

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

## Subaru 360

Samochód dla mas

## Samochody elektryczne

Nie tylko symetrycznie

## Impreza Diesel

Kolejny przełom

## Oskar Langner

„Oscar” za... pasję Oskara



ISSN 1897-1989



02

9 771897 198903

# OPRACOWANY WSPÓLNIE Z WIODĄCYMI PRODUCENTAMI SAMOCHODÓW.



Castrol SLX Professional to ekskluzywna linia produktów skierowana wyłącznie do profesjonalnych serwisów samochodowych, opracowana przy współpracy z wiodącymi producentami samochodów osobowych. Oleje Castrol SLX Professional powstają w oparciu o najnowocześniejsze technologie, spełniając najwyższe standardy jakości, co gwarantuje bezawaryjną pracę silnika Twojego samochodu oraz uzyskanie maksymalnie zalecanych przebiegów międzywymianowych. Przez cały okres eksploatacji oleje Castrol SLX Professional zapewniają zwiększenie oszczędności zużycia paliwa i pełne osiągi silnika.

TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ. TO PŁYNNA TECHNOLOGIA.

  
**Castrol**  
Professional



Informacje o kryzysie finansów zaskoczyły wszystkich. Nagle, nieoczekiwanie dla specjalistów i laików, świat wirtualnych pieniędzy przewędrował do świata rzeczywistego.

Maklerzy giełdowi załamali ręce, skarżąc się na zbyt emocjonalne reakcje klientów banków.

Dziennikarze, w poczuciu pełnej odpowiedzialności za prawidłowe informacje, zasypali pierwsze strony gazet scenariuszami z pogranicza finansowego horroru.

I chyba po raz pierwszy w historii rządu najważniejszych państw świata zaczęły się zastanawiać nad tym, jak tu uratować... bogatych.

Zamiast historycznej prawdy, iż to banki powinny być elementem stabilizującym gospodarkę i finanse poszczególnych państw, to państwa mają stabilizować banki...

Czy były wcześniej symptomy nieprawidłowości? Śmiem twierdzić, że tak. Jeżeli nawet taki laik jak ja zauważył negatywne skutki spekulacji [artykuł „Dwutlenek węgla” w numerze 2(21)/2008], to jakże oczekiwać, iż specjaliści tego nie widzieli? Owszem, widzieli. I dalej spekulowali, bo przecież zwyczajka cen podstawowych artykułów żywnościowych i glód w państwach Trzeciego Świata to temat wyłącznie dla dziennikarzy. No, ale ci ostatni i tak wówczas wiedzieli, że bardziej nas (czyli czytelników / widzów) zainteresuje news o nowym biuście aktorki X, niż o głodującej rodzinie z Górnej Wolty. Żeby tam jeszcze jakieś tsunami, czy chociaż trzęsienie ziemi lub huragan (najlepiej z ofiarami z NASZEGO kraju) – to jeszcze jest TEMAT. Ale kilku głodujących?...

Tak więc sygnały zostały kompletnie zignorowane, a giełdowi specjaliści pilnie spekulowali dalej. Trzeba przyznać – szef banku, który jako pierwszy się

przespekulował i w konsekwencji musiał ogłosić bankructwo, wyciągnął także wobec siebie bardzo poważne konsekwencje. Nie, nie – to nie było samobójstwo (jak w kryzysie lat 30.).

Po prostu zamiast wypłacić sobie bonus w wysokości 800 milionów dolarów, wypłacił tylko 630 milionów. No jak tu nie bić brawa? Czy ktoś z Państwa byłby skłonny dać 170 milionów dolarów wierzycielom (= klientom) swej firmy? Przyznaję – ja nie (no, chyba że ktoś mi zapewni wystarczająco długie życie, aby taką sumę uzbierać... jakieś 2 tysiące lat).

Przy okazji wyszło na jaw, że spekulacje te są dokonywane praktycznie bez wiedzy klientów banków. Bo przecież dywidenda jest najważniejsza.

Tak, mnie też oferowano jakiś fundusz, mogący się wykazać nadzwyczajnymi wynikami. Na pytanie o to, czy prowadzi też spekulacje żywnością, otrzymałem odpowiedź twierdzącą z komentarzem, że przecież wszyscy tak robią. Więc zrezygnowałem. Choć bank był bardzo poważny. Uznałem, że nie mogę jednocześnie krytykować takich spekulacji i brać w nich udział. Ot, taki defekt psychologiczny, który podobno jest schorzeniem dość rzadkim.

Nagle okazało się jednak, że spekulacje były prowadzone także funduszami emerytalnymi, rentowymi i kto wie tak naprawdę czym jeszcze. Gdyby ktoś sądził, że banki, nauczone tym smutnym doświadczeniem zaczną działać bardziej odpowiedzialnie, to historia akcji Volkswagena pouczyła wszystkich, że jest inaczej. W ciągu kilku zaledwie dni różne fundusze straciły szacunkowo 22 miliardy euro. Przy założeniu wymaganego pokrycia kapitałem własnym na poziomie 10% były to w dziewięćdziesięciu procentach pieniądze klientów.

To nie bankowość – to kasyno.



I wygląda na to, że niezależnie od tego, gdzie ulokujemy nasze pieniądze, to tak naprawdę ich nie lokujemy, lecz oddajemy do dyspozycji gracjom.

Ktoś stwierdził, że od czasu wprowadzenia Internetu żyjemy w globalnej wiosce. Może to i prawda. Ale chyba nie do końca. Sądząc po zdarzeniach ostatnich miesięcy nie jest to globalna wioska, lecz globalne kasyno. Kasyno, do którego wchodzimy w dniu naszych narodzin, lecz posiadające tylko jedno wyjście.

Więc skoro wszyscy jesteśmy w jednym kasynie, dlaczego jakoś trudno jest mi się pogodzić z ogólnie znanym faktem, że sumarycznie to właśnie kasyno zawsze wygrywa?

Wydawajmy więc pieniądze na świąteczne prezenty – zanim ktoś je za nas przegra w kasynie.

Pozostając z nadzieją, że jednak pojawią się banki, które będą tylko bankami, a nie giełdowymi spekulantami, życzę Państwu wszystkiego dobrego i bardziej stabilnej sytuacji w nadchodzącym Nowym Roku.

**Witold Rogalski**  
Dyrektor Subaru Import Polska

6 aktualności



8 sport

**Match Racing**



10 prezentacje

**Kolejny przełom**

14 Złot Plejad 2008

**Trasa turystyczna czyli  
najszybsi turyści na świecie**



22 wywiad

**„Oscar” za... pasję Oscara**



28 technologia

**Ogrzewanie postojowe Webasto**

30 reportaż

**Wyprawa życia - Japonia (cz. III)**



36 reportaż

**Portrety**



technika 38

## Nie tylko symetrycznie

styl życia 44

## Narciarska szkoła przetrwania

historia 50

## Samochód dla mas

nowości 56

## „Filtr cząstek stałych (DPF)”

sklepik Subaru 58

nasi Partnerzy 60

## MM Cars (Katowice)

na wolnych obrotach 62

## Subaru to nie byle co!

VI Złot Plejad 64

piszą o nas 65





## Najlepszy Partner w Biznesie

Już po raz trzeci z kolei otrzymaliśmy tytuł „Najlepszy Partner w Biznesie” w corocznym plebiscycie przeprowadzonym przez magazyn „Home&Market”. Zatriumfowaliśmy w kategorii „Auto”.

23 października 2008 r. w Warta Tower w Warszawie odbyło się uroczyste wręczenie nagród. Od siedmiu

lat „Home&Market” nominuje firmy wyróżniające się na rynku i spełniające oczekiwania klientów. Zwyciężają te, które mają bogatą ofertę, innowacyjne rozwiązania, odznaczają się dużym profesjonalizmem i rzetelnością. Słowem – są uznawane przez środowisko biznesowe za godne zaufania i warte polecenia.

Tym przyjemniej jest nam poinformować Państwa o zdobyciu głównej nagrody w jednej z 24 kategorii, zatytułowanej „Najlepszy Partner w Biznesie: Auto”.

Redakcja „Home&Market” dokonuje wyboru nominowanych na podstawie przeglądu oferty poszczególnych firm, proponujących usługi klientom instytucjonalnym, oraz opinii największych przedsiębiorstw prywatnych, ankietowanych przez miesięcznik. Pod uwagę brane są osiągnięcia z ostatnich 12 miesięcy.

## ISR ratuje życie, ale może także chronić samochód

Inteligentny System Ratunkowy (ISR) może radykalnie zmniejszyć czas reakcji służb ratowniczych w razie wypadku drogowego, co z kolei może zmniejszyć skutki obrażeń, a nawet uratować życie. Ale potrafi też chronić samochód. Użytkownik systemu ma możliwość dokonania u operatora systemu subskrypcji dodatkowych usług, takich jak zabezpieczenie antykradzieżowe pojazdu, obejmujące reakcję agencji ochrony na próbę odholowania pojazdu lub czynności poszukiwawcze w przypadku kradzieży.

Potwierdzeniem tych możliwości jest zdarzenie, które miało miejsce w październiku. System ISR zarejestrował prawdopodobną kradzież samochodu Subaru Tribeca – Centrum Monitoringu Securitas natychmiast nawiązało kontakt z właścicielem pojazdu, który potwierdził fakt kradzieży.

Na miejsce postoju samochodu wysłano odpowiednie służby (ISR określa lokalizację pojazdu z maksymalnym błędem nie przekraczającym 10 m). Operator Stacji Monitorowania pozostał, na zlecenie właściciela, w stałym kontakcie z jednostką policji właściwą

dla miejsca zdarzenia. Pojazd odnaleziono, a po przyjeździe policji zabezpieczono.

Śmiały i nowatorski w skali kraju projekt, jakim było zbudowanie i wdrożenie Inteligentnego Systemu Ratunkowego, został zrealizowany dzięki współpracy firm: Subaru Import Polska oraz Keratronik. Partnerami projektu są firmy: Siemens, Orange, Securitas oraz Allianz.

Wszystkie samochody Subaru wyprodukowane po 1 stycznia 2008 roku, sprzedawane w Autoryzowanej Sieci Handlowej na terenie Polski, są domyślnie wyposażone w system ISR z





## Bezpieczne Subaru

Co łączy Imprezę, Legacy, Tribekę i Forestera, oprócz logo z sześcioma gwiazdami na masce? Te wszystkie modele znalazły się na liście 34 najbezpieczniejszych samochodów 2008 roku, sporządzonej przez amerykański ubezpieczeniowy instytut bezpieczeństwa drogowego (IIHS). Przy wyborze wzięto pod uwagę wyniki 3 niezależnych testów zderzeniowych.

Podczas testu zderzenia czołowego rozpędzono samochód do prędkości 40 mph (mil na godzinę), a następnie zderzano go z przeszkodą, jako symulację zderzenia czołowego z pojazdem. Eksperti oceniali rezultaty na podstawie „obrażeń”, jakich doznały manekiny umieszczone

wewnątrz pojazdu. Dodatkowo analiza odtworzonego w zwolnionym tempie nagrania pozwoliła ocenić, jak zadziałały systemy bezpieczeństwa pasywnego.

W trakcie testu zderzenia bocznego samochód stoi nieruchomo, a w jego lewy bok uderza rozpędzony do 31 mph wózek. Tak jak w poprzednim teście, oceniano „obrażenia” manekinów w pojeździe, jak również efektywność działania poduszek i kurtyn powietrznych. Oceniano także odległość, na jaką przesuwa się słupek boczny do środka kabiny.

Podczas testów zderzeń tylnych najpierw klasyfikowana jest jakość ochrony głowy na podstawie konstrukcji siedzenia i systemów

bezpieczeństwa. Jeżeli ocena na tym etapie jest satysfakcjonująca, to zostaje przeprowadzony test. Samochód jest nieruchomy, a na jego tył najeżdża wózek rozpędzony do prędkości 20 mph. Ocena bezpieczeństwa zostaje wystawiona na podstawie naprężeń zanotowanych w głowie i szyi manekina.

Testy pozwalają ocenić, czy pasażerowie w momencie kolizji będą bezpieczni. Jednak dzięki systemom takim jak VDCS (system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy) możemy uniknąć samego zderzenia. Systemy te pomagają kierowcy zachować panowanie nad pojazdem w niebezpiecznych sytuacjach. Posiadania takiego systemu wymagano od wszystkich uczestników testów.



## SUV Roku 2009 wg Motor Trend

Pokonując dwunastu innych kandydatów, Forester jednogłośnie decyzją sędziów został wybrany SUV-em Roku 2009 w plebiscyście amerykańskiego wydania magazynu „Motor Trend”. Angus MacKenzie, redaktor naczelny pisma, nazwał Forestera „SUV-em naszych czasów”.

Będąc w zgodzie z dążeniami firmy Subaru do osiągnięcia jak największego

bezpieczeństwa pasażerów, Forester oferuje najbardziej zaawansowane technologie, zwiększające zarówno pasywne, jak i aktywne bezpieczeństwo. Pierścieniowa konstrukcja klatki bezpieczeństwa, przednie poduszki powietrzne, przednie/boczne poduszki, kurtyny powietrzne, system ABS, system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy (VDCS) to tylko niektóre podzespoły, świadczące

o dążeniu do minimalizowania zagrożeń.

Forester niedawno otrzymał najwyższe możliwe oceny w testach zderzeniowych przeprowadzonych przez amerykańską rządową agencję ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego (NHTSA). Oprócz pięciu gwiazdek w zderzeniach czołowych i bocznych otrzymał cztery gwiazdki w teście na dachowanie, co także stanowi znakomity wynik.

Aby wybrać najlepszy samochód, załoga redakcji magazynu „Motor Trend” przeprowadziła wyczerpujące testy zarówno w ruchu ulicznym, jak i na drogach nieutwardzonych. Plebiscyt przeprowadzany przez magazyn „Motor Trend” nie jest testem porównawczym. Każdy z kandydatów został przetestowany pod kątem trzech kryteriów: po pierwsze – zastosowane rozwiązania technologiczne oraz design. Po drugie – wpływ modelu na rynek samochodów. I wreszcie – co nabywca dostaje za swoje pieniądze w porównaniu z pozostałymi kandydatami.



# Match Racing

Żeglarstwo meczowe (match racing) jest esencją wyczynowego żeglarstwa regatowego. To najbardziej widowiskowa forma regat, która od wielu lat staje się coraz popularniejszą formą żeglarstwa. W tej formule od lat rozgrywane są najbardziej prestiżowe regaty na świecie – Puchar Ameryki.

Match racing to seria krótkich i dynamicznych pojedynków jeden na jednego. Dzięki temu wyścigi są bardzo widowiskowe, przyciągają uwagę i są przejrzyste nawet dla osób, które na co dzień nie interesują się żeglarstwem regatowym. Jest to jednak bardzo wymagająca forma ścigania się – od załóg wymaga perfekcyjnego wręcz opanowania techniki prowadzenia łódki, zgrania, zrozumienia i przestrzegania przepisów.

Regaty rozgrywane są na krótkiej trasie, zazwyczaj przy dużym zainteresowaniu publiczności. Trasa wyścigu to dwa okrążenia po 300 – 500 m każde, a wyścig tak naprawdę zaczyna się już pięć minut przed startem. Podczas tych pięciu minut załogi starają

się wywalczyć jak najlepszą pozycję startową, jednocześnie utrudniając to swoim przeciwnikom. Każdy mecz sędziowany jest przez arbitrów, protesty – do których dochodzi bardzo często – rozstrzygane są bezpośrednio na wodzie. Za złamanie przepisów załoga karana jest karnym zwrotem o 270 stopni.

Fakt, że w jednym meczu ścigają się tylko dwie załogi, pozwala walczyć na wiele różnych sposobów – nie trzeba płynąć optymalnie, żeby wygrać.

Poza całkowicie innym podejściem do ścigania się, taktyki, match racing wymaga również innej formuły regat. Podstawową jest runda każdy z każdym (round-robin), w której załoga ściga się z każdym przeciwnikiem raz. Najlepsza czwórka awansuje do półfinału, a z tej czwórki dwie najlepsze załogi walczą o zwycięstwo. Taka formuła regat wymusza ograniczenie liczby zawodników, zazwyczaj jest to 8 – 12 załóg.

Formuła rozgrywania regat jest skonstruowana na zasadzie play-off,

czytelnej dla kibiców czy mediów i gwarantującej największe emocje przez cały czas trwania regat. Bliskość brzegu sprawia, że akwen regat to swoisty naturalny stadion z widzami wokół. Match racing to doskonała i unikalna forma żeglarstwa do prowadzenia relacji telewizyjnej i komentarza wydarzeń na żywo.

O przyznaniu zaproszenia dla załóg decyduje organizator, wybierając spośród zgłoszonych załóg najlepsze, podnosząc tym samym rangę regat. Organizator musi również spełnić szereg kryteriów decydujących o wadze, stopniu regat (tzw. grade), a odpowiednio silna stawka zawodników jest głównym z nich. Stopnie regat są przydzielane i weryfikowane przez Międzynarodową Federację Żeglarstwa (ISAF), największe wymagania muszą spełnić regaty stopnia World Cup i „1”, najmniej kryteriów spełniają regaty stopnia „5”.

ISAF prowadzi też ranking najlepszych sterników świata. W rankingu sklasyfikowanych jest ponad





1500 zawodników. Do klasyfikacji liczy się osiem najlepszych wyników osiągniętych w ciągu ostatnich dwóch lat, jest to więc bardzo miarodajne kryterium oceny załóg.

Jachty do rozgrywania regat dostarcza organizator; muszą to być jednostki identyczne pod względem nie tylko typu czy wieku, ale też wyposażenia, otaklowania, ożaglowania. Dodatkowo, aby wyrównać szanse, zawodnicy zmieniają łódki w trakcie regat.

Polish Match Tour jest pierwszym i jedynym cyklem regat meczowych w Polsce. W ciągu 2 sezonów działalności udało się zorganizować aż 20 międzynarodowych imprez różnych rang, tj. więcej niż w ciągu poprzednich 10 lat w całej Polsce. Efektem jest bardzo dynamiczny wzrost liczby zawodników, ich poziomu i pozycji w rankingu ISAF – 2 lata temu w Top300 mieliśmy 2 sterników. Obecnie w Top100 mamy już 6 sterników, a w Top300 aż 16 nazwisk.

Wzrost popularności match racingu obserwuje się również w relacjach TV na żywo (Polsat, TVN24), cyklicznych

programach żeglarskich (TVN Turbo, TVP) i pozostałych mass mediach.

29 września 2008 r. w Iławie odbyła się ostatnia, jedenasta impreza tegorocznego cyklu Polish Match Racing, która nosiła nazwę Bre Bank Grand Prix Polski w Match Racingu. Sponsarami głównymi regat były firmy Subaru oraz Pol Aqua. Zwycięstwo odniosła załoga Polish Match Tour Racing Marka Stańczyka (Maciej Kołosiński, Dominik Niškiewicz). Choć regaty nie były zaliczane do klasyfikacji generalnej Polish Match Tour, to punkty w nich zdobyte liczyły się do rankingu sterników organizacji ISAF. Oprócz punktów zawodnicy walczyli o szereg nagród, a zwycięzca regat – Marek Stańczyk, obok nich cieszy się do dziś z jazdy Subaru Legacy, na którego wybór zdecydował się podczas imprezy.

Polska zaczyna być znaczącym krajem na arenie zmagania najlepszych żeglarzy świata. Celem Polish Match Tour jest eliminacja w ramach najbardziej prestiżowego cyklu World Match Racing Tour już w najbliższych latach.

### Czołowi polscy zawodnicy:

**Marek Stańczyk**

*Polish Match Tour Racing*

**Przemek Tarancki**

*Tarnacki Racing*

**Artur Pomorski**

*Tradewinds*

**Rafał Sawicki**

*Polish Match Tour Racing*

**Karol Górski**

*Curver Sailing Team*

**Piotr Przybylski**

*Przybylski Racing*



# Kolejny przełom

Prezentacja nowej Imprezy jest zawsze wielkim wydarzeniem. Kultowy model ma niezliczone rzesze miłośników i utożsamiany jest z symbolem marki. Wprowadzona do sprzedaży w roku ubiegłym nowa wersja Imprezy z wielu powodów jest niewątpliwie przełomowa. Teraz otrzymała nowe argumenty w postaci dwulitrowego boksera... diesla.





Oczywiście ten turbodoładowany silnik znamy już z jego debiutu w modelach Legacy i Outback i rozszerzenia gamy Foreстера. Tym razem Subaru odważnie sięga do ikony swojego sportowego wizerunku: Imprezy, kompletując w ten sposób linię modelową SUBARU BOXER DIESEL. Niewątpliwie jest to działanie, które powinno trafić w gusta europejskich klientów, coraz częściej zwracających uwagę na ekonomię, nie chcących jednak rezygnować z osiągnięć i możliwości mocnych silników benzynowych. Konstrukcja Subaru wychodzi tym oczekiwaniom zdecydowanie naprzeciw. Silniki wysokoprężne coraz odważniej atakują wszystkie segmenty rynkowe, odważnie łamiąc bariery psychologiczne. Pojawiają się nawet w autach supersportowych, wydaje się więc, że debiut diesla w Imprezie był nieunikniony.

Wszyscy już wiemy, że jest to trudny moment dla firm motoryzacyjnych, tak jak i dla całej światowej gospodarki. Wiele przedsiębiorstw dotkliwie odczuło skutki amerykańskich perturbacji finansowych i ich następstw. Jak podkreślał na salonie paryskim Ikuo Mori, prezydent i CEO Fuji Heavy Industries Ltd., Subaru zdaje się im znakomicie opierać, co więcej, realizuje dotychczasowe zamierzenia rozszerzenia możliwości wyboru dla swoich klientów.

Jednym z takich zamierzeń było uzupełnienie gamy modelowej Imprezy w silnik BOXER DIESEL.

Silnik ten to ikona technologii następnych pokoleń Subaru. Niewątpliwie jest nie tylko uzupełnieniem oferty rynkowej, ale również, a może przede wszystkim, realizacją misji marki, polegającej na



połączeniu unikalnych możliwości jezdnych z komfortem prowadzenia i przyjaźnią dla środowiska naturalnego. Jak już wspomnieliśmy, nowa Impreza szybko po swoim debiucie zdobyła wielu entuzjastów, zarówno wśród młodych osób, jak i wieloletnich miłośników samochodów spod znaku Plejad.

Wyposażona w znakomity silnik wysokoprężny z systemem wtrysku

common rail i zamkniętym filtrem cząstek stałych (DPF), wydaje się, że zyska obecnie jeszcze więcej rynkowego splendoru. Należy pamiętać, że bazą dla projektu było stworzenie samochodu sportowego i jednocześnie wysublimowanego, łączącego wszystkie tradycyjne wartości modeli benzynowych z niską emisją zanieczyszczeń (niewiele przekraczającą 150 g/km). Impreza przyspiesza

do 100 km/h w 9,0s (2.0D) lub 8,6s (2.0D Sport). Maksymalny moment obrotowy wynosi 350 Nm i dostępny jest bardzo nisko, bo już w zakresie od 1 800 do 2 400 obr/min. Silnik osiąga 150 KM przy 3 600 obrotach. Teoretyczny zasięg kompaktu wynosi ponad 1 000 km. Średnie spalanie nie przekracza 6 l/100 km.

Ci, którym silnik diesla kojarzy się z hałaśliwością i wibracjami, będą





niewątpliwie ogromnie zaskoczeni kulturą i ciszą pracy jednostki Subaru. W połączeniu z rozwiniętą wobec poprzedniczki 6-biegową, manualną skrzynią i stałym napędem wszystkich kół Symmetrical AWD, oferuje znakomitą jakość prowadzenia. Specjalnie dla modelu z dieslem dostrojono zawieszenie, opierając się na Subaru Dynamic Chassis Control Concept (Subaru DC3). Własności jezdne są

więc, typowo dla Subaru, znakomite. Inżynierowie Subaru nie zapomnieli o żadnym z elementów przyczyniających się do zadowolenia klientów. Samochód jest wyraźnie przestronniejszy i bardziej przyjazny codziennemu użytkownikowi. Pomyślano o wszystkim: łatwości zajmowania miejsc, praktycznej użyteczności przestrzeni ładunkowych, odpowiedniej widoczności dla kierowcy i znakomitej

ergonomii. Wszystko to tworzy wyjątkowy samochód, kierowany do klientów oczekujących najlepszych możliwości i osiągnięć, przy zachowaniu maksymalnej troski o środowisko naturalne. Najbliższe miesiące pokażą, na jakie przyjęcie może liczyć Impreza z silnikiem BOXER DIESEL. Ma wszelkie atrybuty, by być kontynuacją i rozwinięciem legendy.



# V Złot Plejad

część trzecia

## TRASA TURYSTYCZNA

czyli

### najszybsi turyści na świecie







Pierwszy Zlot Plejad w Morsku oferował dwie trasy – terenową i szosową. Na pierwszej przebijano chłodnice, grzężnięto w piachu, gubiono nadkoła, osłony silników, tablice rejestracyjne i rysowano karoserie. Na drugiej palono gumy, sprzęgła, przegrzewano silniki oraz sfajczono kilka klocków hamulcowych. Większość uczestników, mających w żyłach benzynę zmieszaną w tym dniu z adrenaliną, była wniebowzięta żywcem i w zapiaszczonym obuwiu. Trafiło się jednak kilku niedopieczonych malkontentów, którzy w przeddzień startu musieli nadużyć prawdopodobnie mleka, mineralnej niegazowanej lub spadły im elektrolity, bo nie dopili wieczorem żeńszenia. Marudzili, że Oni, jakby wiedzieli, to by się zapisali na Paryż – Dakar, bo tam piasek równiejszy i w ogóle cieplej.

### **Impas**

Organizator, niestety, nie mógł zignorować tej grupy klientów, w obliczu namolnej reklamy telewizyjnej, w której taki jeden twardziel namawiał do picia krowiej wydzieliny – że to niby wpływa na wzrost i tężyznę, przy czym we wszystkich swoich rolach filmowych chłął wodę, która podobno szkodzi. W podręcznikach psychologii takie zachowanie nazywa się schizofrenią.

Było kilka wyjść z impasu. Podać wszystkim uczestnikom następnego zlotu alkohol siłą... dożylnie, przemieścić rywalizację do ogródków jordanowskich lub zorganizować coś, co nie odbiegałoby trudnością od codziennego odwożenia dzieci do szkoły. Pierwsza ewentualność nie została wzięta pod uwagę, ponieważ Dyrektor SIP jest pijącym... inaczej. Druga mogłaby zostać potraktowana jako szydzenie z kalectwa, w związku z czym II Zlot Plejad w Wysowej okraszono





trasą turystyczną, w której miałem przyjemność uczestniczyć... Wątpliwą przyjemnością, ponieważ odwożenie dzieci do szkoły już mi zbrzydło. Od tamtego jednak czasu odbyło się już kilka zlotów i organizator doszedł do takiej perfekcji w uatrakcyjnianiu tej trasy, że chęć udziału zgłaszają nawet tacy, co to po wypiciu szklanki mleka trafiają na toksykologię, a mineralna niegazowana służy im co najwyżej do uzupełniania płynu do spryskiwaczy. Uczestnicy trasy turystycznej V Zlotu Plejad nie różnili się niczym od tych startujących na trasie terenowej i szosowej (przynajmniej z piątku na sobotę), jeżeli, naturalnie... ktoś wie, o co mi chodzi.

### **Handel punktami**

Odmiennosc tegorocznej trasy turystycznej od innych tras sprowadzała się do formy przyznawania punktów. Przeliczano je na walutę zwaną Subarakami i wypłacano stosowną kwotę za każde wykonane zadanie. Ludzie, jak to ludzie, jedni harowali na każdy grosz, a inni korzystali z oscylatorów. Kwitła korupcja i lichwa. Jeden ze zwycięzców trasy nie wykonał podobno żadnego zadania, a cały swój majątek wygrał w trzy karty lub pożyczył na wysoki procent, czego potwierdzeniem był fakt wszechobecných, „wysokoprocentowych” rozliczeń w trakcie biesiady na zakończenie zlotu.

### **Taka była idea, żeby zwiedzać... muzea**

Pierwszym zadaniem zaraz po starcie było zwiedzanie zamku w Książu. Wiadomo, że nikt normalny na co dzień nie wchodzi do muzeum, bo niby po co. Starzyzna, niczego nie wolno dotknąć ani kupić i trzeba wkładać kapcie, które są śliskie i spadają. Z zamkami jest trochę inaczej,





ponieważ na zamkach z reguły straszą duchy. W Książu poszli jednak z duchem czasu i straszą cenami biletów za wstęp. Skorzystali tylko najodważniejsi uczestnicy zlotu, przeważnie ci, którzy nie doszli do siebie po nocnych harcach, tyle że do kustosa zwracali się per „panie deweloperze”, narzekali przy tym na brak gazu i kanalizacji. Wybrzydzała, że szyby w oknach nie są zespolone, zniszczone posadzki, zdeptane dywany, ubite schody, nie ma windy i gładzi gipsowych. Jedna załoga mimo wszystko chciała zostawić zaliczkę pod warunkiem, że część zabudowań zostanie wyburzona, a przystanek MPK przeniesiony w pobliże wjazdu na posesję, bo oni nie lubią odwozić dzieci do szkoły (a na „turystyczną” zapisywali się podobno na trzeźwo).

Na XVI-wieczne domy tkaczy w Chełmku Śląskim było więcej chętnych z uwagi na niższe koszty remontu. Niestety, były jeszcze... bezcenne. No ludzie!!! Żeby tak ściągać klientów z całej Polski i nie zdążyć zrobić wyceny?!

### **Nartostrada**

Pierwszą konkurencją sportową była jazda na nartach... w czerwcu... na asfalcie. Sprzęt używany przez uczestników nosił nazwę SKIKE, a nagrodą w konkursie był (takie chodziły pogłoski) wyczynowy wózek inwalidzki. Zadanie polegało na przejechaniu niewielkiej odległości w butach z kółkami. W statystyce kontuzji, zanotowanych podczas rywalizacji, brylował... szpagat turecki, w jodze nazywany odwrotnym kwiatem lotosu... z nogami wyprostowanymi w kolanach. Na kilkadziesiąt załóg tylko kilku uczestników wyszło bez obrażeń. Wspomnianą konkurencję zorganizowano na terenie parkingu zlokalizowanego w sąsiedztwie precudnej urody bazyliki







pw. NMP w stylu późnego baroku... przepraszam... baroku. Zresztą – zdania były podzielone. Jakkolwiek by patrzeć, jest to najstarszy zabytek w tym regionie i jako jedyny na terenie Dolnego Śląska wpisany na listę NATO... albo UNESCO... nie pamiętam dokładnie i właściwie nie wiem, czy to robi jakąś różnicę.

### **Po czeskiej stronie... świata**

Następnym etapem rajdu było zwiedzanie Skalnego Miasta po czeskiej stronie granicy. Jeżeli wszystkie ich miasta tak wyglądają, to troszeczkę dziwi fakt przynależności Czech do Unii Europejskiej. Przerwywnikiem w zwiedzaniu było zadanie do wykonania. Nosiło słuszną – skądinąd – nazwę „Małpi gaj”. Konkurencja polegała na podżeganiu samców przez samice do szybszego skakania z drzewa na drzewo. Konkurencja rozgrywana była indywidualnie, jednak od początku zauważalna była rywalizacja pomiędzy dwiema grupami. Pierwsza to zwinni, sprawni, uzbrojeni w małpie atawizmy przedstawiciele darwinizmu, druga, to ci w okularach od giertyszyzmu. Darwiniści przebiegli po drzewach, zjedli knedle i odjechali. Giertyszystów wieczorem służby porządkowe musiały strącać tyczkami z drzew, a tych z łąkiem wysokości trzeba było odcinać razem z konarami. Naturalnie dla nich knedli... brakło, zresztą restauracja była czynna tylko do 16.00. Inny tamtejszy restaurator doznał takiego wstrząsu na wieść, że organizator zlotu zapłacił mu „z góry” za usługę, że w ogóle nie wpuścił uczestników zlotu na posiłek. Toż to szok! W Czechach „z góry” to tylko... taternicy spadają.

### **Gliniarze**

Wyciszone pilotki, z dłońmi przywykłymi do wykonywania różnych „sztuk”, przystąpiły do konkurencji

– garncarstwo. Profesjonalizm wpisany był w każdy ruch. 99% prac można by zatytułować „połodowcowy gład narzutowy”. Jedna tylko zawodniczka upierała się przy nazwie... „popiersie dyrektora Rogalskiego”. Był to „gład narzutowy” z dwiema wypukłościami w formie okularów. Orzekająca grupa sędziów od początku do końca wyglądała na porażoną talentem zawodników... lub przerażoną. To akurat trudno było ustalić, ponieważ twarz ludzka w obu przypadkach przybiera podobny wyraz. Z uwagi na monotematyczność prac nagrody przyznawano za współczynnik uciapania się twórcy tworzywem.

### **„...Meta”**

Najsympatyczniejszą chyba tradycją Złotów Plejad jest to, że zdobyte w trakcie rywalizacji punkty nie mają nic wspólnego z kolejnością w klasyfikacji, a czasem nawet z trasą, w której się uczestniczyło, w związku z czym każdy, kto dociera „do mety”, pierwsze, co robi, to „leci na metę”, aby przygotować się do legendarnej już „biesiady do... białych myszek”, a potem z wypiekami na twarzy czeka, czy aby nie zostanie wylosowany do jakiejś nagrody, ponieważ szanse są dużo większe niż w totolotku.

### **Podsumowanie**

Fakt, iż trasa turystyczna V Zlotu Plejad przebiegała krętymi, pełnymi uroku, malowniczymi trasami... Rajdu ELMOT, spowodował, że żadna z załóg nie przypomina sobie uroku i malowniczości. Każdy głupi wie, że ELMOT to „głębokie cięcia”, „patelnie” pokonywane „slajzami” i „szczyty” brane „chopami”, i jedyne, co mogło zawodników dekoncentrować, to... radiowozy. Miłą niespodzianką na zakończenie trasy turystycznej było rozdanie pamiątkowych zdjęć z miejscowych... fotoradarów.

# „Oscar” za... pasję Oskara





Umówiłem się na spotkanie z bohaterem tego artykułu. Przy stojny, uśmiechnięty młodzieniec podał mi lekko zwiotczałą rękę. Mimo dzielącej nas różnicy wieku, przywitał mnie na siedząco. To nie z braku szacunku. Oskar (bo o nim będzie ta opowieść) od kilku lat nie wstaje na niczyje powitanie ani z żadnego innego powodu. Jest spalizowany i przykuty do fotela.

Jednak ten, w którym go zastałem, wyglądem bardzo odbiegał od zwykłego, inwalidzkiego. Oskar siedział w specjalnie dla niego przystosowanym kubelkowym fotelu rajdowym, podarowanym mu przez wielokrotnego rajdowego mistrza Polski, Leszka Kuzaja. Przed nim komputerowa konsola z kierownicą, drążkiem zmiany biegów i laptopem, a cały jego pokój wygląda jak wnętrze kaplicy wyznawców coraz bardziej szerzącej się „religii” – subarolicyzmu. Na ścianie nad łóżkiem wisi wielki baner z logo SPRT. Na przeciwległej – plakaty przedstawiające Imprezę WRC, w rogu szklana gabłota wypełniona po brzegi modelami samochodów, z ogromną przewagą Subaru Imprezy. Jak sam twierdzi, urodził się z benzyną we krwi i przerośniętym gruczołem rywalizacji. Dziecięcym zabawom zawsze musiał towarzyszyć samochodzik, a w wieku dwóch lat – dzięki tacie – został kibicem rajdowym. Zresztą cała męska linia jego rodziny owładnięta była maniakalną wręcz miłością do motoryzacji i rajdów. Już jako przedszkolak rozpoznawał wszystkie popularne marki i modele. Od zawsze kochał sport i motoryzację.

Pierwsze zauroczenie marką Subaru nastąpiło na podobnej zasadzie, co u większości jej miłoś-

ników. Usłyszał niepowtarzalny dźwięk silnika typu bokser, i to w jego ekstremalnej wersji rajdowej. Ten bulgot zniewolił już niezliczone serca fanów motoryzacji, a szczególnie tych owładniętych miłością do rajdów. U Oskara była to miłość od pierwszego... wsłuchania. Nieco później przyszedł czas na jej wizualizację, kiedy to okazało się, że wujek w swoim warsztacie czasami „gości” Subaru Imprezę sąsiada. W dziecięcej głowie narodziło się marzenie o sportowej karierze kierowcy rajdowego. Wszystko, co od tej pory robił, poświęcone było spełnieniu tego marzenia.

Już jako wyjątkowo sprawny i wysportowany szesnastolatek, uczestniczył w zwykłych szkolnych zajęciach z wychowania fizycznego. W wyniku niedbale zabezpieczonych ćwiczeń uderza głową w ścianę, uszkadzając kręgosłup i rdzeń kręgowy. Wyrok – paraliż. Plany życiowe i marzenia legły w gruzach.

Państwowa służba zdrowia radzi sobie z rehabilitacją tak, jak z własnymi kłopotami – czyli bez najmniejszych widocznych efektów. Prywatna rehabilitacja przynosi o niebo lepsze skutki, ale jest bardzo kosztowna, tak samo jak konieczne urządzenia medyczne i operacje. Rodzice Oskara poszukują najlepszego możliwego ośrodka rehabilitacyjnego. Wybór pada na Kraków. Dla Oskara, oprócz wreszcie upragnionych i widocznych postępów leczenia, była to okazja do częstych odwiedzin głównej siedziby Subaru Import Polska, i podczas jednej z nich po raz pierwszy miał okazję zostać pasażerem Subaru Imprezy. Pan Janusz Dudek, pra-

ownik Szkoły Jazdy Subaru, bez zbędnych ceregieli „zapakował” Oskara na siedzenie pasażera i zafundował mu spełnienie jednego z wielu marzeń.

Oskar, jako ofiara szkolnego wypadku, występuje w TVN-owskiej „Uwadze”. Jego ciało jest inne niż kiedyś, bezwładne, ale w umyśle miłość i pasja pozostały. Jeden z bardziej aktywnych uczestników internetowego forum Subaru, ukryty pod nickiem OGS, oglądając wspomniany program telewizyjny, zwraca uwagę na sparaliżowanego chłopca w firmowej kurtce Subaru. Informacja, rzucona na łamach forum tej marki, porusza lawinę. W styczniu 2006 roku zaproszono Oskara do salonu Subaru w Krakowie na spotkanie z dyrektorem SIP Witoldem Rogalskim, Leszkiem Kuzajem oraz forumowiczami. Wręczono mu wiele firmowych gadżetów, miniaturowy model cywilnej Subaru Imprezy oraz ufundowany przez forumowiczów zdalnie sterowany model wersji rajdowej. Na zakończenie spotkania – niespodzianka – przejażdżka przez miasto w kawalkadzie dwunastu samochodów marki Subaru. Za sterami Imprezy, w której jechał Oskar, sam pan Leszek, kilkakrotny rajdowy mistrz Polski.

Było to fantastyczne przeżycie, którego – jak sam Oskar twierdzi – nie zapomni do końca życia. Równie ważny był dla niego fakt, że znalazł się w społeczności ludzi o władniętych tą samą pasją. Szara codzienność stała się odrobinę mniej dokuczliwa, aczkolwiek problemy wcale nie zniknęły. Jednak nikt z Subaru – w szerokim tego słowa znaczeniu – nie miał zamiaru zostawiać Oskara sam na sam z nimi. Wielokrotne

akcje zbiórki pieniędzy na forum przynoszą fundusze na codzienną rehabilitację. Subaru Import Polska oraz Leszek Kuzaj partycypują w kosztach zakupu bardzo drogiego urządzenia medycznego oraz w kosztach operacji jego wszczepienia. Na V Złocie Plejad dyrektor Witold Rogalski przekazuje na aukcję znane z V Złotu Plejad urządzenie Trikke. Dochód z jego sprzedaży, przekraczający nasze oczekiwania, przekazywany jest na leczenie i zakup niezbędnego sprzętu. Na Rajdzie Barbórki, w tym samym szczytnym celu, licytowano przejazd na fotelu pilota z Michałem Kościuszką.

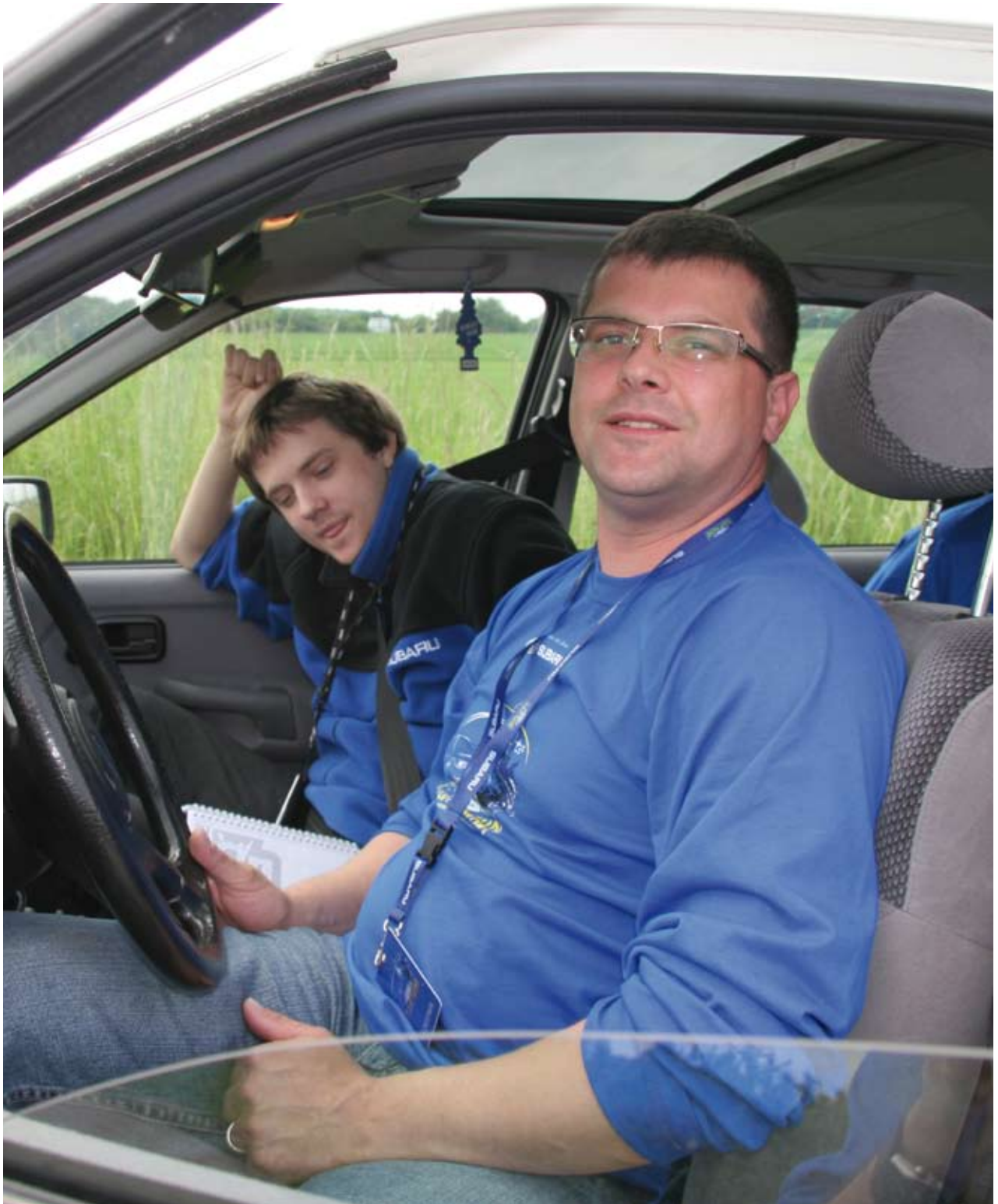
Dzięki swojej pasji oraz pomocy ludzi, którzy lubią nazywać samych siebie „subaroholikami”, w pewnej mierze życie przerosło marzenia Oskara. Sam podkreśla, że nigdy nie myślał, iż pozna osobiście dyrektora SIP oraz elitę polskich kierowców rajdowych, że znajdzie tyłu przyjaciół ogarniętych tą samą pasją. W ciągu trzech lat zmienił się z rośliny, którą był zaraz po wypadku, w energicznego, pełnego życia i poczucia humoru faceta, którego największym, i do tego coraz bardziej realnym, marzeniem jest zrobienie prawa jazdy.

Oskar twierdzi, że samochody to nie tylko blacha i silnik. Według teorii, której jest wyznawcą – auta mają duszę. Bardzo często słyszałem to stwierdzenie i zawsze traktowałem je, jak wyświechtany frazes. Jednak Oskarowi... jakoś nie śmiem nie wierzyć, ponieważ On bezsprzecznie poznał duszę SUBARU. Myślę, że bez względu na dalsze losy tej marki, producenta czy też sportowe sukcesy, Subaru zostanie dla Oskara wyjątkowym samochodem. Marką, któ-











ra dała mu być może – drugą szansę. Zamiast dziękować osobno wszystkim wymienionym tu z nazwiska, imienia, funkcji czy też nicku, oraz tym niewymienionym i anonimowym, wystarczy napisać:

Dzięki... SUBARU.

Na pewno z wielkim zainteresowaniem będę śledził dalsze losy Oskara, Jego powrót do sprawności fizycznej, spełnianie się Jego marzeń, pierwsze

kroki za kierownicą, a może kiedyś jakiś udział w rajdzie, kto wie? Na pewno On zazdrości mi, nawet tych starych, schorowanych kolan i bolącego, ale sprawnego kręgosłupa, ale ja za to zazdroszczę Jemu pasji, wytrwałości i siły, z jakimi dąży do zrealizowania swoich marzeń. Patrząc na Niego wierzę, że dopnie swego, ale na razie jeszcze musimy mu w tym pomóc, dlatego poniżej podaję nr konta, na które mo-

żecie wpłacać dobrowolny... podatek od Waszych spełnionych już marzeń.

Wojewódzkie Towarzystwo Walki z Kalectwem, ul. Św. Wojciecha 5  
45-023 Opole.

KRS 0000033786, z dopiskiem  
Oskar Langner.

KONTO BGŻ SA O/OPOLE:  
40203000451110000000432490.



# Ogrzewanie postojowe Webasto



**Śnieg i lód spływają po samochodzie, szyby odmarzają, a silnik jest gotowy do ciepłego startu. Użytkownik wsiada do przytulnego, ciepłego i suchego wnętrza.**

Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że – gdy pierwsze zimne dni mamy za sobą – w naszych domach i biurach panuje przyjemne ciepło. Takie same, komfortowe warunki możemy stworzyć również w naszym samochodzie, jeszcze zanim uruchomimy silnik i udamy się w drogę. Rozwiązanie takie zapewnia niezależne ogrzewanie postojowe Webasto – urządzenie, które ułatwia przetrwanie zimy wszystkim zmotoryzowanym.

Wodne ogrzewanie postojowe działa na zasadzie podobnej do centralnego ogrzewania, wytwarzając ciepło z paliwa pobieranego ze zbiornika pojazdu. Zainstalowany w samochodzie agregat spalinowy Thermo Top podłączany jest do systemu wodnego pojazdu. W czasie postoju, przy wyłączonym silniku, system Webasto ogrzewa płyn układu chłodzenia do około +70° C. Następnie za pomocą własnej, wbudo-

wanej pompy obiegowej rozprowadza ciepły płyn po silniku, ułatwiając jego rozruch w zimie. Ciepło z nagrzewnicy – po osiągnięciu temperatury płynu +30° C – przekazywane jest dalej, poprzez dmuchawę, do kabiny pojazdu. Wnętrze samochodu podgrzewane jest przy wykorzystaniu oryginalnej nagrzewnicy oraz kanałów rozprowadzenia powietrza. W efekcie wnętrze oraz silnik pojazdu są nagrzane do normalnej temperatury pracy jeszcze przed jego uruchomieniem.

Niezależne ogrzewania postojowe są wciąż stosunkowo mało znane na rynku, spotykają się jednak z dużym zainteresowaniem i pozytywnym odbiorem użytkowników. Jako ciekawostkę warto podać, iż w Niemczech ponad 90% użytkowników niezależnych ogrzewań deklaruje chęć ich posiadania w każdym następnym samochodzie.

## Zima też nasza!

Po wzbogaceniu samochodu o ogrzewanie postojowe przekonujemy się, że zima widziana zza kierownicy to całkiem przyjemna pora roku. Kończą

się problemy ze skrobaniem zamrożonych, pokrytych śniegiem i lodem szyb, a w dodatku we wnętrzu od początku podróży panuje normalna, pokojowa temperatura. Koniec z podróżowaniem w krępującej ruchy ciężkiej wierzchniej odzieży, pasy bezpieczeństwa mogą przylegać idealnie do ciała. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż cyrkulacja ciepłego powietrza, jaką zapewnia ogrzewanie postojowe, zapobiega ponownemu zaparowywaniu szyb i ich zamarzaniu w czasie jazdy. Jazda z czystymi szybami i w przyjemnej temperaturze ma bowiem wymierny wpływ na bezpieczeństwo i pozwala uniknąć, na ogół drobnych, porannych stłuczek.





Uruchomienie silnika również przestaje być problemem. Przy okazji silnik podgrzany jeszcze przed rozruchem szybciej jest gotowy do pracy pod zwiększonym obciążeniem, a emisja szkodliwych spalin zostaje znacznie zredukowana. Rachunek ekonomiczny, dbałość o silnik i ekologię także przemawiają na korzyść ogrzewań postojowych, ponieważ podgrzany silnik „przy ciepłym starcie” spala mniej paliwa oraz zmniejsza się jego zużycie mechaniczne.

W przypadku ogrzewań spaliny-wodnych Webasto dysponuje nie tylko możliwością podgrzewania silnika i wnętrza pojazdu na postoju przy niepracującym silniku, ale także ogrzewania samochodu w czasie jazdy. W szczególnych przypadkach agregaty wodne Webasto pełnią funkcję dogrzewacza silników z bezpośrednim wtryskiem, których wadą jest brak wystarczającego zapasu ciepła potrzebnego do ogrzania pojazdu.

### **O jakich wymiernych korzyściach może mówić użytkownik niezależnego ogrzewania?**

Po uruchomieniu urządzenia śnieg i lód topią się, a szyby odmarzają. W efekcie kierowca wsiada do komfortowo podgrzanego samochodu, szyby są przejrzyste, uruchomienie ciepłego silnika chroni go przed nadmiernym zużyciem. Użytkownik może się cieszyć komfortem jazdy od samego początku.

Latem ogrzewania postojowe Webasto oferują opcję „wentylacji” – gorące powietrze wewnątrz samochodu jest chłodzone przez dmuchawę pojazdu.

Sposób sterowania pracą agregatu zależy od potrzeb wynikających z konkretnego zastosowania: od prostego włącznika, poprzez programatory i piloty zdalnego sterowania, po system Thermo Call, umożliwiający programowanie, uruchamianie, wyłączenie i kontrolę stanu pracy ogrzewania za pomocą telefonu tonowego: komórkowego, bądź stacjonarnego.

Najprostszy wariant sterowania pracą niezależnych ogrzewań postojowych to zegar preselekcyjny. Klasyczny panel kontrolny daje możliwość zaprogramowania trzech czasów uruchomienia ogrzewania 24 godziny wcześniej. Użytkownik ustawia czas aktywacji agregatu oraz długość czasu grzania.

Zegar montowany jest wewnątrz auta na desce rozdzielczej, tunelu środkowym bądź podsufitce.

Znacznie wygodniejsze jest sterowanie za pomocą pilotów radiowych – Telestartu T91 lub T100HTM\*.

Telestart T91 to najmniejszy na rynku pilot zdalnego sterowania o zasięgu do 1000 m. Proste sterowanie odbywa się za pomocą dwóch przycisków. Urządzenie wyposażone jest w funkcję potwierdzania włączenia lub wyłączenia niezależnego ogrzewania postojowego, ustawiania długości czasu grzania oraz tryb wentylacji.

Telestart T100HTM\* działa wg nieco innej filozofii – ustawiamy planowany czas odjazdu, a urządzenie inteligentnie oblicza czas, w którym powinno zostać uruchomione ogrzewanie. Ponadto T100HTM daje nam możliwość ustawienia poziomu ogrzewania – w zależności od warunków atmosferycznych możemy wybierać opcje od „rozmarzania okien” do ogrzania wnętrza pojazdu do komfortowej tempera-



tury. Dodatkowe ustawienia pozwalają sprawdzić temperaturę panującą wewnątrz samochodu. T100 HTM\* to sterowanie najczęściej wybierane przez klientów. Łączy w sobie zalety zegara preselekcyjnego i Telestartu T91. Animowane, czytelne ikony statusu i funkcji zapewniają łatwą obsługę pilota T100 HTM\*. Dodatkową zaletą pilota jest również innowacyjne wzornictwo oraz niewielkie rozmiary breloczka do kluczy.

Niezależnymi ogrzewaniem można także sterować telefonicznie. Wybór sterowania Thermo Call umożliwia nam włączanie, wyłączenie, programowanie, wybieranie cyklu grzania lub wentylacji przez telefon z wybieraniem tonowym. Zasięg ograniczony zostaje tylko możliwościami technicznymi operatora telefonii komórkowej.

Zimna i wilgotna aura, ponura mgła, mroźne wiatry – pomiędzy wczesną jesienią a późną wiosną jest zaledwie kilka słonecznych dni. Oznacza to bardzo wiele powodów, dla których powinniśmy się zdecydować na ogrzewanie postojowe Webasto. Kiedy wracasz do domu, nie włączasz ogrzewania w momencie wejścia i tak samo powinno być w Twoim samochodzie.

*\*HTM (Heating Time Management) – inteligentne sterowanie czasem ogrzewania*

# Wyprawa życia

# Japonia

(część III)

## Dzień piąty

### Spacer z Godzillą, rękodzieło, ogrody i świątynie Kioto

Z porannego rekonesansu dowiedzieliśmy się, że w naszym hotelu jest przepiękny ogród z płynącą wodą, którą widać przez całkowicie przeszkłone ściany. Na tej wodzie umocowane są drewniane donice z irysami. Akurat trafiamy na porę ich kwitnienia. Bajka.

Hotel posiada również na każdym kroku ruchome schody z podgrzewanymi poręczami (no, jak można żyć bez podgrzewanych poręczy?), armię klaniaczy w białych rękawiczkach, poupychanych w każdy możliwy zakamarek, przemiłą obsługę oraz całkowicie europejski bufet śniadaniowy. Żyć, nie umierać.

Według rozpiski Smileya, czeka nas kolejny dzień bez świętych skarpetek, za to pełen wrażeń, aczkolwiek niektórzy uczestnicy naszej wycieczki nie zdążyli jeszcze poukładać w sobie (zwłaszcza chronologicznie) tego, co się do tej pory wydarzyło, z lotem włącznie. Zostawiamy ich samym sobie i ruszamy na zwiedzanie.

Najpierw jedziemy do świątyni Sanjusangendo z XII w., znanej z ponad tysiąca figur buddyjskiej bogini Kannon. Jest to jedyne miejsce w Japonii, a w zasadzie jedyna świątynia, z której nie mamy zdjęć. Wszędzie wiszą tabliczki „no photos” i w odróżnieniu od innych miejsc, w których byliśmy, zakaz jest skrupulatnie przestrzegany.

Trudno. Figury stoją po obu stronach najsłynniejszej rzeźby, Kannon Tysiącrękiej. Ponadto, oprócz niemal identycznie wyglądających posągów, różniących się w zasadzie detalami, są jeszcze 24 figurki bóstw-strażników. W świątyni oczywiście jesteśmy bez butów. Nie ma żadnych świętych skarpetek. Po wyjściu na zewnątrz J. znika, a ja idę w stronę ogrodu.

Nie wiem, na czym to polega, że te ogrody są tak fascynujące. Niby chodzi o to, by naśladować naturę, niby to takie proste – kamień, krzaczek, woda, zwirek. Jednakże gdy myślę, jak by zrealizować japońskie inspiracje i taką piękną przestrzeń zaaranżować u siebie w Supraślu (dobrze, że J. nie czyta



mi w myślach), to jakoś mi nie wychodzi. Może za mało wrażliwa jestem, albo niedouczone, albo jedno i drugie. J. sugeruje, że w ogóle nie powinnam się wypowiadać, ani szukać inspiracji ogrodniczych w Japonii po tym, jak wdzięcznie zrobiłam suchotkę z bonsai, które mi kupił za ciężkie pieniądze.

Eee tam, z tymi ogrodami to oni robią czary-mary. Wiem, bo sprawdziłam. Może to i racja, że ja nienormalna jestem. Jak chodzę ulicą, to zapuszczam sobie żurawia w obce domostwa, bo mnie interesuje prawdziwe życie, a nie takie na pokaz. Wrażenia z tych obserwacji są takie. Przeciętny przydomowy ogródek ma wielkość znaczka pocztowego, a znajdują się

w nim OBOWIĄZKOWO: sosna, pływająca woda oraz jakaś roślina zielona, choćby to były trzy ździebelka trawy, a wszystko zaaranżowane tak, że normalny człowiek sam tego nie zrobi, na pewno. Sztuczki jakieś, mówię wam. „Nic to” – myślę. „Zamiast hodowania pięknego japońskiego ogrodu pozostaje mi hodowanie pleśni na chlebie, zawsze to coś”.

Wracając do wątku, po obejrzeniu świątyni z przyległościami jedziemy do „Toei Movie Land Nikko Endomura”, miasteczka, w którym kręcona była większość dzieł japońskiej kinematografii. Na początku robimy sobie grupowe zdjęcie z jakimiś japońskimi aktorami. Wkrótce wszyscy się rozpierzchamy w tłumie wycieczek klasowych w nieodłącznych mundurkach. Faktycznie, w miasteczku znajdują się repliki japońskich domów z różnych epok, dzielnicą gejsz, wiernie odtworzone typowe ulice, wnętrza, a nawet teatr kabuki. Ale jest także wielki basen, z którego co pewien czas wynurza się elektroniczna Godzilla, rozpryskująca dookoła zieloną wodę. Przez moment nawet myślimy, że to Michał, zły cokolwiek, wylazł w końcu z autobusu i zabłądził do baseniku z wodą. Nie wiedzieliśmy, że śpi w autokarze z obłąkanym kierowcą, który wyłączył mu klimatyzację i zamknął wszystkie okna.

Idziemy do sklepu z pamiątkami. Podczas gdy wybieram pocztówki, J. ogląda miecze. A potem wszystko toczy się w takim tempie, że ani się obejrzałam, a już wychodzimy ze sklepu ze zręcznie opakowaną kataną. Zła, bo przypomniał mi się kot z ceramiki, od razu deklaruję mojemu małżonkowi, że sam ma się zatroszczyć o to, w jaki sposób przewiezimy ten cholernie długi drąg do Polski i że jeżeli zatrzymają nas na lotnisku, to się do niego nie przyznam. Ani do miecza, ani do męża. A tak!

Kierujemy się w stronę wyjścia. Jest strasznie gorąco. Czekać na resztę,

siedzimy pod zasuwającą na linie wte i wewte kukłą wojownika ninja. Na początku nie zdaję sobie sprawy, że to kukła, tak realistyczne są jej ruchy. Współczuję nawet, że ktoś ma tak przechlapaną robotę. „Silly-billy” – śmieje się ze mnie J. i znowu sobie grabi.

A potem jedziemy na jedzonko. Jest sushi, chłódnik z kukurydzy (???), mnóstwo rybnych, serowych i nie wiem jakiego pochodzenia przekąsek, a na deser sorbet z zielonej herbaty oraz owoc persymony. Z tą zieloną herbatą oni naprawdę zwariowali. Wszędzie ją ładują: do zup, sosów, deserów, LODÓW. Obłąd normalnie.

Po obfitym (hm, dla kogo obfitym, dla tego obfitym) posiłku jedziemy na zachód miasta zobaczyć jeden z najśłynniejszych zabytków Japonii, świątynię Kinkakuji, znaną jako „Złoty Pawilon”. Naprawdę, niewiele jest tak pięknych miejsc jak Kinkakuji, odbijająca się w wodach otaczającego ją stawu. Błąkamy się po parku, w zasadzie nie odrywając oka od obiektywu. Nawet stada ganiających wokół pawilonu turystów wszelkich narodowości nie są w stanie popsuć nam wielkiej radości. Pieczołowicie chowam bilet wstępu. Smiley-san radzi, by w domu go oprawić i powiesić, bo rzekomo to przyniesie mi szczęście. Faktycznie, dwa ślicznie wykaligrafiowane znaki. Mam tylko nadzieję, że nie oznaczają: „nie płuć na trawę, nie wprowadzać psów”. A z Kinkakuji mamy z J. nasze najładniejsze wspólne zdjęcie, o które pobili się nasi bliscy po powrocie, ale nie uprzedzamy faktów.

Przed nami wyprawa do największego w Heianie domu towarowego z rzemieślniczym artystycznym, rzekomo robionym w Japonii, a nie na Tajwanie. Rozpierzchamy się po wszystkich siedmiu piętrach. J. znika w dziale z mieczami, ja pędzę w stronę tekstyliów. Ubrana w dwa kimona (nigdy się nie mogę zdecydować) oraz japonki (model podpatrzony



dzień wcześniej u gejsz), lecę w stronę męża zapytać, jak wyglądam. Uprzejmy sprzedawca podąża za mną z pasami obi i spastycznym uśmiechem na gębie. Ale osiągam zamierzony efekt. Napomykając co chwila o kocie z Shuzenji wychodzę ze sklepu z przeszlicznym pastelowym kimonem w żurawie i japonkami do kompletu. Kupujemy także drobiazgi dla naszych bliskich. Nie, nie kupujemy ceramicznych, nigdy-się-niętępiących noży do krojenia, jak to czyni większość naszych towarzyszy podróży. Biegamy z tymi zakupami po całym domu towarowym. J. odwołuje mnie od pomysłu kupna starego wyjściowego kimona, pięknie haftowanego, bo przecież nie mamy gdzie go powiesić. „Phi, jakbyśmy mieli miejsce na powieszenie katany” – odpowiadam. Na dłużej zatrzymujemy się i wygłupiamy także

w dziale osobliwości, gdzie nakrywa nas dyrektor. Fajnie jest w tym sklepie, aż wychodzić się nie chce. A na koniec jeszcze wygrywam w jakiejś loterii uroczę granatowe pałeczki.

Bardzo mi się podoba w Kioto. Kiedy jedziemy autobusem, patrzę na bulwar nadrzeczny z młodymi ludźmi siedzącymi nad wodą. Mijamy teatr kabuki Minamiza, uroczą małą świątynkę, obserwuję stare japońskie domki rozpięte na palach, nieopodal rzeki. Zaglądam ludziom do ogrodów.

Wracamy do hotelu relatywnie wcześnie. Mamy około 2,5 godziny do kolacji. Proponuję J., żeby pójść do świątyni znajdującej się nieopodal naszego Kyoto Tokyu Hotel. Kilka osób podchwytuje nasz pomysł i mała grupka rusza w wyznaczonym kierunku. Po dotarciu okazuje się, że mamy około czterdziestu

minut na zwiedzanie, a rzekomo niepozorna świątynia to Nishi Hoganji, wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Jest to główna świątynia buddyjskiej sekty jodo shinshu i jedna z najważniejszych japońskich świątyń. Budynek z XVII w. należy do najlepszych przykładów japońskiej architektury buddyjskiej. Oczywiście, żadnych świętych skarpetek. Tak naprawdę mamy mnóstwo szczęścia. Oprócz modlącej się żarliwie, gdzieś z boku, starszej Japonki jesteśmy jedynymi zwiedzającymi. Widzimy nawet mnichów buddyjskich przy pracy. Po raz kolejny potwierdza się, że warto iść za przeczuciem i schodzić czasem (podkreślam, czasem) z utartych szlaków.

Na kolację jedziemy do River Oriental, bardzo eleganckiej restauracji nad rzeką. Clue wieczoru to „asian foods”, przepychota. Nawet J. nie stęka, bo jednym z dań jest smakowicie wyglądający stek. Bardzo nam się w tym orientalu podoba. Po pierwsze, wszyscy siedzimy razem, przy jednym stole. Po drugie, dyskretni kelnerki cały czas pilnują, czy wszystko jest w porządku w sensie pożywienia i napitku, znaczy, że jest na stole i co pić, i co jeść. Po trzecie zastawa, sposób podawania potraw, ich egzotyka, wygląd nie pozostawia absolutnie nic do życzenia. Słowem, wszystko perfekcyjnie. Po czwarte, widok z okien zapiera dech w piersi. I nawet nie przeszkadza nam, że gdy siedzimy w pokoju z orchidami, mało nie wali nam się sufit na głowę, bowiem piętro wyżej jest przyjęcie







weselne. Bardzo, bardzo jesteście ukontentowani, syci i napici. Tak bardzo, że ja wychodząc z tej pięknej restauracji natychmiast się gubię, co w sumie nie jest znowu takie dziwne, bo restauracja jest duża, a mnie wystarczy obrócić trzy razy i już nie wiem gdzie jestem, a po białym winie to wystarczy i raz.

Po tych stekach pomysł z wyprawą do McDonald'sa umiera śmiercią naturalną. Zanurzam się w pachnącej kąpieli. J. wychodzi w miasto kupić sobie piwo w puszcze. Nie żeby tak sobie wypić, nie, nie. On po to piwo idzie poświęcając się dla szczytnej idei. Dzień wcześniej, w restauracji z gejszami, dostaliśmy na pamiątkę rycinę, taką w sam raz do oprawienia, ale w bardzo nietypowym formacie. I on wymyślił sobie, tak na poczekaniu, że tę rycinę nawinie na papier toaletowy, okręci jeszcze raz papierem i zapakuje do pustej puszki po piwie. No i właśnie w tym celu idzie po puszkę. A zawartość to on już się poświęci i wypije, trudno. W mym przebiegłym mózdzku natychmiast rodzi się myśl, że w butelce po sake będzie jeszcze bezpieczniej, niech więc się poświęci tak całkiem, ale gryzę się w język, albowiem natychmiast przypominam sobie noc w Atami, a to już nie na moje nerwy. Niech więc będzie ta puszka...

### **Dzień szósty Nara w deszczu, Budda i powrót do stolicy**

Żegnamy się dzisiaj z cudnym Kioto. Zanim jednak wsiądziemy do shinkansena, który uniesie nasze nadwątlone zmęczeniem (wszelakiego rodzaju) ciała, jedziemy do Nary, starej stolicy Japonii, w której mamy zobaczyć tak stare budowle i zabytki, że nawet samych Japończyków zadziwia fakt ich istnienia. Dzień jest bardzo deszczowy. Poprzedniego wieczora Smiley-san zapowiedział nam, że deszcz zacznie padać o 8.45:12, ale wtedy kto by tam mu wierzył. Wracając z kolacji



odśpiewaliśmy hucznie „Łoj idzie dysk, idzie sikawica” na dwa głosy, licząc, że deszcz jednakowoż nie przyjdzie.

Niestety. Rano Smiley-san, przysięgłabym, z nieco tryumfującym uśmiechem, rozdaje wszystkim parasolki. Mnie i J. trafia się taka przezroczyista, czyli sight-seeing version ;-). Ja tam wolę swoją nieprzemakalną kurtkę z kapturem, więc się nie przejmuję. Ale deszcz faktycznie zaczyna równo.

Jedziemy najpierw do buddyjskiej świątyni Byodoin, pochodzącej z XI w. Chociaż jest mnóstwo turystów, no i pada deszcz, nie psuje to atmosfery tego miejsca. Po raz kolejny nie mogę wyjść z podziwu nad pięknem ogrodu otaczającego świątynię.

Następnie wchodzimy do muzeum (Kokuritsu Hakubutsukan). Po zmyślnym zafoliowaniu naszych mokrych parasoli za pomocą specjalnego urządzenia, błakamy się po salach muzeum oglądając rzeźby, tudzież inne cudowne wytwory ręki ludzkiej. W muzeum natychmiast dopada nas grupa japońskich uczniów w mundurkach, tak na moje oko z gimnazjum, ale mogę się mylić, nie mam bowiem doświadczenia w tej kwestii. Najodważniejszy z tychże uczniów z namaszczeniem otwiera swój kajet i pyta, czy może nam zadać kilka pytań. Śmiejemy się z J. i mówimy, że „of course”. Śmiertelnie poważny uczeń

artykułuje pytania w stylu:

- „How are you?”
  - „Where are you from?”
  - „Do you enjoy your trip?”
- No i na koniec rozwała J. pytaniem:
- „Do you like japanese food?”

Krzyszcząc się ze śmiechu, odpowiadamy na pytania młodego Japończyka. Biedny mały. Na pewno nauczyciel angielskiego przed wyjazdem na wycieczkę do Nary kazał im zdybać jakiegoś gajdzina i odbyć z nim miłą konwersację po angielsku. A z nauczycielami w Japonii nie ma co dyskutować. W ten oto sposób stajemy się niejako podporą japońskiego systemu edukacyjnego. Po wyjściu z muzeum okazuje się, że nie tylko my. Oczom naszym ukazuje się postać naszego „ojca dyrektora” w deszczu, cierpliwie pozującego do zdjęcia z ósmym czy dziewiątym dzieckiem, dopadła go bowiem cała wycieczka gimnazjalistów i KAŻDY chciał mieć z nim zdjęcie, i to ODDZIELNIE. Wraz z natężeniem deszczu i wyłanianiem się z zaułków świątyni coraz to nowych postaci w mundurkach, uśmiech powoli opuszcza lico dyrektora. Bowiem dyrektor nie robi jedynie za modelkę, lecz stara się być interaktywny. Zadaje mnóstwo pytań po angielsku, na które otrzymuje niezmiennie płomienny uśmiech oraz gorące zapewnienie „yes, yes” wymienione z „of course”. W końcu pada pytanie

„You don't understand, do you?”. Na co gawiedź odkrzykuje radośnie: „Yes, yes, of course”. Cóż zrobić? Zarządzamy zatem ostatnie zbiorowe zdjęcie i zmykamy, spóźnieni 12 minut i 15 sekund, do autobusu.

Jedziemy do kolejnej buddyjskiej świątyni, Todajiji, położonej w przecudnym parku Nara. Świątynia ta słynie z największego na świecie budynku z drewna, w którym znajduje się największy na świecie posąg Buddy. Zanim go jednak zobaczymy, musimy przejść przez park, który okupują żarłoczne daniela. Bestie niczego, absolutnie niczego, się nie boją. A już nie daj Panie Buddo, jak zobaczą, że ktoś kupuje krakersy, jak nasz nieszczęsny Smiley-san. Normalnie napadły go, przewróciły i zeżarły mu wszystko, łącznie z dwoma biletami wstępu wystającymi z kieszeni. A wydawało się że takie łagodne jelonki, cielaki jedne...

Świątynia faktycznie robi monumentalne wrażenie. Jest ono potęgowane przez mnichów, którzy akurat podczas naszej uroczystości odprawiają swoje modły w niezwykle barwnych habitach. Wszędzie roznosi się zapach kadzidła i słychać charakterystyczne pomruki modlących się. Wielki Daibutsu jest w istocie... wielki. Jego palec ma trzy metry, a on sam z 16. Tak dla przykładu, w jednym z filarów świątyni znajduje się dziura, będąca wierną imitacją dziurki

nosa Buddy. Przeciskam się przez tę dziurkę całym swoim korpusiem. Fakt, przez wycieczki, harce i lekkostrawne jedzenie schudłam nieco, jednak malutka to ja nie jestem. Tak wielka jest to rzeźba. Ten słup z dziurą w środku jest podobno początkiem ścieżki prowadzącej do oświecenia, ale tylko dla tych, którzy zdołają przecisnąć się przez otwór nosowy Buddy. Halo, Budda, czekam zatem, bo na razie nic na mnie nie spłynęło!!!

W Todajiji J. kupuje mi amulet, buddyjską modlitwę w dobrej intencji, zamkniętą w malutki haftowany woreczek, który cały czas mam nosić ze sobą. Do dzisiaj noszę go w torebce.

W ogóle cudowna jest ta świątynia. Naprawdę czuje się w powietrzu ducha czegoś mistycznego, niewyobraźalnego. Od razu przypomina mi się scena z „Małego Buddy” Bertolucciego, w której bohater tłukąc szklankę, rozlewa herbatę. Obserwujący to wydarzenie mnich mówi, że herbata przecież nie zniknęła, tak naprawdę zmieniła tylko swoje opakowanie, swoją postać. W Todajiji te słowa faktycznie nabierają nowego sensu.

Po obejrzeniu Daibutsu w dalszym ciągu zostajemy w parku Nara. Przeciskając się przez stada żarłocznych danieli docieramy do Wielkiego Chramu Kasuga, sanktuarium zbudowanego w 768 r. w chińskim stylu, znaczony z cy-nobrowymi dachami. Jest to świątynia

szintoistyczna. Najbardziej urzeka w niej podejście o długości 800 m, po którego obu stronach znajduje się ok. 1400 kamiennych latarni porośniętych mchem. Widok robi niesamowite wrażenie. Nie próbuję nawet sobie wyobrazić, jak to musi wyglądać podczas świąt obchodzonych dwa razy w roku, kiedy wszystkie te latarnie są zapalone. Gdy zwiedzamy świątynię, przestaje padać deszcz, powoli wypogadza się.

Jedziemy na lunch. Restauracja, w której na nas czekają, jest nieco oddalona od głównego węzła komunikacyjnego. Prowadzącą do niej wąską uliczkę należy przejść pieszo. Idę z Martą, gadamy, śmiejemy się i w pewnym momencie spostrzegamy, że jesteśmy same. Cała nasza wycieczka stoi w małym sklepiku z aparatami fotograficznymi, sprzętem elektronicznym etc. No tak, to dopiero pierwszy kontakt z japońską gadzeczarnią. Policzki im płoną, włosy zmierzwiłone, w nosie mają lunch, przeglądają katalogi, porównują ceny. Istny obłęd. Do restauracji docierają, gdy ja z Martą w spokoju i skupieniu, patrząc na piękny ogród rozpoczynamy przystawki. Cały lunch idzie niezwykle szybko. Nic dziwnego, faceci bowiem chcą jak najszybciej zapchać brzuchy i wrócić do sklepu. Odnoszę dziwne wrażenie, że deser też spożywamy w niepełnym składzie. Po posiłku mamy trochę czasu, zanim





udamy się na dworzec shinkansenowy. Dokąd biegną chłopcy? Nietrudno odgadnąć. Ja tymczasem przechadzam się po uliczce i spotykam dwie małe dziewczynki, może czterolatki, z mamą na spacerze. Są tak śliczne, że pytam, czy mogę im zrobić zdjęcie. Pstrykam kilka fotek, a potem pytam jedną z nich „How old are you, little girl?”. „I am 4” – odpowiada i pokazuje cztery paluchy. I mały skubaniec zaczepia mnie i pyta: „How old are you?”. „I’m 28”. Robi wielkie oczy i chichocze. No tak, w jej małym światku to dziwne, że mam jasne włosy, niebieskie oczy, a na dodatek jestem śmieszna i stara jak matuzalelem.

A teraz pędem na stację kolejową. Nieśluszenie, bo okazuje się, że mamy jeszcze 40 minut do odjazdu naszego shinkansena. Smiley-san zagryza wargi, bo nie wie co robić. Nie chce nas puszczać samopas, gdyż boi się (i bardzo słusznie), że nie wrócimy na czas i przez to wszyscy spóźnimy się na pociąg. Jednakże chłop nie ma wyjścia i ugina się pod presją. Błady i wykończony, staje pod jakimś plakatem i zrezygnowanym głosem stwierdza, że będzie tu na nas czekał. Po trzech sekundach nie ma po nas śladu. Taki dworzec kolejowy w Kioto to świetne pole do obserwacji. Dowiaduję

się na przykład, że większość produktów wystawianych w witrynach sklepów i restauracji to atrapy. Ale atrapy te są tak fantastycznie wykonane, że z odległości dwóch centymetrów nie odróżniłabym ich od oryginału.

Albo restauracje... Wiecie, jak wygląda McDonald’s na japońskim dworcu? To takie małe bunkry na jedno miejsce siedzące z krzeselkiem w środku, każdy z obowiązkową wtyczką do notebooka. W księgarni odkrywam, że gazety są drukowane od tyłu do przodu, co w sumie nie powinno mnie dziwić, aczkolwiek dziwi. A na koniec oczom moim ukazuje się karnie siedząca na peronie wycieczka gimnazjalistów, czekających w skupieniu na swój pociąg. Smiley-san niemalże pada z wrażenia, gdy WSZYSCY przychodzimy pod umówiony plakat O CZASIE. Nie wiem, chyba nam coś dolega, a może po prostu zmęczenie daje nam się we znaki. Suniemy na nasz peron. Jacek nagrywa pędzący shinkansen. Wycieńczeni, wszyscy siadamy na betonie, jak te japońskie dzieciaki, czym wzbudzamy ogólną sensację. Jakież to wdzięczny obiekt fotografii, banda gajdzinów siedzących na peronie i pozujących do zdjęć z nieodłącznym znakiem V.

W pociągu udręczony Smiley-san zapada w sen. Problem w tym, że on ma nasze wszystkie bilety. My dostaliśmy tylko na fioletowych karteczkach numer miejsca, na którym mamy złożyć swe jeststwo w drodze do Tokio. Zabawa się zaczyna, gdy przychodzi konduktor. Mateusz, zapytany o bilet, w półśnie podaje fioletową karteczkę. Konduktor mało się nie osuwa. Ogląda tę karteczkę ze wszystkich stron, podnosi do światła, wacha. Naprawdę nie wie, o co chodzi. Kabaret trwa jakąś minutę, bo oczywiście konduktor nie mówi po angielsku i oczywiście Mateusz nie mówi po japońsku. Ktoś w końcu szarpie Smileya, no i śmiech się kończy, a trzeba przyznać, że było bardzo interesująco.

W strugach deszczu docieramy do Tokio. Jest godzina szczytu. Salarymani i office ladies wracają z pracy do domu. Ścisk jest niemożliwy. Nie ma co się dziwić. Stacja Shinagawa, położona nieopodal naszego hotelu, obsługuje DZIENNIE trzy miliony ludzi. Bagatelka.

Jak dobrze być znowu w naszym fantastycznym hotelu, zanurzyć się w wannie z pachnącymi bąbelkami, włączyć jacuzzi. Wieczorem idziemy do pubu na kolację. Pub Rakuichi słynie z azjatyckiej kuchni. Nie mniejszy entuzjazm w ludziskach wzbudza zapewnienie Smileya, że do kolacji „you can drink as much as you like”. „Try me” – mruczy do siebie J. i już mu się gęba śmieje. Cały dobry humor pryska, gdy na stół wjeżdżają przekąski, w tym wielka ryba z oczami, ale prawdziwymi. Kelner wspaniałomyślnie stawia ją koło J., a temu aż się niedobrze zrobiło. No cóż za profanacja, no naprawdę. Maciek gładzi rybkę po łebku, pstryka jej w oko i mówi „wstawaj maleńka”.

„Już jest nieźle” – myślę sobie. „Co będzie jak podadzą alkohol?”

No i faktycznie, alkohol był jedynym nośnikiem kalorii, używanym przez mojego męża. Co do mnie, to nie żałowałam sobie. Zjedliśmy tę rybę z oczami na spółę z Mackiem. Dobra była. Tylko przechodząc w kierunku głowy zakryliśmy jej pyszczyk chusteczką, bo tak jakoś niepolitycznie było zwierzęciu w oczy zaglądać. A poza tym spoko. Impreza cudowna. Jaka szkoda, że właściciele knajpy wyrzucili nas z klubu koło 11. Rzekomo następną rezerwację mieli, ale tak naprawdę myślę, że nie bardzo im się podobała „Sza dziewczeczka do laseczka” śpiewana na głosy z Japończykami z sąsiedniego stolika, po jakichś dobrych sześciu kolejkach. Taki los. Oni jacyś tacy niewrażliwi na sztukę są, ci Japończycy, przynajmniej niektórzy...

*Cd. artykułu w następnym numerze*

# Portrety





# Nie tylko symetrycznie



Przyszłe Subaru będą samochodami prawie obojętymi ekologicznie. Już dziś badawcze samochody miejskie spod znaku Plejad mogą się pochwalić zerową emisją spalin.

Jak wiemy, Subaru jako swe naczelne hasło i główny wyróżnik propaguje stały napęd wszystkich kół. Posługuje się przy tym zazwyczaj bardzo mocnymi silnikami, choć od niedawna niekoniecznie paliwożernymi, jeżeli wybierzemy jednostkę wysokoprężną. Jednak tak dziś nośna kwestia walki z zanieczyszczeniem środowiska

i nadmiernym zużyciem paliw ropopochodnych, wiążąca się bezpośrednio z ograniczeniem emisji CO<sub>2</sub>, nie mogła w tym innowacyjnym koncercie przejść niezauważona.

Subaru swe nowoczesne koncepcje „czystego” samochodu odnosi w sposób oczywisty przede wszystkim do rynku japońskiego, z jego

załoczonymi miastami, gdzie pojazdy powinny być z jednej strony poręczne, a z drugiej zupełnie obojętne dla środowiska. Nie ma tam więc miejsca na półśrodki, w rodzaju aut emitujących „bardzo mało” zanieczyszczeń. Tych zanieczyszczeń ma nie być w ogóle, zatem jedynym rozwiązaniem jest samochód elektryczny. I tu pojawiają



się pojazdy Subaru, które nie mają symetrycznego napędu 4x4, a mimo to stanowią w swej klasie awangardę techniczną.

### **Czysty maluch – R1e**

Prócz znanych nam z rynku europejskiego samochodów Subaru, firma ta w Japonii oferuje zupełnego malucha,

znanego jako R1, i jego nieco większą odmianę R2/Stella. Nieco ponadprzymirowe R1 ma napęd przedni i ustawiony poprzecznie czterocylindrowy silnik o pojemności 650 cm<sup>3</sup> (także z turbodoładowaniem), zaś Stella to pięciodrzwiowy pojazd o długości 340 cm, już z napędem czterech kół. Oba są jeszcze mniejsze od oferowanego w Europie Justy. Podajemy te dane z informacyjnego obowiązku, by przedstawić, jakie auto jest podstawą dla naszego dzisiejszego bohatera, czyli R1e.

Już się Państwo domyślili – R1e to elektryczna odmiana R1, samochód, który nie emituje ani grama trujących substancji czy CO<sub>2</sub>. Ale czy na pewno?

Rzeczywiście, można w tej kwestii mieć wątpliwości. Przecież aby wyprodukować elektryczność, która później posłuży do napędu samochodu, też gdzieś trzeba spalić jakieś paliwo. Oczywiście można liczyć na energię odnawialną lub z elektrowni



atomowej, ale przecież wiemy, że większość elektryczności produkowana jest w elektrowniach opalanych klasycznym węglem, ropą lub gazem ziemnym.

Jednak przewaga samochodu elektrycznego (w kwestii emisji zanieczyszczeń) nad zwykłym autem zasilanym np. benzyną jest duża, przede wszystkim dlatego, że emisja spalin w elektrowni nie odbywa się w centrum miasta, w którym jeździ samochód, a poza tym elektrownia jest bardziej wydajna od silnika tłokowego. Inżynierowie Subaru obliczyli tę zależność biorąc pod uwagę warunki





Centralna konsola

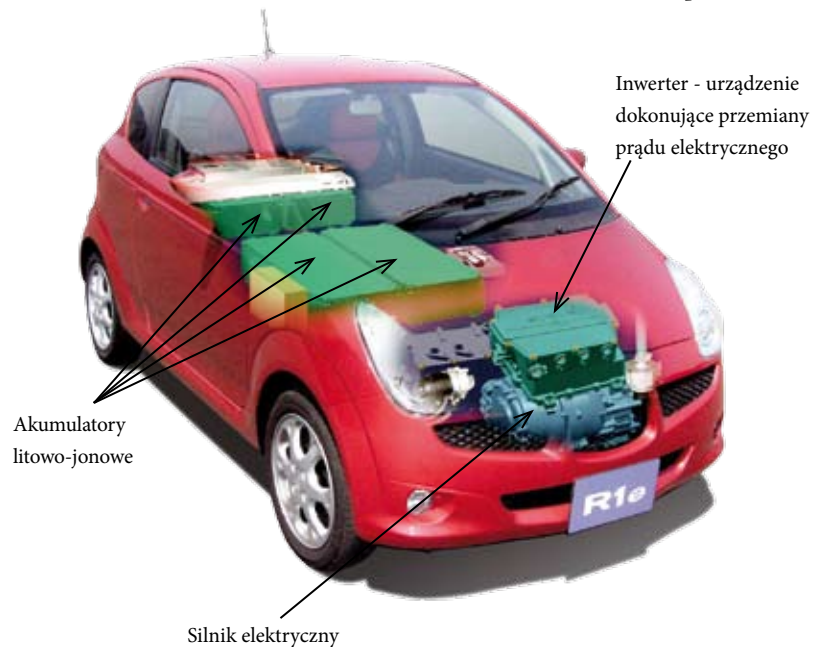


Tablica przyrządów



R1e może być w prosty sposób „tankowany” z gniazdka sieciowego.

Rozmieszczenie zespołów w R1e



japońskie. Podają oni, że w kategorii „od kopalni do kół samochodu” suma emisji CO<sub>2</sub>/km jazdy jest dla elektrycznego R1 o 73% mniejsza niż dla konwencjonalnego, bardzo oszczędnego pojazdu podobnej klasy. Dokładniej, gdy mały samochód zasilany jest benzyną, sam produkuje ok. 90 g CO<sub>2</sub>/km, a proces rafinacji jego paliwa dostarcza kolejnych prawie 20 g CO<sub>2</sub>/km, natomiast produkcja odpowiedniej ilości energii elektrycznej dla R1e „kosztuje” ok. 25 g CO<sub>2</sub>/km.

Oczywiście, współczesne samochody elektryczne, mimo niewielkich kosztów eksploatacji, pomijalnej emisji zanieczyszczeń i ogólnej prostoty konstrukcji, mają też wady. Wynikają one przede wszystkim ze stosunkowo niewielkiej gęstości energii magazynowanej w dzisiejszych akumulatorach. Trzeba więc wybierać między znaczną masą i objętością akumulatorów, a więc niewielkimi osiąganymi i niewygodą, a ograniczonym zasięgiem

pojazdu. R1e, rozwijany przez Subaru i Tokyo Electric Power Company od 2006 roku, wyposażony jest w akumulatory litowo-jonowe, zapewniające zasięg 80 km. Autko o długości 328 cm ma masę 920 kg i napędzane jest przez synchroniczny silnik elektryczny ze stałym magnesem, o mocy 40 kW. Cały zespół napędowy wraz z inwerterem (zespół elektroniczny, zajmujący się sterowaniem przepływu prądu i zamianą prądu stałego na zmienny oraz odwrotnie, przy odzyskiwaniu energii) mieści się w zwykłym miejscu, w komorze silnikowej pojazdu. Akumulatory o łącznym napięciu 346 V rozmieszczono w centralnej i tylnej części nadwozia.

W praktyce R1e jest typowym samochodem miejskim, a zasięg 80 km pozwala na wygodną eksploatację z nocnym doładowywaniem z sieci. Podaje się, że koszt eksploatacji jest (w Japonii) do ośmiu razy mniejszy niż dla podobnego auta z napędem





Samochód elektryczny charakteryzuje się prostotą konstrukcji – silnik jest zwarthy, układ napędowy nie wymaga skrzyni biegów ani sprzęgła, wszystko, razem z układami sterującymi, mieści się w tradycyjnej komorze silnikowej. Problemem są jedynie akumulatory, które aby sprawnie napędzać auto, muszą być ciężkie i zabierać dużo miejsca. Jednak nowe baterie litowo-jonowe opracowane przez Subaru pozwalają zmniejszyć te ograniczenia.

klasycznym, o ile korzysta się z ładowania tańszym prądem „w II taryfie”. Producent podkreśla także zdolność akumulatorów litowo-jonowych do szybkiego ładowania, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

Obecnie R1e testowane są w miejscach ośrodkach w Japonii (dostarczono ich 40 sztuk), przeprowadzono też testy w Londynie, w strefie, gdzie wjazd zwykłym samochodem emitującym dużo CO<sub>2</sub> wymaga codziennej słonej opłaty. Warto dodać, że ładowanie samochodu elektrycznego w Londynie może dziś być zupełnie bezpłatne.

Technologię R1e wykorzystano też konstruując nieco większe Subaru Plug-in Stella, które posłużyły do transportu oficjeli podczas niedawnego szczytu grupy G8 na Hokkaido.

### Przyszłość w akumulatorach – G4e

Nie ulega wątpliwości, że elektryczna motoryzacja czeka na naprawdę wydajne akumulatory.

W tym zakresie Subaru ma spore osiągnięcia, a nowe baterie znajdują zastosowanie w kolejnym samochodzie elektrycznym, nazwanym G4e, który obecnie prezentowany jest jako pojazd koncepcyjny.

G4e jest pięcioosobowym autem kompaktowym średniej klasy, o długości niemalże czterech metrów i rozstawie osi 265 cm. Projektowany był od podstaw, jako nowoczesny pojazd elektryczny. Tak jak w przypadku R1e, zastosowano w nim silnik synchroniczny ze stałym magnesem, lecz tym razem o mocy 65 kW. Największa różnica dotyczy akumulatorów, ich budowy i rozmieszczenia. Cała bateria o napięciu 346 V mieści się pod, a właściwie w podłodze pojazdu, co pozwala uzyskać pojemną kabinę, a przy tym nisko położony środek ciężkości auta. Nadwozie G4e będzie wykonane z aluminium.

Baterie zastosowane w tym samochodzie są również litowo-jonowe, lecz Subaru opracowało nowe technologie, zwiększające gęstość energii



Akumulatory nowej generacji



Inwerter R1e



Silnik elektryczny R1e



Prototyp G4e



Komora silnikowa R1e



zawartej w tych urządzeniach. Podaje się, że polegają one na znacznym zwiększeniu zdolności absorpcyjnych dla węglowych elektrod ujemnych oraz zastosowaniu pokryć wanadowych (a nie manganowych) elektrod dodatnich, co ma powodować nawet trzykrotne zwiększenie magazynowania jonów litu. W rezultacie gęstość energii przechowywanej przez nowe wanadowe baterie litowo-jonowe może być dwukrotnie większa niż przez dotychczasowe – manganowe. W rezultacie G4e, wykorzystując swą niską masę i usprawnione zarządzanie energią, ma mieć zasięg do 200 km – jest to ponaddwukrotnie więcej niż osiągają dotychczasowe samochody elektryczne o podobnych parametrach i konstrukcji.

Co więcej, właściwości nowych baterii pozwalają na szybką wymianę energii. O ile zwykle ładowanie do 100% pojemności (przy użyciu urządzenia pokładowego) będzie



trwało 8 godzin, to możliwe jest użycie szybkiej ładowarki i naładowanie baterii w 80% w ciągu kwadransa. Dzięki temu sposób wykorzystania samochodu na terenach miejskich będzie całkiem swobodny, bez ograniczeń wynikających z niedostatecznego zasięgu.

Dodajmy, że bardzo zachęcająca jest także stylizacja nowego samochodu elektrycznego. Czy tak będzie wyglądał któryś z dalekich następców obecnej Imprezy? Tego oczywiście nie wiemy, jednak wcale nie jesteśmy przeciwni.





# Narciarska szkoła przetrwania

Pytanie, czy coś jest bezpieczne i ocena zagrożenia przed podjęciem działania to norma ludzkiego życia. Robimy to nawet nie zdając sobie sprawy. Przejście przez ulicę, wychylenie się z okna, wzięcie do ręki przedmiotu, który może być gorący, to tylko przykłady sytuacji, w których mamy do czynienia z zagrożeniem. Nie da się wycofać mówiąc – nie robię niebezpiecznych rzeczy. To życie jest niebezpieczne.

Narty ani snowboard nie są nam w życiu niezbędne, a uprawiając te sporty można sobie zrobić krzywdę. Dla wielu będzie to wystarczający powód, żeby nawet nie spróbować, ale myślę, że Czytelnicy „Plejady” są innego zdania. Życie jest za krótkie, żeby przesiedzieć je w domu – sztu-

ka polega na tym, żeby czyniąc je ciekawszym nie skrócić go ponad miarę. Istnieją kodeksy zachowania na stoku, znaki ostrzegawcze na trasach narciarskich, a wielu teoretyków mówi z mniejszym lub większym sensem, co robić, a czego nie. Wszystkie te rzeczy mają swoje miejsce i w jakimś stopniu

spełniają swoją rolę, ale czasem odnośną wrażenie, że sprowadzają problem na mniej istotną płaszczyznę stosowania się do regulacji. Wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem – w życiu codziennym, ruchu drogowym, czy w górach można oceniać tylko poprzez skutki działań. Innymi słowy – prze-



ale nietrudno wyobrazić sobie kogoś, kto jadąc w pełni zgodnie z przepisami stwarza zagrożenie, ponieważ jest zdekoncentrowany, zmienia właśnie płytę w odtwarzacz i mimo zimy ma letnie opony, co nie jest nielegalne. Stosowanie się do przepisów nie jest gwarancją całkowitego bezpieczeństwa na drogach, chociaż niemal wszystkie aspekty ruchu są uregulowane. Jeżdżąc na nartach

lub na desce mamy do czynienia z dużo mniejszą ilością regulacji, więc udział naszej wyobraźni i oceny w unikaniu zagrożeń musi być odpowiednio większy.

Dla osób jeżdżących na trasach pewna doza zdrowego rozsądku i uwagi to w zasadzie wszystko, co niezbędne. Zamieszczony obok tekstu kodeks zasad poruszania się po stokach oczywiście obowiązuje zarówno narcia-

życie jest ważniejsze niż trzymanie się reguł. Reguły, rzecz jasna, są dla nas pomocą, ale nie można mieć wątpliwości, że lepiej przejść przez pustą ulicę na czerwonym świetle, niż wpaść pod samochód na zielonym. Łamanie przepisów drogowych będzie służyło naszemu bezpieczeństwu raczej rzadko,



rzy, jak i miłośników snowboardu, ale zgodnie z tym, co pisałem wcześniej, nie można stawiać go ponad wszystkim innym. Nawet jeśli według kodeksu mamy pierwszeństwo, ale nie mamy pewności, czy ktoś ma zamiar go ustąpić, to na pewno nie należy usiłować go egzekwować aż do kolizji.

Jak zwykle w życiu, wyobrażanie sobie tego, co może się stać za chwilę, jest najprostszym sposobem na to, żebyśmy byli mniej zagrożeni. Trasa narciarska i dzień spędzony na nartach lub desce to nie są więcej grozą określenia i faktycznie do naprawdę tragicznych wypadków dochodzi rzadko. Mimo to jednak, na pewno nie warto stać się ofiarą nawet jednego z tych złejczych.

W ramach ćwiczenia wyobraźni przed rozpoczęciem sezonu przychodzą mi do głowy następujące rzeczy:

- Nie możemy jeździć szybko w poprzek stoku czy trasy. Jest to powodem bardzo wielu wypadków, a zarówno deski, jak i nowoczesne taliowane narty umożliwiają rozwijanie dużych prędkości nie tylko w dół stoku.
- Nie możemy jeździć szybko pomiędzy ludźmi. Większe prędkości trzeba zarezerwować na puste trasy.
- Nie możemy zatrzymywać się, a tym bardziej siadać w grupie na trasie. Zwłaszcza w zwężeniach i za przełamaniami trasy, gdzie nie będziemy widoczni. To wydaje się całkowicie oczywiste, jest jednym z podstawowych punktów kodeksu zachowania na stoku, ale niestety, regularnie spotykam się z grupami – najczęściej deskarzy – siedzących w, delikatnie mówiąc, niedorzecznych miejscach.
- Warto nosić kaski – znaczna część poważnych urazów na stokach to urazy głowy. Miłośnicy snowparków powinni rozważyć bardziej zaawansowane techniki ochrony – żółwie chroniące kręgosłup i tym podobne.
- Nie wolno jeździć ze słuchawka-

mi na uszach – jakkolwiek by się to mogło wydawać fajne. Fakt, że słyszemy, naprawdę robi wielką różnicę.

Osoby pragnące jeździć poza trasami mają przed sobą wiele trudniejsze zadanie. Tam wyobraźnia również jest niezbędna, ale przestaje być wystarczająca. Potrzebna jest pewna ilość realnej wiedzy – zwłaszcza o lawinach, albo korzystanie z towarzystwa przewodnika. Poza trasami stawka jest wyższa, bo o ile znaczna większość wypadków na trasach prowadzi do złejczych bądź cięższych urazów i co za tym idzie, bólu, zmarnowanego sezonu i tym podobnych przykrości, o tyle poza trasami można po prostu stracić życie.

Tak naprawdę, jeśli ktoś chce jeździć poza trasami bez przewodnika, to MUSI wybrać się na jakieś szkolenie. Na tym stwierdzeniu można by w zasadzie skończyć część przeznaczoną dla amatorów działania na własną rękę, bo nic, co można napisać, nie zastąpi kursu

lawinowego. Wszystko, co piszę dalej, powinno być traktowane jako przypomnienie podstaw dla osób wyszkolonych i zbiór ciekawostek dla pozostałych.

Lawiny są największym i zawsze obecnym zagrożeniem, więc poza trasami każdemu niezbędne jest wyposażenie lawinowe, czyli transponder, sonda i łopata. Zdolność udzielenia sobie nawzajem szybkiej pomocy jest niezbędna. Żeby mówić o realnych szansach przeżycia, zasypani powinni znaleźć się na powierzchni do dziesięciu minut od wypadku. Czterdzieści minut w lawinie przeżyją pojedyncze osoby na sto.

Te liczby ilustrują, dlaczego mimo wysokiego profesjonalizmu TOPR i służb w krajach alpejskich czas dotarcia ekip ratunkowych na miejsce wypadku lawinowego praktycznie nie daje nadziei na wydobywanie żywych ludzi spod śniegu. Ratowników trzeba wzywać, bo ofiary mogły doznać w lawinie obrażeń, ale znajdować po-





## Zasady zachowania na stoku

### 1. Wzgląd na inne osoby

Każdy narciarz powinien zachowywać się w taki sposób, aby nie stwarzać niebezpieczeństwa dla innej osoby i nie powodować żadnej szkody.

### 2. Panowanie nad szybkością

Narciarz może zjeżdżać z szybkością stosowną do swoich umiejętności, rodzaju i stanu trasy oraz pogody.

### 3. Wybór kierunku jazdy

Znajdujący się na stoku narciarz, który ze względu na lepszą widoczność z góry dysponuje większą możliwością wyboru trasy jazdy, musi wybrać taki tor jazdy, aby uniknąć zderzenia z narciarzem znajdującym się niżej na stoku.

### 4. Wyrzedzanie

Wyrzedzanie może następować zarówno po stronie dostokowej, jak i odstokowej, po stronie prawej lub lewej, lecz w takiej odległości, która pozwoli uniknąć potrącenia wyrzedzanego.

### 5. Przejazd i krzyżowanie torów jazdy

Narciarz przystępujący do zjazdu na trasie lub półku narciarskim powinien sprawdzić, patrząc w górę i w dół, czy nie spowoduje niebezpieczeństwa dla siebie innych. To samo obowiązuje go przy każdym ruszaniu z miejsca lub po chwilowym zatrzymaniu.

### 6. Zatrzymanie się

Tylko w razie absolutnej konieczności narciarz może zatrzymać się na trasie zjazdu, zwłaszcza w miejscach zwężeń i miejscach o ograniczonej widoczności. Po ewentualnym upadku narciarz winien usunąć się z toru jazdy, najszybciej jak to możliwe.

### 7. Podchodzenie

Narciarz powinien podchodzić tylko poboczem trasy, a w przypadku złej widoczności powinien zupełnie zejść z trasy. Takie samo zachowanie obowiązuje narciarzy, którzy pieszo schodzą w dół.

### 8. Stosowanie się do znaków narciarskich

Każdy narciarz winien stosować się do znaków narciarskich, ustawionych na trasach.

### 9. Wypadki

W razie wypadku każdy, kto znajdzie się w pobliżu, powinien udzielić poszkodowanym pomocy.

### 10. Stwierdzenie tożsamości

Każda osoba zamieszana w wypadek, lub będąca jego świadkiem, jest zobowiązana podać swoje dane osobowe.



winniśmy się sami. Nawet jeśli się to nie powiedzie, to dla ratowników znalezienie kogoś z nadajnikiem jest o wiele prostsze i szybsze niż żmudne sondowanie całego lawiniska. Rzecz jasna, sprzęt lawinowy nie tylko należy mieć, ale trzeba jeszcze umieć go używać.

Wszywane przez producentów w ubrania narciarskie blaszki Recco nie są alternatywą dla transponderów lawinowych, bo możliwość znalezienia ich jest ograniczona do profesjonalnych zespołów ratowniczych z odpowiednim sprzętem.

Dodatkowe elementy wyposażenia w przypadku zagrożenia lawinowego są opcjonalne i trzeba je traktować w kategorii wartościowych uzupełnień, bo korzystanie z nich w żadnym razie nie zwalnia z używania transponderów. Te dodatkowe elementy to plecaki systemu ABS, z balonami napełnianymi się gazem i utrzymującymi nas na powierzchni lawiny, oraz kamizelki Avalung, które w pewnych, korzystnych przypadkach mogą umożliwić osobie zasypanej oddychanie. Żaden ze wspomnianych systemów nie daje ochrony przed obrażeniami, często spotykanymi u ofiar lawin, i ma ograniczony zakres spełniania swoich zadań. Ścisnięcie klatki piersiowej przez śnieg może uniemożliwić ruchy odde-

chowe, niwecząc działanie Avalungu, a osoba z plecakiem ABS może zostać zasypana, jeśli lawina zatrzyma się pod stromym miejscem i na nieruchomą już ofiarę dojdzie końcowa jej część.

Poza umiejętnością używania sprzętu lawinowego narciarzom pozatrasowym niezbędna jest pewna zdolność rozpoznawania zagrożenia lawinowego. Składa się na nią szereg elementów – od interpretowania publikowanych biuletynów lawinowych i w razie potrzeby korygowania planów, lub rezygnacji z działania, po właściwy wybór tra-





sy zjazdu w terenie na podstawie jego ukształtowania i charakterystyki pokrywy śnieżnej. Obowiązkowo sprawdzamy komunikaty lawinowe i wykorzystujemy zawarte w nich informacje dotyczące lokalizacji miejsc szczególnie niebezpiecznych. Należy również pamiętać o związanych z pogodą zmianach zagrożenia w ciągu dnia. Opad, wiatr, działanie słońca i inne czynniki mogą prowadzić do bardzo szybkiego wzrostu zagrożenia i mimo że rano ogłoszono drugi stopień, już w południe możemy mieć do czynienia z trzecim. Niezależnie od komunikatu unikamy obserwowanych w terenie depozytów śniegu odłożonego przez wiatr.

Przy czwartym stopniu zagrożenia lawinowego nie wyjeżdżamy poza trasy w ogóle. Przy trzecim osoby z mniej-

szym doświadczeniem dalej pozostają na trasach, bardziej doświadczone mogą ostrożnie działać na często przejeżdżanych stokach o korzystnych wystawach. Przestrzeganie tej rady absolutnie nie zwalnia z obowiązku używania sprzętu lawinowego i analizy komunikatów.

Śnieżno-skalne stoki oglądane z daleka zawsze wydają się prawie pionowe. Zawsze się takie wydają, ale czasem również są, więc niedostępny wygląd, niestety, nie jest gwarancją łatwego zjazdu. Ocena trudności konkretnego terenu i jego realnych zagrożeń to podstawowy wymóg. Działanie na zasadzie: „*Może się uda? Ktoś tam pojechał, więc na pewno się uda!*” – prędzej może prowadzić do zdobycia nagrody Darwina niż sławy pogromcy śnieżnych bezkresów.

Amatorzy jazdy poza trasami, oprócz

rozpoznawania i unikania zagrożenia lawinowego, powinni być gotowi na wyzwania wiążące się z zimowym działaniem w wysokich górach. Między innymi jest to umiejętność planowania trasy i znajdowania właściwej drogi – nie na zasadzie jazdy za śladami. Ślady zostawiane przez amatorów dyscypliny łączącej spadochroniarstwo z nartami to spektakularny przykład ślepej uliczki o jednym kierunku ruchu. Jeśli nie wiemy, kto przed nami jechał, to mógł to być ktokolwiek. Całkowity idiota, mistrz, który zeskoczył z trzydziestometrowego klifu, lub przewodnik z ludźmi, który ubrał ich w uprząż i opuścił na linie przez skalną ścianę. Tak jak w samochodzie, sami musimy podejmować decyzje, niesugerując się innymi.

Szczeliny są kolejnym poważnym za-





grożeniem – większość górskich stacji narciarskich w Europie to rejonny lodowcowe. Poza używaniem uprzęży, posiadaniem odpowiedniego sprzętu i znajomością technik ratowniczych warto znać lodowce na tyle, aby wiedzieć, gdzie można spodziewać się szczelin. Dodatkowo przy dużych zjazdach, poważnie oddalających się od tras i kolejek, niezbędna staje się nawigacja i praca z mapą. Konieczność właściwego przygotowania się w sensie doboru odzieży i sprzętu, planowania czasu i tym podobnych czynników domyka listę wymogów.

Do listy zaleceń dołożyć warto przypomnienie, że nigdy nie jeździmy poza trasami samotnie, a strome stoki zawsze przejeżdżamy pojedynczo, zatrzymując się w bezpiecznych miejscach.

Nigdy też nie jeździmy słuchając muzyki – spośród znaków, jakimi ostrzega nas przyroda, charakterystyczny dźwięk zapadającej się warstwy śniegu należy do najpoważniejszych, często bezpośrednio poprzedzając zejście lawiny – szkoda by go było nie usłyszeć...

Realnie oceniając, można bez przygotowania i zastanowienia jeździć po lasach wzdłuż polskich wyciągów, ale przed roz poczęciem działalności ski-turowej i offpistowej w Tatrach czy Niskich Tatrach trzeba się już trochę podszkolić, a względnie bezpieczne zjazdy poza

trasami w górach lodowcowych są możliwe tylko przy sporym doświadczeniu górskim. Alternatywą dla uczenia się gór i powolnego zdobywania własnego doświadczenia jest korzystanie z usług przewodników. Zamierzający polegać na ich wiedzy i doświadczeniu powinni pamiętać o istnieniu światowego standardu w przewodnictwie górskim i narciarskim. Przewodnicy UIAGM/ IVBV od Norwegii, przez kraje alpejskie, aż po Kanadę, Nową Zelandię i Polskę gwarantują najwyższy poziom kompetencji.

**Marcin Kacperk**

*Autor jest przewodnikiem UIAGM, prezesem Polskiego Stowarzyszenia Przewodników Wysokogórskich. Informacje o polecanych przez niego wyjazdach górskich i narciarskich można znaleźć na stronie [www.freerajdy.pl](http://www.freerajdy.pl)*



# Samochód dla mas

W dzisiejszych czasach pierwsze Subaru sprzed 50 lat mogłoby uchodzić za rodzaj specjalnego samochodu miejskiego.

Historia firmy Subaru sięga roku 1917. Wtedy to Chiukuhei Nakajima zupełnie nie myślał o samochodach. Poruszony dokonaniem braci Wright, założył lotnicze laboratorium badawcze, które przerodziło się w firmę Nakajima Aircraft Company – wówczas było to jedno z głównych japońskich przedsiębiorstw branży lotniczej. Lotniczy rodowód ma zresztą istotne znaczenie dla rozwoju motoryzacyjnej gałęzi firmy, choć przecież utworzona ona została znacznie później.

Powojenna historia tego koncernu rozpoczyna się od zmiany nazwy na Fuji Sangyo Co. Ltd. Po serii przekształceń, w roku 1953, z pięciu firm mających w nazwie „Fuji” powstał koncern Fuji Heavy Industries, zajmujący się handlem i produkcją wszelkich form sprzętu transportowego (od połowy lat 50. także, znowu, lotniczego). I tu zaczyna się właściwa historia firmy motoryzacyjnej Subaru. Koncern przyjął tę astronomiczną nazwę, znaczącą też po japońsku „zjednoczyć”, jako logo swego producenta samochodów. Pierwszym, prototypowym

samochodem koncernu FHI było P1, znane też jako Subaru 1500. Zaprojektowany w roku 1954 pojazd o klasycznej konstrukcji, z silnikiem z przodu i napędem tylnym, miał wiele nowoczesnych na owe czasy rozwiązań, ale z powodu trudności finansowych nie wszedł do produkcji. Na pierwsze wielkoseryjne Subaru trzeba było poczekać do 3 marca 1958 r. (prototyp o nazwie K-10 przedstawił rok wcześniej).

Tym produkowanym później masowo Subaru było 360, z dzisiejszej perspektywy miejski minisamochód, ówczesnie zgodny z wymaganiami rządu Japonii pojazd kategorii Keicar (K-car lub keijidoosha, czyli „lekki pojazd silnikowy”). W okresie powojennym odbudowująca się Japonia była krajem stosunkowo biednym, dlatego jej rząd uznał, iż przeciętny Japończyk nie jest jeszcze w stanie kupić „pełnowymiarowego” samochodu, stać go natomiast na coś lepszego od motocykla.

Dlatego począwszy od roku 1949 zaczęto wymagać od firm motoryzacyjnych produkcji właśnie minisamochodów. Pierwotnie były

to pojazdy o maksymalnej długości 2,8 m, z silnikami do 150 cm<sup>3</sup> (jeżeli był to czterosuw). W połowie lat 50. przepisy były już inne – Keicar mógł mieć silnik 360 cm<sup>3</sup> i długość 3 m. Takie było właśnie Subaru 360.

Jako ciekawostkę dodajmy, że dzisiejszy Keicar (ta kategoria samochodów nadal istnieje w Japonii) to samochód o długości do 3,4 m, szerokości do 1,48 m i z silnikiem do 660 cm<sup>3</sup>.

Wróćmy jednak do Subaru 360. Samochodzik ten miał sporo interesujących rozwiązań. Przede wszystkim samonośne czteromiejscowe nadwozie (dziś powiedzielibyśmy raczej 2+2), wyposażone w... dach z laminatu z włókien szklanych. Silnik, dwucylindrowy dwusuw o pojemności 356 cm<sup>3</sup>, mający początkowo moc maksymalną 16 KM umieszczono poprzecznie z tyłu. Skrzynia biegów była czterobiegowa, rozrusznik oczywiście elektryczny, a hamulce hydrauliczne. Stosowano koła 10”, zaś masa samochodu wynosiła nieco ponad 400 kg.

Przednie zawieszenie wykorzystywało wahacze wleczone, tylne zaś to oś łamana. Przypomina się tu zatem konstrukcja VW Garbusa, szczególnie gdy porównamy stylizację obu samochodów. Także i popularna nazwa pojazdu jest poniekąd podobna: VW Garbus był przecież Chrabąszczem, a na Subaru 360 mówiono Ladybird, czyli Biedronka.

Biedronka potrafiła jechać z prędkością ok. 100 km/h, a późniejsze wersje były nawet szybsze. W 1968 r. pojawiły się odmiany Young S i dwugaźnikowa Young SS, o mocy 25 i 36 KM. Można było nawet zamówić kubełkowe





siedzenia i obrotomierz, a w Japonii odbywały się wyścigi tych małych Subaru. Pamiętajmy, autko powstało na długo przed tym, zanim ktoś pomyślał o turbodoładowanym bokserze i symetrycznym napędzie 4x4!

Subaru 360 produkowano przez 13 lat – do roku 1971. Na jego bazie powstały odmiany kombi (Custom, rok 1963) oraz mały pojazd dostawczy Sambar (1966). Dziś uważa się, że setki tysięcy Biedronek zmotoryzowały Japonię, a pod koniec produkcji (od roku 1968) próbowano nawet półoficjalnie eksportować te autka do





USA. Na tamtym rynku malutki i palący mniej niż 4 litry benzyny na 100 km samochodzik nie zrobił furory, ale pamiętajmy, że musiał zmierzyć się z kultem gigantycznych limuzyn, które niepodzielnie królowały wtedy w Stanach. Natomiast w Japonii pojawiły się już w drugiej połowie lat 60. samochody z przednim napędem i z silnikami bokser. Nadchodziła era napędu 4x4.

Subaru nie odcina się od historii i nie zapomniało o swoim pierwszym samochodzie. Produkowany dziś Keicar o nazwie R1 (niestety, nie oferowany w Europie) to



już nowoczesne auto z przednim napędem, jest nawet wersja z silnikiem turbo o mocy 64 KM. Ale jego kształt bez wątpienia przypomina legendarnego protoplastę wszystkich Subaru.





## Subaru 360 - dane techniczne

### **Nadwozie:**

typ: K 163

ilość drzwi : 2

### **Silnik:**

typ: benzynowy, 2 cylindrowy

pojemność: 356 cm<sup>3</sup>

moc: 16 KM (11,8 kW)

średnica x skok tłoka: 61,5 x 60,0 mm

skrzynia biegów: 3-biegowa (w późniejszym okresie produkcji 4-biegowa)

napędzana oś: tylna

umieszczenie silnika: z tyłu

### **Osiągi:**

prędkość maksymalna:

95 km/h

### **Wymiary:**

długość: 2997 mm

szerokość: 1295 mm

rozstaw kół: 1778 mm



## Filtr cząstek stałych (Diesel Particulate Filter - DPF) Co on robi w moim samochodzie?



*Silnik BOXER DIESEL z widocznym w dolnej części filtrem cząstek stałych*

Przed producentami samochodów stają coraz poważniejsze wyzwania spowodowane przez coraz bardziej rygorystyczne normy emisji spalin.

Silnik Diesla podczas pracy emituje związki stałe, będące zagrożeniem dla środowiska naturalnego. W celu zminimalizowania tego efektu stosuje się specjalny filtr, który w znaczący sposób redukuje ilość i wielkość

cząstek stałych wydostających się z układu wydechowego.

Subaru, będąc czołowym producentem układów napędowych, stosuje najnowsze rozwiązania. W silnikach wysokoprężnych montowanych w modelach Forester Diesel oraz Impreza Diesel zastosowano filtr cząstek stałych w układzie zamkniętym, co pozwala na znaczną



*Filtr cząstek stałych*

redukcję emisji szkodliwych związków. Jednak zastosowanie takiego rozwiązania zmusza do specyficznej eksploatacji samochodu.

Jednym z warunków regeneracji filtra jest jazda z minimalną prędkością 60 km/h przez przynajmniej 15 min, aby osiągnąć odpowiednie parametry pozwalające na „dopalenie” gromadzącego się osadu. Zwykle wystarczy wykonać tego typu jazdę raz w tygodniu, ale wszystko zależy od charakteru i techniki eksploatacji pojazdu.

Najbardziej problematyczna przy takich założeniach będzie ciągła jazda w ruchu miejskim na krótkich odcinkach, ponieważ szanse na zaistnienie warunków wymaganych do automatycznego pozbycia się odkładających cząstek stałych będą niewielkie. Ciągła jazda w cyklu miejskim na krótkich odcinkach doprowadzi w końcu do zgromadzenia takiej ilości cząstek stałych, że układ nie będzie w stanie pozbyć się ich samodzielnie (co sygnalizuje odpowiednia kontrolka), lecz wtedy w autoryzowanym serwisie można przeprowadzić wymuszony proces





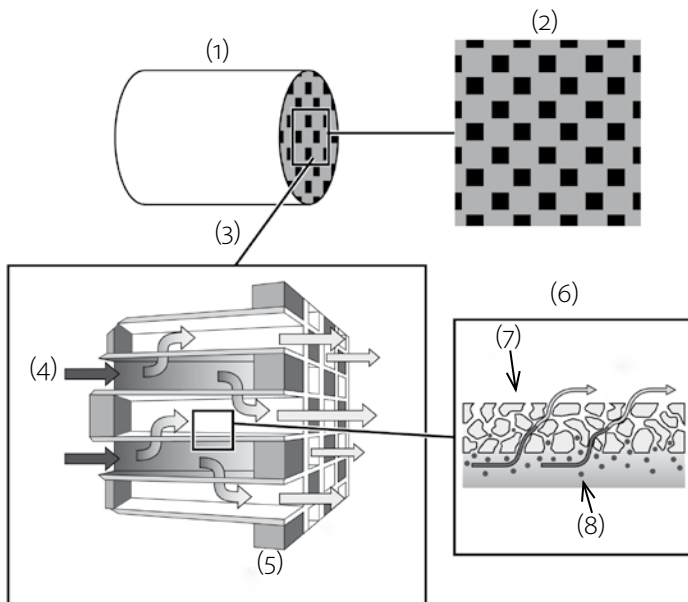
Kontrolka przypominająca o konieczności regeneracji filtra cząstek stałych na tablicy wskaźników

regeneracji filtra DPF. Jednakże pragniemy Państwa przestrzec: jeśli zbyt długo będą Państwo zwlekali z wizytą w serwisie, mimo przypominającej kontrolki, to można doprowadzić do takiego zapchania filtra DPF, że będzie konieczna jego wymiana na nowy.

Jeszcze jednym efektem, jaki możemy zaobserwować w trakcie eksploatacji samochodu z filtrem cząstek stałych w układzie zamkniętym, jest zwiększanie się poziomu oleju. Dlaczego tak się dzieje? Odpowiedź ma oczywiście związek z omawia-

nym filtrem. Otóż, aby wytworzyć odpowiednie warunki w filtrze, należy zwiększyć w nim temperaturę, więc w tym celu część paliwa nie jest spalana w cylindrze, a wydostaje się do układu wydechowego (właśnie do filtra DPF). W konsekwencji część niespalonego paliwa przesącza się po gładzi cylindrowej do oleju. Nie ma się czego obawiać, jeśli zauważymy, że nie ubywa, a wręcz przybywa oleju, bo jest to zjawisko normalne.

Na tym przykładzie widzimy, że proekologiczne podejście w motoryzacji wiąże się z pewnymi uciążliwościami, które możemy jednak przekuć z konieczności na przyjemność i na przykład pojechać w inne miejsce na zakupy (gdzie po drodze mamy szansę na regenerację filtra), lub po prostu przejażdżkę do miejsca, gdzie przyjemnie można podziwiać widoki lub spacerować. Poza tym jazda samochodem Subaru sama w sobie jest dużą przyjemnością – o czym użytkowników nie trzeba przekonywać.



Schemat działania filtra cząstek stałych

Objaśnienia do rysunku:

1. Filtr cząstek stałych
2. Widok na wprost
3. Przekrój
4. Spaliny
5. Zaśleпки
6. Ścianka oddzielająca
7. Pokrycie katalityczne
8. Cząstki sadzy (stałe)

Za kilka dni święta. Wszyscy zasiądziemy przy wigilijnym stole, a później sięgniemy pod choinkę po prezenty. Właśnie, prezenty! Czy spełnią oczekiwania? Czy będą to właśnie te wymarzone?

Co roku ten sam problem – co kupić, aby sprawić radość bliskim. Chcąc pomóc w wyborze prezentów dla miłośników marki Subaru, przygotowaliśmy krótką listę drobiazgów, które na pewno ogromnie ich ucieszą.

Kod: SIP-2589



Kod: SIP-PASEK

### Skórzany pasek

Włoski skórzany pas do spodni.  
Tłoczone logo „SUBARU” na pasku  
oraz delikatny grawer na sprzączce.  
Możliwość skracania paska.  
Pasek opakowany w eleganckie  
drewniane pudełko z grawerem.



### Długopis metalowy Penatia

Jego niewątpliwe atuty to świetna jakość wykonania oraz piękny wygląd. Długopis jest bardzo solidny, idealnie wyważony, dzięki czemu świetnie leży w dłoni, a pisanie nim to czysta przyjemność. Dodając do tego elegancki wygląd i świetną jakość wykonania otrzymujemy idealny wręcz upominek dla osób dbających o elegancję i styl.

Kod: SIP-ZIPPO



### Zapalniczka Zippo

Oryginalna zapalniczka benzynowa.  
Zippo BRUSH FINISH CHROME.  
Korpus wykonany z metalu, w kolorze srebrnym,  
szczotkowanym. Najstarszy i najbardziej  
klasyczny model Zippo, niezmienny od 1932 roku.



Kod: SIP-ZDW



### Zestaw akcesoriów do wina

Zestaw akcesoriów do wina w eleganckim pudełku z logo „SUBARU”.  
Stylowy prezent nie tylko dla koneserów.

Kod: SIP-KRAWAT



### Krawat

Krawat z tkanym logo „SUBARU” w drewnianym opakowaniu z grawerowanym logo.  
Ponadczasowy prezent dla eleganckiego mężczyzny.

Te i inne pomysły na prezenty znajdują Państwo na stronie: [www.sklep.subaru.pl](http://www.sklep.subaru.pl)

*Białych, miłych, radosnych, pogodnych, spokojnych  
i zdrowych Świąt Bożego Narodzenia  
we wspaniałej atmosferze, szalonego Sylwestra  
oraz spełnienia marzeń w Nowym Roku życzy*

Obsługa Sklepu Internetowego

### Rozwiązanie konkursu „Imię dla Misia SUBARU”

Bardzo dziękujemy za liczne zgłoszenia do konkursu. Uwiercie nam, że wybór nie był łatwy. Z trudem udało nam się wybrać zwycięzców. Tym bardziej miło nam jest ogłosić, że nasz miś przyjął imię **SUBAREK**.

Zwycięzcami konkursu zostali:

**Marta (6 lat) i Piotrek (9 lat) Baraniok  
z Poznania**

Laureatom gratulujemy, wszystkim, którzy nadesłali odpowiedzi, dziękujemy za udział w konkursie.



# MM Cars (Katowice)

Październik to miesiąc szczególnie dla wszystkich fanów marki Subaru. Wtedy właśnie na malowniczych odcinkach Ziemi Kłodzkiej rozgrywany jest Rajd Dolnośląski, rozstrzygający wyniki Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

W październiku 2002 r. powstało pierwsze oficjalne Forum Subaru Import Polska, umożliwiające swobodę wypowiedzi wszystkim Subaromaniakom. 23 października 2009 odbędzie się wystawa Tokyo Motor Show, na którym będziemy mogli ujrzeć samochody koncepcyjne i nowości marki Subaru.

Październik to również miesiąc, w którym Subaru Import Polska

dodało kolejną flagę na dealerskiej mapie Polski. Dealer MM Cars dodał logo „Subaru” na fasadzie swojego salonu, tuż przy trasie A4 (Wrocław – Kraków), uruchamiając nowoczesny punkt sprzedaży i serwisu samochodów z gwiazdami na masce.

Firma MM Cars Katowice założona została w 1991 roku. Od samego początku działalność firmy związana jest z rynkiem motoryzacyjnym, a jej stały rozwój wiąże się z rozwojem tegoż rynku. W latach 1996-1998 firma MM Cars związana była z marką Daewoo jako autoryzowany dealer i punkt serwisowy tej marki. W chwili obecnej MM Cars jest autoryzowanym dealerem

samochodów marki Opel, Chevrolet, Saab i Subaru. W 2000 roku, w pobliżu al. Górnośląskiej, powstał nowy salon sprzedaży oraz serwis – od tej chwili MM Cars jest do Państwa dyspozycji w Katowicach przy ul. Lotnisko 81 (obok Centrum Handlowego 3 Stawy).

Nowo otwarty salon Subaru oferuje swoje usługi w zakresie sprzedaży nowych i używanych samochodów. Istnieje możliwość pozostawienia samochodu używanego w rozliczeniu. Dostępna jest szeroka paleta modeli samochodów demonstracyjnych, a wykwalifikowany personel chętnie odpowie na wszystkie pytania. Dział sprzedaży MM Cars Katowice



proceedzi kompleksową obsuwg kredytowo-leasingową, a takwe wynajmu krótko- i długoterminowego samochodów nowych i uwywanych. Na miejscu mowliwa jest rowniew pełna obsuwga ubezpieczeniowa pojazdów w jednej z wielu firm ubezpieczeniowych.

Firma MM Cars na pierwszym miejscu stawia satysfakcj klienta, dlatego w swojej ofercie zapewnia pełną gam usług serwisowych. Serwis MM Cars wykonuje wszystkie standardowe

i specjalistyczne czynności obsuwgowo naprawcze i montaowe.

Bogata oferta pozwala na bieżącą realizacj zamówień, a specjalny system szybkiej yncznoci i ekspresowych dostaw skracza czas.

Usługi naprawcze w zakresie serwisu gwarancyjnego i pogwarancyjnego wykonywane są na najnowszych urządzeniach diagnostyczno-pomiarowych. Obiekt MM Cars dysponuje 18 powywzszymi stanowiskami diagnostycznymi, na których samochody

z gwiazdami w logo przyjmowane są od godziny 7 do 21. W Centrum Napraw Powypadkowych, mieszczącym się w obiekcie firmy, znajdują się dwie nowoczesne komory lakiernicze.

Czas oczekiwania na samochód pozostawiony w serwisie umili aromatyczna kawa oraz szeroka paleta dań dostępna w nowo otwartym Bistro. Ponadto klientom serwisu salon MM Cars oferuje mowliwoc wypożyczenia samochodu zastępczego.





## Subaru to nie byle co!

Ludzie to jednak dziwne są jakieś, no bo jak se człowiek pomyśli, co to one tam sobie w tych głowach nabajdurzą, to aż dech zapiera. Bo tak było: pojechali my se nad wodę do Augustowa, odpocząć znaczy się, a i ropozrącego Subaru ludowi pokazać, bo niby tam impreza pływacka jakaś miała być. No i fajnie. Wepchnęli my się z naszym dyliżansem na trawę, przed sceną, co to na niej grajki jakieś i inne komedianty występować mieli, kartków o technikalach bokserowych nawykładali i spokojni o wykonaną robotę się na obchód udali.

Tak początkowo to i ludzisków za dużo nie było, to jakoś przyjemnie i cicho było (no może tylko jakiś opętaniec co pewien czas ryczał w mikrofon: RAZ, DWA, RAAAAAZ, DWAAA... jakby, szelma, do trzech nie umiał) Zrazu miło się nam zrobiło, znaczy mnie i jeszcze jednemu straceńcowi, co to po opisanej imprezie już się do mnie nie odzywa, ale potem ludu się naschodziło, straganów z odpustowymi lizakami porozkładało, jęło

przekrzykiwać się o lepszości ichnich lizaków nad lizakami innych, że zacytuje, „szalbierców”. Jakby mnie kto pytał, to ni w ząb różnic nie znalazłem bo i kolory takie same i perfuma podobna, no może ilością os na lizak nieco się różniły (z mojego konceptu wynika, że tam, gdzie więcej ich było, tam lepsze jakieś te lizaki, bo osa stwór wredny, ale jednakowoż niegłupi). No. Więc poszli my se dalej coby gwaru uniknąć i płynów jakowychś zanabyć, bo trzeba Wam wiedzieć, że skwar był niemożliwy. Szczęśliwie w jakiejś budce napoje sprzedawali, więc i powód do spaceru zniknął. Jedno, co trzeba tym Augustowom przyznać, że ławeczki mają prima sort. Wygodnie, w cieniu z napojem na wodę jeliśmy się gapić. Ach, jak miło było... No, ale do czasu, bo nagle, ale to ni z tego, ni z owego, jak nie gruchnęła muzyka, jak się ludziska wydzierać zaczęły, jak nie huk i tumult się wokoło zrobił, tośmy z letka poblekli. Ale nic to jeszcze, bo to, co potem było, to groza... No bo tak, jakeśmy ten rwetes oglądali, to takie zdziwienie nas

naszło, że ani ruchu nie zrobiliśmy, a tu nagle zza szuwaraksów coś nadpływa, wielkie, różowe i jakieś takie... no jasna cholera! Smok! No żywcem taki jak w bajkach znajdziecie! Jak mnie panika letko przeszła, to se myślę: „Hola, jaki smok? Toż smoków nie ma i chyba nie było... a już na pewno nie RÓŻOWYCH!”. W dodatku, wykuncypujcie sobie, że obok tego smoka to jakieś zielone paskudztwo z żoną chyba i udomowionym osłem płynęło, szaleństwo!

Przytomność jęła mnie wracać i zaraz na napój spojrzalem, co to go w ręce miałem. No cola, jak Boga kocham, taka zwykła, nawet nie „o kalorii” tylko taka, jaką się przez lata piło i skutków ubocznych nie obserwowało. Patrzę na kumpla, on też minę miał nietęgą, ale jakoś tak spokojniej i bardziej rzeczowo do sprawy podchodzi, bo wstał i szepnął: „Wiejemy”. Koncept niegłupi i nawet praktyczny by był, gdyby nie ludu mrowie, co to nawet na wstanie miejsca nie zostawili. Nic to, będziemy się przedzierać, coby życie ratować. Naraz obaj się zorientowaliśmy, że ludziska obok zamiast w nasze ślady iść, to cieszą się jakieś głupie i zdjęcia robią. Konsternacja nas naszła okropna i myśl się rodziła w głowie, że może my jednak trochę przesadzili z reakcją. No bo jak to może być, że tu smoki i inne tałatajstwa, a społeczeństwo wniebowzięte? Podejrzenia nas naszły znowu, jakeśmy za smokiem jajo na wodzie zobaczyli. I żeby takie jakieś zwykle, to jeszcze pół biedy, ale to-to ogromniaste było i w dodatku PISanka.



Teraz to ja już pewny byłem, że coś tu śmierdzi i precz rzuciłem ten napój, bo na mój koncept, bardzo nam zaszkodził. Rozpacz mnie ścisnęła w dołku, bo przecucie takie miałem, że już żywota dokonam, bo pewnikiem nas struli zdradziecko, coby furmankę ukraść, a nas na skraju lasu zakopać. Myślę: „Życia młodego szkoda, a i tak kończyć to niepolitycznie jakoś”. No i jakby na potwierdzenie tego, com sobie umyślił, na wodę rakietą sowiecka wpłynęła... Nie powiem, nawet i trochę mi miło było, że aż raketę musieli organizować, ale pociecha z tego niewielka była, a już z pewnością niedługa, bo przecie rakiety szybkie są i kończą w moment...

Jednakowoż, jakimś cudem nie dla nas ta rakietka była i albo celownik się szelmom popsuł, albo kapitana słabego mieli, bo z pełnym impetem pocisk w szuwaraksy wpłynął i do końca już wymanewrować nie mógł. Z początku ucieszyło nas to bardzo, aleśmy niedoceniali tych łasperdaków, bo jak z balistyką im nie wyszło, do starych metod wrócili i powóz konny się pojawił. Znaczą za chabetą będą



chcieli nas włączyć! I już-już mieliśmy się w rozpaczę pogrążyć, gdy nagle mój towarzysz wykrzyknął: „Ty, patrz, jakie tępaki! Konia to może i dali, ale słomianego!!!”. Ha! Z radości małośmy tańca chocholego nie odtańczyli, choć na usta to „miałeś chamie złoty róg!” samo się jakoś wcisnęło.

Nieco spokojniejsi zaczęliśmy się mozolnie przeciskać przez gawiedź i chyłkiem do mobilu wracać, że niby my tak nic, ale jednak w kierunku, znaczą coby podejrzeń nie wzbudzać. Przejrzeli nas chyba, bo na wodę wjechał pojazd, co to nim Kubice jeżdżą i szyku na torach zadają, szybkie znaczą się miały być i do pościgu pewnikiem przygotowane. Oj, strach nas obleciał na nowo i nerwowość wróciła, pojazd zbliżał się nieubłaganie i szanse na rychły ratunek malały. No, opatrność nad nami jakaś tego dnia była, bo jak już bolid się zbliżył, tośmy na dziobie jego szachownicę czarno-niebieską ujrzeli. Ulga ze świstem z płuc się nam wyrwała: „Wolniejszy od naszego! Nas nie dogoniat!”.

Krokuśmy jednakowoż przyspieszyli

i do dylizansu zbliżać zaczęli. Raz, że strach jeszcze nami trząśł, dwa, że może przepomnieli o nas i w spokoju zostawią póki rwetes trwa. Od drzwi bezpiecznych kilka kroków nas zaledwie dzieliło i jużemy w duchu świętowali ucieczkę oprawcom, gdy nad naszymi głowami okrzyk „Banzaaaaaaiiiii!!!!!!” się rozległ. W górę oczy podniósłszy modlitwy przypominając zacząłem i na spotkanie ze Stwórcą szykować. Otóż, desperat jakiś, chcąc nas pewnikiem zatrzymać, z dźwigu się na nas rzucił i z rozkrzyżowanymi łapami nader szybko zbliżał!

I raz jeszcze, los łaskawszym okiem nas dopatrzył, bo zbój się liną opasał, tylko że wymiarkował coś nie halo, bo ta za krótka się okazała i wnet nieszczęśnika na powrót w górę wyrwało, a twarz wykrzywił okropnie.

Dopadliśmy wozu, silnik zapuścili i co rychlej wyjeżdżać zaczęli. Bramę wjazdową mijając napis spostrzegłem, a stało tam „Pływanie na byle czym”. Zrazu nie domyśliłem się, że to, cośmy widzieli, to konkurs jakowyś miał być i że ludziska całość tego kabaretu dla uciechy zrobiły. Potem jednak do takich wniosków doszedłem. Ale żałować, żem to miejsce opuścił, nie żałowałem, bo Subaru to jednakowoż nie byle co!

## VI Zlot Plejad

Wychodząc naprzeciw jasno, a niekiedy wręcz dobitnie, wyrażonym oczekiwaniom wielu spośród Państwa postanowiliśmy tym razem wyjątkowo wcześniej zasygnalizować „czas i miejsce akcji”, czyli termin i lokalizację **VI Zlotu Plejad**.

Odstępując od dotychczasowej tradycji kolejny, zaplanowany na **11-14.06 2009**

Zlot będzie trwał o jeden dzień dłużej. Zakładamy, że dzięki tej zmianie do Państwa dyspozycji będzie nieco więcej czasu na poznanie pięknych okolic Mikołajek, a jednocześnie zmniejszy się presja podczas pokonywania tras.

Przeanalizowaliśmy wszystkie uwagi krytyczne, a także obydwie pochlebne dotyczące poprzedniego Zlotu i obie-

cujemy... że i tym razem powodów do twórczej, konstruktywnej krytyki nie powinno zabraknąć.

Szczegółowe informacje będą się wkrótce pojawiać w serwisie [www.zlot.subaru.pl](http://www.zlot.subaru.pl), a już dzisiaj zapraszamy do udziału w kolejnym spotkaniu, na które również czekamy z niecierpliwością.

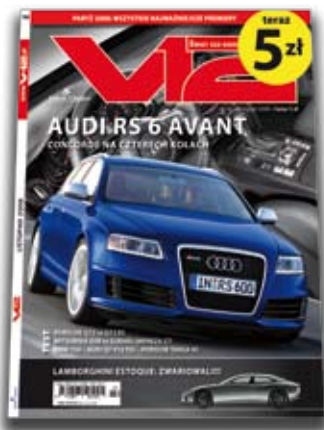


Mikołajki

11-14 czerwca  
2009r.

VI Zlot Plejad





**V12**

Nr 14, listopad 2008

**„Rywale od zawsze”**

(Subaru Impreza 2.5 WRX STI vs Mitsubishi Lancer Evolution GSR)

(...) Jeśli wiecie, jak strzela kamień wyrzucony z procy, możecie wyobrazić sobie przyspieszenie Imprezy. STI dosłownie wystrzeliwuje, podnosząc przód bez najmniejszego poślizgnięcia kół. (...)

Prawdziwy pocisk. Składniki tego wybuchowego koktajlu to silnik turbo, krótkie przełożenie oraz wzorowy układ napędowy. A propos silnika, uwaga: po przekroczeniu 3500 obrotów rozpoczyna się prawdziwa burza. (...)

Ale to jeszcze nie to, co mnie najbardziej uderzyło. Tak naprawdę to pomiędzy zakrętami, szczególnie tymi wąskimi, STI odnajduje swój idealny teren. Już od połowy zakrętu możemy docisnąć prawy pedał bez obaw, przy prawdziwie wyraźnym wrażeniu, że wszystkie cztery koła gryzą asfalt. Przód ma tendencję do zamykania zakrętu ułatwiając wyjście, a resztą zajmuje się silnik oraz napęd na cztery koła. Z zakrętu wychodzi się z kosmiczną prędkością.

Również tu jest to epokowa zmiana względem poprzedniego modelu.

Dużo bardziej intuicyjny, nawet

łagodniejszy, STI umożliwia osiągnięcie granicy w całkowitym spokoju.

Docenić należy również możliwość dostosowania do samochodu naszego stylu jazdy oraz warunków drogowych. (...)



**Auto Technika Motoryzacyjna**

Nr 607, listopad 2008

**„Gajowy oszczędza”**

(Subaru Forester diesel)

Subaru Forestera można uznać za podniesioną Imprezę z nadwoziem kombi. I zapewne od strony technicznej tak właśnie jest, ale ów skompletowany prostymi środkami SUV zdążył już nabyć status samochodu kultowego. Dlaczego? Właściciele Subaru to specyficzna grupa ludzi, którzy nie patrząc na koszty, przedkładają charakterystyczny dźwięk silnika bokser i dobre prowadzenie swojego auta nad wyjątkowe wrażenia estetyczne i komfort wynikający z przestrzeni w kabinie. (...)

Zaprezentowany pół roku temu nowy Forester (ciągle na bazie Imprezy, tylko nowej), pod pewnymi względami się zmienił: przestał być kanciasty, dynamiczne linie nadały mu pewnego wdzięku. Poza tym wyraźnie urosł i choć nadal nie jest gigantem, oferuje w kabinie sporo miejsca. (...)

Japońscy szefowie Subaru w 1999 r. rozpoczęli pracę nad firmowym turbodieslem. Jak wiemy, pionierska konstrukcja z powodzeniem zadebiutowała niecały rok temu, najpierw w Legacy. Teraz pojawiła się w Foresterze. (...)

Decydenci z Subaru krótko rozważali zamontowanie „obcego” turbodiesla. Odrzucili tę myśl, podobno nie chcąc rozstawać się z unikalnymi właściwościami układu bokser plus symetryczny układ napędowy 4x4. (...)

Jednostka ma kilka specyficznych (prócz samego układu cylindrów) rozwiązań: bardzo krótki korbówód ze stopą dzieloną skośnie z przyczyn montażowych, wyjątkowo niskie, ale sztywne głowice z nierównoległymi (!) zaworami, niezwykle zwarty wał korbowy bez układu wyważającego Taylora-Lanchastera (to wynika z własności układu przeciwsobnego), stalowe wkładki w gniazdach łożysk głównych wału korbowego, wreszcie turbosprężarkę z regulowanym ustawieniem kierownic gazów wydechowych umieszczoną blisko silnika i pod nim. (...)

Jednostka charakteryzuje się wyjątkowo dużym momentem już od nieco ponad 1000 obr./min. (...)

Powstał silnik zwarty, lekki (tylko kilka kilogramów cięższy od benzynowego), pracujący bez drgań i wręcz zastanawiająco cicho. (...)

Co ciekawe, jednostka o minimalnie mniejszej mocy maksymalnej niż w Legacy wydaje się teraz subiektywnie nawet mocniejsza, choć to może być wynikiem użycia nowej sześciobiegowej skrzyni manualnej. (...)

Kultura pracy nowej jednostki imponuje. Tak, słychać, że to diesel, ale tylko gdy silnik jest zimny lub gdy otworzy się okno, np. w tunelu. (...)

Trzeba przyznać, że silnik wysokoprężny jest tym, czego Forester potrzebował. (...)



## Auto Świat

Nr 39, 22 września 2008

### „Oszczędny jak nigdy dotąd”

(Forester Diesel)

Jeszcze kilka lat temu nikt by nie pomyślał, że samochody Subaru będą zużywały średnio poniżej 7 l paliwa na 100 km.

Już w październiku Subaru wprowadzi na polski rynek Forestera z silnikiem wysokoprężnym. Podobnie jak w gamie Legacy, jest to jednostka typu bokser, jednak o nieco mniejszej mocy, bo wynoszącej nie 150, a 147 KM. Różnica 3 KM w zasadzie podczas jazdy się nie zauważa.

Forester to pierwszy model Subaru, w którym diesel współpracuje z nową, 6-stopniową, manualną skrzynią biegów. (...)

Wszystkie warianty wysokoprężne mają obszyte skórą koło kierownicy oraz dźwignię zmiany biegów. (...)

Gdybym miał wybierać między dieslem a 2-litrowym benzyniakiem, zdecydowałbym się na pierwszą opcję. Po pierwsze: auto spala średnio o 2 litry mniej paliwa na 100 km, a po drugie: ma wyraźnie lepsze osiągi, choć do jazdy w terenie byłby jednak lepszy benzyniak, który w wersji z manualną przekładnią wyposażony jest w reduktor.



## Auto Świat 4x4

Nr 6, październik 2008

### „Bezołowiową proszę”

(porównanie czterech SUV-ów z silnikami benzynowymi)

Tradycyjne dwulitrowki Hondy i Nissana muszą zmierzyć się z bokserem Subaru i małą, nowoczesną jednostką VW. Która koncepcja okaże się najlepsza?

(...) Forester trzeciej generacji odziedziczył się ostatecznie od niskiej formy kombi. Z długością 4,56 m i wysokością 1,7 m wykazuje proporcje typowe dla małych SUV-ów. Korzyści widoczne są nie tylko we wnętrzu i w bagażniku. Zyskujemy również na widoczności, ponieważ siedzenia w nowym Foresterze w porównaniu z poprzednikami powędrowały w górę. (...)

Jaki będzie udział w sprzedaży tego modelu z silnikiem Diesla? Trzeba jeszcze chwilę poczekać – 150-konny turbodiesel dostępny będzie przed zimą. W chwili obecnej mamy tylko silnik benzynowy, również 150-konny, dwulitrowy. To typowy dla Subaru bokser z dwiema parami cylindrów znajdującymi się naprzeciwko siebie. Bokser bez problemu uzyskuje 6000 obrotów przy małych wibracjach. (...)

Swoją przydatność do podróży Subaru wspiera dobrą ofertą przestrzeni i dużą ilością miejsca na nogi, również z tyłu samochodu. (...)

Na zakrętach Subaru jest nadzwyczaj zwinne, prowadzi się pewnie i spontanicznie. (...)

Subaru zapewnia też możliwość jazdy poza normalnymi drogami. Przekonujący jest już ponadprzeciętny w tej klasie samochodów prześwit wynoszący 210 mm. Dodatkowo montowana seryjnie regulacja wysokości osi tylnej utrzymuje odpowiedni poziom również w przypadku ciężkiego ładunku. (...)

Stały napęd na wszystkie koła za pomocą klasycznego centralnego dyferencjału zapewnia ciąg obu osi we wszelkich sytuacjach drogowych.

Plejady – magazyn miłośników Subaru

WYDAWCA

Subaru Import Polska Sp. z o.o.

Al. 29 Listopada 184

31-236 Kraków

tel. 012 665 37 71

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz

Redakcja:

Zbigniew Karcz i Dante Cinque Wydawnictwo

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Zdjęcia:

archiwum Subaru, archiwum Freerajdy, archiwum

Dante Cinque, Tomasz Pijanowski, NuMedia

(Magazyn „Home&Market”) Jacek Łukaszewski

Magazyn Plejady ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

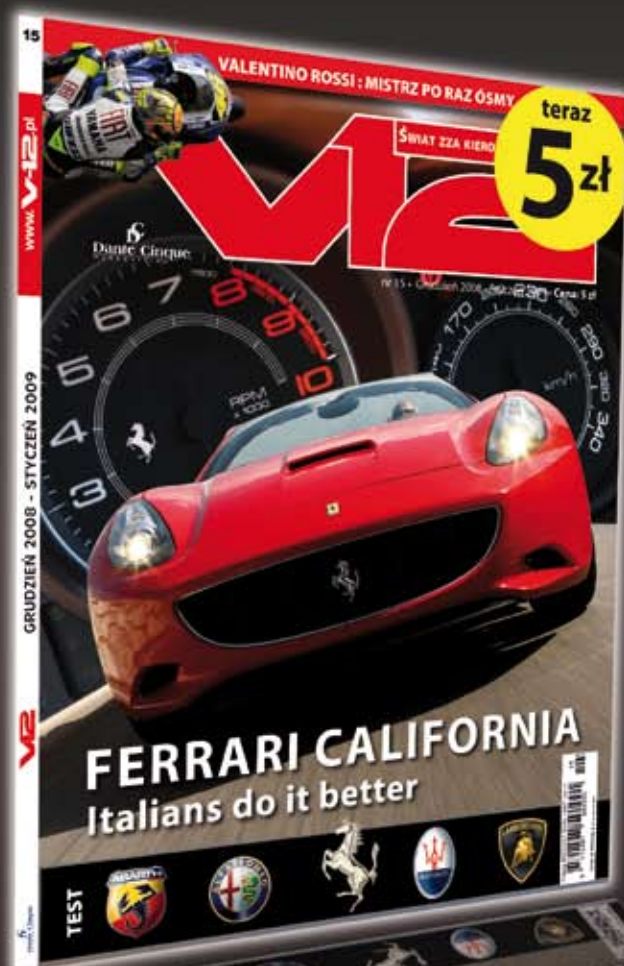
Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.

Wydawca nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

**Dante Cinque**  
Wydawnictwo

# V12

Świat z za kierownicy



Najnowszy  
numer  
już  
w  
sprzedaży

Ekskluzywny miesięcznik motoryzacyjny

# Rasowe paliwo

dla Twojego Subaru!



**Suprema 98**

**SupraDiesel**

najwyższa jakość • lepsze osiągi • większa wydajność

**Poczuj różnicę**