

NR 1 (34)/2011 ISSN 1897-1989 CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOSNIKÓW SUBARU



SPRT

Najbardziej lubięm przerwy
wywiad z Wojtkiem Chuchałą

Technika

Wszystko po nowemu

Historia

Do pierwszego zwycięstwa



Nowe technologie



Przyznam szczerze – do nowych technologii podchodzę z... pewną ostrożnością.

Nie jestem fanem najnowszych rozwiązań, nie należę do grona (pozytywnie rozumianych) „gadżeciarzy”, dla których posiadanie najnowszego komputera, smartphona czy też tableta jest nieomal organiczną potrzebą.

Nie oznacza to jednak, że jestem ekstremalnym konserwatystą. Jak najbardziej używam telefonu komórkowego zamiast sygnałów dymnych, a i przy przesyłaniu korespondencji biznesowej już od dłuższego czasu zrezygnowałem z gołębi pocztowych na rzecz maili.

Także pisanie odręczne, które nigdy nie było moją mocną stroną, od dłuższego

czasu wyparła klawiatura komputera. Pragmatyczne podejście do świata elektroniki zaowocowało pojawieniem się w moim gospodarstwie domowym iPada. To teoretycznie nikomu do niczego niepotrzebne urządzenie, usprawiedliwiające chęć jego posiadania samym faktem swego istnienia, zafascynowało mnie jakością ekranu oraz logiką jego obsługi. Posiadaczce produktów Apple z interaktywnym ekranem doskonale wiedzą o czym mówię. Ponieważ mam sporą „fototekę” wykonanych przy najróżniejszych okazjach zdjęć, urządzenie dość dobrze wydawało się pasować do moich oczekiwań. Z przyjemnością przeczytałem też, że będę mógł bez problemu synchronizować kalendarz z tym posiadanym na laptopie, który od dawna wyznacza mój rytm zadań.

Ponieważ nie stykałem się jeszcze z oprogramowaniem „jabłuszka” postąpiłem dokładnie wg instrukcji. Wprawdzie nie bardzo podobało mi się okupowanie cennej – gdyż ograniczonej – pamięci mojego laptopa nowym oprogramowaniem, lecz – po usunięciu części zdjęć na dysk zewnętrzny – wygospodarowałem potrzebną przestrzeń. Później pozostało już tylko podłączyć iPada i... coś się zaczęło dziać. Coś, czyli synchronizacja.

Program z radością zakomunikował mi, że zamierza zsynchronizować tak

mniej więcej wszystko. Na szczęście udało mi się tę radosną twórczość powstrzymać i ograniczyć do zsynchronizowania kontaktów oraz kalendarza. Teraz przyszła kolej na zadanie poważniejsze – przecież chciałem mieć na „padzie” kopie zdjęć. Poszukiwania metody na zwykłe skopiowanie zakończyło się porażką. Pojęcie kopiowania, jedno z podstawowych dla każdego użytkownika klasycznych programów komputerowych, jest dla tego urządzenia czymś kompletnie nieznanym.

No cóż – mówi się trudno. Wydałem odpowiednią komendę i rozpoczęła się synchronizacja zdjęć. Wprawdzie jej prędkość bardziej przypominała czasy wozów konnych, niż współczesnej motoryzacji, lecz uzbroiłem się w cierpliwość ciesząc się już na oczekiwane walory jakościowe. Przedwcześnie. Zamiast meldunku o zakończeniu synchronizacji programu iTunes - laptop zameldował brak „pamięci na dysku”. Brak pamięci? Przecież niczego nie zapisywałem... Tak więc tylko część zdjęć znalazła się na iPadzie, a ja... zacząłem poszukiwać przyczyn załamania laptopa. „Winny” znalazł się szybko – otóż iTunes założył własny katalog, w którym zapisywał ponownie kopie wszystkich zdjęć, tyle że w innym, dla laptopa nieczytelnym, formacie. Z takimi drobiazgami radzę sobie bez kłopotów. Usunąłem niepotrzebne



kopie i ponownie rozpocząłem „synchronizację” – w ten sposób przekazałem na „pada” resztę zdjęć, a później usunę ponownie kolejne niepotrzebne kopie. Przyznam, że nie doceniłem przebiegłości przeciwnika...

Program istotnie rozpoznał potrzebę synchronizacji i... usunął wszystkie zdjęcia z iPada w myśl złośliwej zasady – ty mi usunąłeś *moje* kopie, to ja usunę *twoje* zdjęcia.

Kilka następnych dni spędziłem poszukując rozwiązania problemu. Specjalny program Good Reader nieco pomógł, ale nawet on nie jest w stanie skłonić maszynki do rozpoznania przeniesionych zdjęć jako... zdjęcia.

Od czegoż jednak kreatywność? Każdy program jest napisany przez ludzi, więc musi dać się go oszukać. Prawda stara jak świat, której wartość od lat pragmatycznie (lub jeżeli ktoś woli: cynicznie) doceniają i wykorzystują politycy.

Wystarczy powiedzieć, że czarne jest białe w sposób wystarczająco przekonujący, a większość będzie wychodziła w nocy w okularach przeciwsłonecznych.

Tak też zrobiłem – poinformowałem iPada, że mój dysk właściwy to – dysk zewnętrzny.

Zaopatrzony w wystarczające rezerwy pamięci nic sobie nie robi z zaśmiecania go applowskimi kopiami zdjęć.

Osiągnięty sukces sprawił, że w stosunkach z iPadem stałem się – przyznaję – nieco nieostrożny.

Ściągnąłem na niego, oprócz wielu innych w międzyczasie zainstalowanych programików, także taki, który zapragnąłem używać na laptopie. Duży błąd.

Komenda „*synchronizuj określony program*” została natychmiast podstępnie zinterpretowana jako „*synchronizuj wszystkie programy*”. Łącznie z założoną w międzyczasie biblioteczką ciekawych książek. To, że prawie żaden z tych programów na laptopie nie funkcjonuje, a wirtualne książki też nie dają się w tym systemie czytać, nie miało znaczenia.

Zauważywszy, co się święci wydałem komendę „*zatrzymaj synchronizację*”. W końcu to użytkownik decyduje, co chce zrobić ze swoim sprzętem. To znaczy myślałem, że to użytkownik decyduje. Synchronizacja istotnie się zatrzymała. Ale pojawiła się informacja, która z prawnego punktu widzenia może być sklasyfikowana jako groźba karalna: „*albo będziesz kontynuował synchronizację, albo zlikwiduję wszystkie programy na twoim iPadzie*”.

Normalny szantaż! Moja pewność siebie legła w gruzach. I co teraz? Na dysku w laptopie nie mam miejsca na te wszystkie „App’sy”, prognozy pogody i informacje CNN...

Już nie mówiąc o ich kompletnej na laptopie bezużyteczności.

Nigdy nie dawałem wywierać na siebie nacisku, a tutaj taki mały tablet

chce mnie szantażować? Niedoczekanie! Dość kultury – teraz będzie brutalnie. Co pomyślawszy – wyciągnąłem „padowi” wtyczkę łączącą go z komputerem. Konieczność restartu obydwu urządzeń to już tylko słabe echo przegranej iTunes’a – i znowu człowiek zwyciężył.

Stopniowo poznaję kolejne słabe strony iPada. Im więcej ich poznaję, tym łatwiej mi się nim posługiwać. Teraz już wiem, że z nowoczesnymi wynalazkami należy postępować zgodnie z zasadami strategii militarnej – „*aby wygrać, rozpoznaj słabe strony przeciwnika*”.

Państwu także życzę wielu triumfów nad pełnymi podstępów wynalazkami tworzonymi przeciw... dla nas. Zapewne dlatego, abyśmy też od czasu do czasu mieli poczucie satysfakcji z odniesionego zwycięstwa. Choćby wirtualnego.

Witold Rogalski
Dyrektor Subaru Import Polska

8 SPRT

„Najbardziej lubiłem przerwy”
wywiad z Wojtkiem Chuchałą





aktualności	6
sport	16
Przygotowania czas zacząć	
podróże	18
Subaru wokół Bałtyku	
bezpieczeństwo	20
Aquaplaning	
– kiedy natura pokazuje swoją siłę	
wywiad	24
Kolejna gwiazda „Plejad”	
Maciej Grabowski	
pasje	30
Wyprawa na Denali,	
lato 2009 roku	
historia	36
Do pierwszego zwycięstwa	
rajdy	44
Powrót dinozaurów	
technika	50
Wszystko po nowemu	
styl życia	56
Gaurisankar – relacja z wyprawy	
felieton	62
Jak oni infrastrukturyzują	
piszą o nas	66

Forester Crossoverem roku 2010

Mamy kolejne wyróżnienie! Tym razem przypadło ono w udziale Foresterowi, któremu prestiżowy belgijski magazyn „4x4 Plus” przyznał tytuł „Crossover of the Year 2010”. Jest to wyraz najwyższego uznania ze strony najpoczytniejszego pisma branżowego, jakie ukazuje się w Belgii.

Nagrody magazynu przyznawane są od roku 1993 przez zespół ekspertów, którzy oceniają poszczególne klasy pojazdów. Kategoria „Crossover” została wprowadzona w roku 2009 i była ona odpowiedzią na zmiany zachodzące na rynku samochodowym, a dokładnie – pozwoliła uniknąć problemów z klasyfikowaniem większych samochodów zaliczanych często do klasy SUV.

Forester swoje wyróżnienie zawdzięcza przede wszystkim takim zaletom jak niska emisja spalin, lepsza sprawność oraz niższa cena, które dostrzeżone zostały przez oceniających. Te właśnie cechy zdecydowały o bezkonkurencyjności naszego modelu. Forestera nagrodzono za bezpieczeństwo, łatwość obsługi i funkcjonalność. Zespół ekspertów docenił nasze kluczowe założenie, iż napęd na cztery koła przynosi znaczące korzyści, jeśli chodzi o bezpieczeństwo przy minimalnym wzroście zużycia paliwa w porównaniu do pojazdów z napędem na dwa koła. Udowodniono, że różnica w zużyciu paliwa między samochodami o różnych typach napędu była dużo niższa, niż powszechnie zakładano oraz zwrócono uwagę na satysfakcjonujący stosunek kosztów.

Tytuł crossovera roku nie jest jedynym przyznany Foresterowi. Od momentu wprowadzenia na rynek jego pierwszej wersji w roku 1997 zdobył on aż 42 nagrody! Jest jednocześnie jednym z najlepiej sprzedających się modeli Subaru. Za tak ugruntowaną pozycję na rynku od ponad dekady należą się wyrazy najwyższego uznania dla inżynierów, którzy Forestera skonstruowali. W imieniu Forestera dziękujemy wszystkim, którzy zdecydowali się usiąść za jego kierownicą.



Genewa tuż tuż...

81. edycja targów motoryzacyjnych w Genewie zbliża się wielkimi krokami, a wraz z nią prezentacja naszych możliwości na przykładzie Imprezy Concept oraz premiera modelu Trezia.

Pierwszy z pojazdów to jednocześnie pierwszy concept car Subaru stworzony według nowej strategii naszej marki. Imprezę Concept zaprojektowano z myślą o przyszłych modelach, kierując się hasłem „Confidence in Motion” („Zaufanie w Ruchu”). To połączenie zgrabnej konstrukcji z dynamizmem i elegancją, przy jednoczesnej dbałości o przestronne wnętrze, zapewniające bezpieczeństwo i wygodę jazdy.

Trezia to nasza odpowiedź na wciąż aktualne zapotrzebowanie rynku europejskiego na samochody małe i przyjazne środowisku naturalnemu. To „Nowy Elegancki Samochód Kompaktowy” oferujący przestronne wnętrze, dający gwarancję niskiej emisji dwutlenku węgla i doskonale reagujący na wszystkie polecenia kierującego.

Impreza Concept i Trezia – to dla nich warto wpisać genewski pokaz na listę obowiązkowych imprez motoryzacyjnych w tym roku! Więcej o szwajcarskim salonie już w kolejnym numerze naszego magazynu.

Nowy WRX STI wirtualnie?

Tak, to możliwe. A wszystko dzięki legendarnemu WRX STI, który nieprzerwanie od roku 1994 cieszy się ogromną popularnością wśród tysięcy użytkowników samochodów i fanów motoryzacji na całym świecie. Ale po kolei... Zaledwie po czterech miesiącach od momentu wprowadzenia ostatniego modelu WRX STI na rynek japońskim - czyli od lipca ubiegłego roku - sprzedaż tego samochodu wzrosła aż do 2400 egzemplarzy! Jest to wynik ponad dwukrotnie lepszy od zakładanego. Chodzi o 4-drzwiowego sedana, który teraz zostanie również gwiazdą najpopularniejszej gry wyścigowej na PlayStation®3 „Gran Turismo 5”. Taka wiadomość została niedawno podana przez FHI i z pewnością ucieszy wszystkich miłośników wirtualnych wyścigów. Obecność najnowszego sedana w grze jest dla nas radością podwójną, bo dostarczającą nie tylko świetnej zabawy, lecz również zaprezentowania naszego modelu szerokiemu gronu użytkowników PlayStation na całym świecie. „Gran Turismo” to dla nas zaszczyt, bo gra to niezwykła. Ponad trzynaście

lat obecności na rynku przyniosło jej sławę nie tylko wśród fanów gier wideo, lecz również zawodowych kierowców rajdowych. Mamy zatem kolejny powód do dumy!



JM Auto na Facebooku

Firma JM Auto, jako pierwszy dealer Subaru w Polsce, uruchomiła swój profil na Facebooku. Dzięki wykorzystaniu tego najpopularniejszego na świecie portalu społecznościowego wrocławski salon chce być bliżej swoich Klientów i łatwiej kontaktować się z fanami marki Subaru. Na profilu obok informacji kontaktowych znajdziecie nowości ze świata Subaru, informacje o promocjach w serwisie oraz w salonie przy ulicy Krakowskiej we Wrocławiu. Co ważne, strona może być przeglądana przez osoby nie posiadające konta na Facebooku.

Jarek Baran, Rajdowy Mistrz Polski 2010, Prezes Zarządu JM Auto: „Jesteśmy otwarci na nowe technologie. Wierzę, że pomysł spодoba się i nasz profil na Facebooku będzie miejscem atrakcyjnym dla naszych obecnych i przyszłych Klientów. Już wkrótce wprowadzimy kolejną nowość. Będzie to prosty formularz kontaktowy, ułatwiający składanie prostych pytań reklamacyjnych bezpośrednio z naszej strony internetowej. W przygotowaniu jest też darmowa aplikacja na telefony iPhone, ułatwiająca kontakt mobilny z Subaru JM Auto.” Zapraszamy wszystkich Klientów do świata Subaru. Łączę do naszego profilu znajdziecie na stronie www.jmauto.subaru.pl lub wpisując w wyszukiwarce „Subaru JM Auto Wrocław”.



WRX STI na Nürburgring i nie tylko

23-26 czerwca to termin, którego w tym roku z całą pewnością nie przepuści żaden fan wyścigów samochodowych. W ciągu czterech letnich dni niemiecki tor Nürburgring po raz kolejny przyciągnie tłumy miłośników szybkiej jazdy z całego świata. Tegoroczny 24 godzinny wyścig będzie już czwartym z rzędu, w którym weźmie udział nasz model. Tym razem do startu przystosowany zostanie lekki, 4-drzwiowy WRX STI tS - wyposażony w silnik EJ20 z turbodoładowaniem.

Przed ostatecznym 24-godzinnym sprawdzianem na „Ringu” WRX STI zostanie poddany weryfikacji w Japonii oraz wystartuje w krótkim wyścigu z serii VLN. Podobnie jak w roku ubiegłym, zadania przygotowania samochodu i jego załogi do wielkiego startu podejmie się szef oddziału STI zajmującego się badaniami pojazdów – Hideharu Tatsumi. Za kółkiem zasiądzie doświadczony Toshihiro Yoshida, który na niemieck-

im torze ściga się od roku 2008. Decyzje odnośnie pozostałego składu zespołu zostaną podjęte w najbliższym czasie.

Nürburgring to nie jedyna w tym roku gratka dla miłośników motoryzacji kibicujących Subaru. Od kwietnia do października Fuji Heavy Industries i STI będą aktywnie wspierały rajdowców biorących udział w słynnej japońskiej serii wyścigowej SUPER GT. Nasze modele będą również uczestniczyły w rajdach międzynarodowych PWRC i IRC. Pierwsze z wydarzeń to aż siedem etapów, które będą miały miejsce kolejno w Szwecji, Portugalii, Argentynie, Finlandii, Australii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. Drugi z rajdów z całą pewnością dostarczy nam wielu wrażeń podczas startu Toshi Arai, zwycięzcy PWRC w latach 2005 i 2007. Umiejętności tego zawodnika będziemy mogli podziwiać w kilku rundach IRC 2011.

W Japonii jeżdżą „C”

Subaru rozszerza gamę modeli WRX STI. Na rynku japońskim pojawiła się wyjątkowa wersja w specyfikacji C. To znak, że kultowe w świecie samochodów wyczynowych symbole nabierają jeszcze mocniejszego wyrazu. Specyfikacja C, bazująca na standardowym modelu WRX STI, wyróżnia się zmodyfikowanym podwoziem, silnikiem oraz obniżoną masą. Wprowadzone zmiany pozwoliły osiągnąć jeszcze wyższy poziom sportowej doskonałości.

Oś wirnika turbosprężarki otrzymała łożyska kulkowe, dzięki którym reakcja wirnika na otwarcie przepustnicy jest szybsza i bardziej żywiołowa. Specjalnie dla tej wersji przygotowano nowe oprogramowanie sterujące pracą silnika. Obie zmiany zwiększyły jego maksymalny moment obrotowy o 8 Nm. Wtrysk wody do chłodzonego cieczą intercoolera powietrza doładowującego zapobiega wzrostowi jego temperatury przy długotrwałej jeździe pod maksymalnym obciążeniem. Zastosowanie aluminiowej pokrywy silnika, lżejszego akumulatora, lżejszych laminowanych szyb bocznych i przedniej pozwoliło obniżyć masę samochodu i wysokość jego środka ciężkości, co korzystnie wpłynęło zarówno na przyspieszenie jak i prowadzenie, zwłaszcza podczas pokonywania łuków. Nowe regulacje przedniego i tylnego zawieszenia oraz wzmocniona poprzeczka usztywniająca przednie zawieszenie za-



pewniają stabilną, bezpośrednią i pewną kontrolę nad samochodem nawet w ekstremalnych warunkach. Przy zachowaniu precyzji prowadzenia zwiększono wydajność wspomagania kierownicy, by ułatwić szybkie zmiany kierunku. Zmieniony też został typ tylnego mechanizmu różnicowego o zwiększonym tarciu wewnętrznym: zamiast zespołu typu Torsen zastosowano mechaniczne rozwiązanie. Ta zmiana zapewniła stabilne przeniesienie wysokiej mocy na koła, zwłaszcza przy pokonywaniu łuków. WRX STI w specyfikacji C wyróżnia się też 18-calowymi, aluminiowymi obręczami i standardowymi, lakierowanymi na złoty kolor zaciskami hamulcowymi Brembo.

Top Safety Pick dla Subaru bez wyjątku!

Subaru jako jedyna marka na rynku amerykańskim po raz drugi z rzędu uzyskała tytuł „Top Safety Pick” (przyznawany przez IIHS - amerykańską organizację zajmującą się badaniami poziomu bezpieczeństwa w nowych samochodach) we wszystkich klasach pojazdów! Tytuł tym bardziej dla nas ważny, bo świadczący o naszej bezkonkurencyjności w dziedzinie bezpieczeństwa.

Celem określenia stanu bezpieczeństwa pojazdów IIHS stosuje czterostopniowy system oceny. Od roku 2009 o zwycięstwie w rankingu decyduje również pomyślnie zdany test wytrzymałości dachu pojazdu. Badania mają na celu wskazanie samochodów, któ-

re zapewniają najlepszą ochronę pasażerów przy zderzeniu czołowym, uderzeniu w bok nadwozia, uderzeniu z tyłu, a teraz również podczas dachowania. Stopień ochrony pasażerów przy zderzeniu czołowym oceniany jest w crash-testach przeprowadzanych przy prędkości 64 km/h (40 mph). Wytrzymałość na uderzenie boczne oceniana jest natomiast przy prędkości 50 km/h (31 mph). W rankingu brany jest również pod uwagę wpływ zagłówków na bezpieczeństwo pasażerów, który sprawdzamy jest przy uderzeniu z tyłu. Zwycięzcami rankingu mogą zostać jedynie samochody wyposażone w system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy (VDCS).

Tom Doll, wiceprezes Subaru of America, Inc. nie ukrywał swojego zadowolenia z przyznanego wyróżnienia. Podkreślił, że ma świadomość, jak niezwykle ważną kwestią dla użytkowników samochodów jest bezpieczeństwo. Tytuł „Top Safety Pick” przyznany po raz kolejny wszystkim modelom Subaru jest zatem tym bardziej powodem do dumy. Jest on wyrazem uznania dla rozwiązań inżynierskich zastosowanych w naszych samochodach. IIHS swoim wyróżnieniem umocnił jednocześnie pozycję naszej marki, jako utrzymującej najwyższy poziom techniczny pojazdów przyjemnych w prowadzeniu, wytrzymałych, niezawodnych i jednocześnie bezpiecznych.

Najbardziej lubiłem przerwy

W szkole Wojtek Chuchała najbardziej lubił... przerwy. Dziś ten 21-letni zwycięzca Rajdowego Pucharu Polski ubiegłego sezonu nie szczędzi czasu na naukę i zbieranie doświadczeń, by w pełni wykorzystać szansę, jaka stanęła przed nim, gdy został kierowcą Lotos Subaru Poland Rally Team.

Wojtek Chuchała, przez przyjaciół nazywany „Siemanko” urodził się w Bielsku-Białej - mieście z którym związanych było (i jest nadal) wielu znanych kierowców wyczynowych z Sobiesławem Zasadą na czele. Spotykamy się z nim w Krakowie, gdzie studiuje. Chcemy bliżej poznać tego młodego, utalentowanego kierowcę, który w tym sezonie będzie bronił barw SPRT.

- Ciągłe mało o Tobie wiadomo. Nawet na swojej stronie internetowej ujawniasz niewiele informacji. Zacznijmy od szkoły...

- I wszystko to ma być prawdą? Zatem miałem najlepsze oceny, byłem najgrzeczniejszy, wszyscy mnie lubili i byłem najprzystojniejszy...

- Co do tego ostatniego nie ma wątpliwości. Powiedz chociaż, jakie przedmioty lubiłeś?

- W szkole najbardziej lubiłem... przerwy. Najmniej podobały mi się lekcje. To była najgorsza część edukacji szkolnej. Chyba, że były to luźne zajęcia i dało się porozmawiać z koleżanką z ławki czy robić coś równie zajmującego. A tak poważnie, to w podstawówce mogłem służyć za przykład pilnego ucznia. W liceum nie było już tak wspaniale. Zawsze miałem ciekawsze zajęcia niż odrabianie lekcji. Dziś, na studiach,

specjalnie tego nie odczuwam i nie żałuję, bo większości szkolnej wiedzy albo nie pamiętam, albo okazuje się ona nieprzydatna. Po prostu nie marnowałem czasu. Owszem, były tematy z fizyki, które mi się podobały, ale były też inne, których nie rozumiałem i nie starałem się ich zgłębiać. Bardziej zależało mi na historii i przedmiotach humanistycznych. Nie idzie to w parze z tym, co robię, ale też w niczym nie przeszkadza. Jeśli są sprawy techniczne, które potrzebuję poznać, robię to na bieżąco.

- A jak zaczęła się Twoja przygoda ze sportem samochodowym? To także moment, o którym wypowiadasz się dość oszczędnie: „2007 rok - złapanie smykałki do szybkiej jazdy...”. Przecież pasji do sportu samochodowego nie można złapać jak przeziębienia!

- Smykałka do sportu samochodowego weszła mi w krew wcześniej, kiedy za chłopięcych lat z tatą i wujkami jeździliśmy na rajdy. Fajnie się przy tym bawiłem, obserwowałem rywalizację na trasach, patrzyłem co się dzieje. W ciągu paru lat byliśmy na większości rajdów w Polsce. Mój tata też ma powiązania z firmami motoryzacyjnymi – dawniej był przedstawicielem marki Ferodo, producenta klocków hamulcowych. Wyjazdy na rajdy sprawiały mi wielką frajdę, choć kiedy byłem mały,

patrzyłem na to z innego punktu widzenia. Później, jako nastolatek, kiedy wszystko już chciałem robić sam, jeździć bez rodziców, a i tata nie miał tyle czasu, chwytalem się własnych pomysłów: zacząłem jeździć w klubie snowboardowym i angażować w uprawianie tej dyscypliny. Trwało to parę lat, ale miałem niegroźny wypadek. Na tyle jednak poważny, że uszkodziłem sobie kręgosłup. Po tym zdarzeniu straciłem do siebie zaufanie, powstała pewna bariera i wypadłem z „cugu” rozwoju w tej dyscyplinie.

- Czy myślałeś wcześniej o wyczynowej jeździe na snowboardzie?

- Do niedawna o żadnym sporcie nie myślałem w ten sposób. Wszystko co robiłem musiało mi sprawiać przyjemność. I nadal tak jest. Trudno uprawiać sport tylko „zawodowo”, choć czasem sport staje się zawodem. To musi jednak wynikać z tego, że sprawia satysfakcję i chce się go uprawiać jak najlepiej. Z tego samego powodu miałem też epizod z motocrossem. Tu na drodze do kariery stanął mi złodziej, który ukradł mój motocykl spod domu. Wszystko to były wspaniałe przeżycia. A kiedy zrobiłem prawo jazdy, wróciło marzenie o tym, by zostać kierowcą rajdowym. Zacząłem namawiać moją mamę, że jest do kupienia rajdówka, że szkoda narażać







to „cywilne” auto, które miałem... I tak namówiłem ją, żeby kupiła mi pierwszy samochód rajdowy – Fiata Cinquecento w fajnej specyfikacji. Wtedy się na tym kompletnie nie znałem, ale było to najpiękniejsze, nowo wybudowane i polakierowane auto o jakim mogłem marzyć. Niestety, ta A-grupowa maszyna ciągle się psuła. Jeździliśmy nim z kolegami, próbowałem startować w KJS. Miałem go przez rok i w tym czasie przejechałem nim może z 200 km, tylko tyle, aby go dotrzeć. Nikt nie potrafił go skutecznie naprawić. Nie zgasiło to mojego zapału i mimo przeszkód dalej startowałem w popularnych imprezach, wtedy jeszcze bez jakiegoś planu wybiegającego w przyszłość. Samo posiadanie samochodu mnie cieszyło, przejechanie się gdzieś bardziej dynamicznie. Niekoniecznie szybko, ale dynamicznie. Wszystko to było wielką frajdą, sprawiało mi dużo przyjemności. W końcu pojawiły się jakieś wyniki. Szło mi coraz lepiej i zacząłem się podkręcać, że może iść w tym kierunku dalej. Potem był pierwszy, prawdziwy rajd – Rajd Wisły, wreszcie cały sezon w pucharze PZM, jakieś założenia, plany, oczekiwania, żeby wygrać. Zaczęło mi to przychodzić w miarę łatwo, więc nigdy nie było zagrożenia, że się zniechęcę. Robiłem to, co sam chciałem. Moje zaangażowanie nie brało się z jakichś oczekiwań z zewnątrz. Zawsze chętnie wsiadałem do rajdówki i nią jeździłem.

- Jednak to trochę niepokojące, że miałeś problemy z kręgosłupem. W rajdach ten element układu kostnego jest bardzo obciążony. Nie przeszkodzi Ci to w intensywnym treningu czy w realizacji programu startów?

- Jak sam sobie nie wmówię jakiejś kontuzji, to jest ze mną wszystko w porządku... Chodzę na badania, bo

czasem boli to czy tamto, ale okazuje się, że jestem zdrowy. Wszystko jest w porządku. Poza tym staram się wzmacniać mięśnie, które są mi potrzebne, które mogą mi pomóc w odciążeniu niektórych partii ciała. Chodzę na basen, na siłownię i nie będzie to żadnym problemem.

- Czy egzamin na prawo jazdy sprawił Ci problemy?

- Kiedy mi na czymś zależy, przykładam się do tego i za wszelką cenę zmierzam do celu. Tak było z prawem jazdy. Robiłem je jak wszyscy, na kursie. Kiedy wsiadałem do samochodu, wszystko mi przychodziło z dużą łatwością. Egzamin zdałem w zasadzie za pierwszym razem pomimo, że parkowanie w mieście czy na ciasnych parkingach do dzisiaj nie jest moją mocną stroną. Tak samo jest z cofaniem. Ale jakoś sobie poradziłem z kopertą parkingową, z tunelami czy manewrami na mieście. W sumie zdawanie na prawo jazdy było przyjemnością, a nie problemem.

- Jak zdobywałeś pierwsze doświadczenia za kierownicą rajdówki? Byłeś samoukiem?

- Początkowo po prostu próbowałem. Nie miałem pojęcia, co się dzieje z samochodem. Teraz, patrząc z perspektywy czasu widzę, jaką kompletną głupotą były te eksperymenty. Nie miałem pojęcia, jak auto się zachowa. Po prostu chciałem zobaczyć, co się stanie jak zrobię to, czy tamto. Dziś widzę, ile miałem szczęścia, że nic złego z tych eksperymentów nie wyniknęło. Rozumiem też rodziców, którzy obawiają się o swoje dzieci, kiedy one siadają za kierownicą. Do jazdy samochodem trzeba się przyłożyć, skupić. Młodzi ludzie niekiedy od razu po zdobyciu uprawnień chcą się wyżyć w samochodzie. A to wcale nie jest takie proste i można sobie zrobić krzywdę. Gdyby mnie na początku

ktoś pokazał, jak jeździć, gdzie kryją się zagrożenia, to moja jazda byłaby spokojniejsza. Dobrze, że nic złego się nie stało, ale wiem, że zdarzały mi się nie-mądre rzeczy.

- Kiedy poczułeś, że samo eksperymentowanie z samochodem to za mało i trzeba po prostu zacząć trenować?

- Kiedy miałem już tę pierwszą, prawdziwą, rajdówkę postanowiłem szukać pomocy u kogoś doświadczonego, nie tyle z myślą, czy mi się to przyda czy nie, ile z przekonaniem, że warto coś w tę stronę zrobić. Nie chodziło o jakieś specjalne wyjazdy treningowe tylko o solidne podstawy dobrej jazdy. Tego nauczył mnie pan Wiesiek Cygan (wieloletni, fabryczny kierowca rajdowego zespołu Fabryki Samochodów Małolitrażowych – przyp. red.). Pomógł mi poukładać, uporządkować to co umiałem. Pan Wiesław był znajomym taty z czasów, kiedy jeździliśmy na rajdy. Nie trwało to może

Laukkanenem, który został sportowym kierownikiem zespołu? Czy to wymagający nauczyciel?

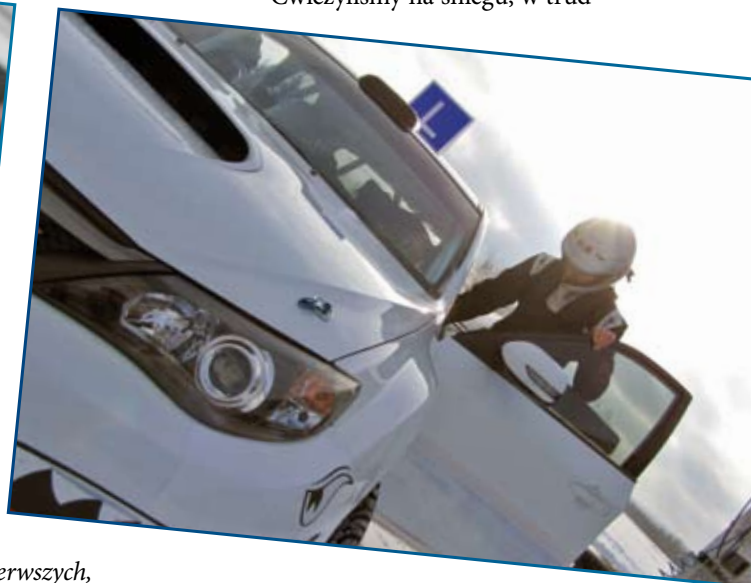
- Wymagania stawiane przez Tapio są bardzo wysokie. Myślę, że będzie cały czas podnosił mi poprzeczkę i mnie „męczył”. Choćbym był nie wiem jak szybki i nie wiadomo jakie sukcesy osiągnął, na pewno znajdzie coś, co będę mógł poprawiać i doskonalić. Nawet gdybym był bardzo szybki, Tapio będzie starał się zrobić ze mnie jeszcze lepszego zawodnika. Jest bardzo wymagający. Takie ma podejście. Ale to mobilizuje do działania, do zaangażowania. Nie cieszymy się z tego, co udaje się osiągnąć, tylko patrzymy w przyszłość. Na razie przetrenowaliśmy jedną sesję, ale uważam, że jest świetnym nauczycielem. Dużo mi już pomógł, a spodziewam się jeszcze o wiele więcej. Wiele rzeczy podchwytuję bardzo szybko, bo dobrze rozumiem czego oczekuje. Jego wiedza jest tak ogromna, że jeszcze długo, długo będę się od niego uczył.

- Przygotowywałem się do nich z myślą, że będzie wiele nowości, nad którymi nie będę miał czasu myśleć, tylko będę musiał szybko je zaakceptować. Dlatego kiedy Tapio pokazywał mi coraz to nowsze, trudniejsze rzeczy, nie zastanawiałem się na ile są to tematy odkrywcze dla mnie, tylko starałem się jak najszybciej iść tą samą drogą, jak najlepiej rozumieć jego intencje. Myślę, że sukces dobrego treningu polega też na tym, żeby dobrze rozumieć trenera i jak najpełniej czerpać z jego wiedzy.

- W czym dostrzegasz u siebie największy postęp po tym pierwszym treningu?

- W poprawności jazdy samochodem z napędem na obie osie. Tapio bardzo uprościł moją jazdę. Dużo łatwiej mi się jeździ, co się będzie przekładało na postęp w tempie jazdy i szybkości. Na pewno to zaowocuje. Czy już teraz? Trudno powiedzieć, ale zrobiliśmy kolejny, ważny krok. Ta pierwsza dla mnie styczność z samochodem napędzanym na cztery koła była trochę niewiadomą.

Ćwiczyliśmy na śniegu, w trud-



długo, ale pomógł mi zrobić ten pierwszy krok we właściwą stronę.

- A jak oceniasz po pierwszych doświadczeniach współpracę z Tapio

- Czy podczas pierwszych, kilkudniowych, styczniowych testów w Bieszczadach coś Cię szczególnie zaskoczyło?

nych warunkach i wszystko dobrze się układało. Jednak nie mogę powiedzieć, że trening był



prosty. Pod koniec sesji czułem się już zmęczony, lecz efekty zmierzały w dobrą stronę.

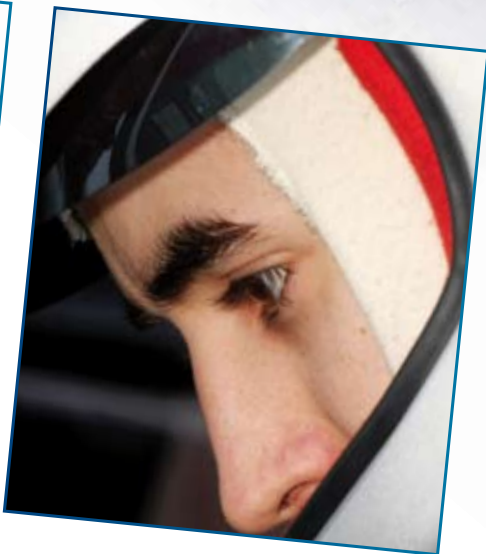
- Jak odnajdujesz się w samochodzie 4x4, bo do tej pory startowałeś autami przednionapędowymi. Jak oceniasz korzyści, jakie daje napęd na obie osie?

- Wcześniej zaledwie przejechałem się może dwa razy takimi samochodami, ale żadnym treningiem tego nazwać się nie da. Jazda autem „czteronapędowym” jest zdecydowanie przyjemniejsza niż przednionapędowym. Możliwości są po prostu dwa razy większe. Przedni czy tylny napęd – każdy pozwala osiągnąć na swój sposób wiele satysfakcji z jazdy,

a tu mamy połączenie tych możliwości. Dla mnie to rewelacja. Jak siebie w tym widzisz? Zawsze kiepsko się oceniam, ale to krytyczne spojrzenie na siebie tylko mnie motywuje do pracy. I wierzę, że z upływem czasu uda mi się opanować ten samochód i jeździć nim tak, jak bym chciał.

- Co pomyślałeś i poczułeś, kiedy dostałeś propozycję angażu z zespołu rajdowego Subaru?

- Zaskoczenie, wyróżnienie, czułem się ogromnie doceniony przez długi czas. Była to fantastyczna chwila. Przez pewien czas sam sobie zadawałem to pytanie, dlaczego ja? Ale potem uznałem,



że jeśli już razem idziemy w tym kierunku, to skupiam się na jak najlepszym przygotowaniu. Prawdziwą radość będę czuł dopiero po pierwszym rajdzie. Na



mi więcej przyjemności – wygrałem, jeśli coś mi „nie leżało” – jechałem dużo wolniej. Gdzie mnie ta ścieżka zaprowadzi? Zobaczymy. Nie nastawiam się na coś szczególnie,



- Uczestnictwo w pełnym sezonie Mistrzostw Polski – to będzie mnóstwo pracy. Co jesteś gotów poświęcić dla realizacji tego programu?

- Na pewno mój czas. Zaangażowanie.

Same treningi i przygotowanie samochodu nie wystarczają, trzeba się przygotować psychicznie, kondycyjnie i taka praca też będzie bardzo ważna, pozwala na szybsze reakcje w samochodzie.

- Jednak prawdopodobnie realizacja programu na ten sezon nie pozostanie bez wpływu na Twoje życie prywatne, choćby na ilość wolnego czasu, możliwości wypoczynku...

- Na krótki wypoczynek na pewno czas znajdę. A nawet jeśli nie, to nie jest dla mnie najważniejsze. Udział w rajdzie, mimo że to także ciężka praca, może przynieść tyle satysfakcji, ile niejeden wypoczynkowy wypad w przyjemne miejsce. Będę starał się to pogodzić z resztą obowiązków. Jest zimowa sesja egzaminacyjna i zobaczymy, jak mi się to uda.

razie dostaliśmy możliwość wykonania fajnej, bardzo pociągającej, ale i trudnej pracy.

- Czy ta propozycja zmieniła Twoje spojrzenie na to, czym sport samochodowy może być w Twoim życiu?

- Coś musiało się zmienić – podejście do przygotowań do rajdu. Nie zmienia się to, że chcę jeździć dla własnej satysfakcji, że ma mi to sprawiać przyjemność. Myślę, że dobre przygotowanie jeszcze bardziej zachęci mnie do szybkiej jazdy. Dotąd do rajdów podchodziłem z większym luzem. Nie przejmowałem się za bardzo. Jeśli jazda sprawiała

ale każdy krok do przodu będzie mnie cieszył: progres w jeździe samochodem, dobre wyniki czy możliwość udziału w bardziej wymagających imprezach.

- Jak Twoja rodzina przyjęła już nie tyle zainteresowanie sportem samochodowym, ale fakt, że ta pasja przechodzi na bardzo poważny, wyczynowy poziom mistrzostw kraju?

- Rodzice wydają się szczęśliwi, mam nadzieję, że są ze mnie dumni. Na pewno są moimi najwierniejszymi kibicami. Na większość imprez jeżdżą ze mną. Cały czas czuję wsparcie z ich strony.

- Czy masz swój sportowy wzorzec, idola, z którego osiągnięć chciałbyś czerpać inspirację?

- Nie, nie mam nikogo, kogo plakat wisiałby u mnie w pokoju na ścianie. Z każdego wybitnego kierowcy można czerpać przykład, wyszukać jego najbardziej pozytywne cechy i naśladować je. Czy to będzie perfekcyjność Sebastiena Loeba czy żywiołowe podejście Petera Solberga – w każdym widzę jakiś pozytywny aspekt, który mi się podoba i który cenię, ale czy mam ich wprost naśladować – chyba nie. Jest wielu kierowców, których podziwiam, których jazda mi się podoba.

- Masz swoje ulubione rajdy – czy to z czasów, kiedy byłeś kibicem czy z okresu, gdy mogłeś już w nich brać udział jako zawodnik?

- Dla mnie jako chłopaka najciekawsze były zawsze wyprawy na Dolny Śląsk, do Zagórza, w okolice Rajdu Elmot czy rozgrywanego tam jeszcze jakiś czas temu Rajdu Polski. Wtedy dla mnie samochody rajdowe czy strefy serwisowe były ważne i interesujące, ale nie mniej przyjemna była rekreacyjna strona tych wyjazdów. A wśród rajdów, w których brałem udział, nie było aż tak wielu, żeby się powtarzały i mógłbym któryś polubić bardziej od innych.

- Może więc marzysz o rajdzie, w którym chciałbyś wystartować?

- W ubiegłym roku pojechałem z paczką znajomych camperem obejrzeć ostatni rajd Finlandii. Bardzo spodobały mi się tamtejsze odcinki specjalne. Widziałem, że jazda po tych fińskich szutrach musi sprawiać ogromną przyjemność. Kiedyś chciałbym w tym rajdzie wziąć udział i wierzę, że jest na to szansa.

- Czy udział w takim rajdzie, eliminacjach Mistrzostw Świata, nazwałbyś swoim sportowym marzeniem? Czy Twoje pragnienia sięgają dalej?

- Udział w tej imprezie nie jest aż takim wielkim wyróżnieniem dla zawodnika. Zależy bardziej od tego, czy uda się zgromadzić budżet na start. Może to nie jest łatwe, ale też nie tak trudne, jak dotarcie do mety na dobrym miejscu czy ukończenie całego sezonu z dużą liczbą punktów. Dziś moje pragnienia sięgają dobrych wyników w Mistrzostwach Polski. Z czasem może będą rosnąć. Na razie o tym nie myślę.

- A o czym marzy nie zawodnik, tylko 21-letni, młody człowiek?

- Mam tyle ciekawych pomysłów, które przychodzą mi do głowy, że gdybym je

zaczął wymieniać, nie starczyłoby miejsca w pamięci dyktafonu. Począwszy od jednego domu w górach i drugiego w jakimś ciepłym miejscu...

- Jak relaksujesz się, spędzasz wolny czas? Aktywnie czy raczej leniuchując?

- Pomysłów na spędzanie wolnego czasu mam dużo więcej niż wolnego czasu. Fajne zajęcie zawsze się znajdzie, niezależnie czy jestem w Krakowie, gdzie studiuje, czy w Bielsku.

- Na koniec wyjaśnij proszę, skąd wziął się Twój pseudonim – „Siemanko”.

- Ta ksywa ma długą historię: miałem jakieś 13-14 lat i wyjechałem na obóz snowboardowy z klubu, z kolegami,

którzy już dłużej jeździli. Grupa była bardzo sympatyczna. A ja wpadłem na pomysł, że będzie zabawnie, jak zamiast „cześć” na przywitanie będę mówił „siemanko”. Niektórych tym wręcz irytowałem, ale nie robiłem tego specjalnie. To była taka młodzieńcza głupota. Tak też to do mnie przyłgnęło. Najpierw w klubie snowboardowym, a potem rozniosło się szerzej. Mnie też zaczęło się to podobać i zostało.

- Dziękuję za rozmowę. Ponieważ Twoje 21. urodziny wypadają dokładnie w drugim dniu pierwszej eliminacji RSMP w tym roku - Rajdu Lotos Baltic Cup - życzę Ci nie tylko udanego debiutu na trasach rajdowych Mistrzostw Polski, ale udanego całego sezonu.



Wojtek Chuchała

urodził się 19 lutego 1989 roku w Bielsku-Białej. Przygodę ze sportem samochodowym zaczął w 2007 roku od pierwszych, amatorskich prób. W 2008 roku startował w imprezach popularnych z Damianem Sytym. Za kierownicą Opla Astry GSI zdobył licencję niezbędną, by w kolejnym roku rozpocząć pełny cykl startów w Rajdowym Pucharze Polski. Jeżdżąc Peugeotem 206 RC klasy N3 zajął na koniec sezonu 6. miejsce w klasyfikacji generalnej. W tym czasie rozpoczął współpracę z pilotem Ryszardem Ciupką, którą kontynuuje do dziś. W ubiegłym roku, tym razem za kierownicą A-grupowej Hondy Civic Type-R, sezon startów w RPP zakończył jako jego zwycięzca. W tym roku będzie jeździł w barwach Lotos Subaru Poland Rally Team. Reprezentuje Automobilklub Beskidzki.

Przygotowania czas zacząć

Stara kolarska maksyma mówi, że wyścigi wygrywa się zimą. Chodzi o to, że kto wcześniej rozpocznie przygotowania do sezonu i solidniej przepracuje na treningach zimą, ten może liczyć na dobre wyniki latem.





Przygotowania do sezonu rozpoczęły już jeden z najlepszych polskich kolarzy górskich Przemysław Ebertowski z klubu kolarskiego Subaru Trek Gdynia. Po niezwykle udanym roku 2010, gdzie wygrał kwalifikacje krajowe do Mistrzostw Świata w maratonie, reprezentował Polskę na światowym czempionacie w St-Wendel w Niemczech, zdobył drugie miejsce w Pucharze Polski w maratonie MTB i z dużą nadzieją patrzy w przyszłość. Treningi rozpoczął już w połowie listopada. Na początek były to zajęcia ogólnorozwojowe: marszobieg, siłownia, ćwiczenia równoważne oraz dwa razy w tygodniu przejażdżki na rowerze. Po świętach treningi nabrały wyraźnego tempa. Przemek trenuje pięć razy w tygodniu po 3-4 godziny dziennie. Głównie są to treningi rowerowe w terenie. Czasem, gdy pogoda jest wyjątkowo nieprzyjemna, a ulice są skute lodem, wsiada na trenażer, który tak naprawdę kupił całkiem niedawno. Od tego roku wszystko zostało podporządkowane rowerowi i realizacji wyznaczonego celu. Przemysław Ebertowski poważnie myśli o medalu Mistrzostw Polski w olimpijskiej konkurencji cross country oraz w maratonie. Kolarz z Gniewina pierwszy raz znalazł się w takiej sytuacji, że problemy finansowe, z jakimi boryka się od lat, nie są aż tak duże. Dzięki temu może się teraz skupić na realizacji swoich marzeń.

W przygotowaniach do sezonu ważną rolę odgrywa kontrola postępów. Przemek otoczony jest opieką właściwych ludzi, którzy regularnie sprawdzają czy treningi idą właściwym torem. Pod koniec grudnia przeprowadzono test z pomiarem mocy, który wypadł nadspodziewanie dobrze. Poprawa w stosunku do ubiegłego roku jest bardzo duża. W po-

łowie stycznia Przemek przeszedł badania medyczne i wydolnościowe w Instytucie Sportu w Warszawie - pod kierunkiem trenera kadry narodowej Andrzeja Piąta. Ten test również wypadł bardzo obiecująco. Dlatego przed sezonem trzeba będzie się zastanowić czy realizować obrany przed rokiem program startów w maratonach MTB, czy walczyć o najwyższe cele. Czasu do igrzysk w Londynie nie zostało już dużo.

Bieżące informacje z przygotowań Przemka Ebertowskiego (Subaru Trek Gdynia) ukazują się regularnie na jego stronie www.ebertowski-mtb.pl - zachęcamy do odwiedzin.



Subaru wokół Bałtyku

Czytelników „Plejad” nie trzeba przekonywać, że Subaru sprawdza się w każdej sytuacji. Szczególne własności samochodów spod znaku „Plejad” ujawniają się w trudnych warunkach drogowych, a już szczególnie gdy brakuje przyczepności, nawierzchnia jest niepewna, a droga kręta. To wiemy wszyscy, zatem spróbujmy podejść do sprawy z drugiej strony.



Czy Subaru zyska uznanie kierowcy i pasażerów także przy długich przebiegach i wręcz w zbyt idealnych warunkach drogowych, tam gdzie bliska nam radość z jazdy jest zjawiskiem wręcz politycznie niepoprawnym? Powiecie Państwo, że takie sytuacje w przyrodzie nie występują, bo przecież jazda Subaru cieszyć będzie każdego. Być może, ale są jednak kraje, w których samochód jako taki traktowany jest jako zło, i to wcale nie tak bardzo konieczne. Co ciekawe, kraje te leżą bardzo niedaleko, raptem kilkaset kilometrów stąd, po drugiej stronie Bałtyku. Tymczasem tuż obok, w „kontynentalnej” części Europy samochód jest integralnym elementem gospodarki, a zatem nie do pomyślenia jest rugowanie go z życia publicznego. No i jest jeszcze Polska – kraj dziwny, w którym samochody są cenione a czasami wręcz uwielbiane, ale nie do

tego stopnia by im (i ich właścicielom) ułatwić życie np. budując rozsądną sieć drogową. Jest więc co porównywać. Właśnie taką próbę postanowili wykonać zeszłego lata dziennikarze Radia Gdańsk. Wyprawa dookoła Bałtyku, 9 krajów w 9 tygodni. No, może nie całkiem dookoła, bo zrobiono spory „skrót” promem przecinając morze mniej więcej w połowie. Mimo wszystko radiowi dziennikarze: Włodzimierz Raszkiewicz, Hanna Wilczyńska-Toczko, Kamil Wicik i Marek Lesiński pokazali jak żyją mieszkańcy Litwy, Łotwy, Estonii, Rosji, Finlandii, Szwecji, Danii, Niemiec, ale także odwiedzili wybrane i nieco mniej znane miejsca polskiego Wybrzeża. Wyprawa relacjonowana była prawie na żywo, co tydzień w audycji publicystycznej dyskutowano o wybranych problemach społeczno – gospodarczych, występujących w każdym z kra-

jów. W czasie wyprawy dziennikarze pokazywali, jakie znaczenie dla odwiedzanych krajów ma Bałtyk. Czy lepiej wykorzystują nadmorskie położenie, czy też podobnie jak Polska odwracają się do morza plecami? Oprócz morskich akcentów dziennikarze poszukiwali polskich akcentów w odwiedzanych krajach.

Jak się Państwo domyślicie, tym, co wiązało ową wyprawę z Subaru był samochód – wybrano Legacy kombi z silnikiem BOXER DIESEL. W końcu Outback 3,6 ani Forester nie były potrzebne, bo pora była zdecydowanie letnia, a trasa wiodła przeważnie głównymi drogami, na których nawet napęd czterech kół mógł się wydawać przesadą.

Czy zatem Subaru sprawdza się także tam, gdzie jeździ się wręcz przesadnie spokojnie, a drogi nie stawiają przed autem żadnych wyzwań? A poza tym, jak właściwie jeżdżą kierowcy w krajach, które leżą tak blisko siebie? Czy widać w tym względzie różnice, czy występują jakieś szczególne zwyczaje, wymagania, lub lokalne uwarunkowania? Przedstawiając Państwu elementy wyprawy gdańskich dziennikarzy radiowych, skupimy się właśnie na zagadnieniach samochodowo – komunikacyjnych. Poszczególne etapy wyprawy przedstawimy w kolejnych wydaniach „Plejad” tak, abyście mogli odpowiednio przygotować się do swojej wyprawy wakacyjnej wokół Bałtyku, jeżeli kraje nadbałtyckie, Skandynawia lub po prostu Polska i okolice, wydadzą Wam się atrakcyjne.



Trasa



Szwecja

- Sztokholm ► Karlskrona
- Helsinborg ►

Dania

- Helsingor ► Kopenhaga ► Odense ►



Niemcy

- Flensburg ► Kilonia ► Lubeka ►



Polska

- Świnoujście ► Szczecin ►
- Borne Sulinowo ► Kołobrzeg
- Tczew ► **GDAŃSK** ►



Finlandia

- Helsinki ► Turku ►

Rosja

- Sankt Petersburg ►



Estonia

- Vosu ► Tallin ► Tartu ► Kunda ►



Łotwa

- Ryga ► Jurmala ► Sigulda ►



Litwa

- Troki ► Wilno ► Ciechanowiszki
- Możejki ► Palnga ►



Aquaplaning

– kiedy natura pokazuje swą siłę

Chociaż to dopiero początek roku, Ca śnieżna zima jeszcze nie dała o sobie tak do końca zapomnieć, wraz z pierwszymi roztopami przyszedł czas, aby wspólnie przyjrzeć się - bardzo ważnemu z punktu widzenia naszego bezpieczeństwa na drodze - zjawisku. Lepiej to zrobić zanim powstające jak grzyby po deszczu dziury w jezdniach po brzegi wypełni topniejący śnieg. Zanim we wszystkich koleinach - zwanych szumnie polskimi drogami - będą płynąć rzeki powstałe w wyniku wiosennych deszczy - warto poświęcić chwilę na zrozumienie czym jest zjawisko aquaplaningu. Zwolennikom czystości naszego języka z pewnością przypadnie bardziej do gustu słowo akwaplanacja czy też poduszka wodna. Osobom

lubiącym zaś lingwistyczne wycieczki wpadnie również w ucho słowo hydroplaning. Wszystkie te określenia stosuje się zamiennie. Często w różnego rodzaju wypowiedziach ekspertów, policjantów, teoretyków ruchu drogowego pojawia się ten temat w kontekście potencjalnych lub realnych problemów z przyczepnością samochodu. Czym tak naprawdę jest i jak sobie radzić z tym niepożądanym i bardzo groźnym zjawiskiem? Kiedy występuje? A może czasami sami jesteśmy jego sprawcami? Zobaczmy.

Na początek zacznijmy od definicji. Aquaplaning - to w motoryzacji zjawisko utraty przyczepności podczas jazdy, spowodowane tworzeniem się warstwy wody pomiędzy asfaltem a oponą.



Jak dochodzi do zjawiska aquaplaningu



Aquaplaning jest zależny od szybkości, głębokości i konstrukcji bieżnika oraz głębokości filmu wodnego, po którym porusza się opona.

Gdy opona (z różnych przyczyn) nie jest w stanie odprowadzić wystarczającej ilości wody gromadzącej się przed nią w postaci fali - powstaje tzw. klin wodny. Dzięki temu zjawisku znajdzie się on pomiędzy wspomnianą oponą a jezdnią, co w sposób radykalny zmniejszy sterowność samochodem, a jednocześnie zwiększy efektywność hamowania. Odczucie kierowcy w trakcie aquaplaningu jest zbliżone do tego doświadczanego podczas jazdy po lodzie. Czy i ja mogę się z tym spotkać w codziennej jeździe? Oczywiście, że tak i to częściej niż nam się wszystkim wydaje. Podczas pracy w Szkole Jazdy Subaru bardzo często miałem okazję obserwować zdziwienie uczestników rozpoczynających szkolenie I stopnia, gdy w części teoretycznej popartej filmem



instruktażowym prezentowany był przykład zachowania się samochodu w specjalnie do tego przygotowanej rynnicy aquaplaningowej. Co dla Niemców czy Austriaków jest wybudowanym na potrzeby szkoleniowe modułem treningowym, w Polsce jest koleinową codziennością. Co na nim było widać? Otóż był to wjeżdżający w sztucznie stworzoną, długą oraz stosunkowo głęboką kałużę (tylko i aż 1 cm). Prędkość 80 km/h, samochód bez jakichkolwiek systemów elektronicznych wspomagających kierowcę. Ujęcie rozpoczyna się od planu ogólnego, gdzie widać jak samochód ginie wręcz w ogromnych pióropuszcach wyrzucanej spod kół wody. Rozpoczyna się właściwa scena. Pokazane są zegary samochodu na których widać dobitnie, jak pomimo dodawanego gazu prędkość

utrzymuje się praktycznie na niezmiennym poziomie, a obroty z każdym naciśnięciem prawego pedału znacząco wzrastają. Odczucie to niemal w 100% odpowiada temu, gdy nasze sprzęgło przestało pracować. Co w tym takiego groźnego? Oglądajmy film dalej. Jakież było zdziwienie uczestników, obserwujących „od środka” to symulowane zdarzenie. Największym zaskoczeniem jest zawsze moment, w którym dla celów szkoleniowych instruktor podczas jazdy na wprost zaczyna kręcić kierownicą. Aby wzmocnić przekaz, robi to do skrajnych położenia kierownicy, od prawej do lewej i z powrotem. Co dzieje się wtedy z samochodem? Nic, absolutnie żadnej reakcji samochodu! Koła skręcają się raz za razem, jednak auto niczym nie wzruszone sunie po linii prostej. Pokonując

kolejne metry część kierowców mogłaby przypuszczać, że jest to tylko okazja do dobrej zabawy w przestraszenie pasażera. Niestety fizyka nie zna się na żartach. Kręcenie kierownicą w takiej sytuacji może spowodować poważne konsekwencje. Z premedytacją instruktor kończy jazdę (wyjeżdża z kałuży) na skręconych kołach. Efekt? W mgnieniu oka znajduje się na przeciwnym pasie ruchu, a wilgotne opony nie mogą zapewnić pełni przyczepności - powodują uślizg tylnej osi. Komentarz jest zbędny.

Czy z aquaplaningiem można walczyć? Tak, choć nie dosłownie. Naszym zadaniem jako kierowcy jest prewencja poprzez minimalizację ryzyka jego wystąpienia. Ryzyko pojawienia się tego zjawiska rośnie wraz ze wzrostem pręd-



kości z jaką się poruszamy, grubości filmu wodnego utrzymującego się na asfalcie czy w końcu gorszego stanu naszego ogumienia (niższa głębokość bieżnika lub jego zabrudzenie). Przede wszystkim powinniśmy nieustannie pamiętać o dostosowywaniu prędkości naszego samochodu do warunków, jakie panują na drodze. Jadąc w deszczu, unikamy miejsc gdzie gromadzi się woda, a także jej cieków. Podobnie w sytuacji suchej jezdni: widząc kałuże staramy się je ominąć, a jeśli nie jest to możliwe - zmniejszamy prędkość i próbujemy pokonać je z kołami na wprost, unikając gwałtownych manewrów zarówno pedałami jak i kierownicą. Dlaczego? Po pierwsze - oddalamy ryzyko wystąpienia tego zjawiska jadąc wolniej. Po drugie - przejeżdżając przez nie na wprost, nawet jeśli ono się pojawi - uślizg będzie w kierunku jazdy (mniej groźny). Po trzecie - jazda w łuku, o czym wspominaliśmy już wielokrotnie na naszych łamach sprawia, że na opony zaczyna działać siła boczna. Zaczynają one pracować, podwijając się pod felgę. Im wyższy profil naszej opony oraz większa jest ta siła (większa prędkość w zakręcie czy mocniej skręcone koła) - tym bardziej opona się odkształca. Jakie ma to dla nas znaczenie? Otóż, bardzo prawdopodobne jest praktycznie cał-

kowite „zamknięcie się” części rowków, których zadaniem jest odprowadzanie wody spod kół. W takim przypadku próba pokonania kałuży w łuku zakończy się już na wstępie spektakularnym poślizgiem przedniej osi (podsterowność), a co za tym idzie bardzo groźną sytuacją drogową. Znowu wracamy do tematu tak często poruszanej odpowiedniej obserwacji drogi, wystarczająco daleko, abyśmy mieli czas na przygotowanie się do manewru. Dajmy sobie oraz innym uczestnikom ruchu szansę na bezpieczeństwo na drodze.

A co się dzieje jeśli kałuża zdaje się nie mieć końca, jak to bywa w koleinach? Jeśli przyjdzie nam się z nimi zmierzyć, oczywiście w miarę możliwości, jedziemy po „szczytach asfaltu”, utrzymując nasze koła z dala od rynien wypełnionych wodą. Jeśli już wjechaliśmy w koleiny - utrzymujemy stałą prędkość i kontrolując odległość od poprzedzających pojazdów pod żadnym pozorem nie staramy się z nich wyjeżdżać. Jeśli zmusi nas do tego sytuacja, manewr wykonujemy delikatnym ruchem kierownicy (niewielki kąt), czekając aż opona złapie nieco przyczepności. Unikniemy w ten sposób ryzyka niebezpiecznego destabilizowania samochodu (tak jak opisywałem to przy okazji filmu szkoleniowego), wynikającego z naglej zmiany przyczepności na zbyt mocno skręconych kołach. Mogłoby to spowodować nagle, agresywne szarpnięcie całym samochodem, co w konsekwencji naraziłoby nas na poślizg lub wypadnięcie z drogi, a w skrajnych przypadkach i w najgorszej z możliwych sytuacji na drodze - dachowanie.

W całej tej grze z fizyką cały czas przewijają się nam stwierdzenia dotyczące opon. Mają one oczywiście kluczowe

Kierunek odprowadzania wody



Jedynie woda z barków opony jest odprowadzana przez rowki poprzeczne. Największa część wody spod opony jest wyrzucana przez kanały podłużne.



znaczenie. Dobre opony, uznanych producentów mogą w sposób zdecydowany podnieść nasze bezpieczeństwo. Nie dajmy się jednak przekonać, że całkowicie nas uchronią przed aquaplaningiem. Niezależnie od tego jakiego typu oponę wybierzemy i tak, jako kierowcy, będziemy mieć do czynienia z aquaplaningiem. Istotne dla nas jednak będzie – przy jakiej prędkości dojdzie do tego zjawiska. Wiodący producenci inwestują ogromne środki w badania i rozwój proponując bardziej efektywne rozwiązania w tym zakresie. Pewne prawidłowości są jednak niezmiennie. Pierwszą z nich jest kwestia zależności między szerokością opony a podatnością na wystąpienie aquaplaningu. Im szersze posiadamy opony tym wcześniej (przy mniejszej prędkości) stracimy przyczepność. Co do zasady węższe opony, z racji konieczności odprowadzenia mniejszej ilości wody są mniej podatne na to zjawisko. Pamiętam ogromne zdziwienie dwóch uczestników szkolenia, które prowadziłem kiedyś na Torze Kielce. Obaj przyjechali na szkolenie samochodami za które musieli zapłacić co najmniej po 300.000 zł. Ich auta były dosłownie „naszpikowane” niezliczonymi systemami wspomagającymi kierowcę, jak również posiadały doskonałe opony segmentu UHP (Ultra High Performance). Rzeczywistość jest jednak brutalna. Fizyki nie interesuje ile wydaliśmy na auto. Podczas ćwiczeń praktycznych z hamowania awaryjnego jak sami później przyznali, przeżyli prawdziwy szok. Trening polegał na próbie jak najszybszego zatrzymania samochodu na polewanej wodą drodze. Samochody opisanych przeze mnie wyżej kursantów zatrzymywały się - przy prędkości ok. 80 km/h - na dystansie większym o około 20 metrów niż filigranowej kursantki z tej samej grupy, która prowadziła zwykające auto. Różnica w masie samochodów była nieznaczna, w szerokości opon była wręcz potężna! Warto

być świadomym tej zależności. Zanim podejmiemy decyzję o wyprzedzaniu bo przecież ten „maruda” wlekący się niemiłosiernie ma dużo słabszy samochód ode mnie.

No dobrze, mamy już nasze dobre opony. Wiemy czym jest i jak powstaje aquaplaning. W codziennej jeździe dopasowujemy prędkość do warunków na drodze, nauczyliśmy się obserwować drogę i rozsądnie dobieramy tor jazdy minimalizując ryzyko wystąpienia tego zjawiska. Czy to już wszystko co powinniśmy wiedzieć aby spokojnie podróżować bez niemiłych niespodzianek? Aby tak było trzeba wspomnieć jeszcze o jednej bardzo istotnej kwestii. O czymś, co bagatelizowane jest przez zdecydowaną większość kierowców. Sami odpowiedźmy sobie na pytanie czy zaliczamy się do tej grupy. Mówię o systematycznej dbałości o odpowiednie ciśnienie w oponach. No teraz to już „gość” przesadził! Przecież gdy zmieniam opony na wiosnę i jesień, to wulkanizatorzy pompują nam koła. A tak w ogóle to nic takiego się przecież nie stanie jak będą różnice. Takie stwierdzenie pokutuje niestety w umysłach kierowców. Ma ono wiele aspektów, a dzisiaj być może uda mi się przekonać niedowiarków patrząc przez pryzmat ryzyka pojawienia się aquaplaningu. Aby nie być posądzonym o tendencyjną opowiadankę posłużę się wynikami niezależnych ba-

dań przeprowadzonych przez niemieckie ADAC – instytucję o niepodważalnej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wizualizacja obok doskonale ukazuje jak utrata ciśnienia dramatycznie zwiększa ryzyko pojawienia się aquaplaningu. Widzimy, że w tych samych warunkach, przy tej samej prędkości, przy użyciu tego samego samochodu i opony spadek ciśnienia z 2 do 1,5 bara powoduje aż 50% spadek powierzchni przyczepności opony z asfaltem! Jako instruktor, bardzo lubię obserwować co dzieje się dookoła. Patrząc jaką kto ma pozycję za kierownicą, jakie i w jakim stanie posiada opony, jak trzyma kierownicę – ot takie skrzywienie zawodowe. Przyglądając się kołom więcej niż często widzę nienaturalnie odkształcone, niedopompowane opony. Zachęcam do sprawdzania ciśnienia! Obecnie niemal na każdej większej stacji dostępne są nieodpłatnie kompresory. Pytanie tylko czy dostępny ogólnie manometr jest sprawny. Jeśli kogoś z Państwa udało mi się przekonać, że warto to robić polecę zakup niewielkiego elektronicznego manometru, który zawsze zmieści się w samochodzie a da nam pewność pomiaru. Kolejny gadżet dla faceta? Może tak, a może najzwyczajniej w świecie proste narzędzie wpływające na nasze bezpieczeństwo. Pytanie tylko czy zabiegani znajdziemy czas oraz chęci aby z niego skorzystać? Szerokiej drogi.



Kolejna gwiazda „Plejad”

„Plejady” kojarzą się z gwiazdami - to oczywiste. Nic więc dziwnego, że Subaru Import Polska wspiera jedną z najlepszych polskich załóg żeglarskich – Macieja Grabowskiego i Łukasza Lesińskiego - startującą w prestiżowej, olimpijskiej klasie Star.

Po Igrzyskach Olimpijskich w Pekinie Maciej Grabowski podjął poważną decyzję o zmianie klasy, z Lasera postanowił przesiąść się na najbardziej prestiżowego i najtrudniejszego spośród regatowych jachtów olimpijskich – Stara. W drugiej połowie 2009 r. zawodnik otrzymał nową łódkę klasy Star (kadłub produkcji Andrea Folli), a cały rok 2010 był już poświęcony na systematyczne treningi i na zawody przygotowujące załogę (załogantem Macieja Grabowskiego został Łukasz Lesiński) do rozpoczynającego się w połowie roku 2011 cyklu zawodów eliminacyjnych przed IO 2012 w Londynie. Już w roku 2010, niejako w trakcie przygotowań, załoga Grabowski/Lesiński zajęła 12. miejsce w odbywających się we Włoszech Mistrzostwach Europy klasy „Star” (na ponad 130 załóg) oraz zajęła 2. miejsce w reaktywowanych po 39 latach Mistrzostwach Polski klasy Star, tuż za utytułowaną już załogą Kusznierewicz/Życki. Wydaje się, że właśnie między tymi załogami rozegra się bój o jedno narodowe miejsce w tej klasie w polskiej ekipie olimpijskiej na londyńskie igrzyska.

W listopadzie 2010 r. załoga Macieja Grabowskiego podpisała kolejną już umowę współpracy z Subaru Import Polska i otrzymała luksusowy „holownik” w postaci nowego Outbacka 2.0D. A oto jak zawodnicy wypowiadają się o współpracy z Subaru i o samochodzie:

„Cieszymy się bardzo, że Subaru, firma o tak uznanej marce i prestiżu postanowiła zaangażować się w projekt żeglarskiej kampanii olimpijskiej i wspierać naszą załogę. Subaru oprócz naturalnego, wydawać by się mogło, zaangażowania w sport motoryzacyjny od

dwóch lat wspiera żeglarstwo w Polsce. Do tychczas były to regaty cyklu Polish Match Race. Razem z naszą załogą Subaru Import Polska wkracza w świat żeglarstwa olimpijskiego i to tego najbardziej prestiżowego. Klasa »Star« w której razem z Łukaszem od roku startujemy jest bowiem najstarszą z kategorii olimpijskich i w 2011 roku będziemy obchodzili już 100. rocznicę jej powstania. Poza faktem pozyskania tak poważnego partnera w naszej drodze do Igrzysk 2012 roku w Londynie istotne jest również, że dzięki tej współpracy będziemy mogli bezpiecznie i komfortowo podróżować »w stronę Londynu«. Nie bez znaczenia jest także fakt, że razem z Łukaszem już wcześniej byliśmy fanami marki i obaj także na co dzień jeździliśmy także autami tej firmy». Zawodnicy podkreślają, że komfortowy i solidny samochód holujący półtonową przyczepę z łódką oraz przewożący wyposażenie jest nie do przecenienia w tym sporcie. Oceniają, że w sezonie, dojeżdżając na zawody i treningi, przejeżdżają w ten sposób po całej Europie ok. 80 000 km. W poprzednim sezonie również korzystali z Subaru z silnikiem Diesla i intensywnie eksploatowane auto nie uległo żadnej awarii. Zużycie oleju napędowego, w czasie holowania wynosiło zazwyczaj ok. 9 l/100 km. W wielu przypadkach bardzo przydał się napęd 4x4.

Rozmowa z Maciejem Grabowskim

„Plejady”: Jest Pan człowiekiem wszechstronnym – z wykształcenia finansistą i marketingowcem, z zamiłowania żeglarzem, zdobywcą wielu tytułów i nagród.

Czy żeglarstwo to hobby czy Pana praca?

Maciej Grabowski: Rzeczywiście, jeszcze

kilkanaście czy nawet kilka lat temu nie przyjmowałem, że mogę zostać zawodowym sportowcem. Były studia, perspektywa dobrej, stabilnej pracy, w sumie przyszłość rysowała się mniej więcej tak jak u większości młodych ludzi, studentów. No, ale był też sport, marzenia o sukcesach, choć bycie profesjonalistą - zarabianie tym na życie, wydawało się nierealne. Wydaje się, że myśl o poświęceniu się w 100% sportowi przyszła wraz z sukcesami na tym polu. Okazało się, że przez trzynaście lat byłem w Polsce najlepszym zawodnikiem w klasie „Laser”. No i igrzyska olimpijskie – trzy razy byłem reprezentantem Polski na tej imprezie, a to oznacza już bardzo wiele. Jest to naprawdę coś wyjątkowego. Taki szczyt sportowej satysfakcji, nawet gdy nie zostaje się mistrzem olimpijskim. Były też inne sukcesy i to niemałe.

Przejście do klasy „Star” i związane z tym już całkowite, profesjonalne zaangażowanie było więc już kwestią poważnej decyzji – czy podjąć sportowe, ale i organizacyjne oraz finansowe wyzwanie na najwyższym poziomie? Zresztą pojawił się też dodatkowy aspekt – przez wiele lat nie było pola, na którym mógłbym zmierzyć się sportowo z Mateuszem Kusznierewiczem. A klasa „Star” daje taką możliwość, on przesiadł się z Finna na Stara cztery lata wcześniej. No więc teraz (a właściwie półtora roku temu) klamka zapadła – jestem stuprocentowo profesjonalnym żeglarzem, a moim celem jest bycie najlepszym na świecie w klasie „Star”.

„P”: Trzynaście lat krajowej dominacji w „Laserze” to bardzo wiele. Jak



osiągnięcie sportowe było jednak dla Pana najważniejsze?

M.G.: Bez wątpienia złoty medal Mistrzostw Europy w roku 2001. To był zresztą dość nieoczekiwanie mój bardzo dobry sezon, chociaż właśnie wtedy kończyłem studia, nie trenowałem tak jak powinienem z braku czasu i w gruncie rzeczy nie liczyłem na wiele. Co gorsza, krótko przed tymi Mistrzostwami Europy zostałem zdyskwalifikowany na Mistrzostwach Świata

i wykluczony z imprezy. Do Mistrzostw Europy podszedłem więc na luzie i w rezultacie nie dałem konkurentom żadnych szans. To było bardzo satysfakcjonujące, a gdy doliczyć sukcesy podczas innych zawodów plus naprawdę dobre wyniki na studiach – to był rzeczywiście dobry rok!

„P”: *Czyżby więc także i w żeglarskim najwaźniejsze było nie tyle bezpośrednie wytrenowanie, co nastawienie psychiczne*

i pewnego rodzaju luz, czy głód pływania?

M.G.: Bez wątpienia tak, najwaźniejsze jest nastawienie psychiczne, bo nerwami można więcej zepsuć niż zyskać. Ale z drugiej strony bez podstaw treningowych wiele się nie wywalczy. Obecnie poświęcamy na trening i zawody ok. 320 dni w roku. Oczywiście to są także dojazdy na imprezy, ale też zorganizowane treningi, np. w grupach z wybranymi zawodnikami, najlepiej na takich akwenach, gdzie o konkretnej porze

Załoga: Maciej Grabowski / Łukasz Lesiński



Maciej Grabowski urodził się 2 marca 1978 r. w Gdyni. Żeglowanie rozpoczął w wieku 8 lat na łódce klasy Optimist. Od roku 1993 do 2008 startował w olimpijskiej klasie Laser. Jego najważniejsze osiągnięcia sportowe w tym okresie to: złoty medalista Mistrzostw Europy, srebrny medalista Mistrzostw Europy, dwukrotnie brązowy medalista Mistrzostw Europy, Mistrz Świata Studentów, złoty medalista Letniej Uniwersjady, 21-krotny mistrz

Polski, Mistrz Niemiec, Mistrz Szwecji, Mistrz Nowej Zelandii.

Od 1996 roku członek kadry olimpijskiej.

Reprezentant Polski na Igrzyska Olimpijskie w 2000 roku (Sydney), 2004 roku (Ate-ny) i 2008 roku (Pekin).

Ponadto Maciej Grabowski został w 2007 roku uhonorowany prestiżową nagrodą im. Leonida Teligi przyznawaną przez miesięcznik „Żagle” najlepszemu żeglarzowi mijającego sezonu w Polsce. Pełna lista

nagród i wyróżnień Macieja Grabowskiego jest bardzo długa.

Jest też członkiem Komisji Zawodniczej Polskiego Komitetu Olimpijskiego oraz sternikiem jachtowym.

Pomimo tak intensywnego zaangażowania sportowego, Maciej Grabowski jest absolwentem podyplomowego studium Marketingu Sportu SGH w Warszawie, a wcześniej ukończył z wyróżnieniem studia magisterskie na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego (Finanse i Bankowość) oraz studium Szkoły Giełdowej SGH w Warszawie. Natomiast obecnie jest studentem studiów podyplomowych Marketingu Sportu-SGH Warszawa. Interesuje się też windsurfingiem, narciarstwem, historią i polskim rynkiem kapitałowym.

Łukasz Lesiński urodził się 3 lipca 1984 r. Pływanie rozpoczął w wieku 10 lat od klasy Optimist. Zdobył w niej m.in. drużynowe Mistrzostwo Polski i mistrzostwo Okręgu Pomorskiego. Następnie startował w klasie Laser i zajmował się też windsurfingiem, ostatnio startował w klasie „Słalom Windsurfing”.

Obecnie przygotowuje się do igrzysk olimpijskich w Londynie w 2012 w klasie STAR wraz z Maćkiem Grabowskim.

Jest sternikiem jachtowym.

roku są najlepsze warunki żeglarskie. Oraz, co jest wyjątkowo ważne w klasie „Star”, zbieranie doświadczenia i nauka strojenia łódki do każdych możliwych warunków.

„P”: Porozmawiajmy więc o samej łódce klasy „Star” i o tym co się właściwie w niej stroi.

M.G.: Star to siedmiometrowa łódka kilowa z jednym bardzo wysokim masztem (10 m) i dwoma żaglami o bardzo dużej jak na tę łódkę powierzchni. Nasz nowy kadłub, który jeszcze poznajemy, pochodzi z wytwórni Andrea Folli we Włoszech. Chociaż są różne możliwości, postanowiłem, by kadłub, ze względu na nasze jeszcze niewielkie doświadczenie, był rozwiązaniem uniwersalnym, zapewniającym najlepsze osiągi w różnych warunkach, a nie wyspecjalizowanym do określonych zadań. Zależy to po części od kształtu

kadłuba (te różnice są minimalne) oraz od kształtu i rozkładu masy oraz powierzchni kila. Ten ponad czterystukilogramowy „obciążnik” w kształcie płetwy mocowany pod łodzią wykonywany jest niezwykle precyzyjnie na obrabiarkach numerycznych.

Gdy już mamy konkretny kadłub z dobranym do niego kilem, pozostają jeszcze maszt i żagle. Maszt to konstrukcja ze stopu aluminium, o różnej sprężystości (podatności) odpowiednio dobranej do łodzi, warunków i do preferencji zawodników.

I wreszcie żagle. Zamawia się je w jednej z kilku wyspecjalizowanych firm, i można wybrać żagle skonstruowane optymalnie dla wiatrów lekkich, bardzo mocnych, albo uniwersalne. Ja postanowiłem, że pływać będziemy, przynajmniej na razie, na żaglach uniwersalnych. I znowu z powodu naszego małego doświadczenia, ale

nie tylko. Na żaglach specjalizowanych dla określonych wiatrów można się bardzo oszukać. Jeżeli tuż przed biegiem wymienimy zestaw żagli zgodnie z prognozą pogody (lub stanem nieba), to potem nie ma odwrotu. A żagle np. na mocny wiatr przy słabym sprawują się tragicznie, tymczasem „uniwersalne” wcale tak wiele nie ustępują przy wietrze słabym i mocnym.

„P”: Czyli dobiera się sprzęt przed biegiem, a potem ważna jest tylko taktyka i szczęście?

M.G.: Wręcz przeciwnie, dopiero wtedy wszystko się zaczyna. Star jest taką łódką, w której dokonuje się regulacji ustawienia, pochylenia i naprężenia masztu, a więc w rezultacie regulacji żagli, głównie za pomocą naciągu jego olinowania (tzw. wanty i sztagi, które zasadniczo utrzymują maszt w pozycji zbliżonej do pionowej). Warto



dodać, że jeden komplet lin dla, w końcu niewielkiego Stara, może mieć długość kilkuset metrów!

Mikroskopijna pomyłka „naciągu”, liczona w pojedynczych centymetrach położenia szczytu masztu (który ma 10 metrów długości) decyduje czy można podjąć walkę z konkurentami, czy też jesteśmy bez jakichkolwiek szans na wynik. I właśnie w tym miejscu jest potrzebne doświadczenie, które zbiera się na treningach, podczas konsultacji z trenerem, no i w czasie regat. Można powiedzieć, że strojenie łódki jest w pewnym sensie podobne do dobierania ustawień samochodu wyczynowego, tyle, że w łódce pewne czynności można wykonać w czasie zawodów.

„P”: Czy nie byłoby lepiej mieć w zapasie kilka łódek, dobranych do warunków na określonych akwenach?

M.G.: Gdyby pozwolił budżet, zapewne tak, ale z drugiej strony czasami lepiej mieć dobrze opanowanego i dostrojonego standardowego „pewniaka”, tak jak my. Oczywiście jest jeszcze inny aspekt – jeżeli trzeba się wybrać na zawody np. do Australii, a to nas czeka, to musimy pozbyć się łódki na ok. dwa miesiące – tyle czasu trwa transport (lotniczy jest zbyt drogi). W takim przypadku druga łódka jest koniecznością.

„P”: Jaka jest trwałość łódki klasy Star?

M.G.: Rzeczywiście, łódka się starzeje, prawdopodobnie dlatego, że maleje jej sztywność i może rośnie masa. Muszę powiedzieć, że ja odczuwam już masę znajdującej się na pokładzie zbędnej półtoralitrowej butelki z wodą. Jednak gdy chodzi o przydatność łodzi do zawodów, tu nic nie dzieje się nagle, oczywiście, gdy nie nastąpi wypadek lub awaria. Zapewne przez pierwsze dwa lata intensywnego pływania łódka jest ciągle tak samo sprawna.

„P”: Gdy mówimy o masie – jak wyglądają limity masy załogi, bo wiadomo przecież, że

im cięższy balastujący żeglarz, tym lepiej?

M.G.: To prawda. Masa zawodników, przy tak dużych żaglach jest bardzo istotna.

W klasie „Star” mamy specyficzny regulamin, mający umożliwić skuteczne starty i cięższym i lżejszym żeglarzom. Ze względu na większe znaczenie masy załoganta, a mniejsze sternika, ogólnie rzecz biorąc przepisy zezwalają, by łączna masa zawodników była większa, gdy to sternik jest cięższy i odwrotnie. W naszej załodze ja ważę 85 kg, a Łukasz 110 kg i jest to praktycznie optymalne maksimum zgodne z przepisami oraz korzystne dla wyniku.

„P”: Czy Pan, jako sternik, woli pływać przy słabych, czy przy mocnych wiatrach?

M.G.: W klasie „Star” nie ma to dla mnie aż tak dużego znaczenia. Inaczej było w klasie „Laser”. Tam początkowo miałem problemy przy słabych wiatrach, więc mocno trenowałem takie sytuacje. Potem okazało się, że moje czucie prędkości łódki wzrosło na tyle, że uznano mnie za specjalistę od słabych wiatrów, szczególnie, że zawsze byłem jednym z lżejszych żeglarzy, co jednak

utrudnia balastowanie przy mocnym wietrze. Ale teraz nie ma to znaczenia.

„P”: Czy sportowiec z takim doświadczeniem jak Pan korzysta jeszcze z usług trenera oraz jak wygląda cała ekipa, ludzie z serwisu itp.?

M.G.: Żeglarstwo jest sportem bardzo specyficznym. Jeżeli chodzi o ekipę serwisową, bardzo niewielu zawodników korzysta podczas zawodów i treningów z takich usług. Po pierwsze jest to kosztowne, a poza tym zawodnicy muszą umieć sami robić wszystko, by „rozumieć” łódkę. Oczywiście poważnych napraw dokonują wyspecjalizowane warsztaty, ale na co dzień, poczynając od holowania, a kończąc na trymowaniu, robimy wszystko sami. Zresztą podczas zawodów, np. między biegami, użycie serwisu byłoby niemożliwe.

Inaczej wygląda kwestia trenera. To właśnie on, płynąc obok naszej łódki przed startem do regat, może ocenić rezultaty np. trymowania. Z pokładu pewnych rzeczy zupełnie nie widać. W czasie zawodów kontakt z trenerem jest zabroniony, ale on i tak



Sto lat i wielki prestiż

Historia klasy „Star” jest imponująca. Łódź regatowa o tej nazwie, monotypowy, dwuosobowy tzw. słup balastowy, została opracowana w roku 1911 przez Amerykanina Francisa Sweisgutha. Początkowo była to konstrukcja drewniana z mosiężnymi okuciami i niskim masztem. Po wprowadzeniu istotnych zmian i ulepszeń, już w roku 1932 stworzono na jej bazie olimpijską klasę regatową „Star”. Od tam regaty olimpijskie w klasie „Star” odbywały się (z jednym tylko wyjątkiem) podczas wszystkich kolejnych igrzysk, a z klasą tą związane są przez dziesięciolecia nazwiska najslawniejszych żeglarzy.

Z technicznego punktu widzenia współczesna łódź klasy „Star” jest połączeniem żeglarskiej tradycji i nowoczesności. Interesujące, że kształt kadłuba pozostał do dziś praktycznie taki sam jak przed stu laty, choć współcześni konstruktorzy wprowadzają oczywiście pewne drobne zmiany. Istotą bardzo ścisłego regulaminu technicznego tej klasy jest utrzymanie jak najwyższych walorów żeglarskich sprzętu, ale bez dramatycznego podnoszenia jego ceny. Dlatego dziś np. do budowy kadłuba dopuszczalne są tylko dwa względnie niedrogie podstawowe materiały – drewno i laminat na bazie włókna szklanego – a zabronione są wszelkie egzotyczne i „kosmiczne” produkty jak kevlar, włókna węglowe, zaawansowane stopy metali itp. W efekcie, choć nowa łódź jest zazwyczaj lepsza od używanej ze względu na lepszą sztywność czy mniejszą masę, to łódzie Star nie starzeją się gwałtownie. Zdarza się, że mistrzowie wygrywają regaty na kilkuletnim sprzęcie, a można pływać skutecznie także i na łodzi znacznie starszej.

Obecnie produkowane kadłuby wykonywane są z wielowarstwowego laminatu (włókno szklane) z wypełnieniem z pianki. Połączenie laminatu z drewnem, jakkolwiek dozwolone gdyby konstruktor zechciał je wykorzystać, musiałoby uzyskać specjalną aprobatę wykluczającą „niezgodne z zasadą fair play uzyskanie

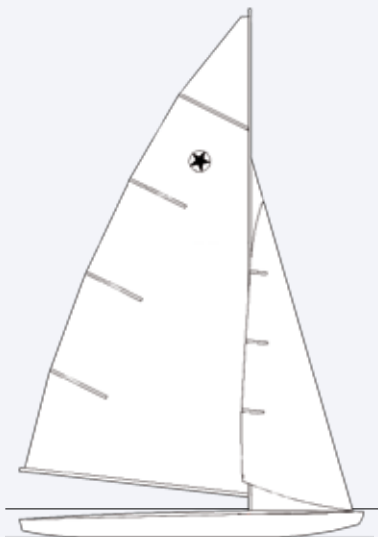


technicznej przewagi”. Ścisłymi przepisami określone są także wszystkie inne istotne elementy łodzi, przede wszystkim nieobrotowy maszt (według przepisów ze stopu aluminium lub z drewna, obecnie używa się tylko aluminium) i bom, metalowy kil, olinowanie i przede wszystkim żagle. Te ostatnie mają oczywiście dokładnie określone wymiary, ale także nie wolno ich wykonywać najnowocześniejszymi metodami odlewania w formie, ani używać niezwykłych materiałów syntetycznych. Oczywiście, żagle są projektowane komputerowo, ale tradycyjnie szyje się je z popularnej tkaniny, np. z dakronu.

Obecnie kadłuby łodzi klasy „Star” wykonują cztery firmy – dwie włoskie (jak się łatwo domyślić, mające siedziby nad brzegami jeziora Como w północnych Włoszech), jedna niemiecka i jedna w USA, ale przepisy techniczne wręcz zachęcają, by żeglarze wykonywali własne konstrukcje, lub ewentualnie modyfikowali kadłuby firmowe. Co ciekawe, podaje się, że produkowane dziś kadłuby raczej nie różnią się między sobą kształtem (a raczej tylko szczegółami konstrukcji wewnętrznej), natomiast poszczególni producenci preferują różne kształty i profile kila. Gdy któraś z firm wprowadza do oferty kadłuby wykonywane na nowo zbudowanym „kopycie”, już sam ten fakt staje się pewnego rodzaju sensacją w środowisku żeglarzy Stara. Na najwyższym poziomie wyczynu istotne są dziś między innymi także sposoby pokrycia powierzchni stykających się z wodą.

Przez sto lat historii klasy „Star” wykonano nieco ponad 8250 łodzi (wszystkie są ściśle numerowane), a obecnie podobno pływa ich ponad 2000. W Polsce klasa przeżywała swe najlepsze dni w latach 60. i 70. W ostatnich latach, po przejściu w roku 2005 do tej klasy załogi Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki i po serii ich sukcesów łącznie z Mistrzostwem Świata w roku 2008, następuje w naszym kraju skromne liczebne odrodzenie tej klasy. Nadających się do poważnych regat łodzi Star w Polsce jest obecnie kilka, a ograniczeniem są zapewne jak zwykle koszty, gdyż mimo wszystko jest to najdroższa z klas olimpijskich. W przybliżeniu można podać, że nowa standardowa łódź plus pełne jej wyposażenie (maszt, olinowanie, żagle) może obecnie kosztować ok. 50 000 euro. Do tego dochodzą oczywiście koszty zapasowego wyposażenia, także sprzętu do jej holowania itp. Ale zasadnicze koszty uprawiania tego sportu, jak mówią także zagraniczni zawodnicy, kryją się gdzie indziej – systematyczne uczestnictwo w zawodach i treningach wymaga niezliczonych wyjazdów w różne miejsca na całym świecie, wraz z trenerem, ekipą i oczywiście transportem sprzętu. Mimo wszystko w Niemczech, Szwajcarii czy we Włoszech, nie mówiąc o USA, klasa ta jest dość popularna. I w zgodnej opinii specjalistów powierzchnię żagli wobec masy i wymiarów kadłuba, Star może dobrze pływać przy słabych wiatrach, a z kolei szerokie możliwości trzymowania żagli (oraz oczywisty

fakt, że jest to łódź kilowa, czyli teoretycznie nie dająca się wywrócić) pozwalają na skuteczne pływanie przy wiatrach bardzo mocnych. W efekcie pływanie na Starze wymaga wszechstronnych umiejętności żeglarskich, a szerokie możliwości regulacji jej parametrów (trymowania) wymagają od załogi wielkiego doświadczenia. Z tej przyczyny Star stał się konkurencją, w której współzawodniczy większość najlepszych żeglarzy świata, i tych, którzy przychodzą z „małych” klas takich jak Finn (M. Kusznierewicz) czy Laser (M. Grabowski) i tych, których zasadniczym polem działania są wielkie regaty i wielkie łodzie, z Pucharem Ameryki włącznie.



Podstawowe dane techniczne łodzi Star
 Długość całkowita: 6922 mm
 Długość w linii wodnej: 4724 mm
 Szerokość 1734 mm
 Zanurzenie 1016 mm
 Masa całkowita – minimalnie 671 kg
 W tym masa kila – 408,5 kg
 Maksymalna masa załogi: według specjalnego wzoru uwzględniającego udział masy sternika i załoganta, może się wahać łącznie od 188 do 213,3 kg.
 Powierzchnia żagli:
 • fok – 7,5 m²
 • grot – 20,5 m²
 • nie stosuje się spinakera
 Długość masztu – 10 m
 Długość bomu – 4,5 m

jest blisko (o ile pozwalają przepisy) i obserwuje. Nawet jeżeli nie pomaga w czasie biegu, to po biegu, podczas analizy, mówi dlaczego wynik był taki, a nie inny. Proszę sobie wyobrazić, co by się stało, gdybyśmy po uzyskaniu słabszego wyniku dlatego, że inni zawodnicy płynęli w korzystniejszym wietrze (czego być może nie widać na wodzie), zaczęlibyśmy potem nerwowo regulować bardzo dobrze ustawioną łódkę? Roli trenera nie można przecenić!

Poza tym w niektórych ekipach to właśnie trener „dowozi” przed biegiem inny komplet żagli (jeżeli zmienia się pogoda), bo przecież w Starze nie ma miejsca na dodatkowe 40 kg tkaniny. Nasz zespół jednak z tego nie korzysta.

„P”: *Widać zatem, że uprawianie tego sportu to wielkie przedsięwzięcie logistyczne, a przy tym właściwie wszystko jest na głowie zawodników. Czy czasami nie macie tego trochę dość?*

M.G. Trzeba przyznać, że uprawiając żeglarstwo na takim poziomie trzeba mieć też specjalną rodzinę, która akceptuje prawie stałą rozłąkę. Nie oszukujmy się, tutaj nawet nie bardzo można wziąć bliskich na

trening do Włoch, bo pracujemy intensywnie i nie możemy się rozpraszać.

W sumie rzeczywiście przedsięwzięcie jest skomplikowane i kosztowne, dość powiedzieć, że mój budżet jednego sezonu to 200 000 euro. Są to pieniądze porównywalne już z budżetem samochodowego zespołu rajdowego, a zapewniam, że wszystko obliczone jest „po najniższych kosztach”. Gdyby były możliwości, dałoby się sensownie wydać wielokrotnie więcej pieniędzy.

Czy to nas nie nuży? Po pierwsze lubimy przebywać na wodzie. Po drugie mamy określony cel. W tym sezonie zaczynamy od przedolimpijskich startów w USA, potem są inne imprezy, a w połowie roku już zaczynają się eliminacje od Igrzysk 2012. Zamierzamy też uczestniczyć w Mistrzostwach Polski. Celem jest pierwsze miejsce, a wiadomo, że konkurencji w eliminacjach i w kraju (przede wszystkim Kusznierewicz-Zycki) są niezwykle trudni. Na pewno nie będziemy się poddawać i nie ma mowy o znużeniu. Cel – pierwsze miejsce na świecie, a nie tylko w Polsce – jest wytyczony i trzeba go osiągnąć.

„P”: *Dziękuję za rozmowę.*



Wyprawa na Denali, lato 2009 roku

Uczestnicy: Elżbieta Sieradzan, Michał Sieradzan, Dominik Punda

Kilka osób. Jedna pasja. Jeden cel: byle na szczyt...

Wszystko zaczęło się 4 lata temu. Pierwsza wyprawa snowboardzisty Michała na Elbrus (najwyższy szczyt Kaukazu) tylko po to, by zjechać z 5646 m n.p.m. na desce... i udało się. Po tej przygodzie oprócz niesamowitych, pięknych wspomnień w jego głowie pozostała myśl, by to powtórzyć.

I tak, z poznanym na Elbrusie Dominikiem, w 2007 roku stanęli ramię w ramię na szczycie Kilimandżaro.

Wtedy powiedzieli sobie: „Korona Ziemi to jest wyzwanie!” - tak narodziła się wizja programu „Z Kielc na Koronę Ziemi”.

Kolejnymi zdobyczami zostały szczyty McKinley i Mont Blanc. W 2009 roku w towarzystwie Eli - drobnej, energicznej blondynki, żony Michała - zdobyli Denali. Kolejnym celem miał być najwyższy szczyt Andów i Ameryki Południowej – Aconcagua. Niestety, życie często płata różne figle, krzyżując nasze plany. Z powodów problemów zdrowotnych jednego

z uczestników programu „Z Kielc na Koronę Ziemi” tegoroczna wyprawa została przełożona na luty 2012.

Tym samym, zapowiadaną w poprzednim numerze relację z wyprawy na Aconcaguę (nad którą Subaru Import Polska we współpracy z kieleckim Dealerem „SOLO” objęli patronat), zaprezentujemy Państwu dopiero w następnym sezonie...

Teraz natomiast zapraszamy do lektury drugiej części wspomnień z wyprawy na Alaskę. I obiecujemy ciąg dalszy...



Na Alaskę – obszar prawie 5 razy większy niż Polska przyjeżdża wielu turystów. Kuszą ich piękne lasy, fiordy i wulkany. Można tu spotkać dziko żyjące łosie, niedźwiedzie, orły i wiele innych rzadko spotykanych zwierząt. Te atrakcje sprawiły, że turystyka dla Alaski stała się jej drugim źródłem dochodu - zaraz po wydobyciu ropy naftowej i gazu ziemnego.



„Ja tu trochę odpocznę”

Szliśmy z obozu zwanego Motor Camp do Medical Camp cały czas po górę, w sumie siedem godzin. W bardzo niskiej temperaturze. Szybko traciłem siły, zbyt mocno byłem objuczony. Na ostatnich dwóch kilometrach podejścia już osłabłem. Ela z przodu maszeruje, ja za nią i kombinuję jak by tu namówić ją do postoju. Zobacz – mówię – zobacz, tam jest zrobiona osłona z brył lodu. Tam jest ciepło i spokojnie. Możemy tam odpocząć i potem pójdziemy dalej. Ela nie chce, wie, że tak się nie robi, ale ja już usypiam ze zmęczenia i ciągnę za tę niby osłonę. Kładę się i czuję, że to nie tak, że zimno mi w plecy. Ale cóż, odpoczynek też ma swoje wady. Ela staje nade mną, mówi, że idzie dalej, nie będzie czekać, kłaść się, odpoczywać. Samej jej nie puszczę! Siły są w umyśle. Wstaję, nie mogę być taki głupi.

Idę dalej, ratuję się. Bardzo powoli dochodzimy do obozu kolejny raz. Wyobraziłem sobie ogrom przestrzeni, bez szans na znalezienie, jeśli zejść z drogi. To był prawdziwy lęk i sprawdzian dla mnie. Wiedziałem, że jestem bliski dużych problemów, jeśli podejmę złą decyzję. Musiałem myśleć i nie panikować. Pomału zdecydowałem, że będę podchodził do góry. Tam wyżej został Dominik, razem mamy większe szanse. Jeśli go nie spotkam, to może trafię po śladach do obozu i przyjmie mnie ktoś do namiotu. Powoli, pilnując swoich śladów wchodziłem i starałem się nie tracić sił i rozsądku. Na szczęście po półgodzinie szukania drogi zobaczyłem przed sobą cień we mgle – i tak spotkałem schodzącego Dominika. Razem też przeżyliśmy trudny moment. Nie mogąc znaleźć naszego obozu kilkakrotnie wchodziliśmy i wycofywaliśmy

się z podejrzanych ścieżek. Ale i tym razem mieliśmy szczęście. Po kilku godzinach wróciliśmy do zaniepokojonej Eli.

Najtrudniejszy odcinek

Zdecydowanie z całych dwóch tygodni marszu najtrudniejszy był odcinek z Medical Camp na 4500 m.n.p.m. do High Camp na 5500 m.n.p.m. Zaczęło się pięknie: pogoda świetna, a my w bojowych nastrojach. Chyba udawaliśmy przed sobą ten świetny nastrój, by podtrzymać się na duchu. Przed nami było strome podejście do grani. Trudność polegała na tym, że zdecydowaliśmy się iść bez wiązania się liną. Podjęliśmy taką decyzję po kilku długich rozmowach. Uznaliśmy, że tak będzie bezpieczniej i łatwiej. Poprosiłem Elę, żeby ruszyła pierwsza, na pierwszym odcinku od obozu – bezpiecznym, choć dość stromym.







Wiedziałem, że ją dogonię dość szybko. Kiedy podeszła ok. 500 metrów i stanęła – zaniepokoiłem się. Idąc powoli i dochodząc do miejsca w którym się zatrzymała, czułem, że to nie zmęczenie zatrzymało Elę. Ze strachem zastanawiałem się co mi powie. Ela wyjaśniła mi, że nie może dalej iść z powodu problemów kobiecych. „Schodzimy więc na dół” – powiedziałem. Dominik pójdzie z Jurkiem i Robertem na szczyt. „Ja wrócę z tobą” – powiedziałem. Ela jednak na to nie pozwoliła. Zostałem sam. Droga do ostatniego obozu trwała około dwunastu godzin. Czasem wisząc nad przepaścią na jednym wdechu przesuwałem się metr po metrze – byle wyżej. Pokonywaliśmy wysokość, walcząc ze słabością spowodowaną brakiem tlenu. Około dwunastej

w nocy stanęliśmy z Dominikiem na w miarę płaskiej przestrzeni wokół High Camp. Wszędzie było cicho, ludzie siedzieli w namiotach. Był solidny mróz – poniżej 30° C. Dostrzegłem ruch na skraju obozu – to Jurek z Robertem wycinali w lodowcu bloki śniegu, układając zasłonę przed wiatrem dla namiotu. Pracowali razem z trzema Niemcami. Dołączyliśmy do nich, gdyż okazało się, że jest tam miejsce na jeszcze jeden namiot. Bez wytchnienia, w obawie przed załamaniem pogody, pracowaliśmy do drugiej w nocy. Rozłożenie namiotu to już była prawdziwa mordęga. Mimo że był to świetny moment do robienia zdjęć – nawet do głowy mi nie przyszło, żeby wyciągać aparat, kiedy inni pracowali w tych warunkach. W końcu zmęczenie i wyczerpujące emocje





położyły mnie spać. Leżąc w śpiworze drżałem osłabiony i głodny. Gdyby nie Dominik, który lepiej zniósł ten dzień - nie zjadłbym nic i nie zregenerowałbym sił. Noc przespaliśmy, a od rana zaczęła się loteria z prognozą pogody. Brak nasłuchu z radia Rangersów o warunkach na szczycie utrudniał decyzję. Wieczorem przyszedł do obozu Słowak - starszy, doświadczony przewodnik. Przyniósł niepokojącą informację. Jeszcze tego dnia będzie pogoda, potem może już nie będzie warunków na wejście. Szybko trzeba się było zdecydować. Po godzinie narad pakujemy się do wyjścia. Idziemy na szczyt, dreszcz emocji w chwili rozpoczęcia ostatniego etapu czuję bardzo intensywnie. Mróz jest bardzo duży. Tlenu jest coraz mniej, sił również. Idziemy

bardzo powoli ciesząc się jednak, że jest dobra pogoda. Mijają nas szczęśliwcy, którzy wcześniej wyszli z obozu i schodzą w dół. Tuż przed ostatnimi trzema chopkami do szczytu jest Football Fild. To duży, prawie płaski teren przed ostatnim podejściem. Tu leżą i odpoczywają ci co zeszli. Duża grupa Polaków. Nie cieszą się, nie wiwatują. Osiągnęli sukces, zdobyli górę, ale chyba bardzo dużym wysiłkiem. Może już myślami są w drodze powrotnej... W połowie podejścia robimy postój, brak sił. A przed nami wąski na 50 cm szlak, poprowadzony po trzech nawisach śnieżnych. Ostatnie 200 metrów do szczytu i ogromny lęk, jak na to wejść. Skoro inni weszli, ja też dam radę. Czeka w jednej ręce, kij w drugiej i krok za krokiem do szczytu. I już jesteśmy. Cieszymy

się tak, jak pozwalają na to warunki. Ja myślę już o schodzeniu. Droga powrotna wydaje mi się nie do pokonania. Mam przez chwilę wrażenie, że trzeba schodzić w przepaść. Dobrze, że powoli uzmysławiam sobie, że to tylko cień zasłonił mi ścieżkę przed oczami. Schodzę jak automat. Cieszę się pomału, myślę również bardzo pomału. Im niżej tym lepiej, dochodzę do siebie, myśli mam jasne. Idę sam, Dominik woli iść wolniej. Moje osłabienie z wczorajszego dnia motywuje mnie do stałego wysiłku i szukania bezpiecznego wypoczynku w namiocie. Kiedy melduję się u kolegów w obozie - dostaję od Jurka termos pysznej gorącej herbaty. Cały mój. Dominik dostanie drugi. To piękna nagroda i ogromna radość, udało nam się!



Do pierwszego zwycięstwa

Początek lat 90. to były piękne lata sportu rajdowego. Właśnie wtedy rozpoczęła się na dobre kariera Colina McRae, a samochody Subaru przygotowywane przez brytyjski Prodrive zaczynały walczyć jak równy z równym ze sławnymi i doświadczonymi konkurentami.

W poprzednim odcinku historii sportowych dokonań Subaru przypomnieliśmy pierwszy sezon, gdy ekipa spod znaku „Plejad” przygotowywana przez Brytyjczyków z Prodrive na poważnie wystąpiła w całej serii rajdów WRC. Był to rok 1990, w klasyfikacji konstruktorów Subaru zajęło wtedy nieźle, czwarte miejsce.

W drugim roku startów (czyli w sezonie 1991) za kierownicą Legacy pojawili się obok Markku Alena między innym Ari Vatanen i Francois Chatriot. Najlepszym wynikiem było trzecie miejsce Markku Alena i Ilkki Kivimaki w Rajdzie Szwecji. Jednak w klasyfikacji producentów było gorzej – Subaru zajęło szóste miejsce, wobec czwartego w roku 1990. Sytuacja stawała się oczywista – choć Legacy RS grupy A był ciągle „obiecujący”, aby wygrać, trzeba było mniejszego samochodu.

Idzie młodość...

Nie znaczy to jednak, że odnoszono jedynie same porażki – było wręcz przeciwnie. Prodrive, korzystając z kontraktu z firmą tytoniową

Rothmans, przygotowywał w sezonie 1991 rajdowe Legacy także dla niezwykle ważnej na Wyspach z marketingowego punktu widzenia serii rajdowych Mistrzostw Wielkiej Brytanii. Szef Prodrive - David Richards - zaangażował do tych rozgrywek (jak podają kronikarze, za śmiesznie małe pieniądze, porównywalne z wynagrodzeniem początkującego mechanika) młodego, dobrze zapowiadającego się zawodnika – Colina McRae.

Dwudziestotrzyletni młodzieniec z rajdowej szkockiej rodziny miał wtedy na swoim koncie dopiero jedno Mistrzostwo Szkocji (słabym, przednionapędowym Vauxhallem), kilka średnio udanych startów w poważnych rajdach zagranicznych i przede wszystkim, mnóstwo poobijanych błotników, dachów i innych elementów swoich samochodów. Miał też opinię człowieka, którego warto obejrzyć na oesie, bo na pewno będzie się coś działo. I rzeczywiście, młody człowiek przez cały sezon niemiłosiernie obijał kanciaste Subaru, ale, co ciekawe, dojeżdżał do mety. Co prawda rajdu RAC (czyli imprezy







liczonej do klasyfikacji WRC) nie ukończył, ale na koniec sezonu został mistrzem Wielkiej Brytanii, a miejscowy importer odnotował zauważalny wzrost sprzedaży niezbyt dotychczas docenianych aut spod znaku „Plejad”.

Nie uszło też uwagi fachowców, że silniki w samochodzie McRae nie psuły się i były mocniejsze od tych oficjalnych, fabrycznych. Te właśnie jednostki przygotowywała samodzielnie firma Prodrive... W ten sposób japońska STI straciła ostatnią część kontraktu na przygotowywanie komponentów dla zespołu Subaru startującego w Mistrzostwach Świata. Nie dziwi też, że Colin McRae od kolejnego sezonu dołączył do zespołu Subaru – Prodrive, a firma ta już w końcu roku 1991 (po niewielkim faceliftingu Legacy) przedstawiła wspomnianą w naszym poprzednim odcinku limitowaną serię „Rothmans”.

McRae już w roku 1992 wystartował w kilku rajdach WRC, zajmując na koniec sezonu 8. miejsce, ale za-

sadniczo nadal pracował przez cały rok na brytyjskich trasach, znowu zdobywając tytuł mistrza kraju.

Więszemu trudniej

W sezonie rajdowym 1992 w zespole WRC Subaru pojawili się na stałe także inni zawodnicy z najwyższej

półki - Ari Vatanen, a także Per Eklund. Ten pierwszy wraz z Bruno Berglundem otarł się już o pełen sukces, zajmując w rajdzie Wielkiej Brytanii drugie miejsce. W klasyfikacji zespołów po sezonie 1992 Subaru wróciło na czwarte miejsce, osiągając chyba maksimum, czego można się było spodziewać, przy ówczesnej mocnej konkurencji.

Powiedzmy tu przy okazji, dlaczego Subaru Legacy z takim trudem walczył z ówczesnymi rajdowymi konkurentami? Czy rzeczywiście jego wymiary (był mniej więcej pół metra dłuższy i kilkanaście centymetrów szerszy od Lancii Delty czy Escorta Cosworth) mogły odgrywać aż taką rolę? Oczywiście, że tak, i to z kilku przyczyn. Po pierwsze, chodziło o masę. Oczywiście jest, że większy samochód, to więcej materiału na nadwozie i mechanizmy. Z drugiej strony jednak, powie ktoś, przecież Legacy grupy A ze swoją masą 1130 kg niczym nie odbiegało od masy konkurentów. To prawda, jednak fizyka





Druga sprawa to sztywność – nie trzeba przekonywać, że mniejszy, bardziej zwarty samochód musi być bardziej sztywny. I znowu – albo większa masa, albo mniejsza sztywność – większy przegrywa. A sztywność nadwozia wpływa nie tylko na jego trwałość, ale też na pracę zawieszenia.

Trzecia, może najważniejsza kwestia, to rozłożenie masy i jej wpływ na prowadzenie auta, a dokładniej na „łatwość skręcania”. Prawda jest taka, że dłuższy samochód z większym rozstawem osi prowadzi się stabilniej czyli... gorzej z punktu widzenia kierowcy wyczynowego! Bo zawodnik wymaga, żeby auto, szczególnie rajdowe, łatwo i szybko skręcało. Z ewentualnymi poślizgami sobie jakoś poradzi.

I na koniec, jeżeli samochód jest szerszy, to wąska i kręta rajdowa droga jest dla niego jakby węższa. To ma znaczenie, gdy przy ekstremalnej jeździe trzeba drzewa i kamienie mijać o centymetry... W rezultacie można powiedzieć,

jest nieubłagana – tamte mniejsze auta były w rzeczywistości lżejsze, a do wymaganej regulaminem masy doprowadzano je, montując odpowiedni balast. To pozwalało obniżyć położenie środka masy i przede wszystkim odpowiednio wyważyć samochód. Nawet jeżeli różnica masy balastu okazywała się niewielka (bo pewnie w profesjonalnie przygotowanym Legacy on też był stosowany), to jednak ten drobny fakt mógł wpływać na prowadzenie samochodu. Dla jasności dodajmy, że w obecnych samochodach WRC, w których nie ma żadnej, ale to zupełnie żadnej seryjnej części, masa balastu może wynosić nawet kilkaset kg.



że to przecież same drobiazgi. Rzeczywiście, ale gdy walczy się o sekundy, właśnie drobiazgi mają znaczenie.

Na szczęście Prodrive ostro pracowało już nad Imprezą grupy A, przewidzianą do startów od połowy sezonu 1993, a dokładniej od Rajdu Finlandii. Zapewne przesadą byłoby twierdzić, że Impreza powstała dlatego, by Subaru mogło zacząć wygrywać na trasach rajdowych. Konkurencyjne koncerny załatwiały te sprawy inaczej – konstruowano specjalny samochód wyczynowy (tzw. homologation special), który kierowano do produkcji w wymaganej przez FIA do homologacji sportowej liczbie egzemplarzy (pojedyncze kilka tysięcy sztuk, a czasami nawet i ten warunek omijano) i na tym sprawa





się kończyła. Prawdziwych samochodów wyczynowych było tylko tyle ile potrzeba czyli kilka lub kilkanaście. Natomiast szefowie Subaru z pewnością potrzebowali w tamtych latach popularnego samochodu w niższym segmencie niż Legacy i tak czy owak, Imprezę już przygotowywano. Aby zadośćuczynić „frakcji sportowej”, wystarczyło w jednej z wersji nowo opracowywanego auta zmieścić mechanizmy z Legacy RS - i wyszedł z tego samochód, który wkrótce stał się legendą. Prawdopodobnie najwięksi wizjonerzy w dziale marketingu Subaru nie przewidywali, jaki to odniesie skutek dla przyszłego obrazu firmy na całym świecie.

Zmienić samochód, gdy wygracie

Na początku sezonu 1993 rajdowa Impreza była już prawie gotowa. Istniał tylko jeden problem – jak głosi legenda rozpowszechniana w świecie rajdowym, japońskie szefostwo Subaru postawiło ważny warunek. *„Tak, możemy zmienić samochód, ale Legacy RS musi się z rajdów wycofać z twarzą. A więc Impreza wystartuje dopiero wtedy,*

gdy Legacy wygra choć jeden rajd”.

Czy tak było naprawdę? Można w to uwierzyć. A czy to, co się stało w rzeczywistości, było przypadkiem? Bo oto trwał sezon 1993, a wraz z nim zbliżał się ustalony termin rajdowego debiutu Imprezy, czyli letni Rajd Finlandii. Vatanen, McRae, Eklund, Alen i Bourne szaleli bez istotnych wyników podczas kolejnych zawodów i wreszcie... na kilka tygodni przed Finlandią, załoga Colin McRae i David Ringer odniosła swój i Subaru życiowy sukces – pierwsze miejsce w rajdzie Nowej Zelandii. Fordy Escorty, Toyoty Celica, Lancie Delty wreszcie pozostały z tyłu, a Impreza 555 mogła zadebiutować i zrobiła to w dobrym stylu.

Subaru Legacy RS startowały w fabrycznym zespole Prodrive na przemian z Imprezami jeszcze do końca sezonu 1993 (znowu czwarte miejsce w klasyfikacji producentów, a McRae był piąty w klasyfikacji indywidualnej), a pojedyncze starty poza zespołem odnotowywano przez kolejne kilka lat. Nowa Zelandia 1993 była jednak pierwszym i ostatnim zwycięstwem tego modelu w rajdach WRC.



Legacy pojawiał się także w rajdowych oraz terenowych zawodach w USA, gdzie przez kilka lat amerykański oddział Subaru związany z tamtejszym importerem i działającą tam fabryką samochodów utrzymywał niewielki zespół sportowy z miejscowymi kierowcami. Na przełomie lat 80. i 90. w wielu krajach zawodnicy, najczęściej prywatni, startowali też Legacy RS grupy N czyli autami produkcyjnymi. Jednak wraz z pojawieniem się Imprezy, wyczynowe Legacy odeszły w nieład, a Impreza, po krótkim okresie doszlifywania rozwiązań technicznych, przyniosła marce Subaru cały szereg prawdziwie znaczących sukcesów. O charakterystycznych niebieskich samochodach oznaczonych trzema piątkami (ten tajemniczy wystrój pojawił się zresztą już na rajdowych Legacy), opowiemy w następnym numerze „Plejady”.





*Materiał zdjęciowy dzięki uprzejmości
firmy STI (Subaru Tecnica International).*



Powrót dinozaurów

Nie tylko nowy samochód może przynieść jego właścicielowi dużą radość. Co ciekawe, dotyczy to również sportu samochodowego.

Samochody wyczynowe starzeją się w nietypowy sposób. Często nawet po wielu latach eksploatacji są równie sprawne jak na początku swego sportowego życia, bo mają niewielkie przebiegi, a przede wszystkim są gruntownie serwisowane i odnawiane. Wystarczy więc, by wiekowa wyścigówka czy rajdówka uniknęła poważnego wypadku, a ciągle jest sprawna. Bywa, że po latach jest równie szybka jak tuż po swoich narodzinach. Nawet uszkodzony silnik czy inny zespół to nie problem, można przecież zamontować nowe, być może i lepsze mechanizmy.

Bez homologacji, ale startują!

Istotnym problemem jest nadchodzący nieuchronnie moment, gdy auto wyczynowe nie ma już ważnej tzw. homologacji FIA. Nie należy mylić tego dokumentu z obowiązkową homologacją dopuszczającą auto do sprzedaży i do ruchu. Homologacja produkcyjna wymaga, by auto spełniło zestaw norm - zarówno bezpieczeństwa, jak i ekologicznych. Dotyczy to samochodów seryjnych, i co istotne, ważność tego dokumentu nigdy nie wygasa. Dziś obowiązują inne normy niż kilkadziesiąt, a nawet kilka lat temu, ale samochód kiedyś homologowany, dopuszczony jest do ruchu aż do jego „śmierci” technicznej.

Inaczej jest z homologacją sportową FIA. Jest to dokument, który dokładnie opisuje każdy model wyczynowego

samochodu - jego własności techniczne, dane i wymiary, a także zakres przystosowania do zawodów (przeróbek), co w sumie określa w jakiej dyscyplinie, a następnie w tzw. grupie i wreszcie w klasie pojemnościowej samochód może startować. Homologacje FIA wyrabiają dla aut wyczynowych nie tyle ich producenci, co firmy przystosowujące je do zawodów, co zresztą czasami oznacza to samo.

Niestety, tego typu homologacje mają określony czas ważności, co oznacza, że samochód rajdowy i wyczynowy może startować przez kilka lat od jego „homologowania”, a potem... powinna go zastąpić następna generacja sprzętu wyczynowego. Producenci mogą takie homologacje przedłużać, ale czynią to rzadko, bo przygotowali przecież nowe, lepsze auta, zgodne z nowymi regulaminami sportowymi.

Sytuacja ta powoduje, że w garażach zawodników, zespołów sportowych i firm tuningowych stopniowo gromadzą się niezłe auta wyczynowe, z którymi nie wiadomo co zrobić. Te naprawdę wiekowe stają się z czasem coraz bardziej cenne, mogą także uczestniczyć w specjalistycznych imprezach sportowych aut zabytkowych. Ale to zupełnie inna forma działalności. My mówimy o kilkunastoletnich i niewiele starszych youngtimerach, które mogłyby jeździć we współczesnych zawodach ale... nie są do nich dopuszczone.







Sytuację tę zauważyli szefowie sportu samochodowego na poziomie FIA i organizacji narodowych, obserwując przy tym, że liczba zawodników startujących najnowszym, a więc coraz bardziej specjalizowanym i kosztownym sprzętem, maleje. Od paru lat istnieje więc tendencja, by tworzyć w krajowych imprezach mistrzowskich nowe klasy dla starych samochodów. I teraz przechodzimy do szczegółów.

Od kilku lat, także w Polsce, istnieje i staje się coraz bardziej popularna tzw. grupa H, przeznaczona dla homologowanych niegdyś samochodów wyczynowych, których homologacja FIA nie uprawnia do startów w „normalnych” klasach zawodów o Mistrzostwo Polski już co najmniej od czterech lat. W rajdach grupa ta ma symbol „HR”, a w wyścigach „HS”. Zawodnicy startujący w tych samochodach walczą między sobą o Mistrzostwo Polski w grupie i w klasach pojemnościowych oraz wiekowych (przepisy są nieco inne w wyścigach i w rajdach), a także współzawodniczą w walce o mistrzostwo w łącznej klasyfikacji generalnej.

Przepisy techniczne grupy historycznej są dość proste: każdy samochód musi być idealnie zgodny ze swoją homologacją sportową z czasów gdy była ona ważna oraz musi spełniać praktycznie wszystkie przepisy bezpieczeństwa jakie obowiązują w najnowszych samochodach wyczynowych. Nie musi to być

koniecznie egzemplarz, który startował w tamtych latach. Można przystosować go do zawodów dzisiaj jako tzw. replikę, ale nadal zgodnie z tamtą homologacją. Obecnie ok. połowa samochodów startujących w Górskich Wyścigowych Mistrzostwach Polski oraz znaczna część aut w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski to sprzęt grupy H. Powód? Satysfakcja z jazdy taka sama, a może nawet i większa niż w przypadku supernowoczesnych konstrukcji, waga tytułu mistrzowskiego podobna, a koszty co najmniej o rząd wielkości mniejsze. Jedyny minus to ten, że starszym sprzętem trudno walczyć o podium w klasyfikacji generalnej. Ale na tym poziomie współzawodniczy i tak zaledwie kilka załóg lub zawodników w każdej dyscyplinie a mniej zamożni nie mają szans, niezależnie od wieku swojego auta.

Wyczynowe Legacy nie jest drogie

Po tym rozbudowanym, ale koniecznym wstępie przejdźmy do tego, co łączy grupę „H” i Subaru. Okazuje się, że obecnie jedną z najciekawszych propozycji w tej kategorii samochodów wyczynowych jest Subaru Legacy, zupełnie takie samo jakie opisujemy w naszej historii sportu samochodowego Subaru. Dlaczego? Bo taki samochód stosunkowo łatwo przygotować w dobrej specyfikacji (korzystając z homologacji Legacy grupy A z lat 1989 i późniejszych), ponadto wyjściowy

samochód jest rzeczywiście niedrogi, a co więcej, nawet mocno przygotowane auto o mocy bliskiej 300 KM nie psuje się, dając naprawdę niezłą satysfakcję z jazdy.

Zauważyli to polscy zawodnicy i już ok. trzy lata temu pojawiły się krajowe Legacy RS w grupie HR i HS. Niewątpliwie najlepsze wyniki uzyskał na tym sprzęcie Wojciech Koczeski z Automobilklubu Rzemieślnik, zdobywając w sezonie 2010 Mistrzostwo Polski w wyścigach górskich w grupie HS. W ciągu całych rozgrywek wygrał (w grupie HS) większość z 12 rozegranych eliminacji, choć konkurenci, których było w sumie kilkudziesięciu, dysponowali niekiedy równorzędnym lub szybszym sprzętem. Jednym z atutów zawodnika z Podkowy Leśnej pod Warszawą była niezawodność i dobre prowadzenie samochodu.

Samochód Wojciecha Koczeskiego narodził się w roku 1994 jako seryjne Legacy turbo po restylingu (silnik SUBARU BOXER 2.0, turbodoładowany, około 200 KM) i trafił na rynek szwajcarski. Kilkanaście lat później, mając ok. 180 000 km przebiegu, przybył do Polski, aby zostać rajdówką. Jak został przygotowany?

Wojciech Koczeski mówi, że przystosowanie takiego auta do zawodów według homologacji grupy A z roku 1991 jest stosunkowo łatwe. Sprawa polega na tym, że przygotowanie teoretycznie bardziej



Ile kosztuje mistrzowskie Subaru?

Używany samochód:	10 – 12 000 zł
Wyposażenie bezpieczeństwa	ok. 10 000 zł
Przegląd układu hamulcowego	4000 zł
Skrzynia biegów	seryjna – nawet bez kosztów wyczynowa, kłowa – ok. 25 000 zł
Zawieszenie (amortyzatory, sprężyny)	od 5000 do 25 000 zł zależnie od przyjętej opcji
Modyfikacja układu dolotowego, wydechowego, sterowania turbosprężarki	ok. 4000 zł





O zawodniku

Wojciech Koczeski urodził się 21.12.1970 r. Obecnie prowadzi firmę produkującą wyposażenie reklamowe – NoelStudio.

Swą karierę sportową zaczął, jak wielu, od rajdów popularnych. Wkrótce zainteresował się rallycrossem, gdzie startował Fiatem 125p, potem Toyotą 1600 GT (z tylnym napędem), wreszcie Suzuki 1600. Jak sam mówi, przekonał się w tej dyscyplinie, że jest zdecydowanie zawodnikiem „tylno napędowym”, a poza tym że bezpośrednia, brutalna walka na torze nie jest jednak jego domeną.

Po kilku latach przerwy, w roku 2008 sprowadził opisywane tu Subaru Legacy i rozpoczął jego przygotowywanie do zawodów według specyfikacji grupy H. Początkowo startował tym samochodem w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, w sezonie 2010 zdecydował się jednak na pełen cykl wyścigów górskich, co przyniosło mu tytuł mistrzowski. Jego głównym sponsorem była firma TRW Autoservis. Przed ostatnią w sezonie imprezą, warszawskim Rajdem Barbórki, nowo upieczony Mistrz Polski nawiązał współpracę z Subaru Import Polska.

W kolejnym sezonie, w roku 2011 będzie nadal startował w wyścigach górskich. Zapadła już decyzja, że będzie to nadal Legacy w grupie HS, tym razem jednak z kolejnymi ulepszeniami technicznymi – kierowca ma w planie m.in. zakup wyczynowej kłowej skrzyni biegów i wyczynowych hamulców. Jeżeli usprawnianie auta się sprawdzi, Wojciech Koczeski ma apetyt także na wysokie miejsca w klasyfikacji generalnej GSMP 2011, w konkurencji z najnowszymi samochodami wyścigowymi.

zaawansowanej grupy A (w przeciwieństwie do tzw. samochodów produkcyjnych grupy N) nie wymaga tak wielu specjalnie przygotowanych części. Prawda, że samochody występujące ówczesnie w zespole Prodrive, właściwie wszystkie mechanizmy (elementy silnika, skrzynia biegów, układ napędowy, hamulce, zawieszenie) miały specjalne, produkowane w pojedynczych egzemplarzach. Części te były trudno dostępne dla prywatnego zawodnika. W ich miejsce można jednak stosować w zgodzie z homologacją „mniej wyczynowe” komponenty, a nawet części seryjne. I tak właśnie postąpił Wojciech Koczeski. Dysponując ograniczonym budżetem wymienił na nowe (ale seryjne) tylko pompy, paski, filtry i płyny, a seryjny i nie rozbierany pozostał silnik wraz z oryginalną turbosprężarką. Modyfikacja zaworu upustowego doładowania, układu dolotowego oraz wydechowego podniosła moc maksymalną do ok. 280 KM, zaś zastosowanie wymaganej przepisami z lat 90. zwężki w dolocie (średnica 38 mm) obniżyło ją do ok. 260 KM. Potencjał silnika jest oczywiście znacznie większy – wyczynowe tłoki, korbowody i panewki, inna turbosprężarka z jeszcze wyższym ciśnieniem doładowania i przeprogramowanie elektroniki sterującej spowodowałyby podniesienie mocy maksymalnej do znacznie ponad 300 KM. Jednak to wszystko kosztuje...

W opisywanym aucie pozostała całkiem seryjna skrzynia biegów wraz z centralnym mechanizmem różnicowym, z tyłu kierowca odważnie zdecydował się na pełne zablokowanie mechanizmu różnicowego, z przodu zaś znajduje się sportowy mechanizm różnicowy o zwiększonym tarciu. Co ciekawe, seryjne i oryginalne pozostały nawet sprzęgło i półosie napędowe a przez trzy sezony (w tym czasie kilka rajdów do RSMP i pełen sezon GSMP), nie nastąpiła żadna istotna awaria. Jak się dowiadujemy,



Rajd Barbórki 2010

Podczas tej imprezy Wojciech Koczeski wystąpił profesjonalnie przygotowaną Imprezą grupy N. Niestety, kilkunastominutowe opuszczenie drogi już na drugim odcinku specjalnym spowodowało, że całe zawody musiały potraktować raczej treningowo. Jednak honoru historycznych Legacy bronili w tych mocno obsadzonych zawodach, i to z sukcesem dwaj inni zawodnicy – Robert Luty i Krzysztof Szymański. Obaj udowodnili, że samochody te, w tradycyjnych barwach z lat 90, w dobrych rękach mogą nadal walczyć w czołówce krajowych imprez samochodowych.

w samochodzie nie wymieniono nawet na wyczynowe zawieszenia zespołu napędowego. Prawie seryjne jest też podwozie, jedynie z częściowo wyczynowymi zestawami amortyzatorów i sprężyn zawieszenia (mieszany układ Tein/Bilstein). Podobnie też nie ma prawdziwie profesjonalnych, dużych hamulców, tylko wyczynowe okładziny, zaś z dopuszczalnych średnic obręczy zawodnik zdecydował się na 16", z rajdowym, wyczynowym, ogumieniem.

Oczywiście auto pozbawiono wszelkich zbędnych elementów wyposażenia i wtyłuszeń (masa auta wynosi 1260 kg i jest bliska minimalnej), ale to już właściwie wszystko – tym prostym sposobem powstał pojazd wystarczająco szybki (a przy tym bezawaryjny), by zdobyć Mistrzostwo Polski. We właściwych rękach Legacy okazało się szybsze od wielu aut o także dużym potencjale – Escorta Cosworth, BMW M3, Porsche 911 czy Renault Alpine.

Okazuje się, że przygotowanie Legacy RS

grupy A tak, aby ścigać się na dobrym poziomie, może kosztować od 50 000 zł, chociaż koszty maksymalne, gdyby zdecydować się na ekstremalne inwestycje, mogą być bardzo duże. Bardzo dobrze jednak, że wszelkie mechanizmy Legacy są zupełnie takie same jak znacznie popularniejszej części z Imprezy. Możliwe byłoby nawet przygotowanie dowolnego wolnosącego (a więc tańszego) Legacy, z wykorzystaniem części z Imprezy turbo z odpowiedniego rocznika i we właściwej specyfikacji, aby zadośćuczynić wymogom homologacji sportowej.

Gdy pojawiła się szansa, że w Polsce starować będzie kilka Legacy w grupie H, Wojciech Koczeski próbował zasugerować organizatorom zawodów, by powstała odpowiednia klasa markowa. Plan ten na razie się nie powiódł, gdyż nie zebrało się pięciu zawodników dysponujących takim sprzętem. Na razie (według naszych informacji) jest ich czterech, więc do utworzenia klasy historycznych Legacy nie jest daleko.

Wszystko po nowemu

Nowy silnik Subaru o symbolu FB będzie stopniowo zastępował zasłużoną jednostkę z oznaczeniem EJ. Silnik FB wydaje się mieć mniej „sportową” specyfikację, ale to właśnie znak czasów – dziś liczy się oszczędność i ekologia.



Firma Subaru stosując przez ostatnie czterdzieści lat dość nietypowe rozwiązania techniczne, zbudowała swój szczególny obraz nietuzinkowego producenta samo-

chodów osobowych. Wiemy oczywiście jakie to technologie – poziome silniki w układzie przeciwsobnym oraz stały napęd czterech kół, a posługując się oficjalną terminologią Subaru – SUBARU BOXER oraz Symmetrical AWD.

O ile układ napędowy 4x4 w wydaniu Subaru, choć zawsze symetryczny, doczekał się już kilku całkiem różnych rozwiązań, to silniki przez lata pozostają prawie niezmiennie takie same. Oczywiście jest to pewnego rodzaju przesada, bo przecież gama silników benzynowych stała się dość różnorodna. Firma oferuje obecnie czterocylindrowe wolnossące jednostki bokser (w układzie H4) o pojemności 1,5, 2,0 i 2,5 dm³ oraz ich wersje turbodoładowane 2,0 i 2,5 dm³, a także wolnossące H6 3,6 dm³. Jednak gdyby przyrzeć się wewnętrznej konstrukcji tych silników - wielkich różnic nie dostrzeżemy. Wszystkie mają wyjątkowo „krótkoskokową” geometrię układu korbowo - tłokowego, czyli znacznie większą średnicę cylindra niż skok tłoka. Dopiero najnowsza konstrukcja silnikowa Subaru – dwulitrowy BOXER DIESEL zmienił tę tendencję. On jest pod tym względem „kwadratowy”, czyli średnica tłoka jest równa jego skokowi.

Najbardziej zasłużony silnik Subaru, to używana od roku 1989 do dziś szesnastozaworowa (DOHC), czterocylindrowa, dwulitrowa jednostka o symbolu EJ, z bezpośrednim napędem zaworów. Jasne jest, że przez prawie 22 lata ulegała ona licznym drobnym modyfikacjom i usprawnieniom, ale głównie w zakresie osprzętu, który musiał być przecież do-



stosowywany do obowiązujących norm czystości spalin. Obecnie jednak kwestia ograniczenia zużycia paliwa i emisji trujących spalin stała się tak istotna, że trzeba było dokonać naprawę gruntownych zmian. Tak gruntownych, że jednostka choć pozostała czterocylindrowym bokserem o aluminiowej konstrukcji kadłuba i głowicy oraz nadal ma 4 zawory w każdym cylindrze, oznaczona została innym symbolem – zamiast EJ pojawiły się litery FB.

Pierwszym samochodem w Europie, który wyposażono w ten silnik jest Forester 2011MY, którego premiera na naszym kontynencie odbyła się niedawno, w styczniu 2011 r. Zaznaczmy od razu, że silnik rodziny FB istnieje już w trzech odmianach: FB-A to dwulitrowa jednostka przeznaczona na rynki Unii Europejskiej (a więc i Polski), FB-B to 2,5-litrowa wersja na rynek USA, zaś FB-C to dwulitrowa wersja na rynki europejskie poza Unią i inne rynki światowe, gdzie nie ma bardzo ostrych norm czystości spalin. Nietrudno się domyślić, że „europejski” silnik jest wyposażony w najwięcej systemów usprawniających jego pracę, choć w rzeczywistości różnice nie są wielkie. My zajmiemy się oczywiście jednostką FB-A.

Problem skoku i średnicy

Wspomnieliśmy już, że silniki Subaru były dotychczas niezwykle krótkoskokowe, co przy określonej pojemności skokowej powodowało, że ich średnice cylindrów i tłoków były wyjątkowo duże, przynajmniej jak na jednostki stosowane w samochodach o charakterze bardziej turystycznym niż sportowym. Powie ktoś, że Impreza WRX i WRX STI to jednak samochody sportowe. Oczywiście, ale do takich zastosowań Subaru wybiera silniki z turbodoładowaniem, które

właśnie z założenia nie są wcale wysokoobrotowe. Spójrzmy na dane - silnik EJ w układzie H4 o pojemności 2,0 dm³ ma skok tłoka 75 mm, średnicę tłoka 92 mm i w wersji wolnoobrotowej moc maksymalną (150 KM), przy umiarkowanych obrotach 6000 obr/min. Tymczasem w dzisiejszych czasach silniki o podobnych proporcjach skoku do średnicy tłoka znajdujemy już tylko np. w samochodach Ferrari lub podobnych, tyle, że tamte jednostki generują moce maksymalne przy obrotach



w okolicach 7500 obr/min. Zatem na czym polega tajemnica „krótkoskokowości” jednostek Subaru?

Na to rozwiązanie wpłynęły dwa czynniki. Pierwszy ma znaczenie w pewnym sensie historyczne. Pamiętajmy, że silnik EJ konstruowano ćwierć wieku temu. Wtedy, gdy nie było jeszcze nacisku na wyjątkowo niską emisję szkodliwych składników spalin, priorytetem wydawała się łatwość osiągnięcia wysokiej mocy jednostkowej. A niewielki skok tłoka bez wątplenia to ułatwia, gdyż zmniejszając (przy określonej pojemności tłokowej pojedynczego cylindra) siły bezwładności w układzie korbowo-tłokowym czyni łatwiejszym skonstruowanie silnika wysokoobrotowego. Poza tym duża średnica tłoka, to „rozległa” komora spalania nad tłokiem, w której można umieścić zawory o dużych średnicach. Słowem - ideał z punktu widzenia „tuningowca”, który chce skonstruować silnik o wyczynowych parametrach.

Był jednak i drugi czynnik, czysto praktyczny, który kierował myśli inżynierów Subaru ku jednostkom krótkoskokowym.

Silnik w układzie bokser jest fizycznie niski (płaski), także krótki i w ogóle zwarty ale... szeroki. Na jego szerokość składają się - licząc „od środka” - wał korbowy, dwa leżące po obu jego stronach kadłuby z cylindrami, dwie głowice i wreszcie ich osprzęt oraz napęd zaworów. A wszystko to musi zmieścić się pomiędzy podłużnicami w komorze silnikowej. Gdy nie chce się budować wyjątkowo szerokiego samochodu, szerokość silnika, a zatem także skok tłoków (liczony podwójnie), zaczyna mieć krytyczne znaczenie.

Stosunek średnicy tłoka do jego skoku był więc ćwierć wieku temu pewnego rodzaju kompromisem, który wtedy wydawał się całkiem korzystny.

Dzisiaj jest nieco inaczej.

Konstruktorzy szukają w nowych jednostkach najbardziej optymalnych rozwiązań, a priorytetem jest niewielkie zużycie paliwa i najbardziej efektywne spalanie paliwa. Rozległa i siłą rzeczy płaska komora spalania nie jest wobec tego korzystna, z kilku przyczyn. A oto one:

- duża odległość od świecy zapłonowej do najdalszych krańców komory powoduje, że stosunkowo znaczna część mieszanki ma szansę spalić się niekompletnie (milimetry odgrywają tu istotną rolę)
- płaski kształt komory powoduje, że wzrasta stosunek powierzchni jej ścianek do objętości, a to z kolei skutkuje niekorzystnie intensywnym oddawaniem ciepła gazów spalinowych przez te ścianki
- w czasie suwu wydechu trudno z takiej komory skutecznie odprowadzić spaliny
- krótki skok tłoka powoduje, że z czysto geometrycznych przyczyn silnik, mimo dużych nacisków w układzie korbowym (duża powierzchnia tłoka) nie generuje optymalnie wysokiego momentu obrotowego przy niskich i średnich obrotach, a te są przecież korzystne dla ograniczenia zużycia paliwa. W rezultacie roz-

Silnik	2.0 EJ	2.0 FB
Pojemność skokowa (cm ³)	1994	1995
Średnica x skok tłoka (mm)	92 x 75	84 x 90
Stopień sprężania	10,2	10,5
Moc maks. (kW/KM) przy (obr./min)	110/150 przy 6000	110/150 przy 6000
Moment maks. (Nm) przy (obr./min)	196 przy 3200	198 przy 4200



wiązanie jest optymalne dla silnika wysokoobrotowego, tymczasem należy go skonfigurować całkiem odwrotnie.

Możliwość skonstruowania silnika długoskokowego inżynierowie Subaru przebadali tworząc jednostkę SUBARU BOXER DIESEL. Można się domyślać, że to wtedy zapadła decyzja, by w tę samą stronę, a nawet trochę dalej, pójść z nowym silnikiem benzynowym. I rzeczywiście, drogą licznych zabiegów technicznych w dwulitrowym silniku FB skok tłoka wynosi 90 mm, a jego średnica 84 mm. Są to wartości zbliżone do spotykanych dziś w konkurencyjnych silnikach innych firm. Oczywiście nie jest to jedyna różnica pomiędzy silnikiem EJ a FB. Wręcz przeciwnie, zmiany i modyfikacje jednostki są bardzo liczne i należy traktować je łącznie. Dopiero wszystkie one razem powodują, że auto wyposażone w ten silnik zużyje (jak podaje producent) ponad 10 proc. mniej paliwa niż w tej samej konfiguracji, ale z poprzednią jednostką, przy czym charakteryzować się będzie wzrostem momentu obrotowego w niskim i średnim zakresie obrotów oraz płynniejszą, a więc bardziej przyjazną pracą. Wreszcie emisja gazów wylotowych będzie znacznie lepiej kontrolowana, co pozwoli z łatwością spełnić aktualne najostrzejsze normy (Euro 5), a po pewnych dalszych, już teraz przewidzianych modyfikacjach, także kolejne normy, które będą obowiązywać za kilka lat.

Jak to zrobiono?

Łatwo policzyć, że zwiększenie skoku tłoków z 75 do 90 mm powiększyło szerokość kadłuba silnika o 15 mm. To dużo, gdy w praktyce nie ma już i tak wolnego miejsca między podłużnicami. Teoretycznie można by zastosować krótsze korbowody, ale w praktyce byłoby to niekorzystne dla geometrii

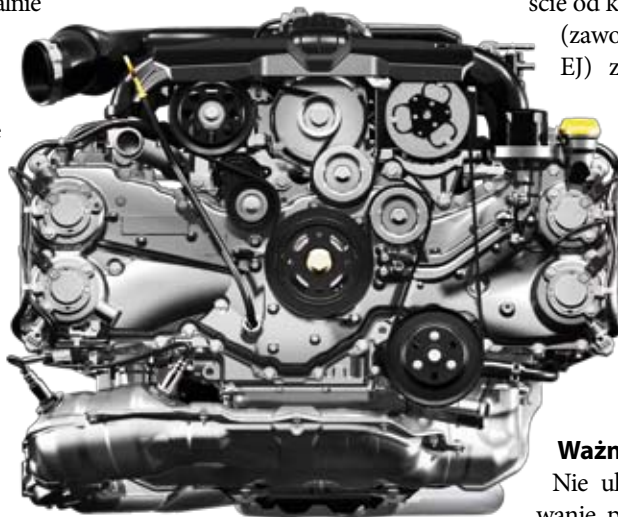


układu korbowo-tłokowego. W rzeczywistości skorzystano z tej opcji (nowe korbowody są krótsze o ok. 2 mm), ale to nie wystarczyło. Powinna się więc zmniejszyć wysokość głowic, a to trudne, szczególnie wobec kolejnych zmian przewidzianych w tej części silnika. Przede wszystkim dążenie do ograniczenia tarcia w układzie rozrządu wymusiło rezygnację z bezpośredniego napędu (gdy krzywki współpracując ślizgowo naciskają płaskie popychacze tzw. szklankowe) i zastosowanie napędu dźwigniowego, w którym krzywki wałków współpracują z łożyskowanymi rollkami w dźwigienkach. Ponieważ siły w napędzie rozrządu są bardzo duże, przejście z tarcia ślizgowego na toczne daje zauważalny spadek oporów, a za tym i zużycia paliwa. Co więcej, próba stworzenia bardziej zwartej komory spalania wymusiła zmniejszenie kąta między zaworami dolotowymi a wylotowymi każdego cylindra - w tym przypadku z 41 stopni do 27 stopni. Wystarczy spojrzeć na rysunek, by zauważyć, że i ta zmiana minimalnie zwiększa wysokość głowic, a więc i szerokość silnika. Wobec tego, by rzeczywista szerokość silnika nie wzrosła, zastosowano następujące modyfikacje:

- skonstruowano tłoki w których ekstremalnie zmniejszono odległość od osi sworzni tłokowego do ich korony, a także większość objętości (zatem i wysokości) komory spalania zawarto w ich wgłębionym denku
- skonstruowano całkiem nowe głowice cylindrów, o nieco zmienionym przebiegu kanałów wylotowych i przede wszystkim dolotowych, co pozwoliło nieznacznie zmniejszyć długość zaworów. W rezultacie odległość od podstawy głowicy do osi wałków rozrządu nie uległa istotnej zmianie

- zastosowano łańcuchowy napęd rozrządu w miejsce paska zębatego. Ta zmiana (wzorem silników sześciocylindrowego i Diesla) pozwoliła na radykalne zmniejszenie średnic kół zębatych napędu wałków rozrządu, co wraz z odpowiednią zmianą budowy ich pokryw pozwoliło utrzymać łączną szerokość silnika w zadanych granicach. Bonusem jest bezobsługowość nowego zespołu napędu rozrządu.

Przy okazji wspomnijmy o dwóch interesujących zmianach które powstały „w okolicy” opisywanych zespołów. Pierwszą jest konstrukcja korbowodu. W poprzednim silniku jego stopa dzielona jest prostopadle, co wprowadza skomplikowaną procedurę montażu układu wał korbowy – korbowody – tłoki (najpierw montuje się korbowody do wału, a potem już w silniku z wykorzystaniem obwodów montażowych w kadłubie wprowadza się sworznie tłokowe). W nowym silniku stopa kor-



bowodu dzielona jest skośnie, co pozwoliło pozostawić rozsądnie dużą średnicę czopów korbowych wału, mimo zmniejszenia średnicy cylindra, a co więcej, umożliwiło prosty montaż tej

pokrywy „od dołu”, czyli tak jak w większości silników, od strony miski olejowej. Dodajmy też, że nowe korbowody, tłoki i ich sworznie są ok. 20% lżejsze od poprzednich, co także powoduje mniejsze straty podczas pracy silnika.

Druga zmiana ma miejsce w systemie regulacji luzów zaworów. W poprzednim silniku była to regulacja hydrauliczna (w popychaczu zaworu), tutaj zaś jest to regulacja mechaniczna, polegająca na wymianie podkładki między zaworem a dźwignią. Zalecany przebieg między regulacjami jest tak duży, że określa się go oficjalnie na porównywalny z całkowitą żywotnością silnika. Jeżeli chodzi o konstrukcję samej głowicy, zwrócono uwagę przede wszystkim na optymalizację kształtu gniazd zaworowych oraz kanałów dolotowego i wylotowego. Budowa kanału dolotowego, który jest teraz lekko stożkowy na całej długości w głowicy, powoduje poprawę napełniania w całym zakresie obciążeń i obrotów. Jednocześnie przejście od kanału do gniazda zaworowego

(zawory są mniejsze niż w silniku EJ) zoptymalizowano pod kątem zawirowania ładunku w cylindrze. I na koniec zupełnie zmieniono umiejscowienie wtryskiwacza paliwa, który jest teraz mocowany w głowicy, a nie w kolektorze dolotowym. Pozycja ta powoduje, że strumień paliwa nie skrapla się na ściankach kanału.

Ważna kwestia temperatury

Nie ulega wątpliwości, że utrzymywanie prawidłowej temperatury silnika bardzo wpływa na parametry jego pracy i trwałość. Konstruktorzy Subaru zauważyli, że chłodzenie ich jednostki powinno być inne w obszarze kadłuba i cylindrów, a inne w głowicach. Problem polega na tym, że głowice po-

winny mieć możliwość bardzo intensywnego chłodzenia, bo pod dużym obciążeniem temperatura komory spalania może rosnać do tego stopnia, że pojawi się zjawisko spalania detonacyjnego. To powoduje konieczność automatycznej regulacji zapłonu (zajmuje się tym tzw. czujnik spalania stukowego i odpowiednie oprogramowanie sterownika silnika) w ten sposób, żeby do detonacji nie dochodziło. Jednak zwykle jest to regulacja nieoptymalna ze względu na parametry pracy silnika.

Same cylindry silnika z kolei powinny być bardziej gorące niż głowica, aby olej silnikowy smarujący ich gładź nie był zbyt lepki i nie tworzył nadmiernych oporów. Wysoka temperatura cylindrów pozwala także ustalić właściwe, niewielkie luzy między nimi a tłokami, a nie jest niebezpieczna dla współpracy układu cylindry – tłoki – pierścienie.

Okazało się zatem, że chłodzenie głowicy i cylindrów płynem chłodniczym o tej samej temperaturze jest nieefektywne. Zatem w silniku FB zastosowano zaawansowany, podwójny system chłodzenia, z gorętszą częścią dla kadłuba i z chłodniejszą dla głowicy. Zwrócono szczególną uwagę na precyzyjne przepływy cieczy chłodzącej wokół każdego cylindra oddzielnie, a np. w głowicy przewidziano szczególne kanały chłodzące okolice każdej świecy zapłonowej. W sumie układ chłodzenia jest bardzo skomplikowany, szczególnie, że zawiera także obwody szybkiego podgrzewania oleju, podgrzewania przepustnicy powietrza w układzie wtryskowym i chłodzenia gazów wylotowych użytych przez układ EGR.

Kolejnym elementem poprawiającym wydajność silnika FB jest właśnie in-

tensywne działanie układu recyrkulacji spalin (EGR). Spaliny zasysane wraz z powietrzem do cylindrów mają za zadanie – podczas pracy z niskim obciążeniem – zastępować znaczną objętość powietrza bogatego w tlen. Funkcja ta powoduje, że wytwarzanych jest mniej tlenków azotu (NOx), a co więcej, aby ograniczyć moc chwilową silnika nie trzeba mocno dławić (przepustnicą) zasysanego ładunku. Inaczej mówiąc, przy małych obciążeniach korzystne jest zasysanie dużej ilości spalin, tyle, że niesie to ze sobą pewną niedogod-



ność – mogą spalić – gorące spaliny powodować spalanie stukowe, a to zakłóca prawidłowe regulacje zapłonu i wtrysku paliwa. Dlatego właśnie w nowoczesnych silnikach, jakim jest jednostka FB, konieczne jest wydajne chłodzenie spalin dla układu ich recyrkulacji. Przewód ze spalinami przebiega w tym przypadku przez jeden z głównych przewodów cieczy chłodzącej.

Zawirowania i przepływy

Sprawność pracy silnika w różnych zakresach obciążenia i obrotów zależy przede wszystkim od opanowania przepływów zasysanego ładunku i wydalanych gazów wylotowych, a w szczególności od wykorzystania zjawisk falowych. W silniku FB zastosowano nowy kanał dolotowy

do przepustnicy, z dwoma komorami rezonansowymi, dopasowanymi tak, by zwiększać napełnianie cylindrów w niskim i średnim zakresie obrotów. Komory te są obecnie mniejsze i lżejsze niż w silniku EJ. Sam plastikowy kolektor dolotowy (za przepustnicą) zoptymalizowano pod względem długości i średnic kanałów, dla zakresu wysokiej mocy silnika.

Tuż przed głowicami umieszczono nowy moduł z zaworami wprowadzającymi zawirowanie przepływu (TGV) gdy silnik jest tylko częściowo obciążony.

Każdy kanał dolotowy na jego odcinku w głowicy podzielono cienkimi, stalowymi wkładkami wzdłuż, na dwie części. Gdy (przy pełnym obciążeniu silnika) umieszczone przed wkładkami, ste-

rowane elektromagnetycznie przesłony ustawione są w pozycji neutralnej, nie następuje istotny spadek ciśnienia ładunku. Natomiast przy niskich obciążeniach silnika wspomniane przesłony blokują przepływ przez większą część kanału, kierując ładunek w ten sposób, że już w komorze spalania ulega on intensywnemu, korzystnemu zawirowaniu.

Kolejnym elementem wprowadzającym zawirowanie, oprócz przepływu mieszanki w szczelinie zaworu, jest konfiguracja krawędzi komory spalania. Kątowe ukształtowanie obrzeża komory spalania i korony tłoka tworzy tzw. wyciskacz, który powoduje w górnym zwrotnym punkcie gwałtowne zawirowanie ładunku w centrum nad tłokiem.

Zmianie uległy też kształty i długości kolektorów wylotowych (wyrównanie długości kanałów i uproszczenie budowy), a także przejścia do katalizatorów. Efektem jest swobodniejszy przepływ spalin i szybsze nagrzewanie katalizatorów.



Prawidłowe dopasowanie przepływów w układzie dolotowym i wylotowym do chwilowych warunków pracy silnika wymagało zastosowania systemu AVCS – kątowej zmiany położenia wałków rozrządu, czyli tzw. zmiany czasów rozrządu dla zaworów dolotowych i wylotowych. Następuje to, tak jak w silniku EJ, przy pomocy siłowników hydraulicznych, umieszczonych w piastach napędu obu wałków. W silniku FB dokonano jednak dwóch ważnych zmian. Po pierwsze przepływ oleju sterującego obydwoma wałkami został uproszczony, a ich pozycjonowanie wykorzystuje teraz także siły występujące podczas współpracy krzywek z wałkami rozrządu. Ciśnienie i wydatek oleju, potrzebne dla pracy urządzeń są teraz mniejsze, a więc sprawność mechaniczna układu wzrosła.

Druga zmiana to zwiększenie, w regulatorze wałka zaworów dolotowych, całkowitego kąta regulacji. Wynosi on teraz 68 stopni (poprzednio 52 stopnie). Umożliwia

to lepsze dopasowanie zjawisk falowych w kanale dolotowym do aktualnych warunków pracy silnika, a w szczególności zbliżenie się przy niskich obciążeniach do wydajnego cyklu pracy tzw. Atkinsona-Millera. Jednak tak duży zakres regulacji nie jest właściwy dla samego rozruchu silnika, gdy wałek rozrządu przyjmuje pozycję skrajnie opóźnioną z powodu braku ciśnienia oleju. Zastosowano więc innowacyjny system – blokadę urządzenia AVCS w pozycji idealnej dla rozruchu silnika. Blokada jest rozłączana, gdy silnik zaczyna już płynnie pracować.

Sytuacja, gdy nie potrzeba już maksymalnych wydatków pompy oleju, pozwoliła zoptymalizować pracę i tego urządzenia, które pobiera teraz mniej mocy. Co więcej, zastosowano dwustopniowy regulator ciśnienia i przepływu oleju, co w sumie powoduje także mniejsze straty energii.

Jak podaje producent, zmiany zastosowane w nowym silniku, choć

prawie niewidoczne z zewnątrz są tak głębokie, że nowa jednostka nie ma wspólnych części ze starą. Obecna wersja nowej jednostki przewidziana jest tylko dla konfiguracji wolnossącej (bez turbosprężarki), jednak przedstawiciele firmy przyznają, że trwają już prace nad silnikiem FB w wersji doładowanej, a także – co bardzo istotne – z bezpośrednim wtryskiem benzyny.

Gdy porównamy wersje dwulitrowe silnika EJ i prezentowanego tu FB, okaże się, że choć moc maksymalna nie wzrosła ani nie zmalała, zdolność do przyspieszania samochodu jest dla nowej jednostki wyraźnie lepsza – oczywiście dzięki wzrostowi momentu przy średnich obrotach. Silnik ma być też cichszy, ale oczywiście najistotniejsze jest wspomniane wyżej, prognozowane dziesięcioprocentowe obniżenie zużycia paliwa. Pierwsze, krótkie jazdy podczas prezentacji Forestera 2011MY zadają się w pełni potwierdzać przewidywania konstruktorów.

styl życia

tekst i zdjęcia: Andrzej Sokołowski, Przemysław Wójcik





Gaurisankar

– relacja z wyprawy

29 października ubiegłego roku w Nepalu miała miejsce wyprawa wspinaczkowa, która zakończyła się 30 listopada. Uczestniczyli w niej: Michał Król, Przemysław Wójcik i Andrzej Sokołowski. Był to już drugi wyjazd tego składu w Himalaje. Tym razem za cel obrali sobie południowy wierzchołek (7010 m) szczytu o nazwie Gaurisankar (7145 m n.p.m.), który leży w rejonie Rolwaling.

Zapraszamy do przeczytania relacji z wyprawy, która od początku obfitowała w szereg trudnych momentów i nieprzewidzianych trudności. Na szczęście dla wszystkich uczestników skończyła się dobrze.



Gaurisankar (Gaurishankar) to święta góra. Nazywana jest przez buddyjskich szerpów „Jomo Tseringma”. Przez Hindusów postrzegana jest jako przejaw – będących w zespoleniu – boga Śiwy i bogini Śakti. Tworzą oni dualistyczny filar, który stwarza i podtrzymuje świat w istnieniu. Północny wierzchołek nazywa się Shankar, jest to jedna z wielu manifestacji Śiwy. Z kolei południowy wierzchołek nosi imię Gauri, który jest awatarem „Złotej Bogini” – małżonki Śiwy, znanej również pod imionami Parvati, Nanda lub Durga.

Naszym planem było wspięcie się południową ścianą tego szczytu. Ze względu na jej charakter oraz deniwelację (1800 m), stanowi ona łakomy kąsek dla wspinaczy preferujących alpejski styl. Niestety z powodu braku możliwości podejścia pod południową ścianę, musieliśmy przenieść się na inną stronę góry. Powodem zmiany planu było zbyt strome i niebezpieczne dla naszych tragarzy podejście. Prowadziło ono urwistymi zboczami opadającymi do gardzieli, która broniła dostępu do doliny, gdzie znajdował się nasz cel.

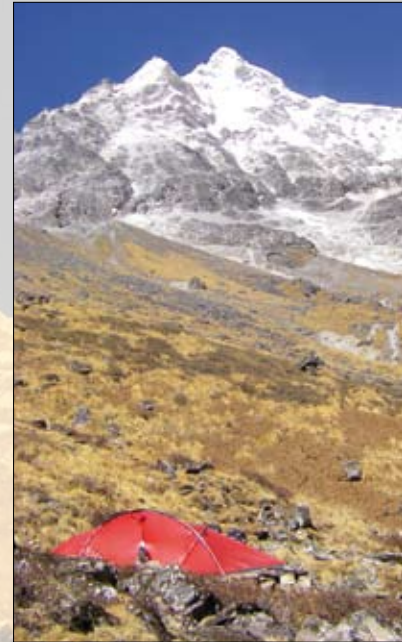
Ta sytuacja troszeczkę nas jednak podłamała – nie udało nam się podejść pod nasz cel. Pewnie, gdybyśmy mieli jeszcze jakieś zasoby finansowe, próbowalibyśmy wynająć lokalnych tragarzy. Być może oni daliby radę. Postanowiliśmy ponowić próbę od innej strony. Niestety taki obrót spraw trudno było przewidzieć, informacji na temat góry było bardzo niewiele, nie mówiąc już o jej południowej ścianie.

Następnego dnia rozbiliśmy bazę główną na wysokości ok. 4550 m n.p.m.

pod południowo-wschodnią ścianą zwornika, który był początkiem południowo-wschodniej grani kulminującej w południowym wierzchołku Gaurisankar (7010 m). Pomimo tego, że tak naprawdę ta wystawa stała się celem rezerwowym, stanowiła i tak atrakcyjny cel. Sama ściana miała 1000 metrów przewyższenia. Dzień po rozbiciu naszej bazy zaczęliśmy działać. Najpierw weszliśmy w grań na lewo od naszej ściany, by rozpoznać teren oraz jak najwyżej wyjść w miarę łatwym terenem. Chcieliśmy osiągnąć aklimatyzację i zorganizować nocleg na wysokości powyżej 5500 m n.p.m. Podczas wspinania na grani natknęliśmy się na niezwykle kruchą skałę, która utrudniała nam poruszanie, a co ważniejsze - była zbyt niebezpieczna. Dlatego po naradzie postanowiliśmy zjechać z wysokości około 5500 m n.p.m.

Takiej kruszyny nie widziałem jeszcze nigdy. W równowadze chwiejnej znajdowało się prawie wszystko, poczynając od piasku, drobnych kamyczków po głązy wielkości lodówek i szaf. Każdy zrzucony przez nas kamień generował olbrzymią ilość pyłu, który dostawał się wszędzie i utrudniał oddychanie. Wszystkie te przyjemności poza tym, że radykalnie zwiększały ryzyko, wpływały także na tempo wspinaczki – poruszaliśmy się jak słonie w składzie porcelany. Podczas kilku nielicznych zjazdów uszkodziliśmy również linę. Na szczęście (bo nie mieliśmy zapasowej) okazało się, że to tylko oplot (tzw. koszulka), a rdzeń jest cały. Najbliższy sklep ze sprzętem wspinaczkowym był na tyle daleko, że kosmetyczny zabieg owinięcia srebrną taśmą uszkodzenia wystarczył do dalszego użytkowania liny.





Podczas tego wyjścia udało nam się przespać dwie noce na 5350 m n.p.m.. Kolejne dni przyniosły opady śniegu, a co za tym idzie dało nam się we znaki niecierpliwe czekanie w bazie na pogodę. Prognozy, które dostawaliśmy sygnalizowały, że ma nadejść ładna pogoda. Zdecydowaliśmy się na działanie. Przy pięknej pogodzie tym razem podeszliśmy pod właściwą ścianę zwornika. Założyliśmy bazę wysuniętą na 5000 m n.p.m. Następnego dnia weszliśmy w ścianę, która opadała na wysokość 5200 m n.p.m. Tego dnia zrobiliśmy prawie 800 m przewyższenia. Wspinaczka nie była trudna. Maksymalne nachylenia pół lodowo-śnieżnych wynosiły 60-70 stopni, a w początkowej partii ściany trudności skalne sięgały stopnia IV. Po 1,5 godzinie pracy wyrąbaliśmy w lodzie półkę i tu spędziliśmy noc na wysokości 5950 m n.p.m.



Znalezienie miejsca pod platformę i jej stworzenie było trudne. Wynikało to





z ilości i konsystencji śniegu. Pola lodowo-śnieżne w przeważającej części - to była półmetrowa warstwa „śniego-lodu” pokrywająca płyty skalne. Ten „śniego-lód” był twardy i porowaty, do wspinaczki nadawał się doskonale, do asekuracji już nie całkiem, a kopanie platformy przypominało kopanie zamrożonych grządek małym kilofem (a nawet bardzo małym kilofem do jakiego można by od biedy porównać czekan). Platforma nie była zbyt duża, ledwo mieściliśmy się na niej we trójkę. Jedyne pozycje, które można tam było przyjąć, to półsiedząca lub leżąca z wystającymi nogami za krawędź ściany.

Drugi dzień postanowiliśmy spędzić w tym samym miejscu m.in. dla poprawienia aklimatyzacji.

Potrzebny był nam dzień odpoczynku, wysokość dawała o sobie znać. Cały dzień przesiadaliśmy na platformie biwakowej, przy pięknej pogodzie. Wystawa południowo-wschodnia, więc słońca wystarczyło do pierwszej. Było całkiem przyjemnie... Trzeba przyznać, że piękny był widok na Menlungtse (7181 m n.p.m. - najwyższy szczyt Rolwalingu). Pełni optymizmu czekaliśmy na następny dzień. Jednak noc już nie była całkowicie pogodna, a księżyc przysłoniły cirrusy.

Po odpoczynku - trzeciego dnia - nie było już tak ładnie i zaczął padać śnieg. Po dwóch godzinach wspinaczki osiągnęliśmy 6070 m n.p.m. i podjęliśmy decyzję o wycofaniu się ze ściany. Obfity opad śniegu i narastający wiatr skutecznie nas wystraszyły.

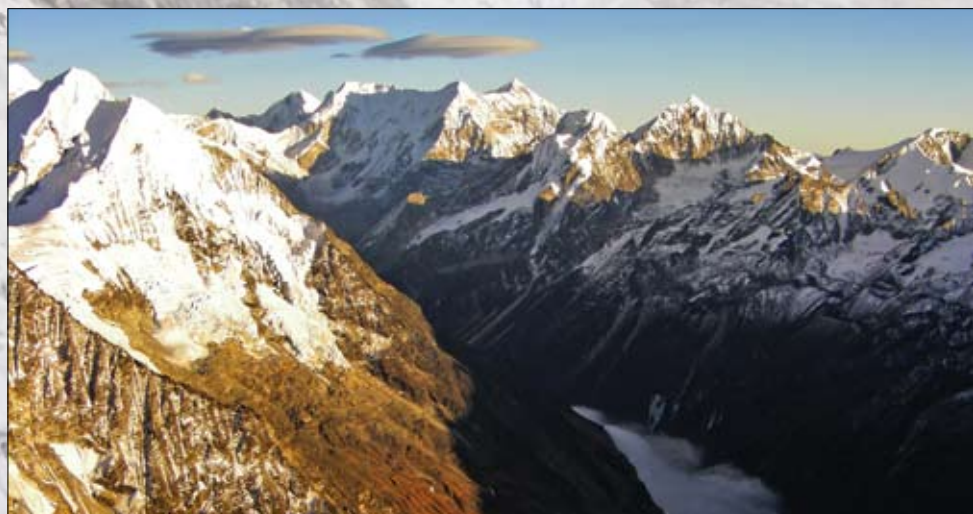
Chwila wahania, w głowie kołaczą się myśli: może jednak spróbować, do

zwoznika już niedaleko, pewnie poproszy i przejdzie. A jeśli nie przejdzie i nas przytrzyma, może nie... W naszym przypadku nieustępliwość nie gwarantuje sukcesu, a nawet może przynieść ostateczną porażkę. Ciekawe- ile jest odwagi w rezygnacji, a ile strachu, nie mówiąc już o rozsądku?

Stwierdziliśmy, że w takich górach nie możemy się wspinąć w tak trudnych warunkach, przede wszystkim dlatego, że jedyna możliwa linia powrotu przecinała potencjalnie lawiniaste pola. Co ciekawe, na naszej drodze spotkaliśmy stare liny poręczowe i jedno opakowanie po japońskiej „zupce chińskiej”. Wycofanie się zajęło nam około 8 godzin. Tego dnia dotarliśmy do bazy wysuniętej, a następnego dnia zeszliśmy do bazy głównej. Do końca wyprawy zostało nam jeszcze kilka dni, więc mieliśmy plan, by wrócić i spróbować zakończyć przynajmniej ścianę zwoznika. Jednak pogoda i w tym okresie nie była pewna... Podjęliśmy więc decyzję o zakończeniu działalności wspinaczkowej i zaczęliśmy pakowanie i sprzątanie bazy.

Jakiś niesmak pozostał. Co najwyżej można pocieszyć się, że styl alpejski jest bardziej wymagający od tradycyjnych wypraw i stylu obłęźniczego. W tym stylu jest mały zespół, nie ma lin poręczowych (po których można by wrócić), nie ma obozów w ścianie (w których można przeczekać). Zespół musi być samodzielnym i niezależnym organizmem, co podnosi poprzeczkę wymagań - jeśli chodzi o umiejętności techniczne i odporność psychiczną. To właśnie o taki rodzaj wspinania zawsze nam chodziło.

Podsumowując krótko nasz pobyt można stwierdzić, że mieliśmy pecha z pogodą, a południowa ściana Gaurisankar zaskoczyła nas logistycznie. Himalaje słyną z tego, że w tym okresie są z reguły zimne, ale i pogodne. Natomiast w tym roku jesień w tych górach nie była łatwa. Nie tylko my mieliśmy problemy z pogodą, wiele zespołów wspinaczkowych w tym sezonie musiało albo zmienić plany albo wręcz zrezygnować z wcześniej skrupulatnie zaplanowanych wspinaczek. Więcej zdjęć i informacji można znaleźć na stronie wyprawy www.gaurisankar2010.pl



JAK ONI INFRASTRUKTURYZUJĄ

czyli konkurs dla ministrów transportu w... pluciu na asfalt

Słowo infrastruktura pochodzi od dwóch słów w języku łacińskim: „infra” - stanowi pierwszy człon wyrazów złożonych, odpowiadających polskiemu pod, poniżej; i „struktura” (structura) oznacza układ i wzajemne relacje elementów (części) stanowiących całość np. budowy, ustroju, struktura kryształu, struktura społeczna, agrarna itp. Infrastruktura wspiera działalność produkcyjną, służy rozwojowi produkcji, choć sama nie bierze bezpośredniego udziału w produkcji.

(Cytat z Wikipedii)



Może jestem złośliwy i zbyt dosłowny, ale mnie z tego wyszło - „ponizający układ wzajemny”.

Dlaczego Ministerstwo Transportu przemianowano na Ministerstwo Infrastruktury? Ponieważ społeczeństwo po wymówieniu starej nazwy zawsze ostentacyjnie spluwało z pogardą, a nowa nazwa, to specyficzny wyraz, który pozwala czynność wymawiania i plucia automatycznie połączyć. Zasadniczo nie o to chodziło autorom zmiany. Głównym powodem był fakt, iż podczas artykułowania tego trudnego słowa, mięśnie twarzy nie mają szans na mimiczne wygenerowanie pogardy.

Infrastruktura – jak podaje Wikipedia – jest szerokim pojęciem. Ja chciałbym się odnieść do najbardziej malowniczej, prząsno siermieżnej jej gałęzi (w naszym kraju), a mianowicie infrastruktury drogowej, czyli traktów mniej lub bardziej bitych, szarpanych, ciętych, kłutych, mielonych, a już na pewno i najczęściej... kopanych.

Czy trudno jest zbudować dobrą drogę? **Tak**, zakładając, że ktoś nie ma pojęcia jak to się robi. Wspomniany problem jednak nie występuje w Polsce, ponieważ w tym kraju wszyscy są fachowcami we wszystkich dziedzinach. Taki bowiem profil nauczania przejęty został od zdechłej komu-

ny, który każe uczyć budowlańca biologii i historii, a historyka matematyki i chemii. W tym kraju tylko polityk nie musi nic umieć. Wystarczy mu wrodzona kłóliwość, zachłanność, nieodpowiedzialność, zamiłowanie do szybkiej jazdy po gorzale i znajomość kilku trudnych, nie zrozumiałych dla motłochu słów, jak choćby słowo INFRASTRUKTURA. Umiejętność posługiwania się nimi, nader często niestety nie idzie w parze ze znajomością języka ojczystego i z czystością wymowy.

Przykładem może być jeden z ostatnich telewizyjnych wywiadów z ministrem finansów, który w jednym zdaniu użył kilku podobnych „akrobatai z mów” językowych, a zakończył je konkluzją, że jest odpowiedzialny za... „pieniądze”. Może ktoś mi zarzucić, iż przed chwilą sam wysmiewając polski profil kształcenia, próbowałem udowodnić, że ekonomista nie musi być filologiem, ale uważam że nie powinno się przeginać w żadną ze stron. To, że prezydentem tego kraju był elektryk – twórca dziwnych słów, przysłów, pojęć i porzekadeł, a marszałkiem Sejmu rolnik po zawodowce, powinno być bolesną nauką, a nie normą, do której wszyscy równają.

Wróćmy jednak do budowania dróg, a najlepiej skupmy się na budowaniu tych najfajniejszych, czyli autostrad. Od czego taką budowę się zaczyna? Od wytyczenia trasy i wykupienia gruntów. W Polsce



bardzo często jest to pierwszy i zarazem ostatni etap tej budowy dlatego, że wszyscy chcą jeździć autostradami (a nawet tego się domagają), nikt jednak nie chce w ich pobliżu mieszkać, bo to uciążliwe, a niestety prawie wszędzie w tym kraju ktoś, gdzieś mieszka... bez sensu.

Kiedy już wytyczy się trasę, która prawie dla nikogo nie jest uciążliwa, znaczy - z pominięciem normalnych gruntów, czyli przez szczyty gór, nieprzebyte bagna, trzęsawiska i środek jeziora, okazuje się znowu, że Polska jest jednym wielkim skansenem przyrody, w którym uparły się legnąć i rosnąć wszystkie wymierające gatunki flory i fauny czyli ptaki, płazy, dżdżownice, drzewa iglaste, liściaste oraz wszelkiej maści filodendrony, a tych bronią ekolodzy jak własnego potomstwa, czego bym pochopnie... nie wykluczał.

Pójdźmy jednak na skróty i przyjmijmy, że jest już po tych koniecznych szesnastu korektach trasy, kilkuletnich sporach sądowych o grunty, prawo do ich własności i cenę wykupu. Założmy, że eksmitowano już nielicznych w tym rejonie, ale za to potwornie upartych mieszkańców, za ciężkie pieniądze przeniesiono larwy wymierających gatunków motyli i pająków, żabi skrzek przetransportowano śmigłowcami do innego skansenu, rzadkie gatunki drzew, krzewów i filodendronów przesadzono w doniczki wraz z przykutymi do nich ekolodami, by spokojnie można było przystąpić do następnego etapu budowy czyli do... przetargów na wykonawstwo. To kolejne kilka lat kłótni, awantur na wysokim szczeblu, lobbingu (czyli łapówkarstwa), protestów, unieważnień i pomówień. Po zakończeniu sporów i wyłonieniu firm, następuje wreszcie proces (kilkuletni)... podpisania umów, i nie bez przyczyny użyłem tu właśnie słowa proces, gdyż zazwyczaj sprawy rozstrzyga... sąd.

Dlaczego? Otóż założenia finansowania budowy z początku jej planowania

(czyli sprzed kilku kadencji rządu) były inne i ustalane przez innych ministrów, na podstawie innych budżetów, a firmy przystępujące do przetargów zostały stworzone naprędce, na potrzeby budowy i mają zgoła inne założenia. Pragnę zaznaczyć, iż słowo „zgoła” jest tu kluczowe, bowiem określa majątek założycielski tychże firm, dlatego też żądają one, by państwo sfinansowało budowy w całości, a one w zamian obiecują... czerpać zyski z opłat za przejazd. Sprawy przeciągają się do kolejnych wyborów parlamentarnych. Kolejny rząd pochyła się troskliwie nad problemem, co zazwyczaj owocuje utworzeniem kilku komisji śledczych w sprawie nadużyć. Ustala się nowe przetargi, oprotestowane przez te firmy, które już prawie wygrały w sądzie sprawy związane z podpisaniem umów, a teraz wytaczają państwu kolejne procesy o wielomiliardowe odszkodowania za poniesione straty (zazwyczaj jedynie moralne). Państwo przegrywa je i wypłaca odszkodowania, a firmy budowlane (nie posiadające na stanie nawet łopaty) w składzie prezes, sekretarka i radca prawny, zostają potentatami finansowymi. Tak się zostaje w Polsce milionerem, a nie żeby sobie ręce do łokci urabiać.

Pomińmy dalsze „procesy” i przejdźmy do samej budowy autostrady. Po wyspaniu zalegających na trasie budowy gór do zalegających na trasie budowy jezior, bagien i trzęsawisk, przez kolejne kilka lat krząta się tam parę osób, w celu wstępnego udeptania gruntu i w oczekiwaniu na jakąś motywację do pracy, na przykład Mistrzostwa Europy w kopaniu nadętej skóry. Wtedy na wstępnie udeptany grunt wylewa się pięć centymetrów asfaltu, maluje białe linie i pasy oraz ustala plan remontów czyli polewania nawierzchni smołą i posypywania tłuczniami, pomijając w planie tak nieistotne sprawy, jak wcześniejsze pozamiatanie liści, psich odchodów, rozjechanych

zwierząt leśnych i domowych, odgarniecie śniegu czy usunięcie starego, wykruszonego asfaltu, ponieważ gorąca smoła śnieg wytopi, a pokruszony asfalt będzie wzmocnieniem nawierzchni.

Liście, odchody i truchła, to nasz polski wkład w (uwaga – trudne słowo) uekologicznie technologii produkcji masy asfaltowej, używanej do budowy dróg. Moda na ekologię, zainicjowała owczy pęd do wymyślania tworzyw i substancji (uwaga – znowu trudne słowo) biodegradowalnych, odnoszą jednak dziwne wrażenie, że w przypadku asfaltu nie jest to trafny kierunek. Moim skromnym zdaniem, ekologia spycha ten świat w jakimś absurdalnym kierunku, skoro zaczyna wkraczać w tak obcy dla siebie teren, jakim jest sport samochodowy, a nawet w jego ekstremalną odmianę jaką są wyścigi Formuły 1. Nie zdziwi mnie już nawet fakt, gdy - nomen omen - „stajnia” Ferrari zamiast bolidu z namalowanym na karoserii koniem, zaprezentuje w najbliższym sezonie, konia z namalowanym





na czole bolidem. Na eko-logice już kiedyś wyżyłem się na łamach tego periodyku, więc pozwolicie Państwo, że dla zdrowotności wezmę dziesięć głębokich wdechów i wrócę do głównego tematu, który również mnie... nie relaksuje. Świeżo wybudowany odcinek autostrady odwiedza minister infrastruktury, uroczystie przecina wstęgę i rusza po jeszcze ciepłym asfalcie na czele kawalkady rządowych limuzyn, pełen dumy, szampana i karkówki z grilla. Kierownik budowy szybciotko zawiązuje wstęgę za ostatnią limuzyną, bowiem droga nie posiada odbioru technicznego. Okazuje się, że przebiegająca nad szlakiem komunikacyjnym linia wysokiego napięcia - zwisa smętnie o kilka metrów za blisko nawierzchni, w rejon autostrady wróciły żaby, a wykonawca nie przewidział tuneli migracyjnych. Sprawa odbioru trafia do sądu, ale jakimś cudem zanim zapadła decyzja o przebudowie, wcześniej zapadła się o sześć metrów nawierzchnia, co rozwiązuje definitywnie problem linii wysokiego napięcia, a nasyp pod nawierzchnią

obsypał się w kilku miejscach, tworząc naturalne tunele migracyjne dla żab, dzikich psów, a nawet jeleni. Z nawierzchni usuwa się pod osłoną nocy mrowiska i kretowiska, żeby nie drażnić ekologów i zrywa zetlałą wstęgę, żeby ułatwić wjazd... brygadam remontowym. Trzy lata później koła pierwszych samochodów formują pierwsze głębokie koleiny. Przerobiliśmy temat procedur i technologii budowy autostrad w naszym kraju, przejdźmy zatem do jakości ich użytkowania. Otóż jednym z najbardziej ruchliwych odcinków naszych autostrad jest fragment z Krakowa do Katowic (fragment - to najbardziej trafne słowo jakiego można używać w stosunku do polskich autostrad), choć niektórzy twierdzą, iż przeciwnie: z Katowic do Krakowa, co do dzisiaj nie zostało rozstrzygnięte, ponieważ w obie strony kierowca ma jakby... pod górkę. Fenomen tej autostrady... drogi... dukt... tego czegoś, polega na tym, że jest najdroższym na świecie i najbardziej nieprzejezdnym szlakiem komunikacyjnym. Koszt

budowy, a zwłaszcza koszty dwudziestoletniego remontu tego pięćdziesięciokilometrowego szlaku, pozwoliłyby wybudować ośmiopasmową, napowietrzną autostradę z Czomolungmy na K2 w Himalajach, lub tunel z Warszawy do Nowego Jorku, nawet utrudniając sobie i budując... na wschód. Niemcy w tym czasie (od zburzenia muru berlińskiego) wyremontowali wszystkie autostrady w dawnym NRD i dobudowali jeszcze kilkaset kilometrów nowych, nie wspominając, że postawili Berlin od nowa. Dlaczego Niemiec potrafi, a Polak nie? Ponieważ Niemiec do budowy Niemiec zatrudnił wszystkie polskie firmy budowlane z wyjątkiem jakiegoś... MENEL-BUDU, którego nikt normalny nie chce nigdzie zatrudnić, dlatego... buduje Polskę.

Podniesienie limitu dopuszczalnej prędkości na polskich autostradach jest przepisem czysto teoretycznym w stosunku do wspomnianego śląsko-małopolskiego fragmentu, ponieważ pierwsza „szykana” i związane z nią ograniczenie prędkości do 70 km/h następuje trzy kilometry za punktem poboru opłat, a próba poruszania się od zwężenia do zwężenia z dopuszczalną prędkością jest równie ryzykowna jak manewr wyprzedzania w trakcie wyścigów Formuły 1, chociaż wysokość opłaty za przejazd, sugerowałaby podróżnym, że poruszają się takim właśnie torem, a dodatkowo po podgrzewanej, trzy razy dziennie odkurzonej, oświetlonej i przykrytej dachem nawierzchni, pod wiaduktami podpartymi przez słupy z drewna sekwoi, z uśmiechniętymi hostessami co kilkaset metrów, częstującymi kawą i monitorującymi śmigłowcami utrzymania ruchu 25 godzin na dobę. Niestety, rzeczywistość rozczarowuje. Kilkanaście lat, dwa razy dziennie, zmuszony byłem podróżować pomiędzy tymi dwoma miastami, miałem tam wypadek,



uczestniczyłem w karambolu i straciłem kilka szyb na czterokilometrowym odcinku, który pokryto eksperymentalną nawierzchnią, składającą się w dziewięćdziesięciu dziewięciu procentach z kamieni i dzięki tym wszystkim doświadczeniom, odkryłem tajemnicę tego wiecznego remontu. Otóż nawierzchnia tej autostrady jest permanentnie niszczone przez... ciężarówki dowożące materiał niezbędny do jej remontu – takie polskie, mazowiecko - buraczane... perpetuum mobile.

Integralną częścią autostrad na całym świecie oraz doskonałą formą odciążenia miast od ruchu tranzytowego, a także w dużej mierze lokalnego, stały się obwodnice. Są one z założenia bezpłatne, aby zachęcały kierowców do omijania zatłoczonych „city center”. Nasz aktualny minister od „pieniędzy” wpadł na genialny pomysł, aby to radykalnie zmienić, śliniąc się na samą myśl ile na tym zarobi, a nie biorąc pod uwagę, że wpędzi z powrotem cały ruch tranzytowy do zakorkowanych aglomeracji, przez które będzie można jeździć może dużo wolniej, ale za to dużo taniej. Jeżeli znowu ktoś mi teraz zarzuci (biorąc za przykład pomysły wspomnianego ministra), że niepotrzebnie wyśmiewam komunistyczne formy wielopłaszczyznowego kształcenia, nadal nie będzie miał racji, ponieważ wszystkie uczelnie na świecie, ekonomii i logiki uczą na tym samym wydziale. Następnym pomysłem pana od „pieniędzy” jest obcięcie subsydiów na budowę obwodnic, między innymi odcinka S7, łączącego „wlot” do Krakowa od strony Katowic z „wylotem” w kierunku Warszawy - i to w chwili, kiedy właśnie ukończono tam skomplikowany węzeł wiaduktów i kilkusetmetrowy fragment nowego odcinka obwodnicy. Kraków zdradzał w posadach z oburzenia i... niepotrzebnie, ponieważ wystarczy co kilka dni usunąć w nocy - tylko na godzinę - bariereki zagrządzające wjazd na rozpo-

czętą budowę obwodnicy. Sto pięćdziesiąt osobówek i kilkanaście utopionych w ciągu tej godziny tirów, rozwiązuje sprawę utwardzenia kolejnych kilkadziesiątu metrów bieżących ornego pola. Wystarczy rano zwałcować i zalać asfaltem. Tym sposobem, w rok można oblecieć Kraków obwodnicami kilka razy dookoła. Żart? Może tak, ale na tym samym poziomie intelektualnym, co powyższy pomysł ministerstwa.

Skąd bierze się samozachwyty kolejnych ministrów, dawniej transportu, a aktualnie... tego trudnego słowa? Otóż każdy polityk obejmujący to stanowisko, nagle przesiada się z naziemnego pojazdu mechanicznego skazanego na poruszanie się po tym szwajcarskim serze do samolotu lub śmigłowca skazanego jedynie na turbulencje czyli dziury powietrzne, za które nie jest odpowiedzialny, a z ptasiej perspektywy wstęgi polskich dróg są piękne i gładkie jak lukier na torcie. Wiem, gdyż zdarzyło mi się latać samolotem, ale niestety, w odróżnieniu od panów ministrów, wracałem już autokarem, a z żabiej perspektywy wygląda to... tragicomicznie.

Można walczyć - a nawet trzeba - o lepsze drogi w tym kraju. Jest jednak dla kierowców wyjście awaryjne z tej sytuacji. Proszę jednak nie traktować tego co napiszę poniżej, jako formy podlizywania się komukolwiek, gdyż jestem osobą walczącą całe życie o swoją niezależność i dumną z jej osiągnięcia. Moim sposobem na polskie drogi stał się mój samochód, którym nie dość, że od dziesięciu lat uczestniczę w terenowych rajdach, to - wiem, że trudno w to uwierzyć - bezawaryjnie dojeżdżam do pracy, a nawet na wczasy - Subaru Forester. Jeżeli komuś wydaje się, że chwałę to auto dlatego, że piszę do tej gazety, to ma rację... że mu się wydaje, ponieważ jest dokładnie na odwrót. Od

kilku lat współpracuję z „Plejadami” i utrzymuję kontakt z dilerem tej marki, ponieważ jestem zadowolony, a nawet zachwycony jakością produktu jaki mi zaoferował. Powyższy tekst nie jest z mojej strony płaczącym skamleniem o lepszą jakość dróg w tym kraju, a jedynie sarkastycznym obrazem stanu faktycznego. Pozwalam sobie na to nie tylko z racji specyficznego spojrzenia na ten ziemski padół przez - jak to ktoś trafnie zauważył - mój pęknięty obiektyw, ale w tym konkretnym temacie, z uwagi na fakt posiadania samochodu, który stawia mnie ponad tym problemem. Zapraszam zatem wszystkich załamanych stanem dróg do mojego świata.

Ten sarkazm to pewna forma satyry, a proszę zauważyć, iż od pewnego czasu problem Ministerstwa Infrastruktury i polskich dróg, przestał być nawet tematem kpin i żartów kabaretowych. Dlaczego? To proste - tam obowiązują pewne honorowe zasady, które nie pozwalają nabijać się z... innych kabaretów.

Pozdrawiam pana ministra... Poniżającego Układu Wzajemnego i życzę wszystkim bardzo szerokiej drogi, ponieważ ta szerokość pozwala poruszać się po infrastrukturalnej nawierzchni... wymuszonym slalomem.





motoryzacja.interia.pl

28 grudnia 2010

„Zimowy demon prędkości”

(Subaru Outback 3.6R)

(...) Outbacka testowaliśmy w czasie ataku zimy, kiedy nawet główne drogi bywały białe, zaś wyjazd z parkingu bez użycia szufli był dla wielu kierowców niemożliwy. Szybko okazało się, że nasze podwyższone kombi czuje się w tym warunkach, jak ryba w wodzie. Duży prześwit (wynoszący 20 cm) pozwalał nam pokonywać zaspę, bez obaw, że stwardniałe bloki śniegu uszkodzą podwozie, a napęd na cztery koła sprawiał, że wyjazdy z zaśnieżonych parkingów nie były dla auta żadną trudnością.

To potrafi wprowadzić większość pseudoterenówek, ale outback ma nad nimi zasadniczą przewagę - stały napęd 4x4. Niemal wszystkie dostępne na rynku SUVy i crossovery mają napędzaną oś przednią, zaś tylna dołączana jest dopiero wtedy, gdy przednie koła tracą przyczepność. Tego typu rozwiązanie jest tanie, proste i - w większości przypadków - przydatne wyłącznie w czasie ruszania na śliskiej nawierzchni. Stały napęd 4x4 znacząco wpływa natomiast na poprawę zachowania się auta w czasie jazdy. (...)

(...) W obu rzędach siedzeń znajdziemy sporą ilość miejsca, a bagażnik o pojemności 526 l w zupełności wystarczy na rodzinne wypadki. Szybko docenimy również komfortowo

zestrojone zawieszenie i gładko pracującą automatyczną skrzynię biegów. Dobrze współgra ona z silnikiem, całkiem szybko reagując na dodanie gazu, czego efektem jest przyjemne wciskanie w fotel przy dźwiękach warczącego na wysokich obrotach silnika. Dodatkowo między fotelami znajdziemy obiecująco wyglądające pokrętko pozwalające wybrać charakterystykę silnika i skrzyni biegów. (...)

(...) Niesłabnąca popularność SUVów sprawia, że łatwo przeoczyć samochody takie, jak subaru outback. Nie poprawia on naszego wizerunku tak, jak bojowo wyglądająca pseudoterenówka, ale jeśli szukamy rodzinnego samochodu, który sprawdzi się również podczas przejażdżek leśnymi duktami i nie zawiedzie w czasie wypraw na narty, nowy outback to świetna propozycja. I, wbrew pozorom, nie taka droga. (...)



Auto Motor i Sport (dodatek Auto Sportowe)

nr 1/2011

„Supergacz”

(WRX STI)

Impreza znowu jako sedan! Ten samochód naprawdę trzeba kochać. WRX STI gwizdże na lajfstajle, mody i perfekcję - to ekstrazabawka dla

prawdziwych mężczyzn. Nawet prędkość trzeba mu było ograniczyć sztucznie.

Rajdowy charakter czteronapędowego „japończyka” jest po prostu nie do podrobienia.

(...) Silnik o mocy 300 KM powoduje, że WRX STI staje się tak wyrywny, iż jego maksymalną prędkość ograniczono do 255 km/h (w poprzednim modelu - 250 km/h). Auto wręcz prosi się o jazdę w zakrętach, po szutrze, mokrej jezdni albo śniegu. Wtedy w podłożu niczym pazury wbijają się opony rozmiarze 245/40, ale i na asfalcie STI pokazuje co potrafi - podobno Północną Pętlę Nurburgringu przejechał w czasie 20 sekund krótszym niż magiczna granica ośmiu minut. Co by znaczyło, że potrafi dorównać BMW M3 mocińszemu od niego o 120 KM. (...)



Gentleman

nr 11 12/2010

„Subaru na ekologicznej ścieżce”

(Forester 2.5XT)

Czy takim gigantem można pojechać do uzdrowiska? Duży benzynowy SUV, z 2,5 litrowym kultowym czterocylindrowym silnikiem boxer o mocy 230 KM to mocne auto. Czy wypada nim pojechać do uzdrowiska? (...)

(...) Wyruszyliśmy z Krakowa. Cel to Krynica. Czyli dystans ponad 150 km. Od razu było widać, że elastyczność silnika jest zdumiewająca, jakby to był czterocylindrowy diesel z dwiema turbinami. A to przecież klasyczny motor benzynowy. Można jechać z 1,5 tys. obrotów na najwyższym biegu i wyprzedzać bez redukcji. Bo i po co? To auto dla leni, i dobrze. Nie zmienialiśmy biegów, mimo że skrzynia w aucie działa precyzyjnie.

Ekologiczny oddech

Po przejechaniu 150 km otrzymaliśmy odpowiedź na nurtujące nas od początku jazdy pytanie, czy samochód jest ekologiczny. Uff. Odetchnęliśmy z ulgą przy rogatkach miasta. Można wjechać do Krynicy. To samochód ekologiczny i oszczędny. (...)

(...) Emisję szkodliwych substancji producent zredukował tak bardzo, że Subaru spełnia wszystkie normy europejskie. (...)



Cars

nr 1(5) styczeń 2011

„Nie oglądaj, jedź”

(Subaru Impreza 2.0D XV)

(...) Gdy Subaru wypuściło nową generację nadwozi, z których zniknęły bezpowrotnie charakterystyczne

drzwi bez ramek, zrozumiałem, co czują kobiety które zgubiły portfel w ostatnim dniu sezonowej wyprzedaży sukienek. Zapowiedź silnika Diesla, który miał trafić pod maskę Imprezy, była jak telefon od znalazcy portfela – jest nadzieja, ale pytanie czy nic z portfela nie wyparowało? Gdy w końcu siadłem za kierownicą Subaru Imprezy 2.0D XV, odetchnąłem z ulgą, bo nienaruszony portfel się odnalazł. Ale już nie kupię tego, co było na ostatniej wyprzedaży.

Zanim przekręciłem kluczyk w stacyjce i nacisnąłem guzik uruchamiający silnik, wyłączyłem radio i zamknąłem wszystkie szyby. Chciałem wyraźnie usłyszeć pierwszą reakcję tłoków w ułożonych równolegle do podwozia cylindrach na wtrysnięty do nich olej napędowy.

(...) Każde dodanie gazu powoduje niespotykany równomierny wzrost obrotów. Żadnego dławienia „na dole” i brak zadyszki na wysokich obrotach. A gdy wskazówka obrotomierza zbliża się do czerwonego pola, brak efektu wyrwania przewodu paliwowego. Niespotykana w czterocylindrowych dieslach kultura pracy (...)

(...) Sześciobiegowa skrzynia jest znakomita – ma idealnie dobrane przełożenie do charakterystyki silnika, no i bardzo precyzyjne drogi prowadzenia dźwigni. Efekt tej precyzyjnej współpracy mechanicznego duetu? Do setki Impreza rozpędza się w krótszym czasie niż podaje producent – testowy samochód uzyskał 8,3 sekundy, a w fabrycznej dokumentacji Subaru widoczny jest czas 9 sekund. A jeżeli dodam, że auto ma większą elastyczność i podczas testu spaliło 6,4 litra oleju napędowego na 100 km, to niech nikogo nie dziwi mój zachwyt nad układem napędowym. (...)

PLEJADY

Adres redakcji:

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

Wydawca:

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

Redaktor naczelny:

Zbigniew Karcz
zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redakcja:

Subaru Import Polska sp. z o.o.

Stali współpracownicy:

Rafał Czepulkowski,
Janusz Dudek, Jerzy Dyszy,
Grzegorz Jemiolo, Marcin Kacperok,
Beata i Jacek Lukaszewscy, Jacek Pieńsiński

Opracowanie graficzne:

Dante Cinque Wydawnictwo

Korekta:

Dante Cinque Wydawnictwo

Reklama:

redakcja@plejady.subaru.pl

Pozostałe zdjęcia:

Archiwum Subaru,
Archiwum Fuji Heavy Industries,
Archiwum Szkoły Jazdy Subaru, Stock.XCHNG

Magazyn Plejady ukazuje się w cyklu dwumiesięcznym i jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

www.plejady.subaru.pl

ISSN 1897-1989

750 TESTÓW
200 RUCHOMYCH CZĘŚCI SILNIKA
100 EKSPERTÓW

1 LOTOS QUAZAR



REKOMENDOWANY PRZEZ



LOTOS QUAZAR TO OLEJE SYNTETYCZNE NAJNOWSZEJ GENERACJI.
WSZECHSTRONNE TESTY PRZEPROWADZONE PRZEZ MIĘDZYNARODOWYCH EKSPERTÓW
WYKAZAŁY, ŻE LOTOS QUAZAR SKUTECZNIE CHRONI SILNIK TWOJEGO AUTA.
WYJĄTKOWA JAKOŚĆ LOTOS QUAZAR ZOSTAŁA DOCENIONA PRZEZ SUBARU
– MARKĘ WYZNACZAJĄCĄ STANDARDY W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ.
PODCZAS GDY LOTOS QUAZAR DBA O SILNIK TWOJEGO SAMOCHODU,
TOBIE POZOSTAJE JEDYNIENIE PRZYJEMNOŚĆ Z JAZDY.

WWW.LOTOSQUAZAR.EU

www.lotosoil.pl



Bezgraniczna ochrona