespodzianka! Okazało się, że owszem, jedziemy nowym Outbackiem tą samą trasą, ale kierowca oprócz samej walki o uzyskanie najlepszego czasu przejazdu ma odpowiedzieć na pięć pytań, zadawanych przez sędziego w czasie jazdy przez telefon. Konkurencja niby dziecinnie prosta, ale spróbujcie



fot. Mateusz Skwarczek



jednocześnie wejść w slalom, zrobić nawrót na pachółku i odpowiedzieć na pytanie o godzinę czy dzień tygodnia albo – co gorsza – jak na imię ma Maciej Wisławski! Wyniki na tej próbie sportowej (oczywiście zdecydowanie gorsze niż dzień wcześniej) to żywy dowód na to, że zakaz rozmowy przez telefon komórkowy w czasie jazdy jest jak najbardziej uzasadniony.

Kolejna próba sportowa to PKS Dynów. Jednak po drodze czekała nas jeszcze jedna ciekawa próba – na regularność. Zadaniem kierowcy było utrzymanie na odcinku około 5 kilometrów średniej prędkości nie mniejszej, nie większej niż 40 km/h. Przed startem przygotowaliśmy szereg aplikacji wspomagających, które jak na złość przed samą próbą splotały nam psikusa i – zapewne przez problemy z GPS – przestały działać. Nie muszę wspominać, że nasza „Babcia”, czyli Impreza GT nie posiada takich luksusów jak tempomat, więc musieliśmy zdać się na doświadczenie i wyczucie kierowcy. Nagrodą za regularną jazdę był kolejny odcinek „przyjemności z jazdy” – tym razem w okolicach Bachowa. Po dwóch próbach sportowych czas na kolejne widowiskowe trasy – tym razem „dojazdówka” wiodła wzdłuż doliny Sanu. Naszą atrakcją w czasie przerwy obiadowej było zwiedzanie przepięknego skansenu w Sanoku z odtworzonym oryginalnym

rynkiem galicyjskim. W miejscowej austerii czekał na nas przepyszny regionalny obiad, podany przez przemiłą gospodynię.

Po obiedzie, na Autosanie w Sanoku czekała nas najdłuższa i najszybsza próba. Plotki głoszą, że na tej trasie Kubica testował nowe przegubowce. Niestety nikomu z plejadowiczów nie udało się pobić jego czasu...

Na deser próba sportowa na placu Stomil w Sanoku i po kolejnym przejeździe trasą GSMP pozostały nam „tylko” zadania sprawnościowe – bieg z przeszkodami, rzut granatem i strzał do metalowych zwierzątek na poligonie w Trzciancu. Następnie malowniczy powrót do hotelu, zdanie kart drogowych i ostatnie zadanie – slalom dronem. Po ostatniej konkurencji czas na chwilę odpoczynku i złapanie oddechu przed najbardziej oczekiwanym wydarzeniem – imprezą finałową.

Wszyscy wiedzą, że Plejady to zabawa, a jednak – jak co roku – z niepokojem oczekują na wyniki końcowe. Wreszcie tabele z wynikami zostały wywieszane na tablicy! Kilkupiętrowa sala bankietowa, w której miała miejsce tegoroczna impreza finałowa, nagle opustoszała, a uczestnicy zaczęli okupować maleńki korytarzyk. I jak co roku – były uśmiechy i radość, były zawiedzione miny, a nawet ukradkowe łzy... Gdyby nie słupek, taryfa, cofanie... Eh, co tam, za rok powalczę! Jeszcze

tylko Ojciec Dyrektor oficjalnie odczyta wyniki, uściśnie dłonie, pogratuluje, wręczy puchary i można zacząć zabawę!

Nie obyło się bez niespodzianek. Faworyci zawiedli. Po dwóch dniach zmagania na najwyższym stopniu podium klasy Outlaw jak i klasyfikacji generalnej, po zeszłorocznej przygodzie, odrodzony jak feniks z popiołów stanął Rafał Deredas (alias Apacz). W klasie turbo zwycięstwo było udziałem naszej załogi tj. zoui & chojny, gdzie tym razem – jak jednogłośnie ustalono – to pilotka była matką sukcesu, natomiast w klasie wolnosącej zwycięstwo odniósł Marcin Rogalski, znany szeroko w świecie jako Than\_Junior.

Tego roku bawiliśmy się – dosłownie – do białego rana. Takiej zabawy na Plejadach nie pamiętam. I chociaż jak co roku podczas zawodów panowała atmosfera zdrowej sportowej rywalizacji, to jednak mam nieodpartą wrażenie, że tym razem miejsce konkurencji zajęła prawdziwa współpraca. Dotychczasowi poważni rywale potrafili podać sobie rękę i dobrze się razem bawić.

To były nasze najlepsze Plejady. Przepiękny region, świetna organizacja, przyjacielska atmosfera. Oczywiście w styczniu bieżącego roku na Forum Subaru tradycyjnie rozpoczęty został nowy wątek, czyli „Plejady 2016”...



## Subaru na salonach... koncertowych

Jest nam niezmiernie miło poinformować o nawiązaniu współpracy przez Subaru Import Polska z Orkiestrą Akademii Beethovenowskiej (jednym z czołowych europejskich zespołów symfonicznych). To najnowsze partnerstwo sprawiło, że od grudnia 2015 roku Subaru podbija polskie sale koncertowe, promując wspólnie z OAB najwybitniejszych

artystów światowych scen muzycznych. Zaszczytny tytuł „Partnera Motoryzacyjnego” Orkiestry Akademii Beethovenowskiej sprawił, że od tej pory miłośnicy Subaru będą mieć dostęp do informacji o najciekawszych wydarzeniach artystycznych w segmencie „wysokiej kultury”, publikowanych zarówno w Magazynie „Plejady”, jak i na Forum Subaru.

Nawiązanie współpracy z orkiestrą to wspaniała końcówka starego i początek nowego roku pod znakiem szczególnych gwiazd. Pod hasłem „Orkiestra Akademii Beethovenowskiej wyznacza nowe drogi klasyki, Subaru – bezpieczeństwo” 6 grudnia odbył się koncert z udziałem światowej sławy tenora i dyrygenta, maestro Jose Cury

< fot. Grzegorz Ziemiński



Edukacyjny Koncert Mikołajkowy OAB: „Bolek i Lolek symfonicznie” w ICE Kraków, 6.12.2015





z solistą Szymonem Nehringiem – jedynym polskim finalistą XVII Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina, zaś 31 grudnia I Koncert Sylwestrowy OAB w ICE Kraków z udziałem gwiazd wiedeńskich scen – barytona Bena Connora i sopranistki Magdaleny Molendowskiej, pod dyrekcją Christiana Schumanna. Szczególnie miło wspominamy też Koncert Noworoczny, do którego OAB zaprosiła legendę światowej wioliny – skrzypka Nigela Kennedy'ego.

Na szczególną uwagę zasługują autorskie pomysły OAB, m.in. VII edycja cyklu „Jeszcze polska muzyka...”

promującego nieznaną polską muzyką w kontekście arcydzieł światowych.

Inauguracyjny koncert tegorocznej edycji cyklu odbył się 23 lutego 2016 r. w Sali Koncertowej Filharmonii Krakowskiej. Jego bohaterką była wybitna polska skrzypaczka Kaja Danczowska. A już 9 marca OAB zaprasza na niezwykle koncert w Małopolskim Centrum Kultury „Sokół” w Nowym Sączu, gdzie towarzyszyć jej będzie laureat II nagrody XVII Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina – Charles Richard-Hamelin. Więcej szczegółów znajdziecie Państwo na stronie orkiestry: [www.oab.com.pl](http://www.oab.com.pl). ■



Koncert „Jeszcze polska muzyka”. Koncert finałowy: Jose Cura – dyrygent, Szymon Nehring – fortepian, OAB.



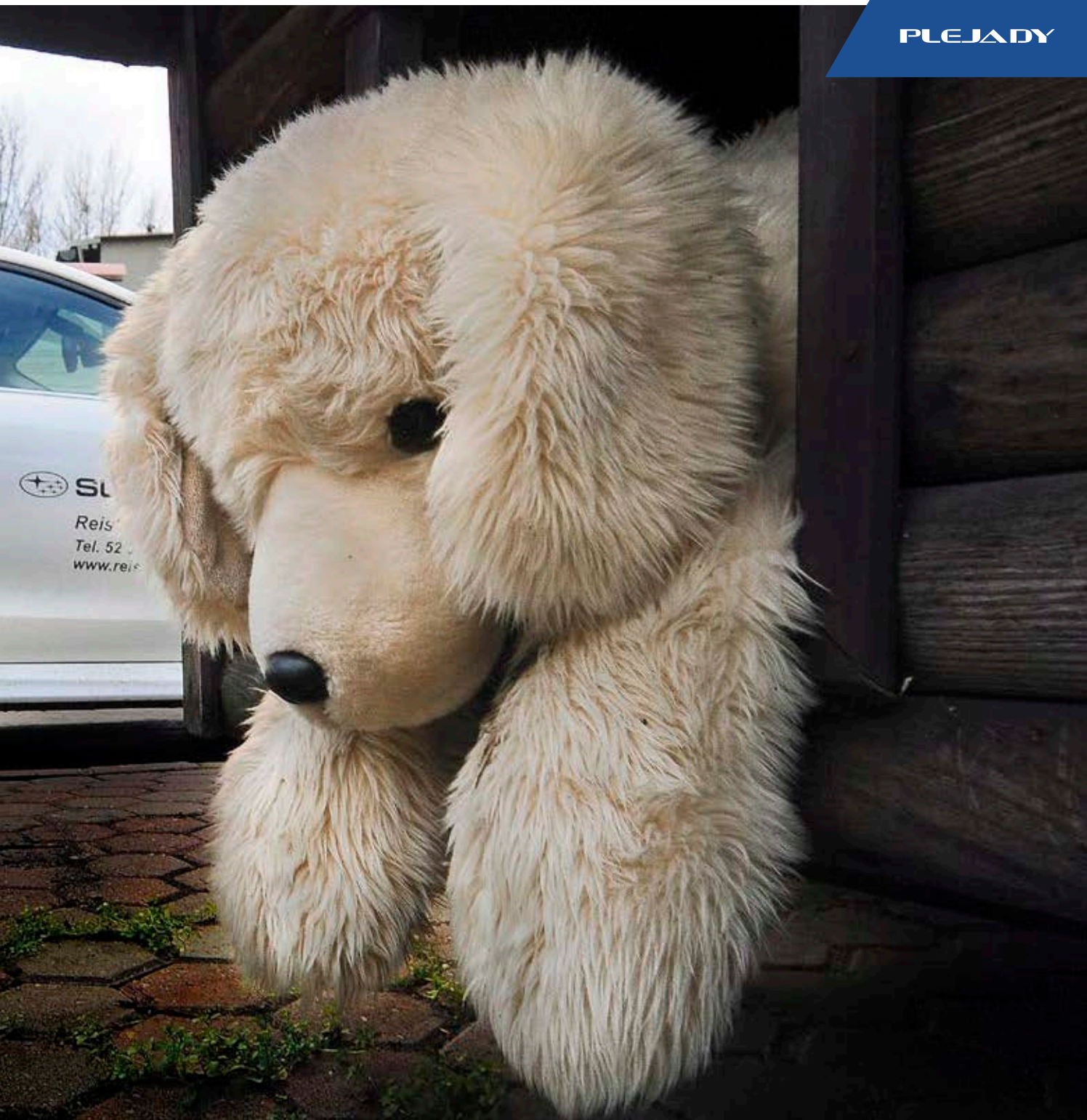
## Pomoc spod znaku „Plejad”

Użytkownicy Subaru już wiele razy pokazywali swoje wielkie serca i brali udział w różnorodnych akcjach charytatywnych. Tym razem ich celem była pomoc zwierzętom. Co ciekawe, wcale nie chodziło o „niebieskie świniaki”...

Slyszeście pewnie, że pies to najwierniejszy przyjaciel człowieka? Historia zna wiele przypadków, kiedy psia miłość okazywała się bezgraniczna. Pewnie większość z was, którzy kiedykolwiek posiadali czworonoga, może ten fakt potwierdzić. Jednak czasem zdarza się, że miłość ta jest tylko jednostronna.

Dowodem na to są przepelnione schroniska dla zwierząt, zwierząt, które potrzebują naszej pomocy. Są na szczęście osoby, które chętnie tę pomoc niosą. A wśród nich jeden z forumowiczów Subaru, Jachu93, od kilku lat łączący pozytywne z przyjemnym. Twórca i pomysłodawca kalendarza dla [forum.subaru.pl](http://forum.subaru.pl) przekazuje część

uzyskanych dochodów właśnie na pomoc czworonogom z toruńskiego schroniska, spoglądającym na świat zza swoich metalowych i zimnych krat. Podczas trzech edycji kalendarza udało się zebrać ponad 3000 zł. Prawie 80% tej kwoty zostało przekazane na zakup specjalistycznej karmy i potrzebnych akcesoriów.



Sam pomysł produkcji i dystrybucji kalendarza narodził się w 2013 roku. Wtedy na Forum można było znaleźć sporo opinii, że brak jest takiej inicjatywy. Jachu93 postanowił więc zakasać rękawy i spróbować „podziałać”. Po wstępnym podliczeniu kosztów i zebraniu chętnych powstał forumowy

kalendarz na rok 2014. Niestety, pojawił się pewien problem. Nasz forumowicz zajmował się tym bowiem po raz pierwszy i źle oszacował wszystkie wydatki. Okazało się, że druk okazał się zdecydowanie tańszy, niż zakładała wstępna kalkulacja, i pozostała spora nadwyżka pieniędzy. Szybkie konsultacje

ze „składkowiczami”... i już za kilka dni pod drzwiami toruńskiego schroniska dla psów i kotów stało Seicento wyładowane (prawie po sam dach) karmą dla zwierząt. Akcja „kalendarzowa” przyjęła się na tyle dobrze, że w tym roku właśnie dobiegła końca jej 3. edycja i już trwają dyskusje nad kolejną. Tym razem »





» pomoc dla zwierzków została jeszcze mocniej zaznaczona i każdy kupujący dostawał informację o zbiórce. Odzew był bardzo duży! Z samych dodatkowych przelewów uzbierało się kilkaset złotych!

Za zebrane pieniądze w tym roku brać forumowa zasponsorowała zwierzakom 70 kg specjalistycznej karmy, która jest bardzo droga i praktycznie zawsze jej brakuje. Dzięki niej dużo skuteczniej można pomagać w łagodzeniu cierpienia

chorych psów, które nie mogą spożywać normalnego pożywienia. W tym roku również przekazanie prezentów odbyło się inaczej niż zwykle. Do toruńskiego schroniska znajdującego się przy ulicy Przybyszewskiego przybyło kilka blaszanych świnek. Również Jachu93 zmienił auto na ten dzień. Dzięki uprzejmości salonu Multisalon Reiski z Bydgoszczy karmę przywiózł najnowszym Levorgiem. ■



# Subariada 2015

## - bułgarska przygoda /cz. 1/

Wszystko zaczęło się około trzech lat temu na [forum.subaru.pl](http://forum.subaru.pl). Użytkownicy forum - zoui i chojny - wpadli na pomysł zorganizowania wyprawy dla posiadaczy aut spod znaku „Plejad”, podczas której można spróbować off roadu, zasmakować przygody, poznać nowe miejsca i ludzi, wyprawy, „gdzie sama droga staje się celem”.



### WSTĘPNE INFORMACJE:

MISJA: BUŁGARSKA PRZYGODA (VEL BUŁGARSKIE BŁOTA 2015)

KRYPTONIM: V SUBARIADA

CZAS: 12-22.06.2015

OCHOTNICZY:

- > DYREKCJA
- > DORKA (NASZ OFICJALNY KORESPONDENT PRASOWY Z MAGAZYNU OFF ROAD)
- > SUBARY I ARLETA
- > APE I MANDALENKA
- > MUKA, MAGDA ORAZ WERONIKA Z MATYLDĄ
- > URABUS FAMILY TEAM - CZYLI GRZEGORZ, GOSIA, MICHAŁ I MACIEK
- > JASTAZEN I PABLO
- > PPMARIAN Z IRENĄ I MATYLDĄ
- > EKIPA CARTA - CZYLI ARTUR, OLA, AGNIESZKA I MICHAŁ
- > SEBEKIAN Z KLAUDIĄ I KONRADEM
- > MARHOF
- > PRZEWODNIK: MIŁOSZ „RZEŹNIK” Z „PRZYGODY 4X4” W ASYŚCIE NIEOCENIONEJ BEATY



**Piątek, 12 VI 2015**

Droga z Warszawy do Krakowa prowadziła nas w strugach deszczu przez pioruny walące jak podczas niemałej awantury na Olimpie. Woda chłustała na szybę jak z wiader i generalnie było bardzo malowniczo, choć kiepsko z widocznością. Zanim jednak przed północą dotarliśmy do hotelu, zrobiło się „po deszczu” i przyjemnie ciepło. Wymieniliśmy uściski dłoni z częścią ekipy, która była już na miejscu, i z forumowymi znajomkami, i zniknęliśmy na nocleg.

**Sobota, 13 VI 2015**

Szybkie śniadanie w hotelu przy ploteczkach o minionych XII Plejadach i garść wspominek z poprzednich Subariad zatankowały nam dobry humor na „full”.

O 8:00 na parkingu odbyło się ostatnie szybkie przepakowanie aut i ustalenie różnych strategicznych kwestii do czasu, kiedy spotkamy się z Miłozsem w Bułgarii. Chwilowo było 9 załóg (bez nr 8, który miał dołączyć w Vidin).

Ustalono, że Ojciec Dyrektor poprowadzi trzódkę do Rumunii, a potem się zobaczy. Pewną trudność sprawiło nam sprawne odliczanie od 1 do 10 przez CB (czas pokazał, że już 3 dnia opanowaliśmy tę umiejętność prawie tak dobrze jak przedszkolaki). W pełnym słońcu chyżo pomknęliśmy na Chyżne.

Po godz. 10 przekroczyliśmy granicę ze Słowacją. Górki, rzeczki i strumyki, zieleń dookoła, na łąkach stada białych krów, czasem roboty drogowe,

temperatura bajeczna, bo aż 32°. Minęliśmy drogę 66, budząc marzenia, by „któraś-któraś” z kolei Subariada wpisała się w Route 66 (do tego jednak trzeba by było pomyśleć o uszczelnieniu Forka i zapewnieniu mu lepszej pływalności).

Po godzinie 13:00 krótki postój „na popas” na granicy z Węgrami. Szybki zakup winiet, parę pompek i przysiadów, żeby rozprostować nogi, i poszukiwanie zapasów jedzenia urozmaicone zostały wieścią, że w jednym aucie wystrzeliło w bagażniku piwo i to tak sprytnie, że całość mocno aromatycznego płynu została wstrzyknięta do walizki z ubraniami... Szczęśliwą właścicielką piwnej walizki okazała się Klaudia.





» Po kilkukrotnych nieudanych próbach odliczenia przez CB w kolejności od 1 do 10 (z pominięciem 8) Subaraki wreszcie dziarsko ruszyły węgierskimi drogami w stronę Budapesztu. Prosto, asfaltowo, słonecznie i szybko, szybko... bo przecież pierwszy dzień podróży zakładał prawie 1000 km do celu. Niedaleko Balastia mijamy spaloną ciężarówkę, policję i mocno uszkodzony asfalt, ale droga przejezdna. Zatapiam się w nadziejach na postój z możliwością połasowania w marcepanach. Na stacji benzynowej mój sen łąsucha się ziścił. Kierowcy orzeźwiali się kawą, a ja delektowałam marcepankami. Sebekian z szelmowskim błyskiem w oku postanowił podnieść Klaudii ciśnienie bez kawy i po zatankowaniu auta, kiedy przyszła pora do płacenia kartą (używaną tylko w wakacje), zakrzyknął dramatycznie: „Klaudia! Zapomniałem PIN-u!”. Mina Klaudii – bezcenna. O 16:30 ruszamy, a do granicy z Rumunią coraz bliżej. Przejeżdżamy przez Magyarcsanad – małe, senne miasteczko. Zadziwiają nas rynny domów z wylotami bardzo wysoko – nie tak jak u nas – nad ziemią. I mnóstwo bocianich gniazd.

Granicę węgierską przejechaliśmy sprawnie. Obyło się nawet bez pokazywania dokumentów. Za to Rumuni chcieli i paszporty, i winiety. Celnik machnął lekceważąco na dowód i wołał „passport, passport”. Może miny mieliśmy nie takie? A może zdziwił się ilością bagażu w stosunku do liczby osób, bo trzy razy się upewniał, czy tylko 2 osoby tu jadą?

O 17:20 znaleźliśmy się na gościnniej ziemi rumuńskiej. Czas pchnięty o 1 godzinę do przodu. Bardzo nową autostradą (nie uwzględnioną na naszych GPS) mkniemy w kierunku na Arad. Ostatni odcinek autostrady pełen robót drogowych i budowlanych zastępych w czasoprzestrzeni, a z maszyn budowlanych na prawym pasie stała tylko jedna, samotna klasyczna mała betoniarka – wyglądała na opuszczoną i raczej nieużywaną ostatnio.

Wizualnie Rumunia jest biedniejsza niż Węgry – na polach i drogach częste są zaprzęgi konne, u nas już powoli widywane tylko w skansenach. Maszyny budowlane i rolne lata młodości miały

za sobą dobre parę dekad temu. Sporo jest gospodarstw rolnych nadgryzionych zębem czasu i niedbałością ludzi. Straszą opustoszałe hale i budynki przemysłowe. Wszystko razem tworzy klimat rodem z PRL-u i „Misia”. Okraszone to jest kolorowymi reklamami przy drogach, sporą ilością samochodów, nowo wybudowanymi domkami, hotelikami czy stacjami paliw, które jak rodzynki w cieście podnoszą walory przemierzanej okolicy. Chyba nikomu nie chciało się, czy nie opłacało, remontować starych budynków i dlatego zbudowano szybko nowe. I tak sąsiadują obok siebie czasy stare z nowymi.



W miasteczkach są asfaltowe chodniki, a wiele domków i budynków odmalowano na żywe, szczypiące oczy kolory różu, limonki, fioletu i żółci. Architektura wybujała tu z fantazją, o jakiej nam nawet by się nie odważyło śnić, sąsiaduje z domkami stareńkimi, pochylonymi i mocno zaniedbanymi. Są drewniane płoty i drobny handel przy drodze, stare przystanki autobusowe i zardzewiałe tory, a tuż za nimi ślicznie odmalowane nowiuiteńskie hale magazynowe i produkcyjne, znane nam Praktykery i inne.

Moją uwagę zwracają mijane cmentarze – ogrodzone siatką, a nie murami,





z prostymi, skromnymi i niedużymi nagrobkami lub samymi krzyżami. Zwykle w jednolitej biało-szarej tonacji. Zupełnie inne niż te w Polsce. Podobnie tutejsza architektura małomiasteczkowa – mocno kreatywna i nieszablonowa. Styl cygański pomieszany z wiejskimi domkami, które pamiętam z dzieciństwa, z czasów, kiedy odwiedzałam na wsi moją babcię. Duże trawniki wokół drogi i szpalery drzew z wymalowanymi na biało pniami jak pozostałość po sadach. Specjalna mieszanka widoków.

Na horyzoncie pojawiły się góry, drogi zrobiły się wąskie i kręte, gęsto otoczone

Były drobne problemy z zamówieniami, bo obsługa mówiła głównie po rumuńsku, za to kubki świeciły oryginalnym „Zambet, dupa zambet” (znaczy to: „uśmiech za uśmiech”!).

Później na próżno szukamy stacji z gazem. Dyskutujemy nad ostatnim odcinkiem drogi: 160 km zwykłymi drogami (które widzi tylko nawigacja Urabusa), czy może 230 km – teoretycznie autostradami – ale kto ma pewność, że już otwartymi? Kwadrans po 22 – już w ciemnościach ruszyliśmy jednak za Urabusem. Pada, w CB słychać w głosach zmęczenie. Pociśamy się, że kolejny dzień jazdy jest

Trasa, którą nawigacja wskazała Urabusowi, bez wątpienia mogła konkurować z trasami terenowymi bieszczadzskich Plejad. Nic dziwnego, że fabryczne nawigacje w naszych Forkach nie widziały tu drogi i chciały jechać inaczej, uparcie zwracając nas na domniemane autostrady. Nawigacja Urabusa omamiła nas wizją krótszej drogi – do dziś nikt nie wie, jak to policzyła, przed wjazdem na tę zalesioną górę pokazywała 42 km do celu, a jak już przedostaliśmy się na drugą stronę góry po długiej jeździe – pokazywała... 42 km do celu... Tymczasem ogon coś za długo się nie pojawiał i postanowiliśmy wrócić – choćby w zasięgu CB.



roślinnością. Około 21:00 docieramy do Vetel, a nawigacja pokazuje jeszcze 4 godziny do celu. Konwój troszkę się rozczłonkował ze względu na dużą ilość TIR-ów, autobusów i turystów. Minęło trochę czasu, zanim zjechaliśmy się znów w zwartą kolumnę. Momentami było niebezpiecznie, bo tubylcy wyprzedali na trzeciego, czwartego i piątego, nie zwracając uwagi na to, że właśnie spychają kogoś do rowu czy prawie obdzierają z lakieru.

Kwadrans później dotarliśmy do Deva. Dopadliśmy pierwszego spotkanego w Rumunii McDonald'sa, uznając go jedyną drogą za najlepsze miejsce na posiłek.

ulgowy, bez wczesnej pobudki, że będzie basen, śniadanie i labo do południa. Droga coraz bardziej kręta i coraz bardziej dziurawa, i coraz ciemniej. Wokół górskie i leśne klimaty, a Urabus mknie coraz szybciej, choć upominamy go, że to nie próba sportowa... Na próżno. Urabus pędzi, a my ledwo za nim nadążamy, choć jedziemy jako trzeci z kolei. Niestety ogon w pewnym momencie się oderwał. Straciliśmy kontakt w CB z częścią załóg. O godz. 0:11 zatrzymujemy się i czekamy na zguby.

Okazuje się, że nie potrzebujemy wcale Miłosa, żeby przeczochrać niemożliwie Forki po wertepach i kamieniach.

Kiedy wreszcie odzyskaliśmy kontakt – okazało się, że sebekian złapał gumę i to tak porządnie, że nie ma co naprawiać, a trzeba kupić nową. To doświadczenie spowodowało na Urabusa błogosławieństwo wolnej jazdy. Dzięki temu nie rozjeżdżamy stada koni, które kawałek dalej „pasą się” pośrodku drogi. Zakrętów, zawrotów, zawijasów i nagłych zmyłek na tej trasie nie sposób było policzyć. Na ekranie nawigacji wyglądała jak suto upasiony wąż ze znanej kiedyś gry na komórki. Około 1 w nocy dopadamy recepcji hotelu Zan. Niektórzy byli tu 3 lata temu w czasie I Subariady. Młodziotka dziewczyna na nasz widok całkiem straciła głowę, »



postoje na zdjęcia. Wracamy naszą „nocną” trasą. W świetle dnia droga jakby mniej dziurawa, ale tak samo kręta. Widać intensywne roboty leśne i mniej intensywne, za to wszechobecne roboty drogowe. Rumuni chyba odkrywają uroki biwakowania i odpoczywania na łonie natury, bo co chwilę mijaliśmy koczujące grupy wystawiające twarze do słońca, wędkujące nad potokami i biesiadujące

na łąkach. Przyroda i widoki jak u nas jakieś 40 lat temu. Jechaliśmy niespiesznie Transalpiną, ignorując jakieś wypisane na czerwono ostrzeżenie. Podziwialiśmy widoki i o 13:25 postanowiliśmy urządzić sobie postój na kawkę na wysokości 2146 m n.p.m. Sielsko, wiejsko i pastersko: stada owiec, biegające psy i jeden samotny człowiek pilnujący tego zwierzyńca. Posiedzieliśmy

- » a w dodatku nie mówiła nawet słowa po angielsku. W efekcie zakwaterowanie ciągnie się w nieskończoność i obfituje w pomyłki. A to klucz nie do tego pokoju, a to w ogóle nie pasuje do zamka, a to pomyłone pokoje (Magda weszła wprost na śpiących spokojnie gości, dobrze, że spali twardo, to nie było rabanu). Potem było z górki. Dzieci i osobniki słabsze padły od razu spać, pozostali postanowili dać opaść adrenalinie i rozpoczęli procesy integracyjne, które trwały do 2:30 lub dłużej. Ustaliliśmy też absolutny zakaz pobudki. Pokój powitał nas zielono-brązowym wystrojem i Biblią w języku rumuńskim. To uspiło nas natychmiast.

### Niedziela, 14 VI 2015

Po śniadaniu z herbatą owocową o 11:20 udało nam się wyruszyć na szlak. Po drodze robiliśmy sobie bez troskie



tam całą godzinę. Potem czyszczenie obuwia z owczych woniejących śladów organicznych i jazda dalej.

Rumunia w tej części ostro się buduje – nowe domy, pensjonaty, hotele i restauracje widać co krok. Pośrodku drogi zaś krowy i wolno chadzające konie. Na poboczu stragany z mydłem i powidłem. Sebekianowi zaczynają śmierdzić hamulce – to chyba ciąg dalszy jego subariadowego

pecha. Długo nie jedziemy, bo już po 5 minutach stajemy w gigantycznym korku. To Policja blokuje drogę w związku z rajdem – oficjalnie i planowo do 18:00. Ta właśnie informacja wypisana na czerwono na wjeździe została przez nas beztrudno zlekceważona. Zostajemy, mając cichą nadzieję, że otworzą drogę wcześniej niż o 18:00. Wdrapaliśmy się autami na górkę, aby obserwować rajd. Wokół mieliśmy

towarzystwo Rumunów piknikujących na kocykach, krów wolno łążących wśród drzew, motocyklistów i owadów. W ogonku rajdowym pojawiła się najpierw jedna Impreza, a następnie jeszcze dwie kolejne. Roznieciliśmy ogień pod obiadem i chłoniliśmy widoki i zapach macierzanki. Korek tymczasem wydłużył się, tworząc malownicze „Z”, a wśród startujących w rajdzie aut ugaszono jeden pożar. »



» Wreszcie ku ogólnej radości o 16:40 powolotku ruszył wąż aut prowadzony przez Policję. Niestety już 10 minut później staliśmy w gigantycznym korku. I pomyśleć, że o tej porze mieliśmy już wygodnie wylegiwać się w hotelu Bononia w Bułgarii, integrować się przy gitarze i delectować tamtejszą kuchnią. Tymczasem tkwimy na Transalpinie, niemal słysząc chichot Losu. Kolejne 30 minut stania i ruszamy. Transalpina jest odlotowa i malownicza. To tutaj kręcono sceny do Bonda i odcinki TopGear. Tymczasem my poruszamy się z zabójczą prędkością 20 km/h. Przez Novaci przejeżdżamy, mając już 40 na liczniku. Samo miasteczko zaskakuje

i zieleni, i wygląda to po prostu bajkowo. Mijamy cygańskie tabory i rozjechaną kurę oraz wyrażającą samochodom właścicielkę owej nieboszczki. Dookoła kolorowe domy i kreatywna architektura z pogranicza bajek o księżniczkach i szalonych czarnoksiężnikach. Barwne bramy, ciągnące się płoty, niestrzeżone przejazdy kolejowe i całkowity niemal brak reklam wielkopłaszczyznowych. Bilbordy widzieliśmy w dużych miastach i nieopodal nich, ale naprawdę to jeszcze nieliczne przypadki. O 18:40 w miasteczku Filiasi Dyrekcja przez CB uprzejmie informuje, żeby uważać na świnię luzem biegnącą po ulicy, bo właśnie jedna przed

schowane za nimi. Starsze budynki mają ściany wzdłuż chodników. Trzeba uważać, bo Rumuni przechodzą na przełaj przez ulice, nie zwracając uwagi na pasy, światła czy ruch aut; zwłaszcza ci z małymi dziećmi są nieobliczalni. Przejeżdżamy przez cygańską dzielnicę. Góry śmieci i towarzyszący im zapaszek, domki z dziesiątkami wieżyczek, tłumy Cyganów i hucząca muzyka – chyba jest jakieś wesele. Bałabym się zapuszczać tu samotnie w dzień, a i teraz – w kolumnie aut – przejeżdżamy z duszą na ramieniu.

Szukamy stacji benzynowej z gazem, ale jedne w ogóle zamknięte, na innych nie ma albo 98, albo LPG. W efekcie



– niewiele starych i zaniedbanych domów, piękne chodniki, rośliny ozdobne, nowe domki z zadbanym otoczeniem, dużo róż i winorośli wokół posesji. Ale dalej już typowo rumuńsko – miasteczka jak wioski, stada owiec na drogach z pastierzami, psami i osłami. Na poboczach ludzie z kijkami pasący kozy, gęsi i indyki. Romowie siedzący przed domami w otoczeniu sąsiadów i dzieci, Romki w długich sukienkach, obwieszane koralami. Studnie z żurawiami, wałęsające się konie i krowy.

Im bliżej Bułgarii – tym więcej winorośli, róż i chmielu wokół domów. Porozpinane na drutach tworzą zielone korytarze, tunele i tarasy przed wejściami. Niektóre domy wręcz toną w kwiatach

chwilą wyprysnęła mu spod kół (my potem podobną przygodę przeżyliśmy wyjeżdżając z Melnika). Na asfalcie mnóstwo końskich śladów i wcale nie chodzi mi o kopyta. Zdecydowanie częściej spotykamy furmanki 1- i 2-konne niż Subaru.

O 19:00 ekipa nr 8 zameldowała, że dotarli do hotelu w Bułgarii, a tymczasem my dopiero kierujemy się na Craiova. Nadal jest piękne słońce (i 35 stopni). Co jakiś czas na polach lub przy drogach widać niebiesko-żółte maszyny. To urządzenia, które tłoczą ropę. Rumunia ma trochę złóż ropy i nawet wydobywa ją, ale chyba nie przekłada się to na jej bogactwo. W Craiova posesje ogrodzone wysokimi murami i płotami, i domy





zajmują studnie z kołowrotkiem i daszkiem. Blisko Cioroiasi uzupełniamy zapasy na nowej stacji benzynowej. Matylda karmi bezdomne psy „zrzutkowym” jedzeniem z całego konwoju. Robi się szaro, a tubylcy niechętnie włączają światła mimo mroku – wydaje się, że robią to dopiero wtedy, kiedy sami już nic nie widzą. Mijamy stragany z arbuzami i Golenti, które lata dobre i ładne ma dawno za sobą.

Tuż przed granicą jakby ładniej – więcej zieleni, kwitnący wściekle pomarańczowo milin okrywający płoty dodaje artyzmu okolicy. Rumuńskie służby celne wspólnie z bułgarskimi znów zażądały od nas... paszportów! Płaci-

mamy szansy kontemplować otoczenia, bo po wyjściu z auta obezwładnił nas ciężki, słodki zapach zalewający całą ulicę (jak mieszanka miodu, maciejki i akacji) i natychmiast opadły nas chmury komarów. Zanim wyjęliśmy bagaż i dotarliśmy do portierni, zostaliśmy pokąsani od stóp po uszy. W wejściu do hotelu kurtyna wodna, ale komarom ona nie przeszkadza.

Rejestracja przebiega sprawnie. Zostawiliśmy paszporty i odebraliśmy klucze. Winda zdecydowanie nie jest dla osób z klaustrofobią, bo 2 osoby „na wdechu” z walizką ledwo się mieszczą. Pokój w starym, ciężkim stylu. I potwornie w nim gorąco. Klimatyzacja udaje, że działa,



rozjechaliśmy się – część grupy jest już za Craiova. Tu chyba skończyła się cywilizacja. Oprócz prostej, długiej drogi z głębokimi rowami po obu stronach (wykluczającymi zatrzymanie) dookoła pusto. Gigantyczne pola obsiane zbożami, słonecznikiem i czymś jeszcze – z rzadka na widnokręgu pojawia się drzewo, brak słupów energetycznych. Wreszcie znajdujemy zjazd między słoneczniki a pszenicę i na polnej drodze czekamy na zagubionych poszukiwaczy paliwa. Odnajdujemy się wszyscy tuż przed 20:00 i ruszamy na Kalat. Do celu ok. 80 km, słońce jest piękne i 32 stopnie – lato i wakacje czuć w każdym hańście powietrza. Znow mijaemy wioski – miejsce studni z żurawiami

my za przejazd mostem Nowa Europa (można kartą), a potem jeszcze kupujemy winiety. O 21:20 ruszamy dalej. Jest ciepło – 27 stopni, do hotelu nie wiadomo ile, bo GPS zwariował i nie widzi mostu, którym właśnie jedziemy. Dunaj rozległy i robi odpowiednie wrażenie – nie widać tylko, czy jest modry, bo już ciemno.

Tuż za mostem kilka skrętów i wreszcie Vidin – chwila jazdy miastem sprawiającym wrażenie opustoszałego (nie ma przechodniów, turystów, spacerowiczów ani żywego ducha, są pojedyncze auta, kilku rowerzystów i nieoświetlone domy). Docieramy do hotelu Bononia. Ta pustka na ulicach jest zadziwiająca. Tuż obok hotelu odrobinę widać ludzi, ale nie

okien nie otwieramy, bo komary nas zeżrą. Wreszcie czas na piwo i posiłek. Na kolacji ostrożnie próbujemy dań o obco brzmiących nazwach – kierując się głównie zdjęciem w menu i opinią tych, którzy już coś zjedli. Mimo że wiemy o bułgarskim **da i nein**, którym towarzyszy odmienne niż u nas kręcenie i kiwanie głową – i tak jesteśmy zdezorientowani, patrząc na kelnerkę. Na stole króluje Kamenica i Zagorka (tutejsze piwa), a w powietrzu królują komary, które przysiadają nawet na koltetach. Po powrocie do pokoju mamy już pewność – klimatyzacja jednak udawała tylko, że działa – jest chyba ze 30 stopni. Jutro spotkanie z Miłoszem... ■

(ciąg dalszy w następnym wydaniu)

# 1<sup>st</sup> Subaru Wine Cruise - Eger i Tokaj

Po każdej Subariadzie (czyli off-roadowej wyprawie organizowanej dla posiadaczy Foresterów) na Forum Subaru pojawiały się niezadowolone głosy właścicieli innych modeli Subaru, którzy także chcieliby wziąć udział w forumowej przygodzie. Niestety, trasy wytyczone przez Miłosza „Rzeźnika” były nieprzejezdne dla innych, nisko zawieszonych modeli marki...

**W**ten sposób zrodziła się idea zorganizowania wyjazdu, który byłby dostępny dla wszystkich modeli spod znaku „Plejad”. Tematem przewodnim, poza samą radością z pokonywania kilometrów asfaltowych dróg, było wino i wszystko, co z nim jest związane, a inicjatywa została nazwana „Subaru Wine Cruise”.

Po rozpuszczeniu wici wśród znajomych forumowiczów i prezentacji zarysu wyprawy okazało się, że pomysł „chwycił”, więc przystąpiliśmy do jego realizacji. Plan był prosty – wyjazd weekendowy na Węgry, kierunek: Eger i Tokaj. Dlaczego akurat tam? Powodów było kilka. Po pierwsze odległość – około 5 godzin jazdy z Krakowa, po drugie różnorodność win – wytrawne czerwone w Egerze i białe, głównie słodkie, w Tokaju, po trzecie – pyszna węgierska kuchnia, po czwarte – chęć zwiedzenia starego miasta i zamku w Egerze. Mógłbym jeszcze wymieniać kilka powodów, jednak dwa następne były kluczowe – nie

mieliśmy doświadczenia organizacyjnego, mieliśmy za to „swojego człowieka”, naszego przyjaciela Piotra z zaprzyjaźnionego sklepu Dionizos, który od wielu lat współpracuje z węgierskimi winiarzami i który zgodził się nam pomóc w organizacji degustacji. Dodatkowo w terminie naszego wyjazdu odbywały się Dni Tokaju – coroczna impreza poświęcona... tokajskim winom. Chęć wzięcia udziału zadeklarowało 16 osób, część z uczestników znała się tylko z forum, część była znajomymi znajomych, więc wyjazd był także okazją, by poznać się „na żywo”.

Po wymianie niezliczonej ilości wiadomości poprzez mechanizm prywatnych wiadomości na Forum, zarezerwowaniu noclegów przez internetowy portal rezerwacyjny, po umówieniu poszczególnych degustacji przez Piotra, nadszedł dzień wyjazdu. W piątek ruszyliśmy w kilku konwojach, z różnych części Polski (Kraków, Nowy Sącz, Lublin, Poznań, a nawet Toruń), na miejsce spotkania, czyli do dwóch małych pensjonatów

w centrum Egeru. Nie wszyscy uczestnicy mieli możliwość wzięcia urlopu w piątek, więc ostatecznie wszyscy razem spotkaliśmy się dopiero wieczorem na miejscu pierwszej degustacji połączonej z sutą kolacją u egerskiego winiarza Simona. Degustacja odbyła się w piwnicach zlokalizowanych na północnych obrzeżach Egeru, z dala od słynnej, choć przepelnionej zgiełkiem turystów i generalnie niewartej większej uwagi, Doliny Pięknej Pani. Gospodarz, za pośrednictwem syna tłumacza, opowiedział nam o historii swojej winnicy, o gatunkach winorośli, które uprawia i o winach, które produkuje. Podczas kolacji mieliśmy okazję skosztować nie tylko słynnego Egri Bikaver, ale także win ze szczepów Merlot, Syrah, Pinot Noir, Kekfrankos oraz rzadszych w tym rejonie win białych. Winom towarzyszyły zimne przekąski oraz pieczona w kamiennym piecu wieprzowina, przygotowana i przyrządzona przez żonę gospodarza. Wszyscy otrzymaliśmy kartki z listą degustowanych win, na których >







fot. Przemysław Kaczmarek x 6

Gospodarz urządził nam degustację przy suto zastawionym stole...

- » mogliśmy nie tylko zanotować swoje oceny, ale również zaznaczyć, które wina i w jakich ilościach chcielibyśmy zakupić. Po kolacji gospodarz zebrał nasze „zamówienia” i gdy następnego dnia wstąpiliśmy do niego w drodze do Tokaju, wina czekały już na nas przygotowane, zapakowane i podliczone. Biesiada przeciągnęła się do późnych godzin nocnych, więc planowana poranna zbiórka przeciągnęła się o dobrą godzinę i nieco „zmodyfikowała” nam dalszy program”. Tak więc nazajutrz, po późnym i szybkim śniadaniu, większość z nas udała się na zwiedzanie starego miasta.



Czasem chyba lepiej nie znać wszystkich etapów produkcji wina.



Prezentacja pełnej gamy produktów w Piwnica Simona.



Eger to około 60-tysięczne miasto, leżące nad potokiem o tej samej nazwie, między Górami Bukowymi i górami Mátra. Założone ponad tysiąc lat temu, przez króla Stefana I Świętego, który ufundował tu biskupstwo. W XIII wieku wzniesiono tutaj górujący nad miastem zamek, który w XVI wieku przebudowano w twierdzę

obronną. W 1552 r. zamek przetrzymał 40-dniowe oblężenie przez Turków (obroną dowodził István Dobó). Wtedy prawdopodobnie zrodziła się legenda o Byczej Krwi (Egri Bikaver), którą wg Turków pili waleczni i niepokonani mieszkańcy miasta. Niestety 8 lat później Turcy zdobyli miasto i panowali w nim aż do 1687 roku.



Plac Dobo z innej perspektywy, z górującym nad nim zamkiem.



Poranny spacer po Egerze. Plac Dobo z kościołem Minorytów.



Barokowe wnętrza kościoła Minorytów.

W latach 1939–1944 mieścił się tu obóz internowanych oficerów polskich.

Niestety nie mieliśmy czasu na zwiedzanie zamku, podziwialiśmy go z daleka z placu Dobo, na którym znajdują się dwa pomniki: jeden przedstawiający dowódcę zamku, Istvana Dobo, oraz drugi poświęcony samym jego obrońcom. Zwiedziliśmy także stojący przy placu XVIII-wieczny barokowy kościół Minorytów pod wezwaniem św. Antoniego z Padwy i przespacerowaliśmy się uliczkami starego miasta. Warte zobaczenia są także neoklasycystyczna bazylika z XIX wieku, druga co do wielkości na Węgrzech, kościół Rac – ortodoksyjna cerkiew serbska,

» eklektyczny ratusz miejski oraz minaret, najdalej na północ wysunięty zabytek turecki, pozostałość po dawnym meczecie. Eger to także słynne kąpieliska termalne oraz leżąca na południu miasta „Dolina Pięknej Pani” (Szépasszony-völgy) z licznymi piwniczkami wykutymi w wulkanicznym tufie.

Jeśli chodzi o wina, to Eger jest w tej kwestii dość niejednorodny i zróżnicowany, zarówno pod względem gleb, na których rosną winorośla, jak i produkowanych tu win. Po latach komunizmu, w którym liczyła się przede wszystkim ilość produkowanego wina, egerscy winiarze cały czas szukają stylu i własnej marki. Często uprawiają liczne szczepy i produkują nawet kilkanaście rodzajów win, próbując zrozumieć i dobrze wykorzystać swoje terroir. Najbardziej znanym winem egerskim jest słynne Egri Bikaver. Jest to kupaż kilku szczepów, którego podstawę do lat 80. stanowiła Kadarka, obecnie coraz częściej zastępowana szczepem Kekfrankos. W skład kupażu mogą wchodzić też takie szczepy, jak: Zweigelt, Cabernet Sauvignon, Cabernet Franc, Pinot Noir, Merlot, Blauburger, Syrah i Portugieser. Niestety nie istnieje sprecyzowana apelacja pilnująca składu Bikavera, więc wina od różnych winiarzy mają czasem zupełnie różny charakter. Z wyżej wymienionych szczepów winiarze produkują także jednoszczepowe wina, część z nich leżakuje w dębowych beczkach, część lżejszych jest od razu butelkowana. W Egerze uprawia się także białe szczepy, takie jak Leanyka (w Rumunii znana jako Feteasca), Olaszrizling, Chardonnay, Harslevelu (o liściach podobnych do liści lipy), Muscat Ottonel, z których produkowane są głównie wytrawne białe wina.

Po wymeldowaniu się z pensjonatu udaliśmy się w kierunku Tokaju, po drodze wstępując po zamówione wina do Simona. I tam, podczas pakowania zakupów, zrodził się w głowach uczestników szatański plan. Stach dostał od Pawła propozycję nie do odrzucenia – przejażdżkę za kierownicą nowego estiaja. Przemek z kolei zgłosił się na ochotnika do przetestowania Legacy 2.0D Stacha, biorąc w inwentarzu jego żonę Kasię. Żona Przemka, Marzena, usiadła za kierownicą ich Forestera, biorąc jako

pasażera Leona, który pierwotnie podróżował z Pawłem. Gdy już wszyscy zajęli upatrzone pozycje, ruszyliśmy w kierunku Tokaju, tzn. my ruszyliśmy, natomiast Stach z Pawłem wystrzelili jak z procy, i tyle ich widzieliśmy. Po drodze wstąpiliśmy na stację zatankować pojazdy, i wtedy się zaczęło. Przemek zgasił silnik w Legacy Stacha i... już go nie uruchomił, ponieważ breloczek od bezkluczykowego systemu dostępu spoczywał w kieszeni kierowcy oddalającego się w szybkim tempie estiaja. Próby dodzwonienia się do chłopaków były bezskuteczne, zapewne za sprawą głośnego bulgoczącego wydechu. Tak więc zostawiliśmy Przemka i Kasię w unieruchomionym Legasiu i ruszyliśmy w (z góry skazany na niepowodzenie) pościg. Po około 20 minutach i stu dwudziestu czterech nieodebranych połączeniach

Paweł usłyszał i odebrał telefon. Po otrzymaniu „radosnej nowiny” musieli wracać około 40 kilometrów, a cały program naszej wycieczki opóźnił się o godzinę. W końcu prawie wszyscy dotarliśmy do miasta Sarospatak, następnego punktu programu. Prawie, bo nie dotarł jeszcze Przemek z Kasią. Nie wiemy, czy to była (oficjalnie podawana) kwestia problemów z nawigacją, czy słodka zemsta Kasi, w każdym razie Stach długo i z widocznym zdenerwowaniem i z troskaniem wyglądał przed hotelem nadjeżdżającego Legacy.

W trakcie podróży z Egeru do miasta Sarospatak mieliśmy okazję obserwować prace przy zbiorze winogron w tokajskich winnicach, minęliśmy miasteczka Szerencs, Mad, Tolscvę, mogliśmy także podziwiać północną stronę góry Tokaj. W rejonie tym prawie



Widok na fortyfikacje i zamek w miejscowości Sarospatak.

foto: Przemysław Kaczmarek

wyłącznie uprawia się białe winogrona. Dominuje odmiana Furmint, poza nią uprawia się odmiany Harslevelu, Sargomuskotaly i śladowe ilości szczepu Zeta. Podłoże do upraw stanowią przede wszystkim wulkaniczne gleby tufowe.

W samym Sarospataku warty odwiedzenia jest średniowieczny zamek nad rzeką Cisą. My jednak udaliśmy się z hotelu do restauracji na drugim brzegu rzeki, gdzie oczekiwali nas nasi kolejni gospodarze z winnicy Chateau Megyer. Nazwa nieprzypadkowo brzmi francusko, gdyż właścicielami od kilkunastu lat są Francuzi, co zresztą w tych stronach nie jest niczym niezwykłym. Pierwotnie liczyliśmy na degustację w piwnicach znajdujących się pod zamkiem, jednak od czasu powodzi w 2010 roku piwnice cały czas poddawane są renowacji i są niedostępne



foto: Tomasz Nowakowski

W drodze z Egeru do Tokaju podziwialiśmy grona Aszu dojrzewające na krzewach.

dla zwiedzających. Gospodarze zasewrowali nam kilkudaniowy węgierski obiad, któremu towarzyszyły białe wina. Tak więc próbowaliśmy wytrawnych win ze szczepu Furmint, Chardonay, słodkich Sargomuskotaly i Harslevelu, win z późnych zbiorów, oraz 3- i 5-puttonowych Aszu. Degustację zwińczyła niespodzianka, którą była Aszu Essencia, czyli coś w rodzaju „7-puttonowego Aszu”. Do pełni szczęścia brakło tylko Essencji tokajskiej, czyli soku z gron Aszu, który wyciska się z nich w sposób naturalny, pod własnym ciężarem. Ma on niewielką zawartość alkoholu, bardzo dużą zawartość cukru i... bardzo wysoką cenę. W dawnych czasach uważany był bardziej za lekarstwo niż trunek, gdyż zawierał naturalne antybiotyki. Obecnie stosuje się go do „doprawiania” gorszych roczników Aszu oraz sprzedaje się jako ekskluzywny trunek w niewielkich butelkach.

Po obfitym w jedzenie i picie obiedzie w doskonałych humorach udaliśmy się na kolejną degustację do miasteczka Mad. Dzięki naszym gospodarzom udaliśmy się tam wynajętym na resztę dnia busem. Gdy ujechaliliśmy już ładnych kilka kilometrów, zorientowałem się, że nie mam przy sobie torby z aparatem i kamerą – prawdopodobnie zostawiłem

ją w restauracji. Użyliśmy więc niezliczonej ilości gestów języka migowego, aby zmusić kierowcę do powrotu do restauracji. Gdy już nam się to udało, okazało się, że... torba z aparatem leży pod moim siedzeniem. Nie wiem, kto miał większy ubaw, czy moi współtowarzysze, czy kierowca, który ponownie musiał zrozumieć nasze rozpaczliwe próby zakomunikowania mu, żeby jeszcze raz zawrócił. W każdym razie pewnie do dziś zachodzi w głowę, o co nam chodziło.

Choć wszyscy kojarzą wina tokajskie z miastem i górą Tokaj, to także w małym miasteczku Mad powstają wspaniałe wina tego regionu. Swoją winnicę ma tutaj m.in. słynny Istvan Szepsy, którego warto odwiedzić, ponieważ poza oferowaniem wyśmienitych win wspaniale opowiada (w języku angielskim) o całym rejonie, jego winiarskiej historii oraz geologicznej specyfice. Niestety z powodu ograniczeń czasowych nie mieliśmy okazji go odwiedzić, udaliśmy się natomiast do innego znanego winiarza z Mad, Pana Gergely Vince, właściciela winnicy Uri Borok. Winnica ma niespełna 10 hektarów powierzchni, jednak ponad połowa zlokalizowana jest na najlepszym w tym rejonie wzgórzu Świętego Tomasza. Ponadto jest on właścicielem XVI-wiecznych piwnic





fot. Lukasz Partyka

Dojrzewające w beczkach tokaje w piwnicach winnicy Uri Borok.

» o długości ponad 400 metrów, w których leżakują wina także innych winiarzy z okolicy. Tak więc mieliśmy okazję zwiedzić piwnice, których ściany pokryte są szlachetną pleśnią *Cladosporium cellare*. Dbą ona nie tylko o odpowiednią wilgotność, ale także doskonale oczyszcza powietrze, sama z czasem przyjmując czarny kolor. Winiarz słynie też ze szczególnej dbałości o jakość wina, bardzo starannie selekcionując grona do jego produkcji. Wytwarza on kilka rodzajów win wytrawnych, natomiast w przypadku win słodkich produkuje jedynie 5-puttonowe Aszu. Gdy rocznik nie jest wystarczająco udany, nie nastawia wina, lecz sprzedaje grona innym winiarzom. Po zwiedzeniu rozpoczęliśmy degustację w specjalnie do tego celu przeznaczonych piwnicznej komnacie z drewnianymi ławami i stolami. Spróbowałiliśmy kilku win wytrawnych, by skończyć na 5-puttonowym Aszu. Z uwagi na temperaturę panującą w piwnicy (12° C) degustacja przebiegła bardzo sprawnie. Na koniec zakupiliśmy po kilka butelek na pamiątkę i pożegnaliśmy winiarza oraz miasteczko Mad, by udać się do Tokaju.

Tokaj to niewielkie miasteczko leżące u podnóża góry o tej samej nazwie i w rzeczu dwóch rzek: Cisy i uchodzącej do niej rzeki Bodrog. Takie położenie oraz

panujący tu wyjątkowy mikroklimat, który z jednej strony jest wystarczająco ciepły, a z drugiej, dzięki pobliskim rzekom, odpowiednio wilgotny, sprawiają, że jest to jedno z kilku miejsc na świecie, gdzie winogrona specyficznie dojrzewają. W dojrzewaniu pomaga im bowiem pleśń *Botrytis cinerea*. Ten popularny grzyb znany jest z tworzenia tzw. szarej pleśni,



fot. Przemysław Kaczmarek x 3

Za porośniętymi szlachetną pleśnią kutymi kratami znajdują się skrytki, w których leżakują wina właściciela oraz okolicznych winiarzy.

niszczącej uprawy niedojrzałych owoców. Jednak w odpowiednim klimacie i gdy grona są już dojrzałe, powoduje on takie uszkodzenie skórek owoców, dzięki którym tracą wodę, zachowując wewnątrz cukier i aromat, i nie psują się, lecz naturalnie zamieniają w rodzynki. Te „rodzynki” to właśnie szlachetnie zbotrytyzowane grona Aszu, z których produkowane jest wino



Do jednej ze skrytek udało nam się zaglądnąć.

o tej samej nazwie. Grona te są zbierane ręcznie i selekcionowane od pozostałych, które nie uległy temu procesowi. Warto tutaj wyjaśnić jeszcze kilka pojęć związanych z tokajskimi winami. Putton to wiaderko o objętości około 27,5 litrów, którym dodaje się zmiażdżone grona Aszu do 136-litrowej kadzi gonci z tzw. winem bazowym. W zależności od ilości dodanych wiader powstawało wino Aszu 3-, 4-, 5- lub 6-puttonowe. Powstawało, ponieważ w 2013 roku, między innymi na wniosek winiarzy z miejscowości Mad, wprowadzono ustawowo zmiany w apelacji. Zezwala ona na produkcję wyłącznie 5- i 6-puttonowych Aszu, Tokaju Szamorodny oraz win Late Harvest. Ponadto zmiany regulują szczegółowo kwestie związane z produkcją, co finalnie ma wpłynąć na podniesienie jakości wina. Tokaj Szamorodny, w przeciwieństwie

do Aszu, wytwarzany jest z całych kiści, zawierających w różnym stopniu zbotryzowane grona. Ich ilość decyduje o tym, czy wino będzie słodkie, czy wytrawne. Nazwa Szamorodny wskazuje też na silne związki polsko-węgierskie w przeszłości.

Przez większą część roku życie w miasteczku płynie sennie, jednak w trakcie Dni Tokaju atmosfera ożywa.

tokajską słodycz kuflem piwa, inni kosztowali węgierskich specjałów. Na koniec część z nas dokonała jeszcze kolejnych winnych zakupów i udaliśmy się, oczekującym na nas busem, z powrotem do hotelu w Sarospataku. Najwytrwalsi degustatorzy spotkali się jeszcze w pokoju hotelowym „na nocne Polaków rozmowy”, oczywiście przy kieliszku węgierskiego wina.

Nazajutrz po śniadaniu wymeldowaliśmy się z hotelu i udaliśmy się w kierunku domu. Po drodze odwiedziliśmy jeszcze węgierski hipermarket, aby zakupić suchy prowiant i... jeszcze trochę wina. I tak pierwsza wyprawa z cyklu Subaru Wine Cruise zakończyła się sukcesem. I bynajmniej na jednej wyprawie się nie skończyło... ■



Pan Gergely Vince, właściciel winnicy Uri Borok, serwuje nam swoje specjały.



Pamiętkowe wejście pod pomnikiem Bachusa w Tokaju. W tle wejście do piwnic Rakoczego.

Gdy dotarliśmy do centralnego deptaku, było już całkiem ciemno, jednak impreza trwała w najlepszym stopniu. Na dwóch końcach deptaku ustawione były dwie sceny, oddalone jednak na tyle, że nie zagłuszały się nawzajem. Na głównej scenie, nieopodal słynnych Piwnic Rakoczego, należącej obecnie do winnicy Hétszözlő, królowali didżeje z muzyką dyskotekową. Pod sceną towarzyszyła im spora grupa tańczących. Na drugiej scenie występowały lokalne zespoły rockowo-popowe, śpiewające swoje utwory po węgiersku oraz po angielsku. Wzdłuż deptaku natomiast ustawiono liczne stragany z winem (sprzedawanym na kieliszki lub na butelki), ciepłymi i zimnymi zakąskami oraz „odpuściami” pamiątkami. Spędziliśmy więc resztę wieczoru w klimacie węgierskiej fiesty, niektórzy neutralizowali nadmierną



Nasza gromadka. Brakuje tylko dwóch XV-ów.

# Czy używanie kierunkowskazów jest naprawdę niezbędne?

Żyjemy w dobie szerokokątnych lusterek zewnętrznych i urządzeń zwanych asystentem zmiany pasa. Może obecnie „miganie” kierunkowskazem zawiadamiającym o zmianie pasa ruchu jest przeżytkiem? Może przy rozbudowanych światłach stopu i dodatkowej sygnalizacji awaryjnego hamowania oraz coraz większej ilości skrzyżowań, na których możemy ustawić się na odpowiedniej „strzałce” wskazującej przeznaczenie pasa, sygnalizowanie kierunku jazdy traci sens?

**P**rzy zmianie pasa ruchu i tak musimy się upewnić, kiedy możemy tę zmianę przeprowadzić i mamy do tego oręż w postaci coraz bardziej rozbudowanej techniki i elektroniki, przy zmianie kierunku jazdy z ustawienia naszego pojazdu i hamowania będzie wynikało, że skręcamy – to po co przejmować się używaniem kierunkowskazów? Jeśli już, to może jakies pojedyncze mrugnięcie, gdyby w pobliżu pojawił się policyjny radiowóz...

USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM  
Art. 22 ust. 5. Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Czy uważacie Państwo, że cytowane powyżej obowiązujące przepisy straciły na znaczeniu? Zaczęłam nieco przewrotnie, ale część z nas – kierowców – właśnie taki stosunek ma do tzw. migaczy i tak jeździ na co dzień. Obawiam się, że szybko znajdą (i przecież już znajdują) naśladowców. W innych krajach, np. we Włoszech, problem ten także został zdiagnozowany, a u jego podłoża dostrzegają się dodatkowo używanie telefonów komórkowych podczas jazdy.

Po takim wstępie teraz spróbuję udowodnić, że właściwe używanie kierunkowskazów miało, ma i będzie miało zawsze kapitalne znaczenie dla bezpieczeństwa i płynności ruchu – dwóch naczelnych zasad ruchu drogowego.

Zastanówmy się przez chwilę, czy dobrze nam się jeździe za kierującym, który nie sygnalizuje kierunkowskazem swoich

zamiarów, a jeśli już, robi to właściwie równocześnie ze skrętem kierownicy? Nie wierzę, żeby ktokolwiek odpowiedział twierdząco. No właśnie... Nie możemy mieć ani krztyny zaufania do tak jeżdżących. Mało tego! W stosunku do takich kierujących zobowiązani jesteśmy stosować zasadę ograniczonego zaufania.

USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM  
Art. 4. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Wynika z tego, że takiego kierującego musimy objąć „specjalną troską”, a jeśli tego nie uczynimy – w razie wystąpienia

zdarzenia drogowego – będzie to kwalifikowane jako nasze zaniechanie. Nie chcemy więc współistnieć z takimi kierującymi, piętnujemy taki model jazdy, ale... zacznijmy od siebie.

Czy z czystym sumieniem możemy sami stwierdzić, że nie lekceważymy znaczenia kierunkowskazów? Czy staramy się sumiennie wykonywać nasze obowiązki w tym zakresie i czy prawidłowo je interpretujemy, doceniając wagę problemu?

Po pierwsze obowiązani jesteśmy sygnalizować **zamiar** zmiany pasa ruchu lub **zamiar** zmiany kierunku jazdy. Właśnie, mamy poinformować kierunkowskazem, że coś **zamierzamy** wykonać, a nie, że **rozpoczynamy** wykonywanie. Ale – i w tym zawiera się sedno



Na pierwszym rysunku pokazano prawidłowy sposób sygnalizacji **zamiaru** zmiany pasa/pasów ruchu. Z kolei na rysunku po prawej stronie kierunkowskaz był użyty nieprawidłowo – został włączony zbyt późno (kierowca już znajduje się na środkowym pasie!) oraz wyłączony zbyt wcześnie.

– informacja o tym zamiarze ma być podana **zawczasu i wyraźnie**. Czyli nie tylko o to idzie, aby wskazać kierunkowskazem na zamiar, ale również – żeby zrobić to odpowiednio wcześniej. Odpowiednio wcześniej uprzedzić o zamiarze i jednocześnie zrobić to wyraźnie, a więc tak, by zostało na pewno zauważone. Oto pełna wykładnia przepisu.

Co więc oznacza określenie „**wyraźnie**”? Jeśli użyjemy kierunkowskazu przez taki czas, żeby żarówki wykonały co najmniej dwa błyski (jedno błysnięcie może zbiec się z mrugnięciem powiekami i pozostać niezauważone) lub lepiej trzy (w większości nowoczesnych samochodów, po krótkim naciśnięciu dźwigni tyle właśnie błysnięć będzie wykonane automatycznie) możemy przyjąć, że taka sygnalizacja jest wyraźna. Oczywiście mówię tu o minimalnej akceptowalnej ilości błysków świateł kierunkowskazów związanej ze zmianą pasa ruchu, która niejednokrotnie dzieje się dość szybko. Zmianę kierunku jazdy musimy sygnalizować oczywiście dłużej. Przypominam, że mamy włączyć tzw. migacz w momencie wystąpienia potrzeby zasygnalizowania zamiaru wykonania manewru, a zakończyć bezpośrednio po jego przeprowadzeniu.

Trudniej zobrazować moment, w którym występuje potrzeba właściwego, czyli **odpowiednio wczesnego** zasygnalizowania zamiaru zmiany pasa lub kierunku. Trudniej, bo zależy on od sytuacji ruchowo-drogowej. I tu, drodzy Czytelnicy, najważniejsza jest intencja jazdy czytelnej, wyrazistej, jednoznacznej, czyli takiej, która w pełni traktuje innych uczestników ruchu drogowego (wszystkich, oczywiście również rowerzystów i pieszych) jako partnerów, których chcemy właściwie, czyli optymalnie informować. Jeśli taką intencją będziemy się kierowali, to wyczuwać będziemy tę właściwą chwilę, w której nie będzie za późno ani też nadmiernie wcześniej. Jeśli zrobimy to nieco za wcześniej, możemy zmylić innych co do miejsca wykonania zmiany kierunku jazdy (ale lepsze to, niżbyśmy mieli poinformować o tym zbyt późno). Wynika z tego rada dla kierujących, którzy z racji zdobywania doświadczenia za kierownicą, mimo właściwych intencji i odbytego treningu podczas jazd szkoleniowych,

mogą mieć niekiedy problem z ustaleniem momentu rozpoczęcia sygnalizacji. Rada ta brzmi: lepiej wcześniej niż choćby o ułamek sekundy za późno.

Podsumowując, pozwól sobie szczegółowo i szkoleniowo omówić przebieg wykonywania tych manewrów, do których sygnalizowania obowiązuje nas Ustawa.



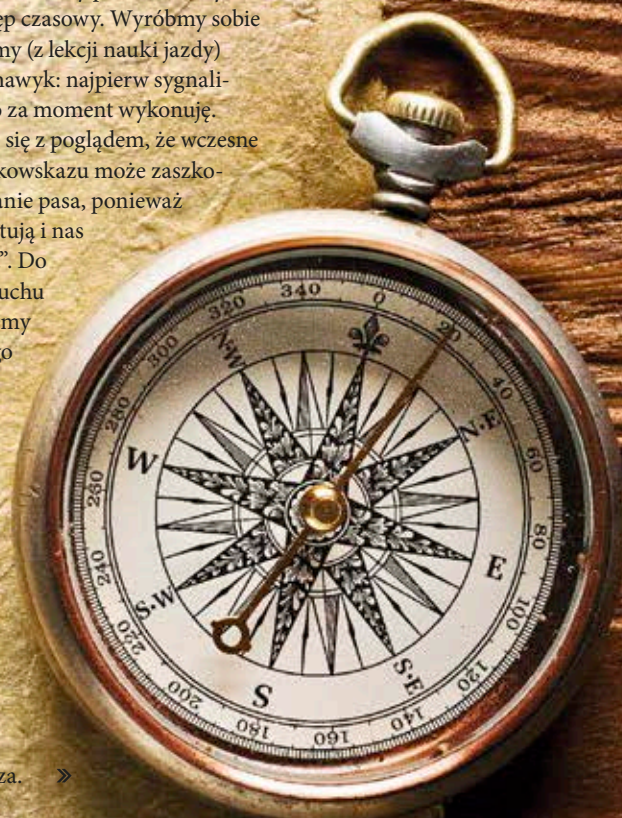
## NA OKRĄGŁO O RUCHU DROGOWYM NR 61

### Zmiana pasa ruchu

Zmianę pasa ruchu zaczynamy... od kierunkowskazu. Tak, nie pomyliłem się. Przecież sygnalizacja wskaże jedynie na to, że mamy zamiar przystąpić do zmiany pasa. Następnie, już przy włączonym „migaczu”, upewniamy się o możliwości i momencie rozpoczęcia manewru.

Włączenie kierunkowskazu oprócz funkcji informacyjnej przyczyni się jednocześnie do „wyrobienia” miejsca do zmiany pasa. Nawet wtedy, gdy na sąsiednim pasie ruchu nie ma żadnych pojazdów, proszę pamiętać, żeby pomiędzy włączeniem kierunkowskazu a rozpoczęciem zmiany pasa ruchu był wyraźny odstęp czasowy. Wyróbmy sobie lub przywrómy (z lekcji nauki jazdy) ten właściwy nawyk: najpierw sygnalizuję, a dopiero za moment wykonuję.

Zetknąłem się z poglądem, że wczesne użycie kierunkowskazu może zaszkodzić przy zmianie pasa, ponieważ inni się zorientują i nas nie „wpuszczą”. Do zmiany pasa ruchu nie potrzebujemy pomocy innego kierującego, przypadki, w których ktoś naprawdę **świadomie** (czyt. złośliwie) utrudnia ten manewr, **raczej** nie występują, więc jest to mylna diagnoza. »



» I jeszcze jedno. Sygnalizujemy zamiar zmiany każdego pasa ruchu.

*USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM Art.2. pkt 7. Pas ruchu – każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nie-oznaczony znakami drogowymi.*

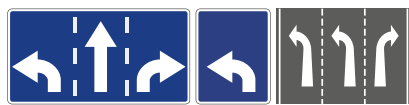
Zgodnie z definicją pas ruchu może być wyznaczony znakami lub nie. Jeśli nie ma znaków pionowych lub poziomych wyznaczających pasy, a zamierzamy zmienić usytuowanie naszego pojazdu na jezdni w szerokość rzędu pojazdów wielośladowych, to także zmieniamy pas ruchu. Oczywiście ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami, czyli uprzednią sygnalizacją kierunkowskazem oraz upewnieniem się o możliwości tak, aby nie wymuszać pierwszeństwa.

### Zmiana kierunku jazdy

W wielu przypadkach zmiana kierunku jazdy bywa poprzedzona koniecznością zmiany pasa ruchu, ale o tym pisałem wyżej. Sama zmiana kierunku również wymaga sygnalizowania i to nawet wtedy, gdy jest to – zgodnie z oznakowaniem – jedyny możliwy kierunek (znaki pionowe nakazu: C-1, - 2, - 3, - 4, znaki pionowe uzupełniające F-10, - 11, znaki poziome w postaci strzałek na jezdni).

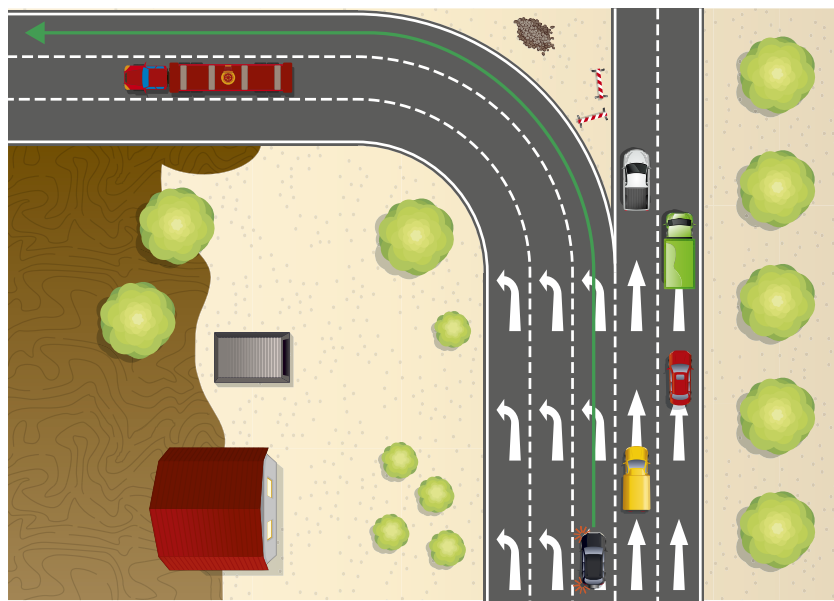


Znaki pionowe C-1, C-2, C-3, C-4: nakazy skrętu w prawo oraz w lewo (przed/za znakiem)



Znaki F-10, F-11 oraz strzałki oznakowania poziomego P-8

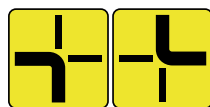
Wspominałem, że obowiązek używania kierunkowskazów celem informowania o swoich zamiarach dostosowany jest do potrzeb wszystkich uczestników ruchu. Inny kierowca byłby w takiej sytuacji świadom naszego kierunku jazdy, ale rowerzysta bądź pieszy już niekoniecznie – dlatego nic nie zwalnia nas od obowiązku sygnalizowania **każdej** zmiany kierunku jazdy.



Nawet jeśli nie następuje zmiana pasa, konieczna jest sygnalizacja zmiany kierunku ruchu (skrętu w lewo).

Sygnalizacja kierunkowskazem jest wymagana prawem. Kropka. Dotyczy to również sytuacji jak na rysunku powyżej – może i w takim przypadku innym kierowcom niespecjalnie się przyda (jakkolwiek – na pewno nie zmyli), natomiast dla innych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) może być niezbędna!

Również w sytuacji, w której droga z pierwszeństwem przejazdu nie przebiega



Tabliczki T-6a i T-6c: rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie, czyli tzw. łamane pierwszeństwo. Pierwszą umieszcza się na drodze z pierwszeństwem, drugą na drodze podporządkowanej.

na wprost przez skrzyżowanie (czyli mamy do czynienia z tzw. łamanym pierwszeństwem – tabliczki T-6a, T-6c), nic się w kwestii użycia kierunkowskazu nie zmienia. Jeśli jedziemy w ciągu drogi z pierw-

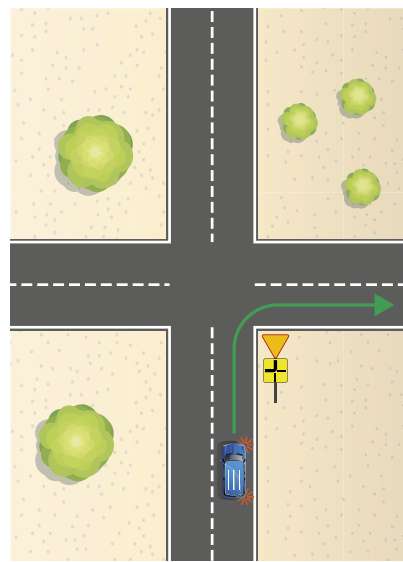
szeństwem, to kierunkowskazu używamy, jeżeli jedziemy na wprost, to nie – pomimo że zjeżdżamy z drogi z pierwszeństwem. Natomiast w sytuacji występowania znaków C-9 lub C-10 kierunkowskaz nie będzie używany. Nie ma wtedy zmiany kierunku jazdy, jedziemy w tym samym kierunku dalej, wykonując to odpowiednio z prawej albo lewej strony znaku.

Jeśli chodzi o moment rozpoczęcia sygnalizacji zamiaru zmiany kierunku jazdy,



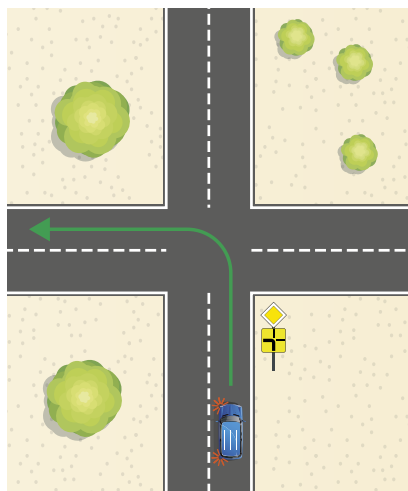
Znaki pionowe C-9 i C-10: nakaz jazdy z prawej i z lewej strony znaku

ma on nastąpić na tyle wcześniej, żeby inni kierujący nie tylko zdążyli zauważyć tę informację i wyciągnąć wnioski, ale również

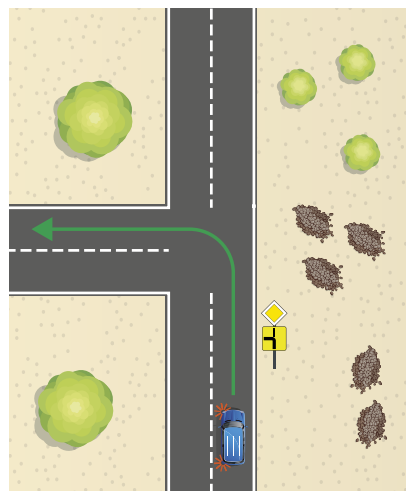


Na powyższym skrzyżowaniu, skręcając w prawo, należy użyć kierunkowskazu – nie ma znaczenia, że droga w prawo jest drogą podporządkowaną.

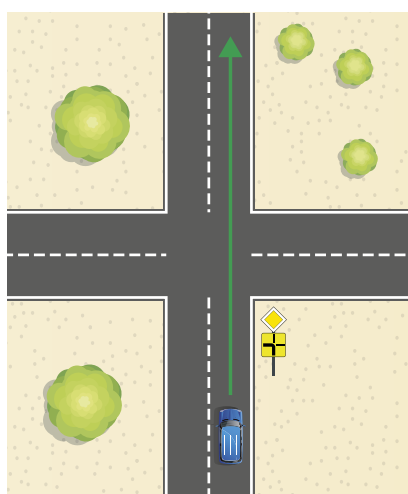




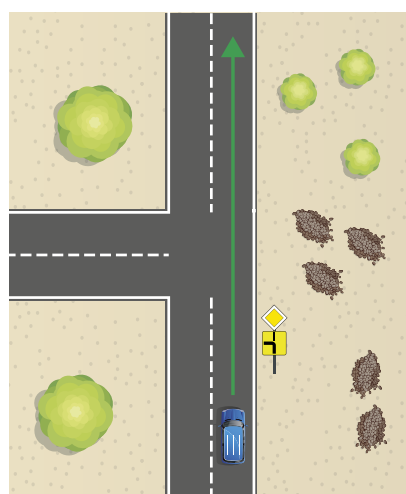
Na powyższym skrzyżowaniu skręcając w lewo, należy użyć kierunkowskazu – nie ma znaczenia, że droga w lewo jest drogą z pierwszeństwem.



Skręcając w takiej sytuacji w lewo, należy użyć kierunkowskazu! Na takim skrzyżowaniu brak kierunkowskazu w lewo jest niebezpieczny!



Z kolei jadąc prosto, nie należy używać kierunkowskazu mimo faktu, że następuje opuszczenie drogi z pierwszeństwem.



Tutaj z kolei, jadąc drogą prosto, nie należy używać kierunkowskazu mimo faktu, że następuje opuszczenie drogi z pierwszeństwem. Nie należy także opuszczać tej drogi z pierwszeństwem z włączonym kierunkowskazem w prawo.

(na przykład) zdążyli zmienić pas ruchu i nie utracili płynności jazdy, bądź nawet zostali zablokowani przez nasz pojazd (na przykład: skręcając w lewo ustępujemy pierwszeństwa jadącym z przeciwnego kierunku na wprost i skręcającym w prawo, a skręcając w prawo – pieszym czy rowerzystom przechodzącym lub przejeżdżającym przez jezdnię).

Zawsze pamiętajmy: najpierw sygnalizacja manewru, potem przystąpienie do jego wykonywania, czyli w przypadku zmiany kierunku – najpierw włączamy kierunkowskaz, a potem wytracamy prędkość, przygotowując się

do skręcenia. Jeśli widzimy, że w poprzedzającym pojeździe najpierw uruchomione zostały światła STOP, a następnie pojawił się kierunkowskaz, to znak, że ten kierowca jeździ źle.

### Zakończenie

Czy możemy zastosować kierunkowskaz w innych przypadkach niż zmiana pasa ruchu lub zmiana kierunku jazdy? Odpowiem następująco: tylko wtedy, gdy nie zaburzy to czytelności naszych zachowań na drodze. Nigdy nie sygnalizujemy włączania się do ruchu, jeśli

nie jest ono połączone ze zmianą pasa lub kierunku, np. zawróceniem. Jeżeli polega tylko na ruszeniu od krawężnika („przed siebie”), to kierunkowskaz nie powinien się pojawić. Były on mylący i dotyczy to także kierowców autobusów ruszających z przystanku (jeśli autobus wyjeżdża z tzw. zatoki, to oczywiście jego kierowca ma obowiązek włączyć kierunkowskaz). Możemy natomiast zasygnalizować wjazd na chodnik (celem zatrzymania pojazdu na nim), a nawet przystąpienie do zatrzymania pojazdu na jezdni – oczywiście zatrzymania niewynikającego z warunków lub przepisów ruchu.

Podsumowując: jazda z właściwym wykorzystaniem kierunkowskazów, czyli jazda czytelna, ma wpływ na bezpieczeństwo i zawsze poprawia płynność ruchu. Poprawne używanie kierunkowskazów bezpośrednio wskazuje na to, jakim jesteśmy kierowcą. Dążmy więc do tego, ażeby jeździć idealnie – czytelnie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. ■

**MAREK DWORAK**, AUTOR CYKLU OBECNIE PUBLIKOWANYCH W „PLEJADACH” ARTYKUŁÓW, OD KWIEŃNIA 2009 ROKU PEŁNI FUNKCJĘ DYREKTORA MAŁOPOLSKIEGO OŚRODKA RUCHU DROGOWEGO W KRAKOWIE. OD POCZĄTKU USTAWOWEGO POWOŁANIA MAŁOPOLSKIEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO, T.J. OD 2001 PEŁNI FUNKCJĘ JEJ SEKRETARZA. OD ROKU 1983 JEST INSTRUKTOREM NAUKI JAZDY, OD 1992 EGZAMINATOREM, OD KWIEŃNIA 2003 ROKU PEŁNIŁ FUNKCJĘ ZASTĘPCY DYREKTORA MORD W KRAKOWIE. OD 2003 ROKU NA ANTYENIE TVP KRAKÓW PROWADZI CYKLICZNY PROGRAM „JEDZ BEZPIECZNIE” (KTÓREGO PARTNEREM OD 2014 R. JEST SUBARU). W PROGRAMIE TYM STARA SIĘ POPULARYZOWAĆ PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO ORAZ ZASADĘ PARTNERSTWA POMIĘDZY UCZESTNIKAMI TEGO RUCHU. PONIEWAŻ MISJA TA KONWENIUEJE Z PROWADZONĄ PRZEZ SUBARU AKCJĄ SIEMANKO!, W KOLEJNYCH WYDANIACH MAGAZYNU „PLEJADY” BĘDZIEMY PRZEKONYWALI PAŃSTWA DO WSPÓŁPRACY W RUCHU DROGOWYM, JAK RÓWNIEŻ DO ZROZUMIENIA, ŻE PRZEPISY TZW. KODEKSU DROGOWEGO SĄ PO TO, ŻEBY NAM - WSZYSTKIM UCZESTNIKOM RUCHU DROGOWEGO - BYŁO ŁATWIEJ NA DRODZE. LICZYMY NA TO, ŻE NAWET TYCH Z PAŃSTWA, KTÓRZY - CZĘSTO „PODKRĘCANI” PRZEZ MEDIA - MAJĄ NA RAZIE INNE ZDANIE, PRZEKONAMY DO TEGO, ŻE PRZEPISY O RUCHU DROGOWYM TRZEBA ZNAĆ, ROZUMIEĆ I STOSOWAĆ. PO TO, ABY W KOMUNIKACJI DROGOWEJ BYŁO JAK NAJBEZPIECZNIEJ, A RUCH ODBYWAŁ SIĘ PŁYNNIE. POSTARAMY SIĘ POMÓC WE WŁAŚCIWEJ INTERPRETACJI PRZEPISÓW, WSKAZUJĄC JEDNOCZEŚNIE NA POPRAWNE RELACJE POMIĘDZY WSZYSTKIMI UCZESTNIKAMI RUCHU DROGOWEGO.



**Auto Moto**  
(grudzień 2015)  
**Własna nisza**

Przedstawiając średniej wielkości kombi z benzynowym silnikiem i porządnym napędem czterech kół, Subaru wypełniło kolejną niszę rynkową. Sprawdziliśmy, jak ta rzadko spotykana konfiguracja się sprawdza.

Znane z podążania własnymi ścieżkami Subaru znów zaskakuje. W dobie rozrastania się aut zastąpiło Legacy modelem krótszym o 10 cm. (...)

### Dobre pierwsze wrażenie

Już przy wsiadaniu uwagę zwraca przyjemny odgłos zamykania drzwi. (...) Dobór materiałów, jakość wykonania, staranność montażu – wszystko to robi naprawdę dobre wrażenie. (...)

Bagażnik jest pojemny, a jego powiększenie (z 522 do 1446 l) okazuje się bardzo łatwe. Służą do tego m.in. dźwignie na burtach przestrzeni bagażowej. Powstaje w ten sposób płaska powierzchnia długa na 1,9 m. Przyzwyczajony jest też ładowność.

### Jedyny wybór

Levorg jest dostępny wyłącznie z bokserem 1.6 turbo, stałym napędem czterech kół i bezstopniową przekładnią.

Najlepszą częścią tego zestawu jest napęd 4x4, zawsze zapewniający wzorową

trakcję. Silnik też należy do atutów. Jest żwawy i chętnie nabiera obrotów. Robi wrażenie już 1500 obr./min, ale równie dobrze sprawuje się po prawej stronie obrotomierza. A do tego zapewnia nawet lepsze osiągi niż obiecuje producent. Zamiast 8,9 s, testowane auto osiąga 100 km/h w zaledwie 8,5 s. (...)

### Komfortowa pewność

Zawieszenie otrzymało dość sztywne nastawy. Dzięki temu Levorg bardzo pewnie pokonuje kręte trasy, a jego nadwozie nie wychyla się zbyt mocno przy gwałtownych manewrach i podczas hamowania.

Wizytówka Subaru – stały napęd 4x4 – pozwala dynamicznie wychodzić z zakrętów i to nie tylko na suchej nawierzchni. (...)



**Manager**  
(grudzień 2015)  
**Dziedzictwo, rewolucja, podróż**

Levorg to skrót trzech słów: Legacy, Revolution i Touring. Sprawdziliśmy, jakie inne cechy łączy w sobie najnowszy model Subaru. Mocarny przód z wielkim włotem na masce przypomina kultowe WRX STI, starannie dobrane połyskujące felgi nadają sylwetce dynamiki. To auto wygląda, jakby zostało narysowane nie w Kraju Kwitnącej Wiśni, ale w studiu projektowym pachnącej cyprysami Toskanii. Linia samochodu ma drapieżny charakter. Aż się chce wsiąść do środka. Pokuszę się o stwierdzenie,

że jest tu jeszcze lepiej niż na zewnątrz. Miękkie skórzane fotele, kierownica leżąca w rękach jak mało która. Całość wykończona błękitną nitką. Jest smacznie i wykwitnie, klasowo i ekskluzywnie. (...)

Levorg wyposażony został w nowoczesną, benzynową, doładowaną jednostkę DIT o pojemności 1,6 litra. Silnik rozwija moc 170 KM i legitymuje się momentem obrotowym 250 Nm. Jak przystało na boxera tej marki, pełna moc dostępna jest już od najniższych obrotów. Silnik sparowany jest z automatyczną skrzynią bezstopniową Lineartronic, która działa płynnie, bez zastanowienia i jakichkolwiek szarpnięć. Dla żądnych bardziej sportowych wrażeń jest tryb manualny z możliwością zmiany biegów łopatkami przy kierownicy. Precyzyjne zawieszenie i układ napędowy Symmetrical AWD daje niezwykle frajdę z jazdy, a prowadzenie to absolutna światowa czołówka.



**auto-strefa.pl**  
(grudzień 2015)  
**Subaru Forester 2.0 Diesel - leśnik powraca**

Forester to znany od wieków gracz na rynku aut AWD. Potocznie zwany „leśnik” od lat przemierza nieutwardzone szlaki oraz wiejskie dukty. Z czwartą generacją wkrada się również powoli do dżungli miasta. (...)

Design jest surowy, dominują ostre kanciaste linie i na próżno tu szukać modnych detali stylistycznych. W zamian mamy potężne światła i również duży grill pełniący tutaj również funkcję włotu powietrza do intercoolera, który nadal znajduje się pod maską. (...)

A jak z miejscem w Foresterze? Drugi rząd siedzeń sprawdza się stuprocentowo, ponieważ w każdej płaszczyźnie zapewniona duża ilość miejsca pasażerom. Stopy bez problemu można wsunąć nawet pod maksymalnie opuszczony fotel kierowcy, a na miejsce nad głową w przypadku szklanego dachu będą narzekać tylko bardzo wysokie osoby. (...)

(...) Skrzynia biegów zwana przez Subaru Lineartronic po raz kolejny zaskakuje mnie swoją genialną pracą. W trybie S wirtualne przełożenia przy mocnym wciśnięciu gazu sprawiają wrażenie, jakby z silnikiem współpracował konwencjonalny automat o dwóch sprzęgłach, z kolei przy hamowaniu skrzynia sama redukuje biegi i tym samym prowokuje do jeszcze głębszego wciśnięcia gazu zaraz za zakrętem. (...)

(...) Subaru w obecnej generacji nie zapomniało o właściwościach terenowych. Wspomniany prześwit pozwala na pokonywanie wysokich kolein bez strachu, a kąty natarcia i zejścia na poziomie 25° pozwalają zapuścić się daleko w średniej trudności teren. (...)



## auto motor i sport (grudzień 2015) Kwestia gustu

(...) Levorg to absolutna nowość w ofercie Subaru. Zastępuje Legacy, czyli model klasy średniej (...).

### Subaru najbardziej sportowy

Levorg przynajmniej połowę genów ma z WRX-a – takie same wąskie lampy, poszerzone nadkola, pokazany wlot powietrza na masce, to samo zawieszenie. Prezentuje się znakomicie, a wewnątrz robi jeszcze lepsze wrażenie. Mała, gruba kierownica świetnie leży w dłoniach, fotele są dość wąskie. Początkowo może irytować to, że siedzi się zbyt wysoko, ale po chwili jazdy można się do tego przyzwyczaić.

Układ kierowniczy Levorga jest niezwykle precyzyjny i pracuje z przyjemnym oporem. Testowy egzemplarz to usportowiona wersja GT-Sport, co oznacza, że auto ma nie tylko najbogatsze wyposażenie, ale też krótsze i trwalsze sprężyny oraz amortyzatory o krótkim skoku. Na gładkiej nawierzchni to spora zaleta, bo samochód ma znakomitą przyczepność i jest nieprawdopodobnie stabilny. (...)

Do Levorga montuje się tylko jeden silnik – 1.6 turbo (oczywiście typu bokser) o mocy 170 KM z przekładnią bezstopniową. Skrzynię można pochwalić za to, że pracuje płynnie, a obroty silnika utrzymuje na takim poziomie, żeby kierowca cały czas miał do dyspozycji maksymalną siłę napędową. Reakcja na gaz jest bardzo dobra, jednak przy bardzo dynamicznej jeździe warto korzystać z ręcznego trybu sterowania skrzynią. Za pomocą łopatek wybiera się jeden z sześciu wirtualnych biegów (...) Przyznać jednak trzeba, że jak na standardy skrzyń typu CVT, ta w Subaru jest całkiem dobra.

Levorg, jak każde auto spod znaku plejad, jest wyposażony w stały napęd na obie osie, co daje wrażenie, jak gdyby samochód opierał się prawom fizyki. Podsterowność i nadsterowność właściwie nie istnieją – trakcja jest znakomita. (...)

Levorg przekonuje do siebie bardzo praktycznym wnętrzem. Ma ustawny, ponad 500-litrowy bagażnik, którego dolna krawędź znajduje się na wysokości kolana. Pasażerowie siedzący na tylnej kanapie mają tak dużo miejsca, że kolanami nie dotykają oparcie przednich foteli. (...)

## PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

### Redakcja / Wydawca / Reklama:

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

### Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz  
(zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl)

### Redaktor prowadzący:

Robert Malara  
(robert.malara@plejady.subaru.pl)

### Opracowanie graficzne

/ korekta / skład / druk:

MEDIAGRAFIKA [www.mediagrafika.pl](http://www.mediagrafika.pl)

### Stali współpracownicy:

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

### Pozostałe zdjęcia:

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

Magazyn „Plejady” jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów. Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

ISSN 1897-1989

[www.plejady.subaru.pl](http://www.plejady.subaru.pl)



[facebook.pl/MagazynPlejady](https://facebook.pl/MagazynPlejady)



MONITOROWANIE POJAZDÓW  
OCHRONA POJAZDÓW  
OCENA KIEROWCÓW

OPTYMALIZACJA KOSZTÓW  
ZARZĄDZANIE FLOTĄ  
STYLE JAZDY

**JEDŹ BEZPIECZNIE, JEDŹ PEWNIENIE**

[www.keratronik.pl](http://www.keratronik.pl)

