

NR 113 (2/2024)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY

LUBIĘ UCZYĆ SIĘ NA CUDZYCH BŁĘDACH,

– ROZMOWA Z JAROSŁAWEM PAROLEM

BEZPIECZEŃSTWO

EYESIGHT NAJNOWSZEJ GENERACJI

JUŻ W CROSSTREKU

PASJE

NIEOGRANICZONA WOLNOŚĆ

PODRÓŻE

W KRAJU WIENER SCHNITZLA I WEIZENBIER

HISTORIA

SUBARU W PRZESTWORZACH

KWIECIEŃ 2024

04 >

ISSN 1897-1989



9 771897 198408



Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

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

 61 850 35 25

 santanderleasing.pl

 ebok.santanderleasing.pl

 **Santander**
Leasing

Z SUBARU PRZYRODA PIĘKNA NIE TYLKO NA WIOSNĘ

Gdy wiosna soczystą zielenią manifestuje swoje zwycięstwo nad pozimową szarością, kwiatostany drzew i krzewów strzelają pąkami, a niedające się ignorować ptasie trele przychodzą im w sukurs, na ulice wyjeżdżają kolejne, wciąż pachnące nowością, pierwsze w pełni elektryczne SUV-y Subaru. Solterra (łac. Sol – Słońce, Terra – Ziemia) wyraża zaangażowanie marki w ochronę środowiska, jej udział w tworzeniu zrównoważonej przyszłości po to, by przyszłe pokolenia także miały szansę doświadczać wszystkich kolorów wiosny.

Ten zeroemisyjny samochód, choć w opakowaniu przyjaznym dla środowiska, nie jest jednak pozbawiony tradycyjnych możliwości SUV-a, pozostaje spójny z resztą gamy. Generowana przez dwa silniki elektryczne moc 218 KM zapewnia dynamikę i przyspieszenie, wysoki prześwit i zdolności napędu AWD pozwalają dotrzeć w dowolne miejsce, a wymiary samochodu, innowacyjne rozwiązania technologiczne oraz solidna konstrukcja zapewniają najwyższy poziom bezpieczeństwa i przyjemność z jazdy. Innowacyjny system szybkiego ładowania, kompatybilny z ładowarkami we wszystkich regionach świata, pozwala na naładowanie 80% pojemności akumulatora w zaledwie 30 minut, a zasięg samochodu na jednym ładowaniu sięga ponad 460 km (wg normy WLTP).

Wobec rosnącej tendencji do rozszerzania stref czystego transportu w miastach i ostatecznie nieuniknionej elektryfikacji rynku samochodowego Solterra wydaje się więc świetnym wyborem. Dla tych, których przed zakupem powstrzymują nie przekonania, a czynnik ekonomiczny, powstał

program „Mój elektryk”, dający możliwość dofinansowania zakupu samochodów zeroemisyjnych. Korzystając z tej oferty teraz, Solterra dostępna jest już w cenie 198 048,78 zł lub w atrakcyjnych ratach od 1395,62 zł netto miesięcznie. Partner Subaru, firma Santander, oferuje wsparcie w uporaniu się z kwestiami formalnymi uzyskania dotacji. Więcej informacji na subaru.pl/moj_elektryk.html.

Tych, którzy na zbliżające się majówki wyjadą swoimi dotychczasowymi pojazdami, informujemy o rozpoczynającej się akcji Bezpieczne Lato z Subaru. Od 6 maja do 15 czerwca przegląd kluczowych dla bezpieczeństwa układów jest wykonywany w promocyjnej cenie, a w przypadku zlecenia napraw ujawnionych uszkodzeń opłata za kontrolę zostanie zwrócona w formie bonu rabatowego do wykorzystania przy zapłacie za kolejną usługę. Szczegółowy zakres czynności kontrolnych dostępny jest w Autoryzowanych Serwisach Subaru i na stronie subaru.pl.

Zanim wyruszymy na wiosenne eskapady, za sprawą Magazynu „Plejady” przenieśmy się w okolice

Olsztyna, nad krystalicznie czystą wodą, gdzie pasja Jarosława Parola, właściciela hodowli i przetwórstwa ryb, przeplata się z codzienną pracą, której rytmu nie wyznaczają wskazówki zegara, a pory roku i bieg natury (*Lubię uczyć się na cudzych błędach*) i wybierzmy się w podróż do Austrii i Szwajcarii (*W kraju Wiener Schnitzla i Weizenbier*). Wzniesmy się nad ziemię i sprawdźmy, jak wygląda najbardziej odlotowy dział Subaru, poczynawszy od samych początków awiacji (*Subaru w przestworzach*). Dowiedzmy się, ile szczęścia i swobody może dać małe, niepozorne Subaru Justy (*Nieograniczona wolność*). Poznajmy nowinki technologiczne marki (*EyeSight najnowszej generacji już w Crosstrecu*) oraz kolejne zasady bezpieczeństwa, techniki jazdy i kultury w ruchu drogowym.

Jak zwykle gorąco zapraszamy do lektury i życzymy niesłabnącej radości z podróży i praktykowania motorzystycznych pasji. Wszak – jak podawał wiosenny klasyk lat 70. – „Najlepiej wiosną stracić czas i dotknąć nieba, dotknąć gwiazd...”. Szerokiej drogi!

Zespół Subaru Import Polska

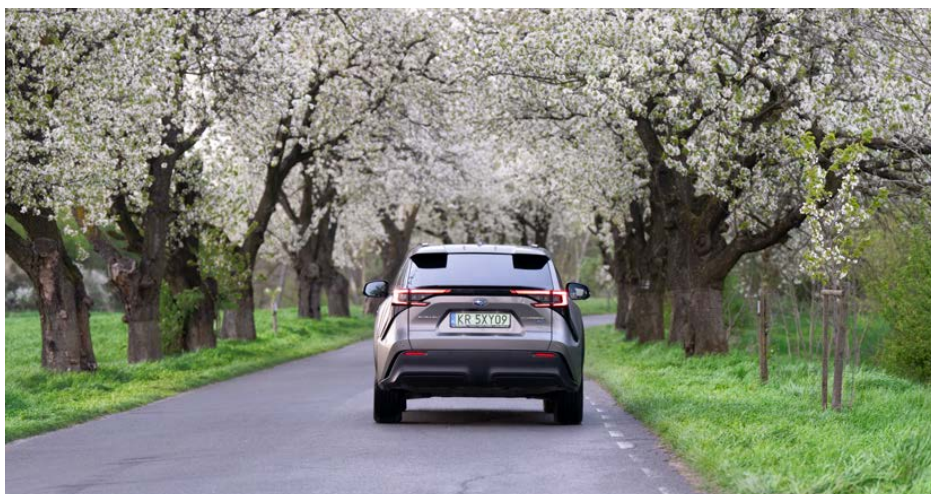


foto: Jan Cetera



AKTUALNOŚCI

6

ROZMOWY**10** LUBIĘ UCZYĆ SIĘ NA CUDZYCH BŁĘDACH,
- ROZMOWA Z JĄROŚŁAWEM PAROLEM**BEZPIECZEŃSTWO****22** BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM A TECHNIKA JAZDY /CZ. 2/**28** EYESIGHT NAJNOWSZEJ GENERACJI JUŻ W CROSSTREKU**PASJE****34** NIEOGRANICZONA WOLNOŚĆ**PODRÓŻE****40** W KRAJU WIENER SCHNITZLA I WEIZENBIER**HISTORIA****48** SUBARU W PRZESTWORZACH**PRZEPISOWO****52** KULTURA W RUCHU DROGOWYM /CZ. 2/**FELIETON****58** SYSTEMY (NIE)BEZPIECZEŃSTWA, CZYLI JAK WSPÓŁŻYĆ
ZE WSPÓŁCZESNĄ ELEKTRONIKĄ**FANPAGE**

62





W STARCIU Z OSTRZEJSZYM KRYTERIAMI IIHS

Prestiżowy amerykański instytut Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) od początku tego roku zastrzył swoje kryteria oceny nowych pojazdów. Jego eksperci zdążyli już przeprowadzić pierwszą serię

testów według nowych zasad. Mimo podniesionej poprzeczki samochody naszej marki poradziły sobie z nimi świetnie. Ascent zastąpił w nich na miano Top Safety Pick+ (TSP+), natomiast Impreza, Outback i Solterra otrzymały tytuł TSP, przy czym dwa pierwsze z nich cieszą się nim już odpowiednio po raz 17. i 16. z rzędu. Wszystkie wyróżnienia dotyczą tegorocznych amerykańskich specyfikacji tych modeli.

Wprowadzone w tym roku nowe wymagania odnoszą się do ochrony przy zderzeniach bocznych, systemów zapobiegania kolizjom z pieszymi oraz do zachowania pojazdu podczas jednego z badań dotyczących zderzenia czołowego, tzw. moderate overlap front test.

Zgodnie z obowiązującymi obecnie zasadami do uzyskania tytułu TSP lub TSP+ w zaktualizowanym bocznym teście zderzeniowym samochody muszą uzyskać ocenę „dobrą”. Początkowo, aby zdobyć miano TSP, wystarczała nota „akceptowalna”.

Ponadto, aby zakwalifikować się do którejkolwiek z nagród, pojazdy muszą zdobyć ocenę „akceptowalną” lub „dobrą” w poprawionej wersji badań dotyczących zapobiegania kolizjom z pieszymi. Wcześniejsze testy przeprowadzane w dzień i w nocy zastąpiono teraz jedną ewaluacją, obejmującą część testów przeprowadzanych przy świetle dziennym, a inne w ciemności. Jeszcze w ubiegłym roku samochody mogły zdobyć tytuł TSP niezależnie od tego, czy potrafiły wykrywać i omijać pieszych w ciemności.



Największą tegoroczną zmianą jest jednak zaktualizowanie pierwotnej wersji wspomnianego moderate overlap front test, co ma znaczenie przy ubieganiu się o tytuł TSP+. Pojazdy muszą otrzymać obecnie ocenę „akceptowalną” bądź „dobrą” w badaniu uwzględniającym dodatkowo drugiego manekina umieszczonego za kierowcą, a zatem muszą wykazać się odpowiednim bezpieczeństwem zapewnianym pasażerowi na tylnym siedzeniu. Do otrzymania tytułu TSP nadal potrzebna jest ocena „dobra” w oryginalnym badaniu moderate overlap front test.

Podobnie jak dotychczas, aby zdobyć jedną z dwóch nagród, pojazd musi zapewnić również „dobrą” ochronę w przypadku zderzenia czołowego, kiedy w niewielkim stopniu zahacza

o przeszkodę, tj. podczas którego 25% szerokości samochodu (po jego jednej lub drugiej stronie) zderza się z innym pojazdem lub nieruchomym obiektem. Weryfikowane jest to w badaniu small overlap front test. W tym roku oceny odnoszące się do zderzenia po stronie kierowcy i tego po stronie pasażera połączono w jedną. Badanie przeprowadzane jest dla obu tych przypadków, a końcowa nota odpowiada niżej z dwóm wynikiom.

Jednocześnie samochody ubiegające się o tytuły TSP i TSP+ muszą we wszystkich swoich wersjach być standardowo wyposażone w przednie reflektory, które podczas weryfikacji zasługują na ocenę „dobrą” bądź „akceptowalną”.

Zdaniem Davida Harkeya, prezesa IIHS, tegoroczni zwycięzcy naprawdę

wyróżniają się na tle innych samochodów, oferując najwyższy poziom ochrony pasażerom oraz niechronionym użytkownikom dróg. Radości z otrzymanych wyróżnień nie krył Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce. Podkreślił, że nasze zaangażowanie w dbanie o bezpieczeństwo widoczne jest każdego dnia pod postacią samochodów, które dostarczamy naszym klientom. Jesteśmy niesamowicie dumni, że po zaostreniu kryteriów IIHS na rok 2024 instytut znowu wyróżnił nas swoimi nagrodami. Nadal pozostajemy również marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku, zebraliśmy ich już 71. To wynik lepszy od wszystkich pozostałych producentów samochodów.





ROZPOCZĘCIE WSPÓLNYCH PRAC Z AISIN

W marcu zdecydowaliśmy o podjęciu współpracy z japońską firmą Aisin Corporation w zakresie rozwoju i produkcji jednostek napędowych eAxle dla naszych w pełni elektrycznych samochodów (BEV). To kompaktowe, modułowe systemy stworzone właśnie z myślą o pojazdach, których podstawowym źródłem zasilania jest silnik elektryczny. Pozwalają one zamknąć w jednej obudowie trzy podstawowe komponenty niezbędne do ich napędzania, tj.: przekładnię główną, silnik oraz falownik.

W ramach współpracy będziemy dzielić się wiedzą i doświadczeniem w zakresie samochodów i ich napędów. Celem naszego przedsięwzięcia,

opartego na koncepcji wysokiej wydajności, lekkości i zwartości, jest skupienie się na różnych aspektach wydajności pojazdów z uwzględnieniem środowiska, w którym nasi klienci będą je użytkować. Ponadto planujemy dokonać wspólnej analizy dotyczącej optymalnych dostawców części i schematów produkcji, biorąc pod uwagę utrzymanie i rozwój istniejącego łańcucha dostaw, podlegającego obecnie istotnym zmianom w otoczeniu biznesowym w związku z dalszym postępem elektryfikacji samochodów.

W Subaru ustaliliśmy plan działań do 2050 roku. Naszym celem jest przyczynienie się do powstania społeczeństwa neutralnego pod

względem emisji dwutlenku węgla i przyspieszenie projektów takich jak np. elektryfikacja pojazdów. Aisin również zmierza do tego, by społeczeństwo zeroemisyjne stało się faktem. Wspiera różne inicjatywy w zakresie produkcji i produktów, a także przyspiesza rozwój wspomnianych jednostek eAxle. Oprócz podjętej właśnie decyzji o naszej wspólnej pracy nad tym niezwykle ważnym rozwiązaniem planujemy poszukiwać dalszych możliwości współpracy w innych obszarach w przyszłości. Wszystko po to, by razem przyczyniać się do rozwoju zelektryfikowanego społeczeństwa poprzez dostarczanie mu produktów i technologii o wysokiej wartości dodanej, unikalnych dla obu firm.



SUBARU

AISIN





ZWYCIĘSTWO W BADANIU CADA DSI

Pod koniec lutego Subaru w Kanadzie z dumą ogłosiło, że dzięki wsparciu dealerów po raz 11. z rzędu odnotowało wygraną w dwóch kategoriach badania Indeksu Satisfakcji Dealerów (DSI) Kanadyjskiego Stowarzyszenia Dealerów Samochodowych (CADA). Subaru nagrodzono za największą ogólną satysfakcję dealerów oraz najskuteczniejszą komunikację z nimi, a oba te wyróżnienia odnosiły się do grupy marek mających 100 lub mniej dealerów.

Co roku badanie DSI pozwala zmierzyć poziom zadowolenia dealerów

z reprezentowanych przez nich marek w 17 różnych obszarach. Ankieta jest skutecznym narzędziem dla dealerów i producentów oryginalnego sprzętu, umożliwiającym analizę ich działań, poprawę relacji biznesowych i wspólne prosperowanie.

Zdaniem Tomohiro Kuboty, prezesa i dyrektora generalnego Subaru w Kanadzie, otrzymane wyróżnienia to nie tylko nasz sukces, lecz wygrana wszystkich kanadyjskich dealerów Subaru, którzy od dawna pracują na ten sukces. Priorytetem marki Subaru jest otwarta i uczciwa komunikacja

służąca utrzymaniu i polepszaniu wyników w zakresie sprzedaży, obsługi i zadowolenia klientów. To coś, z czego jesteśmy bardzo dumni. Z kolei Guy Vigliatore, przewodniczący Krajowej Rady Doradczej Dealerów Subaru w Kanadzie, zauważył, że kategorie, w których zostaliśmy nagrodzeni, należy postrzegać jako wzajemnie uzupełniające się. Skuteczna komunikacja z dealerami zawsze prowadzi bowiem do ich wysokiego ogólnego zadowolenia. Zwycięstwo Subaru w tych obszarach badania przez lata jest dla nas wielką zaszczytą.

UMOWA O WSPÓŁPRACY Z PANASONIC ENERGY

Wiosna tego roku to dla nas czas ważnych decyzji w zakresie inicjowania działań ramię w ramię z innymi firmami. 19 marca ogłosiliśmy podpisanie podstawowej umowy o współpracy z Panasonic Energy Co., Ltd. w zakresie dostawy cylindrycznych baterii litowo-jonowych do naszych samochodów.

Rozmowy z Panasonic Energy mające na celu zbudowanie średnio- i długoterminowego partnerstwa w celu obsługi powiększającego się rynku pojazdów elektrycznych (BEV) i akumulatorów samochodowych zapoczątkowaliśmy w lipcu ubiegłego roku. Teraz zaowocowały one

podpisanem oficjalnej umowy, będącej potwierdzeniem naszego wspólnego zaangażowania w poszukiwanie rozwiązań dla różnych wyzwań społecznych. Należą do nich: dążenie do osiągnięcia społeczeństwa neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla, promowanie zrównoważonego wzrostu w sektorze motoryzacyjnym oraz na rynku akumulatorów, wspieranie lokalnego zatrudnienia i rozwój zasobów ludzkich. Rozpoczęcie współpracy z Panasonic Energy jest dla nas niezwykle ważnym krokiem, a szczegóły dotyczące konkretnych projektów w jej ramach prześlemy już niebawem.

LUBIĘ UCZYĆ SIĘ NA CUDZYCH BŁĘDACH

– ROZMOWA Z JAROSŁAWEM PAROLEM

Gdyby tylko ryby mogły mówić, z pewnością opowiedziałyby nam o zaletach ich konsumpcji. Niestety ryby głosu nie mają, ale na opowieść o nich chętnie zgadza się Jarosław Parol z Kaborna. Pan Jarosław od lat prowadzi hodowlę ryb – Tradycyjną Wędzarnię Warmińską, nie dziwi więc fakt, że o rybach, ich przetwarzaniu i korzyściach płynących z ich spożycia wie wszystko. Równie dużo zapewne wie o naszej marce, bowiem na malowniczych, ale i trudnych bezdrożach Warmii i Mazur testuje już piąte Subaru...

Przenieśmy się zatem w okolice Olsztyna, nad krystalicznie czyste wody, gdzie pasja hodowcy przeplata się z codzienną pracą, której rytmu nie wyznaczają wskazówki zegara, a pory roku i bieg natury.

Agnieszka Jama: Kiedy zdecydował Pan, że swoje życie zawodowe zwiąże z rybami?

Jarosław Parol: Na decyzję, która zmieniła życie naszej rodziny, złożyło się wiele czynników. W zeszłym roku minęło dwadzieścia lat, odkąd wyprowadziliśmy się z miasta na wieś. W miejscu, w którym zamieszkaliśmy, od XVII wieku funkcjonował młyn, gdyż biją tu źródła. Z drugiej strony hodowla ryb jest tą profesją, która wciąż najbardziej zależy od natury. Stąd najważniejszą składową naszej decyzji o tym, żeby zacząć hodować ryby, była specyfika miejsca, do którego się przeprowadziliśmy. Można żartobliwie powiedzieć, że to nie my wybraliśmy sobie rzemiosło, ale wybrały je nam niewielkie źródła, które przez cały rok zasilają lokalną rzeczkę w krystalicznie czystą, zimną wodę. To te źródła określają nasze miejsce na ziemi. To dzięki nim działał tu młyn i pierwsza – udokumentowana – hodowla pstrągów. My, kontynuując tę tradycję, rozszerzyliśmy hodowlę o karpie i jesiotry.

A.J.: Czy w Pana rodzinie to Pan zapoczątkował tę tradycję, czy ktoś wcześniej zajmował się hodowlą ryb?

J.P.: Jeżeli chodzi o hodowlę ryb, to jestem pierwszy. W 1994 roku – gdy miałem trzynaście lat – zginął mój ojciec. To mocno przebudowało nasze życie. Kiedy miałem dwa-dzieścia dwa lata wspólnie z mamą podjęliśmy decyzję o przeprowadzce z miasta na wieś. Gdy pojawiła się możliwość kupna miejsca, które zwróciło naszą uwagę już kilka lat wcześniej, mama była po ciężkiej chorobie. Gdy tylko w 2003 roku ukazało się ogłoszenie o jego sprzedaży, natychmiast – zupełnie nieświadomi tego, z czym to się wiąże – podjęliśmy decyzję, że to właśnie w tym miejscu zwiążemy naszą przyszłość.

Zamysł założenia hodowli ryb przyświecał nam od początku. Miało to związek z moją przygodą stażową w obszarze rybactwa. Miałem okazję przeżyć ją w jednym z tutejszych gospodarstw. Wówczas traktowałem to jednak jak ciekawe doświadczenie i nie myślałem o tej profesji jako o sposobie na życie. Z perspektywy czasu często powtarzam, że to, co robimy w hodowli, to nie jest żaden biznes, ale przede wszystkim sposób na życie. Gdyby teraz – po dwudziestu latach działalności – ktoś zadał mi pytanie, czy gdybym był świadomy



ogromu pracy, wyrzeczeń i spraw, które będę musiał poświęcić, żeby utrzymać gospodarstwo, podjąłbym taką samą decyzję, to moja – teraz już całkowicie świadoma – odpowiedź brzmiałaby: „nie”. Tylko proszę mnie źle nie zrozumieć. To nie jest tak, że nikomu nie polecam tego zajęcia. Chodzi o to, że dwadzieścia lat temu nie podjąłbym decyzji o zakupie gospodarstwa, gdybym zdawał sobie sprawę

z ogromu pracy, wysiłku i wyrzeczeń związanych z prowadzeniem hodowli ryb i próbą utrzymania z tego rodziny. Dziś absolutnie nie żałuję podjętej przed laty decyzji. Gdybym jednak dawniej miał tę wiedzę, którą mam teraz, to jestem pewien, że nie zdecydowałbym się na to.

Dziś nie wyobrażam sobie swojego życia inaczej. Uważam, że Kaborno to moje miejsce na ziemi i bardzo dobrze się tu czuję. Już w czasie studiów w Poznaniu każdą

wolną chwilę poświęcałem na powrót do niego po to, żeby „odżyć”. I mimo tego, że dwadzieścia lat temu to miejsce wyglądało zupełnie inaczej i wymagało przede wszystkim olbrzymiego wysiłku i tytanicznej pracy, to mama mówiła, że tutaj zmienia mi się wyraz twarzy. Co miała na myśli? Twierdziła, że mimo mojej ciemnej karnacji jakimś sposobem Kaborno rozjaśnia moją aurę! *(śmiech)* Coś w tym musiało faktycznie być!



A.J.: Jest Pan autorem pracy doktorskiej, również poświęconej rybom.

J.P.: Owszem. Studia magisterskie podjąłem na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu. Wybrałem towaroznawstwo. Jest to dyscyplina o tyle ciekawa, że łączy w sobie ekonomię i naukę o towarach. Ponieważ już w czasie studiów związałem życie z Kabornem i rybami, moja praca magisterska dotyczyła rynku ryb.

Po studiach wróciłem do domu, a następnie zdałem egzaminy na studia doktoranckie na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurskim. Wtedy moje działanie było już bardzo celowe – chciałem pokazać, dlaczego warto jeść ryby i poprzeć to wynikami pracy naukowej. Co więcej, dla mnie, młodego towaroznawcy, było czymś oczywistym, żeby wykazać, że tak naprawdę warto jeść ryby właśnie z naszej hodowli. Badania w tym obszarze prowadziłem trzy lata, a opracowanie wyników pozwoliło mi napisać pracę doktorską. Obroniłem ją już w Poznaniu, gdyż Uniwersytet Warmińsko-Mazurski nie miał prawa nadawania tytułu doktora z towaroznawstwa, a na tym najbardziej mi zależało.

A.J.: W jadtospisach Polaków jest ciągle zbyt mało ryb. Jak przekonałby Pan naszych rodaków do ich częstszego spożywania? Dlaczego warto jeść ryby?

J.P.: Na pewno najbardziej naturalną cechą ludzkiej diety powinna być jej różnorodność. Nikt przecież nie lubi jeść na okrągło tego samego. Gdybyśmy założyli, że od teraz będziemy jeść tylko ryby, to one też by nam zbrzydły, a przecież nie o to chodzi. Jednak badania i, co równie ważne, doświadczenie społeczeństw, które ryb jedzą dużo, pokazują, że dieta w nie bogata jest naprawdę zdrowa.

Ostatnio odbyłem ciekawą rozmowę z Litwinem. Powiedział mi, że jego rodacy jedzą prawie trzydzieści kilogramów ryb na osobę



w ciągu roku. To jest aż trzy razy więcej niż w przypadku statystycznego Polaka! Ryby dostarczają organizmowi człowieka szereg cennych składników. Poza tym jedną z najważniejszych cech ich mięsa jest jego niska kaloryczność. Jak natomiast wiadomo, bogactwo substancji odżywczych i niska kaloryczność to zestaw obecnie bardzo pożądanym. Ryby oferują nam najlepsze z możliwych białko pochodzenia zwierzęcego i wspólnie bilansują naszą dietę. Trudno jest w kilku słowach przedstawić wszystkie ich zalety. Większość z nas powie, że warto jeść ryby z uwagi na zawartość w ich tłuszczu kwasów omega-3. I oczywiście, zgadzam się, ale jest to tylko jeden

z wielu argumentów przemawiających za ich spożywaniem. Ryby mają bowiem cały szereg innych cennych właściwości.

Ryba jednak rybie nierówna. Kiedyś bardzo reklamowana była panga – miała oryginalną nazwę i świetnie się sprzedawała. Tylko że to prawie nie była ryba! Miała bardzo niewiele właściwości odżywczych, a przy tym bardzo dużą ilość wody. To elementy, które charakteryzują nowoczesną hodowlę. Coś, co szybko rośnie, tej wody wbudowuje w swoje mięśnie najwięcej. Wtedy przyrost jest najszybszy. A potem dziwimy się, że boczek skacze nam na patelni, a nie chce się topić. Zostawmy jednak pangę na boku... Ryby naprawdę warto



jeść! Dzisiaj utrwała się mit, że warto spożywać przede wszystkim ryby morskie. I oczywiście, warto. Trzeba jednak zwracać uwagę na to, skąd one pochodzą, z jakich obszarów morza i czy są z połowów zrównoważonych. Słyszymy przecież niejednokrotnie o zanieczyszczeniach mórz i oceanów i pływających na nich wyspach plastiku. Tymczasem hodowle, które mamy w Polsce i Europie, znajdują się pod ścisłym nadzorem. Są naprawdę kontrolowane pod względem zawartości antybiotyków, czy jakości podawanych pasz. W tym przypadku nie ma żadnej obawy, że z rybami będzie coś nie tak. To zresztą wykazały także moje badania. Badaliśmy ryby pod względem

zawartości pestycydów i okazało się, że te z hodowli zawierają zaledwie śladowe ich ilości. To wielkość mniejsza o kilka rzędów wartości od dopuszczalnych norm. Pokazaliśmy, że ryby z hodowli, które czasami traktowane są trochę po macoszemu, są naprawdę wartościowym źródłem białka i nie ma podstaw sądzić, że mogą mieć niekorzystny wpływ na nasze zdrowie przez stosowane w hodowli antybiotyki czy chemię. Myślę, że warto wspomnieć o tym ważnym aspekcie naszej akwakultury. Dzięki stosowanym paszom te ryby również zawierają kwasy tłuszczowe omega-3 i szereg bardzo wartościowych dla naszego organizmu związków. Absolutnie nie bójmy się ich jeść, a wręcz wybierajmy właśnie te, które hodowane są u nas. Wspomniałem już o pandze, ale pod tym pojęciem mieści się wszystko, co jest importowane z Wietnamu, dorzecza Mekongu, Azji generalnie. Nie mówię, że to wszystko jest złe. Na przykład importowany łosoś szkocki jest poławiany w bardzo czystych wodach i jest wyjątkowo ceniony. Chcę tylko podkreślić, że musimy zwracać uwagę na to, co jemy i podejmować świadome decyzje. Wiem jednak, że trudno się te świadome decyzje podejmuje, bo informacji mamy ciągle mało. Dlatego zawsze doradzam i mówię: „Jeżeli masz u siebie lokalnego producenta, którego ktoś zna i ludzie u niego kupują, to ty też korzystaj z jego oferty”. I tak naprawdę to też był poniekąd pomysł na nasze ryby. Nie chcieliśmy ich wozić do Warszawy, do Poznania, daleko. Chcieliśmy sprzedawać je tutaj, na miejscu, lokalnie. Chcieliśmy, żeby ludzie wiedzieli, że u nas jest świeża ryba, która pochodzi wprost z lokalnego gospodarstwa. Kiedy patrzę na to z perspektywy czasu, myślę, że to było kluczem do tego, żeby ten pomysł chwycił, a nasze wysiłki zaczęły procentować. Bywało, że na festynie, kiermaszu czy wydarzeniu promocyjnym ta

Jedną z najważniejszych cech mięsa ryb jest jego niska kaloryczność. Jak natomiast wiadomo, bogactwo substancji odżywczych i niska kaloryczność to zestaw obecnie bardzo pożądanym. Ryby oferują nam najlepsze z możliwych białko pochodzenia zwierzęcego i wspierają bilansując naszą dietę.

czy inna osoba stojąca w kolejce przy naszym stoisku dopytywała: „A skąd te ryby?”, na co ktoś inny odpowiadał: „Panie kochany, wszyscy mówią, że hodują!”, a jeszcze ktoś trzeci dodawał: „On mówi prawdę, ja u niego byłem”. Takie zdarzenia też kreowały świadomość lokalnych konsumentów. Teraz, jak tylko ktoś trafia do nas po ryby, to jest to prawdziwy, zadeklarowany rybożerca. On dokładnie nie wie, czego chce i szuka ryby prawdziwej. Nie ryby z marketu, nie anonimowej, nie tej nie wiadomo skąd i przez kogo przygotowanej. To cieszy, że ma do nas zaufanie i wie, że ryby wyhodowane, przetworzone, uwędzone czy usmażone u nas są zdrowe. On wie, że ścieżka tej żywności jest naprawdę krótka. Często mówię, że jest to krótka ścieżka od pola do stołu, a raczej od stawu do stołu, bo tak się to powinno właściwie ująć.

A.J.: Która ryba jest Pana zdaniem najzdrowsza, najbardziej wartościowa? Która jest dla Pana numerem jeden?

J.P.: Bardzo przekornie odpowiem na to pytanie – oczywiście to mój pstrąg. Hodujemy go w czystej, źródlanej wodzie, karmimy najlepszą dostępną paszą. Cały cykl produkcyjny mamy pod kontrolą i wiemy, że na żadnym etapie nie stosujemy chemii. Jeśli ktoś mówi mi, że ma chorą babcie czy kogoś z problemami układu pokarmowego, to zawsze polecam mu pstrąga, bo znam go w stu procentach. Ale tak samo polecę swojego jesiotra, bo też znam tę rybę. Jest ona zupełnie inna, ale wiem, że jest w pełni zdrowa i bezpieczna. Te dwie ryby smakują zupełnie inaczej, ale każda z nich ma swoich amatorów. Karpia hodujemy natomiast bardzo niewiele, ponieważ jesteśmy małym gospodarstwem. Tak naprawdę mamy go dla naszych detalicznych odbiorców, którzy przyjeżdżając do nas w okresie świątecznym po ryby, zawsze o niego pytali. Chcieli móc

kupować go z innymi rybami w ramach jednych zakupów. Panujące u nas warunki naturalne dla karpia nie są najlepsze. Tutejsza woda jest zimna – super dla pstrąga, bardzo dobra dla jesiotra, ale dla karpia już taka korzystna nie jest. Ten jest rybą ciepłolubną i lubi, kiedy temperatura wody przekracza 22°C. Wtedy fajnie żeruje, dobrze przybiera na wadze. Na południu kraju hodowle są w stanie w dwa-trzy lata wyhodować dużego, ładnego, handlowego karpia. U nas zajmuje to czasem cztery, a nawet pięć lat! Wszystko z racji tego, że tutejsze warunki mikroklimatyczne są dla niego mniej korzystne. W każdym razie jego też hodujemy na lokalnych zbożach. Pilnujemy, żeby po jesiennych odłowach trafił do czystej, płynącej wody. Fachowo nazywa się to odpijaniem ryby. Polega to na tym, że ryba niekarmiona pływa w czystej wodzie, wypłukuje się i dopiero wtedy smakuje wyśmienicie. Są osoby, które jadą do nas specjalnie z Warszawy tylko po to, żeby w okresie przedświątecznym zaopatrzyć się w naszego karpia, bo on im wyjątkowo smakuje.

Wracając jednak do clou pytania... Która ryba jest dla mnie najlepsza? Ta, na którą czekam! I niekoniecznie muszę szukać tej „najzdrowszej”. Czasem szukam tej najsmaczniejszej lub pasującej do okazji. Każda ryba będzie inna. One różnią się pod względem składników, których nam dostarczają, a to z racji swojej specyfiki, z racji gatunku. Jedne ryby są drapieżnikami, inne to tak zwane ryby spokojnego żeru. Jedne będą bardziej tłuste, inne mniej. Jedne będą dostarczały nam sporo witamin, inne nie. Zawsze mówię, że monodieta nie jest dla nas korzystna. Trzeba szukać nowych smaków, bo przecież lubimy smakować nowości, które rozszerzają nasze smakowe horyzonty. Na karpia zawsze czekamy w okresie świątecznym i zaledwie w te dwa dni w roku, 24 i 25 grudnia, on smakuje nam najbardziej. A na jaka

rybę ja czekam każdego roku? Otóż zawsze czekam na pierwsze połowy sielawy. To też nasza bardzo regionalna ryba z rodziny łososiowatych. Jej smak, budowa i specyfika sprawiają, że jest jedną z tych bardziej cenionych przez turystów. Na Warmii i Mazurach wszyscy zawsze szukają sielawy, węgorza i czasami siei. Ja zawsze najbardziej cieszę się i czekam na połowy tej pierwszej. Smażymy ją wtedy w domu rodzinie i wspólnie jemy – to taka nasza mała tradycja.

A.J.: Zajmuje się Pan również przetwórstwem ryb. Wiem, że korzysta Pan z dawnych receptur Pana babci? Z którego przepisu jest Pan najbardziej dumny? Jaki sposób podania ryby szczególnie Pan poleca?

J.P.: Dumny jestem z naszego klasycznego wędzonego pstrąga. To ryba smaczna z natury za sprawą wody, z której ją łowimy. Rybie, która je dobrze i żyje w dobrym środowisku, wystarczy potem dosłownie odrobina soli, by zawsze była smaczna. Zmierzam do tego, że czasami im prostszy przepis, tym bardziej wyciąga kwintesencję smaku danego gatunku. Taka ryba uwędzona tylko z solą czy też usmażona, wcześniej lekko tylko posolona i obtoczona w mące, oddaje to, co najlepsze i najlepiej smakuje.

Mam jednak świadomość, że teraz szczególnie młodzież chce czegoś nowego, kolorowego. Ile jeszcze będziemy jedli rolmopsy? *(Śmiech)* W tych gustuje już chyba tylko po-

Są osoby, które jadą do nas specjalnie z Warszawy tylko po to, żeby w okresie przedświątecznym zaopatrzyć się w naszego karpia, bo on im wyjątkowo smakuje.

kolenie moich dziadków, rodziców i może jeszcze czasami ja. Oczekiwania młodszych są inne. Oni czekają na sushi, rolki, zawijasy, warkocze i inne cuda-wianki. My chcemy wyjść im naprzeciw i też szukamy różnorodności. Próbujemy, eksperymentujemy. Jesteśmy szczególnie dumni z jednego z takich naszych eksperymentów. To wyjątkowy przysmak, a mianowicie warmińskie ceviche. Śmieję się, że to taka nasza lokalna wariacja



na temat ceviche, czyli południowoamerykańskiego sposobu na podanie świeżej ryby. Jest to surowa ryba marynowana tylko w soku z cytryny z prostymi dodatkami, takimi jak chili, kolendra i cebula.

I to właśnie sposób, w jaki jest ono przygotowywane, nas „kręcił”, bo przecież mamy dostęp do świeżej ryby. Mamy stuprocentową pewność, że ona naprawdę taka jest, że nigdzie nawet przez chwilę nie leżała. Bawiąc się i eksperymentując tym sposobem przyrządzania, wyszedł nam całkiem ciekawy produkt. Jest nieoczywisty i jesteśmy z niego wyjątkowo dumni. Dochodziliśmy do perfekcji dosyć długo, bo chodziło o to, żeby oprócz dobre-

jednak swoją specyfikę i jeśli ktoś zapyta mnie, czy jestem tak samo dumny z tego dania jak z pstrąga, czy z marynat, które robimy według przepisu mojej babci, odpowiem, że tak. Dlaczego? Bo wiem, że każdy z tych produktów w swojej grupie jest takim, jakim chcemy, żeby był. Oczywiście, znajdują się osoby, które stwierdzą, że na przykład pstrąg jest za mało słony. Z założenia jednak nasze potrawy są delikatnie solone, a nawet nie-

stronę byłoby trudno. Z marynatą i innymi produktami, które robimy, będzie dokładnie tak samo. Jednym smakują bardziej, innym mniej. Tak nas już natura ukształtowała, że lubimy różne rzeczy. Gdyby tak nie było, byłoby nudno. Tak czy owak, zawsze staramy się, żeby nasze produkty były wyjątkowe. I nawet kiedy nasz klient do końca nie wie, czego chce spróbować, a trafi do mnie, bo ktoś po prostu mnie polecił, zawsze chętnie



go smaku był też atrakcyjny wizualnie, kolorystycznie, a do tego miał odpowiednią trwałość i zapewniał konsumentom bezpieczeństwo. Z ceviche jesteśmy bardzo zadowoleni. Każdy nasz produkt ma

dosolone, bo wyznajemy filozofię, że skoro ludzie jedzą ryby, bo dbają o zdrowie, to sól nie jest pożądana. Nasza dieta i tak jest wysokosolowa, a jak komuś będzie za mało, dosolić zawsze można. W drugą

doradzam. Kiedy pytam moich klientów, czy lubią dłużyć ości, to w 90% pada odpowiedź: „nie”. Wtedy od razu polecam im jesiotra. Jest to ryba chrzęstnoszkieletowa, nie ma w ogóle ości, a jak dodatkowo

uwędzimy ją w formie fileta, to już zupełnie nie ma o czym mówić. Z kolei tym, którzy lubią celebrować jedzenie i mogą na to poświęcić trochę więcej czasu, doradzam sielawę. Trzeba tylko wiedzieć, jak się za nią zabrać. Wbrew pozorom można ją jeść bardzo wygodnie, pomimo tego że jest mała i wszystkim wydaje się, że ma dużo ości. Często słyszę, że ktoś nie lubi karasia czy leszcza, bo one mają za dużo ości. Wtedy odpowiadam, że jeżeli leszcz jest pięciokilogramowy, to ma ości tak duże, że bez problemu da się je wyjąć i wtedy można go jeść z przyjemnością. Jeżeli natomiast zaserwujemy go w marynowanie, to ości za sprawą marynowania w słodko-kwaśnej zalewie octowej nie będą w ogóle wyczuwalne, one się po prostu rozpuszczą. Na pewno zatem jesteśmy w stanie każdego rybożercę, który do nas przybywa, czymś smacznym uraczyć. Nic nie poradzę tylko wtedy, jeśli trafi się ktoś, kto ryb nie jada wcale. (*śmiech*) A tacy też czasami do nas zagląдают.

A.J.: Powiedział Pan, że hodowla ryb to trudne zajęcie. Jak wygląda Pana typowy dzień pracy? Czy może nam Pan zdradzić na przykład tajniki wędzenia?

J.P.: Zawsze wszystkim mówię, że ja nigdy nie wychodzę rano do pracy, ale nigdy też nie wracam wieczorem do domu, bo mój dom jest tu, gdzie moja praca. Co rano, kiedy tylko wstanę z łóżka, najpierw patrzę na stawy. Zerkam, czy nic się tam nie wydarzyło. Zawsze mówię, że staw i woda to jest taki kawałek nieba na ziemi, bo ono się w nich mieni. Dlatego postrzegamy je jako niebieskie. Kiedy wstaję rano, zawsze patrzę, czy gdzieś coś się przypadkiem nie zapchało. Widać to od razu po poziomach wody. Natychmiast wiem, w którym stawie jest jej za dużo bądź za mało i zaczynam reagować. Kiedy natomiast wszystko wygląda dobrze, po porannej toalecie ruszam na obchód stawów i obserwu-

ję ryby. One oczywiście nie powiedzą nam, że coś jest nie tak. Ryby nie rozniosą nam stodoły czy obory, dlatego że nie dostały jedzenia czy nie zostały wypuszczone na pole. Ryby musimy obserwować, podglądać i dostrzegać, kiedy ich zachowanie mówi, że wszystko jest OK, a kiedy czegoś im trzeba, potrzebują pomocy. Po porannym obchodzie, kiedy wszystko jest dobrze, ruszam do zakładu. I tutaj przejdę do drugiej części pytania. Jeśli bowiem chodzi o zakład i wędzenie, dzień wcześniej musimy odłowić ryby, wypatroszyć je i nasolić. Ryba musi przez minimum dziesięć godzin poleżeć w solance. Oczywiście, jeśli mamy do czynienia z mniejszą rybą, można ten proces skrócić do dziewięciu czy ośmiu godzin. Regulujemy to zawsze czasem, a nie stężeniem solanki. Chodzi o to, żeby mięso ryby w miarę równo nasiąknęło solą. Po tych, powiedzmy, dwunastu godzinach, ryby płuczemy. Co ciekawe, kiedyś to liczyłem i wyszło, że każdą rybę bierzemy do rąk osiem razy – kiedy ją łowimy, patroszemy, płuczemy, wycinamy jej skrzela (bo jeśli tego nie zrobimy, mogą pojawiać się wycieki, wybroczyny powodujące pewną cierpkość), solimy, wieszamy ręcznie na haczykach i wstawiamy do pieca, zdejmujemy z haków i układamy w skrzynkach. Rybę wieszamy na specjalnych haczykach, których oryginalność wynika z pewnej tradycji. Haki, których kształt przyjmują wędzone ryby, wykonane są ze stali kwasoodpornej dopuszczonej do kontaktu z żywnością. Dzięki nim ryby wyglądają ładnie, są równe, zachowują swój naturalny kształt. Kiedyś były to często odpowiednio zagięte szprychy z rowerów... Następnie rozpoczyna się proces wędzenia. Ryby wędzimy drewnem, tak jak dawniej. Mam swoją, aczkolwiek nie jakoś bardzo tajemną, mieszaninę. Moim ulubionym jest drewno olchowe. Nadaje ono rybom ciekawy kolor, ładny

Co rano, kiedy tylko wstanę z łóżka, najpierw patrzę na stawy. Zerkam, czy nic się tam nie wydarzyło. Zawsze mówię, że staw i woda to jest taki kawałek nieba na ziemi, bo ono się w nich mieni.

zapach, jest mocno uniwersalne. Czasami klienci lubią, kiedy ryba ma bardziej złoty kolor, wtedy dodajemy nieco buku. On powoduje, że ryba przybiera trochę jaśniejszy kolor. Innym razem dodajemy drewno drzew owocowych – wówczas pojawia się lekko czerwonawy odcień i pewna goryczka w smaku, coś jak przegryziona pestka wiśni. Są to takie elementy, którymi możemy modyfikować cały proces wędzenia. Uniwersalny, najbardziej powtarzalny i akceptowalny przez większość naszych klientów jest wspomniany dym olchowy. Mamu muiowany piec z czerwonej cegły, który ma swoją pojemność cieplną. Kiedy wprowadzamy do niego wózek z niewielką ilością ryb, to one szybciej obsychają, szybciej uzyskują odpowiednią temperaturę i szybciej są gotowe do spożycia. Kiedy natomiast wózek jest bardziej zapelniony, musimy więcej czasu poświęcić, aby te ryby obsuszyć, aby „dostały” odpowiedniej temperatury, nasiąknęły dymem i uzyskały oczekiwany kolor i aromat. Tak więc w procesie wędzenia istotny jest wiele elementów. Różnice pojawiają się również w odniesieniu do poszczególnych gatunków ryb. Inaczej wędzimy sielawę, która jest małą rybą, inaczej pstrąga, który jest rybą średnią, a jeszcze inaczej potężnego jesiotra, który po uwędzeniu potrafi ważyć trzy–cztery kilogramy. Często powtarzam, że wędzenie w takim tradycyjnym piecu opalonym drewnem przypomina gotowanie. Musimy mieć trochę wyczucia, jak kucharz w kuchni. To nie jest tak, że naciśniemy przyciski, wszystko ustawimy i za każdym razem dostaniemy to samo. Przy tradycyjnym podejściu do produkcji żywności jest bardzo wiele elementów naturalnych. Mam tu na myśli wilgotność drewna, wiek drzewa, z którego ono pochodzi, wiatr, który będzie powodował, że dym będzie szybciej uciekał z komory, czy też zmianę ciśnienia, która spowoduje

coś wręcz przeciwnego – dym będzie się nam tam mocno kłębił, ryba będzie trudniej obsychała i bardziej nasiąknie jego aromatem. To jak sztuka kulinarna, którą trudno przekazać słowami. To wszystko wymaga doświadczenia w pracy z rybami i przy wędzeniu.

A.J.: Czy wszystkiego nauczył się Pan sam, metodą prób i błędów, i w ten sposób wypracował własne metody, czy też może uczestniczył Pan w dedykowanych szkoleniach, kursach? Czy dla takich pasjonatów jak Pan organizowane są konferencje branżowe, podczas których można wymieniać się uwagami, przepisami? A może przeciwnie – hodowcy ryb strzegą swoich tajemnic?

J.P.: Jestem człowiekiem, który bardzo lubi uczyć się na błędach, ale cudzych. Bardzo wielu rzeczy nauczyłem się od dziadka i ojca. Odbywało się to na zasadzie turystycznej egzotyki. Podpatrywanie ich wtedy było dla mnie, młodego chłopaka, czymś ciekawym, co po prostu się podobało. To coś wtedy mnie zaraziło. Na pewno nie nazwałbym tego wówczas nauką, a raczej ciekawością i „skałeczeniem” czymś fajnym, co powodowało ogólny uśmiech i radość nie tylko tych, którzy przyrządzają pożywienie, ale i tych, którzy potem je jedzą. Były to zawsze sytuacje wakacyjno-urlopowo-wypoczynkowe. I one potem miały przełożenie na moje dorosłe życie już na studiach. Zawsze lubiłem karmić innych. Przyjemność sprawiało mi przygotowywanie czegoś i karmienie znajomych. Za każdym razem, kiedy się spotykaliśmy, to ja byłem odpowiedzialny za jedzenie, a alkohol przynosili inni. (*śmiesznie*) Kiedy natomiast zaczęliśmy już naszą przygodę z hodowlą, po krótkim czasie stwierdziłem, że przy tej jej skali nie jesteśmy w stanie godnie żyć, a nawet utrzymać się tutaj. Naturalną kolejną rzeczą była zatem decyzja o rozpoczęciu przetwórstwa ryb. Skoro już mieliśmy



surowiec, który według nas był bardzo dobry, postanowiliśmy nie sprzedawać go dalej, a przerabiać samodzielnie. Oczywiście wtedy jeździłem tu i tam, podglądałem. Nasz znajomy, bardzo dobry rybak, poświęcił mi bardzo dużo czasu, sporo podpowiedział, ukierunkował mnie i pomógł mi w wielu kwestiach. Może to zabrzmie nie-

skromnie, ale późniejszy projekt pieca i inne rozwiązania były już moimi pomysłami. Tylko doszlifowałem tradycyjną technologię produkcji, bo przecież niczego nowego nie wynalazłem. Drewno i ogień towarzyszą człowiekowi od tysięcy lat. Z czasem wychodziło na to, że w Kabornie robimy to w jakiś sposób lepiej, bo ludzie zaczęli

tę naszą pracę bardziej doceniać. Nasze ryby zawsze były świeże, ładnie wyglądały, miały przyjemny zapach. Do tej pory wszyscy odwiedzający nas reagują właśnie na ten zapach. Wchodząc do naszego zakładu, nie śmierdzi rybą, lecz pachnie wędzonką. Tradycyjny proces, który się tu toczy, nie zaburza naszej percepcji smaku. Oczywiście we mnie po tylu już latach zapach wędzenia nie wzbudza mrowienia w żołądku, ssania. Nie powoduje, że robię się głodny. Wiem jednak, że u większości klientów tak się właśnie dzieje. Ten zapach to element naszego zakładu, który naprawdę jest ceniony. Odnosząc się natomiast do drugiej części pytania, chcę podkreślić, że to wcale nie jest tak, że ja nie lubię dzielić się swoimi recepturami. Przeciwnie, lubię opowiadać o tym, jak to się robi. Wielokrotnie jednak było tak, że znajomi mówili mi po jakimś czasie: „Czegoś mi jednak nie powiedziałaś. Czegoś mi nie zdradziłaś, bo mi to takie samo nie wyszło”. Weźmy na przykład przepis na marynaty, który po mojej babci przejęła mama. Ona często słyszy od znajomych: „Mnie ta marynata nie wyszła taka klarowna jak tobie. Czegoś mi nie powiedziałaś”. Rozmawiając o tym w domu z mamą, analizujemy i potwierdzamy, że wszystko dokładnie przekazaliśmy znajomym i że to wszystko przecież jest takie proste. To jest jednak właśnie ten element kulinarny. My mówimy, że to jest ta odrobina wyczucia, jak u kucharza w kuchni. Kucharz wie, że ta sól może być troszkę mniej słona, to jeszcze trochę dosoli, inaczej niż w przepisie. Z czasem rzeczywiście było tak, że to ja jeździłem na konferencje i opowiadałem o tym, jak wędzimy i jak można to robić. Był taki czas, kiedy stało się bardzo modne, że gospodarstwa rybackie rozwijały się też w kierunku przetwórstwa. Wiadomo, że jeżeli ktoś ma bardzo dużą hodowlę, to nie jest w stanie wszystkiego przetworzyć



i sprzedać lokalnie. Działalność ta stawała się jednak takim elementem turystyczno-rekreacyjnym, zachęcającym ludzi do spożywania ryb. Coraz częściej zapraszano mnie na różne wydarzenia, gdzie opowiadałem o tym, jak można rozwinąć małe przetwórstwo przy gospodarstwie hodowlanym. Myślę, że pomógł mi w tym tytuł naukowy. Nie mogę powiedzieć, że jestem w tym temacie stuprocentowym samoukiem. Wiele rzeczy też ktoś, gdzieś, kiedyś mi podpowiedział. Gdzieś coś podpatrzyłem. Pamiętam, jak kiedyś pojechałem do znajomego, który wędzi ryby w Augustowie. Przywiozłem mu nasze pstrągi, a on przystąpił do wyciania skrzydeł i wtedy zauważyłem

u niego taki fajny, zagięty nożyk, który do tego służył. Pomyślałem: „Kurczę, prosta rzecz. Czemu człowiek sam wcześniej na to nie wpadł? Jemu to tak sprytnie idzie”. Człowiek naprawdę przez całe życie czegoś się uczy.

A.J.: Myślę jeszcze o tej soli, którą z taką uwagą traktuje Pan ryby i wydaje mi się, że to jest prawdziwe serce, które wkłada Pan w swoje przetwory.

J.P.: Jest mi bardzo miło to słyszeć. Prawda jest taka, że trudno jest karmić ludzi, jeżeli nie lubi się tego robić. Myślę, że jest to odrobina czegoś, co jest nam nieznanne. Jeżeli robimy coś z przyjemnością, to to też inaczej smakuje. Jeśli



J.P.: Rzeczywiście dzień kończy się zazwyczaj późno. Jedną część pracy w gospodarstwie kończy się wraz z zachodem słońca. O ile zimą pracy w gospodarstwie rolnym jest trochę mniej, u nas tak to już nie wygląda. Specyfika pracy w tym pierwszym jest trochę inna niż w gospodarstwie hodowlanym. U nas w grudniu pracy mamy najwięcej. Kiedy, tak jak w naszym przypadku, funkcjonuje zakład, wtedy tych godzin pracy już tak się nie pilnuje. Mój dzień kończy się o bardzo różnych porach i nigdy tak naprawdę nie wiemy, kiedy pójdziemy do domu. Jeżeli w ciągu dnia musimy wydość się z naszego gospodarstwa, by coś załatwić i dotrzeć do oddalonego od nas o cztery kilometry asfaltu, wtedy nic nie sprawia mi większej frajdy niż zajęcie miejsca za kierownicą któregoś z moich Subaru i ruszenie nim w drogę. Jeśli to dodatkowo dzieje się latem i muszę „polecieć” wąskimi drogami gdzieś w kierunku Mazur, wtedy najbardziej cieszę się, kiedy mogę zrobić to BRZ-tem.

A.J.: Wiem, że ma Pan aż pięć Subaru. Czy te samochody to Pana druga pasja?

J.P.: Myślę, że jest to trochę moja fanaberia. A może to złe słowo? Sam nie wiem, jak powinienem to określić. Kiedy byłem nastolatkiem, Hołowczyc, Olsztyn, Mistrzostwo Europy, a potem komputer, Colin McRae Rally 2 były tym wszystkim, czym się pasjonowałem. To wszystko przez cały czas funkcjonowało w moim otoczeniu. I myślę, że to przełożyło się na moje dorosłe życie. Mężczyzn od dzieci odróżnia przecież tylko cena ich zabawek! Jako nastolatek jeździłem Subaru na komputerze, a teraz po prostu jeżdżę jego dużą wersją. Marzenia z dzieciństwa o prawdziwym samochodzie stały się rzeczywistością. Pierwsze Subaru pojawiło się w rodzinie w 2007 roku. Ujęła mnie przede

robimy coś na siłę, tylko dlatego, że to jest nasza robota, to już tak nie wychodzi. Ja lubię to robić i wiem, że nie jestem jedyny. Od lat jeżdżę na targi i spotykam wielu ludzi pozytywnie zakręconych, lubiących swoją pracę. Wtedy też możemy to czy tamto podpatrzeć od siebie wzajemnie. Ktoś w Opolu nie będzie przecież dla mnie konkurencją ani ja dla niego. Jeżeli wymienimy się czymś ciekawym, nikt na tym nie straci. Kiedyś zdradziłem komuś nasz przepis na ceviche, otrzymując w zamian przepis na rewelacyjną pasztet z karpia. Tak to działa.

A.J.: O której godzinie kończy Pan typowy dzień pracy i gdzie w tym wszystkim jest czas na Subaru?

Prawda jest taka, że trudno jest karmić ludzi, jeżeli nie lubi się tego robić. Myślę, że jest to odrobina czegoś, co jest nam nieznanne. Jeżeli robimy coś z przyjemnością, to to też inaczej smakuje. Jeśli robimy coś na siłę, tylko dlatego, że to jest nasza robota, to już tak nie wychodzi. Ja lubię to robić i wiem, że nie jestem jedyny.

wszystkim jego wszechstronność, a zwłaszcza radzenie sobie w średnio trudnym terenie, jakim są wspomniane cztery kilometry od gospodarstwa do asfaltu. Niejednokrotnie na drodze leżało pięćdziesiąt (i więcej) centymetrów śniegu, a to Subaru nie musiało czekać na pług i odśnieżoną trasę. Ono sobie samo tę drogę robiło. Był to Forester SF, czyli podwyższone kombi. Mogliśmy bez problemu pomieścić się w nim całą rodziną i po przejechaniu czterokilometrowego, trudnego odcinka naszego toru testowego Kaborno – Klewki mogliśmy asfaltem już kontynuować podróż sprawnie i komfortowo. Po moich wcześniejszych doświadczeniach z różnymi strictly terenowymi samochodami, których tutaj przez cztery lata przetestowałem kilka, w końcu trafiłem na odpowiedni. Wcześniej też miałem do czynienia z dużymi samochodami mojego taty, który polował i potrzebował terenówki. Zawsze jednak oprócz tej terenówki musiał być w domu samochód osobowy, bo tą terenówką nie bardzo dało się jechać gdzieś dalej, nie było to komfortowe. Tymczasem w przypadku Subaru okazało się, że ono doskonale daje sobie radę zarówno na tej naszej trudnej drodze, jak i na tej lepszej. Po kilku sytuacjach, które w przypadku podróży innymi samochodami mogłyby skończyć się niewesoło, a z których Subaru świetnie wybrnęło i bezpiecznie nas przewiozło, wiedziałem, że to jest to. Żona, pracując w Olsztynie, woziła dzieci do szkoły i ten nasz samochód musiał być cały czas w gotowości, niezależnie od tego, czy padał śnieg, czy droga pokryta była lodem, czy też zaczynały się roztopy, a błota było po kolana. Mieliśmy pewność, że żona i dzieci, bez względu na warunki, jakie spotkają ich w drodze, bezpiecznie dotrą do celu. Ten samochód naprawdę nigdy nas nie zawiódł. Żona wróciła nim kiedyś z Poznania dosłownie na kropli oleju



na bagniecie. Po jego dolaniu ten Forester nie wykazał żadnej awarii. Do dzisiaj jeździ nim mój kolega z koła łowieckiego i nadal eksploatuje go zarówno w lesie, jak i na asfalcie. Pomimo tego, że nie był to nowy samochód, bo kiedy go kupowaliśmy miał już dziewięć lat, to zrobił na nas największe wrażenie. I tak zaczęła się nasza przygoda z Subaru.

A.J.: Jakie były kolejne?

J.P.: Kolejnym był znowu Forester, tylko już troszkę nowszy, z automatyczną skrzynią biegów. Żona twierdziła wtedy, że nigdy

nie nauczy się takim jeździć. Powtarzałem jej, że kobietom zawsze bardziej odpowiada taka wersja niż ręczna zmiana biegów, a ona uparcie odpowiadała: „Ja będę pierwsza, której nie będzie pasować”. Ten drugi Forester również był samochodem używanym, podobnie jak jego poprzednik sprowadzony z Niemiec. I znowu okazało się, że spełnia on wszystkie nasze oczekiwania. Później przyszedł w końcu czas, że mogliśmy pozwolić sobie na zakup zupełnie nowego samochodu i bardzo naturalnym był dla nas ponowny wybór Forestera. Nie znając zupełnie generacji,

która była w sprzedaży w tamtym momencie, i nawet wcześniej nie widząc tego auta, zdecydowaliśmy się na jego zakup. Kupowaliśmy go w salonie w Poznaniu i transakcji dokonaliśmy przez telefon. Nie baliśmy się absolutnie tego zakupu, bo w głowie mieliśmy zakodowane, że skoro poprzednie Forestery spełniły nasze oczekiwania w stu procentach, jeśli chodzi o ich funkcjonalność, to teraz na pewno będzie tak samo. Jedyne moja żona postawiła wtedy warunek, zaskakując mnie stwierdzeniem: „Tylko to ma być automat. Innego już nie chcę”. *(Śmiech)* I rzeczywi-



ście taki kupiliśmy. Żona wybierała też kolor i zdecydowała się na biały. Kiedyś postawiłem w domu warunek, że psy i samochody wybieram ja, a kolory samochodów i ścian może wybierać żona. Taki mamy u nas podział obowiązków. *(śmiech)* Tak się składa, że nasz pies pasuje idealnie do tego samochodu – jest biały i ma czarne oczy, tak jak biały Forester ma czarne elementy. Przypadek? Sam już nie wiem.

A.J.: Czy przypomina sobie Pan jakies zdarzenie, trudną sytuację na drodze, z którą Forester zadziwiająco dobrze sobie poradził?

J.P.: Rzeczywiście tak kiedyś było. Któregoś mroźnego dnia rano, jadąc drogą asfaltową, miałem do pokonania dosyć ostry zakręt. Za mną jechały z podobną prędkością dwa samochody. Była to droga podmiejska, ale dobra i równa. Wspominany łuk przejechałem bez problemu, bo Subaru wybaczyło mi mój błąd. Nawet nie byłem tego świadomy, ale jechałem za szybko. Pokonałem łuk bez problemu, nie czując, że zrobiłem coś źle. Kiedy jednak spojrzałem w lusterko i zobaczyłem, co stało się z tamtymi dwoma samochodami, które jechały za mną w moim tempie, zrozumiałem,

że moje auto naprawdę wybaczyło mi mój błąd. Te samochody na zakręcie niestety straciły przyczepność. Najpierw obróciło jeden, potem drugi pojazd, po czym zderzyły się ze sobą. Naprawdę nie byłem świadomy tego, co robię. Refleksja przyszła dopiero po tym, jak w lusterku zobaczyłem, co wydarzyło się tuż za mną. A zatem Subaru nawet z takimi sytuacjami potrafi sobie poradzić.

A.J.: Oby takich sytuacji było jednak jak najmniej! Serdecznie dziękuję za rozmowę.

J.P.: Dziękuję bardzo. Zapraszam do Kaborna!

• ○ ○

BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM A TECHNIKA JAZDY /CZ.2/

To, że warto być świadomym, nie tylko kierowcą, jest oczywiste. Czy w drodze do pracy wchodzimy do głębokiej kałuży? Nie, bo znamy konsekwencje! Mokra buty i nogawki, prawdopodobnie niezbędna wizyta w domu i ich przebranie, gdyż dzień spędzony w mokrej garderobie byłby stresujący i niekomfortowy. Zatem co robimy, gdy widzimy kałużę? Obchodzimy ją szerokim łukiem, by uniknąć przykrych i, co najważniejsze, przewidywalnych skutków. Zdając sobie sprawę z konsekwencji, działamy świadomie, by owych konsekwencji uniknąć!



Dlaczego zatem wielu kierowców przekraczających dozwoloną prędkość nie bierze pod uwagę konsekwencji wynikających z niestosowania się do ograniczeń prędkości?

Porównajmy te dwie jakże odmienne sytuacje, bo choć na pierwszy rzut oka korelacja kałuży i prędkości wydaje się być absurdalna, to po dokładniejszej analizie odnajdziemy wiele cech wspólnych. Postawmy zatem tezę, że konsekwencje obydwu są

przewidywalne. Głęboką kałużą nazwijmy taką, w której nie widać dna, nie jesteśmy w stanie zatem przed wejściem ocenić jej dokładnej głębokości. Nie wiemy więc, czy woda przykryje nam wyłącznie podeszwę, czy wleje nam się do cholewki buta. Sytuacja może przybrać inny obrót. Kałuża może być tak głęboka, że skręcimy lub złamiemy nogę, wbijemy sobie w stopę jakiś ostry przedmiot lub wpadniemy w dół krasowy. Widzę te szydercze uśmiechy na twarzach

czytelników, ale tak, wszystko jest możliwe, a w czeluściach internetu znaleźć można mnóstwo tego typu filmów. Będąc zatem dorosłym, nie celujemy specjalnie w kałużę, bo znamy możliwe następstwa, prawda? Teraz dokonajmy retrospekcji. Przypomnijmy sobie, jak w dzieciństwie chętnie i radośnie wskakiwaliśmy do każdego „małego zbiornika wodnego”, jaki tylko napotkaliśmy spacerując po letniej burzy, pomimo zakazów i ostrzeżeń rodziców czy dziadków. Nie istniały





dla nas żadne bariery, a im bardziej byliśmy przemoczeni, tym byliśmy szczęśliwsi. Czy myśleliśmy wtedy o konsekwencjach? Nie, nie myśleliśmy. Liczyła się wyłącznie dobra zabawa. Z czasem nabraliśmy doświadczenia, a obserwacje i przyswajane informacje pozwalają nam dziś oceniać zagrożenia i przewidywać skutki naszych zachowań. Ale czy zawsze?

Dość o kałużach. Czas na prędkość.

W najnowszych statystykach przyczyn wypadków drogowych ponad 23% z nich stanowi niedostosowanie prędkości do warunków drogowych. Wynika z tego, że prawie jedna czwarta kierowców nie myśli o konsekwencjach nieprzestrzegania ograniczenia prędkości! Myślę, że nie minę się z prawdą, dodając kolejne 25% podobnych zachowań kierowców, którym zwyczajnie się „upiekło”. Czy to oznacza, że połowa kierowców weszłaby do kałuży, chcąc skrócić sobie drogę? Że połowa z nich zaryzykowałaby zmoczenie butów lub skręcenie kostki? Mógłbym się założyć, że nie. Dlaczego zatem ryzykują zdrowie, być może życie, i nie stosują się do zasad ruchu drogowego?

Podczas szkoleń z techniki jazdy zawsze podkreślam, jak ważne są ograniczenia prędkości. Podam prosty przykład. Droga hamowania awaryjnego z 70 km/h jest dwa razy dłuższa niż z 50 km/h. Zatem

W najnowszych statystykach przyczyn wypadków drogowych ponad 23% z nich stanowi niedostosowanie prędkości do warunków drogowych.

konsekwencją zwiększenia prędkości wyłącznie o 20 km/h jest zatrzymanie się dwa razy dalej! Po tym komunikacie milkną wymówki

kursantów, którzy tak ochotczo wypowiadają się, zanim w prezentacji za moimi plecami ukaże się wykres informujący o drodze hamowania. Jakie to wymówki?

Że „fotoradary mają przecież tolerancję”, że „policja nie łapie do 10 km/h więcej”, że „ja zdążę, bo mam dobre hamulce i patrzę przed siebie”, że „mandat za 20 km/h więcej jako zniosę”. Mandat czy punkty karne to najmniejsza z możliwych kar! Nieudana próba zahamowania w odpowiednim momencie niesie znacznie poważniejsze konsekwencje.

Wyższa prędkość to nie tylko dłuższa droga hamowania, to dłuższa droga pokonana w czasie reakcji. Czym jest czas reakcji

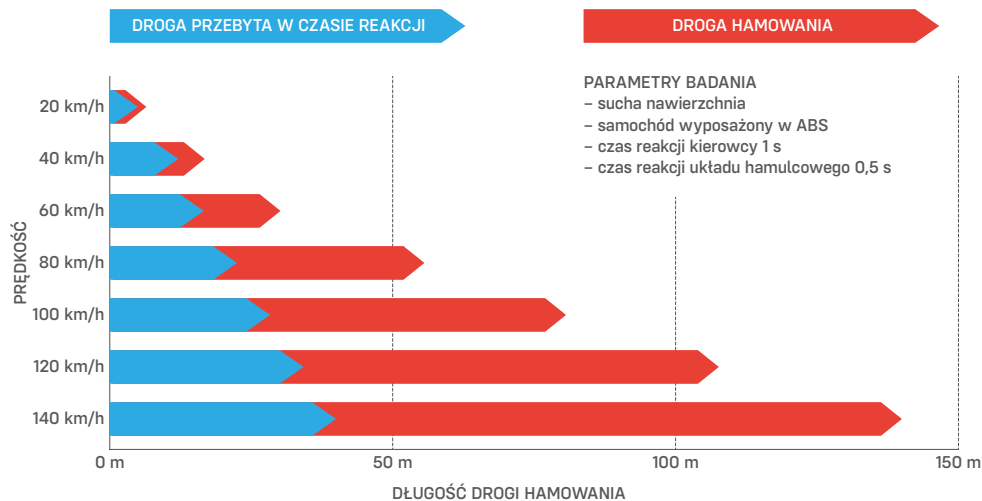


kierowcy? W uproszczeniu to czas mijający pomiędzy usłyszeniem, wycuciem lub zauważeniem określonej sytuacji a bezpośrednią reakcją organizmu na tę sytuację. Kolejność wymienionych w poprzednim zdaniu reakcji zmysłów nie jest przypadkowa. Najszybciej nasz organizm reaguje na to, co słyszymy lub czujemy na skórze, na bodziec pochodzący z układu wzrokowego reagujemy zaś prawie 30% wolniej.

Wnioski są proste – tylko poprawna pozycja za kierownicą pozwoli daleko i skutecznie obserwować drogę, poprawnie przylegający do ciała fotel pozwoli wyczuć siły fizyki działające podczas jazdy, a niezakłócająca koncentracji mu-



HAMOWANIE AWARYJNE



zyka umożliwi reakcję pochodzącą z narządu słuchu, choćby na przysłowiowe „hamuj”, wykrzyzcane przez pasażerów.

Jaka jest korelacja pomiędzy czasem reakcji a prędkością? Im szybciej jedziemy, tym dłuższy dystans pokonamy w trakcie reakcji, a zatem bezwładnie! Określmy dokładnie, od kiedy do kiedy liczymy czas reakcji kierowcy. Bodziec wzrokowy – pieszy na drodze, reakcja mięśniowa – awaryjne hamowanie. W tym przypadku czas reakcji to czas pomiędzy zauważeniem pieszego na drodze i wciśnięciem pedału hamulca. Przyjmijmy czas reakcji w tym przypadku około 1 sekundy. Proste matematyczne działanie ujawnia wynik – 50 km/h to około 14 metrów, 100 km/h to prawie 30 metrów. Taki dystans pokonujemy od momentu zauważenia zagrożenia do rozpoczęcia hamowania. Żeby zobrazować 14 metrów to ponad trzy stojące jeden za drugim Subaru XV.

Prędkości wyższe niż dozwolone niosą znacznie groźniejsze skutki bezpośrednie wypadku czy kolizji. Użytkownikom nowoczesnych samochodów mylnie wydaje się, że skoro ich cztery kółka wyposażone są w szereg systemów, to wolno im więcej, że producenci

Zabawa nadmierną prędkością prędzej czy później kończy się źle. Zwolnijmy trochę, pomyślmy o skutkach za wysokiej prędkości i pamiętajmy, że na drogach nie jesteśmy sami.

przesunęli granicę. Nie, nie przesunęli. Testy Euro NCAP odbywają się od prędkości 29 km/h – zderzenie boczne ze słupem, 40 km/h – zderzenie czołowe z pieszym, do 64 km/h – zderzenie czołowe z nieruchomą przeszkodą.

Kwestia prędkości może dotyczyć nie tylko tych, którzy jeżdżą szybciej, ale też przypadkowych ofiar tego konkretnego typu agresji drogowej. Serwisy społecznościowe czy programy informacyjne pełne są filmów ukazujących efekty uboczne „poganiania długimi”, nagłego manewru tuż przed maską, wyprzedzania pasem awaryjnym czy przypadkowych pojazdów uderzonych z ogromnych prędkości.

Dlaczego młodzi kierowcy są częściej zatrzymywani za przekroczenia dozwolonej prędkości oraz są sprawcami najgroźniejszych w skutkach wypadków? Po pierwsze brakuje rzetelnej edukacji już od szkoły podstawowej i jej ciągłości w szkołach średnich. Po drugie przykład płynie z góry, a przysłowiowy Jaś przyswaja zachowania rodziców, będących dla niego autorytetami. Jeśli więc rodzice są na bakiery przepisami, Jaś pójdzie w ich ślady, często nieświadomie kopiując nieprawidłowe zachowania. Po trzecie dojrzałość emocjonalna ma

BEZPIECZEŃSTWO

○○●

wpływ na bezpieczeństwo na drogach. Młodość ma swoje prawa, ale nie możemy przenosić bez troskich zabaw w kałużach na bez troskie zabawy na drogach. Zabawa nadmierną prędkością prędzej czy później kończy się źle. Zwolnijmy

trochę, pomyślmy o skutkach za wysokiej prędkości i pamiętajmy, że na drogach nie jesteśmy sami. Zdecydowanie zmienmy myślenie z niebezpiecznego: „pojadę szybciej, to zdążę”, na: „wyjadę 10 minut wcześniej, to zdążę”. Bo o ile przed

wejściem w kałużę można założyć nieprzemakalne buty czy wysokie gumki, to podczas jazdy samochodem nie pojawi się nagle pole siłowe chroniące nas czy innych przed wypadkiem. Tylko w sporcie samochodowym rolę obuwia ochron-

nego pełni klatka bezpieczeństwa, zamknięte na czas zawodów drogi, tysiące osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie tras, setki ratowników gotowych nieść pomoc. Na publicznej, otwartej drodze nie ma miejsca na za szybką jazdę!

Musimy być świadomi konsekwencji naszego postępowania i na wszelki wypadek obchodzić kałuże szerokim łukiem, a w samochodzie zdecydowanie dostosowywać lub zmniejszać prędkość.

W kolejnym artykule wyjaśnię, na czym polegają szkolenia z techniki jazdy i dlaczego warto brać w nich udział. Do zobaczenia i zawsze bezpiecznej drogi!

ciąg dalszy w następnym numerze





EYESIGHT NAJNOWSZEJ GENERACJI JUŻ W CROSSTREKU

Subaru Crosstrek otrzymał najnowszą wersję systemu wspomagania kierowcy EyeSight. Nowa generacja znanego już systemu została wyposażona w dodatkowe „oko” skierowane na drogę i okolice, jeszcze bardziej pomagające kierowcom w spokojnym i bezpiecznym prowadzeniu. Jakie nowe funkcje zadebiutowały jeszcze w samochodach Subaru?

Legendarny stały napęd na wszystkie koła S-AWD oraz prześwit, który wynosi aż 22 centymetry i przewyższa właściwie dowolnego rywala z tego segmentu – oto zalety Crosstreka.

Oczywiście samochód doskonale poradzi sobie z każdym krawężnikiem i dziurami, których kierowcy nadal nie zdołali załatać po zimie. Bez obaw, nie musisz zwalniać tak, jak kierowcy innych sa-

mochodów, którzy drżą o duże felgi i niskoprofilowe opony. Pełnię zalet Crosstreka poznać można w drodze gdzieś dalej, za miasto. Góry zimą? Zapomniana droga przez mazurskie wsie? A może „tylko” objazd



○ ● ○

okolic miasta, tyle że bocznymi trasami, pozwalającymi na zobaczenie znanych rejonów z nowej perspektywy? Crosstrek sprawdzi się w tym doskonale.

Jednak jazda – zarówno ta codzienna, jak i weekendowa – oznacza zmaganie się także z innymi wyzwaniami. Stwierdzenie, że „drogę trzeba bacznie obserwować” to truizm, ale nie da się zaprzeczyć, że skupienie i uwaga to abecadło każdego kierowcy. Współczesne drogi stawiają przed nami sporo wyzwań. Duży ruch, mnóstwo znaków drogowych, nie zawsze uważni i uprzejmi kierowcy, niespodziewane sytuacje, których zawsze należy spodziewać się na drodze...

EyeSight – dobrze mieć dodatkową parę „oczu”

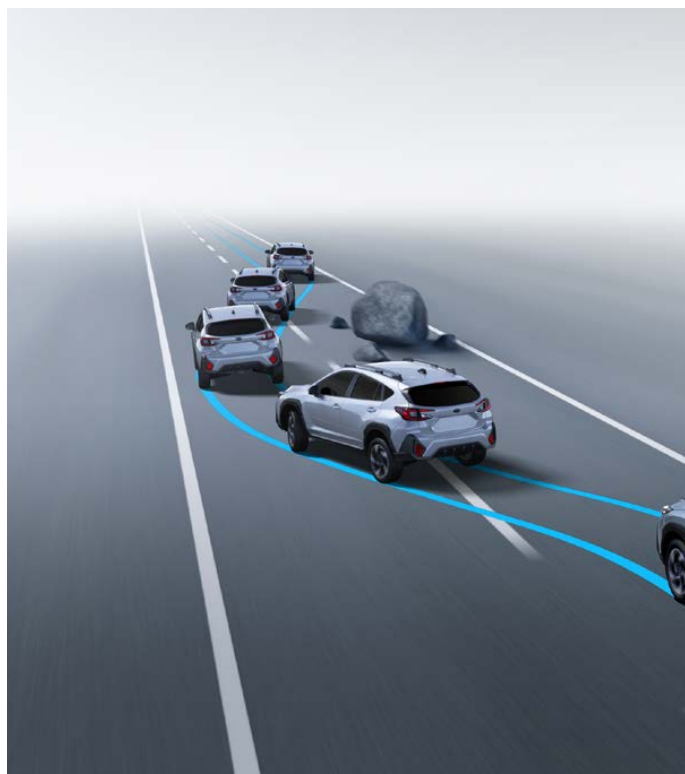
Kierowca może zachowywać maksimum uwagi, ale nie widzi wszystkiego w tym samym mo-

mentie. Mówiąc prościej, nie ma oczu dookoła głowy, ani dookoła samochodu... Baczna obserwacja drogi przed autem wyklucza intensywne oglądanie świata w lusterku. I tak dalej. Poza tym kierowca może się zmęczyć, rozkojarzyć, zagadać z pasażerem, zagapić. To się zdarza, nawet najlepszym.

Podczas jazdy przydadzą się więc dodatkowe „oczy” samochodu.

Na szczęście do listy elementów, które wyróżniają Subaru Crosstreka, można dopisać system EyeSight (czyli dosłownie „wzrok”). Skoro mówimy o nowym modelu, mamy też do czynienia z najnowszą generacją tego układu zapobiegania kolizjom. To rozwiązania nawet bardziej zaawansowane, niż znajdziemy dziś w topowym Outbacku. Czym się wyróżnia nowy EyeSight?

Po pierwsze – Subaru widzi teraz więcej. **Do stosowanej do-**



Jakie są zadania nowej kamery?

Przede wszystkim rozpoznaje pojazdy dwukołowe i pieszych znajdujących się po lewej i prawej stronie samochodu. Każdy, kto porusza się po mieście, wiosną i latem spotkał się z tym problemem – wszechobecne jednoślady, czyli rowery i motocykle, które trudniej zauważyć niż inne samochody.

Nowy system wspomaga kierowcę w skrupulatnej obserwacji i w razie potrzeby ostrzega lub interweniuje.

W nowej generacji systemu EyeSight poprawiono także działanie wspomaganie układu hamulcowego. Wszystko po to, by hamulce szybciej i bardziej responsywnie

nej próby ominięcia przeszkody (np. gdy ktoś wyskoczy przed maskę Subaru), funkcja centrowania auta na pasie ruchu (tak, by jazda po drodze szybkiego ruchu była



bardziej komfortowa), asystent awaryjnego utrzymywania pasa ruchu (na wypadek naszej nieuwagi) czy funkcja rozpoznawania znaków drogowych wraz z inteli-



tychczas klasycznej dwuobiektywowej kamery generującej obraz stereoskopowy dołączyła dodatkowa, centralna kamera szerokokątna. Co ona daje?

Zasięg „oczu” systemu EyeSight, usprawniający rozpoznawanie przeszkód, jest w Crosstrecu niemal dwukrotnie szerszy niż dotychczas. W skrócie – auto „widzi” więcej.

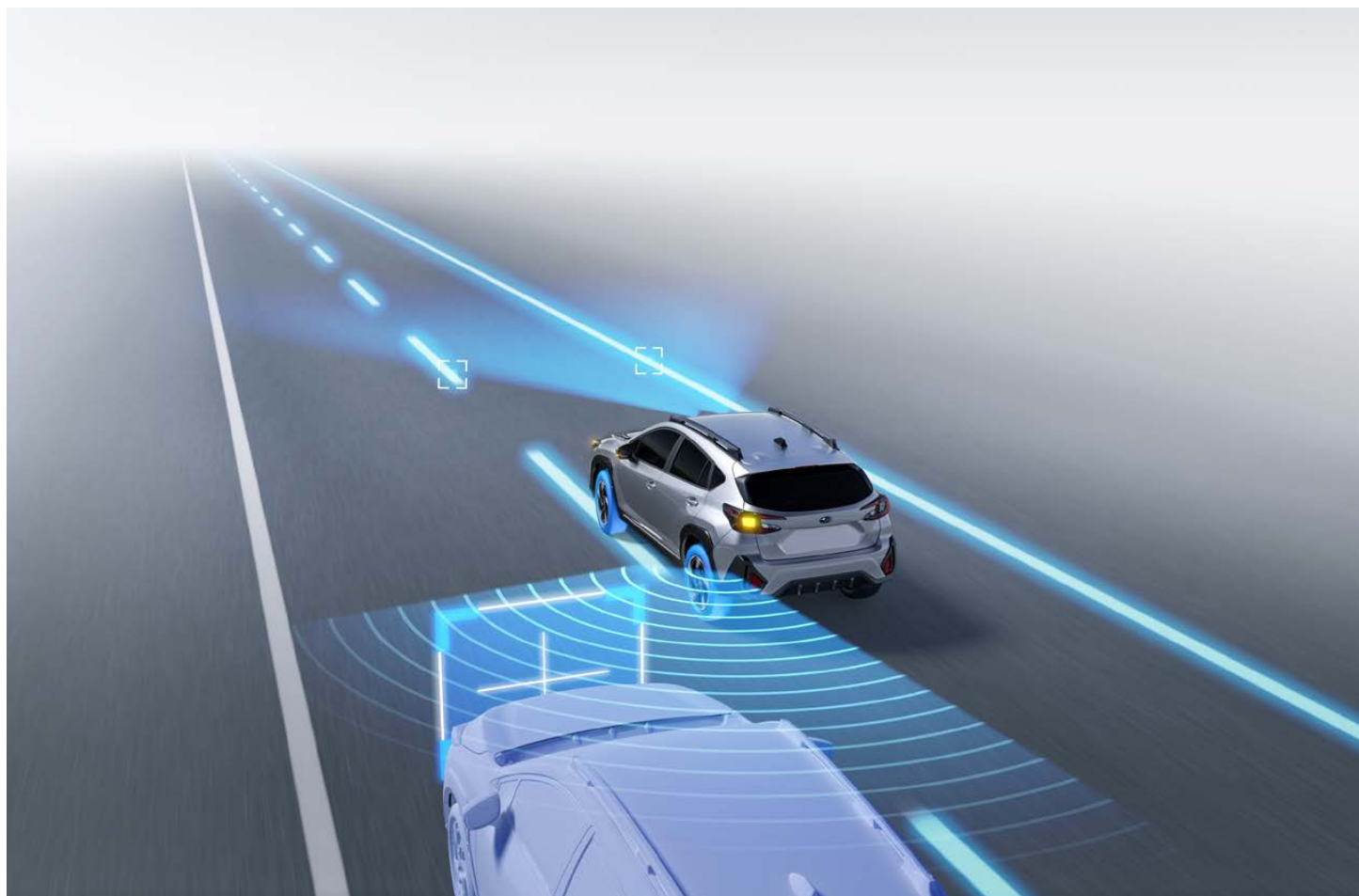
reagowały. Oprócz tego układ ten pracuje też ciszej. To także wpływa na jakość i wygodę jazdy.

Nowa generacja EyeSight obejmuje czternaście funkcji – aż siedem z nich to nowości

W Crosstrecu debiutują m.in.: **ulepszona funkcja awaryjnego hamowania przed przeszkodą**, układ awaryjnej automatycz-

Zasięg „oczu” systemu EyeSight, usprawniający rozpoznawanie przeszkód, jest w Crosstrecu niemal dwukrotnie szerszy niż dotychczas.

gentnym ogranicznikiem prędkości. Te ostatnie elementy sprawiają, że znacząco spada ryzyko otrzymania mandatu. Samochód „widzi” ograniczenia prędkości i wyświetla je na ekranie, ale może też sam utrzymywać daną szybkość (jeżeli kierowca sobie tego życzy). To świetne rozwiązanie np. w nieznanym nam mieście lub podczas jazdy przez odcinkowy pomiar prędkości.



To nie koniec nowych systemów na pokładzie Crosstreka. **Cofanie ułatwiają nie tylko kamery i czujniki, ale też funkcja automatycznego hamowania przed przeszkodą.** W końcu nawet przy tylu systemach można się zagapić albo parkować „na pamięć” i nie zauważyć słupka czy latarni. Subaru ma także system ukryty pod tajemniczym skrótem SRVD. To układ wykrywania innych samochodów nadjeżdżających z tyłu.

Jazdę Crosstrekiem po zmroku ułatwiają reflektory LED z doświetlaniem zakrętów.

Dzięki nim nie tylko mniej męczy się wzrok kierowcy, ale i łatwiej jest dostrzec nam innych uczestników ruchu. Niestety nie wszyscy użytkownicy drogi pamiętają o odbłaskach podczas nocnych podróży. **Crosstrek jest również wypo-**



Wróćmy jednak do bardziej pozytywnej wizji

Crosstrek pomaga kierowcy zminimalizować zmęczenie w trakcie podróży za sprawą świetnie działającego, aktywnego tempomatu. Sam utrzymuje odpowiednią odległość od poprzedzającego auta, a gdy auto z przodu hamuje, Subaru też to robi. Kto raz spróbował korzystać z takiego rozwiązania na drodze szybkiego ruchu – zwłaszcza na zachodzie Europy, gdzie ruch jest nieco spokojniejszy – często nie chce już potem wracać do aut z klasycznym tempomatem. **Auto pomaga też podczas skrętów w utrzymaniu odpowiedniego toru jazdy i wyjechania poza krawędź jezdni.** To wyjątkowo przydatne na wąskich drogach.

Na koniec pozostaje jeszcze oczywiście **bardzo ważne pytanie – ile to wszystko kosztuje?** Jak wiele trzeba dopłacić, by cieszyć się z dodatkowych „oczu” auta? Odpowiedź niektórych zaskoczy. Nowy system **EyeSight jest seryjny** w każdym Crosstreku. Pozostaje tylko wybrać cel najbliższej podróży i jechać przed siebie, niezależnie od warunków.



w samochodach Subaru w trakcie zderzenia „wsuwa się” pod auto, natomiast nogi są unoszone przez poduszkę – wszystko po to, by ograniczyć obrażenia kończyn. To naprawdę bezpieczny samochód pod względem skutecznego zapobiegania zderzeniom, ale też minimalizowania ich skutków, gdy dojdzie do najgorszego.

sażony w nowy system, który uruchamia dodatkowe światła reflektorów w trakcie skrętu, dzięki temu łatwiej dostrzec rowery czy pieszych.

O czym jeszcze warto wiedzieć? Na pewno o poduszkach powietrznych Crosstreka. Nikomu nie życzę, by musiał przekonać się o tym, ile ich dokładnie jest i jak skutecznie działają. Jednak w razie kolizji lepiej mieć ich więcej niż mniej.

Nowy model do „klasycznego” zestawu dokłada jeszcze poduszkę umieszczoną między pasażerem i kierowcą, która zapobiega zderzeniu się głowami (to bardzo powszechne obrażenia w trakcie wypadku). Pojawiła się także **innovacyjna poduszka w siedzeniu pasażera**, której zadaniem jest uniesienie nóg podczas uderzenia. Silnik typu bokser





NIEOGRANICZONA WOLNOŚĆ

Aleksander już raz sprzedał widoczny na zdjęciach egzemplarz. Jak mówi, natychmiast pożałował tej decyzji, a potem... odkupił ukochane Justy. Jak mu się z nim żyje? Czy małym Subaru da się jeszcze jeździć na co dzień? Czym ujmują kanciaste, małe „Plejady”?

Niepozorne kształty. Bardzo kompaktowe wymiary i nazwa, która nie rozbudza wyobraźni tak, jak chociażby „Impreza”. Subaru Justy pierwszej generacji po liftingu nie jest samochodem, który kojarzy się z motorsportem.

Nie rzuca się w oczy i na pierwszy rzut oka niewiele łączy je z najbardziej legendarnymi modelami Subaru. Błąd! W 1989 roku Justy zdobyło rekord prędkości dla klasy aut produkcyjnych z litrowym silnikiem na słonym jeziorze Bonneville.

Nie został pobity do dziś! – z uśmiechem Aleksander wspomina historię modelu. Mówi, że kupił Justy ze względu na takie nazwiska, jak: Petter Solberg, Colin McRae czy Travis Pastrana. Kto przejechał się tym modelem, doskonale rozumie,



o co chodzi. Miejskie Subaru okazuje się zaskakująco dzielne, nawet (a może przede wszystkim) w górach. Świetnie radzi sobie w trudnych warunkach, np. zimą. I mimo zaledwie trzycylindrowego silnika 1.2 o mocy 75 KM daje mnóstwo radości z jazdy. Cofnijmy się jednak do początku tej historii.

Dorastając, cały czas byłem otoczony motoryzacją oraz motorsportem. Mój tata jest nie tylko fanem samochodów, rajdów oraz Formuły 1, ale także był szefem zespołu rajdowego Tomasa Kuchara na początku

lat 2000. W weekendy zawsze całą rodziną oglądaliśmy wyścigi F1 oraz często jeździliśmy z tatą na rajdy. Dzięki temu, szukając swojego pierwszego samochodu, marzyłem o ciekawym, małym klasyku, który w jakiś sposób łączyłby się z tak uwielbianym przeze mnie motorsportem i podczas codziennej jazdy do szkoły sprawiałby mi nieustającą radość – tak Aleksander tłumaczy, dlaczego wszedł w posiadanie małego Subaru. Dodaje, że myślał o Imprezie albo Legacy, ale uznał, że woli skupić się na aucie, na którego zakup

Aleksander bardzo lubi spędzać czas ze swoim Subaru. W końcu zajmuje się motoryzacją i naprawami zawodowo, studiuje na politechnice i wiąże swoją przyszłość z motoryzacją.

i utrzymanie bez problemu będzie go stać. Pamiętajmy, że mówimy o pierwszym samochodzie młodego kierowcy. *I nie żałuję – dodaje.*

Justy mają już jednak około 30 lat i nie jest łatwo o zadbaną sztukę. Jak w tym wypadku wyglądały poszukiwania? *Ten konkretny samochód znalazłem w Radomiu, jestem jego trzecim właścicielem w Polsce. Samochód oryginalnie był sprzedany w Niemczech, skąd w 2005 został sprowadzony do Polski. Kupiłem go w dobrym stanie, ponieważ poprzedni właściciel wykonał*



w nim remont blacharsko-lakierniczy oraz sporo napraw mechanicznych. Bardzo mi zależało, aby kupić zadbany egzemplarz – tak, żebym mógł bez obaw poruszać się nim na co dzień... I tak właśnie było. Musiałem wykonać tylko kilka małych napraw, nigdy mnie nie zawiódł! – opowiada właściciel. Dodaje, że zależało mu na aucie, które cieszyłoby go podczas jazdy, ale oprócz tego przynosiło satys-

i znajdować rozwiązania, jakie inni właściciele wykorzystują w swoich egzemplarzach Justy. Oczywiście oprócz podstawowych napraw i przeglądów, jakie robiłem w tym samochodzie, największą radość sprawiło mi doprowadzenie go do stanu dawnej świetności – wspomina dumny posiadacz. Czy Justy jest wymarzonym autem dla majsterkowicza? Jak wygląda kwestia z dostępnością różnych elementów? Nie mówimy tu przecież o popularnym samochodzie, a wielu czytelników Magazynu „Plejady” z pewnością od wielu miesięcy mogło nie spotkać żadnego Justy na ulicy.

Podstawowe części typu filtry czy amortyzatory, klocki i tarcze hamulcowe są dość łatwo dostępne w zamiennikach i dzięki temu podstawowe



jego samodzielnie serwisowanie. Gdy uda się już zdobyć podzespoły, reszta nie sprawia trudności.

Jak jeździ się Justy? To lekki i zważy samochód, a krótkie przełożenia sprawiają, że w terenie zabudowanym auto czuje się jak ryba w wodzie. Dzięki nim wydaje się też... szybsze niż faktycznie jest. *Krótkie przełożenia sprawiają, że jazda po autostradzie jest niezbyt przyjemna, ale w mieście dają ogromną przyjemność. Justy jest słabo wyciszone, ale dzięki temu jest*

fakcję z zajmowania się nim po godzinach. Justy wymagało sporo pracy. Mówimy przecież o leciwym modelu. Na szczęście Aleksander bardzo lubi spędzać czas ze swoim Subaru. W końcu zajmuje się motoryzacją i naprawami zawodowo, studiuje na politechnice i wiąże swoją przyszłość z motoryzacją.

Tak naprawdę pracuję przy Justy, gdy tylko mam czas. Sprawia mi to ogromną przyjemność. W czasie wolnym lubię także szukać części

naprawy oraz przeglądy nie stanowią problemu, natomiast jakiegokolwiek nowe części silnika, jak i skrzyni są niezwykle rzadkie nawet na rynku światowym – opowiada Aleksander i dodaje, że w razie potrzeby należy szukać części używanych. Wielu właścicieli modelu trzyma w swoich garażach kilka samochodów w częściach – tłumaczy. Dodaje jednak, że Justy, jak większość klasycznych samochodów, jest bardzo prosta w budowie. To ułatwia





niesamowicie lekkie, mimo napędu na cztery koła. Kolejną rzeczą jest sam napęd, który po dołączeniu rozkłada napęd na przednie i tylne koła w stosunku 50 na 50, ale bez centralnego dyferencjału. Dlatego nie powinno się nim jeździć po suchym podłożu, natomiast na śniegu czy szutrze radzi sobie świetnie – opisuje Aleksander. Ograniczona przydatność w trasie stała się zresztą powodem, dla którego bohater tego artykułu... sprzedał w końcu swoje Justy.



Kiedy przyszedł już czas na zmianę sposobu dojeżdżania do szkoły z jazdy do metra, a metrem do celu na jazdę bezpośrednio do szkoły, zaczął się pojawiać problem z niezwykle krótkimi przełożeniami. Na autostradzie okazały się przekleństwem i jazda niestety nie była ani szybka, ani komfortowa, ani dobra dla samochodu z uwagi na bardzo wysokie obroty. Wtedy pojawił się pomysł kupienia innego samochodu na co dzień – opowiada Aleksander.

Ograniczona przydatność w trasie stała się zresztą powodem, dla którego bohater tego artykułu sprzedał w końcu swoje Justy. Jednak tęsknota za samochodem była nie do wytrzymania...

Subaru miało początkowo zostać w garażu i służyć jako weekendowa zabawka. Coraz rzadziej nim jednak jeździłem i w końcu zapadła decyzja o sprzedaży – usłyszałem. Czy w takim razie cały ten artykuł to jedynie zbiór wspomnień okraszony archiwalnymi fotografiami? Nic z tych rzeczy. Mówiąc szczerze – od momentu, w którym nowy właściciel odjechał spod mojego domu, żałowałem tej decyzji. Po dłuższym czasie, w którym tęsknota za tym samo-



mojego własnego auta. Kolejnym były godziny spędzone w garażu na naprawach, myciu, modyfikowaniu i dopieszczaniu Subaru – nie tylko samemu, ale także z członkami mojej rodziny i ze znajomymi. Mam też

chodem była nie do wytrzymania, uznałem, że muszę go odkupić i skontaktowałem się z osobą, której go sprzedałem – wspomina Aleksander. Okazało się, że dalej ma Justy, lecz od kilku lat nim nie jeździ i wóz stoi w garażu nieruszany. Pojechałem go obejrzeć. W momencie, w którym go zobaczyłem, wiedziałem, że muszę go odkupić – opowiada były i obecny posiadacz widocznego na zdjęciach Subaru. Po wynegocjowaniu ceny wróciłem nim na holu pod dom i nie mogłem przestać się cieszyć, że w końcu mój ukochany samochód do mnie wrócił. Zrobiłem w nim wszystko, co trzeba było zrobić, wymieniałem wszystkie filtry, płyny oraz doprowadziłem go do stanu, w którym był gotowy do odpalenia po tak długim postoju. Mimo moich obaw bez zawahania odpalił i do dzisiaj dalej mnie nie zawodzi! – oto happy end tej historii.

Dziś Aleksander ma już inny samochód do jazdy na co dzień. Nie wyobraża sobie jednak, by w jego garażu miało zabraknąć Justy. Lubi zabierać je na przejażdżki i serwisować. Ma też konkretne plany związane z tym egzemplarzem.

Obecnie moje Justy jest autem kompletnym, ale... jak każdy projekt, ten też nie jest skończony. Teraz jestem w trakcie realizacji marzenia, które chciałem spełnić od chwili, kiedy zobaczyłem auto pierwszy raz. Modyfikuję go. Części do modyfikacji są jeszcze rzadsze niż nowe części do silnika, ponieważ nigdy nie powstawało ich zbyt dużo. Trzeba być naprawdę cierpliwym, żeby godzinami szukać elementów, dopasowywać je z innych modeli bądź znajdować sposoby modyfikowania oryginalnych podzespołów. Obecnie moje Subaru ma tylko założony inny układ wydechowy, wspawany specjalnie do tego modelu, oraz felgi Rays GR-N z 1992 roku. Na zamontowanie czeka kierownica Momo Prototipo. Szukam foteli kubełkowych oraz pasujących mocowań – usłyszałem. Kanciasty wóz zajmuje szczególne miejsce nie tylko w garażu Aleksandra. Mam tyle dobrych wspomnień z tym samochodem, że mógłbym pisać o tym godzinami. Pierwszym z nich i na pewno najważniejszym była pierwsza samodzielna przejażdżka i to poczucie nieograniczonej wolności i szczęścia związanego z prowadzeniem

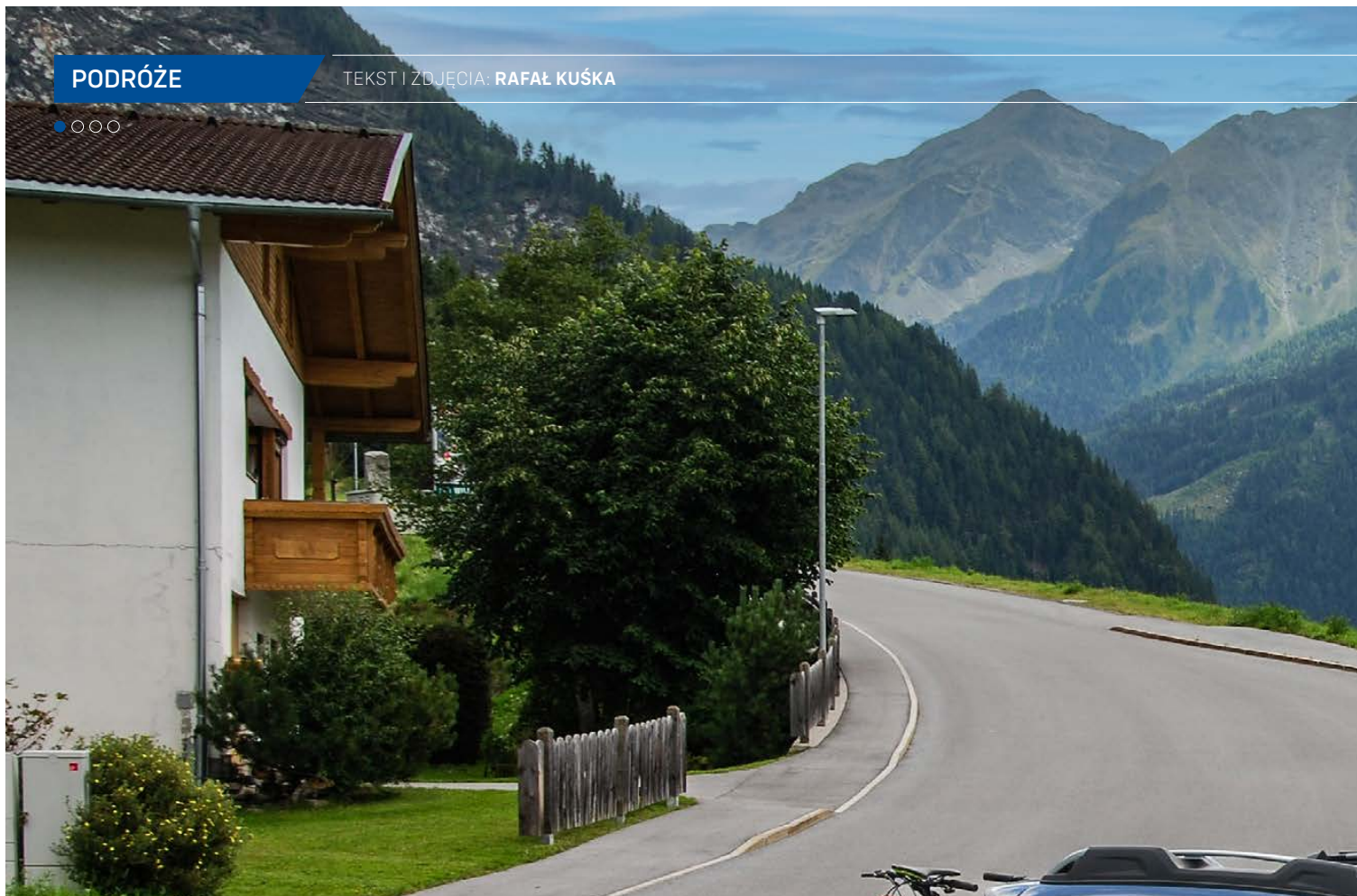


piękne wspomnienia z ludźmi, jakich miałem okazję poznać dzięki Justy, nie tylko na zlotach, ale także w codziennych sytuacjach. Zdarzało się, że różne osoby podchodziły do mnie na ulicy, aby zapytać, co to za samo-

chód – opowiada dumny właściciel. W jego garażu być może pewnego dnia pojawi się rajdowa Impreza GC na wzór tej, którą Colin McRae wygrywał w 1993 roku. To największe motoryzacyjne marzenie

Aleksandra. Ale jedno jest pewne – Justy zostanie. Drugi raz właściciel nie zamierza popełniać tego samego błędu i nie sprzeda małego, niepozornego, choć wzbudzającego zainteresowanie Subaru...





POMYSŁ NA URLOP

cel: dolina Pitztal, Austria, kanton Gryzonia, Szwajcaria

start: Rybnik

dystans: 2100 km

czas: 10 dni

noclegi: pensjonat, hotel

koszty: paliwo, nocleg, zwiedzanie



W KRAJU WIENER SCHNITZLA I WEIZENBIER

Letnie wakacje w kraju sportów zimowych to dosyć niespodziewany kierunek. Mając już alpejskie doświadczenie z wielu podróży do tej destynacji wybrałem się wraz z rodziną do południowej części doliny Inn – St. Leonhard im Pitztal w Tyrolu. Tę pełną wyzwań podróż pokonałem swoim Subaru Outbackiem.

Trasa przebiegała przez Republikę Czeską do kraju Habsburgów. Po drodze zatrzymaliśmy się nad jeziorem Mondsee w regionie Salzkammergut. Piękna pogoda zachęciła nas do pieszej wycieczki wzdłuż jeziora. Tak jak

myślałem, było sporo atrakcji dla najmłodszych, tata nie mógł spokojnie zjeść lodów – pociechy na placu zabaw wymagały pilnowania. Nie zaliczyliśmy rejsu statkiem po jeziorze, bo przed nami do pokonania była jeszcze połowa trasy.

Podróż licząca 1000 km, z małuchami na pokładzie, potrafi trochę zmęczyć. Na postój zatrzymałem się na terenie Bawarii, region Sudostoberbayern, Alpy Chiemgawskie. Region ten jest mało znany turystom, spokojna okolica zachęca do



○ ● ○ ○

pieszych wędrówek lub jazdy na rowerach. Po odnalezieniu miejsca noclegu wybraliśmy się na posiłek w pobliskiej knajpce. Ku naszemu miłemu zaskoczeniu chłopcy na wejściu dostali po małej paczce żelków – nie ma to jak przekupić maluchy, by wszystko zjadły.

Następnego dnia dotarliśmy do doliny Pitztal. Miejscowości o dziwnie brzmiących nazwach: Arzl, Jerzens, Wenns, mają retoromańskie pochodzenie. Podczas wykopalisk archeologicznych prowadzonych



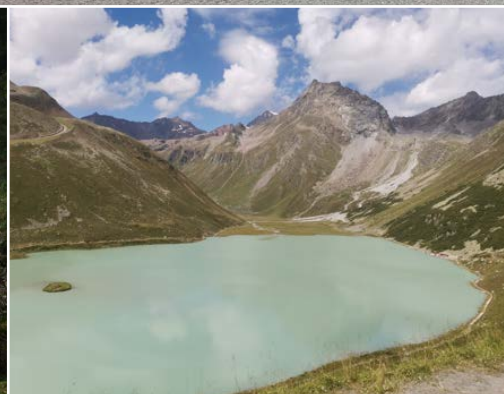
w tym regionie odkryto ślady osadnictwa sięgające II w. p.n.e. Oczywiście towarzyszyły nam rowery. Pogoda w sierpniu była znakomita, docelowy pobyt trwał 8 dni. Mieliśmy już wcześniej przygotowane atrakcje, głównie dla dzieci, które uwielbiają Alpy. Warto wspomnieć, że w tym regionie przy minimum



6 noclegach otrzymujemy kartę zniżkową, która upoważnia nas do bezpłatnego korzystania z danej atrakcji w konkretnym dniu. Przykładowo robimy wycieczkę na lodowiec, a kolejnego dnia kąpiemy się w termach lub jeziorkach górskich z krystalicznie czystą wodą. Jest to niezwykle ulga finansowa, bo koszt



wyjazdu gondolą na lodowiec dla jednej osoby to 40 euro. Alternatywą dla gondoli są baseny o świetnej infrastrukturze dla dzieci. W tym miejscu również obowiązuje karta Pitztal bez limitu czasu – naprawdę warto skorzystać. W pobliżu leży miejscowość Wengs, gdzie bardzo łatwo można dostać się na stoki Ho-





na trasie rowerowej, zresztą świetnie przygotowanej, przeżywając alpejską roślinność. Każda z nich ma swój dzwonek, będący jednocześnie najlepszą pamiątką z wakacji (zazwyczaj można je nabyć w sklepach sportowych tuż przy wyciągach lub w lokalnych sklepikach). Austriacy mają w swoich korzeniach gościnność i serdeczność.

Subaru na alpejskich serpentydach sprawdza się wyśmienicie. Za główny atut Outbacka uważam pozycję za kierownicą, gwarantującą bardzo wysoki komfort jazdy,

chzeiger (super miejsce dla rodzin), a następnie zjechać „gokartem z napędem własnym” z samej góry na dół, raczej hamując, lub zabrać ze sobą na wyciąg rower (wypożyczenie to koszt 25–35 euro/1 dzień e-bike) i zjeżdżając dedykowanymi ścieżkami poczuć adrenalinę za-

wodowca MTB. Warto pamiętać, że wszystkie wyciągi w Austrii latem i zimą są czynne do godz. 16.30.

Standardem podczas wycieczek rowerowych wzdłuż doliny i topniejącego lodu urywającego się z lodowca do potoku są krowy „Milka”. Zupełnie spokojnie leżą sobie





precyzyjne prowadzenie oraz bardzo dobrą widoczność. Dodatkowo, otwarty dach latem przy spokojnej jeździe daje mnóstwo frajdy dzieciom. Codzienne pokonywanie kilometrów odbywało się z uśmiechem, a po zakończonych ekspedycjach czułem satysfakcję z posiadania samochodu z S-AWD. Właściwości terenowe docenimy zwłaszcza w miejscowości Eggenstall, gdzie znajduje się ośrodek prawdziwych kozic alpejskich – niemała gratka dla miłośników przyrody. Nie sposób zliczyć wszystkich wodospadów, i wyrazić przyjemności z wdychania unoszącej się bryzy.

Z całą pewnością największą atrakcją regionu jest lodowiec Pitztaler – najwyższej położony ośrodek narciarski w Tyrolu. Gondola i wagonik na Pitztaler Gletscher i Rifflsee docierają wyżej niż wszystkie inne kolejki w Austrii. Udając się

na szczyt, obserwujemy zapierające dech w piersiach widoki. Czas wyjazdu na wysokość 3440 m n.p.m. wynosi 20–25 minut (w pierwszej kolejności z dużą szybkością wyjeżdżamy podziemną kolejką Pitzexpress na wysokość 2840 m w tunelu, następnie wskakujemy do gondoli), różnica temperatur między górną a dolną stacją na wysokości 1680 m wynosi 10–15 stopni. Nagrodą za cierpliwość jest bezcenny widok na pobliskie szczyty Alp, po stronie włoskiej i szwajcarskiej ośnieżone i skapane w alpejskim słońcu. Warto odwiedzić najwyższej położoną restaurację Hintener Brunnenkogel, dosłownie zawieszoną na zboczu lodowca na wysokości 3440 m n.p.m., skąd roztacza się wspaniała panorama, następnie podejść na najpiękniejszą platformę widokową „Top of Tyrol”, by uwiecznić swój wyczyn



na fotografii. Jeśli komuś brakuje emocji, warto nadłożyć kilometrów, by zawitać na lodowcu „Stubai Gletscher”, wejść do jaskini lodowej lub przejechać się Grossglocknerstrasse.

Przebywając blisko granicy ze Szwajcarią i Włochami, warto zobaczyć „żalane miasto” z wieżą kościoła nad wodą o nazwie Lago di Resia oraz skosztować lokalnej pizzy. Od miejsca pobytu to dystans 200 km w obie strony. Na granicy austriacko-szwajcarskiej warto mieć przy sobie dowód tożsamości oraz wyłączyć sieć komórkową (na terenie Szwajcarii obowiązują wysokie opłaty za dane komórkowe). W po-

dróży posługiwałem się oczywiście nawigacją mojego Outbacka. Bezproblemowo prowadziła mnie po trasie, a ja mogłem w spokoju delektować się pięknymi widokami, popijając napoje chłodzące dzięki skrzyni CVT.

Zabierając na pokład Subaru swoich chłopaków, obiecałem im, że zobaczą domek z bajki „Heidi”, pochodzącej ze szwajcarskiej wioski (kto ma dzieci w wieku wczesnoszkolnym, wie, o co chodzi). Po przekroczeniu granicy znalazłem ukryty w górach drewniany domek, zatrzymałem się na krótki postój i powiedziałem chłopakom, że ich marzenie się spełniło. Radość bezcenna.



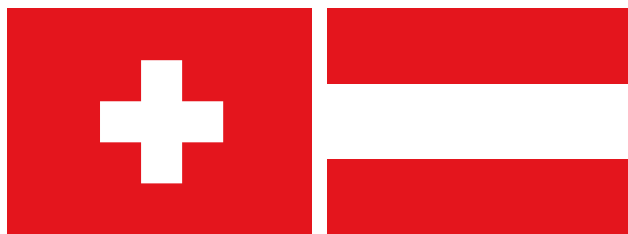
Sam kanton Gryzonia słynie przede wszystkim z parków narodowych. Jest niezwykle ciekawy pod względem krajobrazowym i kulturalnym. Malownicze góry i łagodne szerokie doliny porośnięte modrzewiowymi i sosnowymi lasami są wyjątkowo przyjazne turystom, a uroku kantonowi dodają



tradycyjne wioski. Jego mieszkańcy nazywani są „Bundner”. Na trasie i w miasteczkach spotyka się sporo aut spod znaku Plejad. Warto mieć ze sobą franki na zakup szczyroyka Victorinox – made in Swiss.

W drodze powrotnej warto zajrzeć do siedziby Swarovski Crystal Worlds Innsbruck Store – serca kryształów Swarovskiego (wejście osoby dorosłej – 25 euro) oraz zobaczyć skocznię narciarską w Innsbrucku (parking za 1 h – 3 euro), z której tarasu widokowego rozpościera się widok na panoramę miasta.

Na kolejny nocleg na trasie postanowiłem zatrzymać się w miejscowości Jaroslavice. To region słynący z winorośli oraz lokalnych win. Późna pora przybycia na miejsce nie zniechęciła nas do skosztowania lokalnych smaków. W pensjonacie urządzonym w klimacie winiarni raczyliśmy się lampką lokalnego specjału. Z samego rana udaliśmy się jeszcze na pobliską plantację winorośli. Oczywiście dzięki doskonałym właściwościom terenowym Subaru mogliśmy zboczyć z utartego szlaku, by skosztować i uwiecznić na fotografii skradających się łośuchów. Naładowani pozytywną energią szczęśliwie wróciliśmy do domu. Brawo, Subaru!



KILKA PRAKTYCZNYCH WSKAZÓWEK DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO AUSTRII I SZWAJCARII



Winiety/tankowanie

Informacje można znaleźć w internecie: www.vignette.at, www.austria.info/pl, podróżując A1, przekraczając granicę w Gorzyczkach, winietkę można również kupić od razu na pierwszej stacji w Czechach. Koszt: CZ – 310 koron/10 dni (należy podać numer rejestracyjny pojazdu dla winietki elektronicznej w cenie 60 zł), AT – 11,5 euro (tradycyjną naklejkę optacji można w walucie euro, koronach lub kartą, koszt 10 dni – 50 zł). Tankować w miarę możliwości należy przed granicą w Mikulovie lub Znojmo – w zależności od wyboru trasy.



Drogi

W Austrii należy pamiętać o bezwzględnym pilnowaniu limitu prędkości, zwłaszcza na terenie zabudowanym, kara potrafi sięgać nawet 3000 euro (zdarzają się np. 3 fotoradary na odcinku 500 m). Na wjazdach/wyjazdach z dolin obowiązują ponadto obowiązkowe optaty w granicach 5 euro. Zalecam zabranie ze sobą gotówki.



Nocleg

Rezerwacji warto dokonywać przez popularną stronę hotelową lub poprzez aplikację – jest nieco taniej (warto rezerwować pół roku wcześniej). Szereg przydatnych informacji znaleźć można na stronie www.nartywaustrii.com.pl. Ceny noclegów w hotelach 4-gwiazdkowych to koszt 1000–1200 zł za dobę ze śniadaniem i kolacją dla 4-osobowej rodziny. Dodam, że Austriacy mają wysoki standard hoteli oraz bardzo duże zaplecze dla uprawiania turystyki górskiej (plecaki w pokoju, dostępne rowery, place zabaw dla dzieci itp.).



Zwiedzanie

Proponuję wszystkie wycieczki planować rano, w Alpach pogoda potrafi zmieniać się dynamicznie, szlaki do pieszych wędrówek są bardzo dobrze przygotowane, większość atrakcji zamyka się o 16.30. Wszystkie skibusy w dolinie z kartą Pitztal są bezpłatne.



SUBARU W PRZESTWORZACH

Jeżeli lecieliście kiedyś Boeingiem 787, czyli Dreamlinerem – na przykład Polskich Linii Lotniczych LOT – mogliście docenić pracę inżynierów Subaru. Wzniesmy się nad ziemię i sprawdźmy, jak wygląda najbardziej odlotowy dział marki.

atające Subaru. Co czytelnicy Magazynu „Plejady” mają przed oczami, czytając takie słowa? Wiadomo – zazwyczaj przypominamy sobie obrazek rodem z kronik rajdowych sprzed lat. Niebieska Impreza (lub Legacy, o którym także warto pamiętać!) z którąś z legendarnych załóg na pokładzie wyskakuje z „hopy” na odcinku specjalnym. To wyjątkowo malownicza scena. Właśnie dla takich idzie się oglądać rajd na żywo lub włącza transmisję w telewizji! Ale latające Subaru można wyobra-

zić sobie również o wiele bardziej dosłownie, na zdecydowanie większym pułapie.

Nasza ulubiona marka ma bowiem, tak jak wielu innych producentów aut, korzenie w przemyśle lotniczym. Mało tego – dział zajmujący się maszynami, które naprawdę latają, a nie tylko daleko skaczą, wciąż prężnie działa. Z owoców pracy zatrudnionych tam inżynierów można skorzystać, lecąc na wymarzone wakacje albo na spotkanie biznesowe – i wcale nie trzeba wybierać się aż do Japonii.

Polećmy jednak najpierw do samych początków awiacji. W 1915 roku – czyli zaledwie 14 lat po tym, jak bracia Wright udowodnili, że odpowiednio skonstruowana maszyna może latać – powołano do życia Laboratorium Badań Lotniczych. Dwa lata później zostało zmienione w przedsiębiorstwo Nakajima Aircraft Company, prowadzone przez inżyniera Chikuheia Nakajimę i będące pierwszym prywatnym przedsiębiorstwem z tej branży w Kraju Kwitnącej Wiśni. Ta firma była jednym z głównych





Chikuhei Nakajima

dostawców samolotów dla japońskiej armii podczas drugiej wojny światowej.

Po wojnie przedsiębiorstwo przeszło restrukturyzację, najpierw zamienione w Fuji Sangyo Co. Ltd., a następnie podzielone – zgodnie z ówczesnymi przepisami wdrożonymi przez aliantów – na dwanaście małych firm. Pięć z nich połączyło się w 1953 roku i utworzyło koncern, którego nazwę pamiętamy do – Fuji Heavy Industries (którego nazwę w 2017 roku zmieniono na Subaru Corporation).

Dział lotniczy FHI, a potem Subaru, przez lata pracował z sukcesami – i tak zresztą dzieje się do dziś. Dywizja Aerospace odpowiada np. za budowę lekkiego, cztero-miejscowego samolotu jednosilnikowego Fuji FA-200 Aero Subaru

oblatanego w 1965 roku i produkowanego do 1986 roku. Konkurował np. z Cessną 172. Od 1973 roku firma współpracuje z Boeingiem, a także z innymi, czołowymi producentami (w tym z Airbusem). W zakładzie Handa w prefekturze Aichi stworzono już m.in. elementy do Boeingów 777 i 777X. Szczególnie istotne z naszego punktu widzenia są jednak części, które montowane są w Boeingach 787, czyli w Dreamlinerach – bo takie maszyny służą we flocie LOT-u.



Subaru odpowiada za produkcję środkowej sekcji kadłuba 787. To pierwszy odrzutowiec na świecie, który wykorzystuje w swojej konstrukcji materiały z kompozytów na tak szeroką skalę, a firma brała udział w jego projekcie od wczesnego etapu. Produkowany w Japonii element to fragment samolotu, w którym m.in. przechowywane jest paliwo. Dlatego tak ważne jest, by

część charakteryzowała się niezwykłą szczelnością i wytrzymałością na uszkodzenia mechaniczne. Wyprodukowano już zdecydowanie ponad 1000 takich sekcji do 787, a łączna liczba środkowych sekcji kadłuba do różnych dużych samolotów stworzonych przez markę z plejadami w logo przekroczyła 3000.

Subaru Aero współpracuje także z japońskim wojskiem, budując m.in. elementy do samolotu patrolującego tereny morskie P-1 i samolotu transportowego C-2. Firma zapewnia Japan Air Self-Defense Force wsparcie operacyjne, odpowiadając za konserwację, tankowanie i szkolenia, a także uczestniczy w rozwoju bezzałogowych statków powietrznych i dopracowywaniu istniejących systemów. Inżynierowie marki biorą udział w pracach nad rozwojem japońskich samolotów myśliwskich, patrolowych i transportowych, koncentrując się na obszarach, w których Subaru



jest szczególnie mocne – czyli na skrzydłach, części ogona i wykorzystaniu tworzyw kompozytowych. Nie ma tu akurat mowy o wprowadzaniu do maszyn wojskowych niebieskiego lakieru ze złotymi akcentami. Szkoda.

Firma działa również w dziedzinie śmigłowców. Od 1960 roku z sukcesami współpracuje z Belliem. Obecnie dostarcza maszyny UH-2 dla Japońskich Sił Samoobrony. Są wykorzystywane między innymi w ratownictwie, przy ewakuacji ludności podczas katastrof i do gaszenia





pożarów. Pierwszy prototyp oblatano w 2018 roku, a próby w służbie rozpoczęto w 2019 roku. To militarna odmiana wielozadaniowego śmigłowca Bell 412EPX, dostosowanego do wymagań japońskich sił. Charakteryzuje się mocniejszym silnikiem w stosunku do innych maszyn Bell 412, poradzi więc sobie nawet podczas naprawę trudnych, wyspiarskich warunków.

Sprzedawana jest także wersja komercyjna tego śmigłowca, czyli Subaru Bell 412EPX. Kupują go biznesmeni albo firmy zajmujące się szkoleniem pilotów. Można więc wylądować swoim Subaru... na samym szczycie wieżowca. I to nie tylko w Tokio. Poza tym marka zajmuje się produkcją części i obsługą maszyn Bella używanych m.in. przez japońską policję. Niektóre z nich mogą dać się we znaki piratom drogowym, bo mają na pokładzie radar mierzący prędkość. Dogonią nawet STI!

Już wiemy, czym lotnicza dywizja Subaru zajmuje się dziś. Jak może wyglądać jutro tego działu?

Mogli się o tym przekonać odwiedzający zeszłoroczny salon Japan Mobility Show w Tokio, a także czytelnicy „Plejad”, którzy natrafili na mój artykuł na ten temat w numerze 111. Subaru pokazało tam prototyp Air Mobility Concept, który mógł wzbic się w powietrze – przynajmniej teoretycznie. To wizja rodem z filmów science fiction, mówimy bowiem o niczym innym, jak o latającym



samochodzie. Wyglądał podobnie do aut, które znamy z dróg i zdjęć. Przykładowo jego reflektory przypominały te ze sprzedawanego m.in. w USA Subaru Ascent. Zdaniem przedstawicieli

marki prezentował wizję na temat przyszłości miejskiej mobilności i dowodził tego, że firma poszukuje „większej swobody w poruszaniu się”. Kusząca wizja – w końcu chyba każdy marzył kiedyś o tym, by ominąć korek ponad dachami.

Mówiąc o działalności działu lotniczego koncernu Subaru warto pamiętać też o ważnym „pokrewieństwie” między nim a dywizją tworzącą samochody. Mowa o silnikach typu bokser. Kochane przez klientów Forestery czy Outbacki, gwarantujące nisko umieszczony środek ciężkości i kulturalną pracę z miłym dla ucha odgłosem, od lat doskonale sprawdzają się także w lotnictwie. Są tam cenione m.in. za świetne wyważenie i kompaktowe rozmiary. Doświadczenia dwóch działów firmy przenikają się, a odkrycia i wnioski wypracowane przez inżynierów tworzących samoloty trafiają także potem do aut. Pomyślcie o tym, gdy jutro rano wsiądziecie do swojego samochodu – w pewnym sensie ma on lotniczy rodowód!

•••

KULTURA W RUCHU DROGOWYM /CZ.2/

Kontynuuję temat zachowań w ruchu drogowym mających na celu dostrzeżenie i docenianie potrzeb wszystkich uczestników ruchu drogowego. Współpraca na drogach da wszystkim dużo satysfakcji, a przede wszystkim przyniesie wzrost płynności ruchu i – co najważniejsze – bezpieczeństwa.

W poprzednim numerze „Plejad” zapowiedziałem, że rozwinę temat przestrzegania przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do kultury jazdy kierowców. Znaczeniu właściwego, skrupulatnego używa-

nia kierunkowskazów poświęciłem w poprzednim artykule mnóstwo miejsca. Teraz o innych aspektach.

Odstęp od poprzedzającego pojazdu

Z tym tematem nierozzerwalnie łączą się przepisy o właściwym

odstępie. Ma być bezpieczny i na „ekspresówkach” oraz autostradach nie mniejszy niż połowa rozwijanej prędkości w przeliczeniu na metry. Niestety naciskanie na zrobienie miejsca lub ponaglanie do przyspieszenia łączy się



z niebezpiecznym, niewłaściwym odstępem, wyrażającym się jakże często podjechaniem do tylnego zderzaka pojazdu poprzedzającego. Przecież tu nasuwa się bezpośrednio porównanie do kogoś, kto rozpycha się np. w kolejce lub przy wejściu bądź wyjściu. Kogoś takiego – znów łagodnie – nazwalibyśmy niekulturalnym. Jeżdżący w taki sposób kierowcy nie chcą sobie zdać sprawy z tego, że zachowania takie są z jednej strony niebezpieczne, a z drugiej po prostu – użyję mocnego określenia – chamskie.

Ustawienie do skrętu i zachowanie na skrzyżowaniach

Jeśli skrupulatnie nie zajmujemy miejsca, które przepisy przewidują przy zmianie kierunku jazdy, to blokujemy innych. Niestosowanie przepisów przekłada się bezpośrednio na brak drogowej kultury. Jeśli kierowca ustawi swój pojazd, np. do skrętu w lewo, nieprecyzyjnie, to obok niego nie przejedzie inny pojazd wielośladowy. Podobnie będzie, jeżeli wjedziemy na skrzyżowanie bez możliwości kontynuowania jazdy – zablokujemy innych. Z tą różnicą, że wówczas nie przejedzie nikt,

Naciskanie na zrobienie miejsca lub ponaglanie do przyspieszenia łączy się z niebezpiecznym, niewłaściwym odstępem, wyrażającym się jakże często podjechaniem do tylnego zderzaka pojazdu poprzedzającego.

w żadnym kierunku. Często cierpią setki pasażerów tramwaju lub autobusu, jeżeli kierujący tymi pojazdami trafią na nieodpowiedzialnie wjeżdżającego na skrzyżowanie „bloke- ra”. Takie zachowania są więc nie tylko nieprzepisowe, ale bezpośrednio utrudniające współpracę uczestników ruchu, a nazywając rzecz dosadniej – egoistyczne i ponad wszelką wątpliwość – niekulturalne.

Zmiana pasa ruchu

Są kierowcy, którzy widząc niewielką lukę na pasie ruchu, na który pragną wjechać, włączają



○ ● ○

kierunkowskaz i równocześnie bez pardonu wjeżdżają w tę lukę. Bez uprzedniego poinformowania o zamiarach (kierunkowskaz jedynie potwierdza to, co wykonują kierownicą) zmuszają innych do hamowania celem uniknięcia kolizji lub wypadku. To także wyczerpuje znamiona zachowania pozbawionego cech kultury w ruchu drogowym.

Niedozwolona rozmowa przez telefon komórkowy

To, że rozmowa przez telefon komórkowy trzymany w ręce podczas kierowania każdym pojazdem jest zabroniona, wydaje się powszechnie znane. Właściwie prawie powszechnie, bowiem są jeszcze tacy kierowcy, którym wydaje się, że mogą prowadzić rozmowę, jeśli nie trzymają telefonu przy uchu, lecz tak, jakby trzymali w ręce np. zapiekankę. Tu przypomnę odpowiedni zapis w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Art. 45 ust. 2 pkt 1 brzmi: „Kierującemu pojazdem zabrania się korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę”. Zwracam uwagę, że kie-

rujący to oczywiście również rowerzysta i użytkownik hulajnogi elektrycznej.

Niestety mimo – prawie – powszechnej znajomości tego przepisu w bardzo wielu przypadkach jest łamany, bowiem wielu kierujących stara się uwolnić z tego obowiązku pod byle pretekstem. A to, że tylko kilka słów, a to, że droga jest pusta i nic się nie stanie itp. Nigdy nie powinniśmy ulec podobnemu myśleniu. W każdym samochodzie nie starszym niż 8, 7 lat podłączenie do jego systemu audio to kwestia kilku kliknięć w czasie kilkunastu sekund. Trzeba tę czynność wykonać przed rozpoczęciem jazdy, sparowanie telefonu z pojazdem pozostanie na zawsze. Jeśli posiadamy starszy samochód, nienależący do segmentu premium, lub samochód bardzo leciwy, należy używać słuchawki bezprzewodowej, względnie wyposażyć samochód w uchwyt na telefon i rozmawiać przez głośnik telefonu, choć to ostateczność, bo może być problem z właściwą wzajemną słyszalnością. Każde użycie telefonu w inny sposób podczas jazdy zagraża bezpośrednio kierującemu, jego pasażerom i wszystkim innym osobom

Niestety wciąż są jeszcze tacy kierowcy, którym wydaje się, że mogą prowadzić rozmowę, jeśli nie trzymają telefonu przy uchu, lecz tak, jakby trzymali w ręce np. zapiekankę.

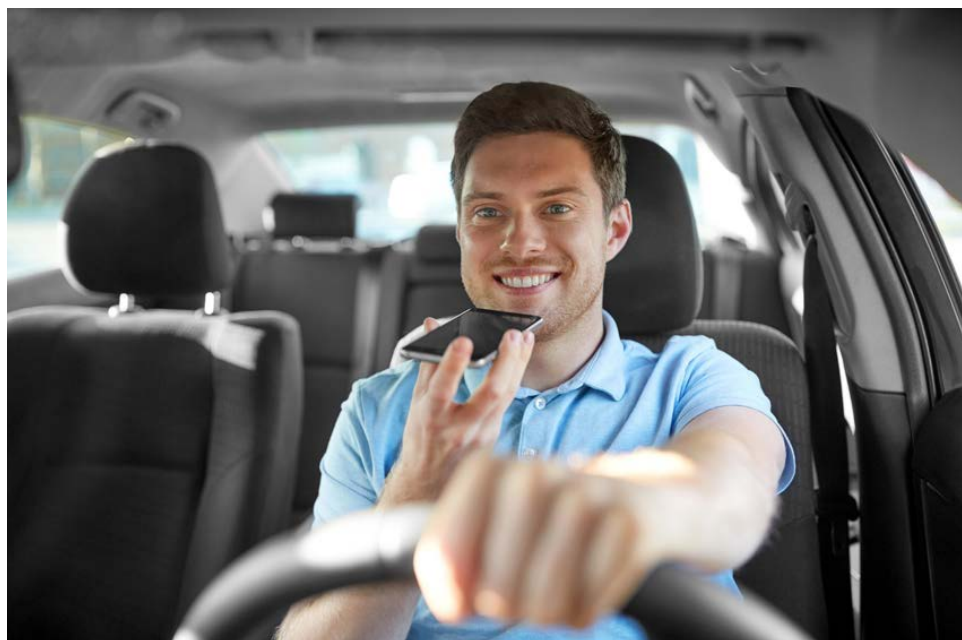
znajdującym się na drodze – nie jest to wyświechtane stwierdzenie. Jednak nie niebezpieczeństwo, ale kultura, współpraca w ruchu drogowym jest tematem artykułu. Otóż niedozwolone używanie telefonu jest wyrazem braku kultury. To trochę tak, jakbyśmy odebrali albo zainicjowali rozmowę telefoniczną w trakcie spektaklu teatralnego. To lekceważenie innych uczestników ruchu, skutkujące stwarzaniem niebezpieczeństwa, nadto uniemożliwiające współpracę lub co najmniej ograniczające postrzeganie potrzeb współuczestników ruchu.

Podobnie prowadzenie rozmowy przez pieszych z telefonem przy uchu podczas przekraczania jezdni to nie tylko wykroczenie i stwarzanie niebezpieczeństwa, to lekceważenie kierowców. Tak zachowującego się pieszego trudno uznać za przygotowanego do przekroczenia jezdni i skłonny do współpracy z kierowcami. O formule współpracy pieszych i kierowców dotyczącej przekraczania jezdni przejściem dla pieszych napiszę na zakończenie tego artykułu.

Współpraca z kierowcami autobusów miejskich i szkolnych

Przepisy są jednoznaczne. Cytuję (podkreślenia autora niniejszego artykułu): „Kierujący pojazdem, zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym, jest obowiązany zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierowcy autobusu (trolejbusu) włączenie się do ruchu, jeżeli kierowca takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię”.

„Kierujący pojazdem, zbliżając się do miejsca postoju autobusu szkolnego, jest obowiązany zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierowcy tym autobusem wjazd





na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu, o ile sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru”.

Niestety, jakże często, szczególnie kierowcy udają, że nie widzą kierunkowskazu włączonego przez kierowców takich autobusów i jakby nigdy nic jadą dalej. Czy jest to świadectwo porozumienia, współpracy na drodze, kultury? Pytania oczywiście retoryczne. Lekceważymy nie tylko kierowcę autobusu. Lekceważymy wszystkich przewożonych tym autobusem pasażerów.

Naruszanie linii ciągłej

Mam na myśli przede wszystkim pojedynczą linię ciągłą, bowiem naruszenie linii ciągłej podwójnej i jazda „pod prąd” przekracza kategorię kultury drogowej.

Powinniśmy mieć pewność, że w miejscu, w którym występuje linia ciągła, nikt nie zastępuje zmiany pasa ruchu. Niestety wielokrotnie daje się zaobserwować sytuacje, w których „źli sąsiedzi” (mam na myśli jadących sąsiednim pasem ruchu) zaskakują nas zmianą pasa pomimo występującej linii

ciągłej, w imię swoich egoistycznych interesów, lekceważąc przepisy i innych kierujących. I proszę, żeby Ci, którym zdarzyło się tak postąpić, nie tłumaczyli się brakiem znajomości organizacji ruchu w nieznanym sobie miejscu, nie tłumaczyli się spóźnionymi wskazaniami nawigacji. Te ewentualne spóźnione wskazania nawigacji to zazwyczaj brak koncentracji kierującego. Ciągłe linie należy szanować, traktować jak nieprzejezdny wysoki separator. Jest to wymóg przepisów, ale – gdyby naruszenie nie było niebezpieczne – właśnie kultury drogowej, wzajemnego szanowania się. Jeśli nie zdążyliśmy zmienić pasa ruchu i nastąpiła linia ciągła, to wrócimy na właściwy kierunek za chwilę – w kolejnym miejscu, w którym będzie to możliwe. Tyle i tylko tyle w tej kwestii.

Podsumowując, szanowanie przepisów to jednocześnie szanowanie innych uczestników ruchu. To kultura drogowa.

Muszę teraz odnieść się do innych niż kierowcy uczestników ruchu drogowego.

Często kierowcy udają, że nie widzą kierunkowskazu włączonego przez kierowców autobusów i jakby nigdy nie jadą dalej. Lekceważą w ten sposób nie tylko kierowcę autobusu, ale wszystkich przewożonych tym autobusem pasażerów.

Rowerzyści i użytkownicy elektrycznych hulajnóg

Najpoważniejsze „występki” tej grupy kierujących w zakresie braku współpracy i niedostatków kultury drogowej to:

- » jazda po chodniku – nawet jeśli dozwolona (choć jakże często jest nadużywana) – ze zbyt dużą prędkością i nieliczeniem się z gospodarzem tej części drogi, czyli z pieszym,
- » zajmowanie całej połowy jezdni zamiast stosowania przepisu o jeździe możliwie blisko prawej jej krawędzi – z uzasadnieniem, że tak jest bezpieczniej, w tym nieuprawnione, rozszerzające interpretowanie możliwości jazdy rowerzystów obok siebie,
- » zaskakiwanie innych uczestników ruchu nagłą niesygnalizowaną zmianą kierunku jazdy lub miejsca na drodze,
- » uzurpowanie sobie prawa do jazdy jezdnią, mimo że na danym kierunku istnieje droga rowerowa,
- » nieodpowiedzialnie szybka jazda drogą rowerową, zagrażająca bezpieczeństwu innych rowerzystów



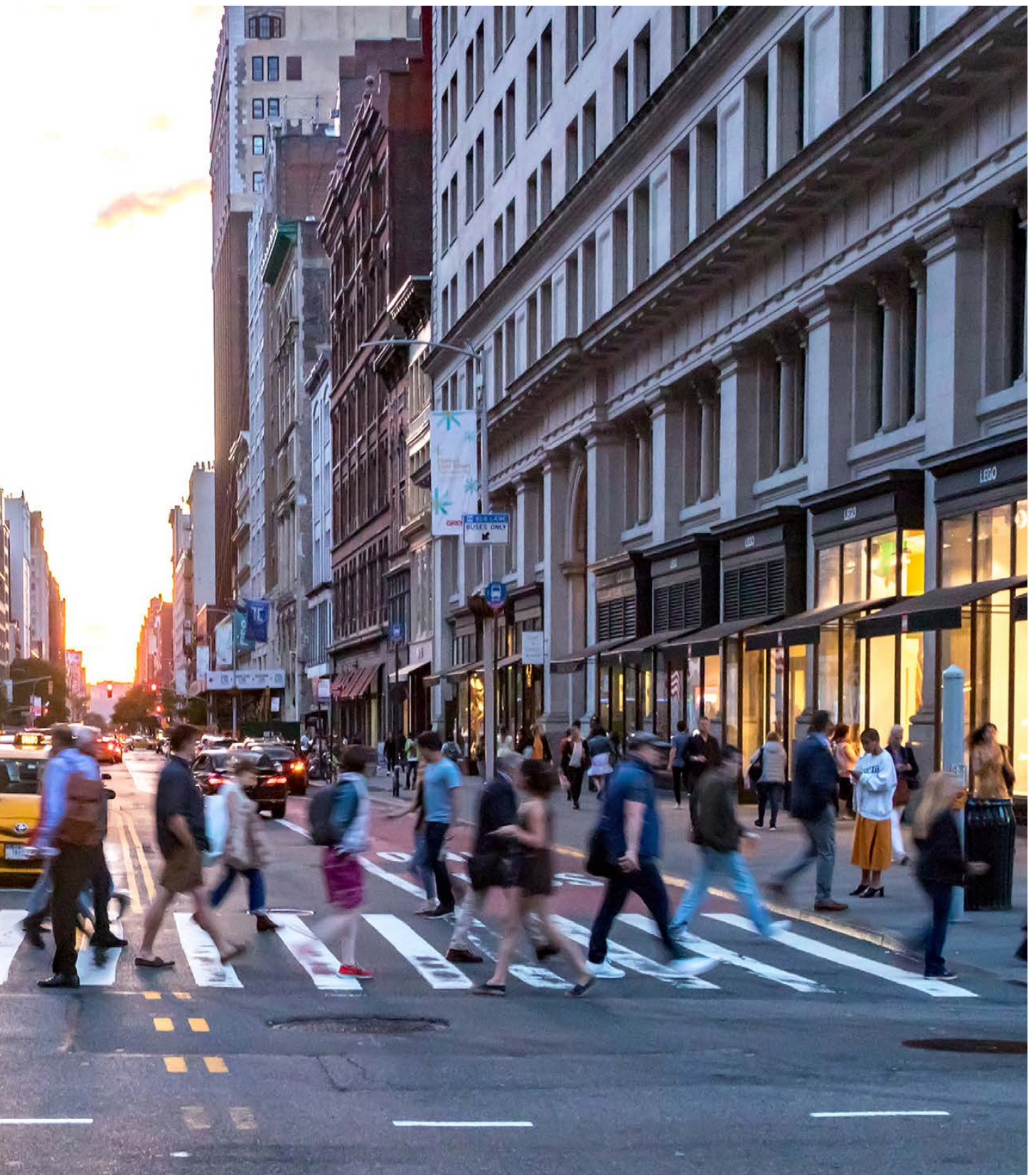
oraz pozostałych użytkowników tej drogi, a także pieszych znajdujących się w sąsiedztwie.

Piesi

Oprócz nadużywania telefonów komórkowych – o czym pisałem wyżej – głównym przejawem braku współpracy pieszych z kierującymi jest zachowanie w miejscu przejścia dla pieszych. Niejako siłowe wchodzenie na tzw. zebra, niedające kierującym pojazdami szansy na kontynuowanie jazdy, jest plagą okolic galerii handlowych czy stref uspokojonego ruchu. W takich sytuacjach poszkodowani są nawet pasażerowie tramwaju lub autobusu komunikacji miejskiej. Motorniczy lub kierowca autobusu nie może ruszyć i przejechać, ponieważ kolejni piesi, często pojedynczy, w imię swej egoistycznej potrzeby albo zamyślenia, postanawiają wkroczyć na przejście dla pieszych. A co myśleć o pieszych, którzy bezmyślnie stoją w pobliżu przejścia dla pieszych, nie mając wcale zamiaru przekroczenia jezdni? Wprowadzam tu pojęcie nieświadomego braku kultury, ale uważam to za zasadne i liczę na refleksję wszystkich. Również kierowców, którzy częstokroć stają się pieszymi. Jako kierowcy potrafią utyskiwać na pieszych, jako piesi powielają błędy, które wcześniej słusznie wytykali.

Myślę, że idealna współpraca pomiędzy pieszymi a kierującymi powinna wyglądać następująco. Kierujący, zbliżając się do przejścia dla pieszych, powinien zmniejszyć prędkość. Pieszy, zbliżając się do przejścia dla pieszych, powinien właściwie ocenić sytuację i przyjaźnie dobrać moment wchodzenia na tzw. pasy. Tak byłoby idealnie, ale kierujący powinni pamiętać, że pieszy może nie mieć takiej orientacji w ruchu drogowym, jaka wymagana jest od Was. To kierowcy powinni więc być wyrozumiali i pamiętać, że to oni przede wszystkim muszą dbać o bezpieczeństwo.





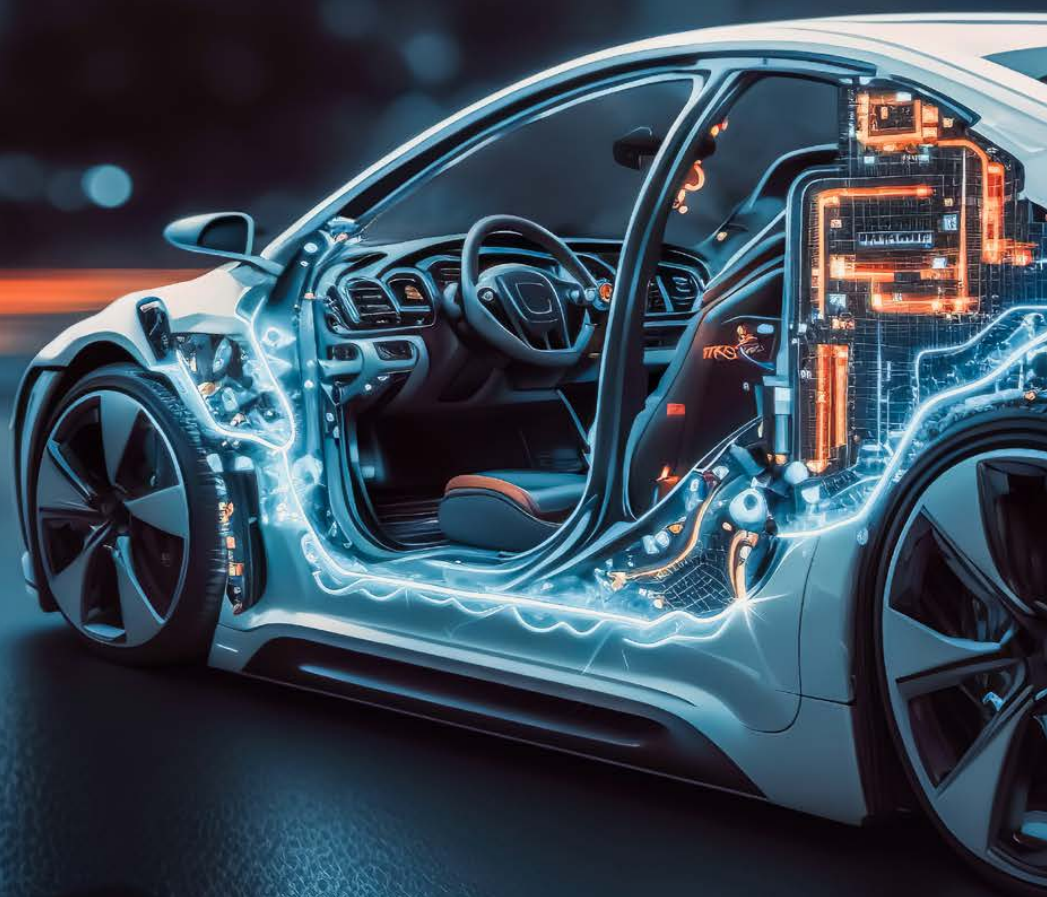
SYSTEMY (NIE)BEZPIECZEŃSTWA, CZYLI JAK WSPÓŁŻYĆ ZE WSPÓŁCZESNĄ ELEKTRONIKĄ

Żyjemy szybciej, kochamy mocniej i doświadczamy więcej. Takimi zasadami kierują się też motogiganci pod czujną kuratelą unijnych urzędników. W nowoczesnych samochodach z pewnością nie możemy narzekać na brak bodźców. Atakują nas z każdej strony. Oczywiście w trosce o nasze bezpieczeństwo. Czy tak jest w rzeczywistości?

Niedzielny poranek, sucha szosa, ledwie wyczuwalna bryza muskająca korony przydrożnych topoli. Nomen omen, jednych z bardziej niebezpiecznych drzew.

Potrafią niepostrzeżenie wtargnąć na drogę i doprowadzić do szkody całkowitej. Miejcie się na baczności. Wróćmy jednak do relaksacyjnej podróży. W naszym władaniu

współczesny samochód, zakuty we wszelkie układy elektroniczne czuwające nad bezpieczeństwem biernym i aktywnym. Skomplikowany, liczny zestaw radarów, czuj-



ników i kamer. W trybie ciągłym monitorujący wszystko i wszędzie. Wirtualni aniołowie mają oczy z tyłu głowy. Możemy czuć się zaopiekowani. Nie tylko my, lecz również ta, której obiecaliśmy dozną wierność oraz owoce miłości szczelnie wypełniające miękką wyściółkę akcesoryjnych fotelików ze sportowym logo.

Ruch minimalny. Załoga śpi, a pilot w spódnicy nawet w fazie REM nie wyczuje podprogowo, że złowieszcze demony mogą lada chwila zasiać spustoszenie. Tym bardziej że na liście wyposażenia naszego SUV-a, kombi, minivana mamy pełny zakres dobrodziejstwa inwentarza. Ba, gdyby nie

obawy o bezpieczeństwo i przede wszystkim o odpowiedzialność za wyrządzone szkody, moglibyśmy puścić kierownicę i oddać się w objęcia Morfeusza. Przecież zaawansowane oprogramowanie ma nadrzędną moc sprawczą. Czy aby na pewno?

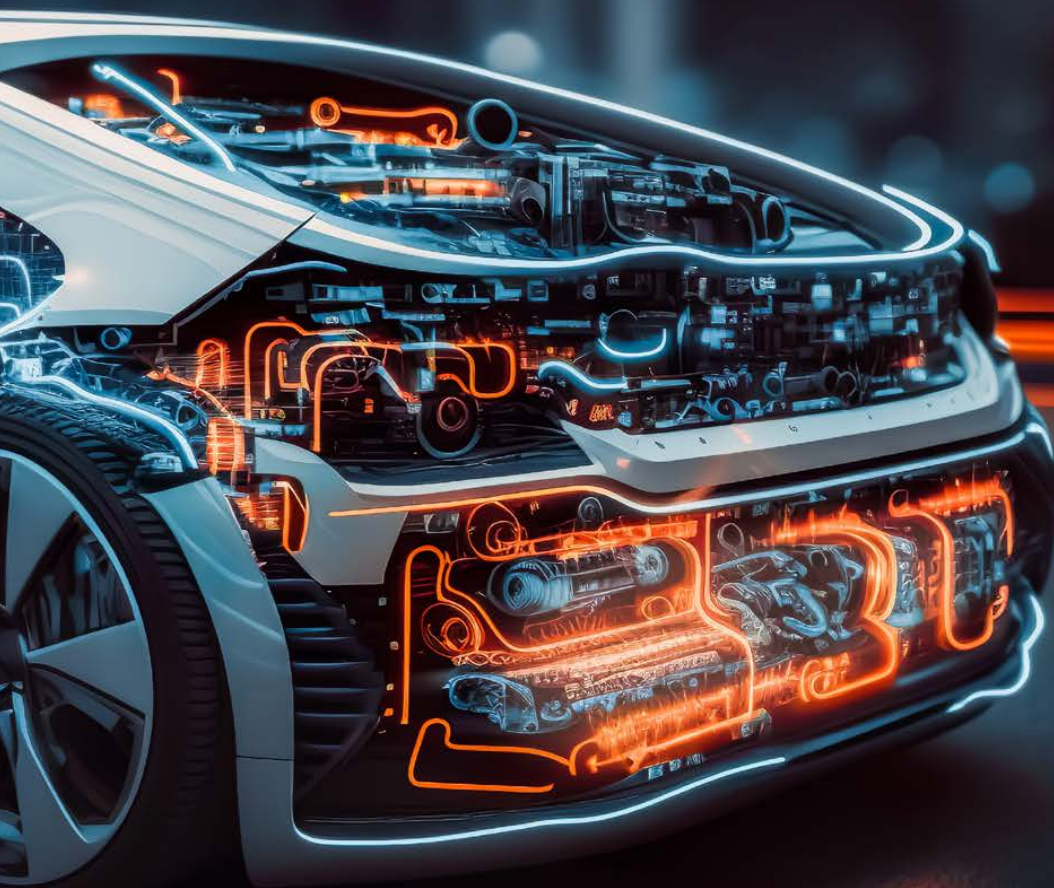
Zgubne zaufanie

Wciąż jesteśmy na pustej szosie. Szyper za sterem, kamraci w swych kojach, a słońce ledwo wznosi się na horyzoncie. Dookoła ani żywego ducha, ale uzbrojenie fregaty w pełnej gotowości bojowej. Utrzymanie jednostki na zadanym torze jest. Wychwytywanie najdrobniejszych przeszkód w postaci poruszających

W naszym władaniu współczesny samochód, zakuty we wszelkie układy elektroniczne czuwające nad bezpieczeństwem biernym i aktywnym. Skomplikowany, liczny zestaw radarów, czujników i kamer. W trybie ciągłym monitorujący wszystko i wszędzie.

się wężykiem rowerzystów aktywne, a czujność głównego zawiadowcy na 20 procent. Właśnie w takich warunkach powinniśmy udać się na spoczynek do groty Madeja, ale nie zawsze jest to możliwe. Byle do najbliższego przystanku. Przecież w razie zawieruchy, armia elektronicznych ninja przybiegnie w sukurs. Niestety, obwoły i zwoje zdają się tworzyć alternatywną rzeczywistość. Potrafią dostrzec zjawy, o których mogliby pomarzyć David Duchovny i Gillian Anderson.

Wtem, na zestawie wirtualnych wskaźników wyłania się czerwona kontrolka, z głośników dobiega przeraźliwy dźwięk zarzynanego guźca (to taka świnia z Afryki),



o ●
> a samochód staje dęba. „Terrain ahead”, usłyszeli by piloci statku powietrznego. Cóż, w drogowej rzeczywistości taka sytuacja nie należy do rzadkości. Brak świadków, brak winnych, a hamowanie awaryjne odhaczone w raporcie. Szkoda, że zagrożenie okazało się mokrą konfabulacją początkującego komika z przedmieść Wałbrzycha. Dzieciom tego nie wytłumaczysz, a tym bardziej połowicy. Jeśli dowie się teściowa, warto zawnoczuć umówić się z protetykiem.

Kolejna rzecz ma się z pewnym chwytem koła sterowego. Każdy przedszkolak wie, że wolant trzymamy oburącz, niezależnie od zewnętrznych komunikatów. Chyba że zawibruje telefon albo wydarzy się inna, równie absorbująca sprawa. W końcu nie wszystko kręci się wokół innych statków kołowych i strzępka masy bitumicznej zalewającej przestrzeń między topolami. Dajcie żyć! Każdy ma prawo do prywatności. Powiadomienie należy sprawdzić osobiście. Gdyby trafiło w niepowołane ręce, mogłoby skończyć się tragicznie. Nie zapominajmy, że radzieccy naukowcy szacują, że statystyczne rozwody kosztują do trzech razy więcej niż stawianie na ślubnym kobiercu. Kontrola najwyższą formą zaufania, jak mawiał onegdaj nasz krajanie ze wschodnich rubieży.

Chwila nieuwagi i lądujemy w rowie. Od czego jest jednak system utrzymania auta w zadanym pasie ruchu. Wykrywa linie nawet wtedy, gdy nie są widoczne sokolim okiem. Przejmie stery i możemy podążać dalej na skraj tęczy. Gorzej, jeśli centrum zarządzania kryzysowego uzna niedostatek koncentracji kierującego. Pamiętamy, że wiele dróg jest zaledwie mglistym wspomnieniem asfaltowej wysiółki. Krater kraterem pogania krater (witamy w Łodzi i Bytomiu), a na 20-calowych obręczach ze stopów lekkich widnieje cienka warstwa sprasowanej gumy. Chcemy gwałtownie w lewo,

a na kole sterowym opór niczym podczas przemarszu wojsk Napoleona na Wschód. Zderzenie nieuniknione. Ostra krawędź ubytku w asfalcie na głębokość łokcia rozrywa gumę na wzór i podobieństwo szarpnięcia żarłacza błękitnego. Przymusowy postój. Zbożowa kawa, nikotynowa inhalacja i ogórek małosolny. Laweta już za rogiem (będzie za trzy godziny), bo pianka naprawcza nie podołałaby prawu serii.

Kamery zamiast lusterek niczym jutrzeńka

Lusterka to nie tylko przyrządy do podziwiania własnej tężyzny fizycznej i mocy makijażu. Czasem możemy też w nich dostrzec, co dzieje się za naszymi plecami i sprawdzić, czy nie otrzymamy aluminium o krawężnik. Szkoda również byłoby poharatać kołpaki nabyte drogą promocji w pobliskim dyskoncie. Nie zawsze jednak jest to możliwe. Są marki, gdzie w opcji znajdziemy elektroniczne odpowiedniki. Zazwyczaj wymagające sówitej dopłaty. Klikamy, bo na biednego w końcu nie trafiło. Sąsiada musi skreślać w kroku.

Dodatkowe wyświetlacze świadczą o statusie społecznym, finansowym i przynależności do honorowych kombatantów trzymających władzę nad osiedlową grupą dygnitarzy. Wyżej wylądować się nie da. Space X to przedszkole i pełna amatorka.

Nie patrzymy przez brudną szybę, tylko wprost na pachnący dobrą parafią ekran. Dotykowo regulujemy kąt wychylenia, nachylenia, natarcia i zejścia. Sąsiada aż mierzwi w trzewiach, gdy mówimy o tym na sobotnim grillu, dumnie dzierżąc w dłoni wygazowaną puszkę szlachetnego trunku. Sami nie wiemy tylko, że problem leży u podstaw. Jak w „Szyfowych pracach”. Właściwie to do tego ustrojstwa przyzwyczać się nie da. Łatwiej w trasie, trudniej w gęstym ruchu zatłoczonej po brzegi

Tradycyjne rozwiązania są najlepsze. Analogowy zegarek Casio z melodyjką, paczka zapalek Czechowickich, tyk wody z sokiem malinowym.

aglomeracji. Widzimy tyle, co piloci rządowego samolotu lądującego w gęstej mgłę, a licho nie śpi. Betonowy słupek, krawężnik, markotowy wózek czy maszyna kosząca trawę niedbale porzucona na podjeździe. Tragedia murowana, a upokorzenie na oczach pobratymców z sąsiednich kamienic może być traumą nie do wyleczenia. Niemniej



współczesna medycyna sprawia, że z zespołem stresu pourazowego można żyć.

Z drugiej strony, po co się narażać? Tradycyjne rozwiązania są najlepsze. Analogowy zegarek Casio z melodyjką, paczka zapalek Czechowickich, łyk wody z sokiem malinowym z ulicznego saturatora i możemy ruszać w nieznane.

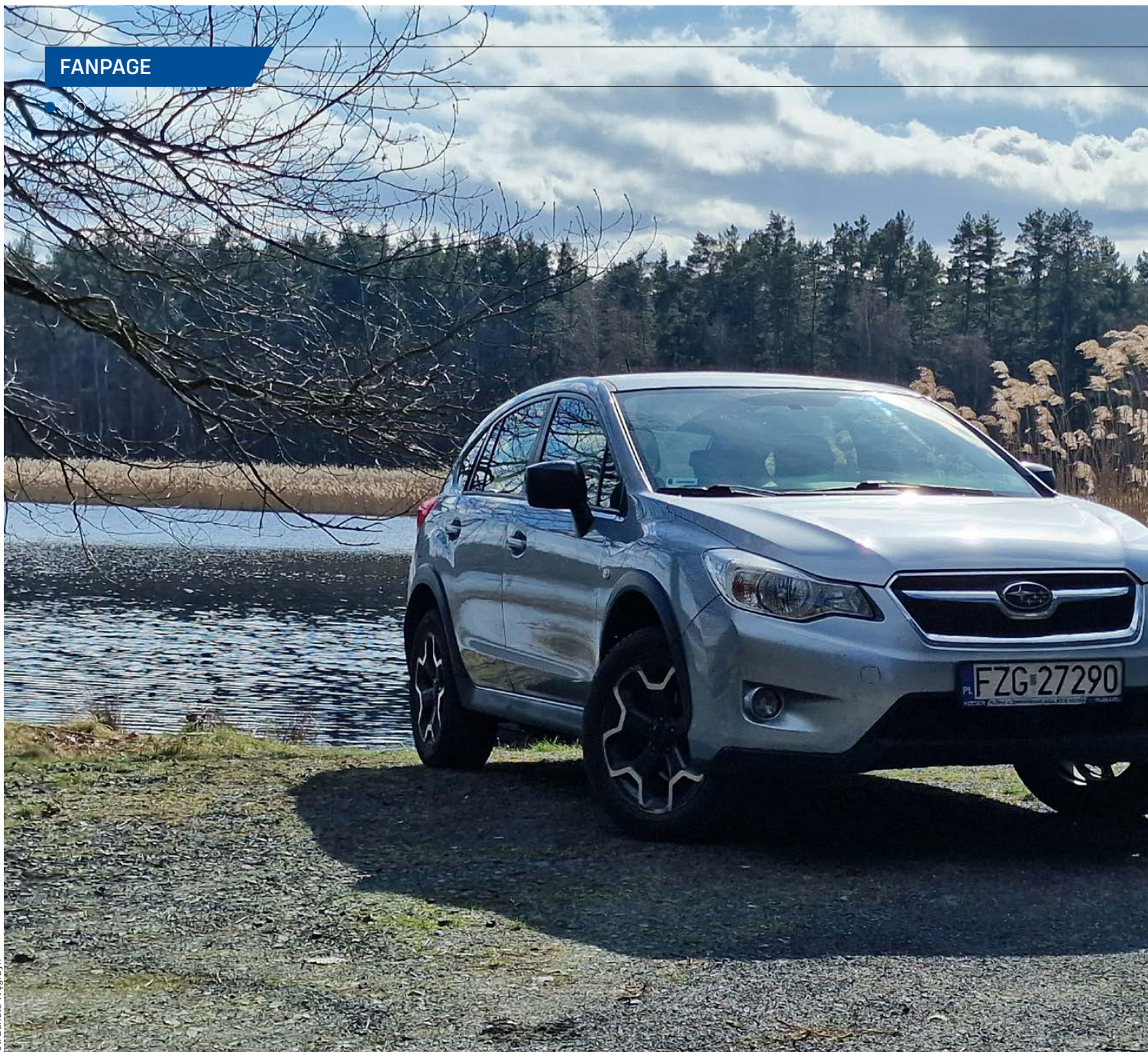
Patrzeć na świat przez duże, klasyczne lustra generujące ledwie słyszalny szum powietrza. Poświęcenie bywa przereklamowane i niebezpieczne.

Jeździć, obserwować

Demonizuję, owszem. Elektronika potrafi pomóc w podbramkowej sytuacji. Ufajmy, ale kontrolujemy.

Zanim wsiądziemy do upragnionego, wychuchanego nowego samochodu, dobrze sprawdzimy oferty. Wybór otwiera oczy i poszerza perspektywę. Jedni przykładają się bardziej, inni mniej. Musimy się nauczyć wspólnego bytu z systemami wsparcia, ale nie możemy zapominać o sile własnych umiejętności. To w nich tkwi moc!





fol. Danuta Węgrzyn



fol. Jakub Janda



fol. Hubert Jakobowski





Włosna, włosna, włosna, ach to Ty! Zapewne większość z czytelników „Plejady” zna na pamięć tekst tej piosenki, która dobrze oddaje powiew świeżości i optymizmu, jaki niesie ze sobą ta pora roku, przez wielu uważana za najpiękniejszą. Włosna to także nowe wyzwania i konieczność zrobienia porządków po zimie.

Idzie nowel! Pomimo iż sama zmiana pór roku w kalendarzu jest czysto symboliczna, to przyroda nie pozostaje na te zmiany obojętna i wiosenne eskapady dają zupełnie inne emocje i doznania.

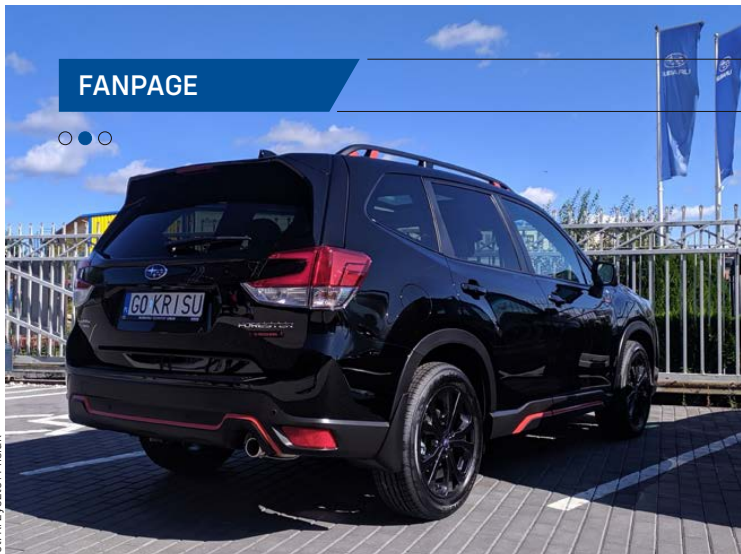


foto: Julia Adamska



foto: Gracjan Włczak

foto: Michał Marchański



fot. Krzysztof Miśluk



fot. Marcin Górski

Wiemy, że samochody spod znaku Plejad są wprost stworzone do eksplorowania dzikiej przyrody, jazdy po bezdrożach i że lubią się porządnie ubrudzić. Ale jak po burzy zawsze wychodzi słońce, tak po błotnej kąpieli – czas na prawdziwe motoryzacyjne SPA! Ponieważ wiemy, że nasi fani wprost uwielbiają, kiedy ich Subaru lśni jak diament, postanowiliśmy ich zaprosić na naszym fanpage'u do wzięcia udziału w konkursie fotograficznym „Wyzwanie czyste Subaru!”.

Wybór laureatów spośród imponującej liczby nadesłanych zdjęć stanowił nie lada wyzwanie! Autorzy zwycięskich i wyróżnionych fotografii sprostać również musieli drugiemu wyzwaniu, jakim była odpowiedź na pytanie konkursowe: „Co dla Ciebie jest najważniejsze w utrzymaniu zadbanego samochodu?”.



fot. Jolanta Matuszek

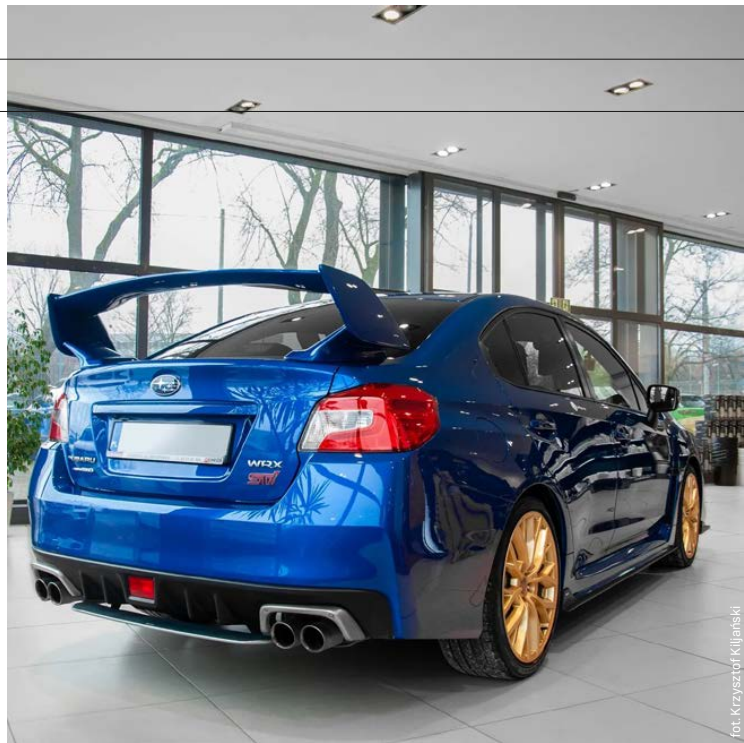


foto: Krzysztof Kujawski



PLEJADY

foto: Michał Brdys

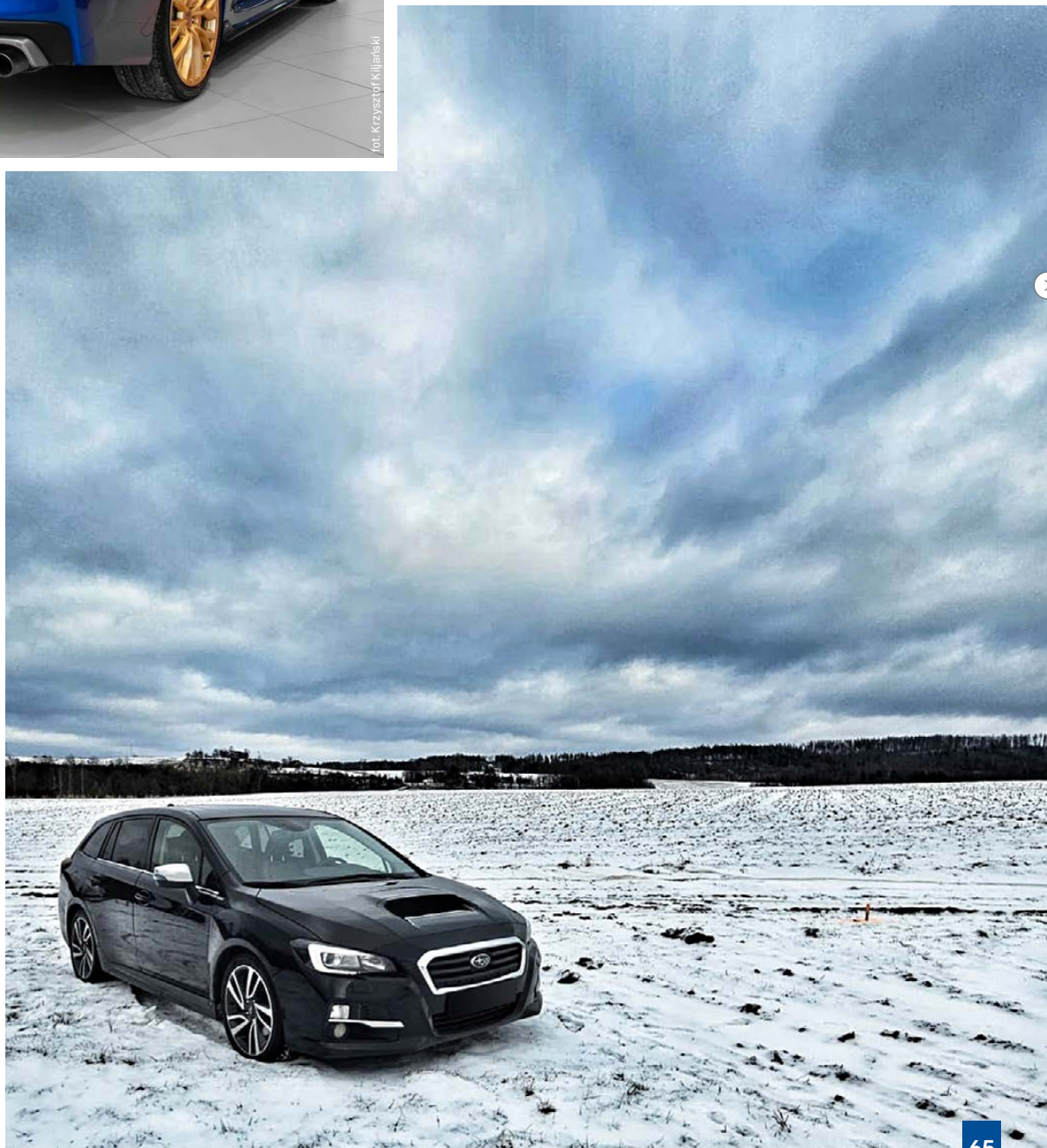
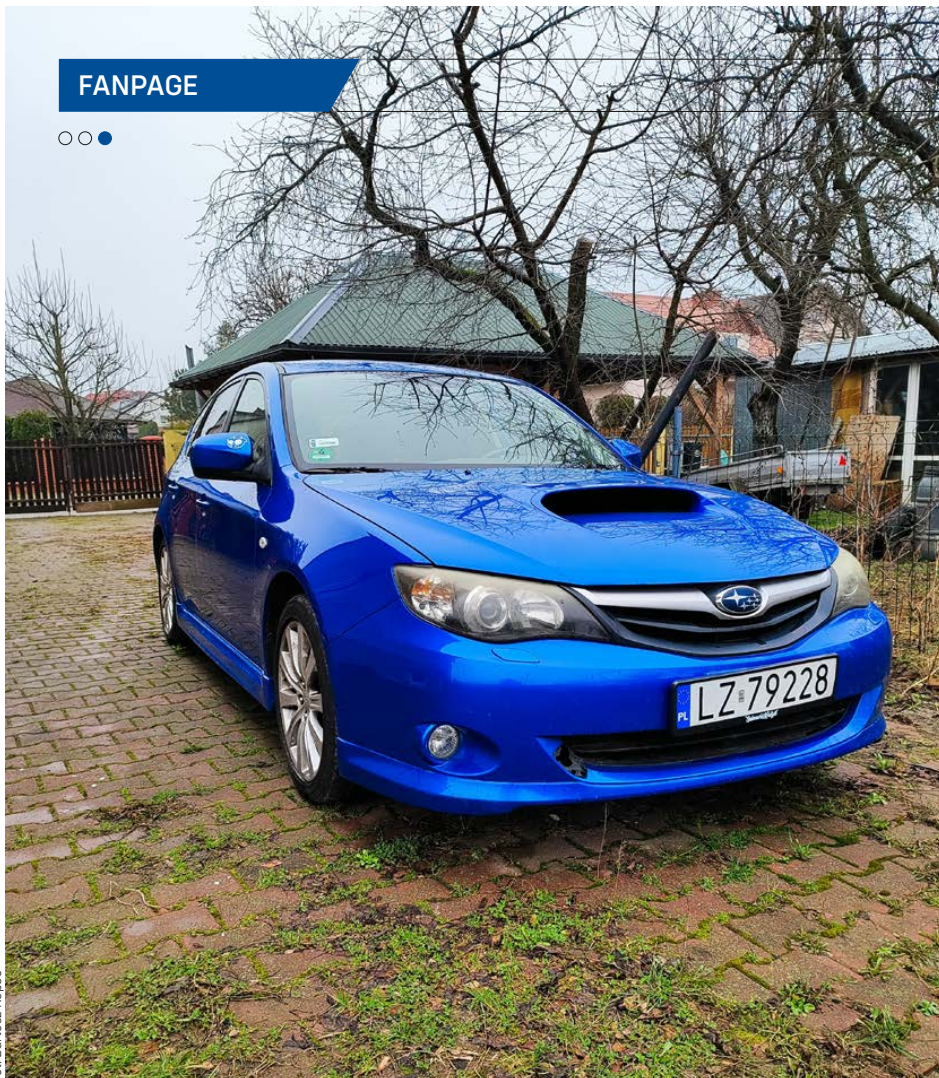


foto: Michał Kowalczyk



fot. Bartosz Repeć

Przedstawiamy laureatów konkursu oraz wyróżnione prace, jednocześnie dziękujemy wszystkim uczestnikom konkursu.

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



fot. Tomasz Dąbrowski

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**

Zdjęcie na okładce:

Jan Cetera

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





SUBARU

ZADBAJ O BEZPIECZNE LATO Z SUBARU!



Dokonyjemy kontroli kluczowych dla bezpieczeństwa układów Twojego Subaru, a jeśli zajdzie potrzeba, bezpłatnie wymienimy zużyte elementy ciernie układu hamulcowego. Zapłacisz tylko za oryginalne części, aby Twoje Subaru pozostało japońskie.



Akcja jest prowadzona przez Autoryzowane Serwisy Subaru w terminie **od 6 maja do 15 czerwca 2024 r.** Kontrola objętych akcją pozycji jest wykonywana w promocyjnej cenie **199 zł brutto** (w przypadku zlecenia napraw uszkodzeń ujawnionych w wyniku kontroli opłata za kontrolę zostanie zwrócona w formie bonu rabatowego do wykorzystania przy zapłacie za kolejną usługę w tej ASO Subaru).

UWAGA: Zakres czynności kontrolnych wykonywanych w ramach BLzS nie zastępuje przeglądu okresowego i nie może być odnotowany w rejestrze przeglądów w *Księżce gwarancyjnej i obsługi serwisowej*.

*szczegółowy zakres czynności kontrolnych dostępny jest w Autoryzowanych Serwisach Subaru i na stronie [subaru.pl](https://www.subaru.pl)

SUBARU SOLTERRA

ELEKTRYCZNY SUV 4x4



teraz za **198 048,78 zł***

lub w atrakcyjnych ratach od **1395,62 zł netto miesięcznie****

Zapytaj o ofertę dealera Subaru. Listę autoryzowanych salonów Subaru znajdziesz pod adresem: dealerzy.subaru.pl



*Realna cena nabycia przez podmiot będący podatnikiem VAT bez udziału finansowania zewnętrznego po odliczeniu 50% VAT. Dotyczy modeli z rocznika 2023 w najwyższej wersji wyposażenia. Liczba samochodów ograniczona.

**Powyższą kalkulację przygotowano dla samochodu o wartości 200 325,20 zł netto, umowy zawieranej na 47 miesięcy, przy 45% wpłacie własnej, w oparciu o stałą stawkę 9,44%, wyznaczoną na dzień 4.04.2024 r. Wartości opłat należy powiększyć o podatek VAT wg aktualnej stawki. Propozycja nie jest ofertą w rozumieniu kodeksu cywilnego i może ulec zmianie.



SUBARU

SUBARU
ZALECA
PRODUKTY



warta.

