



Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie AC/OC/NNW i GAP

61 850 35 25

santanderleasing.pl

ebok.santanderleasing.pl

 **Santander**
Leasing

NR104 (5/2022)

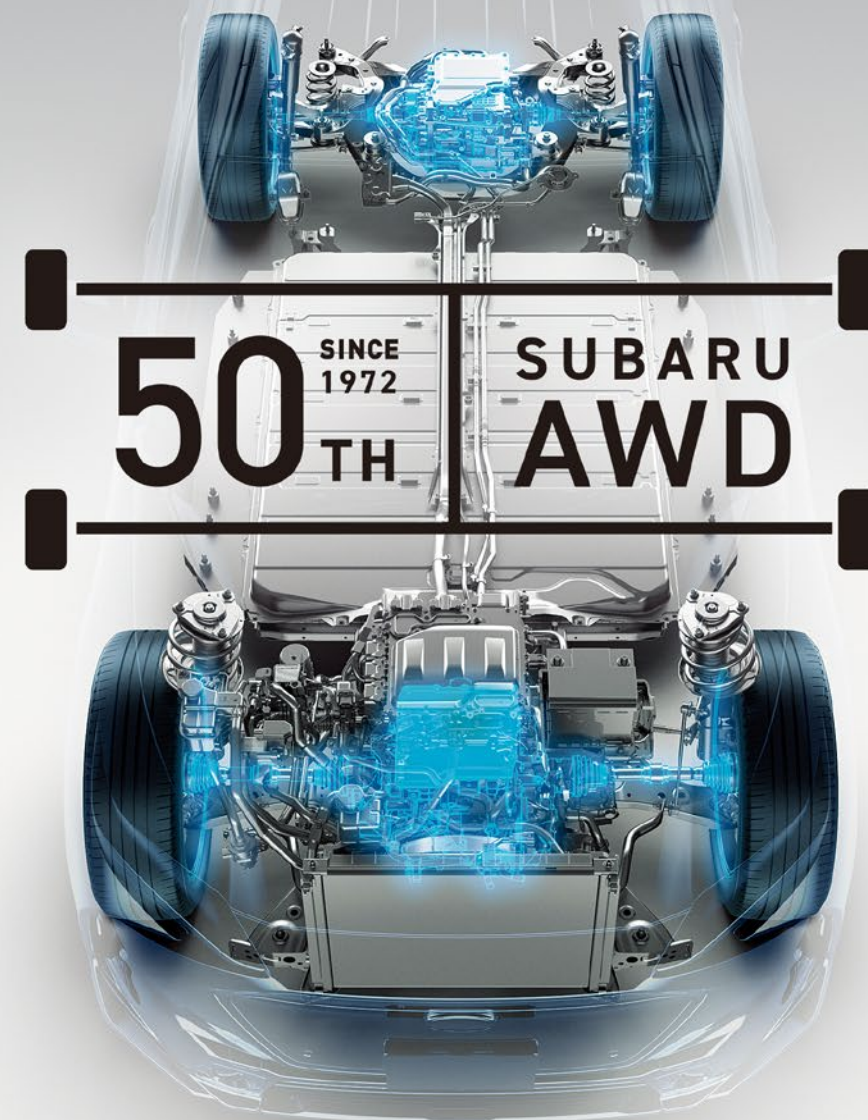
ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 **SUBARU**

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY

EDUKACJA MUSI BYĆ PERMANENTNA

– ROZMOWA Z JERZYM FIJASEM /CZ. 2/

TECHNIKA

50 LAT S-AWD

O PIĘKNIE SYMETRII

IMPREZY

V PUCHAR SUBARU

W KOLARSTWIE GÓRSKIM

NR104 (5/2022)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ISSN 1897-1989
PAŹDZIERNIK 2022
10 >
9 771897 198200

ZIMOWA PRZYCZEPNOŚĆ BEZ CIENIA WĄTPLIWOŚCI!



Zima czai się tuż za zakrętem! Nie daj się zaskoczyć pierwszym opadom śniegu. Już teraz zaplanuj sezonową zmianę opon z Yokohama **BluEarth*Winter V906**. Nieważne, czy planujesz wyprawę w góry na narty, czy podróż z dziećmi do szkoły. Zawsze możesz liczyć na niezawodną przyczepność.

We flagowej oponie zimowej Yokohama strefa kontaktu z podłożem została poszerzona o 10%. Unikalna architektura bieżnika z rowkami w kształcie litery "V" i lamelkami 3D jeszcze wydajniej odprowadza spod kół wodę oraz błoto pośniegowe. Zachwyć się zimą z oponami Yokohama **BluEarth*Winter V906!**

YOKOHAMA

Yokohama CEE Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 65/79, 00-697 Warszawa
Tel.: +48 22 292 83 30 | Fax: +48 22 292 83 45
yokohama.eu/pl | facebook.com/yokohamapolska

BluEarth*WINTER V906

NA POCZĄTEK

PLEJADY



NIE DAJMY SIĘ ZASKOCZYĆ ZIMIE!

Jesień w tym roku nastąpiła wcześniej, niż wszyscy się tego spodziewaliśmy. Wrzesień zapisał się deszczowo-pochmurnymi zgłoskami, nie rozpieszczając nas temperaturą za oknem. Czyżby zwiastował szybkie nadejście srożej zimy? Tego niestety wykluczyć nie można, ale z całą pewnością z Subaru można nie dać się jej zaskoczyć. Podobnie jak w latach ubiegłych przygotowaliśmy bowiem dwie akcje, które pomogą dobrze przygotować pojazdy spod znaku Plejad do zimowych warunków drogowych. Nasze programy „Akcja Zima” i „Bezpieczna Zima z Subaru” ruszają już w listopadzie, a my jak co roku o tej porze zachęcamy do skorzystania z nich.

Celem obu dobrze już znanych projektów jest zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych w samochodach naszej marki w okresie jesienno-zimowym. Dlatego też bez wahania zdecydowaliśmy się kontynuować je w sezonie

2022/2023. Przypomnijmy zatem, że w ramach „Akcji Zima” każdy z naszych klientów, który w okresie od 2 listopada do 31 marca zakupi i zarejestruje nowy samochód Subaru pochodzący z autoryzowanej sieci dealerskiej, otrzyma od nas cztery opony zimowe. Akcja „Bezpieczna Zima z Subaru” jest z kolei adresowana do wszystkich właścicieli Subaru, również tych posiadających pojazdy, które mają już całkiem sporo na liczniku. Polega ona na kontroli samochodu przed okresem zimowym. Niniejszym zapraszamy do wszystkich Autoryzowanych Stacji Obsługi Subaru, gdzie w dniach od 2 listopada do 17 grudnia będzie można przeprowadzić przegląd. Sprawdzenie kluczowych dla bezpieczeństwa elementów pojazdu zostanie wykonane w promocyjnej cenie 149 zł brutto. Standardowo w ramach akcji „Bezpieczna Zima z Subaru” oferujemy kontrolę układu hamulcowego, układu kierowniczego, elementów

zawieszania, ogumienia, oświetlenia i wycieraczek. W przypadku zlecenia naprawy ujawnionych uszkodzeń opłata za wykonaną kontrolę zostanie zwrócona w formie vouchera rabatowego do wykorzystania przy opłacie za tę naprawę. Jeśli natomiast zajdzie potrzeba wymiany klocków i/lub tarcz hamulcowych, pobrana zostanie opłata tylko za te części, natomiast usługa ich wymiany będzie bezpłatna.

Raz jeszcze gorąco zachęcamy do skorzystania z naszych programów, które pomogą stawić czoła wszelkim pogodowym wyzwaniom. Więcej informacji na ich temat można uzyskać u naszych dealerów oraz w Autoryzowanych Stacjach Obsługi Subaru. Nie czekajmy na białą aurę, temperaturę poniżej zera i śliską nawierzchnię pod kołami i już teraz wspólnie przygotujmy nasze samochody do bardziej wymagających warunków na drogach.

Zespół Subaru Import Polska

AKTUALNOŚCI

6

ROZMOWY

10 EDUKACJA MUSI BYĆ PERMANENTNA
– ROZMOWA Z JERZYM FIJASEM /CZ. 2/

LUDZIE

22 DEKADA ZE SPEŁNIONYM MARZENIEM

TECHNIKA

28 50 LAT S-AWD. O PIĘKNIE SYMETRII.

IMPREZY

38 V PUCHAR SUBARU W KOLARSTWIE GÓRSKIM

PODRÓŻE

44 SUBARIADA NA ISLANDII. WIĘCEJ LODU NIŻ OGNIA. /CZ. 3/

NASI PARTNERZY

52 NA SCENIE I ZA KULISAMI

PRZEPISOWO

56 KOLEJNE ZMIANY W PRZEPISACH RUCHU DROGOWEGO

FANPAGE

62



PIĘĆ MILIONÓW SUBARU Z SYSTEMEM EYESIGHT

Miło nam poinformować o kolejnym rekordzie sprzedaży naszych samochodów. Tym razem ma on związek z systemem wspomagania kierowcy EyeSight. Łączna globalna sprzedaż pojazdów Subaru wyposażonych w to rozwiązanie przekroczyła w czerwcu pięć milionów egzemplarzy. Ten ważny dla nas wynik osiągnęliśmy po czternastu latach i miesiącu od debiutu systemu w Japonii w maju 2008 roku.

EyeSight to pierwsze na świecie rozwiązanie wykorzystujące wyłącznie technologię kamer generujących obraz stereoskopowy. System zachowuje się jak cyfrowa druga para oczu, która obserwuje drogę, korzystając z dwóch kamer. Na podstawie otrzymywanych z nich obrazów potrafi rozpoznać nie tylko samochody, lecz również motocyklistów, rowerzystów i pieszych. Tym samym czuwa nad bezpieczeństwem kierowcy i pasażerów. Kiedy

tylko wykrywa potencjalne zagrożenie, ostrzega prowadzącego pojazd, a w sytuacji krytycznej hamuje samochód, aby uniknąć kolizji.

Modele wyposażone w EyeSight stanowią obecnie 91% globalnej sprzedaży Subaru. Dzięki swoim doskonałym zdolnościom rozpoznawania system jest stale nagradzany przez niezależne instytucje na całym świecie i od lat przyczynia się do wzmacniania bezpieczeństwa prewencyjnego.

Badanie przeprowadzone na podstawie danych japońskiego Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis (ITARDA) wykazało, że w Kraju Kwitnącej Wiśni wskaźnik wypadków pojazdów wyposażonych w EyeSight wynosi zaledwie 0,06%. Z kolei badanie amerykańskiego Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) dowiodło, że w USA rozwiązanie to pozwala zredukować liczbę kolizji

polegających na najechaniu na samochód poprzedzający nawet o 85%.

W Subaru nieustannie doskonalimy technologię kamer generujących obraz stereoskopowy stosowanych w systemie EyeSight. W jego najnowszej generacji są one przeprojektowane i charakteryzują się znacznie szerszym kątem widzenia. W połączeniu z ulepszonym oprogramowaniem do rozpoznawania i przetwarzania obrazów EyeSight oferuje teraz udoskonalone funkcje wspomagania kierowcy, które sprawdzają się na drodze w jeszcze szerszym zakresie.

W Japonii wprowadziliśmy także zaawansowany system EyeSight X, wyposażony w nową kamerę współpracującą z czterema radarami umieszczonymi w przednim i tylnym zderzaku, nowo opracowaną mapą wysokiej rozdzielczości, lokalizatorem pojazdów i innymi zaawansowanymi technologiami. EyeSight X

posiada rozszerzone funkcje, takie jak: asystent zmiany pasa ruchu, kontrola prędkości przed wejściem w zakręt oraz asystent autonomicznej jazdy w korkach, zapewniające jeszcze bezpieczniejsze i wygodniejsze podróżowanie po japońskich drogach.

W 2020 roku otworzyliśmy również Subaru Lab, czyli naszą bazę rozwoju sztucznej inteligencji w tokijskim okręgu Shibuya. Prowadzimy tam badania mające na celu zintegrowanie możliwości oceny oferowane przez sztuczną inteligencję z technologią kamer systemu EyeSight. W Subaru pragniemy bowiem w dalszym ciągu doskonaląc oferowane przez nas rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa leżące u podstaw filozofii All-Around Safety. Wszystko po to, aby zapewnić naszym klientom na całym świecie jeszcze więcej przyjemności i spokoju podczas jazdy samochodami spod znaku Plejad.

EyeSight
Driver Assist Technology

2008-2022

5,000,000 UNITS

Global Sales of EyeSight-equipped Subaru Vehicles Reach 5 Million



OUTBACK NUMEREM JEDEN W ZAOSTRZONYM TEŚCIE IIHS

W sierpniu Subaru w Ameryce przekazało informację, że Outback w specyfikacji 2022 otrzymał najwyższą możliwą ocenę od Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) we wprowadzonym niedawno nowym, zaostrozonym teście zderzenia bocznego. Badanie jest kontynuacją wysiłków amerykańskich ekspertów na rzecz poprawy bezpieczeństwa pojazdów i zmierzenia się z wypadkami zdarzającymi się przy większej prędkości, niosącymi ze sobą ofiary śmiertelne. Nowemu testowi poddali oni siedem samochodów średniej wielkości, wśród których znalazł się nasz model. Outback okazał się jedynym, któremu w tym sprawdzianie udało się uzyskać najwyższą możliwą ocenę „dobrą”.

Podobnie jak w przypadku pierwotnego testu nowe badanie to symulacja zderzenia dwóch pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie. Obecnie do imitacji pojazdu uderzającego wykorzystano jednak cięższą barierę poruszającą się z większą prędkością niż w dotychczasowym badaniu. Teraz waży ona 4200 funtów (1905 kg), czyli o 900 funtów (408 kg) więcej niż poprzednio. Taka bowiem w przybliżeniu jest waga większości nowoczesnych SUV-ów średniej wielkości. Prędkość jej uderzenia zwiększono natomiast z 31 mil (50 km) na godzinę do 37 mil (60 km) na godzinę. Obie te zmiany powodują, że zderzenie generuje teraz o 82% więcej energii. Dodatkowo aktualizacji poddano również powierzchnię

uderzającą bariery, która zachowuje się teraz bardziej jak dzisiejsze SUV-y lub pick-upy podczas uderzenia w bok innego pojazdu. Podobnie jak poprzednio nowy test wykorzystuje dwa manekiny, z których jeden znajduje się na siedzeniu kierowcy, drugi natomiast, odpowiadający kobiecie o drobnej budowie ciała lub dwunastoletniemu dziecku, zajmuje miejsce za nim.

Aby uzyskać najwyższą ocenę „dobrą”, zarówno w poprzednim, jak i w nowym teście, część pasażerska pojazdu po zderzeniu bocznym musi zachować swój kształt. Pomiar uzyskane z manekinów nie mogą natomiast wskazywać na duże ryzyko poważnych obrażeń. Dodatkowo boczne poduszki powietrzne i pasy bezpieczeństwa powinny zapobiegać silnemu uderzeniu głów manekinów o wnętrze pojazdu. Wszystkie z siedmiu samochodów ocenianych w nowym badaniu uzyskały ocenę „dobrą” w poprzednim teście zderzenia bocznego, co pozostanie wymogiem przyznania tytułów Top Safety Pick (TSP) i Top Safety Pick+ (TSP+) do czasu, gdy zaktualizowany test zastąpi go w 2023 roku.

Outback w specyfikacji 2022, stanowiący optymalne połączenie możliwości SUV-a z jego prowadzeniem zbliżonym do standardowego samochodu osobowego, jest już dostępny w salonach Subaru w USA. Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce, komentując wygraną, podkreślił, że naszym najważniejszym priorytetem jest

dostarczanie kierowcom pojazdów spełniających najwyższe standardy bezpieczeństwa.

Poza osiągnięciem najlepszej oceny w nowym teście zderzenia bocznego Outback zachowuje również wcześniej przyznaną nagrodę TSP+ na 2022 rok. W poprzednim badaniu uzyskał on bowiem najwyższą możliwą notę we wszystkich sprawdzianach dotyczących odporności zderzeniowej i możliwości unikania zderzeń.

Obecnie, aby zdobyć tytuł TSP lub TSP+, samochody muszą uzyskać notę „dobrą” we wszystkich sześciu podstawowych testach sprawdzających ich odporność na różnego typu zderzenia i oceniających poziom bezpieczeństwa podróży podczas takich niebezpiecznych sytuacji. Jednocześnie istotne jest zdobycie oceny „dobrej” lub „akceptowalnej” w badaniu, w którym weryfikacji poddawane są przednie reflektory. Na pokładzie pojazdów muszą również znajdować się rozwiązania pomagające kierowcy uniknąć zderzenia. W testach powinny one zdobyć ocenę „zaawansowaną” lub „superior”, zarówno w przypadku zderzenia z innym samochodem, jak i z pieszym. Na tytuł TSP+ mogą liczyć wyłącznie te modele, które standardowo wyposażone są we wspomniane reflektory oceniane jako „dobre” bądź „akceptowalne”. Warto przypomnieć, że Subaru pozostaje marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku zebraliśmy ich już 63.

NASZ AWD MA JUŻ 50 LAT!

W we wrześniu świętowaliśmy 50. urodziny naszego symetrycznego napędu wszystkich kół AWD. Od momentu wprowadzenia na japoński rynek pierwszego masowo produkowanego samochodu osobowego z napędem wszystkich kół – Subaru Leone 4WD, czyli od września 1972 roku wyprodukowaliśmy już łącznie około 21 milionów pojazdów z systemem AWD, w tym również tych z napędem innym niż Symmetrical AWD (S-AWD).

Modele AWD stanowią obecnie 98% globalnej sprzedaży samochodów Subaru, a wszystkie nasze pojazdy spalinowe (ICE), hybrydowe (HEV) i hybrydowe typu plug-in (PHEV) wyposażone są w układ S-AWD z zamontowanym poziomym, przeciwnym silnikiem Subaru BOXER.

Najbardziej charakterystyczną cechą S-AWD jest symetrycznie rozplanowany układ napędowy połączony z umieszczonym wzdłużnie silnikiem Subaru BOXER. Kombinacja nisko położonego środka ciężkości zapewnianego przez silnik i doskonałego wyważenia symetrycznego układu napędowego maksymalizuje stabilność i przyczepność – nieodłączne cechy napędu

wszystkich kół – oraz gwarantuje znakomite możliwości jezdne w różnych warunkach pogodowych i drogowych. Zgodnie z filozofią „produkcji samochodów zorientowanych na człowieka” nieustannie doskonalimy możliwości naszego systemu AWD, aby zapewnić większe poczucie jedności z pojazdem, dając jeszcze więcej „przyjemności i spokoju ducha” kierowcy i pasażerom.

Nasza technologia AWD ewoluje również w pojazdach zelektryfikowanych. W modelach wyposażonych w układ napędowy „e-BOXER” sprzedawanych w Japonii i innych regionach świata bardzo czuły silnik elektryczny umożliwia precyzyjniejsze sterowanie systemem AWD, co zapewnia większe poczucie bezpieczeństwa na śliskiej nawierzchni, takiej jak śnieg czy lód, oraz lepsze prowadzenie pojazdu na wyboistych drogach.

Z kolei dwusilnikowy napęd AWD zastosowany w zupełnie nowym elektrycznym SUV-ie Solterra został opracowany z wykorzystaniem wiedzy zdobytej w ramach naszej inicjatywy badawczo-rozwojowej poświęconej AWD, która rozpoczęła się w 2005 roku, i oferuje możliwości prowadzenia pojazdu i zadowolenie z jazdy charakterystyczne dla Subaru.

W historycznym dla naszej firmy momencie Tomomi Nakamura, prezes i dyrektor generalny Subaru Corporation, powiedział: „Będąc jedną z podstawowych technologii, które stanowią podstawę zaangażowania Subaru w bezpieczeństwo i przyjemność z jazdy, system AWD Subaru jest nieustannie ulepszany od ponad pół wieku. W erze elektryfikacji będziemy nadal udoskonalać nasze kulturowane od dawna możliwości napędu wszystkich kół, korzystając z technologii elektryfikacji i dążąc do »Subaru Difference« widocznej w takich elementach jak stabilność, dynamika jazdy i prowadzenie pojazdu”.

Z okazji jubileuszu przygotowaliśmy artykuł przypominający dokładną historię naszego AWD, do którego lektury serdecznie zapraszamy na stronie nr 28. Jednocześnie pragniemy podkreślić, że w dalszym ciągu będziemy angażować się w zapewnianie „przyjemności i spokoju ducha” klientom Subaru na całym świecie, poprzez dalsze ulepszanie naszych unikalnych podstawowych rozwiązań i rozwijanie fuzji obecnych i przyszłych technologii po to, aby sprostać potrzebom zmieniających się czasów.



●○○○○○

EDUKACJA MUSI BYĆ PERMANENTNA

– ROZMOWA Z JERZYM FIJASEM /CZ.2/

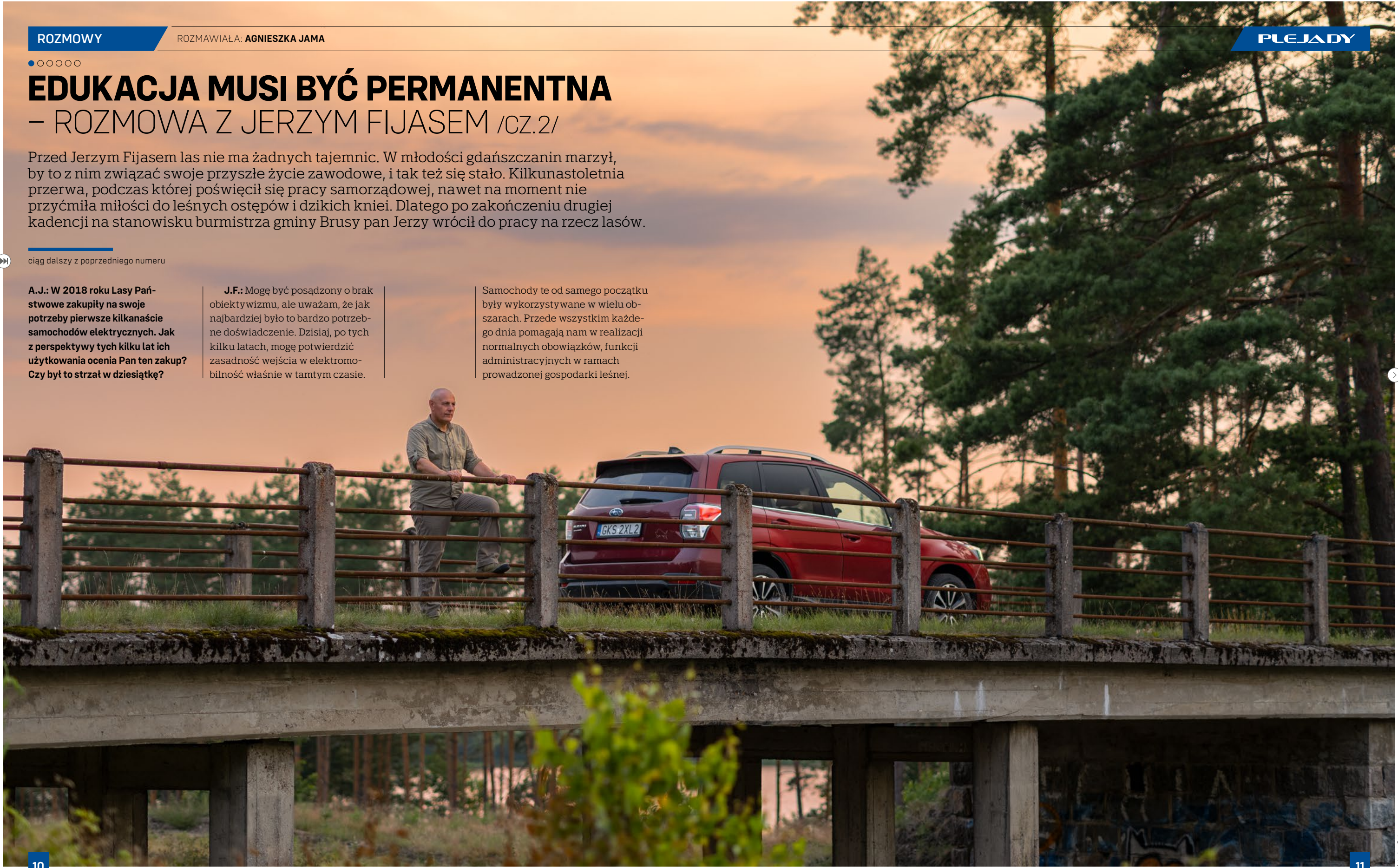
Przed Jerzym Fijaszem las nie ma żadnych tajemnic. W młodości gdańszczanin marzył, by to z nim związać swoje przyszłe życie zawodowe, i tak też się stało. Kilkunastoletnia przerwa, podczas której poświęcił się pracy samorządowej, nawet na moment nie przyćmiła miłości do leśnych ostępów i dzikich kniei. Dlatego po zakończeniu drugiej kadencji na stanowisku burmistrza gminy Brusy pan Jerzy wrócił do pracy na rzecz lasów.

▶▶ ciąg dalszy z poprzedniego numeru

A.J.: W 2018 roku Lasy Państwowe zakupiły na swoje potrzeby pierwsze kilkanaście samochodów elektrycznych. Jak z perspektywy tych kilku lat ich użytkowania ocenia Pan ten zakup? Czy był to strzał w dziesiątkę?

J.F.: Mogę być posądzony o brak obiektywizmu, ale uważam, że jak najbardziej było to bardzo potrzebne doświadczenie. Dzisiaj, po tych kilku latach, mogę potwierdzić zasadność wejścia w elektromobilność właśnie w tamtym czasie.

Samochody te od samego początku były wykorzystywane w wielu obszarach. Przede wszystkim każdego dnia pomagają nam w realizacji normalnych obowiązków, funkcji administracyjnych w ramach prowadzonej gospodarki leśnej.





fot. Jan Cetera

Realizują również zadania związane z komunikacją wewnątrz naszej organizacji. Od samego początku istotnym założeniem tego projektu była przede wszystkim możliwość zapoznania się z konsekwencjami zastosowania pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów tradycyjnych. Chcieliśmy osiągnąć efekt poznawczy i promocyjny pojazdów zeroemisyjnych i to się udało.

A.J.: Kto dokładnie korzysta z tych samochodów i jak oceniane są one przez kierowców?

J.F.: Nasze pierwsze pojazdy elektryczne wykorzystywane były w standardowej działalności

Lasów Państwowych i stanowiły element promocyjny. Dlatego też były i nadal są wykorzystywane przez wszystkich pracowników jednostek, dla których zostały zakupione. Bardzo często są one pojazdami pierwszego wyboru, jeżeli chodzi o korzystanie z taboru służbowego. Myślę, że w momencie ich zakupu były dla nas jedyną szansą i możliwością zapoznania się ze specyfiką pojazdu elektrycznego, jego budową, właściwościami związanymi z eksploatacją, a nie bez znaczenia były też nasze wrażenia i doznania natury estetycznej. Ogromne wrażenie na pierwszych użytkownikach

tych pojazdów robiły również ich możliwości. Każdy, kto siadał za ich kółkiem, zwracał uwagę na dynamikę jazdy. Z drugiej strony są one bardzo proste w obsłudze, a w konsekwencji łatwe w serwisowaniu. Niezwykle ważne są ich faktycznie niskie koszty eksploatacji. Dla nas, leśników, obok rzecz jasna zerowej emisji spalin, niezwykle ważną cechą tych samochodów jest jazda bez hałasu. W przypadku „elektryków” czasami pojawiają się dyskusje, że ta cicha jazda jest ich mankamentem, bo na przykład pieszy może nie usłyszeć nadjeżdżającego pojazdu. W przypadku naszej pracy w lesie

jest ona jednak elementem bardzo pozytywnym. Samochody elektryczne to samochody ekologiczne również z tego względu, że nie stosuje się w nich olejów i smarów, które bardzo często są źródłem zanieczyszczeń gleby na obszarach cennych przyrodniczo.

A.J.: Czy w planach mają Państwo zakup kolejnych?

J.F.: Od tamtej pory minęło już faktycznie kilka lat i cały czas systematycznie powiększamy swoją flotę. Zapotrzebowanie na samochody elektryczne występuje szczególnie w tych jednostkach, które są samowystarczalne energetycznie, czyli korzystają z odnawialnych źródeł energii.

A.J.: Czy widzi Pan jakieś minusy tych samochodów?

J.F.: Często w różnych dyskusjach o mankamentach tych pojazdów pojawia się wątek ich zasięgu. Kierowcy zadają sobie pytanie: „Jak daleko zajedziemy?”. Te obawy dzisiaj nie wywołują już oczywiście takich emocji jak na początku, bo samochody te wyposażone są obecnie w baterie o większych pojemnościach. Na rynku dostępne są teraz takie pojazdy elektryczne, których zasięgi porównywalne są z możliwościami samochodów spalinowych. W tej chwili nie jest to już zatem mankamentem. Ponadto kierowcy coraz rzadziej posługują się argumentem na „nie”, że nie ma gdzie tych pojazdów ładować. Sieć punktów ładowania cały czas się bowiem rozwija. My również w ramach jednego z projektów rozbudowujemy sieć stacji ładowania na naszym terenie i przy naszych jednostkach. Ponadto jeśli mamy instalację fotowoltaiczną, to jest ona doskonałym źródłem zaopatrzenia w energię elektryczną i daje nam możliwość naładowania baterii pojazdu. Jeśli ten dodatkowo posiada funkcję Vehicle to Grid, czyli V2G, to taki samochód

może spełniać rolę magazynu energii. Jest to bardzo istotne z punktu widzenia naszych potrzeb. Bardzo często, szczególnie w czasach zmian klimatycznych, doświadczamy różnego rodzaju gwałtownych zjawisk, na przykład w postaci wichur. Przypomnę tu tylko ostatnią wichurę w 2017 roku na Kaszubach, która zmiotła lasy z powierzchni blisko 20 tysięcy hektarów. Mieszkańcy, ale też nasze służby były wtedy pozbawione prądu, a zatem nie miały możliwości wykonywania podstawowych funkcji. I w takich sytuacjach może przydać się właśnie samochód elektryczny, który może być nośnikiem energii elektrycznej, takim mobilnym magazynem energii, power bankiem większych rozmiarów. Można nim wtedy zasilić potrzebne instalacje i urządzenia domowe. Myślę, że na to też warto zwrócić uwagę i pamiętać, że pojazd elektryczny może nie tylko pełnić funkcję samochodu, ale też może być wyposażony w rozwiązania, które pozwolą gospodarstwu korzystać z jego energii w sytuacjach awaryjnych. Reasumując zatem, raczej widzę plusey, a nie minusy „elektryków”.

A.J.: Co będzie się działo ze zużytymi bateriami? Czy przypadkiem nie będą one zagrażały środowisku?

J.F.: Jeżeli chodzi o zużyte baterie, to dysponujemy już kilkoma rozwiązaniami. Oczywiście, w miarę upływu czasu te rozwiązania będą doskonalsze. Dzisiaj są już jednak stworzone możliwości i warunki do utylizacji baterii, ich recyklingu. Wiele elementów, które składają się na taką baterię, możemy z powodzeniem wykorzystywać do innych celów. Można powiedzieć, że przedłużamy żywotność niektórych elementów. Część możemy odzyskać, a części znaleźć inne zastosowania. Bardzo często baterie, które z punktu widzenia pojazdu elektrycznego uważane są za zużyte, bo utraci-

Forester faktycznie jest idealnie skrojony dla leśnika. Wybierając ten samochód, zwróciłem uwagę przede wszystkim na jego możliwości i charakter. Absolutnie nie było tak, że wymyśliłem sobie nazwę samochodu, a później się dopiero do niego przekonywałem. To możliwość korzystania z tego auta spowodowała, że nabrałem do niego ogromnego przekonania.

ły 20% swojej pojemności, mogą z powodzeniem być wykorzystywane do magazynowania energii w przypadku zastosowania innych rozwiązań energetycznych. Ludzie często o tym nie wiedzą i wydają im się, że taka bateria, która nie nadaje się już do zastosowania w samochodzie, jest baterią zużytą całkowicie i nadająca się tylko na śmietnik. Tymczasem wcale tak nie jest. Ponadto w baterii znajduje się całe mnóstwo cennych pierwiastków, na które jest ogromne zapotrzebowanie. Dlatego też te baterie opłaca się recyklingować i rozkładać na czynniki pierwsze. W tej chwili co rusz pojawiają się nowe rozwiązania, które pozwalają jeszcze lepiej wykorzystać baterie nienadające się już do dalszego użytkowania w pojazdach elektrycznych.

A.J.: Często ma Pan okazję jeździć samochodami elektrycznymi?

J.F.: Jeżdżę dostępnymi samochodami elektrycznymi w celach służbowych. Chętnie z nich korzystam, aczkolwiek prywatnie takiego nie posiadam.

A.J.: Prywatnie zasiada Pan natomiast za kółkiem Forestera. Czy to pierwsze Subaru w rodzinie?

J.F.: W zasadzie samochodami Subaru jeżdżę na co dzień od 2009 roku. Zawsze był i jest to Forester. Mój pierwszy Leśnik wyposażony był w silnik Diesla, kolejny miał już silnik benzynowy, podobnie jak obecny, mój trzeci już egzemplarz. Ten wyposażony jest w silnik benzynowy 2.0 o mocy 150 koni mechanicznych, wolnossący.

A.J.: Czy celowo wybrał Pan Forestera z racji wykonywanego zawodu?

J.F.: Tak, ale oczywiście nie tylko zawód o tym decydował. (Śmiech) Aczkolwiek Leśnik faktycznie jest idealnie skrojony dla leśnika. Przyznam, że nawet na swoim profilu



fot. Jan Cetera

na portalu LinkedIn przy moim imieniu i nazwisku dopisałem sobie Forester. *(śmiech)* Wybierając ten samochód, zwróciłem uwagę przede wszystkim na jego możliwości i charakter. Absolutnie nie było tak, że wymyśliłem sobie nazwę samochodu, a później się dopiero do niego przekonywałem. To możliwość korzystania z tego auta spowodowała, że nabrałem do niego ogromnego przekonania.

A.J.: I przez te wszystkie lata Forester spełniał i nadal spełnia Pana oczekiwania?

J.F.: Muszę przyznać, że jestem z tego modelu bardzo zadowolony. Miałem co prawda na początku drobne kłopoty z pierwszym egzemplarzem. Jeśli natomiast chodzi o wersję benzynową, to tutaj właściwie nie wiem, co znaczy słowo „problem”. Na bazie swojego doświadczenia mogę powiedzieć, że pozytywnie uderza mnie bezawaryjność tych aut. Kolejną bardzo istotną dla mnie kwestią są parametry techniczne Forestera. Mam tu na myśli między innymi duży prześwit, który jest niesamowicie istotny zarówno podczas jazdy w terenie leśnym, jak również polami. Zwykły śmiertelnik, który autem porusza się tylko po asfalcie, zapewne nigdy nie zwróci na to uwagi. Tymczasem dla mnie prześwit ma ogromne znaczenie. Za każdym razem, kiedy zjeżdżam z drogi asfaltowej i wjeżdżam na polną, między kołami pojawia się typowy wysoki garb. Koła ciężkich pojazdów rolnych i leśnych, które wcześniej przejeżdżały w tych miejscach, zostawiły bowiem po sobie wyraźne ślady, zagłębienia. Zwykły samochód o małym prześwicie raczej sobie tam nie poradzi, zawiesi się. Zadanie jest jeszcze trudniejsze do wykonania, gdy dodatkowo leżą tam kamienie. Wtedy mamy pewność, że zahaczymy o nie miską olejową. Z Subaru to żaden problem. Oczywiście zawsze w takich sytuacjach

○○○●○○

staram się być ostrożny, ale jednocześnie czuję komfort i jestem spokojny o to, że mój samochód bez problemu z taką przeszkodą sobie poradzi.

A.J.: Czy siedząc za kółkiem Forestera, znalazł się kiedyś Pan w jakiejś opresji?

J.F.: O tak! Szczególnie zimą. Miałem kilka takich sytuacji. Jedna z nich naprawdę mroziła krew w żyłach. Przyznaję, że przesadziłem wtedy trochę z prędkością i nagle musiałem wykonać na drodze wyjątkowo szybkie manewry. Z opresji wyszedłem cało. Myślę, że uratował mnie wtedy przede wszystkim napęd na cztery koła. Samochód utrzymał stabilność mimo bardzo szybkiego skrętu i poślizgu. Skuteczność tego auta potwierdza się szczególnie zimą. Czasami zwykłe oblodzenie i trochę śniegu powodują trudności. Foresterem zawsze jednak jadę z przekonaniem, że droga mi niestrasza i na pewno bezpiecznie wrócę do domu. Na co dzień korzystam również z innych pojazdów podobnej klasy, w tym służbowych. Zawsze jednak z ogromną chęcią wracam potem do swojego auta, bo w nim czuję się naprawdę komfortowo. Ostatnio często się na tym łapię i wiem, że to nie jest tylko przyzwyczajenie. To auto jest naprawdę wygodne. Jeśli chodzi o jego wygląd – jest inne od pozostałych, wyróżnia się swoim kształtem. To jednak nie przeszkadza. Dzięki temu jest idealnie dopasowane do użytkownika. Tu o wiele istotniejsze jest moje samopoczucie jako kierowcy niż to, jak jestem postrzegany przez innych. W Foresterze wyjątkowo cenię sobie podniesienie dachu. Dzięki temu wsiadając do środka, nigdy o niego nie zahaczam, co niestety zdarza mi się często w innych samochodach. Jeżeli chodzi o urządzenia wewnątrz, to muszę przyznać, że intuicyjność kokpitu i znajdujących się tam elementów, z których korzystamy w trakcie jazdy, jest niesamowita!

Wszystkie znajdują się we właściwych miejscach, są dokładnie tam, gdzie być powinny. Osobie, która po raz pierwszy wsiada do Forestera, jest bardzo łatwo się w nim odnaleźć, we wszystkim się zorientować. Co więcej, otaczające nas elementy są niejako do nas dopasowane, a przestrzeń w środku zdaje się być bardzo naturalna i nieskomplikowana. Jest to coś niesamowitego i wielokrotnie już zwracałem na to uwagę w rozmowach ze znajomymi, kiedy porównywaliśmy różne pojazdy. W innych samochodach, szukając danej funkcji, często zadaję sobie pytanie w stylu: „Czemu oni zrobili to z prawej strony kierownicy? Przecież ja potrzebuję do tego lewej ręki!”. Są to oczywiście niuanse, ale jednak w trakcie jazdy są one bardzo istotne. Jeśli naprawdę dużo jeździmy i korzystamy z auta często, to po pewnym czasie zaczynamy zwracać na nie uwagę. W Foresterze nigdy nad podobnymi kwestiami nie musiałem się zasta-

Skuteczność Forestera potwierdza się szczególnie zimą. Czasami zwykłe oblodzenie i trochę śniegu powodują trudności. Tym autem zawsze jednak jadę z przekonaniem, że droga mi niestrasza i na pewno bezpiecznie wrócę do domu. Na co dzień korzystam również z innych pojazdów podobnej klasy, w tym służbowych. Zawsze jednak z ogromną chęcią wracam potem do swojego auta, bo w nim czuję się naprawdę komfortowo.

nawiać, tu wszystko jest niezwykle naturalne i intuicyjne. Weźmy na przykład pod lupę aktywny tempomat. W różnych samochodach spotykamy jego różne rozwiązania. Czasami trzeba mieć przy sobie naprawdę grubą instrukcję, żeby go „rozgryźć”. (śmiech) W Leśniku odkryłem zasadę jego działania bez najmniejszego problemu. To wszystko ma znaczenie na początku użytkowania, nie przysparza niepotrzebnych nerwów, nie wzbudza niepokoju. W tym aucie można nawet pomylić się przy wybieraniu różnych przycisków i być spokojnym, że absolutnie nic złego się nie stanie. Po chwili bardzo szybko zorientujemy się, jaka jest filozofia działania tego czy innego systemu będącego w jego wyposażeniu. Forester jest bardzo prosty w obsłudze, co niestety nie zawsze charakteryzuje inne pojazdy. Recenzując ten samochód, muszę odnieść się również do jego zużycia paliwa. Pomimo tradycyjnego silnika



obawiałem się, że spalanie będzie dosyć wysokie. Tymczasem muszę przyznać, że jest ono zupełnie przyzwoite. Jeżdżę sporo, bo przemierzam około 40 tysięcy kilometrów rocznie. Obecny Foresterem poruszam się od grudnia 2018 roku – połowę przejechałem nim do tej pory w terenie, drugą natomiast autostradami, drogami krajowymi i powiatowymi. Przy takiej jeździe średnie spalanie wynosi 8,8 litra na 100 kilometrów. Myślę, że przy tym typie samochodu to naprawdę dobry wynik. Mogę zdradzić, że na początku jazdy tym autem korzystałem z aplikacji, do której wpisywałem każde tankowanie, a ona automatycznie wyliczała mi wszystkie parametry. Robiłem to, bo często słyszałem, że elektroniczny wyświetlacz w samochodzie „bajki pisze” i nie zawsze można mu wierzyć. Tymczasem okazało się, że jego wskazania pokrywają się z tymi z mojej aplikacji, nie miałem praktycznie żadnych odchyłań. Aplikacją posługiwałem się przez dwa pierwsze lata, po tym czasie porównań stwierdziłem, że wszystko gra i nie ma sensu dalej z niej korzystać. W tej chwili opieram się wyłącznie na tym, co wskazuje mi wyświetlacz. Generalnie korzystam z wyświetlaczy w moim Foresterze, a konkretnie z krzywej, która pokazuje mi prędkość, efektywność jazdy i chwilowe zużycie paliwa. Nie jest mi to obojętne, zwracam na te parametry uwagę. To pomaga kształtować moją świadomość techniki jazdy. Wydaje mi się, że niezwykle ważna jest jej płynność i nasz rozsądek.

A.J.: Co jeszcze ceni Pan w Foresterze?

J.F.: Jego kompaktowość. Oczywiście Forester służy mi także jako samochód rodzinny. Teraz zajmuję się również wnukami i z tego powodu czasami przydałby się odrobinę większy bagażnik. Pomimo jego sporej przecież pojemności momentami wydaje się troszeczkę



○○○○●○

za mały, ale oczywiście zawsze sobie radzimy. (*śmiech*) Jest to auto na pewno bardzo komfortowe i co najważniejsze – bezpieczne. Jestem również miłośnikiem psów. Kiedyś oprócz leśnictwa moim marzeniem była hodowla zwierząt. Zajmowałem się nawet hodowlą sznaucerów. Mieliśmy także kilkanaście koni rekreacyjno-sportowych. Równoległe z pełnieniem funkcji leśniczego realizowałem pasję kynologiczną i pasję jeździecką. Dzisiaj w mniejszym stopniu poświęcam się tej drugiej, natomiast kynologiczna pozosta-

się tam zostać na dłuższą chwilę i wtedy traktuję samochód jak namiot. Rano rozkładam fotele i przy otwartym bagażniku delektuję się pachnącą kawą. Ten samochód zdecydowanie daje mi poczucie samowystarczalności i wolności. Zawsze towarzyszy mi poczucie, że wyjechałem z całym domem. W Foresterze wożę też narzędzia, które mogą przydać się w razie jakichkolwiek niespodzianek. Siekierka, piła, szpadel – to wszystko mieści się w bagażniku, w tym samym miejscu, gdzie znajduje się koło zapasowe.

Jeśli miałbym wskazać miejsce poza granicami naszego kraju, które również spenetrowałem swoim Foresterem, to z pewnością byłyby to Alpy, po których uwielbiam wędrować. Często zaszywam się tam głęboko w lesie, nocując w drewnianych kolibach.

w Europie. Jestem tam praktycznie każdego roku. Chętnie wracam w północno-wschodni rejon kraju, do słynnej Puszczy Rominckiej, jej tajemnic i bogatej historii. Jest to las, na którego terenie do dzisiaj zachowały się kamienie Cesarza Wilhelma. Jest tam też położona miejscowość Rapa ze słynnym grobowcem piramidą. Zawsze miło wspominam Drawsko, Lasy Oliwsko-Darżlubskie, Puszcę Piską czy Pogórze Kaczawskie. To przepiękne tereny i malownicze krajobrazy. Jeśli natomiast miałbym wskazać miejsce poza granicami naszego

żeby zminimalizować prawdopodobieństwo kolizji? Kogo należy powiadomić, gdyby do takiego zdarzenia jednak doszło?

J.F.: Zacznę od tego, że absolutnie nikomu nie życzę zderzenia ze zwierzęciem, nawet z tym drobniejszym, takim jak dzik czy sarna. Szczególnie niebezpieczne są wypadki, w których uczestniczy jeleny czy łoś. Ze względu na wysoki tułów zwierzęcia te kolizje najczęściej kończą się śmiercią kierowcy. W takich przypadkach z reguły nie ma czasu na ratowanie samych zwierząt, a cała uwaga

cia lub też wysłać sygnał, który natychmiast poinformuje służby o konieczności udzielenia nam pomocy. ISR posiada również system automatycznego powiadamiania w razie zderzenia. To rozwiązanie pozwala szybko namierzyć nasze auto. Oczywiście zawsze z tyłu głowy pojawia się pytanie, czy nie jest to zbyt duża ingerencja w naszą prywatność. Z drugiej jednak strony ten system zapewnia nam poczucie bezpieczeństwa. Zawsze jest zatem coś za coś. Wróćmy teraz do pytania, co możemy zrobić, aby takich kolizji unikać. Otóż,

bo jest to bardzo istotne. Zwierzęta nie chodzą sobie po lesie ot tak, przez cały dzień. Mają też swoje określone miejsca przejść. Ich aktywność uzależniona jest od pory doby, a także od pory roku. Dlatego też zachęcam do zapoznania się z podstawami biologii takich gatunków jak sarna, dzik czy jelen. Ogólnie można powiedzieć, że porą największej aktywności zwierząt są wczesne godziny poranne. Wtedy zwierzyna bardzo często schodzi z łąk, pastwisk i odkrytych polan do lasu. Z kolei wieczorem ta migracja odbywa się w przeciw-



foto: Archiwum Jerzego Filasa x-2

ła. Do lasu zawsze jeżdżę z psem, którego staram się bezpiecznie przewozić. Z czasem wypracowaliśmy swój własny sposób, aby tak właśnie było. Uważam jednak, że byłoby bardzo dobrze, gdyby siatka oddzielająca bagażnik od części fotelowej znalazła się kiedyś w standardowym wyposażeniu Forestera. To auto niejednokrotnie świetnie sprawdziło się także jako hotel na kółkach w sytuacjach nieprzewidzianego noclegu. Zaświadczam, że spokojnie można w nim zanoć. Często, kiedy jadę z psem do lasu, decydujemy

A.J.: Które leśne zakątki mógłby Pan szczególnie polecić innym kierowcom?

J.F.: Swym Foresterem przemierzyłem naprawdę wiele rejonów Polski i mogę polecić kilka, które z pewnością wzbudzą zainteresowanie ze względu na swój charakter i tajemniczość. Zawsze bardzo chętnie odwiedzam Roztocze, a także Bieszczady, gdzie poza szlakami turystycznymi mogę poczuć dzikość przyrody i oddech niedźwiedzia w pobliżu. (*śmiech*) Intrygują mnie również Góry Sowie, będące najstarszymi górami

kraju, które również spenetrowałem swoim Foresterem, to z pewnością byłyby to Alpy, po których uwielbiam wędrować. Często zaszywam się tam głęboko w lesie, nocując w drewnianych kolibach z bogatą historią pasterską. Czasami mają one ponad 100 lat! Dla mnie to szczególne miejsca, które bardzo pozytywnie mnie nastrajają. Z reguły są to wyprawy jesienne, podczas których „ładuję akumulatory”.

A.J.: Przemierzając lasy samochodem, musimy uważać na zwierzyne. Co możemy zrobić,

skupiona jest na niesieniu pomocy pasażerom. Dzisiaj istnieje już system powiadamiania i numer 112 będący najszybszą drogą przekazania informacji o takim zdarzeniu. W przypadku samochodów Subaru mamy ponadto do dyspozycji Inteligentny System Ratunkowy Keratronik, który już niejednej osobie uratował życie właśnie w tego typu sytuacjach. Może warto o nim przypomnieć. Są to specjalne trzy przyciski przy górnym lusterku, dzięki którym możemy błyskawicznie nawiązać rozmowę, kiedy tylko potrzebujemy wspar-

trudno jest mówić o bezpiecznej prędkości poruszania się. Wszystko zależy od tego, jak utrzymana jest droga. Jeśli utrzymana jest dobrze, a jednocześnie od jej krawędzi do lasu jest zapewniona kilkumetrowa widoczność, to nasze szanse na odpowiednią reakcję rosną. Jeżeli jednak gałęzie drzew i krzaków zachodzą na drogę, to w zasadzie tego czasu na odpowiedź praktycznie nie mamy i powinniśmy poruszać się z prędkością minimalną. Myślę, że warto tutaj powiedzieć, o jakich porach migracja zwierząt jest największa,

nym kierunku. A zatem najbardziej „ruchliwą” porą rano jest czas w okolicy wschodu słońca, a wieczorem – w okolicy jego zachodu. Można przyjąć, że godzina przed i godzina po wschodzie i zachodzie jest tym czasem, w którym istnieje największe prawdopodobieństwo, że drogę może przebiec nam jakieś zwierzę. Wtedy polecam zwiększyć czujność za kierownicą. Warto również zapoznać się wcześniej z miejscami, przez które będziemy przejeżdżać. Na mapie samochodowej warto przeanalizować, gdzie na trasie naszego przejazdu

○○○○○●

znajdują się połączenie lasu czy pól. Ta mapa może nam naprawdę dużo powiedzieć. Z łatwością dostrzeżemy na przykład miejsca, w których szosa stanowi granicę między łąką a lasem i będziemy mogli założyć, że wieczorem zwierzęta będą chciały ją przekroczyć, udając się z terenu zalesionego na polanę, aby tam zatrzymać się na noc. Tam godzinę, dwie, a czasem dłużej będą żerowały, przysiadają, przeżują. Wszystko odbywać się będzie w spokojnym rytmie. Zwierzęta niczym się przecież nie stresują, one nie gonią życia tak jak my. *(Śmiech)* Ten ich rytm obserwuję od lat i on jest niesamowity!

Odniosę się jeszcze do wypadków na starych odcinkach autostrad czy dróg ekspresowych, gdzie nie ma przejść dla zwierząt albo zostały one zbudowane w niewłaściwych lokalizacjach. Z naszego monitoringu wynika, że do kolizji dochodzi tam bardzo często w tych samych miejscach, będących tradycyjnymi przejściami zwierzyny. Migracje odbywają się nadal tymi samymi ścieżkami. A zatem, budując drogi, musimy bardzo dobrze rozpoznać te punkty i dokładnie tam budować przejścia dla zwierząt. Naszych leśnych przyjaciół trzeba mądrze obserwować, wyciągać właściwe wnioski i absolutnie nie walczyć z naturą, a dostosowywać się do niej. Pamiętajmy, że zwierzyna w stanie wolnym jest własnością skarbu państwa. Gdyby doszło do wypadku z jej udziałem, zadziałają wszystkie regulaminy zawartych umów, a nas będzie chronić autocasco. Zarządca drogi będzie miał natomiast obowiązek usunąć zwierzęta, które uległy wypadkowi. W przypadku, kiedy do zdarzenia doszłoby poza drogą publiczną, będą obowiązywały przepisy porządkowe i zobowiązania danej gminy. Warto również nadmienić, że wzdłuż drogi prowadzone są czasami polowania zbiorowe i zwierzyna jest wtedy umyślnie

płoszona. Kierowcy powinni być o tym informowani, a przy drodze winny znaleźć się znaki z odpowiednim komunikatem. Jeżeli natomiast takie działanie nie jest zgłoszone i brak jest stosownego oznakowania, wówczas możemy dochodzić roszczeń z tytułu ewentualnego wypadku. Wtedy bowiem zachowanie zwierząt nie jest naturalne, a jest wynikiem postępowania człowieka.

A.J.: Wróćmy jeszcze na moment do Foreстера. Czy jest on faktycznie modelem cieszącym się dużą popularnością wśród leśników?

J.F.: Tak, mogę to potwierdzić. Jest to samochód często użytkowany w naszym środowisku. Wielu leśników faktycznie wybiera właśnie ten model. Mam kolegów, którzy są jego prawdziwymi pasjonatami, mają po kilka Foresterów, przedstawiciele różnych generacji. Te auta cieszą się naprawdę dobrą opinią i dużą popularnością, szczególnie w górskich obszarach na południu Polski. W warunkach zimowych sprawdzają się tam bardzo dobrze.

A.J.: Czy byłby Pan skłonny za jakiś czas zdradzić Foreстера na rzecz pierwszego elektrycznego samochodu spod znaku Plejad – Solterry?

J.F.: *(Śmiech)* Nie mam w tej kwestii żadnych uprzedzeń i cieszę się, że również Subaru dołącza do grupy marek, które mają w swojej ofercie samochody z napędem elektrycznym. Nie mogę się już doczekać, aby móc doświadczyć możliwości, jakie daje to auto. Na razie obserwuję zapowiedzi, śledzę pojawiające się informacje na temat Solterry i wierzę, że będzie to produkt doskonały. Jestem jak najbardziej otwarty na wypróbowanie tego samochodu i czekam na tę chwilę z dużą niecierpliwością.

A.J.: Serdecznie dziękuję za rozmowę.

J.F.: Dziękuję!



foto: Jan Cetera

BIZZ & HONEY MAKE SOME MONEY...
BIZZ!

DEKADA ZE SPEŁNIONYM MARZENIEM

Życie Piotra Sielickiego od zawsze jest związane z samochodami, przede wszystkim tymi klasycznymi. O niebieskim Subaru WRX STI z 2004 roku też już można z całą świadomością powiedzieć, że to przyszły klasyk. A może już obecny?

Bohater naszego artykułu nie miał innego wyjścia, po prostu musiał od dziecka interesować

się samochodami. „Mój dziadek jako jeden z pierwszych na osiedlu miał samochód, a tata, który wy-

chował się naprzeciwko działu sportu OBRSO na Międzynarodowej w Warszawie, od najmłodszych lat

fascynował się motorsportem, a potem uczestniczył w rajdach” – opowiada Piotr. Zgodnie z przysłowiem ze skorupką, szybko zrozumiał, co będzie w jego życiu naprawdę ważne. Zaczęło się od zbierania modeli w skali. Matchboxy, Bburago... Te nazwy rozpałały wówczas wyobraźnię chłopców! Kolejnym krokiem było jeżdżenie na ekranie komputera. To właśnie oesy poko-

nywane w grze „Colin McRae Rally” sprawiły, że Piotr zaczął marzyć o Subaru, choć w jego życiu nie brakowało też prawdziwych rajdówek. „Gdy nieco podrosłem, zacząłem z tatą jeździć na rajdy zaliczane do cykli Mistrzostw Polski i oglądać pędzące auta WRC i N-kowe Imprezy i Lancery Evolution” – opowiada. Fascynacja samochodami – a przede wszystkim Subaru –

trwała i rosła w siłę. Wkrótce nadeszła pora na pierwsze kroki za kierownicą i naukę motoryzacyjnych podstaw – zmiany koła czy drobnych napraw. Pierwszy wóz Piotra niespecjalnie przypominał niebieskiego sedana, którym Colin McRae szalał na prawdziwych i wirtualnych trasach. Pozwolił mu jednak na doskonalenie zdolności mechanicznych. To Fiat 125p.

○ ● ○

„Egzemplarz nie był idealny, ale uczyłem się na nim jazdy i napraw” – wspomina z uśmiechem Piotr. Duży Fiat rzeczywiście pozwala na nauczenie się zarówno tajników garażowego reperowania auta, jak i jazdy... Zwłaszcza zimą. Ma przecież napęd na tył!

Potem sprawy potoczyły się szybko. Piotr, zamiast tylko oglądać rajdówki pędzące po odcinkach specjalnych albo jeździć nimi na ekranie komputera, założył kask i zaczął startować w KJS-ach. Na początku na prawym fotelu Subaru Legacy Turbo swojego brata ciotecznego. Później przyszedł czas na starty za kierownicą – najpierw w Fiacie Seicento, potem właśnie w tym samym Legacy, odpowiednio przygotowanym do amatorskich imprez, a następnie Citroenem

Saxo VTS, który często okazywał się szybszy i skuteczniejszy od wielokrotnie mocniejszej konkurencji.

To „sportowy” rozdział motoryzacyjnego życia Piotra. Ten drogowy jest jeszcze ciekawszy.

Po wspomnianym Fiacie do jego garażu trafiła Honda Civic. Młody kierowca cały czas marzył jednak o Subaru. Brał już wtedy udział w szkoleniach SJS czy track dayach organizowanych przez forumowiczów SIP. Civic, owszem, był niebieski i japoński, ale to jednak nie to samo...

„Po roku sprzedałem Hondę i z dużą pomocą ojca kupiłem pierwsze Subaru. To była Impreza GT z 1998 roku w kolorze Reddish Blue, na złotych felgach Speedline i z akcesoryjnym dużym skrzydłem. Przy zakupie okazało się, że pierw-

Najważniejsza jest przygoda z samochodem widocznym na zdjęciach. Trwa już od dekady. „Niebieskie STI na złotych felgach najpierw należało do mojego taty, który przesiadł się do niego z WRX-a, a potem trafiło w moje ręce”.

szym właścicielem tego auta był znany mojemu taty, producent filmowy, z którego synem chodziliśmy razem do liceum. Breloczek z Imprezą WRC z 1998 roku, który pan Andrzej sam założył, mam zresztą do dzisiaj” – opowiada Piotr. Tak rozpoczęła się historia wymarzonego Subaru w garażu naszego bohatera. Potem miał jeszcze między innymi Legacy Turbo (kolejne, tym razem nie „KJS-owe”, a zupełnie seryjne, „przepięknie utrzymane”, jak wspomina) czy Imprezę GT Wagon z roku 1999. Ale najważniejsza jest przygoda z samochodem widocznym na zdjęciach. Trwa już od dekady. „Niebieskie STI na złotych felgach najpierw należało do mojego taty, który przesiadł się do niego z WRX-a, a potem trafiło w moje ręce” – wspomina Piotr. To egzem-

plarz z 2004 roku, czyli z generacji określanej przez fanów marki mianem „Blob Eye”. Zdaniem wielu to właśnie taka Impreza jest najładniejsza. Ale nie tylko uroda przekonała Piotra do tego, by postawić STI w swoim garażu. „Gdy zaczynałem swoją przygodę z Subaru, to właśnie Blob Eye w wersji STI był absolutnym topem w gamie. Takimi autami w wersji grupy N i WRC ścigali się moi rajdowi idole, Petter Solberg



wywalczył nim tytuł Rajdowego Mistrza Świata, a na track dayach to były najszybsze wozy. Do tego potem okazało się, że jest to ostatnia europejska generacja Imprezy WRX STI z dwulitrowym silnikiem” – opowiada szczęśliwy właściciel. Seryjnie taki samochód rozwija 265 KM, co pozwala na przyspieszenie od zera do setki w 5,5 s. Niebieski egzemplarz ze zdjęć ma wgraną nieco mocniejszą mapę, co poprawia jego osiągi. Nie zmienia jednak charakterystyki wozu. Jak mówi Piotr, „nadal ma tę specyficzną turbodziurę i gdy wskazówka przekroczy cztery tysiące obrotów, czuć mocne wciskanie w fotel”. Co najbardziej lubi w swoim samochodzie? Wcale nie chodzi o osiągi czy rewelacyjne prowadzenie, bo – jak podkreśla – dziś jeździ już spokojniej, raczej delektując się nie tyle przyspieszeniem, co bulgotem boksera. Docenia za to atmosferę auta. „Subaru ma niepowtarzalny klimat, jadąc nim, widzisz przed sobą wlot powietrza, w tylnym lusterku wysoki spoiler, a do uszu dobiegają dźwięki silnika czy turbiny” – opowiada. Każdy, kto kiedyś



jechał WRX STI, z pewnością się z tym zgodzi. Czy jego Subaru ma jakieś wady? Jak w każdym samochodzie, także i tu da się znaleźć słabsze strony. Według jego właściciela niebieski, bulgoczący sedan ma tendencje do korodowania i trzeba naprawę uważać, by rdza się na nim nie

pojawiała. „Oprócz tego, gdy byłem młodym chłopakiem, wadą było spalanie i wydatki na paliwo” – wspomina. Dziś Impreza jest już samochodem weekendowym, więc spory apetyt dwulitrowego boksera nie doskwiera aż tak mocno. Można się bez obaw cieszyć „modelem drogowym, który bardzo przypomni-

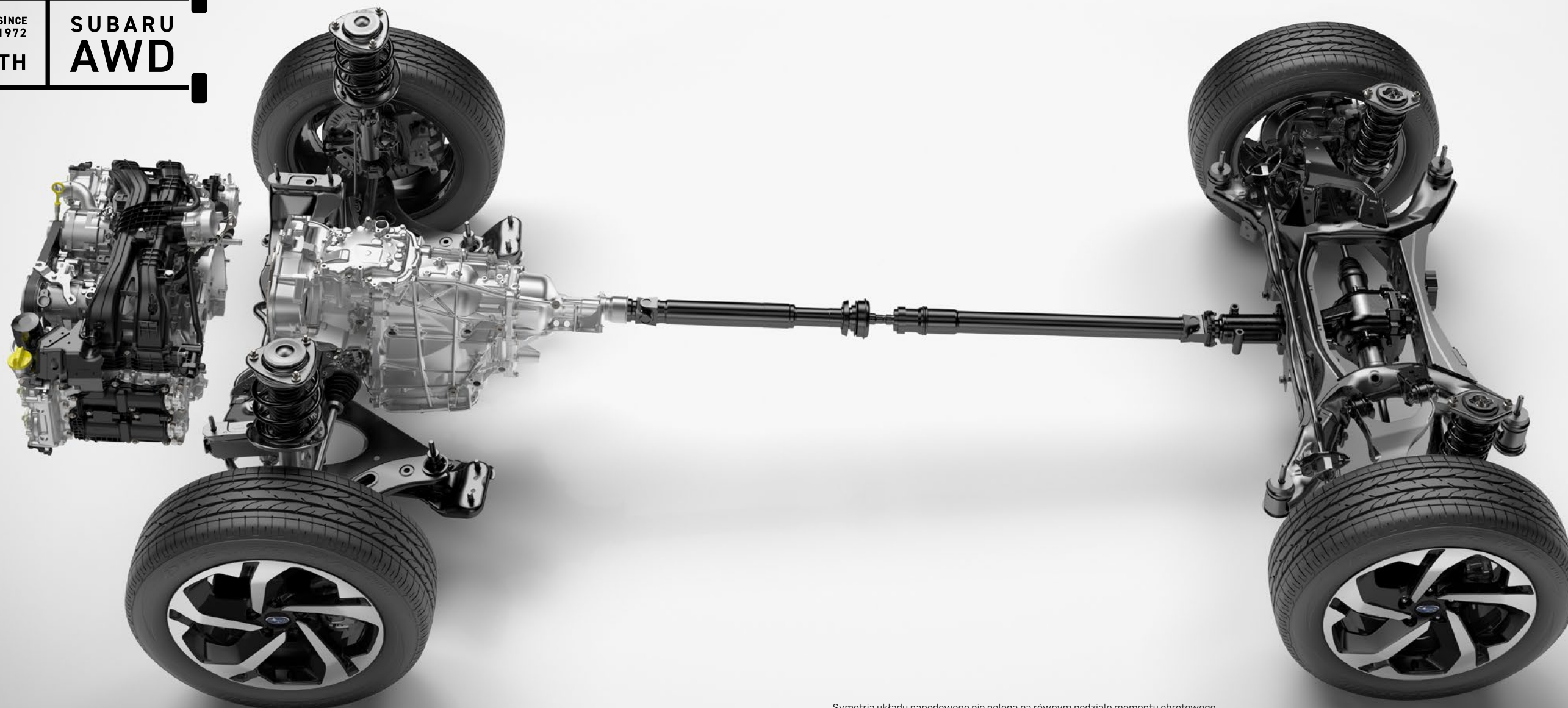
na rajdowy", jak opisuje swoje STI właściciel. „Czuć w nim mechanikę. No i jest przyjemnie zero-jedynkowy” – dodaje. O to właśnie chodzi! Mimo spełnienia marzenia o „dużym” Subaru w garażu Piotr nie przestał kolekcjonować modeli. Ma też pokaźną kolekcję innych gadżetów związanych z marką. Breloki, książki, prospekty, folde-ry... Niektóre zresztą przywiezione z ojczyzny firmy, czyli z Japonii. Jaka jest najcenniejsza pamiątka w jego kolekcji? Odpowiedź może zaskoczyć. Mowa o... bocznym wlocie z przedniego zderzaka rajdowej Imprezy Kajetana Kajetanowicza. „Kajto na zaśnieżonym odcinku Rajdu Barbórka na Żeraniu lekko uderzył w oponę, a wlot odpadł tuż przy moich nogach” – wspomina Piotr i dodaje, że udało mu się kiedyś przejechać z Kajetanowiczem rajdówką, a na koniec uzyskać jego autograf na słynnym wlocie. Mimo że związek Piotra z niebieskim Subaru trwa już od dekady, na pewno nie może narzekać na motoryzacyjną nudę w życiu. Jest dziennikarzem motoryzacyjnym, wieloletnim redaktorem naczelnym „Classicauto” i autorem wielu innych projektów. Ma duże doświadczenie z samochodami – zwłaszcza klasycznymi – i szerokie grono znajomych, którzy jeżdżą unikatowymi wozami. „Mam nadzieję, że w moim garażu stanie niedługo także pełnoprawny klasyk, najprawdopodobniej z bokserem pod maską” – planuje, i dodaje, że jego zdaniem Impreza WRX STI to na razie co najwyżej „future classic”. A jak może wyglądać przyszłość? „Dla mojego starszego syna samochody są bardzo ważne, a pierwszą marką, jaką wymówił, było Subaru. Uwielbia razem ze mną jeździć Imprezą. Młodszy ma dopiero nieco ponad pół roku, ale widząc samochody, czasem już robi *brum, brum*” – opowiada. W takim razie bardzo możliwe, że rodzinna historia tego auta będzie trwała jeszcze przez kilka dekad. Oby!



●○○○○

50 LAT S-AWD O PIĘKNIE SYMETRII

„Symetria jest estetyką głupców” – to powiedzenie przypisywane jest wielu ewentualnym autorom, od „starożytnych Greków” przez Leonarda da Vinci po Einsteina i Pabla Picassa. Mniejsza o autora. Sam pogląd może być inspirujący, gdy odnosi się do sztuki. Tymczasem symetria potrafi inspirować w technice.



Starożytni Egipcjanie na ponad tysiąc lat przed naszą erą wykuli w kamieniu posąg faraona Ramzesa II, którego oblicze jest doskonale symetryczne. Ten fakt jest kanwą do rozważań o technologiach stosowanych przez tę cywilizację. Symetria zapewne miała wyrażać doskonałość upamiętnionego władcy. Istot-

nie, symetria może być wyrazem dążenia do doskonałości.

Od samolotów do samochodów

Już w 2021 roku Subaru świętowało wyprodukowanie 20 milionów samochodów ze stałym napędem wszystkich kół (teraz już 21 mln). Dla porządku przypomnę krótko historię, która prowadziła

do tego wyniku. Otóż w 1918 roku Chikuhei Nakajima, konstruktor jednostek pływających, stał się współzałożycielem jednej z dwóch największych japońskich firm lotniczych – Nakajima Aircraft. Po przegraniu przez Japonię wojny z mocarstwami alianckimi na firmę zostały nałożone sankcje demilitaryzacyjne. Wśród tych, któ-

Symetria układu napędowego nie polega na równym podziale momentu obrotowego kierowanego na osie, lecz geometrycznej symetrii względem podłużnej osi samochodu. W jej osiągnięciu Subaru pomogła koncentracja w jednym zespole skrzyni biegów, przedniego i centralnego mechanizmu różnicowego oraz elementów układu napędowego, które decydują o jego wydajności (sprzęgiel zmieniających rozdział momentu). W hybrydowym napędzie e-Boxer doszedł jeszcze silnik elektryczny i sprzęgła konieczne dla pełnej funkcjonalności układu.

● ○ ○ ○ ○

rzy ratowali przed rozpadem firmę, przekształconą w Fuji Heavy Industries, i zespół jej inżynierów, był Shinroku Momose (1919–1997), inżynier lotniczy. Nawet w tak ścisłej dziedzinie jak inżynieria to ludzie – ich decyzje i zaangażowanie – okazują się mieć kluczowe znaczenie.

Momose uczestniczył w projektowaniu wielu pojazdów produkowanych przez Fuji Heavy Industries (także autobusu) i modeli Subaru od lat 50., poczynając od Subaru 1500 (skonstruowany typowo dla epoki, z klasycznym układem – silnik ustawiony wzdłużnie z przodu,

Ferdynand Porsche. Jako młody inżynier, poddany cesarza Austro-Węgier, pracujący w firmie Lohner w 1900 roku przedstawił pojazd elektryczny (bo od napędu elektrycznego zaczęła się kariera tego wybitnego konstruktora) z silnikami w piastach wszystkich kół. Była to więc także konstrukcja „symetryczna”.

Napędy na wszystkie koła, głównie do celów użytkowych i zastosowań militarnych, w połączeniu z silnikami spalinowymi rozwijały się w motoryzacji od początków XX wieku. Problemem było należyte rozwiązanie prze-

Jeśli chodzi o historię napędu 4x4, to warto pamiętać, że pierwszy taki pojazd zbudował... Ferdynand Porsche.

pędowych (większy przy krótszej półosi). Efektem jest ściąganie przy gwałtownym przyspieszaniu.

Z tymi mankamentami można walczyć (drażone półosie, tłumiki drgań, pochylone przekładnie itd.), lecz zawsze jest to już tylko odpowiedź na problem wygenerowany przez niedoskonałą konstrukcję...

Ekskluzywne pierwszeństwo

Za pierwszy nieterenowy pojazd wytwarzany w miarę seryjnie z napędem 4x4 uznawany jest brytyjski Jensen FF (Ferguson Formula – od firmy, która opracowała i dostarczyła napęd), oparty na sportowym modelu Interceptor. Był to model ekskluzywny, drogi, wyprodukowany jedynie w 360 egzemplarzach, a jego napęd nie był symetryczny. Moment napędowy ze skrzyni biegów kierowany był do centralnego mechanizmu różnicowego, z którego wychodził wał napędowy do tylnego mechanizmu różnicowego, a lewą stroną pojazdu poprowadzony został przedni wał, przekazujący napęd na przedni mechanizm różnicowy. Gdy spogląda się na podwozie tego pojazdu, widać komplikacje układu.

Problem z długościami przednich półosi, wychodzących z umieszczonego na lewo od miski olejowej mechanizmu różnicowego, został rozwiązany za pomocą dodatkowego, poziomego wałka. Skomplikowane... Produkcję Jensen FF zakończono w 1971 roku.

Na początek – symetria

Symetria w lotnictwie jest czymś oczywistym. Postawię tezę, że podczas prac konstrukcyjnych przy kolejnym modelu odezwały się lotnicze korzenie inżynierów Subaru.

W drugiej połowie lat 60. XX wieku Subaru potrzebowało już nieco większego samochodu. Wkroczyło z modelem 1000, w którym pojawił się po raz pierwszy przedni napęd współpracujący z ustawionym poprzecznie silnikiem typu bokser.

Inżynier Momose i jego współpracownicy wiedzieli, że europejscy producenci stawiają na poprzecznie ustawiony silnik z przodu i przedni napęd. Zwarta konstrukcja to jego zaleta, ale nierówne długości półosi napędowych – jak już wiemy – to wada. Lotnicze doświadczenie podpowiedziało inne wyjście: ustawiony wzdłużnie, krótki silnik bokser (niewymuszający wydłużania maski pojazdu) i zblokowana z nim skrzynia biegów oraz przekładnia główna, z której mogły

wyjscie równe półosie napędowe. Tak w 1966 roku narodził się symetryczny układ napędowy.

W 1971 roku zadebiutował następca Subaru 1000, nieco większy model Leone. Początkowo jako coupé, do której dołączyły kolejne wersje nadwoziowe: kombi, sedan i hardtop. Układ napędowy miał tę samą, sprawdzoną już architekturę, która wykazała wiele zalet: dobre prowadzenie samochodu i zwrotność. Konstruktorzy dostrzegli też inne zalety, jak obniżenie środka ciężkości pojazdu,

Ustawiony wzdłużnie, krótki silnik bokser (niewymuszający wydłużania maski pojazdu) i zblokowana z nim skrzynia biegów oraz przekładnia główna, z której mogły wyjść równe półosie napędowe. Tak w 1966 roku narodził się symetryczny układ napędowy.

sprzyjające jego stabilności. Silnik bokser wykazał się też dobrym wyważeniem dynamicznym.

Potrzeba matką nowych rozwiązań

Do Subaru zgłosiła się firma serwisująca linie energetyczne z zapotrzebowaniem na nieduży samochód z napędem na obie osie, który dowoziłby ekipy naprawcze także nieutwardzonymi drogami i w zimie. Dysponując już napędem z ustawioną ku tyłowi przekładnią główną, Momose ze swoim zespołem dostrzegł, że łatwo z niego



Historia napędu S-AWD zaczęła się w Subaru w 1972 roku od modelu Leone z nadwoziem kombi.

napęd przenoszony wałem na tylne koła), który jednak nie wszedł do produkcji, i modelu 360 (coś w rodzaju naszego Mikrusa z dwusuwowym silnikiem zblokowanym z napędem z tyłu pojazdu; 360 odpowiadała też ówczesnym przepisom podatkowym, obowiązującym w odbudowującej się po wojnie Japonii).

Kłopoty z długością

Jeśli chodzi o historię napędu 4x4, to warto pamiętać, że pierwszy taki pojazd zbudował...

niesienia momentu napędowego tak, by nie występowały niszczące naprężenia.

Symetria ma ważne zalety. Ujawniają się, gdy przyjrzymy się rozwiązaniom, w których przekładnie i mechanizmy różnicowe nie znajdują się w osi pojazdu, a półosie napędowe nie są równej długości. W takim układzie dłuższa półoś, mniej sztywna, jest bardziej podatna na drgania, co może być odczuwane na kole kierownicy. Ponadto takie półosie wymuszają odmienną kąty załamania przegubów na-



Zapotrzebowanie na mały, funkcjonalny samochód zdolny do poruszania się poza drogami utwardzonymi, zgłoszone przez operatora sieci energetycznych – to był wyzwalacz inwencji inżynierów Subaru. Szybko okazało się, że zalety napędu S-AWD doceniają rzesze kierowców.



Wykorzystanie S-AWD w sporcie samochodowym Subaru zawdzięcza Noriyuki Koseki. W latach 1980–89 odpowiadał on za przygotowanie różnych wersji nadwoziowych do startu w wybranych rajdach. Leone na zdjęciu prowadzi Vic Elford, jeden z najwybitniejszych kierowców wyczynowych: startował z sukcesami w F1, wyścigach długodystansowych i rajdach. Zmarł w marcu 2022 r. w wieku 86 lat.

foto: James Claydon / Alamy Stock Photo

wyprowadzić jeszcze jeden wał, przenoszący moment napędowy. Co więcej, wprowadzenie tam półosi napędowych również nie nastęczało trudności, ponieważ tylne zawieszenie Leone opierało się na skośnych wahaczach wleczonych.

Choć prototyp auta z napędem AWD opierał się na modelu 1000, do produkcji w 1972 roku przygotowano właśnie Leone z funkcjonalnym nadwoziem kombi. Był to pojazd przeznaczony dla określonego typu odbiorcy, toteż początkowo było to rozwiązanie proste. Napęd tylnej osi był dołączany ręcznie dźwignią. Ponieważ nie było centralnego mechanizmu różnicowego, złączonym napędem obu osi pojazd nie nadawał się do jazdy szosą – powstawały niepożądane naprężenia i pogarszało się prowadzenie. Było to rozwiązanie do zastosowa-

nia tylko na nieutwardzonej nawierzchni. Cały układ pozostawał symetryczny, choć jeszcze nikt nie nazwał go S-AWD.

AWD dla wszystkich

Kilka lat doświadczeń z Leone AWD pokazało, że krąg odbiorców takiego napędu w nieterenowych samochodach może być znacznie szerszy, niż się spodziewano. Przykładem mogą być kierowcy zainteresowani holowaniem przyczep. Dla takich klientów przygotowano kolejną wersję Leone coupé rocznik 1979 – już ze stałym napędem obu osi i reduktorem (wersja Dual Range).

W 1981 roku pojawiła się kolejna generacja napędu, tym razem kojarzona w modelu Leone z automatycznymi skrzyniami biegów. Napęd tylnej osi można było załączać

przyciskiem uruchamiającym hydraulicznie wielopłytkowe sprzęgło cierne MP-T, umieszczone nietypowo, bo w tylnej części skrzyni biegów. Napęd był załączany płynnie.

Pięć lat później w Leone coupé RX II pojawił się system AWD, działający całkowicie niezależnie od kierowcy. Sprzężony ze skrzynią manualną, kierował moment napędowy przez klasyczny, centralny mechanizm różnicowy, rozdzielając go po równo. Przed utratą napędu w razie całkowitego poślizgu jednej z osi chroniło sprzęgło wiskotyczne, zwiększające w razie potrzeby jego tarcie wewnętrzne, dzięki czemu część napędu zawsze trafiała na oś zachowującą przyczepność.

Działający już bez ingerencji kierowcy napęd AWD, współpracujący z automatycznymi skrzyniami

biegów, został zaproponowany w sportowym modelu Alcyone/XT w 1987 roku. Podobnie jak w Leone, napęd tylnej osi był włączany przez sprzęgło MP-T, lecz już bez udziału kierowcy dzięki elektronicznemu sterownikowi. W ten sposób osiągnięto aktywny rozdział momentu napędowego między osie: od 100% (przód)/0% (tył) do 50%/50%, gdy sprzęgło MP-T zostało całkowicie załączone. Jego płynne działanie dostosowywało moment napędowy, trafiający w wyznaczonych granicach na osie, do warunków drogowych. Układ zyskał nazwę Active Torque Split AWD lub ACT-4.

Kolejne wersje tego systemu, wyposażone w coraz doskonalszą elektronikę, obecnie współpracujące także z układami ABS i VDC, zapobiegającymi poślizgowi kół czy to przy hamowaniu, czy przy rozpędzaniu, są stosowane ze skrzyniami automatycznymi (teraz bezstopniowymi Lineartronic) do dziś. Odpowiednie sterowanie tymi systemami pozwoliło we współczesnych modelach Subaru zaoferować specjalny,

terenowy tryb napędu X-MODE, wykorzystujący nawet resztki przyczepności w trudnym terenie czy na śliskiej nawierzchni.

Kluczowym elementem, w którym koncentrują się różne rozwiązania, tak ważne dla S-AWD, jest skrzynia biegów. W Subaru to skomplikowany podzespół, zespalający przekładnię, przedni i centralny mechanizm różnicowy oraz elementy układu napędowego, które decydują o jego wydajności.

Doskonalenie doskonałego

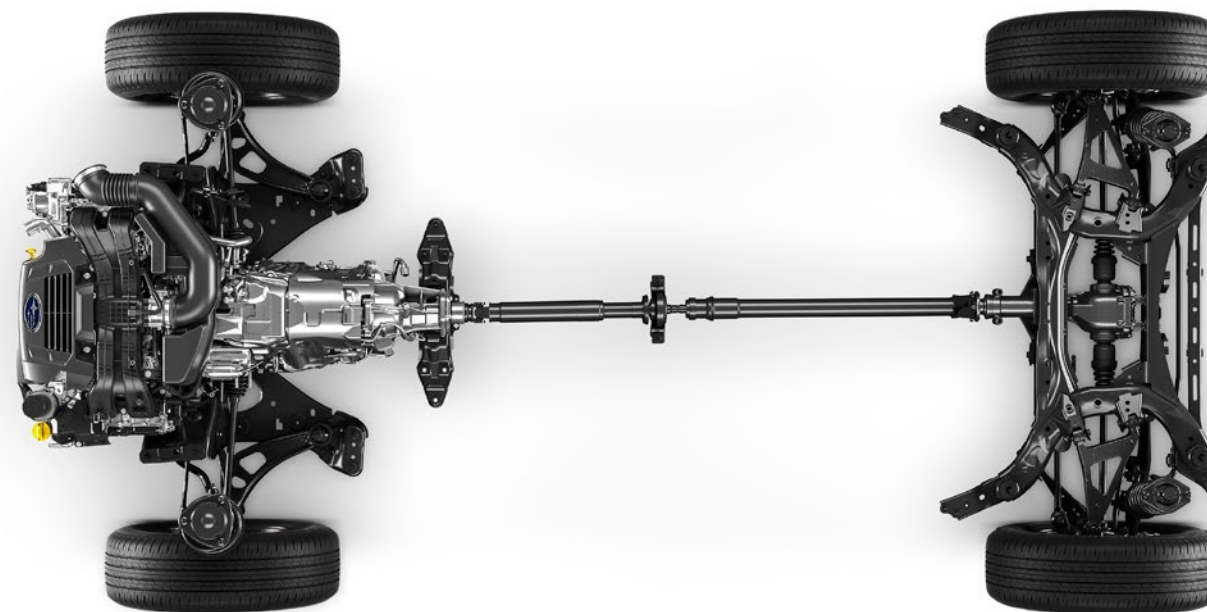
Nawet znakomity sam w sobie, symetryczny układ napędowy z wdzięcznością przyjmuje różnorodne udoskonalenia.

W samochodach z silnikami o dużej mocy i wysokim momencie obrotowym, gdy podział napędu kierowanego na osie jest równy, lub wręcz preferowana jest oś przednia, łatwo sprowokować podsterowność. Dlatego dobrze byłoby mieć możliwość skierowania na tylną oś większej dawki momentu napędowego niż na przód, by stabilizować ruch pojazdu. Podobnie, jeśli kierowca chciałby w dyna-

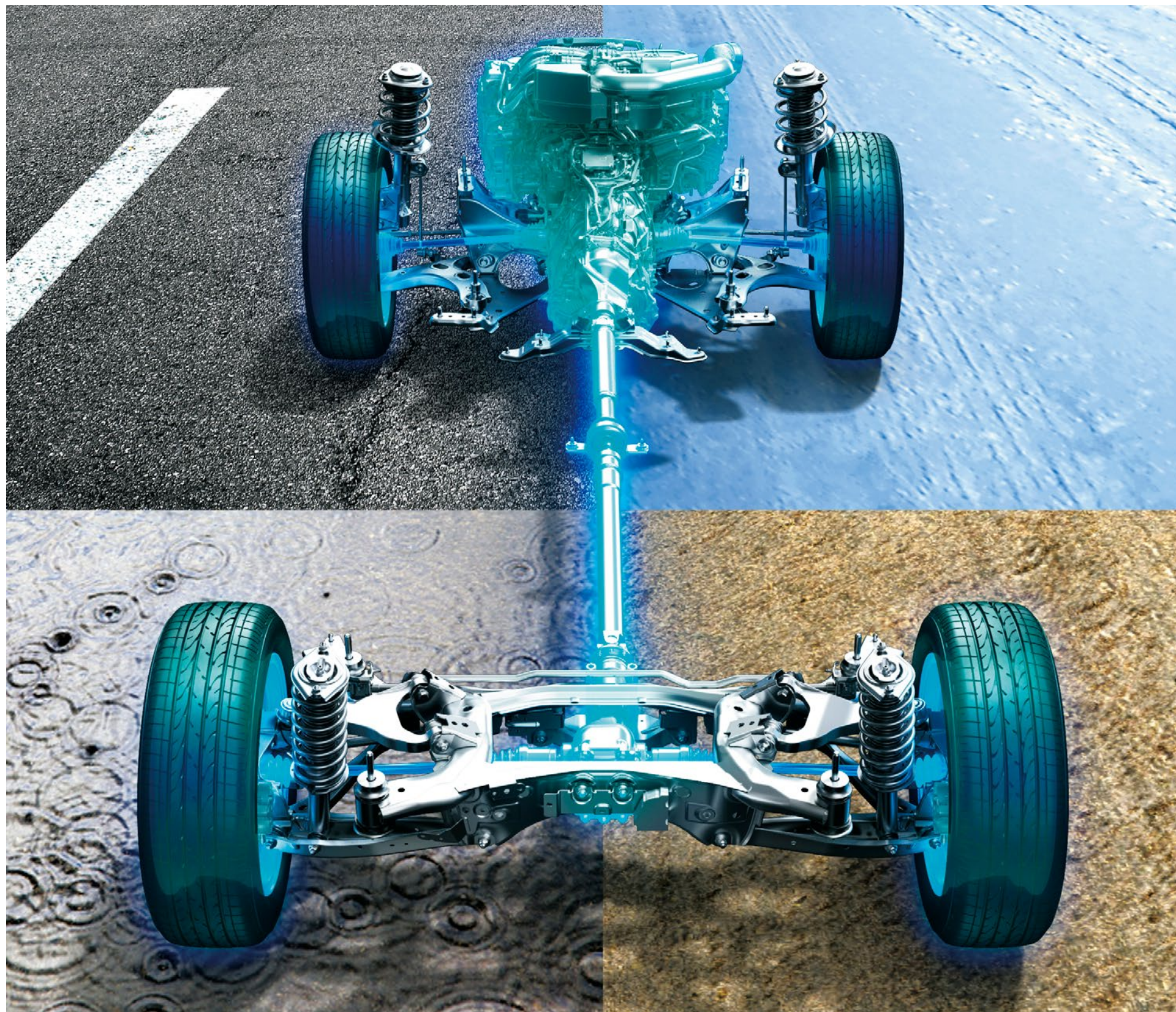
Kilka lat doświadczeń z Leone AWD pokazało, że krąg odbiorców takiego napędu w nieterenowych samochodach może być znacznie szerszy, niż się spodziewano.

micznej, sportowej jeździe posłużyć się technikami jazdy typowymi dla tylnego napędu.

Odpowiedzią Subaru na te potrzeby był system zmiennego podziału momentu – Variable Torque Distribution. Został on przygotowany do współpracy z automatycznymi skrzyniami biegów. Podstawowym jego elementem jest planetarny, centralny mechanizm różnicowy, kierujący napęd z przewagą na oś tylną. Dodane do niego elektronicznie sterowane hydrauliczne sprzęgło wielopłytkowe powoduje zwiększenie tarcia wewnętrznego w celu optymalnego wykorzystania dostępnej przyczepności, zawsze jednak z preferencją tylnej osi. Początkowo standardowy podział wynosił 36% (przód)/64% (tył), w późniejszych wersjach 45%/55%. Gdy przyczepność drastycznie spada, możliwe jest zablokowanie mechanizmu różnicowego, co powoduje równy podział napędu między osie. Współpracując z układem VDC, system może przenosić napęd nawet na pojedyncze, zachowujące przyczepność koło. Rozwiązanie po raz pierwszy pojawiło się



Jedną z ważnych zalet układu S-AWD jest równa długość półosi napędowych, co przekłada się na lepsze prowadzenie zwłaszcza podczas przyspieszania.



w 1992 roku w dużym, sportowym coupé – Subaru SVX, a potem w innych, dużych modelach (Tribeca, Legacy, Outback).

Centralny, planetarny mechanizm różnicowy to serce innego systemu, służącego zmianie podziału momentu przekazywanego na osie, choć w innym celu i z inną specyfiką. Driver Control Center Differential (DCCD) pozwala kierowcy nadawać napędowi pożądaną przez niego specyfikę z preferencją tylnej osi dla jeszcze mocniejszego wykorzystania możliwości pojazdu w jeździe sportowej. System został przygotowany do współpracy ze skrzyniami manualnymi w sportowych odmianach Subaru. Po raz pierwszy pojawił się w Imprezie WRX STI w 1997 roku.

Dla uzyskania natychmiastowego działania blokady mechanizmu różnicowego i możliwości zewnętrznej regulacji stopnia blokowania zastosowano dwa rozwiązania, zwiększające tarcie wewnętrzne. Za pierwszą cechą odpowiada rozwiązanie o budowie ślimakowej, za drugą – wielopłytkowe sprzęgło elektromagnetyczne. Całość pozwalała na cztery tryby pracy: w pełni automatyczny, z preferencją słabego blokowania, z preferencją silnego blokowania oraz manualny. Dostępny rozdział momentu między osiami zmieniał się w zakresie od 35%:65% do 50%:50% – zarówno w trybach automatycznych, jak i w manualnym.

Samo pojęcie Symmetrical AWD pojawiło się w 2003 roku, by specyficzne, charakterystyczne dla Subaru rozwiązania z łatwością mogły być identyfikowane i odróżniane od innych.

W sporcie

Wykorzystanie S-AWD w sporcie samochodowym Subaru zawdzięcza Noriyuki Koseki. W latach 60. założył on klub sportów motorowych i przygotował do startu w 24-godzinny wyścigu Subaru 360. Dojechał tym maleństwem

Samo pojęcie Symmetrical AWD pojawiło się w 2003 roku, by specyficzne, charakterystyczne dla Subaru rozwiązania z łatwością mogły być identyfikowane i odróżniane od innych.

do mety na dziewiątym miejscu. Niedługo potem otrzymał ciekawą ofertę z USA. Od początku lat 70. pomagał dilerowi Subaru z San Bernardino w przygotowywaniu do sportu kompaktowego modelu FF-1 (to pochodna modelu 1000 wytwarzana w latach 1970–73). Te działania zwróciły na Koseki uwagę Subaru, które zaoferowało mu możliwość przygotowywania do sportu fabrycznej reprezentacji japońskiej marki. Tak powstał Subaru Rally Team Japan.

Po FF-1 przyszedł czas nieco większe Leone. W latach 1980–89 różne wersje nadwoziowe były wystawiane w wybranych rajdach. Do najbardziej znanych kierowców, zasiadających w Leone, należeli: Ari Vatanen, Per Eklund, Shekhar Mehta, Mike Kirkland i Peter „Possum” Bourne. Największe sukcesy w tamtych latach to 6. miejsce Mike’a Kirklanda i zwycięstwo w grupie A w Rajdzie Safari w 1986 roku oraz trzecie miejsce Bourne’a w Rajdzie Nowej Zelandii rok później. Subaru było wówczas jedynym producentem wystawiającym samochody z doładowanym silnikiem i napędem 4WD. W 1988 roku Fuji Heavy Industry powołało do istnienia Subaru Technica International – dział wyspecjalizowany w przygotowaniu wyczynowych aut. Koseki należał do jego twórców.

Leone nie przyniosło znaczących sukcesów w sporcie, ale bezcenne doświadczenia. Bazą dalszych działań do 1993 roku stał się większy od Leone model Legacy RS, który pozwalał już stawać na różnych stopniach podium klasyfikacji generalnej rajdów WRC. Lecz prawdziwy sukces przyniosło wprowadzenie do sportu modelu Impreza, będącego – jeśli chodzi o miejsce w ofercie – następcą Leone (od 1992 roku): trzy tytuły mistrzowskie w kategorii producentów z rzędu (1995, 1996, 1997) i trzy w kategorii kierowców (1995, 2001, 2003).



Polski ślad

Jest w historii Leone i napędu AWD także polski akcent! Rzeczą opisał Andrzej Glajzer w pierwszym numerze magazynu „Auto Moto Technika”, który ukazał się w 2015 roku. Otóż na początku lat 90. XX wieku w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu, jeszcze przed rozpoczęciem współpracy z Daewoo, podjęto prace nad projektem Poloneza z napędem obu osi. Powstała wersja oparta na użytkowym modelu Truck (ze skrzynią ładunkową) o roboczej nazwie Analog. W prototypach zastosowano zespoloną z przekładnią główną i reduktorem skrzynię biegów z... Subaru Leone!

Symetryczna hybryda

W polskiej ofercie Subaru są już wyłącznie modele z bezstopniową przekładnią CVT Lineartronic i... niemal wyłącznie z napędem e-BOXER, który łączy silnik spalinowy z elektrycznym w układ hybrydowy (wyjątkiem pozostaje XV z mniejszym silnikiem 1.6). Elektryczny komponent to w napędzie współczesnych aut konieczność z wielu powodów. Nie tylko lepiej odpowiada przepisom dotyczącym emisji CO₂, ale także oczekiwaniom klientów co do oddziaływania pojazdu na środowisko, oszczędności w zużyciu paliwa i odczuwalnej, pozytywnej zmiany w dynamice jazdy.

Oparcie hybrydowej konstrukcji na symetrycznym układzie napędowym w taki sposób, by nie popsuć jego harmonii, to także wyzwanie dla konstruktorów. Do zestawu unikalnych cech Subaru dołączyła kolejna: umiejscowienie silnika elektrycznego jakby między kołami przekładni CVT. Jest on bowiem połączony z głównym kołem pasowym, z jego tylną częścią. Celem tego rozwiązania jest poprawa efektywności napędu przy niskich prędkościach obrotowych silnika spalinowego, gdy nie pracuje on z najwyższą spraw-

nością. Wtedy motor elektryczny wykazuje swoje najlepsze cechy: wysoki moment obrotowy już przy najniższych obrotach. To pozwala zniwelować niedoskonałość silnika spalinowego, wspiera go, kiedy jest najsłabszy.

Do sterowania napędem i uzyskania wszystkich funkcji systemu hybrydowego potrzebne są też dwa sprzęgła: jedno może odłączać silnik spalinowy, drugie – wyjście momentu napędowego na koła. Pierwsze sprzęgło, między głównym kołem pasowym a konwerterem momentu, jest rozłączane podczas jazdy w trybie elektrycznym. Drugie sprzęgło służy do odłączania napędu od kół (sprzęgło wyjściowe), kiedy konieczne jest ładowanie baterii po zatrzymaniu pojazdu. Znajduje się ono za wtórnym kołem pasowym. Taka budowa świadczy o zaufaniu, jakie Subaru ma do przekładni Lineartronic. Przez nią przechodzi bowiem dodatkowy, niemający moment napędowy, generowany przez silnik elektryczny. Sprzęgła i silnik elektryczny zostały umieszczone w osi całego napędu, więc system e-BOXER zachował wszystkie cechy S-AWD.

Trzeba też powiedzieć o baterii trakcyjnej, która zasila silnik elektryczny, współpracujący ze spalinowym w napędzie samochodu. To do niej trafia energia odzyskiwana w czasie hamowania. Jej pojawienie się, a także innych, koniecznych zespołów, spowodowało nieuchronny wzrost masy pojazdu. Z ok. 110 dodatkowych kilogramów z przodu przybyło ok. 50 kg, a z tyłu ok. 60 kg (sama bateria trakcyjna waży ok. 25 kg), zatem symetria rozkładu mas, tak ważna w stabilnym prowadzeniu auta, została zachowana.

Nowa generacja napędu Subaru trzyma się tradycji marki, lecz czy można odrzucać zmiany zachodzące w otaczającym świecie? Kto wie, jak bardzo może nas zainspirować nawet brak symetrii.

Elektryczny komponent to w napędzie współczesnych aut konieczność z wielu powodów. Nie tylko lepiej odpowiada przepisom dotyczącym emisji CO₂, ale także oczekiwaniom klientów co do oddziaływania pojazdu na środowisko, oszczędności w zużyciu paliwa i odczuwalnej, pozytywnej zmiany w dynamice jazdy.





V PUCHAR SUBARU W KOLARSTWIE GÓRSKIM

V Puchar Subaru to, połączona z XXIV Mistrzostwami Polski Lekarzy w Kolarstwie Górskim, nasza integracyjna impreza, która była kolejnym sportowym spotkaniem miłośników kolarstwa i samochodów Subaru.

Zawody odbyły się w ostatnią sobotę sierpnia. Tego dnia pogoda nie zawiodła, choć kilka dni przed imprezą nastąpiło gwałtowne ochłodzenie i intensywne opady. Miało to wpływ na i tak niełatwą prawdziwie górską trasę.

Przed rozpoczęciem rywalizacji na uczestników czekał pokaz

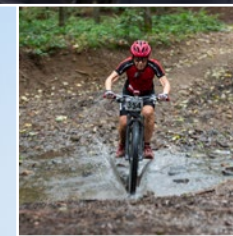
możliwości samochodów Subaru wyposażonych m.in. w legendarny napęd S-AWD, bezkonkurencyjny system bezpieczeństwa EyeSight oraz wspaniałą skrzynię Lineartronic. Po krótkiej prezentacji i wymianie doświadczeń motoryzacyjnych zawodnicy udali się na start.

Trasa rozpoczęła się od ostrego startu pod górę. Dalej na zawodników czekały: zdradliwa szutrowa ścieżka, malownicza droga wzdłuż Olzy oraz przejazd przez wzburzoną wodę przepływającego potoku, dwie 8-kilometrowe pętle z ponad 20% podjazdem. Trasę zamykał kamienisty, techniczny zjazd z prędkością rzędu 60 km/h.



Na mecie Pucharu na finisherów czekały pamiątkowe medale z logo Subaru oraz wielka satysfakcja z pokonania własnych słabości. Wśród pań najszybsza okazała się

Anna Kaczmarzyk. Rywalizację panów zdominował Aleksander Dziurzyński. Gratulacje! Wyniki z podziałem na grupy wiekowe są dostępne





na: www.pomiarczasu.pl, a szczególne informacje można znaleźć na FB Subaru Polska oraz FB Mistrzostwa Polski Lekarzy w Kolarstwie Górskim.

Ostatnim akcentem sportowym zawodów były wyścigi dzieci wo-



kół pokrytego trawą boiska. Zabawa wywołała niezapomniane emocje najmłodszych i ich rodziców!

Zapraszam na kolejną edycję imprezy w przyszłym roku, na sprawdzonej już trasie.



●○○○

SUBARIADA NA ISLANDII

WIĘCEJ LODU NIŻ OGNIĄ /CZ.3/

Islandia wielu osobom kojarzy się z morderczo zimnym klimatem i towarzyszącymi mu pięknymi widokami. Prawda jest jedna – nie da się przejść koło Islandii obojętnie, bowiem amplituda doznań między: „jest pięknie” a „jest strasznie” jest olbrzymia. W ciągu 20 minut pogoda potrafi zmienić się ze słonecznej sielanki w dramatyczny żywioł, gdzie deszcz pada z każdej strony, a wiatr uniemożliwia poruszanie. Ale średnia wrażeń wychodzi zawsze na plus. Islandia to również wielki plener filmowy, o czym świadczą chociażby takie tytuły jak: „Gwiezdne wojny”, „Gra o tron”, „Noe”, „Lara Croft”, „Sekretne życie Waltera Mitty”, „Niepamięć” czy „Szybcy i wściekli”. A jak Islandia przyjęła uczestników Subariady?

12 września

Rano było po islandzku, składanie mokrych namiotów mało przyjemne. Ale jak się powiedziało A, to trzeba powiedzieć B, więc ruszyliśmy dalej. Przejechaliśmy przez miasteczko, oglądając z daleka pas startowy miejscowego lotniska, które słynie z tego, że ma ostre zejście, krótki pas i zerowy margines błędów. Następnie zahaczyliśmy o centrum lisków arktycznych, obejrzelśmy również stado fok. Z ciepłego wnętrza samochodów nasyciliśmy oczy widokami fiordów i po 300 km dojechaliśmy do miej-

sca na końcu niczego, czyli do miejscowości Djupavik, gdzie znajdował się mały pensjonat. Miejscowość jest mikroskopijna, była tam kiedyś przetwórcza ryb, w której aktualnie odbywają się różnego rodzaju wystawy i happeningi. Miejsce to było również planem filmowym „Ligi Sprawiedliwości” – Batman spotykał tu Aquamana.

Pensjonat, w którym się zatrzymaliśmy, jest absolutnym przedstawicielem tego, co kocham na Islandii (małe zagubione pensjonaty o rodzinnej atmosferze z widokiem na fiord, skrzypiącymi starymi

„Jakość podróży mierzy się w liczbie poznanych przyjaciół, a nie przejechanych kilometrach”, to motto zapisane na początku mojego podróźniczego notesu.

drewnianymi schodami, śpiewem wiatru za oknem, kroplami deszczu na starych krzywych oknach).

Po odpoczynku, namówiłem wszystkich Subarian na nocny wyjazd do basenu termalnego Krossneslaug, tuż nad Morzem Granlandzkim. To już naprawdę nowhere, czyli koniec świata. Dalej nie ma już nic.

Jako pierwszy oczywiście chętny był Wojtek, którego przechrzciłem na Wojciechsonn. Nazwiska na Islandii są składową imienia ojca i dopisku „sonn” w przypadku mężczyzny i „dottir” w przypadku

▶▶ ciąg dalszy z poprzedniego numeru



<https://www.facebook.com/przewodnik.islandia>

● ○ ○ ○

kobiety. Od początku wyjazdu mieliśmy w grupie Wojciechsona, Bociansona, Lechsona czy Zuzan-dottir. Oczywiście wszystko poprzekreśliśmy... Ale na tak długich wyjazdach integracja grupy to ważna rzecz, a dobry humor i widoki za oknem bardzo w tym pomagają.

Wojtek wraz z rodziną posiadał niespożyte pokłady pozytywnej energii i pakował się jako pierwszy z przewodnikiem, czyli ze mną, w każdą głupotę, jaką wymyśliłem. Nieważna była pora dnia czy nocy, nieważne były warunki: deszcz, zimno, wiatr. Wojciechsonn był wszędzie. Właśnie to kocham w wyjazdach – ludzi, których poznaje się na lata. Nie bez powodu zapisałem sobie w moim podróznym notesie na początku motto: „Jakość podróży mierzy się w liczbie poznanych przyjaciół, a nie przejechanych kilometrach” (Tim Cahill).

Nocna kąpiel była strzałem w dziesiątkę. Gorąca woda, parę metrów obok głośnie szumiące Morze Grenlandzkie, które było tylko słycać, bo w ciemności widniały tylko grzywy fal. W drodze powrotnej spontanicznie wyszedł nam jeszcze mały wyścig po szutrach, gdzie Subaru „polatały sobie bokami”. Oczywiście wygrał przewodnik, czyli ja. Może tylko dlatego, że jechałem pierwszy na wąskiej drodze, bez możliwości wyprzedzenia? To nieważne. Historia pamięta tylko zwycięzców.

13 września

Tego dnia mieliśmy do pokonania 400 km. Trasa przebiegała spokojnie, wszyscy odsypiali w samochodach nocne harce. Po dojechaniu do Glaumbær mieliśmy okazję zobaczyć stare islandzkie domy z torfu. Z powodu problemów z materiałami budowlanymi (takimi

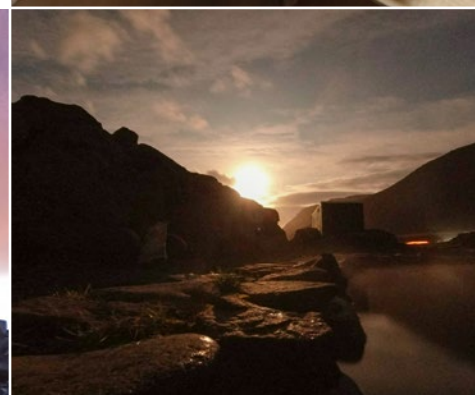
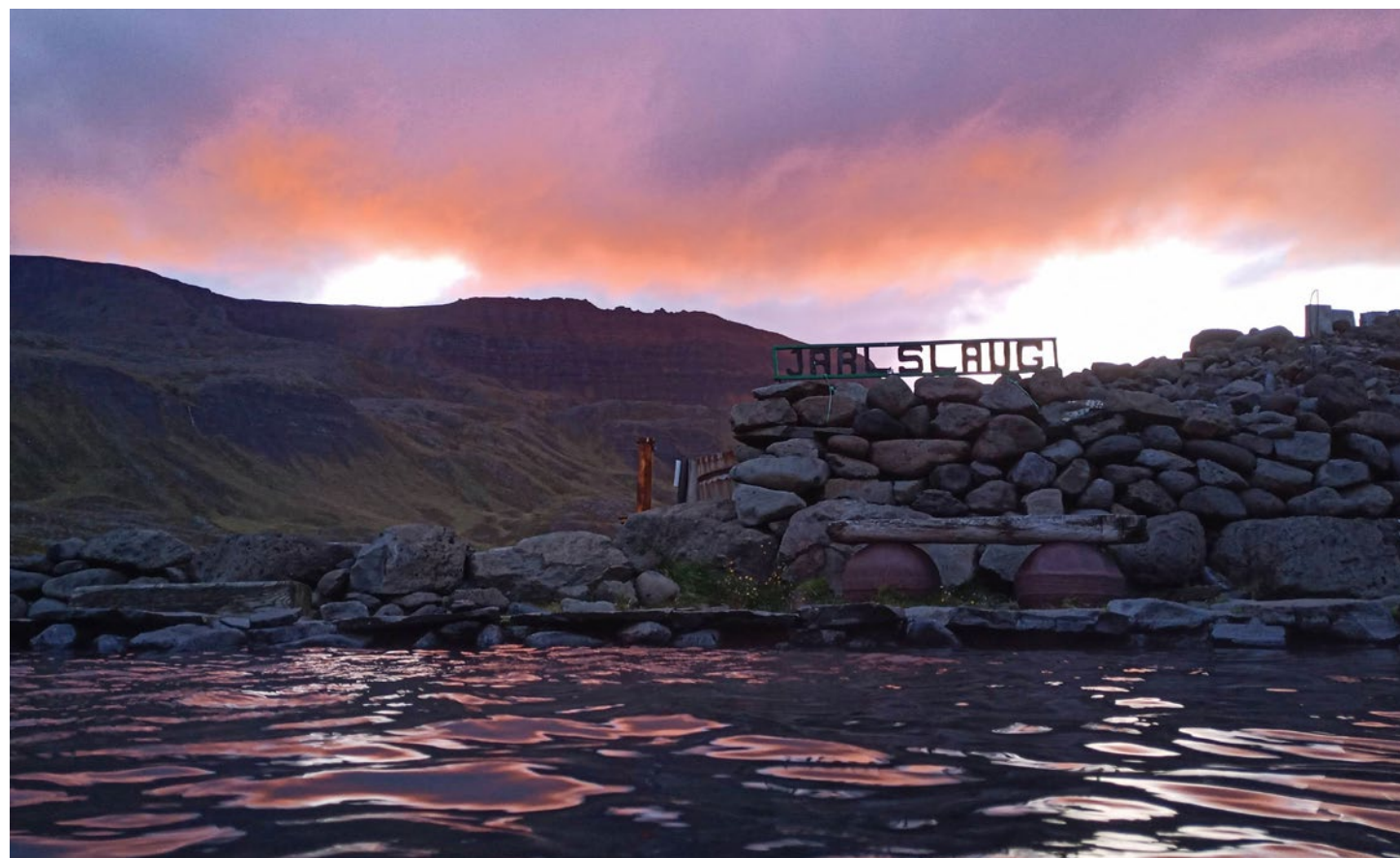
W czasie parogodzinnego spotkania „na szczycie” oglądaliśmy piękny, ogromny księżyc, który tak rozświetlił noc, że widać było wszystko, bez dodatkowych świateł.

jak drewno) domy budowano często zagłębione w ziemi, używając jako ścian torfu. Muzeum Glaumbær jest tego najlepszym przykładem. Rzędy domów połączone tunelami z zewnątrz wyglądają jak trawnik, a w środku okazują się wielopokoleniowymi domami z izbami, spichlerzami, całą infrastrukturą potrzebną do przeżycia.

W pobliskim miasteczku była jeszcze jedna atrakcja – garbarnia i sklep z wyrobami ze skór... ryb. Czy ktoś widział buty zrobione ze skóry ryby? Portfele, torebki, a nawet krawaty. Wszystko ze skór ryb.

Na nocleg udaliśmy się na północ, na mały kemping obok kolejnego basenu geotermalnego. Pogoda znowu zasnęła i z nieba lała się woda. Dzięki uprzejmości Polki pracującej w recepcji kempingu dostaliśmy wspólny dom dla naszej grupy. Ceny nie były niskie, ale za oknem... Pod wieczór

chmury przeszły, jednak wiatr nie odpuszczał. Tej nocy jednak miała być wrześnie pełnia, zwana Pełnią Księżycza Żniwiarzy, więc nieprzekonana z powodu pogody grupa powoli zmieniała zdanie i w basenie zanurzały się kolejne osoby. Mimo warunków rozmowy dopisały, bezalkoholowe alkohole również. W czasie parogodzinnego spotkania „na szczycie” oglądaliśmy piękny, ogromny księżyc,



który tak rozświetlił noc, że widać było wszystko, bez dodatkowych świateł. Dla paru osób, które zdecydowały się spać w namiotach, noc nie była łaskawa, łącznie z temperaturami i wiatrem, ale zmęczeni położyliśmy się spać.

14 września

Po wspólnym śniadaniu wyruszyliśmy w dalszą drogę. Ponownie obserwowałem procedury pakowania, które Subarianie po takim czasie opanowali już do perfekcji. Nie wykonywali żadnych zbędnych ruchów, każdy element miał

swoje miejsce w samochodzie.

Ja na szczęście miałem komfort wrzucenia bagaży do mojego samochodu luzem. W środku panował klimat niczym w kawalerce u kawalera. Jeżeli czegoś nie mogłem znaleźć, po prostu rozkopywałem górę przedmiotów i, gdzieś na samym dole, znajdowałem to, czego szukałem. W samochodach naszych podróżników było inaczej. Często nagle hasło: „gdzie jest moja szczoteczka do zębów?” powodowało odwrócenie procedury pakowania, aż do opróżnienia auta. Pełna robotyzacja czynności.

Pierwszym punktem programu, jaki zaplanowałem na ten dzień, było prywatne muzeum samochodów. Islandczycy, podobnie jak Skandynawowie, mają szczególne zamiłowanie do amerykańskiej motoryzacji. W tym prywatnym, najstarszym na Islandii, muzeum motoryzacji o prosto brzmiącej nazwie „Samgongumínjasafrnid Ystafelli” właściciel zebrał paręset samochodów. Co najmniej setka czeka za muzeum w kolejce do odrestaurowania. To absolutnie obowiązkowe miejsce dla każdego fana motoryzacji. W stylizowanej na amerykańskie drive-in z lat 60. kawiarni można coś wypić i zjeść. Wszyscy zjadali się goframi w kształcie... traktora.

W dalszej drodze znowu widoki... Było ich tyle, że można by było dostać „znieczulicy widokowej”, gdyby tylko takie schorzenie istniało. Jechaliśmy i oglądaliśmy, niektóre nadal wywoływały fale zachwytów. Kolejne tunele – jeden drugi, trzeci... Aż dojechaliśmy do miejscowości Dalvík. Tutaj zapla-



W kosmicznych hotelowych kapsułach noclegowych można całkowicie odizolować się od otoczenia i poczuć atmosferę filmów science fiction.

Malutki lokal (tylko na 200 osób) na Islandii ma status kultowego, ponieważ jest wylęgarnią gwiazd islandzkiej muzyki.

15 września

Grupa odespała i z nową energią rozpoczęła dzień. Mnie i „Leszsonowi” nadal brzmiał w głowie fantastyczny koncert.

Wyruszyliśmy w dalszą drogę. Skoro wszyscy nagle byli tacy żwawi, to przystąpiliśmy do realizacji dalszego planu, czyli polowania na wieloryby i fotografowania. Obsługa ubrała nas w morskie stroje ratunkowe, niektórych „nakarmiła” środkami zubożniającymi na fale, po czym wypłynęliśmy. Wyprawa łodzią hybrydową RiB na zatokę polegała na czekaniu, aż wieloryby pomachają nam leniwie płetwami, zanurzając się w głębinę. Taka łódź posiada silniki o mocy 600–1000 KM, co pozwala dosłownie „latać po falach” z prędkością 80 km/h, co parokrotnie sternik nam zademonstrował, pędząc po falach do

nowałem obiad u Gregora Polaka, który wiele lat temu wyemigrował, kręcił się po świecie, a docelowo osiadł właśnie na Islandii. Prowadzi on restaurację, znaną nie tylko wśród lokalnej społeczności, która staje się powoli ikoną i obowiązkowym punktem turystycznym. Faktem jest, że gotowanie opanował do perfekcji, w czym pomaga mu rodzina.

Następnym punktem była integracja, podczas której graliśmy w bilard i raczyliśmy się pysznym jedzeniem. Jako danie obiadowe zamówiłem dla wszystkich hakarla. Hakarl to sfermentowany rekin, trzymany w ziemi. Tradycyjnie popija się go wódką ziemniaczaną z kminkiem o nazwie Brennivín. Konsystencja hakarla podobna jest do twardego masła, opis zapachu omińmy... Jako przewodnik miałem niecny plan upajania się widokiem uczestników wyjazdu przerażonych i mdlejących podczas degustacji tego specjału. Cóż, „utwardzenie” Subarian chyba przebiegało zbyt szybko. Wyznaczone do zadania osoby gładko uporały się z odorem i przełknęły hakarla. Czknęły pomieszaniem amoniaku z acetonem i na tym skończyła się satysfakcja przewodnika.

Gregor potrafił pięknie opowiadać, więc czas mijal przyjemnie. Morale wzrosło, nasze brzuchy były pełne. Kolejnym etapem była drzemka. Udaliśmy się więc na docelowy nocleg w hotelu kapsułowym. Była to absolutna

atrakcja i ciekawe doświadczenie. W kosmicznych kapsułach noclegowych mogliśmy się poczuć jak w filmach s.f. Wewnątrz takiej kapsuły znajduje się wygodne łóżko, duży telewizor, sterowanie wentylacją i mały stolik. Można całkowicie odizolować się od otoczenia.

Z kompletnie zamęczonych Subarian tylko Leszek uległ moim naleganiom, by wybrać się ze mną na koncert grupy Hjaltalin w mojej ulubionej knajpie, Graeni Hatturin.



kolejnej zanurzającej się płetwy. Było zimno, mokro, wiało, trzęsło, ale wieloryby zostały zaliczone. Jak już po wszystkim wspominał jeden z uczestników wyjazdu, jeszcze nigdy w życiu nie był tak daleko poza swoją strefą komfortu...

Islandia chyba zorientowała się, że lekko przesadziła i rozdmuchała chmury, chcąc nam wynagrodzić trudy i grzejąc wszystkich słoneczkiem. Efektem była grupowa drzemka na krzesłach przy stoliku w kawiarni. Zaiste zabawny widok – paręnaście śpiących osób przy jednym stoliku w pozycjach, które widziałem dotychczas tylko w podręcznikach do jogi.

Każdy przewodnik musi mieć w sobie coś z sadysty, więc, z dziką radością, obudziłem i zagoniłem wszystkich do samochodów. Jeszcze tego dnia czekało nas mnóstwo atrakcji. Pojechaliśmy pod wodospad Goðafoss – zwany Wodospadem Bogów lub Wodospadem Kapłanów. To jeden z największych i najpiękniejszych wodospadów na Islandii. Naszym celem tego dnia było też jezioro Myvatn, czyli Jezioro Much...

Przed noclegiem w hostelu w Reykjavík znowu wyciągnąłem wszystkich Subarian na nocną kąpiel, tym razem w jaskini. Aby dotrzeć do wody, trzeba było zejść wąską szczeliną, po drabinie, w głąb jaskini. Po zanurzeniu się w wodzie minus jest taki, że nie ma dna, a plus taki, iż można zanurkować do innych mniejszych jaskiń. Islandia znowu zaskoczyła Subarian, bo niewiele jest miejsc na świecie, gdzie takie rzeczy są możliwe. Po powrocie zmęczone załogi znowu spały jak dzieci.

16 września

Tego dnia czekały nas atrakcje okolic jeziora Myvatn.

Na pierwszy rzut poszło kamienne miasto Dimmuborgir. Nazwa Dimmuborgir oznacza mroczne zamki. W folklorze islandzkim miejsce to zamieszkiwała olbrzymka Grýla,

która według dawnych opowieści w Boże Narodzenie miała pożerać niegrzeczne dzieci. Dimmuborgir ma ponoć łączyć ziemię z piekłem. W tym miejscu również odbywały się pokazy pieczenia islandzkiego chleba o nazwie Rúgbrauð, zwanego też lava bread, czyli chlebem wulkanicznym, gdyż piecze się go



w dziurze w ziemi w pobliżu gorących źródeł, gdzie temperatura ziemi sięga 100 stopni. Naczynie z ciastem chlebowym zasypuje się i zostawia na kilka (czasem kilkanaście) godzin. To właśnie dzięki powolnemu pieczeniu rúgbrauð ma tak intensywny kolor i smak. A smakuje jak słodki pumpernikiel.

Jako kolejny zwiedziliśmy rozległy teren Dimmuborgir, gdzie obejrzeliśmy formację zwaną kościołem i inne lawowe twory. Tuż obok jest wygasły wulkan Hverfjall, stanowiący wręcz idealny przykład wulkanu. Jest okrągły, z zapierającym widokiem, zarówno na krajobraz dookoła, jak i do środka krateru. Ma średnicę kilometra, a obejście go dookoła szczytem to ponad 3 kilometry. Samo jego przejście zajmuje około 40 minut. Jak wiele miejsc na Islandii wszystko dookoła i w środku jest czarne. Kiedyś dookoła wulkanu organizowane były biegi terenowe.

W samym środku pustkowi, przy drodze napotkaliśmy na wystający z ziemi prysznic z gorącą wodą.

W dalszej kolejności zwiedziliśmy jaskinię z wodą Grjótagjá, znaną z filmu „Gra o tron”. W środku obowiązuje zakaz kąpieli, a temperatura wody dochodzi do 50 stopni.

Udaliśmy się również na krótki spacer po obszarze geotermalnym Hverir. Oglądaliśmy fumarole,

z których wydobywa się para o zapachu siarki, przechadzaliśmy się między dziurami z bulgoczącym błotem. Cały ten obszar z powodu temperatury biologicznie został wyjałowiony, ale za to obejrzeć tam można podobne obrazy jak w kolorowych górach.

W planie tego dnia mieliśmy jeszcze krater wulkanu Krafla i dwa wodospady. W drodze do wulkanu mijaliśmy odwierty geotermalne tutejszej elektrowni i napotkaliśmy na kolejny przejaw specyficznego islandzkiego humoru. W samym środku niczego, przy drodze, jest wystający z ziemi prysznic, a z prysznica leci gorąca woda... Można się wykąpać. Tak po prostu: prysznic i nic więcej dookoła.

Wodospady, do których dotarliśmy, to: Dettifoss i Selfoss oraz Hafragilsfoss. Wszystkie monumentalne i gigantyczne. Dettifoss to największy wodospad na Is-

○○○●

landii, a drugi w Europie, biorąc pod uwagę kombinację objętości przepływu, szerokości i wysokości. W szczytowych momentach to ponad 600 m³ wody w ciągu każdej sekundy. To również miejsce, gdzie kręcono scenę początkową filmu „Prometeusz”. Oglądaliśmy i podziwialiśmy widoki aż do wieczora, następnie wróciliśmy na nocleg. Ale po drodze jak zwykle kąpiel, tym razem w SPA Myvatn Nature Baths. Zmęczenie i gorąca woda równa się brak energii. Subarianie znów bardziej przypominali przedszkolaków w czasie obowiązkowej drzemki po obiedzie niż dorosłych pełnych energii ludzi. Zasadniczo nie uprzedziłem ich przed wyjazdem, że po powrocie do domu będą musieli wziąć urlop, żeby odpocząć po tym wypoczynku.

17 września

Chciałoby się powiedzieć „dzień jak co dzień”, ale marsjańsko-księżycowy widok za oknem stołówki przypominał nam, gdzie byliśmy i co czekało nas dalej. Ten dzień to znowu próba dla samochodów i kierowców. Trudna trasa terenu z wieloma przejazdami przez rzeki. Natomiast życie napisało własny scenariusz na ten dzień.

Naszym celem były okolice wulkanu Askja. To całkiem odmienny krajobraz, do tego stopnia, że Neil Armstrong i Buzz Aldrin trenowali właśnie tutaj przed lotem na księżyc w 1969 r.

Po przejechaniu drogą nr F88 pokonywaliśmy rzekę za rzeką. Jeden bród był bardzo głęboki, ale instrukcje pozostawione przez rangersów, czyli opiekunów parku, sugerowały przejazd tuż przy linie. Dotarliśmy

Z przyjemnością obserwowałem to, jak każdego dnia ludzie zmieniali się, dostosowywali do warunków, jak wychodzili poza swoją strefę komfortu. Myślę, że wszystko to zmieniło w pewnym stopniu ich życie i postrzeganie trudności.

do okolic Askja i postanowiliśmy jeszcze pojechać na czarną pustynię, gdzie pył wulkaniczny utworzył idealne warunki do potestowania napędów Subaru. Zabawa była przednia. W tych warunkach napędy Subaru działały idealnie, jak na filmach reklamowych. Pełna idylla do czasu, aż jeden z kierowców nie zauważył... sporej skały. Efektem były wygięte elementy przedniego zawieszenia, uniemożliwiające dalszą jazdę. Bez specjalistycznych narzędzi i części zamiennych słabo to wyglądało. Pomoc drogowa w tym miejscu kosztowałaby ładnych parę tysięcy euro, ponieważ by załadować auto, musiałby przyjechać specjalistyczny dźwig na dużych kołach. W końcu poruszaliśmy się po podłożu typowo pustynnym.

Po zebraniu narzędzi od wszystkich wysłałem ich do cywilizacji, do

hotelu. W interiorze zostałem z jedną załogą, Lechsonnem i Jaceksonem, no i z kierowcą uszkodzonego auta. Z wcześniejszych podróży po Islandii pamiętałem, że w tej okolicy był porzucony stary amerykański autobus szkolny, który mógłby posłużyć jako magazyn części i warsztat. Naciągnęliśmy wstępnie wygięte elementy tak, aby założyć dojazdowe koło zapasowe i dotrzeć do autobusu. Tam zdemontowaliśmy kolumnę przedniego zawieszenia, używając zderzaka autobusu jako imadła, spróbowaliśmy wyprostować elementy za pomocą liny holowniczej i samochodu terenowego. Prosta konstrukcja zawieszenia Subaru umożliwiła serwis w takich warunkach zwykłymi narzędziami.

Zapadała noc, ale nie była jaka, bo z przepiękną zorzą polarną. Po

paru godzinach wspólnej pracy, w towarzystwie zorzy, auto było na tyle mobilne, że mogło normalnie jechać. By dołączyć do grupy, czekało nas prawie 200 km powrotu w nocy. Na miejsce dotarliśmy prawie nad ranem. Do promu na szczęście było już tylko 30 km, więc już wiedzieliśmy, że wszyscy Subarianie wrócą razem.

18 września pożegnanie i powrót

Parokrotnie prowadziłem Subariady dla Przygody4x4 w różnych częściach świata. Wszystkie bardzo miło wspominać, jednak ta była specyficzna.

Specyficzna z powodu czasu trwania, warunków, logistyki. Żadna z osób, które uczestniczyły w tym wyjeździe, nie znała się wcześniej, a mimo to udało się zbudować trwałą grupę. Grupę, która

wspólnie radziła sobie z przeciwnościami. Nie pamiętam narzekania, nie pamiętam, żeby był jakikolwiek konflikt. Z przyjemnością obserwowałem to, jak każdego dnia ludzie zmieniali się, dostosowywali do warunków, jak wychodzili poza swoją strefę komfortu. Myślę, że wszystko to zmieniło w pewnym stopniu ich życie i postrzeganie trudności.

Na całej trasie, która liczyła ponad 3500 km na Islandii, plus 2600 km dojazdu, samochody nigdy nie zawiódły. Dziennie pokonywały strome podjazdy, głębokie brody, jazdy po szutrze, po wąskich asfaltowych drogach, wszystkie były mocno obciążone. Przeżyły wiele, jazdę i awarię na czarnej pustyni, łącznie pokonały 60 rzek, przeżyły również bardzo trudne warunki pogodowe.





NA SCENIE I ZA KULISAMI

Teatr STU rozpoczął 57. sezon działalności! Zainauguował go premierą komedii Molière'a *Tartuffe*, która odbyła się 16 i 17 września. Wyjaśniam, że dwie daty premiery dlatego, gdyż niektóre role aktorzy grają w dublurach, więc każda obsada ma prawo do premiery. Wszak powinno być sprawiedliwie!

Molière'a dawno nie było w repertuarze STU, ale wraca jedną z najpopularniejszych komedii, jaką jest *Tartuffe*, grany również pod tytułami *Świętoszek*, *Szalbierz*. Od pierwszego wystawienia na francuskim dworze króla Ludwika XIV w 1664 roku jest

na całym świecie najchętniej i najczęściej grana komedia Molière'a. Co sprawia, że teatry tak często sięgają po tę komedię?

W Polsce odegrano ją po raz pierwszy już w 1669 roku, przed królem Janem Kazimierzem i jego dworem, po francusku. W XVIII

wieku Jan Baudouin przełożył ją na język polski i rozpowszechnił pod tytułem *Świętoszek zmyślony*. Potem było wielu tłumaczy, wiele przekładów i modyfikowanych tytułów. Od początku XX w. komedia najczęściej była grana pt. *Świętoszek*, przede wszystkim

w przekładzie Tadeusza Boya-Żeleńskiego, który za przekład wszystkich dzieł Molière'a otrzymał w 1914 roku francuski Order Palm Akademickich.

W STU reżyser Krzysztof Pluskota sięgnął po najnowszy przekład Jerzego Radziwiłowicza. Tekst brzmi świetnie, współcześnie i jest istotnym walorem przedstawienia, a Molirowskie dialogi, monologi brzmią, jakby ich autor żył tu i teraz. Wystarczy zasiąść na widowni i posłuchać, by się przekonać.

Molière odważnie i ostro atakował fałsz ludzkich postaw, obnażał mechanizmy oszustw, manipulacji i dlatego miał często kłopoty z „cenzurą”, najczęściej kościelną. Wszak zdemaskowanie fałszywej pobożności Tartuffe'a nie mogło się hierarchom podobać, więc potrafili wymóc na królu zakaz grania komedii. Na szczęście nie na zawsze!

Tartuffe w STU jest grany we współczesnych kostiumach, w prostych, eleganckich dekoracjach. Taką estetyczną oprawę scenograficzną zaproponowała Katarzyna Wójtowicz. Te kostiumy dodatkowo podkreślają aktualny wydźwięk komedii, bo do tego, by bawić się Molirowską intrygą, śledzić świetnie poprowadzoną przez reżysera akcję, nie jest potrzebny cały sztafeta historycznego kostiumu i dekoracji.

Najważniejsi są aktorzy! To oni budują, stwarzają, odgrywają przed nami, widzami, tę Molirowską intrygę. Obnażają hipokryzję, odsłaniają manipulacje i okrucieństwo tego wytrawnego łgarza i demonicznego obłudnika – Tartuffe'a, który cicho, na paluszkach myszkuje po mieszkaniu Orgona lub głośno wygłasza swe tyrady i pouczenia o pobożności, a jak nikt nie widzi, lubieżnie sięga po panią domu – Elmire.

Tartuffe'a grają Andrzej Deskur i Radosław Krzyżowski. Każdy na swój sposób cyniczny, okrutny, bezwzględny, obydwa mistrzowsko wodzą za nos Orgona i idą „po trupach” do celu.

W roli naiwnego, opętanego przez tego szalbierza, Orgona możemy zobaczyć dobrze znanego z wielu ról w STU Rafała Dziwisza. Jego dublerem jest, po raz pierwszy występujący na scenie STU, Maciej Wierzbicki, który efektownie i z wielkim sukcesem zapisał się w tej roli.

Elmira, żona Orgona, przedmiot pożądania świętoszka, jest jedna, znakomicie, z wielkim temperamentem grana przez Marię Seweryn. Pani Pernelle, matka Orgona, która do końca broni nikczemnika i święcie wierzy w jego pobożność,



foto: Tomasz Szkoziński >

kreowana jest przez Aldonę Grochał. Nieposkromiona, żywiołowa Dorynę gra Daria Polasik-Bułka. Do roli Marianny reżyser zaangażował trzy aktorki: Katarzynę Cichosz, Julię Latosińską, Martynę Solską, absolwentki krakowskiej AST. Jest również trzech Damisów: Karol Bernacki, Maciej Kosiacki, Ignacy Jan Liss. Wojciech Leonowicz i Marcin Zacharzewski występują w roli Kleanta, szwagra Orgona, który trzeźwo ocenia sytuację, przeświadczył szalbierstwo Tartuffe'a,

próbując uświadomić Orgona, komu dał się omamić, ale jego wysiłki, argumenty trafiają jak przysłowowe kule w płot. Walerego, starającego się o rękę Marianny, grają Franciszek Karpiński i Aleksander Raczek.

Na koniec niespodzianka: jako komornik na scenę nie wkracza Pan Godzic – jak u Molière'a, ale Pani Godzic! Komorniczka, atrakcyjna blondynka, grana na zmianę przez Kamilę Bestry i Urszulę Grabowską. Piękna, zabawna scena, mimo dość ponurego wydźwięku, bo to przecież koniec dostatnego życia Orgona i jego rodziny.

I jeszcze jedna niespodzianka! Dla tych, którzy znają ostatnią scenę komedii napisanej przez Molière'a, zakończenie *Tartuffe'a* w STU będzie też pewnym zaskoczeniem. To bardzo współczesne zakończenie.

Trzeba podkreślić, że nastrój spektaklu znakomicie buduje świetnie dobrana muzyka!

Oglądając komedię Molière'a, śmiejemy się, bawiamy nas zabawne sytuacje i aktorzy, którzy prowokują do śmiechu, ale też i do refleksji. Powraca stare, dobrze znane pytanie i odpowiedź klasyka: „Z czego się śmiejecie? Z samych z siebie się śmiejecie”. W sumie bierzemy przecież udział w gorzkiej komedii o instrumentalnym traktowaniu religii, obłudzie, hipokryzji, łatwości i ponurych tego konsekwencjach.

Ten tekst brzmi bardzo współcześnie, aktualność jego jest oczywista, a więc oglądajmy Molière'a, bawmy się jego komediami i wyciągajmy stosowne wnioski.

Na scenie STU w tym sezonie zobaczymy też przedstawienia z poprzednich sezonów. Przecież jeszcze nie wszyscy zdążyli obejrzeć i rozsmakować się w brzmieniu *Songów Teatru STU*, w żydowskich pieśniach w spektaklu *Leopold*. Nie wszyscy jeszcze usłyszeli interesujący dialog dwojga znakomitych

krakowskich twórców: Ewy Lipskiej i Stanisława Lema w *L do L*, nie wszyscy zobaczyli nową sceniczną interpretację *Szewców* Witkacego pt. *Cnoty niewieście albo dziwki w majonezie*. Wszystkie te przedstawienia, i jeszcze wiele więcej, wciąż pozostają w repertuarze teatru.

Za kulisami zaś trwają intensywne próby do najbliższej premiery *Wesela*. Nowa wersja tego arcydramatu Stanisława Wyspiańskiego powstaje na życzenie publiczności. Krzysztof Jasiński postanowił na to życzenie odpo-

wiedzieć. Przecież *Wesele* należy do ścisłego kanonu polskiej dramaturgii i jego obecność w repertuarze teatru powinna być obowiązkowa! Sami nie zdajemy sobie nawet sprawy, jak bardzo ten dramat jest „w nas”, w jaki sposób istnieje w naszym życiu, mówimy nawet czasem cytatami z *Wesela*, przywołujemy postaci dramatu, nie bardzo sobie nawet to uświadamiając. Skąd to powiedzenie „Co tam, panie, w polityce”? A skąd ten chochoł się nam płacze? A ta czapka z pawim piórem? itp., itd... Premiera planowana jest na 29 października.

Za kulisami teatru niebawem rozpoczną się też prace nad spektaklem *Labirynt. 13 bajek dla dorosłych*, scenariusz według prozy Michaela Ende'go *Zwierciadło w zwierciadle. Labirynt*, w przekładzie Jerzego Korpantego. Adaptacji i opracowania scenicznego dokonał Krzysztof Jasiński, który będzie też reżyserem spektaklu. To przedsięwzięcie zapowiada się bardzo tajemniczo i atrakcyjnie! Prapremiera planowana jest dopiero na luty 2023, więc na razie trzeba uzbroić się w cierpliwość i korzystać z bieżącego repertuaru.



foto: Radosław Krzyżowski

KOLEJNE ZMIANY W PRZEPISACH RUCHU DROGOWEGO

Od 21 września br. obowiązują kolejne zmiany w przepisach ruchu drogowego. W mediach pojawiło się szereg wątpliwości i fałszywych interpretacji. W niniejszym opracowaniu spróbuję rozwiązać te wątpliwości, wyjaśnić, na czym faktycznie polegają wprowadzone zmiany i czym skutkują.

Zacznijmy od tego, że na nowo zdefiniowano wiele od lat funkcjonujących pojęć, przy czym zmiany te mają wyłącznie charakter językowy, a nie merytoryczny. Np. **pobocze**, które definiowane było jako część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych

lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt, **to teraz: część drogi usytuowana przy jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt**. Podobnie rzecz się ma

z definicją przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów. Niektóre pojęcia również nie wykazują merytorycznej różnicy w stosunku do wcześniej obowiązującego ujęcia, ale żeby to stwierdzić, musimy się posiłkować ustawą o drogach publicznych. I tak **droga** oznacza teraz: **drogę w rozumieniu**

art. 4 pkt 2 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 i 1768). Nie jest to zbyt wygodne, choćby dla osób uczących się do egzaminów na kartę rowerową czy prawo jazdy – cóż, musimy sięgnąć do wskazanej ustawy, sprawdzić i zapamiętać. W pkt 2 art. 4 Ustawy zapisano, że **pojęcie drogi oznacza budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym**. Dotąd definicja drogi była zupełnie inna językowo, jednak merytorycznie chodziło o to samo

co aktualnie. Podobnie jest z definicją jezdni, przy czym wyłączony z pojęcia drogi i jezdni został tzw. zjazd, co ma wpływ na nową definicję skrzyżowania. Definicja skrzyżowania zajmie się osobno, albowiem w tym przypadku pojawiają się już zmiany merytoryczne. Ten sam model nowej legislacji – czyli odesłanie do Ustawy o drogach publicznych – dotyczy pojęć autostrady, drogi ekspresowej i drogi wewnętrznej. Nowa jest definicja tunelu, ale merytorycznie niczego to nie zmienia. Przy czym – ciekawostka – tunelem nazwano również podziemne przejście dla pieszych, a wiaduktem jest nie tylko most nad drogą, lecz także nadziemne przejście dla pieszych.

Wprowadzone od września zmiany w przepisach ruchu drogowego dotyczą m.in. nowych definicji od lat funkcjonujących pojęć, przy czym mają one w większości charakter językowy, a nie merytoryczny. Uwaga na nową definicję skrzyżowania.

W tym miejscu nasuwa się pytanie, co było powodem takich zmian. Otóż Ministerstwo Infrastruktury chciało ujednoczyć nomenklaturę stosowaną przez specjalistów od dróg z tą, która była stosowana przez specjalistów od ruchu drogowego.

Wróćmy do **skrzyżowania**. Według definicji jest nim aktualnie: **część drogi będąca połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną**. Ponieważ z definicji jezdni wyłączono wspomniany wyżej zjazd, czyli: **połączenie drogi publicznej z nierucho-**



mością położoną przy drodze, stanowiącą bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, podobnie jak dawniej skrzyżowaniem nie jest oprócz połączenia z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną, także połączenie ze zjazdem do obiektu przydrożnego obecnie nazywanym nieruchomością położoną przy drodze. **Merytoryczna zmiana w stosunku do poprzedniego pojęcia skrzyżowania polega na tym, że obecnie skrzyżowaniem jest również połączenie jezdni jednej drogi. Inaczej mówiąc, tzw. nawrotka od 21 września br. stała się również skrzyżowaniem. W zakresie zasad kierowania pojazdem ma to duże znaczenie, ponieważ – jak wiemy – skrzyżowania odwołują obowiązywanie niektórych znaków drogowych, w tym tak istotnych jak ograniczenie prędkości (B-33) i zakazy wyprzedzania (B-25, B-26). W tej kwestii dodatkowe znaczenie ma nowa definicja drogi gruntowej i, a contrario, drogi twardej. Przejechanie obok drogi gruntowej nie odwołuje znaków, obok drogi twardej, czyli minięcie skrzyżowania już tak. Aktualna definicja brzmi: droga o nawierzchni gruntowej oznacza drogę z jezdnią o nawierzchni z gruntu rodzimego lub nasypowego, ulepszono mechanicznie lub chemicznie, w której wierzchnia warstwa może być wykonana z kruszywa naturalnego, sztucznego lub pochodzącego z recyklingu. Trudna definicja i trudna ocena z za kierownicy, czy minęliśmy drogę o nawierzchni gruntowej, czy nie.**

Może więc czas najwyższy usunąć przepis o odwoływaniu przez skrzyżowania obowiązków wynikających ze znaków drogowych?

Ja optuję za takim rozwiązaniem i zjednuję do niego zwolenników,

lecz na razie, gdy go jeszcze nie ma, proponuję: *jeśli nie stwierdzamy, że droga dochodząca z boku jest wyraźnie z nawierzchnią twardą, to traktujmy, że znak nadal obowiązuje, szczególnie jeśli wyznaczał zmniejszenie prędkości. Możemy też posiłkować się bieżąco aktualizowaną nawigacją podającą obowiązującą prędkość.*

Definicja, która poruszyła media, jest nowa definicja chodnika. Pojawiły się głosy, że to koniec zatrzymywania się, a tym bardziej parkowania przy użyciu chodnika. Otóż jest to jedynie półprawda. Rzeczywiście według aktualnej definicji chodnik jest to część drogi dla pieszych przeznaczona wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Jednak zwróćmy uwagę na to, że na drodze dla pieszych parkowanie jest możliwe, a dotychczasowe nomenklatury chodniki stanowią, do czasu przebudowy, drogę dla pieszych. W wyjaśnieniu Ministerstwa Infrastruktury pojawił się następujący rysunek, który ukazuje rozwiązanie, jak widać, nieistniejącego problemu.



Według nowych przepisów skrzyżowaniem jest tzw. nawrotka, więc w zakresie zasad kierowania pojazdem ma to duże znaczenie, ponieważ – jak wiemy – skrzyżowania odwołują obowiązywanie niektórych znaków drogowych,

Absolutną nowością jest wprowadzona do prawa ruchu drogowego definicja przejścia sugerowanego. **Przejście sugerowane to nieoznakowane, dostosowane technicznie miejsce umożliwiające przekraczanie jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przez pieszych, niebędące przejściem dla pieszych.** Takie, funkcjonujące już od pewnego czasu, miejsca z obniżonym krawężnikiem i drobnymi wypukłościami informującymi osoby niewidzące o możliwości wejścia na jezdnię, zyskały rangę ustawy i przywilej związany z nowym brzmieniem zasad przechodzenia przez jezdnię: **przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych jest dozwolone na przejściu sugerowanym albo poza przejściem sugerowanym, jeżeli odległość od przejścia dla pieszych przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia dla pieszych, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu (nowe brzmienie art. 13 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym).** Oczywiście oznacza to tylko moż-

liwość przejścia, bez jakichkolwiek przywilejów dla pieszego. Pieszy nie ma pierwszeństwa przed pojazdami, wręcz przeciwnie – może przejechać tylko pod warunkiem nieutrudnienia ruchu kierującym pojazdami. Przejście sugerowane zwalnia jedynie z obowiązku dojścia do przejścia dla pieszych, jeśli oznakowane przejście dla pieszych znajduje się bliżej niż 100 m od pieszego, który zamierza przejść przez jezdnię. Dodatkowo na przejściu sugerowanym pieszy może przejść również przez torowisko wyodrębnione z jezdni. **Z obowiązku korzystania z przejścia dla pieszych zwalnia przejście sugerowane lub skrzyżowanie z wyjątkiem przechodzenia przez drogę o dwóch jezdniach w obszarze zabudowanym. W tym przypadku przechodzenie przez obydwie jezdnie dozwolone jest jedynie oznakowanym przejściem dla pieszych.**

Reasumując, plusem przejścia sugerowanego (podobnie jak skrzyżowania) jest brak obowiązku pokonywania odległości do przejścia dla pieszych (z wyjątkiem dróg dwujezdniowych w obszarze zabudowanym), minusem – brak pierwszeństwa pieszego.

Kolejną nowością jest rozszerzenie zakazów dotyczących przechodzenia pieszych przez jezdnię – w określony niedozwolony sposób – na przechodzenie przez drogę dla rowerów. Dotyczy to zakazu wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, wchodzenia z za pojazdu lub przeszkody ograniczającej widoczność drogi, przechodzenia w miejscu o ograniczonej widoczności, zwalniania kroku, zatrzymywania się albo przebiegania, pokonywania urządzeń zabezpieczających i niedozwolonego korzystania z telefonu bądź innych urządzeń elektronicznych.

Zmieniona została dowolność w zakresie poruszania się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch. **Osoba posługująca się takim urządzeniem (przypomnę,**



chodzi o rolki, wrotki, tradycyjną hulajnogę lub deskorolkę itp.), chcąc dostać się na drugą stronę jezdni, musi wybrać przejazd dla rowerów, z przejścia dla pieszych albo przejścia sugerowanego może skorzystać dopiero wtedy, gdy nie ma przejazdu, na zasadach określonych w art. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w którym od 1 czerwca ubiegłego roku przyznano pierwszeństwo w stosunku do pojazdu z wyłączeniem tramwaju również pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych. **A więc uwaga: rolnik, deskorolkarz i im podobni, wjeżdżając na przejście dla pieszych, korzystają z przywileju pierwszeństwa.** Oczywiście nie dotyczy to przejścia sugerowanego, gdzie w żadnym przypadku nie obowiązuje pierwszeństwo pieszego lub osoby używającej urządzenia wspomagającego ruch.

Uczulam więc kierujących jadących jezdnią na wjeżdżające na przejście dla pieszych osoby na deskorolkach i hulajnogach tradycyjnych oraz rolkach, wrotkach itp. urządzeniach napędzanych siłą mięśni.

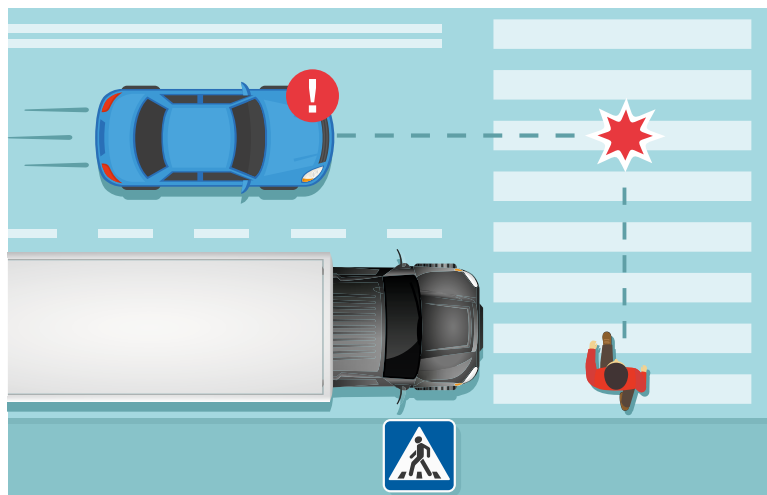
Osoby poruszające się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch, wedle nowych przepisów, wjeżdżając na przejście dla pieszych, korzystają z przywileju pierwszeństwa.

Ponieważ wszystko dzieje się w tych przypadkach szybciej niż w przypadku ruchu pieszego, kierujący, a w szczególności kierowcy, muszą od 21 września br. jeszcze wolniej dojeżdżać do przejścia dla pieszych.

Wprowadzone zmiany jednoznacznie zabraniają kierującym urządzeniem transportu osobistego (np. monocykl elektryczny, elektryczna deskorolka, segway itp.) jazdy po jezdni i jednoznacznie wykluczają jazdę po jezdni hulajnogą elektryczną, jeżeli dozwolona prędkość na jezdni przekracza 30 km/h i nie ma poprowadzonego rowerowego pasa ruchu.

Kończąc, przypomnę, że od 17 września br. weszły obustronne punkty karne za wykroczenia w ruchu drogowym (jest 21 powodów otrzymania maksymalnej liczby 15 pkt) oraz podwójna wysokość grzywny w postępowaniu mandatowym za kolejne popełnienie danego wykroczenia.

Za pierwszy raz popełnione następujące wykroczenia otrzymamy mandat w wymiarze 1500 zł, za recydywę minimum 3000 zł



Od 17 września br. weszły obstrzone punkty karne za wykroczenia w ruchu drogowym oraz podwójna wysokość grzywny w postępowaniu mandatowym za kolejne popetnienie danego wykroczenia.

(w nawiasach liczba punktów karnych przypisanych do danego wykroczenia niezależnie od tego, czy popełniono je po raz pierwszy, czy w recydywie):

- 1) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu przez przejście dla pieszych lub wchodzącemu na nie (15 pkt),
- 2) nieustąpienie przez kierującego pojazdem skracającego w drogę poprzeczną pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu przez jezdnię tej drogi (12 pkt),
- 3) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy przejeździe przez chodnik lub drogę dla pieszych albo podczas jazdy po placu, na którym ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni (8 pkt),
- 4) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przez kierującego pojazdem podczas włączania się do ruchu (8 pkt),
- 5) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy cofaniu pojazdem (10 pkt),
- 6) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przez kierującego pojazdem w strefie zamieszkania (8 pkt),
- 7) niezatrzymanie pojazdu w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osobie niepeł-

nosprawnej, używającej specjalnego oznakowania (biała laska) lub osobie o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej (15 pkt),

- 8) wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem lub omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu (15 pkt),
- 9) naruszenie zakazu jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych (8 pkt).

Podwajana recydywa dotyczy większych przekroczeń limitowanej prędkości.

I tak przekroczenie o:

- 31–40 km/h skutkuje mandatem równym 800 zł / w recydywie 1600 zł (9 pkt)
- 41–50 km/h = 1000 / 2000 zł (11 pkt)
- 51–60 km/h = 1500 / 3000 zł (13 pkt)
- 61–70 km/h = 2000 / 4000 zł (14 pkt)
- 71 km/h i więcej = 2500 / 5000 zł (15 pkt).

Podwojenie kwoty mandatu z 1000 zł do 2000 zł obowiązuje za poniższe, powtórnie dokonane wykroczenie:

- 1) wyprzedzanie pojazdu z niewłaściwej strony (8 pkt),

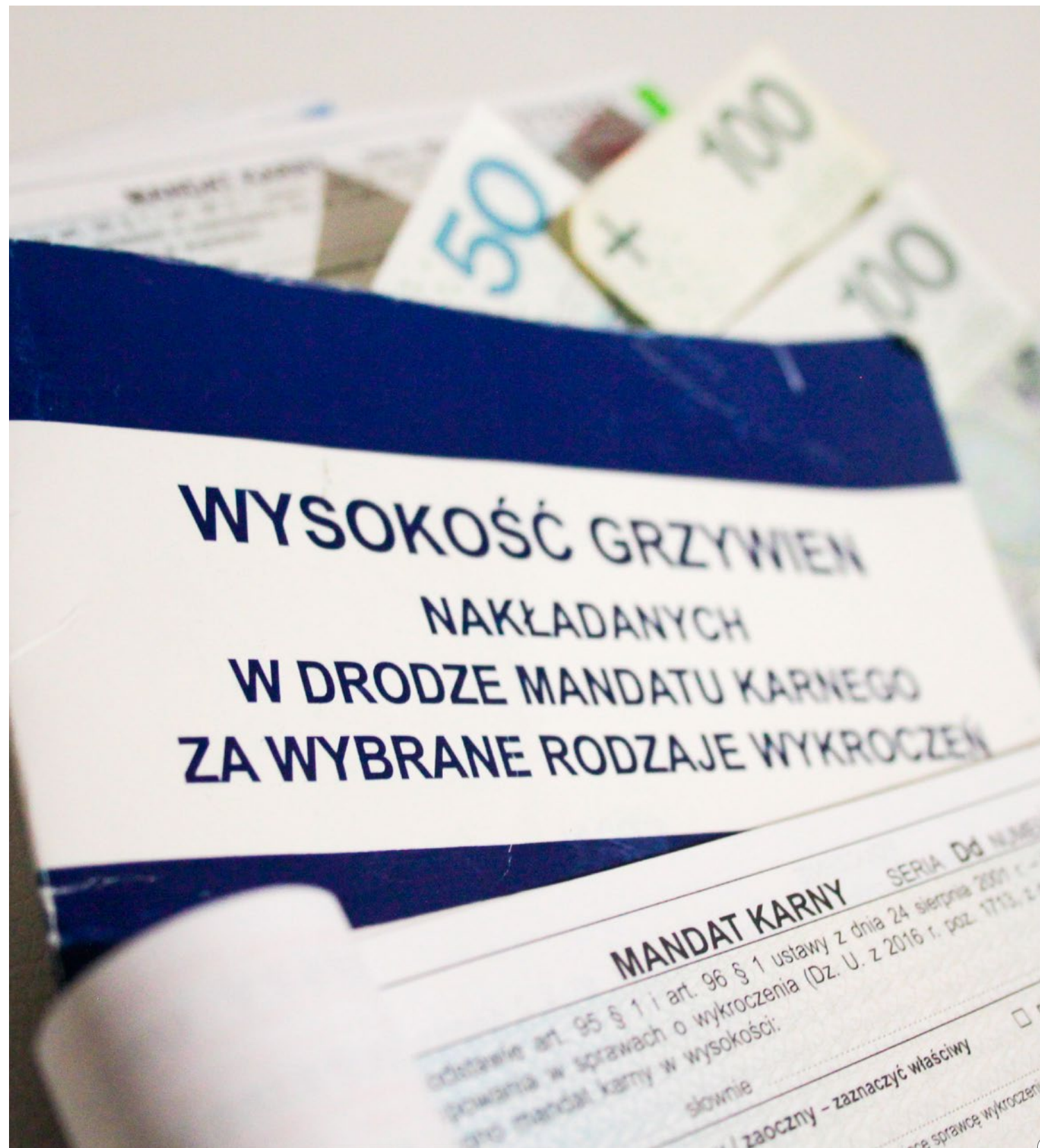
- 2) wyprzedzanie pojazdu silnikowego przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia (10 pkt),
- 3) wyprzedzanie pojazdu silnikowego na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi (10 pkt),
- 4) wyprzedzanie pojazdu silnikowego na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub kierowanym (10 pkt),
- 5) wyprzedzanie pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym (10 pkt),
- 6) wyprzedzanie na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany (10 pkt),
- 7) wyprzedzanie na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim (10 pkt),
- 8) wyprzedzanie przy przejeździe przez tory tramwajowe lub bezpośrednio przed nimi, z wyjątkiem skrzyżowania lub przejazdu tramwajowego, na którym ruch jest kierowany (10 pkt),
- 9) złamanie zakazu wyprzedzania określonego znakiem drogowym B-25 lub B-26 (15 pkt).

Wszystkie zabronione zachowania na przejazdach kolejowych skutkują podniesieniem wysokości mandatu z 2000 zł do 4000 zł w przypadku ponowienia wykroczenia. Za każdym razem do ewidencji wpisuje się 15 punktów karnych.

Dodam jeszcze, że za każdą ujawnioną niedozwoloną rozmowę przez telefon komórkowy kierujący otrzyma 12 pkt.

Punkty aktywne są teraz przez dwa lata od momentu zapłacenia mandatu, a ich dopuszczalna liczba nie zmieniła się i wynosi 24.

Pilnujmy się więc, nie tylko dla ochrony własnego budżetu, ale przede wszystkim dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

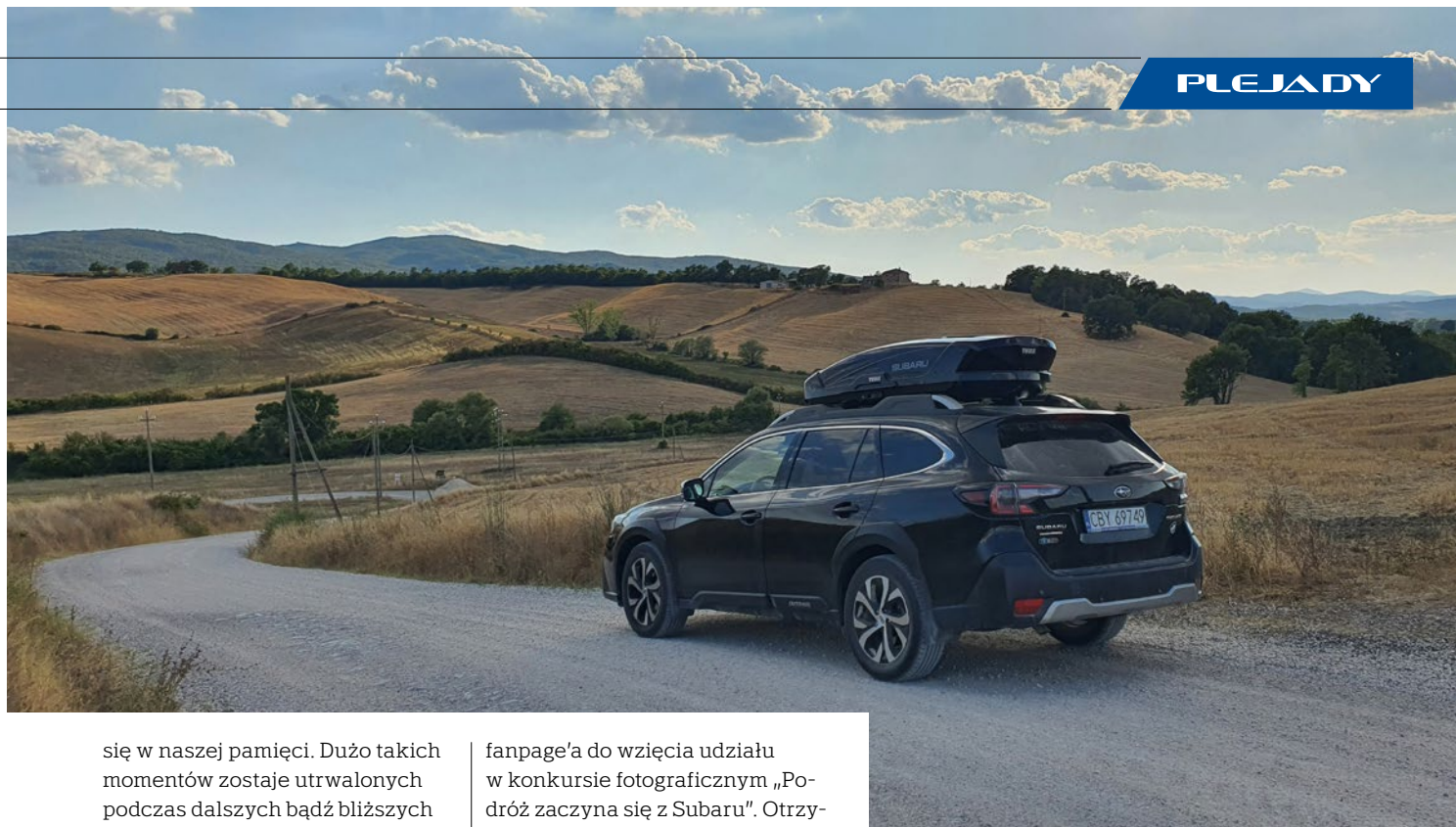


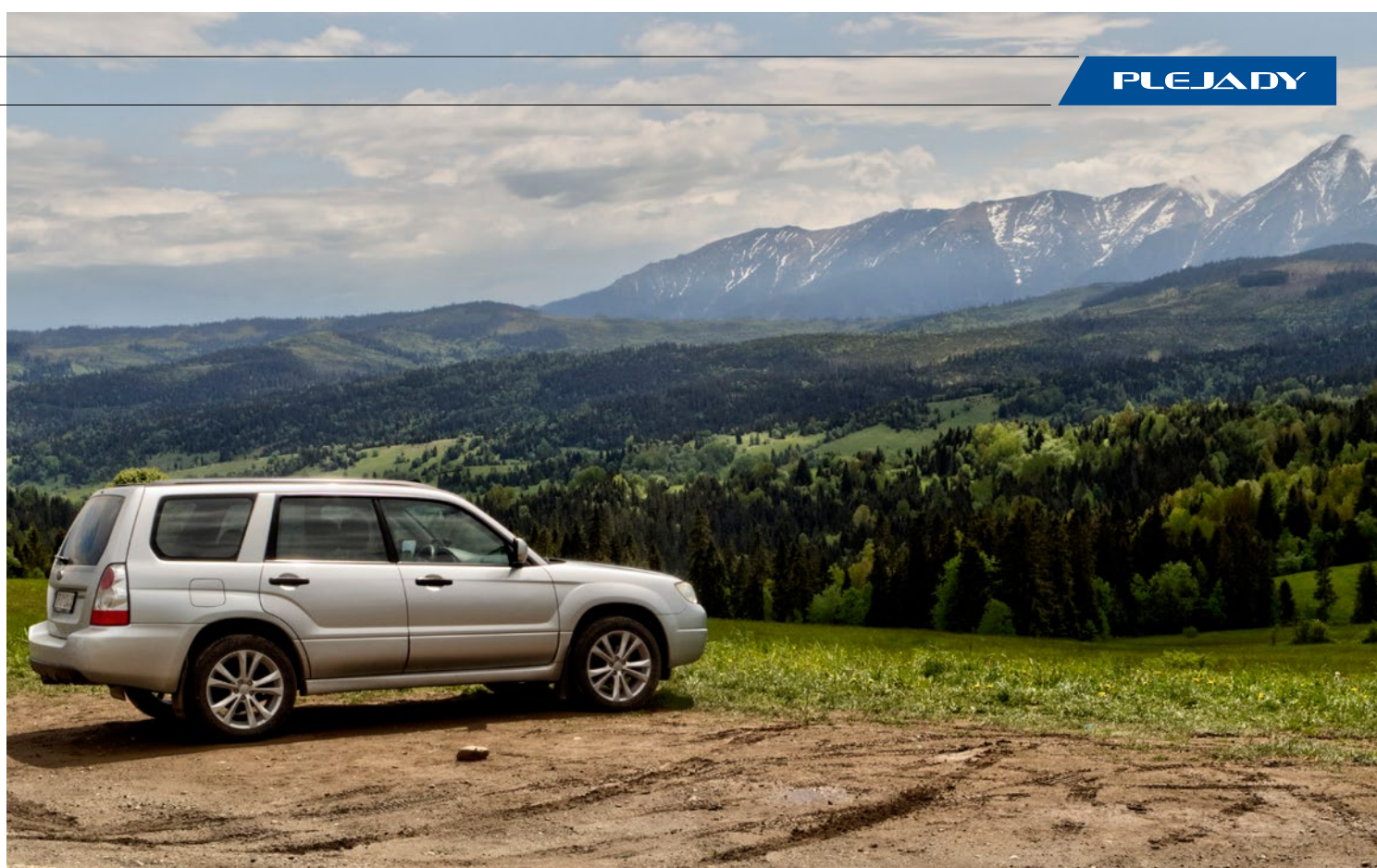


Jesienna aura sprzyja refleksjom i wspomnieniom. Przy filiżance gorącej kawy lub herbaty chętnie przywołujemy w myślach miejsca, które urzekły nas swoją urodą i klimatem lub z jakichś powodów zapisały

się w naszej pamięci. Dużo takich momentów zostaje utrwalonych podczas dalszych bądź bliższych podróży. Wychodząc z założenia, że jeden obraz znaczy więcej niż tysiąc słów, postanowiliśmy zaprosić sympatyków naszego

fanpage'a do wzięcia udziału w konkursie fotograficznym „Podróż zaczyna się z Subaru”. Otrzymaliśmy naprawdę imponującą liczbę ciekawych i pięknych zdjęć, za które serdecznie dziękujemy. Wierzymy, że zainspirują innych





do odkrywania nowych miejsc, oczywiście w towarzystwie samochodów spod znaku Plejad.

Przedstawiamy wyróżnione prace, a pozostałym uczestnikom gratulujemy wspaniałych zdjęć, dzięki którym mogliśmy poczuć choć namiastkę tych malowniczych widoków.





fot. Mateusz Cebo

Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz miłośników marki Subaru do śledzenia naszego profilu: facebook.com/SubaruPolska oraz udziału w kolejnych konkursach!



fot. Tomasz Blazowski

Redakcja / Wydawca / Reklama:

Subaru Import Polska sp. z o.o.

ul. Josepha Conrada 51

31-357 Kraków

tel. 12 687 43 00

redakcja@plejady.subaru.pl

Redaktor naczelny: **Paweł Latała**

pawel.latala@subaru.pl

Redakcja:

Marta Sawastynowicz

marta.sawastynowicz@subaru.pl


Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

mediagrafika www.mediagrafika.pl

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

MAGAZYN PLEJADY jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

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

 plejady.subaru.pl

 facebook.com/SubaruPolska

ISSN 1897-1989



WIEŻA WIDOKOWA W KORONACH DRZEW



Spotkajmy się w sercu Beskidu Sądeckiego



Krynica-Zdrój

Wieża widokowa w Krynicy-Zdroju to wyjątkowe miejsce na mapie Polski. Skryta w sercu Beskidu Sądeckiego, pośród przepięknych lasów pasma Jaworzyny Krynickiej, 49,5 metrowa Wieża o wyjątkowej, drewnianej konstrukcji i prowadząca do niej ponad kilometrowa ścieżka przyrodniczo-edukacyjna zapewniają nie tylko przepiękne widoki, ale również relaks i odprężenie. Niezapomniany spacer w koronach drzew, szum lasu, śpiew ptaków, cudowne krajobrazy – to tylko część z tego, czego możesz u nas doświadczyć. Zapraszamy!

 **512-409-801**

WIĘCEJ INFORMACJI

wiezawidokowa.pl