



Finansowanie pojazdów

# Od 25 lat napędzamy Twój biznes

Dziękujemy, że jesteś z nami!



61 850 35 25



santanderleasing.pl  
ebok.santanderleasing.pl

 **Santander**  
Leasing

**25** lat

NR 118 (1/2025)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

 SUBARU

# PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY

**ŻADEN DZIEŃ NIE MOŻE BYĆ PORAZKĄ**

– ROZMOWA Z JANUSZEM JANCZEWSKIM

MODELE

**KONIE KONIOM NIERÓWNE**

PODRÓŻE

**BRETANIA, CZYLI JESZCZE DALEJ NIŻ ZACHÓD**

CIEKAWOSTKI

**SUBARU PRODUCENTEM NAJBARDZIEJ  
NIEZAWODNYCH SAMOCHODÓW**

ISSN 1897-1989

MARZEC 2025

03 >



9 771897 198507



# SUBARU SOLTERRA ELEKTRYCZNY SUV 4x4



Już od **139 000 zł brutto\***  
lub w atrakcyjnych ratach  
**999,78 zł netto miesięcznie\*\***

Zapytaj o ofertę dealera Subaru. Listę autoryzowanych salonów Subaru znajdziesz pod adresem: [dealerzy.subaru.pl](https://dealerzy.subaru.pl)



\*Realna cena nabycia z programem „NaszEauto”. Liczba samochodów ograniczona. Dotyczy rocznika 2023.

\*\*Cena w promocyjnej ofercie leasingu. Liczba samochodów ograniczona. Dotyczy rocznika 2023.

Propozycja nie jest ofertą w rozumieniu kodeksu cywilnego i może ulec zmianie.



SUBARU  
ZALECA  
PRODUKTY



NA POCZĄTEK

PLEJADY

## ZIELONE SUBARU NA WIOSNĘ

Kiedy wiosna wystrzeliła pierwszymi pąkami magnolii, krzewy forsycji żółcią przełamują pozimową szarość, górcy „turyści” rozdeptali pierwsze tatrzańskie krokusy, a Biało-Czerwoni włączyli w serca kibiców nikłą nadzieję na udział w mundialu, my – cali na zielono – powracamy do Państwa po dłuższej przerwie.

Subaru od lat stawia na innowacje zmierzające ku bardziej ekologicznemu i zrównoważonemu podejściu do motoryzacji. Teraz z powodu dbałości o przyszłość naszej planety postanowiliśmy także zmienić harmonogram wydawniczy naszego magazynu – „Plejady” będą się ukazywać jako kwartalnik. Chcemy w ten sposób zmniejszyć nasz wpływ na lasy i naturalne zasoby – mniejsza liczba wydanych numerów oznacza mniejsze zużycie papieru, zmniejszenie śladu węglowego. Wierzymy, że zmiana ta pozwoli nam jeszcze lepiej dostosować się do współczesnych wyzwań ekologicznych i będzie kolejnym krokiem naszej firmy w stronę społecznej odpowiedzialności biznesu.

To nie koniec zielonych wiosennych przedsięwzięć naszej marki. Dla miłośników Subaru wiosna to doskonały czas na podróż w nieznaną – na odkrywanie nowych zakątków, na cieszenie się przestrzenią i eksplorowanie natury. Zanim wyruszą Państwo w kolejne podróże, stwarzamy okazję, by także Państwo mogli zadbać o środowisko i stać się częścią motoryzacyjnej przyszłości – wkroczyć w erę elektromobilności. Model Subaru Solterra – pierwszy elektryczny SUV ze stałym napędem na wszystkie koła, który w idealny sposób łączy nowoczesność, ekologię i wyjątkowe możliwości terenowe – teraz

dostępny jest w leasingu już od 999,78 zł netto miesięcznie lub od 139 000 zł brutto. Korzystając z oferty, mogą Państwo zatroszczyć się o naszą planetę i przyszłe pokolenia, a sobie zagwarantować sporo frajdy z jazdy zarówno po asfalcie, jak i nietwardzonych nawierzchniach. Więcej informacji o warunkach tych ofert i samym modelu u naszych dealerów [dealerzy.subaru.pl](https://dealerzy.subaru.pl). Liczba samochodów ograniczona, zatem zapraszamy do salonów!

Tymczasem zachęcamy do podróży po kolejnych stronach „Plejad”, bo w nich, jak zwykle, różne „zakątki” motoryzacji i wiele odsłon pasji związanych z Subaru. W cyklu *Rozmowy* wywiad z Januszem Janczewskim, człowiekiem, który codziennie podejmuje odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów samolotów, a poza pracą sporo czasu spędza za kierownicą swojego Subaru Outbacka, przemierzając europejskie drogi. W cyklu *Bezpieczeństwo* przedstawiamy *Światła w pełnym świetle*. Bohater *Pasji*, Marcin, przybliży fenomen Subaru Legacy pierwszej

generacji z doładowanym silnikiem. Cykl *Modele* prezentuje test nowego Foreстера. W *Podróżach* zapraszamy na rodzinną wyprawę Subaru XV do Bretanii. W *Historii* wracamy do lat 80. i 90., by przyrzeć się prototypom Subaru, które wyznaczyły kierunek rozwoju marki na kolejne dekady. W cyklu *Przepisowo* zamykamy „Złotą piętnastkę”, czyli serię artykułów o przepisach określających, jak powinniśmy zachowywać się wobec pieszych, rowerzystów i innych uczestników ruchu drogowego. *Felieton* demaskuje kolejne błędy i przywary, jakie Polacy popełniają podczas podróży samochodowych. Wydanie zamyka „Pocztówka z ferii z Subaru”, czyli prezentacja najpiękniejszych zimowych wspomnień naszych czytelników.

Wiosna to czas nowych początków. Tegoroczna niech będzie w kolorze nadziei. Zanim przyroda rozwinie całą paletę barw, „zagrajmy wspólnie w zielone” – za sprawą „Plejad” i Subaru Solterra wjedźmy w nią razem!

Zespół Subaru Import Polska





## AKTUALNOŚCI

6

## ROZMOWY

10 ŻADEN DZIEŃ NIE MOŻE BYĆ PORAŻKĄ  
– ROZMOWA Z JANUSZEM JANCZEWSKIM

## BEZPIECZEŃSTWO

22 ŚWIATŁA W PEŁNYM ŚWIETLE

## PASJE

26 MISTRZOWSKI „TURBODZIADEK”

## MODELE

32 KONIE KONIOM NIERÓWNE

## PODRÓŻE

36 BRETANIA, CZYLI JESZCZE DALEJ NIŻ ZACHÓD

## CIEKAWOSTKI

44 SUBARU PRODUCENTEM NAJBARDZIEJ  
NIEZAWODNYCH SAMOCHODÓW

## HISTORIA

48 TAK W PRZESZŁOŚCI WYGLĄDAŁA PRZYSZŁOŚĆ  
PROTOTYPY SUBARU Z LAT 80. I 90.

## NASI PARTNERZY

52 SAMOCHODEM NA ZIMOWY URLOP

## PRZEPISOWO

56 ŻŁOTA PIĘTNASTKA /CZ. 4/

## FELIETON

62 ZDEJMIJ PŁASZCZ, GŁĘBOKO ODDYCHAJ

## FANPAGE

64







## FORESTER NAJLEPSZYM RODZINNYM CROSSOVEREM

Początek lutego przyniósł nam wspaniałą wiadomość zza oceanu. Forester w amerykańskiej specyfikacji 2025 został ogłoszony „najlepszym crossoverem” w konkursie 2025 PARENTS Best Family Cars Awards. Nagrody przyznawane są w różnych kategoriach przez organizację PARENTS wybranym nowym modelom samochodów, które odpowiadają konkretnym potrzebom rodzin. Pojazdy te muszą charakteryzować się zaawansowanymi osiąganiami, bezpieczeństwem i funkcjami

gwarantującymi wygodę podróży. O wyróżnienia walczą między innymi minivany, trzyrzędowe SUV-y, samochody elektryczne i sedany. Nagradzane są również obecne na ich pokładach technologie i systemy rozrywkowe.

Celem wyłonienia zwycięzców eksperci organizacji PARENTS wzięli pod lupę ponad 180 samochodów, które poradziły sobie z branżowymi testami bezpieczeństwa. Ponad 20 modeli przeszło pomyślnie jazdy próbne i testy kompatybilności foteli samochodowych. To one zostały

uznane za bezpieczne i spełniające oczekiwania rodzin, trafiając tym samym do zestawienia najlepszych samochodów rodzinnych. Wśród nich nie mogło zabraknąć naszego Leśnika.

Pięciosobowy Forester w specyfikacji 2025 uzyskał niedawno zaszczytny tytuł Top Safety Pick+ (TSP+) w testach przeprowadzonych przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Samochód oferuje zestaw standardowych funkcji bezpieczeństwa, w tym wielokrotnie nagradzany system wspomagania

kierowcy EyeSight, zaawansowany adaptacyjny tempomat z centrowaniem w pasie ruchu i reflektory LED reagujące na działanie układu kierowniczego. Forester wyposażony jest w stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD zapewniający większą wydajność i kontrolę. O bezpieczeństwo podróżnych w tym modelu dbają dodatkowo takie funkcje jak: automatyczne hamowanie przy cofaniu, wykrywanie martwego pola z asystentem zmiany pasa ruchu, ostrzeżenie o ruchu poprzecznym

z tyłu pojazdu, a także asystent awaryjnego zatrzymywania. System Rear Seat Reminder przypomina natomiast kierowcy o konieczności sprawdzenia tylnego siedzenia, gdy tylko rozpozna, że przez nieuwagę pozostawiono na nim dziecko lub czworonożnego przyjaciela rodziny.

Forester oferuje teraz znacznie cichsze wnętrze dzięki zastosowaniu większej ilości materiałów pochłaniających dźwięki, lepszych technik spawania i dodatkowych klejów strukturalnych. W tej odstonie Leśnika

udało się poprawić tłumienie hałasu pochodzącego z panelu dachowego aż o 39%. Teksturowane akcenty wykończeniowe i ciemna podsufitka zostały zaprojektowane z myślą o maskowaniu ewentualnych zarysowań, do których może dojść na przykład podczas pakowania do samochodu różnego rodzaju ekwipunku, czy też przewożenia zwierząt. Na uwagę zasługuje fakt, że Forester oferuje naprawdę sporo miejsca w bagażniku, a po złożeniu tylnych siedzeń przestrzeń tę można zwiększyć ponad dwukrotnie.





**SBK** < **SUBARU**  
OFFICIAL SAFETY CAR

## SOLTERRA Z MISJĄ W WORLDSBK

Początek roku zaowocował kolejną ciekawą współpracą. Tym razem Subaru w Europie nawiązało ją na najbliższe trzy lata z MOTUL FIM Superbike World Championship (WorldSBK). W ramach przetomowego partnerstwa Solterra, czyli pierwszy w pełni elektryczny SUV Subaru, znajdzie się w centrum uwagi popularnych zawodów motocyklowych organizowanych przez Międzynarodową Federację Motocyklową jako oficjalny samochód bezpieczeństwa. To debiut Subaru w Europie w oficjalnym programie sportów motorowych. Po raz pierwszy także całkowicie

elektryczny pojazd został wybrany przez WorldSBK oficjalnym samochodem bezpieczeństwa.

Nawiązana współpraca to wyraz wspólnego zamierzenia obu stron do innowacji i wrażeń napędzanych adrenaliną. Jednocześnie jest ona odważnym krokiem naszej marki w przyszłość mobilności elektrycznej. Dzięki stałemu napędowi wszystkich kół i dwóm silnikom elektrycznym Solterra oferuje niezrównaną kontrolę i pewność prowadzenia w każdych warunkach. Od ocen toru poprzedzających wyścigi po szybkie reagowanie na nagłe incydenty w ich trakcie – nasz

elektryczny SUV skonstruowany został tak, aby skutecznie działać w odpowiednim czasie tam, gdzie ma to największe znaczenie. To „bezpieczne, ekscytujące i wytrzymałe” Subaru idealnie wpisuje się w wysokooktanowego ducha WorldSBK, podkreślając jednocześnie nasze zaangażowanie w konstruowanie pojazdów, które oferują unikalne połączenie przyjemności i spokoju ducha podczas ich prowadzenia.

Zaangażowanie Subaru we wspomnianą serię wyścigową będzie wykraczać również poza tor. Podczas każdej rundy WorldSBK fani Subaru, media i entuzjaści będą mieli okazję osobiście doświadczyć naszej marki. Solterra będzie

prezentowana zainteresowanym miłośnikom motoryzacji, którzy będą mogli skorzystać także zjazd testowych oraz uczestniczyć w interaktywnych pokazach zaawansowanej inżynierii Subaru.

Odnosząc się do nawiązanej współpracy, David Dello Stritto, dyrektor generalny Subaru w Europie, podkreślił, że bogate dziedzictwo wyścigowe Subaru sprawia, że mistrzostwa WorldSBK idealnie pasują do naszej marki. Partnerstwo z tą wyjątkową serią wyścigową ożywia nasze motto „Power On. Ready. Charge”, daje wyraz naszym wysiłkom na rzecz wprowadzania samochodów elektrycznych na rynek i potwierdza zaangażowanie Subaru w kształtowanie

zrównoważonej i zelektryfikowanej przyszłości naszej marki w Europie.

Francesco Valentino, szef działu handlowego i marketingowego WorldSBK, wyraził natomiast swój entuzjazm słowami: „Jesteśmy podekscytowani, że możemy powitać Subaru jako dostawcę oficjalnego samochodu bezpieczeństwa dla WorldSBK. Solterra to idealne połączenie innowacji, osiągnięć i niezawodności, co czyni ją idealnym wyborem dla naszych mistrzostw. Skupienie Subaru na dostarczaniu wysokiej jakości pojazdów idealnie wpisuje się w dążenie WorldSBK do doskonałości. Cieszymy się, że Solterra będzie wiodła i zapewni niezapomniane wrażenia na naszym torze”.

## TSP+ DLA NOWEGO FORESTERA

W ubiegłym roku informowaliśmy o świetnych wynikach Forestera w amerykańskiej specyfikacji 2024 w testach Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) przeprowadzanych według nowych zasad. Ten rok przywitał nas wiadomością o kolejnym sukcesie Leśnika, tym razem już w specyfikacji 2025. Samochód poradził sobie wspaniale z wysoko postawioną poprzeczką amerykańskiego instytutu, zyskując tytuł 2024 Top Safety Pick+ (TSP+). Eksperti IIHS docenili zapewniane przez ten model Subaru bezpieczeństwo podczas ewentualnych kolizji, a także umiejętność ich unikania i zmniejszania ich potencjalnych skutków.

Obecnie, aby zakwalifikować się do nagrody TSP+, pojazdy muszą uzyskać ocenę „dobrą” w badaniu small overlap front test i zaktualizowanym bocznym teście zderzeniowym oraz ocenę „akceptowalną” lub „dobrą” w badaniu dotyczącym zapobiegania kolizji z pieszym. Jednocześnie samochody ubiegające się o tytuł TSP+ muszą w wszystkich swoich wersjach być standardowo wyposażone w przednie reflektory, które podczas weryfikacji zaskubują na notę „akceptowalną” bądź „dobrą”. Ponadto wymagana jest ocena „akceptowalna” lub „dobra” w zaktualizowanym badaniu moderate overlap front test. Forester z tym zestawem wymagań poradził sobie bez problemu.

Leśnik w specyfikacji 2025 wyróżnia się nowym, eleganckim wyglądem oraz cichszym i bardziej wyrafinowanym wnętrzem. Wszystkie jego wersje wyposażone są standardowo w system wspomagania kierowcy EyeSight, zaawansowany adaptacyjny tempomat z centrowaniem w pasie ruchu i reflektory LED reagujące na działanie układu kierowniczego. Stały napęd wszystkich kół Symmetrical AWD zapewnia większą wydajność i kontrolę. Samochód oferuje ponadto szereg dodatkowych funkcji bezpieczeństwa. Są nimi: automatyczne hamowanie przy cofaniu, wykrywanie martwego pola z asystentem zmiany pasa ruchu, ostrzeżenie o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu oraz asystent awaryjnego zatrzymywania.

Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce, podsumował wyniki nowego Leśnika w testach IIHS następującymi słowami: „Forester w specyfikacji 2025 kontynuuje nasze wieloletnie zaangażowanie w dostarczanie pojazdów zaprojektowanych zgodnie z najwyższymi standardami bezpieczeństwa. Wyjątkowe wyniki Forestera w ocenach bezpieczeństwa są częścią jego historii i tego, czego nasi klienci oczekują od Subaru. Otrzymanie najwyższej oceny od IIHS to zaszczyt”.

Od 2007 roku Forester zdobył nagrodę IIHS TSP+ już 18 razy. Nie udało się to żadnemu innemu samochodowi z grupy małych SUV-ów. Co więcej, od 2013 roku marka Subaru otrzymała łącznie aż 73 tytuły TSP+. Jest to wynik lepszy od wszystkich pozostałych producentów samochodów.



●○○○○○

# ŻADEN DZIEŃ NIE MOŻE BYĆ PORAŻKĄ

## – ROZMOWA Z JANUSZEM JANCZEWSKIM

Janusz Janczewski pochodzi z Warszawy, mieszka w Jaśle, a pracuje w Mediolanie. Bez jego podpisu każdego dnia w powietrze nie mogłoby się wznieść wiele samolotów różnych linii. To on stwierdza, czy dana maszyna jest sprawna, czy może oderwać się od ziemi i unieść wysoko bezpiecznie swoich pasażerów.

Wybranego fachu uczył się latami. Cierpliwość popłaciła i dzisiaj może wybierać w ciekawych ofertach pracy. O samolotach, ich słabych i mocnych stronach oraz o tym, co może spo-

tkać nas na dużych wysokościach, wie naprawdę wiele. Na pokładach odrzutowców nadal spędza sporo czasu, a kiedy tak się nie dzieje, zapewne przemierza kolejne europejskie drogi za kółkiem Outbacka.

**Agnieszka Jama: Na czym polega Pana codzienna praca?**

**Janusz Janczewski:** Zawodowo zajmuję się utrzymaniem w idealnym stanie technicznym samolotów pasażerskich. Wykonuję obo-

wiązkowe przeglądy techniczne. Są to najbardziej podstawowe przeglądy dzienne, przeglądy tygodniowe plus dodatkowo sprawdzenia okresowe, które zleca operator, czyli użytkownik samolotu, żeby utrzymać tak zwaną zdadność samolotu do lotu. Producent mówi bowiem, że okresowo należy zamówić taką czy inną część, zweryfikować to czy tamto. My, mechanicy, sprawdzamy to, co życzy sobie sprawdzić operator. Oprócz tego samoloty, jak każde inne urządzenia, zwyczajnie się psują. Kiedy ich załogi mają jakieś wątpliwości, zapisują to, co im się nie podoba, a my musimy

się nad tym pochylić. Naszym zadaniem jest potwierdzić, czy jest to usterka, a jeśli tak, to musimy ją usunąć.

**A.J.: Skąd wzięło się Pana zainteresowanie samolotami? Czy może jako dziecko mieszkał Pan w okolicy lotniska i marzył o pracy przy takich maszynach?**

**J.J.:** To jest bardzo śmieszna historia. Tak naprawdę wychowałem się przy dworcu kolejowym i do tej pory moją wielką miłością są pociągi. *(śmiech)* Wszędzie, gdzie jestem, muszę koniecznie je fotografować, podziwiać, zwiedzać muzea kolej-

nictwa i tak dalej. Kiedy byłem dzieckiem, marzyło mi się być maszynistą pociągu. Taka prawda. Gdy miałem dziesięć, a może dwanaście lat, mama kupiła mi pod choinkę modele samolotów do sklejania. I od tego wszystko się zaczęło. Tak bardzo mnie to zainteresowało, że zacząłem zaglądać do różnych albumów, podstawowych opisów samolotów. Kiedy sklejałem dany model, chciałem jak najwięcej się o nim dowiedzieć. Pod koniec podstawówki musiałem wybrać dalszy kierunek nauki, kolejną szkołę. Nie byłem, co prawda, piątkowym uczniem, ale miałem na tyle dobre oceny, że byłem olimpijczy-





● ○ ○ ○ ○ ○

kiem z matematyki i fizyki. To otwierało mi drzwi do wielu techników, do których nie musiałem zdawać egzaminów z tych dwóch przedmiotów. W zasadzie wszystkie techniki na terenie Warszawy stały przede mną otworem. Postanowiłem wybrać nieistniejący już Zespół Szkół Technicznych PZL-WZM (Polskich Zakładów Lotniczych – Warszawskich Zakładów Mechanicznych), w którym była klasa o specjalności *budowa płatowców*. Zaaplikowałem do tej szkoły, dostałem się do niej i ją ukończyłem. Prosto z technikum udałem się do Polskich Linii Lotniczych LOT, w których akurat trwał nabór na mechaników. Tam też podjąłem pracę.

#### A.J.: Na ile lat związał się Pan z LOT-em?

**J.J.:** Początkowo pracowałem tam przez trzy lata. Następnie w 1992 roku wyemigrowałem do Australii. Spędziłem tam cztery lata i w 1997 roku wróciłem do Polski. Był to czas różnych przemian i nie mogłem od razu wrócić do LOT-u. Trwały tam zwolnienia grupowe. Udało mi się wtedy zahaczyć w innej pracy, bo trzeba było utrzymać rodzinę, ale czekałem na moment, w którym będę mógł znowu zapukać do LOT-u. Kiedy w końcu się to udało, trafiłem do działu szkolenia technicznego. Była to taka „poczekalnia”, z której następnie przeszedłem do pracy bezpośrednio przy samolotach.

#### A.J.: Czy mechanik lotniczy to wąska specjalność, czy może potrafi on naprawić w takiej maszynie dostownie wszystko?

**J.J.:** Kiedy zaczynałem pracę w 1989 roku, mechanicy lotniczy reprezentowali sześć różnych specjalności. Później wszystko tak poszło do przodu, że obecnie specjalności są tylko dwie. Kiedyś samoloty były inaczej konstruowane niż teraz. W ogóle nie było komputerów. Były wtedy oddzielne specjalności od: silników, skorupy samolotu, urządzeń radionawigacyjnych, przyrządów radiokomunikacyjnych,

systemów elektrycznych, hydraulicznych, siłowej. Teraz mamy tylko dwie specjalności – B1 i B2. B1 to samolot i jego systemy, a B2 to cała elektronika. Nie wolno jej mylić z elektryką, bo elektryka to jeden z systemów. Elektronika to natomiast bardzo wąska specjalność, to wszystkie zależności komputerów, transfer danych. Dodam, że mając specjalność B1, mogę nadal poszukiwać usterek i usuwać je w systemach informacyjnych samolotu pod warunkiem, że testy po wymianie nie wymagają oddzielnego oprzyrządowania poza

**Doświadczony mechanik, który stale usuwa usterki na danym typie samolotu, wie, że jeżeli mamy takie czy inne objawy, to najprawdopodobniej będzie to taka czy inna usterka.**

jest to prawdziwa zмога. To połamane stoliki, połamane oparcia, uszkodzone systemy pochylania oparć. Ludzie naprawdę wyczyniają z nimi cuda. To autentycznie najczęstsze usterki, z którymi się zmagamy. Co prawda nie mają one wpływu na bezpieczeństwo lotu, ale są nagminne. Poza tym różne typy samolotów mają różne pięty achillesowe. Ich usterki dają różne objawy, które nie zawsze pozwalają jednak na szybką diagnozę. To tak jak z objawami u chorego człowieka. Może nas boleć głowa, a ten ból



foto: Jan Cetera

samolotem. Jeżeli jestem w stanie wykonać testy za pomocą systemów zabudowanych na samolocie, to mogę je przeprowadzić. Jeżeli natomiast muszę posłużyć się systemem testowym z zewnątrz, to tego nie wolno mi już zrobić.

#### A.J.: Z jakimi usterekami spotyka się Pan najczęściej? Co w samolotach psuje się najczęściej?

**J.J.:** Fotele pasażerskie!

#### A.J.: One tak często się psują?

**J.J.:** Pasażerowie je psują. Naprawdę, nie żartuję. Dla nas

może być spowodowany różnymi czynnikami. Nie zawsze będzie to grypa. Z samolotami sprawy wyglądają podobnie. Doświadczony mechanik, który stale usuwa usterki na danym typie samolotu, wie, że jeżeli mamy takie czy inne objawy, to najprawdopodobniej będzie to taka czy inna usterka. Postępuję niejako automatycznie. Diagnozę zaczyna od spraw oczywistych. W 95% stawiana diagnoza się potwierdza. Czasami jednak można zderzyć się ze ścianą, diagnoza okazuje się błędna. Wiele zależy od typu samolotu. Jedne samoloty

częściej „chorują” na to, inne na coś innego. Jeśli chodzi o mnie, mam uprawnienia na pięć typów samolotów i mogę powiedzieć, że każdy z nich ma inną specyfikę.

#### A.J.: Jakimi zatem typami samolotów może się Pan zajmować?

**J.J.:** Posiadam uprawnienia na całą rodzinę Boeinga 737, czyli od serii Classic po MAX. Mimo że jest to jedna rodzina, na każdą generację tego samolotu, czyli Classic, Next Generation i MAX, trzeba mieć oddzielny wpis w licencji. Poza tym mam uprawnienia na Boeingi 767 i Airbusey 320 ze wszystkimi możliwymi silnikami, a jest ich cztery. Jest to istotne, bo dany typ samolotu może być wyposażony w różne silniki. Wówczas uzyskuje się licencję na typ samolotu i dany silnik. Ten sam typ samolotu z innym silnikiem wymaga oddzielnych uprawnień. Ponadto posiadam uprawnienia na wszystkie ATR-y i wszystkie ich silniki oraz na wszystkie Embraery, poza najnowszym dzieckiem tego producenta, czyli Embraerem E2.

#### A.J.: Ile czasu zajmuje nabywanie takich uprawnień?

**J.J.:** Polski Urząd Lotnictwa Cywilnego jest członkiem europejskiego nadzoru EASA, a zatem musi spełniać wszystkie wymagania w tym względzie. Generalnie nadzory wszystkich krajów Unii Europejskiej są członkami EASA i wszystkie muszą spełniać te same kryteria. Jest to dla nas ułatwieniem, bo z moją polską licencją mogę jechać do Włoch, Francji czy Szwecji i ona jest tam honorowana. Nie muszę jej za każdym razem nostryfikować. Zaczęę jednak od początku. Mechanik kończy szkołę i idzie do pracy jako pomocnik. Musi mieć pięć lat doświadczenia na sprzęcie, czyli udokumentowanej pracy. Poza tym musi mieć zdane egzaminy z siedemnastu różnych modułów. Jest to między innymi wiedza z zakresu dynami-

ki lotu, systemów awionicznych samolotu czy silników lotniczych. Tych modułów jest całe mnóstwo. To również prawo lotnicze, fizyka i matematyka. Jeżeli jednak młody pracownik był dobrym uczniem w technikum i miał na końcowym świadectwie minimum czwórkę z matematyki, to ten moduł będzie miał uznany. Dopiero po zaliczeniu wszystkich siedemnastu modułów i pięciu latach praktyki taka osoba może wystąpić o licencję. Jeśli spełni odpowiednie warunki, to ją dostanie. Otrzyma jednak tak zwaną gołą licencję – taki mechanik jest licencjonowany, ale trzeba jeszcze określić typ samolotu, przy którym będzie mógł pracować. Musi zatem przejść pełny kurs, który – w zależności od wybranego typu – będzie trwał od dwóch i pół do trzech miesięcy. W jego trakcie pracownik pozna samolot od strony każdej śrubki. Następnie czekać go będzie zdanie egzaminów. Potem będzie musiał przejść tak zwany on-the-job training, czyli fizyczne wykonanie konkretnych zadań na danym typie samolotu. Trzeba skompletować wszystkie dokumenty, czyli świadectwo ukończenia kursu plus świadectwo ukończenia praktyki. Jeśli będziemy się bardzo spinać, to wszystko razem zajmie nam około pół roku. Dopiero wtedy można wystąpić do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o dokonanie wpisu na ten konkretny typ samolotu. Urząd sprawdzi złożone dokumenty i jeżeli nie będzie miał żadnych zastrzeżeń, dokona stosownego wpisu. Jest jeszcze coś takiego jak zakres. Można mieć zakres: A, B1, B2 i C. To już jednak wyższa szkoła jazdy. Generalnie najczęściej występuje się o B1 albo B1+B2. Urząd Lotnictwa Cywilnego w zasadzie tylko sprawdza wszystkie dokumenty, nie wymaga już na żadne egzaminy. Jeżeli zostały zdane w ośrodkach szkolenia zarejestrowanych przez ten urząd, są honorowane. To oczywiście moja wiedza. Niektóre terminy i okresy do spełnienia mogły się już zmienić.

**Jedne samoloty częściej „chorują” na to, inne na coś innego. Jeśli chodzi o mnie, mam uprawnienia na pięć typów samolotów i mogę powiedzieć, że każdy z nich ma inną specyfikę.**

Przepisy i wymogi ewoluują. W każdym razie to długi i żmudny proces. Dodam, że kiedy chciałem zdobyć swoją pierwszą licencję, musiałem stawić się na egzamin przed instruktorem wspomnianego urzędu. Był to egzamin face to face. Oni zadawali mi pytania, ja odpowiadałem dobrze lub źle. Jak odpowiedziałem źle, to egzaminatorzy mówili: *Idź na korytarz i się doucz. Wróć za piętnaście minut. (śmiech)*

#### A.J.: Zdobywanie takiej licencji to zatem bardzo skomplikowany proces.

**J.J.:** Owszem. I właśnie dlatego brakuje młodzieży chętnej do nauki. A w tym zawodzie zarabia się naprawdę bardzo dobrze. Ubolewam nad tym, że jak się mówi dziesięcioletniej młodzieży, że też może do tego dojść, ale musi się liczyć z tym, że w sumie ten proces może zająć siedem, osiem lat, to słyszę w odpowiedzi zdziwienie: *Co? Ja chcę teraz! No dobra, mogę poczekać miesiąc, ale osiem lat!?* Dzisiaj młodzi nie patrzą na to, co będzie za pół roku, a co dopiero za kilka lat. Ze świecą szukać tych, którzy chcą się uczyć. I takie podejście młodzieży nie dotyczy tylko Polski. Widoczne jest na całym świecie. Rzutuje to na braki personelu w naszym zawodzie. To z kolei powoduje wzrost stawek, bo firmy wydzierają sobie pracowników. Nie ma dnia, żebym nie dostał kuszącej oferty pracy.

#### A.J.: Skoro brakuje mechaników, to czy przy ciągle rosnącej liczbie samolotów na naszym niebie możemy mieć pewność, że są one bezpieczne?

**J.J.:** Oczywiście, że są! Tak jak powiedziałem wcześniej, od lat posiadam wiele licencji. Tak naprawdę wykonywanie mojego zawodu to jednak nieustanna nauka. Non stop muszę robić kursy odświeżające. Wśród nich są szkolenia poświęcone czemuś, co nazywa się czynnikiem ludzkim. Stałe przypomina się nam, że w całym procesie bezpieczeństwa obsługi samolotu





foto: Jan Cetera

jednym z ogniw jest człowiek i jak wielkie ma on znaczenie. Czasami nonszalancja, rutyna, stres, presja czasu i inne czynniki mogą mieć wpływ na jakość obsługi. Jest zapis w przepisach europejskiego nadzoru EASA, że warunki atmosferyczne nie mogą mieć wpływu na jakość wykonanej obsługi technicznej. A zatem jeżeli mam wykonać jakąś czynność w samolocie, która na przykład będzie wymagała odkręcenia danego panelu, a pada wtedy deszcz lub sypie śnieg, a ja nie chcę, żeby mi w to miejsce padała woda, mam prawo odmówić zrealizowania tego zadania. Nie mogę zostać za to ukarany. Po prostu nie wykonam tej czynności, bo warunki atmosferyczne mi na to nie pozwalają. Mam prawo powiedzieć: *Albo zaprowadźcie mi samolot do hangaru, albo poczekacie aż przestanie padać.* I nie chodzi tu o to, że ja

boję się zmoknąć, czy jest mi zimno. Chodzi o to, że jakość mojej pracy może ucierpieć z powodu warunków atmosferycznych. Do czego zmierzam? Ostatecznie, jeśli podpisuję dokumenty, czyli wystawiam tak zwanego CRS-a (Certificate of Release to Service) i mówię, że dany samolot jest zdalny do lotu, to tylko ja biorę za niego odpowiedzialność do momentu lądowania. Gdy taki samolot ląduje na kolejnym lotnisku, mój CRS traci ważność. Następny musi wystawić tam ktoś inny. Nie wierzę zatem w to, żeby ktokolwiek z nas brał na siebie odpowiedzialność i ryzykował życiem ludzi.

**A.J.: Woli Pan naprawy planowane czy działania na zasadzie „pogotowia” naprawczego?**

**J.J.:** Generalnie lepiej jest wiedzieć, co nas czeka. Z drugiej strony zawsze powtarzam, że uroda

**Ostatecznie, jeśli podpisuję dokumenty, czyli wystawiam tak zwanego CRS-a (Certificate of Release to Service) i mówię, że dany samolot jest zdalny do lotu, to tylko ja biorę za niego odpowiedzialność do momentu lądowania.**

tej pracy jest to, że idziesz do roboty i nie wiesz, co będziesz robić. Wiadomo, że część zadań jest powtarzalna, ale nigdy nie wiem, czy z daną usterką już wcześniej się spotkałem. I to jest właśnie plusem i minusem tej pracy. Jeżeli coś jest zaplanowane, to dla nas, mechaników, jest lepiej. Mamy czas się przygotować. Najgorszy scenariusz to taki, w którym coś dzieje się z samolotem tuż przed kołowaniem. Na pokładzie są już pasażerowie, maszyna jest zatankowana i nagle komputery wyświetlają komunikat, że coś nie działa. W takiej sytuacji załoga nie ma prawa wystartować, musi zwołać obsługę techniczną. Słyszę wtedy zazwyczaj słowa: *Tutaj pokazało się coś takiego. Zrób z tym coś.* I to jest najgorsze. W takiej sytuacji chcę szybko naprawić ten samolot. W środku jest stu pięćdziesięciu pasażerów, którzy chcą

polecieć. Oni też na mnie patrzą. Pilot też chce polecieć, bo czeka na niego żona z kolacją. Wszyscy chcą i wszystkie oczy zwrócone są na mnie. To duża presja. Trzeba mieć mocną psychikę i być bardzo gruboskórnym, żeby nie dać się sprowokować do pośpiesznych działań. W ciągu trzydziestu lat mojej pracy zdarzały się sytuacje, kiedy pasażerowie byli jeszcze w porcie lotniczym, mieli dopiero zostać przewiezieni do samolotu i akurat wtedy coś się działo. Podbiegała do mnie osoba, która koordynowała wszystkie służby na lotnisku, i pytała: *No co jest, panie inżynierze? Kiedy będzie można lecieć?* Tymczasem ja sam tego nie wiedziałem. Ona ciągnęła dalej: *Co ja mam powiedzieć pasażerom?*, a ja na to: *Przede wszystkim idź mi stąd, bo mi przeszkadzasz! Nie wiem, co masz powiedzieć pasażerom, to jest twoje zadanie. Daj mi pracować.* I to jest problem. Generalnie jednak zawsze mam wielką satysfakcję, kiedy ostatecznie udaje mi się usunąć usterkę. Potem ten samolot bezpiecznie leci i ląduje, a pasażerowie biją brawo.

**A.J.: Czy podróżuje Pan jako członek załogi?**

**J.J.:** Był taki czas podczas mojej pracy w Polskich Liniach Lotniczych, gdy funkcjonowało coś takiego, co w naszym języku nazywa się *flying spanner*, czyli latający klucz. Wtedy, owszem, latałem z pilotami. Dzisiaj samoloty są już tak skonstruowane, że nie wymagają mechanika pokładowego. Kiedyś jednak byłem wzywany do pilotów w czasie rejsu, gdy coś się działo. Zawsze mówiłem im jednak, że będę mógł działać dopiero, kiedy wylądują. Dopóki samolot był w powietrzu, absolutnie nie mogłem nic robić. Musieli działać tak, jakby mnie tam w ogóle nie było. Zawsze mówiłem do pilotów: *Jak wylądujecie, pójdziecie spać do hotelu, a ja będę się dopiero wtedy martwić.* W powietrzu nigdy nie

próbowałem uzdrawiać samolotu. Faktycznie jednak było tak, że mechanicy latali z załogą. LOT przez długi czas, zwłaszcza w okresach zimowych, podnajmował samoloty dalekiego zasięgu na tak zwany *wet lease*, czyli leasing wraz z załogami. Innymi słowy był to nasz samolot i nasza załoga, ale lataliśmy dla kogoś innego. A zatem ktoś inny był odpowiedzialny za to, żeby sprzedać bilety, a my zapewnialiśmy, żeby miał czym swoich pasażerów przetransportować. Lataliśmy w najróżniejsze miejsca. Była to Nowa Kaledonia, Gujana czy Ukraina. Firmy, które nas wynajmowały, wolały mieć mechaników na pokładzie. W przypadku lotów rejsowych mamy do czynienia z siatką połączeń. Wtedy samolot leci na przykład pięć razy dziennie do Londynu czy trzy razy dziennie do Mediolanu. Bardziej opłacalne jest wtedy opłacenie obsługi w tych miejscach niż wysyłanie za każdym razem mechanika. Natomiast w przypadku rejsów *ad hoc* nieopłacalne jest organizowanie obsługi w miejscach docelowych, bo jest to naprawdę bardzo drogie. Wówczas zdecydowanie lepiej jest wysłać mechanika na pokładzie, zapewnić mu hotel, diety i nawet ekstra stawkę. To i tak wyjdzie taniej niż wykupienie jednorazowej obsługi w odległym zakątku świata. I tak też się działo. Na tej zasadzie latałem przez dziesięć lat.

**A.J.: Czy kiedy był Pan obecny na pokładzie, Pana rolą było również doradzanie pilotom w trudnych sytuacjach?**

**J.J.:** Nie. Nigdy nie czułem się upoważniony do radzenia pilotom. Nie jest to moim zadaniem. Sam też bardzo bym nie chciał, żeby pilot stał nade mną i mi doradzał. On jest od pilotowania, jest szkolony na symulatorach pod kątem tego, co ma zrobić w sytuacjach zagrożenia. Ma wiedzieć, jak bezpiecznie lądować bez względu na okoliczności. Przywołałem tutaj słynne lądowanie

**Ptaki są dużym zagrożeniem i potrafią spowodować bardzo poważne zniszczenia. Zdarzało się, że samoloty spadały właśnie z ich powodu.**

na rzece Hudson. To zdarzenie pokazało prawdziwy profesjonalizm pilota. Ja natomiast mam wiedzieć, jak naprawić samolot i poradzić sobie z usterką.

**A.J.: Często słyszymy o wypadkach, do których dochodzi z winy ptaków.**

**J.J.:** Ptaki faktycznie stanowią bardzo duże zagrożenie. Niestety nie mam zdjęć, ale widziałem na własne oczy Boeinga 737, który wleciał w stado gęsi wędrownych. Ten samolot był tak bardzo uszkodzony, że został skasowany. Jedna z gęsi uderzyła w szyby kokpitu załogi. W tym miejscu kadłub załamał się do środka, a pilot został pokaleczony odłamkami żelaza. Jeden z silników był zmasakrowany, zostały z niego drzazgi. Załozdę cudem udało się wylądować na drugim, również uszkodzonym, który pracował resztkami sił. Miało to miejsce nad Tallinem w Estonii. Ptaki są dużym zagrożeniem i potrafią spowodować bardzo poważne zniszczenia. Zdarzało się, że samoloty spadały właśnie z ich powodu. Na lotniskach staramy się



foto: Janusz Jarezeński



○○○●○○

je odstraszać. Niektóre porty zatrudniają sokolników, którzy mają wytrenowane, udomowione sokoły. Zadaniem takiego wypuszczonego sokoła jest odstraszenie innych ptaków. Drugim sposobem jest emisja nagrania z odgłosem ptaka, który się męczy i bardzo charakterystycznie skrzeczy. Na lotnisku jeżdżą samochody, z których jest odtwarzany ten dźwięk. Z moich obserwacji wynika, że jest to jednak najmniej efektywna metoda. Kolejnym sposobem jest strzelanie z broni hukowej. Jest jeszcze sposób zapobiegania kolizji z ptakiem, kiedy ten jest już na trajektorii lotu samolotu. Otóż kołpak wentylatora silnika odrzutowego jest pomalowany na czarno i ma namalowaną dodatkowo charakterystyczną białą serpentynę, spiralę. Kiedy silnik się obraca, obraz tej spirali rozmazuje się w specyficzny sposób. Jest podobno udowodnione, że obraz ten imituje wówczas żrenicę oka ptaka drapieżnego. Inne ptaki, widząc obraz tej wielkiej żrenicy, mają się go przestraszyć i uciec z toru lotu. Mimo tych wszystkich środków zapobiegawczych ptaki i tak zderzają się z samolotami, a najwięcej zniszczeń powodują, kiedy wpadną do silnika.

#### A.J.: Co sądzi Pan o tanich liniach lotniczych i wykorzystywanych przez nie samolotach? Możemy czuć się w nich bezpiecznie?

**J.J.:** Jak najbardziej! Obecnie pracuję w Mediolanie. Głównym klientem naszej firmy jest EasyJet, czyli tania linia lotnicza z Wielkiej Brytanii. Ze względu na *brexit* istnieje obecnie oddział EasyJet Europe, ale generalnie jest to ta sama firma. Jakość obsługi technicznej jest tam na bardzo wysokim poziomie. Jeśli chodzi o sprawowany przez nich nadzór nad obsługą techniczną to absolutnie – zero kompromisów! W nas, mechanikach, buduje się przeświadczenie, żebyśmy nie czuli się odpowiedzialni za to, że jakiś rejs musi być odwołany. Nie

możemy kierować się myśleniem typu: *To może jednak przymknę oko na tę usterkę i niech on już lepiej leci*. Zawsze mamy mówić „nie”. Jeśli inżynier mówi, że dany samolot jest niesprawny, to jest niesprawny. W przypadku braku samolotu na podmianę pasażerowie i załoga mają udać się do portu, do hotelu, a mechanicy usuwają usterkę. Będzie naprawiony, polecą. Czasami obsługują również Ryanaira, chyba największego na świecie taniego przewoźnika. Jakość obsługi technicznej i jej kontrola są tam również na bardzo wysokim poziomie. Prę-



dziej bałbym się linii małych, czarterowych, takich *ad hoc*. Dużych, zorganizowanych – absolutnie nie. To, że są to tak zwane *low costy* i możemy podróżować nimi za, powiedzmy, 30 euro po Europie, o niczym nie świadczy. Ostatnio mieliśmy do czynienia z wypadkiem samolotu w Korei Południowej. Wylądował bez podwozia, właśnie po zderzeniu z ptakiem, ale potem uderzył w konstrukcję lotniska. Trafił ptaka silnikiem – zdarza się. To jednak, że piloci zdecydowali się tym typem samolotu lądować bez podwozia, było ewidentnym błędem załogi. Tym samolotem nie da się wylądować bez podwozia. System jest w nim tak skonstruowany, że na pewno

podwozie udałoby się wypuścić. Ci piloci byli po prostu niewyszkoleni, spanikowali. Postanowili lądować na brzuchu, bez podwozia, pas był krótki, nie wyhamowali, rozbili się na końcu pasa i zginęło wiele osób. Takich linii lotniczych bym się bał, a nie tanich przewoźników typu WizzAir, który też obsługę techniczną ma na wysokim poziomie. *Low cost* absolutnie nie znaczy gorszy. Mogę też dodać, że im większa linia, tym większy współczynnik jakości kontroli. Przewoźnicy to w większości firmy prywatne, co popieram. Jestem libertarianinem i w całej mierze popieram własność prywatną. Właściciele tych linii robią czyste kalkulacje. Oszczędzając niewiele w skali firmy na jakości obsługi, mogą stracić bardzo dużo na swoim wizerunku. Gdyby doszło do katastrofy Ryanaira, WizzAira albo EasyJeta, te linie straciłyby wizerunkowo, a przy tak potężnej konkurencji na rynku nastąpiłby bardzo szybki odpływ pasażerów. Straty liczone byłyby w miliardach. Zaoszczędzenie miliona dolarów czy euro na obsłudze może skutkować tym, że taki przewoźnik straci miliardy na samych biletach. Dlatego nie dość, że on nie próbuje zaoszczędzić tego miliona, dołoży jeszcze pół miliona, by mieć pewność, że nie wydarzy się nic złego.

#### A.J.: Czy prawdą jest, że w samolotach tanich linii wykorzystywane są elementy, które wcześniej stanowiły części samolotów linii regularnych? Czy można poddawać je takiemu recyklingowi?

**J.J.:** Części w samolotach możemy podzielić na kilka grup. Pierwszą stanowią części nierotujące. Raz zdjęte z samolotu, kiedy ulegają uszkodzeniu, nie mają prawa pojawić się więcej w jakimkolwiek samolocie. Krótko mówiąc, są już śmieciem. Druga grupa to części rotujące, podlegające naprawie. Część reprezentującą tę grupę ściągają się, wysyłają na warsztat, tam ją naprawiamy i możemy z powro-

tem zamontować. Warsztat musi zgodnie z przepisami wystawić na miejscu dokument potwierdzający, że jest ona sprawna do ponownej zabudowy na tym samolocie. Mamy wreszcie części rotujące, naprawialne, z resursem. W tym przypadku producent, który opracował takie urządzenie, mówi, że ono może latać na przykład przez tysiąc godzin. Bez względu na to, czy po tysiącu godzin ono się zepsuje, czy nie, trzeba je zdjąć i wysłać na warsztat. Tam mechanik musi je sprawdzić, wykonać testy, ewentualnie powymieniać zużyte w nim części, wystawić dokument z listą pokazującą, co zostało na tym urządzeniu wykonane oraz sporządzić metryczkę mówiącą, że to urządzenie ma już wylatane tysiąc godzin, ale zostało poddane remontowi. Ono wraca następnie do obiegu i jest instalowane na innym samolocie. I znowu ma resurs, na przykład kolejne tysiąc godzin. Najczęściej jest tak, że te części rotują pomiędzy liniami. To nie jest tak, że zdejmujemy jakąś część z EasyJeta i ona wróci na EasyJeta. Nie. My ją zdejmujemy z EasyJeta, a montujemy na WizzAira, AirFrance albo samolot jeszcze innego przewoźnika. Linie lotnicze zmierzają teraz w kierunku

tak zwanych *pooli* (z ang.). Otóż istnieją magazyny części, które trzeba przecież oświetlić, ogrzać, zapewnić odpowiednią wilgotność powietrza (te parametry są monitorowane i rejestrowane na wypadek kontroli nadzoru, np. ULC). To kosztuje. Firmy lotnicze łączą się zatem w grupy, wspomniane *pooli* i wspólnie ustalają, ile potrzebują kół, silników i innych części, które przechowują we wspólnych magazynach. Koło zdjęte dzisiaj z samolotu linii AirFrance jedzie na warsztat, ma wymienianą oponę i trafia do takiego *poolu*, a stamtąd – na przykład do maszyny SAS-a, jeśli ta linia należy do tego samego *poolu*. Części z jednego samolotu jak najbardziej mogą trafiać zatem do innego. I nie ma znaczenia, przez ile godzin były one w użyciu, przez pięćset czy pięć tysięcy. One muszą być po prostu sprawne. Rynkowa cena takich części zawsze będzie taka sama. Weźmy dla przykładu koło. Kompletnie koło główne do Boeinga 737 nowej generacji kosztuje kilkadziesiąt tysięcy euro. Niezależnie od tego, czy jest ono zupełnie nowe, prosto z fabryki, czy ma wylatane wiele godzin i wielokrotnie była na nim wymieniana opona, ma porównywalną cenę. Mimo że to drugie „żyje” o wiele

**Kompletnie koło główne do Boeinga 737 nowej generacji kosztuje kilkadziesiąt tysięcy euro. Niezależnie od tego, czy jest ono zupełnie nowe, prosto z fabryki, czy ma wylatane wiele godzin i wielokrotnie była na nim wymieniana opona, ma porównywalną cenę.**

dłużej, jego stan techniczny jest taki sam jak koła nowego.

#### A.J.: Czy w Pana zawodzie zdarzają się kobiety?

**J.J.:** Kiedyś był to zawód praktycznie tylko dla mężczyzn. Kobiety się do niego nie garnęły. Teraz natomiast się zdarzają. Jestem również instruktorem i mam we Włoszech dwie wychowanki. Są bardzo dobrymi mechanikami. Sam jestem dużym mężczyzną, a w samolocie są takie miejsca, w których przydałoby się być szczupłym. Z natury kobiety są drobniejsze niż mężczyźni. Poza tym kobiety są manualnie sprawniejsze. Te cechy pomagają w naszym fachu. Uważam, że mogłoby być więcej kobiet w tym zawodzie. Osobiście znam niestety tylko pięć mechaniczek.

#### A.J.: Dlaczego zdecydował się Pan na pracę we Włoszech?

**J.J.:** To trochę przypadek. W Polskich Liniach Lotniczych byliśmy zawodem bardzo niedocenianym i zarabialiśmy raczej mizernie. To firma państwowa, upolityczniona. Dawniej, kiedy próbowaliśmy protestować, słyszeliśmy: *Ale gdzie wy pójdziecie pracować?* I faktycznie, był to dla nas jedyny pracodawca. Kiedy wstąpiliśmy do Unii Europejskiej, rynek się dla nas otworzył. Nastąpił *exodus* pracowników LOT-u. Nie byłem w pierwszej grupie „uciekających”, ale już intensywnie nad tym myślałem. Przyszedł potem moment, gdy jedną nogą pracowałem już na własny rachunek. Pierwszym moim kontraktem była umowa w Coventry w Wielkiej Brytanii. Potem była Estonia, następnie Francja. W pewnej chwili zrezygnowałem całkiem z LOT-u. Założyłem własną firmę i zostałem freelancerem. W ramach kontraktów byłem między innymi na Syberii. Z pewnym Francuzem stanowiliśmy tam dwuosobowy zespół i płacono nam tylko za to, że siedzieliśmy i czekaliśmy, aż gdzieś na Syberii zepsuje się samolot. Wtedy lecieliśmy z naszej



foto: Janusz Januszewski



○○○○●○

bazy, którą był Tiumeń, w to miejsce i usuwaliśmy usterkę. Następnie przez parę miesięcy stacjonowałem na lotnisku Wnukowo w Moskwie, potem pracowałem w Niemczech – w Kolonii, w Birmingham w Wielkiej Brytanii, a następnie dostałem ciekawą ofertę z Włoch. Zawsze analizowałem warunki, które mi oferowano. W naszym fachu obecnie łatwo znaleźć pracę. Praktycznie codziennie dostaję kolejną ofertę. We Włoszech jednak tak mi się spodobało, że jestem tam już dziesiąty rok.

#### A.J.: Co uważa Pan za swój największy sukces zawodowy?

J.J.: Wykonywany przeze mnie zawód to taki zawód, w którym każdy dzień musi być sukcesem. Albo – inaczej to ujmując – żaden dzień nie może być porażką. Moim sukcesem jest to, że nie miałem żadnego dnia porażki.

#### A.J.: Do Włoch jeździ Pan samochodem?

J.J.: W pandemii jeździłem samochodem. Czasem jeździłem nim dla zabawy, bo lubię prowadzić. Podróżowałem Foresterem, potem Outbackiem. Wcześniej również samochodami innej marki. Na dalekie trasy Outback jest zdecydowanie najlepszy. Znacznie częściej do Włoch wybieram jednak połączenia lotnicze.

#### A.J.: Jak Subaru zawitało w Pana życiu?

J.J.: Nie od razu było Subaru. Pierwszym moim samochodem z napędem na cztery koła była Toyota Hilux. Wtedy poznałem urok takich samochodów i zobaczyłem, jak zachowuje się na drodze auto z takim napędem. Postanowiłem wówczas, że każdy kolejny samochód, jaki kupię dla siebie czy dla żony, będzie miał napęd na cztery koła. Później jeździłem Golfem. W końcu przyszedł czas na jego wymianę. Z uwagi na wcześniejsze użytkowanie Hiluxa chciałem

wypróbować Toyotę RAV4. Jednocześnie byłem mocno nastawiony na samochód z silnikiem diesla i napędem na cztery koła. Niestety Toyota przestała produkować wybrany przeze mnie model 4x4 z takim właśnie silnikiem i trochę mnie to zabolowało. Wyszedłem obrażony z salonu i zacząłem zastanawiać się, jakie jeszcze auta z napędem na cztery koła jeżdżą po Polsce.

**W moim zawodzie żaden dzień nie może być porażką. Moim sukcesem jest to, że nie miałem żadnego dnia porażki.**



I wtedy wpadłem na pomysł, że odwiedzę salon Subaru w Rzeszowie. Spotkałem się tam z panem Wiktorem Kotowiczem i zachowałem się, jakbym przyszedł po pomarańcze. (śmiej) Powiedziałem: *Dzień dobry, przyszedłem kupić samochód. Co macie?* Pan Kotowicz podjął temat i odpowiedział: *Aktualnie obrodziły nam Forestery.* Niestety jednak w salonie nie było akurat modelu z wyposażeniem, jakie mnie interesowało. Mógł być jednak dostępny za trzy dni. Powiedziałem zatem: *To poproszę.* I tak zacząłem jeź-

dzić Subaru. Kiedy odebrałem ten samochód z salonu i dojechałem nim do domu, byłem w nim autentycznie zakochany. Prowadził się fantastycznie. Bajecznie! Kiedy po jakimś czasie stwierdziłem, że czas na zmianę, swoje kroki skierowałem oczywiście znowu do Subaru. Ponownie spotkałem się z panem Wiktorem. Zapytał, czy chciałbym zmiany na nowego Forestera, czy też może skuszę się na Outbacka. Outback był akurat w salonie. Forestery zawsze mi się podobały, ale jak zobaczyłem tego Outbacka, pomyślałem: *To jest auto dla mnie.* Wybrałem kolor i po tygodniu go miałem. Generalnie wszystkim gorąco polecam ten model. Z kim bym nie rozmawiał, zawsze podkreślałem, że to dobry wybór. Oferowane przez niego jakość, bezpieczeństwo i bezawaryjność są warte ceny tego samochodu.

#### A.J.: Skoro to auto bezawaryjne, to zapewne nie miał Pan możliwości wykorzystać swoich umiejętności przy jego naprawie?

J.J.: Powiem szczerze, że kiedyś trochę dłużej przy samochodach. To były jednak inne auta. Teraz oczywiście zarówno wymienię sobie sam, ale za większe naprawy już bym się nie zabierał. Samochody są dzisiaj tak bardzo skomplikowane, że do napraw trzeba mieć odpowiednią wiedzę i oprzyrządowanie diagnostyczne. Obecnie jestem na takim etapie, że bardzo chętnie pomajstruję przy rowerze, ale przy samochodzie już niekoniecznie. (śmiej) Czasy się zmieniły i samochody też się zmieniły. Dawniej wiele razy majstrowałem przy autach, sam wymieniałem sprzęgła, kolumny kierownicze, remontowałem silnik. To były jednak inne technologie. Teraz bym się tego nie podjął. Subaru zepsuło mi się dwa razy. Nie musiałem jednak wtedy wzywać pomocy drogowej. Raz rozszczelniła się chłodnica klimatyzacji. Zdarza się nawet najlepszym. Za drugim razem zawiodła







świeca żarowa. Żadna z tych usterek nie unieruchomiła samochodu. Do serwisu dotarłem o własnych siłach. I to były jedyne dwie usterki w ciągu ośmiu lat jeżdżenia samochodami marki Subaru.

**A.J.: Co w Subaru ceni sobie Pan najbardziej?**

**J.J.:** Rozwiązanie napędu i nisko umiejscowiony silnik w układzie bokser. Ten samochód ma dzięki temu nisko położony środek ciężkości, a to powoduje, że bardzo dobrze się go prowadzi na wszelkich nierównościach, łukach, zakrętach. Sprawia wrażenie, jakby był przyklejony do drogi, jakby jechał po szynach. Zwłaszcza Forestera sprawdzałem w bardzo różnych warunkach. Na błocie pośniegowym, oblodzonych jezdniach czy wodzie na drodze ten samochód sprawdza się fantastycznie. Czasem w internecie oglądam filmiki, na których samochody celowo wprowadzane są w poślizg. W przypadku Subaru musiałyby za jego kółkiem siedzieć chyba naprawdę superwytrawni kierowca rajdowy, żeby wprowadzić to auto w taki poślizg! Mnie nigdy się to nie udało. *(śmiech)*

**A.J.: Dokąd chciałby Pan „polecieć” swoim Outbackiem? Jaka jest Pana wyprawa marzeń?**

**J.J.:** Mongolia. Teraz jednak tam nie pojadę, bo mamy wojnę i nie da się tam dojechać. Jak tylko wojna się zakończy i zmienią się stosunki z Rosją, zapewne wsiądę któregoś dnia w Subaru i tam właśnie pojadę. Na razie odkrywamy z żoną Europę Wschodnią – Rumunię, Bułgarię. Planujemy też na przyszły rok Grecję. Staramy się wybierać mało oczywiste drogi i kierunki.

**A.J.: Życzę zatem, aby wszystkie plany udało się zrealizować. Dziękuję za tyle ciekawych informacji.**

**J.J.:** Dziękuję bardzo. I pamiętajmy – statystycznie samoloty nadal pozostają najbezpieczniejszym środkiem transportu!





# ŚWIATŁA W PEŁNYM ŚWIETLE

Od pewnego czasu producenci pojazdów raczą nas systemami wspomagającymi bezpieczną jazdę. Jest ich tak dużo, że gdybym chciał je wymienić, ten artykuł zająłby na pewno o jedną stronę więcej. A pamiętają państwo, jak prymitywne były kiedyś nasze samochody? Niczego nie robiły same, wszystko, co chcieliśmy uruchomić lub wyłączyć, wymagało wciśnięcia przynajmniej jednego „guzika”. Na przykład światła. Mogły być albo włączone, albo nie, i to człowiek o tym decydował. Bywało tak, że zapomniał o ich uruchomieniu i wtedy w najlepszym wypadku płacił mandat. Tęgie inżynierskie głowy wpadły zatem na pomysł, aby stworzyć urządzenie, które włączy i wyłączy światła za kierowcę. Jak ono działa i dlaczego czasami, pomimo kiepskiej widoczności, wiele pojazdów jest niewłaściwie oświetlonych?

Odpowiedź na to pytanie jest banalnie prosta. Bo kierowca ich nie włączy! No ale jak to? Przecież w samochodach światła są automatyczne! Są, ale ostatecznie o ich uruchomieniu ma zdecydować kierowca w oparciu o jasno doprecyzowane przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym. W artykule 51 Zasady używania światel mijania, drogowych i do jazdy dziennej ustawodawca postanowił, że każdy kierowca ma obowiązek używania światel mijania lub dziennych. Ustawa wyraźnie określa te za-

sady, uzależniając je od pory dnia i widoczności, nazywanej w treści przepisów „przejrzystości powietrza”. W konkretny sposób ustanowiono też zasady używania światel drogowych i przeciwmglowych. Warto zatem odświeżyć te informacje, aby po pierwsze być za pan brat z przepisami, po drugie nie narażać innych użytkowników dróg na niebezpieczeństwo, choćby np. oślepienia niewłaściwie używanymi światłami.

W myśl przepisów z artykułu 51 każdy z nas przez całą dobę po-

winien poruszać się z włączonymi światłami mijania po to, aby jego pojazd był widoczny dla wszystkich użytkowników dróg. Przepis jest dla wszystkich zrozumiały, choć pamiętam protesty kierowców zaraz po jego wprowadzeniu. Padały argumenty głównie ekonomiczne: zużycie prądu, a zatem większe spalanie, częste przepalanie się żarówek, zużycie reflektorów. Jest w tym trochę racji, bo starego typu żarówki halogenowe H4 o mocy 55W każda, plus dwie 5W z tyłu, plus jedna 5W przy tablicy rejestra-





cyjnej i dwie żarówki postojowe 5W zużywały sporo prądu i rzeczywiście, szczególnie przy plastikowych kloszach i odbłyśnikach, znacznie szybciej poddawały się efektowi matowienia i degradacji. Wymyślono zatem światła dzienne. Ustawodawca dopuścił takie rozwiązanie, aby wyeliminować powyższe wady ciągle używanych świateł mijania. Opcja świateł dziennych dawała wprost znaczne oszczędności przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa, gdyż nadjeżdżający pojazd był oświetlony z przodu i dzięki temu widoczny. Był jednak jeden podstawowy minus. Trzeba było pamiętać, żeby po zapadnięciu zmroku zmienić światła z dziennych na mijania. Niestety nie wszyscy kierowcy byli tak roztropni, więc mandaty sypały się niczym

prezenty z mikołajowego worka. Wtedy właśnie zrodziła się potrzeba wyręczenia kierowcy od tego ciężkiego obowiązku mechanicznego włączania świateł. Powstało urządzenie automatycznie uruchamiające odpowiednie oświetlenie w zależności od pory. Tak naprawdę nie było w tym cacku niczego ani genialnego, ani wyjątkowego. Zwyczajny układ elektroniczny, opierający się na fotodiodzie, dającej znać wyłącznikowi: „ej, to już, włącz, bo ciemno!”. Urządzenie działało też w drugą stronę. Kiedy na zewnątrz było wystarczająco jasno, odpowiednia ilość promieni słonecznych wpadających do fotodiody generowała informację: „jest już jasno, czas na dzienne!”.

Urządzenie jest tak proste i tanie w budowie, że montuje się je w za-

sadzie dziś w każdym samochodzie, choć oczywiście były czasy, kiedy przeznaczane było wyłącznie do pojazdów z półki premium. Dlaczego zatem ciągle na drogach spotykamy auta, w których pomimo



**To kierujący jest kapitanem i to kierujący odpowiada za prawidłowe działanie samochodu, który prowadzi.**

gowych dźwigienką, jeśli system spóźni się z ich dezaktywacją, oraz drugie – oślepienie oślepiającego. Oczywiście niezłoshiwe! Krótkie mignięcie „długimi” w stronę jadącego z przeciwka pojazdu z włączonymi światłami drogowymi. Taki krótki sygnał świetlny powinien bez problemu poradzić sobie z opóźnionym systemem.

Wracamy zatem do punktu wyjścia. To kierujący jest kapitanem i to kierujący odpowiada za prawidłowe działanie samochodu, który prowadzi. Policjant za brak świateł nie wystawi mandatu systemowi, dealerowi czy producentowi. Wystawi go kierowcy. Jeśli dojdzie do wypadku, to kierujący zostanie obwiniony, bo to on ma obowiązek prowadzić pojazd w bezpieczny sposób. Pamiętajcie państwo o światłach pomimo tego, że dni stają się coraz dłuższe. Pamiętajcie, że każdy system w waszym samochodzie jest po to, aby wam pomóc, a nie po to, by robić wszystko za was. Pamiętajcie, że nawet tak prozaiczny system jak automatyczne włączenie świateł trzeba zawsze sprawdzić, bo do kierującego należy ostateczna decyzja.



uruchomionego trybu automatycznego podczas kiepskich warunków pogodowych światła mijania pozostają wyłączone?

Po pierwsze, bo kierowca ich nie włączył! Dlaczego ich nie włączył? Bo nie przeczytał instrukcji obsługi, w której producent wyraźnie napisał, że system reaguje wyłącznie w trybie dzień/noc. Nie bierze pod uwagę opcji dzień/deszcz lub dzień/mgła i nie rozpoznając zagrożenia, pozostaje w trybie świateł dziennych. To bardzo nieodpowiedzialne zachowanie często kończy się karambolem, gdyż taki nieoświetlony z tyłu pojazd widać po prostu w ostatniej chwili.

Po drugie, bo kierowca nie przeczytał w instrukcji obsługi, że aby system rozpoznał tryb dzień/deszcz, należy w ustawieniach komputera pokładowego pojazdu włączyć opcję uruchamiania świateł mijania podczas deszczu. Światła włączają się automatycznie przy pierwszym przetarciu szyby czołowej przez wycieraczkę. Niestety nie wszystkie (nawet nowe) samochody tę opcję posiadają.

Identycznie ma się sprawa z systemem automatycznego uru-

chamiania świateł drogowych. Tutaj też odpowiednie czujniki decydują o włączeniu i wyłączeniu „długich”. Zdarza się, że taki system przez ułamek sekundy oślepi jadących z przeciwka. Są na to dwa lekarstwa: czuwanie kierującego i manualne wyłączenie świateł dro-





## MISTRZOWSKI „TURBODZIADEK”

Subaru Legacy pierwszej generacji z doładowaną dwulitrowką bywa określane mianem „Turbodziadka”. Ten egzemplarz jest jednak wyjątkowo dziarski i na pewno nie wybiera się na emeryturę. Mało tego – jego załoga wywalczyła nim Mistrzostwo Polski.

*Lewy trzy do prawy pięć, nie tnij!* – tego typu komunikaty, wygłaszane spokojnym głosem pilota i słyszalne z charakterystycznym, lekkim „radiowym” szumem, to najlepsza ścieżka dźwiękowa do nagrań

z rajdów. Jakim samochodem jedzie załoga, którą właśnie sobie wyobraziłyśmy? Skoro piszemy o tym w Magazynie „Plejady”, zapewne jest to Subaru Impreza. Ale nasza ulubiona marka ma na koncie

Zanim OS-ami  
zawładnęła  
Impreza, sukcesy  
w rajdach odnosiło  
większe Legacy.

także inny, skuteczny samochód do wygrywania na OS-ach. Mowa o pewnym nieco zapomnianym i kanciastym sedanie.

Subaru Legacy pierwszej generacji było przełomowym modelem





○ ● ○

dla marki. To właśnie ten samochód – większy, bardziej komfortowy i nowocześniejszy od modeli oferowanych wcześniej – pozwolił na zbudowanie pozycji firmy z plejadami w logo na wielkim, amerykańskim rynku. Bardzo możliwe, że gdyby pierwsze Legacy okazało się niewypałem, dziś ani Outback nie byłby najlepiej sprzedającym się kombi na świecie (za większość wyniku odpowiada rynek amerykański – globalnie ten model „bije” modele premium, a także kombi najlepiej znane z naszych dróg), ani tamtejsi klienci nie doceniliby Foreстера czy Ascenta.

Legacy zachęcało prowadzeniem, jakością wykonania i rewelacyjnym napędem, a także całkiem aerodynamiczną sylwetką. Niektórzy z amerykańskich klientów zwracali uwagę na brak silnika z sześcioma czy ośmioma cylindrami. Obawiali się, że czterocylindrowa jednostka nie zapewni odpowiedniej trwałości. Subaru prze-



konało do siebie sporą część z nich w... 447 godzin. Właśnie tyle trwało bicie rekordu (dokładniej: czternastu rekordów) na torze w Arizonie. W styczniu 1989 roku 24 kierowców pokonało w 18 dni 100 000 kilometrów ze średnią prędkością 223 km/h. Auta wytrzymały bez zajaknięcia, a potencjalni zainte-

**Legacy zachęcało prowadzeniem, jakością wykonania i rewelacyjnym napędem, a także całkiem aerodynamiczną sylwetką.**



resowani uwierzyli, że wcale nie potrzeba sześciu „garów”, by móc jeździć długo i bez problemów.

Przenieśmy się jednak do Europy. Legacy opracowano głównie z myślą o rynku amerykańskim, nie zapomniano jednak o klientach jeżdżących po alpejskich serpentynach albo niemieckich autostradach. W USA reklamowano Subaru jazdą długodystansową. Na Starym Kontynencie woleliśmy inne sporty

motorowe. I właśnie dlatego zanim OS-ami zawałdnęła Impreza, sukcesy w rajdach odnosiło większe Legacy. Ze sławnymi kierowcami w składzie.

W grupie osób, które kojarzą Legacy z nagraniami z mistrzostw, komendami pilota i tumanami kurzu za autem, znajduje się Marcin, właściciel egzemplarza widocznego na zdjęciach. *Dlaczego kupiłem Legacy? Po pierwsze – jako dzieciak*

*oglądałem w telewizji wczesnego Colina McRae. Pamiętam, że gdy po raz pierwszy zobaczyłem i usłyszałem w relacji z Lombard RAC Rally 1991 Subaru Legacy, którymi jechali McRae, Alen i Vatanen – po prostu zakochałem się w tym samochodzie. Gdy pojawiła się możliwość zakupu jego namiastki, nie wahałem się ani przez chwilę – tłumaczy. Od dawna chodził za mną pomysł nabycia samochodu rajdowego z lat 90., a Subaru Legacy zawsze było nr 1 na liście, więc gdy ujrzałem w 2016 roku ogłoszenie o sprzedaży takiego auta w atrakcyjnej cenie, bez wahania zdecydowałem się na zakup – dodaje Marcin, gdy opowiada o początkach „znajomości” z klasycznym sedanem.*

Swoją egzemplarz znalazł w Świebodzinie, u pasjonata rajdów. Ale z pierwotnego auta obecnie nie zostało zbyt wiele. Dlaczego? Legacy zostało profesjonalnie przerobione pod kątem sportu motorowego, zgodnie z homologacją FIA A5399. Legacy, które w 1991 roku wyjeżdżało z salonu, przypomina obecnie siebie głównie z zewnątrz, choć i tam można zauważyć zmiany, z efektywnym i perfekcyjnie nawiązującym do rajdowej, legendarnej przeszłości oklejeniem na czele. Jaką mocą







legitymuje się obecnie „Turbodiesel”? To ponad 300 KM. Stanowi to przyrost o przeszło 100 KM w stosunku do „serii”. W połączeniu z niską masą własną powstaje nam niezwykle skuteczny samochód.

*Legacy przyspiesza, skręca, hamuje, brzmi dokładnie tak, jak sobie wymarzyłem. Jest to samochód w specyfikacji A-grupowej. Dodatkowo ma duże hamulce, wahacze rurkowe wykorzystujące uniballe, a przede wszystkim szpery i kłową skrzynię biegów. Do tego topowe, wyczynowe opony MRF. Całość jest szybka i bezawaryjna – opowiada właściciel.*

Osiągi i wygląd robią ogromne wrażenie, ale, oczywiście, to nie jest auto do wyścigów na ulicy. Marcin użytkuje swoje Legacy zgodnie z dziedzictwem modelu i marki – czyli staje nim na linii startu w imprezach sportowych. Z sukcesami... delikatnie mówiąc.

Regularnie startujemy w rajdach samochodowych (Millers Oils Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski), które towarzyszą RSMP i na których można podziwiać wiele kultowych konstrukcji ze złotych czasów rajdów. W tym roku udało nam się zdobyć tytuł Mistrzów Polski w klasyfikacji generalnej – mówi Marcin.

Czy ma ulubione rajdowe wspomnienia i przygody? *Każdy przejechany odcinek specjalny tym samochodem jest wyjątkowy, każdy rajd wspominam miło – tak dumny właściciel i szybki kierowca odpowiada na takie pytanie. Mówi wprost – Legacy to jego miłość. Ma w garażu jeszcze seryjną i także już klasyczną Imprezę GC, a dawniej posiadał także prawdziwą ikonę polskich dróg, czyli Syrenę. Ale to niepozorny, nieco kanciasty sedan jest jego ulubionym autem. Marcin kupił także „zwykłe”, wolnossące Legacy tej generacji, głównie z myślą o pozyskiwaniu części.*

Kwestia dostępności elementów spędza sen z powiek niejednemu miłośnikowi dawnej motoryzacji – i w tym wypadku nie jest inaczej,



**Legacy, które w 1991 roku wyjeżdżało z salonu, przypomina obecnie siebie głównie z zewnątrz, choć i tam można zauważyć zmiany, z efektywnym i perfekcyjnie nawiązującym do rajdowej, legendarnej przeszłości oklejeniem na czele.**

choć sytuacja nie jest jeszcze zła. Największą bolączką są części blaszarskie. Z pozostałymi elementami nie ma póki co problemów. Obsługą na bieżąco zajmuje się ekipa Conrado Rally and Racing, którzy znają Subaru od podszewki. Samochód jest po każdym rajdzie przeglądany, a elementy po określonym przebiegu wymieniane. Pod swoją opieką zespół ma także Imprezę 555 Bartka Madziary, a więc ViceMistrza Millers Oils HRSMP, która jest wierną repliką A-grupowej, fabrycznej Imprezy. Warto dodać, że Jerzy i Konrad Dworczko (Conrado Rally and Racing) jako mechanicy serwisowali w sezonie Subaru Imprezę N14 Nowozelandczyka Haydena Paddona, który zdobył w owym sezonie tytuł Mistrza Świata PWRC – opowiada Marcin.

Bohater tego tekstu zawodowo jest związany z branżą motoryzacyjną. Dokładniej, zajmuje się dystrybucją angielskich środków smarnych Millers Oils. Oczywiście używam ich w Legacy. Nie mają tam lekko – kłowa skrzynia biegów i szpery to duże wyzwanie dla oleju przekładniowego – opowiada Marcin z uśmiechem. Uśmiech nie znika także z jego twarzy, gdy mówi o planach dotyczących „projektu Legacy”. Trudno o lepsze podsumowanie auta. Podobne zdanie na pewno chciałoby wygłosić wielu innych fanów motoryzacji. *Uważam, że ten samochód jest idealny. Według mnie nie ma wad. Moim celem jest utrzymanie go w takiej kondycji jak najdłużej. Nie planuję żadnych dodatkowych modyfikacji – mówi Marcin. W końcu zwycięskiego składu się nie zmienia...*





## KONIE KONIOM NIERÓWNE

Są rzeczy, które powtarzać warto, a nawet trzeba. Jak np. to, że silniki o takiej samej mocy potrafią się od siebie różnić jak ogień i woda. Albo że dwa silniki o różnej mocy potrafią się zachowywać identycznie. Albo że słabszy jest... mocniejszy. Z takimi sytuacjami mieliśmy do czynienia podczas testowania nowego Foreстера w europejskiej wersji.

Na początek truizm: lepiej mieć i nie potrzebować, niż potrzebować, a nie mieć. To oczywista prawda, szczególnie gdy rozmawiamy o mocy

silników w samochodach. Nikt nikomu nie każe jeździć szybko, nikt nikomu nie każe wrywać spod świateł niczym pocisk z katapulty. Ale wiadomo, że w razie konieczności

wykonania szybkiego manewru wręcz bezpieczniej jest mieć więcej pod nogą. Niestety, czasy potężnych turbo minęły bezpowrotnie, przepisy unijne są bezwzględne,

a redukcja emisji spalin to bezdyskusyjna konieczność, więc jeśli dziś chcesz mieć dużą rezerwę mocy, to kup sobie elektryka.

A jak nie chcesz elektryka, to nie narzekaj, tylko kalkuluj. I wybieraj inteligentnie. Jak wiadomo, prawdziwemu inżynierowi można powiedzieć, jak ma wykonywać zadanie, albo jaki ma uzyskać efekt – nigdy i jedno, i drugie. Jeśli więc chcesz mieć inteligentną konstrukcję, rzeczywiście dobry napęd, szukaj go tam, gdzie inżynierów się szanuje.

Gdzie nikt im nie każe pracować tak, żeby się zgadzało w Excelu albo w teście bez kierowcy. Gdzie ramy konstrukcyjne są oczywiste właśnie przez to, że nie zmusza się fachowca do działania wbrew jego wiedzy i etosowi pracy. Bo on oczywiście może skonstruować silnik jednocylindrowy o pojemności 100 cm<sup>3</sup>, ale rozwijający 100 KM. Tylko on wie, że to idiotyzm i fikcja. I jeśli ktoś mu coś takiego nakazuje, to dąży do oszustwa. Do udawania,

Wybermy samochód, którego silnik może i nie jest demonem dynamiki, ale za to gwarantuje długowieczność i lata postusznego działania bez awarii wywołanych wysrubowaną mocą.

że w tabelkach norm spalinowych można wpisać, co się komu żywcem podoba – wynik już ustalono i on ma taki właśnie wypaść na koniec. Stąd w dzisiejszej motoryzacji istny wysyp trzycylindrowych „odkurzaczy” turbo o pojemności dużego piwa, za to o mocy ogromnej w relacji do ich wielkości, które w prawdziwym życiu ani nie ciągną, ani nie oszczędzają paliwa. Bo ich parametry są tylko „papierowe”, a żeby się nie okazało, że takie sztucznie wyhodowane





nie niskiej mocy. Nie powodując przeforsowania termicznego czy wytrzymałościowego. A od 2018 r. jest w tej dziedzinie jeszcze lepiej, bo te niewysilone, kulturalne jednostki napędowe dostają najlepsze w dzisiejszych czasach wsparcie w postaci znakomicie wymyślonej, autorskiej odmiany miękkiej hybrydy Subaru – silnika elektrycznego wspierającego ruszanie z miejsca (gdy każdy silnik spalinywy jest słabutki) lub pokonywanie stanowiącej wyzwanie przeszkody (bo przecież każde Subaru jest wszędołazem, nielekającym się nawet bardzo poważnego off-roadu) oraz, co oczywiste w miękkiej hybrydzie, realizującego tryb start-stop w sposób pozwalający realnie oszczędzać paliwo, ale bez najmniejszego negatywnego wpływu na mechanizmy jednostki napędowej. Co ciekawe, a niespotykane w miękkiej hybrydzie, konstrukcja Subaru pozwala na bezemisyjne przemieszczanie się z napędem

elektrycznym! Jasne, ani nie jest to napęd pozwalający na poważne zrywy, ani długotrwały, ale jednak 2–3 km pokonane na prądzie mają swoją całkiem istotną wagę, bo np. umożliwiają przepisowy przejazd przez strefę zerowej emisji.

A gdy się taką miękką hybrydę stosuje, parametry zespołu napędowego ulegają zmianie. Inna jest liczba koni mechanicznych, inny jest moment obrotowy, inaczej się te wartości przelicza i inny jest przebieg ich dostępności. I co



spalinowych poprzedników, za to ani nie są wolniejsze, ani mniej zrywne. Bo z dwóch silników z jednym zespołem napędowym używa się inne, w tym przypadku niższe wartości maksymalnej mocy i momentu obrotowego – za to realnie użyteczne konie mechaniczne i niutonometry są co najmniej równie mocne, a z pewnością ła-



konie trzeba karmić o wiele obficie niż te naturalne, a w dodatku takie wyśrubowane konstrukcje mają skłonności do nader częstego odwiedzania serwisów, trzeba je potem „kastrować” elektronicznie, nie pozwalając na to, by tę ich moc ktokolwiek rzeczywiście próbował wykorzystywać.

A potem prawdziwi konstruktorzy się muszą wstydić...

Skoro więc żyjemy w takich czasach, w jakich nam żyć przyszło, to wybierajmy mądrze. Wybierzmy samochód, którego silnik może i nie jest demonem dynamiki, ale za to gwarantuje długowieczność i lata posłusznego działania bez awarii wywołanych wyśrubowaną mocą. W którym wszystko się zgadza z prawidłami fizyki, a nie księgowości. Bo jeśli nawet i tu się trzeba nieco ugiąć przed nakazami

(a gdzie nie trzeba!), to nie odbędzie się to jak w powiedzonku o nieuczciwym handlu: „Gwarancja do bramy, potem się nie znamy!”

Właśnie tak powstają napędy do samochodów marki Subaru. Ponieważ stosowanie tradycyjnych, ikonicznych silników turbo nie wchodzi już w rachubę, klienci dostają po prostu porządnie skonstruowane i znakomicie zrealizowane silniki wolnossące. Ich moc jest rozwijana jak zwykle w konstrukcjach wolnossących, więc silnikowcy Subaru stosują do tych silników bezstopniowe skrzynie biegów, które pozwalają optymalnie wykorzystać ich naturalne konie mechaniczne. I zapewniają zaskakująco dynamiczną responsywność silnika, pozwalając na tak czasem niezbędne „skoki” przyspieszenia mimo teoretycz-

może zdziwić nawet ludzi interesujących się motoryzacją – nagle 136 jest równe lub nawet mocniejsze niż 150...

Właśnie z taką sytuacją mamy do czynienia w obecnych wcieleniach modeli Forester i Crosstrek (dawniej Subaru XV). Ich dwulitrowe, czterocylindrowe zespoły napędowe miękkohybrydowe mają nominalną systemową moc maksymalną niższą od swych identycznych konstrukcyjnie, ale czysto

**Co ciekawe, a niespotykane w miękkiej hybrydzie, konstrukcja Subaru pozwala na bezemisyjne przemieszczanie się z napędem elektrycznym!**

twiejsze do wywołania na życzenie kierowcy, czy gdy zachodzi taka mechaniczna potrzeba. Spalanie jest realnie niższe, emisja spalin spada. Kultura pracy pozostaje co najmniej równie wysoka, a niezawodność konstrukcyjna zdecydowanie rośnie wobec braku opartego na zwykłym rozruszniku systemu start-stop.

Jak napisałem wyżej, warto wybierać konstrukcje inteligentne. Takie jak ta w Foresterze 2025.



●○○○

# BRETANIA, CZYLI JESZCZE DALEJ NIŻ ZACHÓD

Pomysł wyprawy do Bretanii narodził się w głowie mojej żony jesienią 2023 roku, a inspiracją dla niej stała się wyróżniona Nagrodą Pulitzera książka amerykańskiego pisarza Anthony'ego Doerra „Światło, którego nie widać” oraz nakręcony na jej podstawie czteroodcinkowy miniserial o tym samym tytule, dostępny na jednej z platform streamingowych, wyreżyserowany przez Stevena Knighta.

Akcja powieści Doerra i filmu Knighta rozgrywa się pod koniec drugiej wojny światowej w okupowanym przez Niemców bretońskim portowym miasteczku Saint-Malo. Zauroczeni przepięknymi plażami ciągnącymi się wokół otoczonego murami mia-

sta i jego wąskimi, brukowanymi uliczkami, wybraliśmy Saint-Malo za cel naszej podróży.

## Plan, czyli podstawa

Założyliśmy, że przeznaczymy na nią dwa tygodnie lipca. Odległość z Gdańska do Saint-Malo wynosi

około 2 tys. km, dlatego postanowiliśmy, że po drodze zatrzymamy się na noc w dwóch miejscach, które są warte uwagi. Pierwszy postój zaplanowaliśmy w hanzeatyckiej Lubece, a drugi we flamandzkiej Antwerpii. W każdym z tych miast chcieliśmy spędzić dwie noce. Powrót do domu

miał być szybszy – po jednym noclegu we francuskim Reims i niemieckim Goslarze. Kluczowe było znalezienie dobrej miejscówki w Saint-Malo, w którym mieliśmy spędzić cały tydzień. Musiała spełniać cztery warunki: spokojna okolica, niewielka odległość od starej części miasta, darmowe miejsce parkingowe pod domem i... pralka. Takie właśnie było mieszkanie przy bulwarze Gambetty, z którego spacer do Bramy Świętego Wincentego w Saint-Malo zajmował około 30 minut.

## Samochód, czyli Subaru XV

W 2020 roku postanowiliśmy zmienić nasz samochód na nowy. Miał służyć naszej 3-osobowej rodzinie jako pierwsze auto (dru-

gim jest miejskie autko żony). Wymyśliłem sobie, że będzie zupełnie inne niż to poprzednie: niezawodne, z napędem 4x4, podniesionym zawieszeniem, wolnossącym silnikiem benzynowym, obszernym wnętrzem (nasz nastoletni syn ciągle rośnie). Miało być „japończykiem” i pochodzić z tzw. sprawdzonego źródła. Postawiłem na Subaru – markę mi znaną, ale taką, którą uważałem za dość „egzotyczną”. Uznałem, że spośród wszystkich modeli Subaru najbardziej pasowałby nam model Subaru XV. Zarejestrowałem się więc na [forum.subaru.pl](https://forum.subaru.pl) i przez rok „poznawałem” to auto. Już po roku, także dzięki Forum, staliśmy się szczęśliwymi posiadaczami

Subaru XV z dwulitrowym silnikiem benzynowym i manualną skrzynią biegów. Podróż do Bretanii miała być jego czwartym wakacyjnym testem (po Podlasiu, Bieszczadach i Istrii). Jak dotąd było niezawodne. Nie był to żaden off-road, ale z przemierzaniem asfaltów, szutrów, polnych czy leśnych dróg rodziło sobie doskonale, więc i tym razem ruszałem w drogę bez obaw.

## Przejazd, czyli Lubeka i Antwerpia

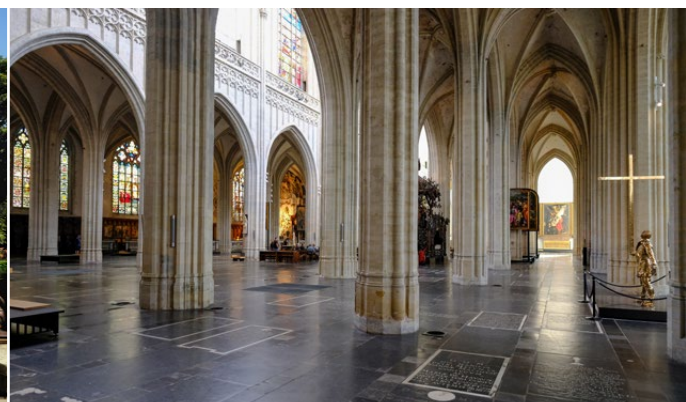
Z Gdańska wyruszyliśmy w poniedziałek 8 lipca, a do Lubeki dotarliśmy na tyle szybko, że zdążyliśmy jeszcze pójść na krótki spacer po Starym Mieście. „Królowa Hanzy” została założona w XII wieku przez księcia Saksonii Henryka Lwa, a jej

## POMYSŁ NA URLOP

<b>Cel:</b>	Saint-Malo, Bretania
<b>Start:</b>	Gdańsk
<b>Dystans:</b>	ok. 4 700 km
<b>Czas:</b>	14 dni
<b>Noclegi:</b>	apartamenty na trasie i w Saint-Malo (raz hotel w Reims)
<b>Koszty:</b>	noclegi, wyżywienie, paliwo, bilety wstępu, parkingi, prezenty

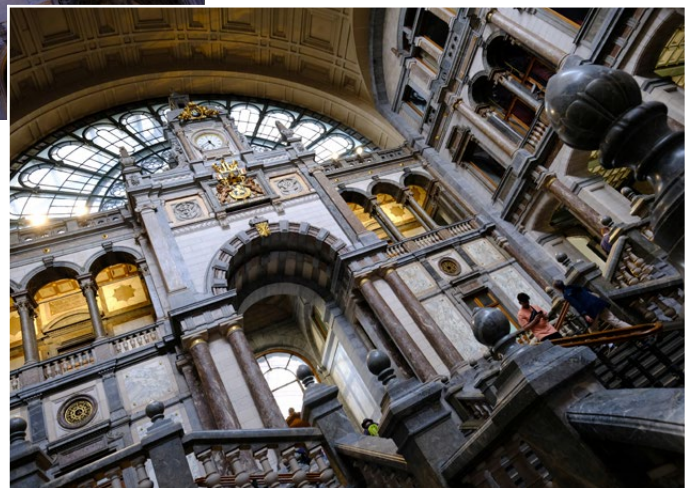






dującymi się w jej wnętrzu czterema obrazami Petera Paula Rubensa oraz „Kolejowa Katedra”, czyli wielopoziomo-

wy dworzec kolejowy z początku XX wieku. Obok niego znajduje się żydowska dzielnica diamentów – jedno z najważniejszych miejsc handlu tymi minerałami na świecie. Całe szczęście, że żonie nie spodało się żadne z tych świecidełek, bo musielibyśmy sprzedać nasze Subaru. Poza tym warto zajrzeć na rynek z renesansowym ratuszem i kamienicami oraz XIX-wieczną fontanną Brabo, podejść pod kościół św. Karola Boromeusza, zamek Het Steen i Boerentoren – najwyższy europejski wieżowiec zbudowany w okresie międzywojennym.



najstarsza część zajmuje niewielki obszar na wyspie otoczonej wodami rzeki Trave. Drugiego dnia zwiedziliśmy całe Stare Miasto, które momentami przypomina gdańską starówkę, dlatego czuliśmy się tam jak w domu. W „Mieście Siedmiu Wież” trzeba koniecznie zobaczyć liczne zabytki ceglanego gotyku: kościół Mariacki i dawny Szpital Świętego Ducha, Bramę Holsztyńską i Zamkową, Ratusz i spichlerze solne. Warto też wstąpić do Muzeum Marcepana, w którym znajduje się „marcepanowa” kawiarnia i olbrzymi sklep z niezliczoną ilością marcepanowych produktów.

Wieczorem następnego dnia dojechalśmy do Antwerpii – historycznej stolicy Flandrii. Jeszcze tego samego dnia udaliśmy się na wieczorny rekonesans uliczkami Starego Miasta, a następnego dnia kontynuowaliśmy jego zwiedzanie. W Antwerpii trafiliśmy na święto narodowe Flandrii, obchodzone w rocznicę bitwy pod Courtrai. 11 lipca 1302 roku w „bitwie złotych ostróg” flamandz-

cy mieszcianie i chłopcy rozgromili francuskie rycerstwo, dlatego tego dnia w mieście przystrojonym flagami Flandrii (czarny flamandzki lew umieszczony na żółtym tle, który od razu skojarzył się nam z czarnym pomorskim gryfem na żółtym tle) odbywały się festyny, jarmarki i koncerty, a parkingi były za darmo. W Antwerpii największe wrażenie zrobiła na nas gotycka katedra Najświętszej Marii Panny ze znaj-



### Saint-Malo, czyli Bretania

W piątek wieczorem 12 lipca dotarliśmy do Saint-Malo, które leży na prawym brzegu szerokiego ujścia rzeki Rance do kanału La Manche. Historia tego miasta korsarzy, podróżników i odkrywców sięga VI wieku, kiedy to walijski mnich Malo założył tu klasztor, wokół którego z czasem wyrosła osada. Następnego dnia zaczęliśmy zwiedzanie najstarszej części miasta. Przed wejściem w jego mury przywitał nas po-



mnik francuskiego pisarza i polityka François-René de Chateaubrianda, a port i ulice miasta udekorowane były flagami Quebecu, zwanymi *fleurdelisé* (kwiat lili). Okazało się, że mieliśmy szczęście trafić do Saint-Malo na finał odbywających się co cztery lata transatlantycznych regat „Transat Québec-Saint-Malo”. Pierwszy raz taki wyścig został zorganizowany w 1984 roku z okazji 450. rocznicy odkrycia Quebecu przez Jacques'a Cartiera, który

w swoją wyprawę przez Atlantyk wyruszył w 1534 roku właśnie stąd. Przemierzyliśmy Stare Miasto wszerz i wzdłuż przy okazji szukając domu, w którym mieszkała Marie-Laure LeBlanc – główna bohaterka powieści i serialu „Światło, którego nie widać”. Okazało się jednak, że nadaremnie, ponieważ w rzeczywistości taki dom nie istniał, a do nakręcenia scen plenerowych w filmie posłużyły tylko plaże wokół miasta i jego mury obronne. Na tych właśnie murach znajdują się pomniki dwóch najslawniejszych bretońskich żeglarzy – Cartiera i Surcoufa. Przy okazji okazało się, że uwiecznienie na zdjęciu pomnika Cartiera bez siedzącej na jego głowie mewy graniczy z cudem. W samym mieście zajrzeliśmy do średniowiecznej katedry Świętego Wincentego, w której znajduje się m.in. grobowiec Cartiera. Korzystając z pory odpływu (tak, tak, tam są pływy, co było dla nas, ludzi znad Morza Bałtyckiego, pewną nowością), przeszliśmy



du na rozciągającą się stamtąd przepiękną panoramę miasta. Na Stare Miasto w Saint-Malo wracaliśmy w każdy kolejny wieczór naszego



Grób Jacques'a Cartiera w katedrze św. Wincentego i wieża Solidor w Saint-Servan-sur-Mer.

pobytu, bo naprawdę nas zuroczyło swoim niepowtarzalnym klimatem, uroczymi zakątkami, klimatycznymi knajpami i bretońską muzyką graną na żywo. Po południu zdążyliśmy jeszcze odwiedzić znajdujący się na wschód od miasta Manoir de Limoëlou. Dwór, w którym na stare lata zamieszkał i w którym zmarł Jacques Cartier, a w którym obecnie znajduje się poświęcone mu muzeum. Jeden z kolejnych dni, ze względu na spore zachmurzenie, zaczęliśmy od zwiedzenia miejscowego oceanarium (Grand Aquarium Saint-Malo), a potem pojechaliśmy do leżącej na południe od Starego Miasta dzielnicy Saint-Servan-sur-Mer, w której znajduje się średniowieczna wieża Solidor, skąd Cartier wyruszył w swoją historyczną podróż. Następnie przez półwysep

na pobliską wyspę, na której Vauban, wybitny francuski inżynier wojskowy Ludwika XIV, zbudował Fort National. Następnie na wyspę Grand-Be, na której znajduje się grób Chateaubrianda. Na obie wyspki warto wejść także ze wzglę-





○○●○○

La Cité, na którym znajdują się pozostałości fortyfikacji z czasów drugiej wojny światowej i muzeum upamiętniające jej ofiary, podziwiając kolejną przepiękną panoramę Saint-Malo, wróciliśmy do domu.

Kolejne dni naszego pobytu w Saint-Malo poświęciliśmy



Szmaragdowego Wybrzeża znajdujący się po drugiej stronie ujścia rzeki Rance. Zaczęliśmy z parkingu Yvon w La Bodinais i planowaliśmy dojść przez Pointe de la Vi-comte do Pointe

na przejście kilku fragmentów Ścieżki Celników, która w dawnych czasach biegła wzdłuż całego bretońskiego wybrzeża i pomagała królewskim służbom celnym zwalczać kontrabandę. Dzisiaj prowadzi tamtędy pieszy szlak liczący ponad 1700 km. Zaczęliśmy od miejscowości Ploumanach i Wybrzeża Różowego Granitu, którym dotarliśmy do uroczej latarni Mean Ruz i XIX-wiecznego zamku



Costaérès. Został on zbudowany z różowego granitu na skalistej wysepce o tej samej nazwie przez polskiego matematyka, elektrotechnika i wynalazcę, Bruno Abakanowicza. Na Ścieżkę Celników powróciliśmy jeszcze dwukrotnie. Najpierw przeszliśmy fragment



Zamek La Roche Goyon (Fort La Latte) z XIV w.

Zamek Costaérès z XIX w.

du Moulinet, ale się nie udało ze względu na gwałtowny deszcz, który zaskoczył nas w drodze. Ostatniego dnia pobytu w Bretonii przeszliśmy kolejny fragment Szmaragdowego Wybrzeża, tym razem w okolicach miejscowości Plévenon. Wyruszyliśmy skalistą ścieżką wśród wrzosowych pól spod zamku La Roche Goyon (Fort la Latte), który w 1958 roku został wykorzystany w filmie „Wikingowie” z Kirkiem Douglasem, Tonym Curtisem i Janet Leigh. Podziwiając niezwykle widoki roztaczające się z bretońskich klifów, dotarliśmy do latarni morskiej na Przylądku Frahel.



Na naszej liście koniecznych do odwiedzenia miejsc pozostały jeszcze miasteczka Treguier i Dinan oraz Mont Saint-Michel. Zaczęliśmy od tego pierwszego. W surowej gotyckiej katedrze świętego Tugduala w Treguier znajduje się współczesny grobowiec księcia Bretonii Jana V Mądrego (XIV–XV w.) oraz grobowiec i relikwie patrona Bre-



tanii i prawników św. Iwo z Bretonii (XIII–XIV w.). Kolejnego dnia pojechaliśmy do Dinan – perełki średniowiecznej bretońskiej architektury. Miasteczko leży na wysokim brzegu rzeki Rance, a z jego



murów roztacza się przepiękny widok na okolicę. Przeszliśmy się urocą starówką, wstąpiliśmy do bazyliki Świętego Zbawiciela, w której złożone jest serce Bertranda Guesclina, bretońskiego rycerza i ko-

**Normandzkie sanktuarium Michała Archanioła na Mont Saint-Michel. To jest jedno z takich miejsc na mapie, które każdy kojarzy i marzy o tym, żeby je zobaczyć na żywo.**

netabla Francji, bohatera wojny 100-letniej. Będąc w Dinan, warto zejść także nad rzekę i przejść się wzdłuż jej brzegów, które w znacznej części pełnią rolę nabrzeża jachtowego. Ostatnim celem naszej podróży było normandzkie sanktuarium Michała Archanioła na Mont Saint-Michel. To jest jedno z takich miejsc na mapie, które każdy kojarzy i marzy o tym, żeby je zobaczyć na żywo. Początki sanktuarium sięgają początków VIII wieku, a klasztoru Benedyktynów i mia-



steczka u jego stóp wieku X. Zostało zbudowane na pływowej wyspie połączonej prawie dwukilometrową groblą ze stałym lądem. I właśnie podejście do sanktuarium tą groblą zrobiło na nas największe wrażenie. Na miejscu przeżyliśmy pewne rozczarowanie ze względu na niesamowity tłok, jaki panował w jego wąskich uliczkach. Ale nic dziwnego, skoro Mont Saint-Michel odwiedza corocznie ponad 3 mln osób i jest to najbardziej popularna po Paryżu atrakcja turystyczna we Francji.

**Powrót, czyli Amiens, Reims, Bouillon i Goslar**

Sześć dni spędzonych w pięknej Bretonii minęło błyskawicznie i żal było wracać. Ale przecież na drogę powrotną też mieliśmy ciekawy plan.

Widok z murów Dinan na dolinę rzeki Rance.





„Gotycki Partenon”, czyli katedra Najświętszej Marii Panny w Amiens, jest jedną z najwspanialszych budowli francuskiego gotyku.

Wielka rozeta zachodniej fasady katedry Notre Dame w Reims.



dotrzeć na nocleg do Reims. Tam następnego dnia czekała nas kolejna architektoniczna uczta – katedra ze względu na bogate rzeźbiarskie dekoracje fasady nazywana jest „Katedrą Aniołów”, a od XII do XIX wieku była miejscem koronacji królów Francji. Katedra Notre Dame w Reims jest też uważana za najbardziej harmonijną katedrę we Francji, słynącą także z witraży zaprojektowanych przez Marca Chagalla. Obie te XIII-wieczne katedry zrobiły na nas, przyzwyczajonych do „niemieckiego” ceglano-gotyku, niezapomniane wrażenie. Warto było obejrzeć i zwiedzić te perełki francuskiej i europejskiej architektury.



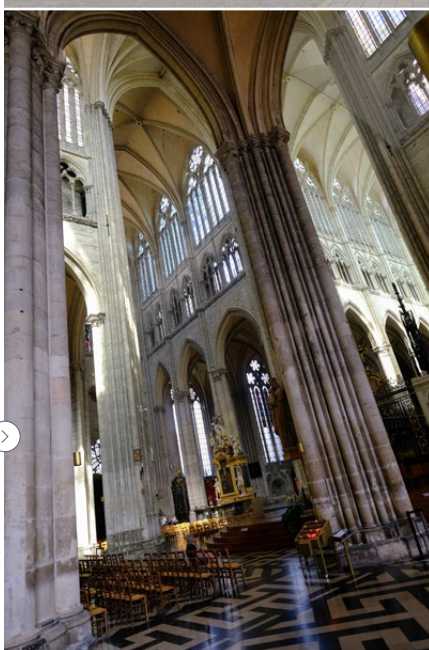
Nazajutrz ruszyliśmy w stronę granicy francusko-belgijskiej, gdzie tuż za nią w zakolu rzeki Semois wznosi się na wysokiej skale zamek Bouillon – siedziba Gotfryda z Bouillon, jednego z przywódców pierwszej krucjaty, który po zdobyciu Jerozolimy w 1099 roku przyjął tytuł „Obrońcy Grobu Świętego”. Dalsza droga wiodła przez Belgię i zachodnie Niemcy do Goslaru u podnóża gór Harzu w Dolnej Saksonii. Warto w nim obejrzeć



pałac cesarski (*palatium*) wybudowany na początków XI wieku przez cesarza Henryka II z dynastii salickiej i przejść się po starówce. W Goslarze zachowało się ponad 1,5 tys. domów zbudowanych metodą szachulcową, z których niektóre pochodzą nawet z XV wieku.

Ostatniego dnia naszej wyprawy wyruszyliśmy z Goslaru do Gdańska. Cała nasza „załoga” była zgodna co do tego, że był to kolejny naprawdę udany wakacyjny wyjazd, który zapewnił nam całą masę pozytywnych doznań i pozostawił w nas wiele miłych wspomnień.

A co nas czeka w tym roku? Już to wiemy, bo... wszystko jest przygotowane. Tym razem będą to francuskie „antypody” Bretanii, czyli... Prowansja. Ale póki co... „home sweet home”!



Po wyjeździe z Saint-Malo skierowaliśmy się w stronę Amiens, gdzie zwiedziliśmy „Gotycki Partenon” czyli katedrę Najświętszej Marii Panny, jedną z najwspanialszych budowli francuskiego gotyku. Szkoła, że mogliśmy spędzić w Amiens tylko trzy godziny, bo musieliśmy

Kaplica biskupia i wieniec kaplic katedry Notre Dame w Reims.

Zamek Gotfryda z Bouillon nad rzeką Semois w belgijskich Ardenach.



## PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO BRETANII



### Autostrady

Wszystkie autostrady w Niemczech i Belgii są darmowe; we Francji płatne, ale istnieje alternatywa w postaci dróg szybkiego ruchu, które nieznacznie spowalniają przejazd; jakość autostrad (w kolejności od najlepszych do najgorszych): 1. Niemcy, 2. Francja, 3. Belgia; we Francji na autostradach stacje benzynowe bywają źle oznaczone i potrafią „zaskoczyć” kierowcę.



### Zwiedzanie

Wejścia do największych atrakcji turystycznych są płatne (Grand Aquarium Saint-Malo, Fort National, muzeum Cartiera w Manoir de Limoëlo, zamek La Roche Goyon, zamek w Dinan, Mont Saint-Michel); niepłatne są wejścia do kościołów i podziwianie... kwitnących wszędzie różnokolorowych hortensji (przy drogach, w rowach, na polach, przy kamiennych domach).



### Jedzenie

W Bretanii nie trafiliśmy na fasolkę po bretońsku, ale w niezliczonych knajpkach można zjeść słynne bretońskie pszenne naleśniki *crêpes* z konfiturami lub wytrawne *galettes* z mąki gryczanej serwowane z serem, szynką lub owocami morza i często przyrządzane na oczach gości; można też rozkoszować się świeżymi małami i ostrygami i popijać wszystkim słynnym bretońskim cydrem, który występuje tu w wielu lokalnych odmianach.



### Pogoda

Nie sprawdziło się bretońskie powiedzenie: „W Bretanii jest ładnie codziennie... po kilka razy dziennie”; po prostu: było ładnie prawie codziennie; umiarkowane temperatury w granicach 22–24 stopni C; dużo słońca, trochę chmur (czasami chmur, staby wiatr; deszcz widzieliśmy dwa razy).



### Bretończycy

W porównaniu do mieszkańców południa Francji są na pewno mniej bezpośredni, a przez to bardziej podobni do nas Polaków, można się z nimi porozumieć nie tylko po bretońsku czy francusku, ale i po angielsku; mają poczucie swojej „celtyckiej” odrębności, a flaga Bretanii *Gwen ha Du* (biały i czarny) jest tam widoczna w wielu miejscach.





## SUBARU PRODUCENTEM NAJBARDZIEJ NIEZAWODNYCH SAMOCHODÓW

Kierowcy aut japońskiej marki dobrze wiedzą, że mogą polegać na swoich samochodach zawsze i wszędzie. Teraz dodatkowo niezawodność Subaru potwierdził raport, w którym przeanalizowano kilka najważniejszych czynników.

Jednym z najważniejszych kryteriów, którym przeciętny nabywca kieruje się przy

zakupie auta, jest niezawodność. Aby ułatwić przekopanie się przez setki modeli oferowanych

na rynku i wesprzeć w wyborze najwłaściwszego samochodu, niezależna firma Consumer Reports

przygotowuje regularnie specjalny ranking. Autorzy raportu wybierają 10 modeli, których ocena opiera się na podstawie wyników testów drogowych, przewidywanej niezawodności, satysfakcji właścicieli oraz bezpieczeństwa. Dodatkowo każda kwalifikująca się marka zbiera notę ogólną.

### Umiesz liczyć? Licz na Subaru!

Przez wiele lat liderami rankingu pozostawały inne japońskie auta,

jednak podsumowując 2024 rok, to Subaru zostało uznane za producenta najbardziej niezawodnych aut, wyprzedzając swoich azjatyckich konkurentów. **Samochody spod znaku „Plejady” uzyskały ogólną ocenę 68 punktów, przy czym Forester uzyskał wynik zdecydowanie powyżej średniej** w zakresie niezawodności, natomiast Crosstrek oraz Outback oceniono na poziomie powyżej średniej lub umiarkowanym.

Uznanie zdobył również fakt, że japońska marka od lat konsekwentnie realizuje swój cel, oferując inteligentnie zaprojektowane modele zapewniające intuicyjną obsługę, komfortowe wnętrza oraz zaawansowane funkcje infotainment. Poza tym, co najważniejsze, **w wyposażeniu standardowym zapewnia szeroką gamę asystentów bezpieczeństwa.**

*Samochody Subaru współdzielą wiele niezawodnych komponentów*



tów – tłumaczy Steven Elek, który nadzoruje analizę danych motoryzacyjnych w Consumer Reports. *Ta wspólność oznacza, że kiedy Subaru odświeża jakiś pojazd, może wprowadzać mniejsze zmiany, zachowując przy tym sprawdzone, niezawodne systemy. To zmniejsza ryzyko pojawienia się nowych problemów.*

#### Więcej zaufania dla elektromobilności

W 2024 roku w szacownym gronie wyróżnionych aut znalazły

się cztery hybrydy, trzy pojazdy typu plug-in (PHEV) oraz jeden pojazd elektryczny, co sugeruje, że **modele z częściowo lub w pełni zelektryfikowanym napędem mogą pochwalić się wyższą niezawodnością niż rywale z silnikami wyłącznie spalinowymi.** Większość modeli Subaru dostępnych w aktualnej ofercie na polskim rynku posiada napęd częściowo lub w pełni zelektryfikowany, a z czasem gama

takich aut z pewnością zostanie poszerzona.

#### Jak obliczyć niezawodność?

Firma Consumer Reports zbiera dane na temat niezawodności samochodów za pomocą ankiet online, wysyłanych do członków swojej społeczności (jest ich ok. 6 milionów). Są oni **pytani o wszelkie problemy, które mogli napotkać podczas użytkowania swoich pojazdów**



#### 8 lat gwarancji Subaru!

Poza potwierdzoną niezawodnością samochodów kolejną świetną wiadomością dla klientów Subaru jest fakt, że każde auto objęte jest długookresową gwarancją. Do niedawna obowiązywała ona do trzech lat od momentu zakupu lub do limitu 100 000 km, ale od początku 2024 roku Subaru rozszerzyło ochronę gwarancyjną na swoje pojazdy w Polsce. **Aktualnie każdy nowy samochód sprzedawany w polskich salonach marki objęty jest 8-letnią ochroną bez limitu kilometrów w ramach programu Safe8.** Jej zakres dotyczy części mechanicznych, elektrycznych, elektronicznych, pneumatycznych i hydraulicznych samochodu, które zostały oryginalnie zamontowane na stałe przez producenta lub wymienione przez ASO Subaru w ramach obowiązującej gwarancji. Co ważne, w ramach Safe8 ewentualne usterki naprawiane są w ASO marki, zawsze z wykorzystaniem oryginalnych części. Więcej o programie Subaru Safe8: [safe8.subaru.pl](https://safe8.subaru.pl).

Poza potwierdzoną niezawodnością samochodów kolejną świetną wiadomością dla klientów Subaru jest fakt, że każde auto objęte jest długookresową gwarancją.

**w ciągu ostatnich 12 miesięcy,** w zakresie 20 aspektów. Badane zagadnienia dotyczą silnika, skrzyni biegów, akumulatorów w pojazdach elektrycznych (EV) i ładowania, a także problemów z elementami nadwozia, lakierem i wykończeniem.

W ramach każdego z tych 20 obszarów respondenci mogą podać bardziej szczegółowe informacje na temat konkretnych usterek. Te informacje są następnie wykorzystywane, aby przewidzieć prawdopodobieństwo wystąpienia podobnych problemów w tych samych lub podobnych modelach.

Firma wydająca raport ocenia również „powagę” każdego typu problemu, aby **stworzyć przewidywaną ocenę niezawodności, w skali od 1 do 100.** Ta ocena jest następnie łączona z danymi z testów torowych, wynikami ankiety satysfakcji właścicieli i danymi o bezpieczeństwie, aby obliczyć ogólną ocenę każdego testowanego pojazdu. Aby dany model mógł w ogóle zostać uwzględniony w zestawieniu, Consumer Reports musi posiadać dane z co najmniej dwóch lat produkcji.



**LAT  
GWARANCJI  
SUBARU SAFE8**



# TAK W PRZESZŁOŚCI WYGLĄDAŁA PRZYSZŁOŚĆ PROTOTYPY SUBARU Z LAT 80. I 90.

Marka Subaru ma na swoim koncie wiele legendarnych modeli. Tym razem skupimy się jednak na pokazywanych w latach 80. i 90. prototypach. Należy im się trochę uwagi i warto ocalić je od zapomnienia. W końcu bez nich nie byłoby tylu aut, które doskonale znamy i cenimy.

os prototypów bywa smutny. Zespoły inżynierów i desygnerów pracują nad nimi miesiącami, dopracowując szczegóły i niejednokrotnie puszczając wodze fantazji. W autach koncepcyjnych zwykle uchodzi to, na co rynek jeszcze nie jest gotowy, dlatego takie auta mogą mieć wyjątkowo odważny design, nietypowe rozwiązania albo elementy wyposażenia, które dotychczas kojarzyliśmy głównie z filmami science fiction. Później przychodzi pora pokazu prototypu, zazwyczaj podczas targów. Z sylwetki opada płachta, słychać dźwięk migawek, czasami zdarzą się głosy zachwytu lub oburzenia i na najbliższe dni taki samochód staje się gwiazdą mediów branżowych. Dziennikarze snują opowieści na temat jego gadżetów i detali, zastanawiają się, czy i kiedy trafi do produkcji.

Niestety, gdy okazuje się, że to „tylko” prototyp, będący



pokazem możliwości producenta lub wskazówką, w którą stronę będą podążać jego przyszłe projekty, kariera konceptu szybko się kończy. Jest jak supernowa – wybucha z wielkim blaskiem, ale błyskawicznie się wypala. Bywa, że w kilka miesięcy po pokazie mało kto już o nim pamięta. Do historii – czy wręcz do legendy – przechodzą głównie auta produkcyjne.

Szkoda. Prototypy nie zasługują na bycie zapomnianymi – dlatego wybraliśmy wyjątkowo interesujące wizje z nieco dawniejszej historii marki Subaru i postanowiliśmy je opisać. Można doszukiwać się w ich kształtach fragmentów aut, które znamy z dróg czy własnych garaży. Można dyskutować, czy mogłyby trafić w takiej formie na rynek, albo pochylać się nad odważnymi pomysłami projektantów. Zapraszamy na wycieczkę w przeszłość przyszłości.

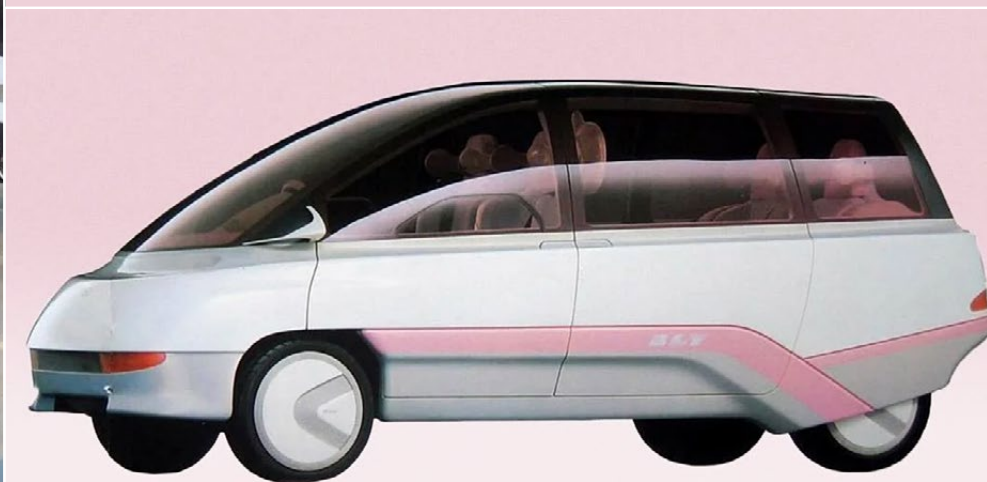
ciastych kształtów, na salonie w Tokio w 1985 r. zaprezentowano długi, dość obły samochód. F-9X wyglądał... amerykańsko. Miał pod maską jednostkę 2.0 z turbodoładowaniem i kompresorem. Moc to aż 360 KM. Szacunkowa prędkość maksymalna sięgała aż 300 km/h. Co nietypowe dla marki z Plejadami w logo, napęd trafiał tu tylko na tylną oś.

## 1987 Subaru BLT

Całkiem możliwe, że gdyby ktoś kiedyś chciał zilustrować lata 80. w motoryzacji, używając do tego jednego zdjęcia, najlepiej nadałaby się fotografia tego prototypu pokazanego na Tokyo Motor Show w roku 1987. Subaru BLT Concept było wyobrażeniem marki na temat auta dla „pracującego profesjonalisty” i miało być biurem na kółkach. BLT w dużej mierze oparto na platformie modelu Domingo, czyli mikrovana nieco większego niż propozycje z segmentu kei-van. Miał

W autach koncepcyjnych zwykle uchodzi to, na co rynek jeszcze nie jest gotowy, dlatego takie auta mogą mieć wyjątkowo odważny design, nietypowe rozwiązania albo elementy wyposażenia, które dotychczas kojarzyliśmy głównie z filmami science fiction.

100-konny, trzycylindrowy silnik 1.2 z turbodoładowaniem. To brzmi jak dzisiejsze dokonania z dziedziny downsizingu! BLT było wyposażone także w napęd na cztery koła i skrzynię bezstopniową CVT. Wyróżniało się z zewnątrz nie tylko niezwykle modną stylistyką i odważnymi kolorami, ale i zastosowaniem niskoprofilowych opon, nietypowych dla auta o takich kształtach. Prawdziwa sensacja kryła się jednak w środku – nie zabrakło tam cyfrowej deski rozdzielczej i... prostej nawigacji GPS wyświetlanej na ekranie CRT. Z tyłu zadbane o komfort i o to, by biznesmen (wraz z kontrahentem albo rodziną) miał dużo miejsca. Pojawił się nawet komputer osobisty z monitorem w suficie i przyciskami do sterowania w podłokietniku. Wysuwany stolik miał wgłębienia na kubki i materiały biurowe, a w siedzeniach zmieściły się schowki na zestawy słuchawkowe.



## 1985 Subaru F-9X Concept

Pamiętacie SVX-a? Oto model, który nawet w wersji produkcyjnej wyglądał niczym prototyp. F-9X pojawił się jednak aż pięć lat wcześniej – i tutaj możemy mówić o naprawdę niezwykłym wyglądzie! W porównaniu z tym, co Subaru prezentowało w kwestii stylistyki w latach 80., F-9X Concept stanowił prawdziwą rewolucję. Zamiast kan-



Przez kolejne dwa lata Subaru BLT było pokazywane na salonach samochodowych na całym świecie. W Sydney w 1988 r. okrzyknięto je „najbardziej zaawansowanym modelem targów”, a po pojawieniu się na Chicago Auto Show trafiło na pierwsze strony gazet. Mimo furory, jaką zrobił ten prototyp, nie wprowadzono go do produkcji. Zastosowana w nim technika pojawiła się jednak potem w licznych modelach seryjnych. BLT robi wrażenie do dziś – pomyśleć, że pojawiło się na długo przed czasami internetu i pracy zdalnej!

#### 1987 Subaru F-624 Estremo

Czas na coś dla miłośników aut z czterodrzwiowym nadwoziem. Echa odważnej, nieco kosmicznej stylistyki Estremo można znaleźć w Legacy I. To prototyp modelu klasy średniej, mierzącego nieco ponad 4,6 m. Miał napęd na cztery koła, elektropneumatyczne zawieszenie i układ kierowniczy z elektrycznym wspomaganie o zmiennej sile, które stanowiło wtedy ważną nowość. Moc pochodziła z jednostki 2.7 z sześcioma cylindrami. Taki silnik rozwijał

250 KM i pozwalał F-624 (nazwanym ze świata lotniczego!) na osiągnięcie 250 km/h. Model pokazano zarówno w Tokio, jak i we Frankfurcie. Trudno było oderwać od niego oczy.

#### 1990 Subaru SRD-1

Pora na kolejny typ nadwozia, czyli na kombi. SRD-1 producent nazywał „innovacyjną, wymarzoną maszyną na nadchodzące lata 90.”. W kabinie tego auta z zaskakująco krótką maską mieściło się aż osiem osób, co w świecie kombi stanowi ewenement. Za stylistykę odpowiadało studio ItalDesign z legendarnym Giugiaro na czele. SRD-1 było pierwszym samochodem koncepcyjnym stworzonym w Subaru Research and Design w Cypress w Kalifornii. Zaprezentowano go na Chicago Auto Show w 1990 roku. Został wyposażony w 3,3-litrowy, 24-zaworowy silnik DOHC z sześcioma cylindrami. Nie zabrakło napędu na cztery koła z elektronicznie sterowanym środkowym mechanizmem różnicowym. Tym prototypem Subaru chciało pokazać, że jest gotowe na walkę o wymagającego klienta



na kombi w USA. Patrząc na to, jak popularny jest tam do dziś np. Outback, chyba się udało...

#### 1991 Subaru Amadeus

Po raz kolejny przypomniemy tu SVX-a. Jednym z najbardziej charakterystycznych elementów tego modelu są boczne szyby z czymś, co można opisać jako „okno w oknie”. Takie rozwiązanie doskonale wygląda w sportowym coupé, ale wielu miłośników marki mogło się zastanawiać, czy zdałoby egzamin także w autach z bardziej tradycyjnym kształtem nadwozia. Odpowiedź nazywa się Amadeus. Powiedzmy, że to futurystyczne, ale jednak kombi. Dodajmy, że całkiem urodziwe, przynajmniej dziś, z perspektywy lat. Podobieństwa do SVX nie kończyły się na szybach. Amadeus dzielił z tym autem platformę i 3,3-litrowy silnik. Moc to 250 KM. *Wzięliśmy platformę Subaru SVX, która jest uosobieniem tego, co wiemy o budowaniu samochodów, i zastosowaliśmy ją do jednego z najbardziej tradycyjnych pojazdów Subaru: kombi z napędem na wszystkie koła – wyja-*

śniał ówczesnie historię powstania tego auta Chris Wackman, wiceprezes ds. marketingu marki.

#### 1991 Subaru Rioma

Czy samochód sportowy może dostarczać przyjemności z jazdy, ale być przy tym bezpieczny i przyjazny dla środowiska? To pytanie obecnie zadają sobie liczni producenci z całego świata, ale było ono aktualne już ponad trzy dekady temu. Chęć pogodzenia pozornie sprzecznych ze sobą światów przyświecała projektantom niewielkiej, zgrabnej Riomy z roku 1991. Samochód z nadwoziem typu targa – czyli ze zdejmowanym dachem, ale tylko w środkowej części, nad

głowami kierowcy i pasażera – miał dwulitrowy silnik, który mógł być zasilany „ekomieszanką” benzyny z metanolem. O bezpieczeństwo dbały wysuwane pałaki i poduszki powietrzne, pojawił się też napęd na cztery koła. Może szkoda, że Rioma nie trafiła nigdy do produkcji? Połączenie napędu AWD i wiatru we włosach mogłoby namieszać na rynku, na którym wtedy coraz śmieiej poczynali sobie inni japońscy rywale.

#### 1997 Subaru Elten

Hybrydy są niezwykle istotne i popularne w dzisiejszej motoryzacji, również tej spod znaku Plejad. Firma Subaru myślała jednak o połączeniu silnika spalinowego z elektrycznym już w roku 1997. Właśnie wtedy podczas Tokio Motor Show pokazano prototyp

Prototypy nie zasługują na bycie zapomnianymi. Można doszukiwać się w ich kształtach fragmentów aut, które znamy z dróg czy własnych garaży. Można dyskutować, czy mogłyby trafić w takiej formie na rynek, albo pochylić się nad odważnymi pomysłami projektantów.

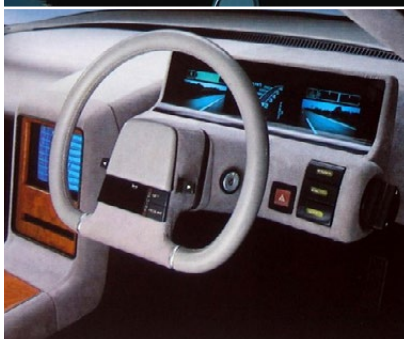
benzynowym oraz skrzyni i-CVT, a także na dwóch silnikach elektrycznych i akumulatorach. W zespół skrzyni biegów wbudowano rozdzielnik momentu obrotowego. Baterie umieszczono pod tylnym siedzeniem, dzięki czemu w środku wygodnie mogły podróżować cztery osoby. Tak odważna wizja nie trafiła jednak na rynek. Na „hybrydyzację” przyszło nam trochę poczekać. Jak widać, Subaru było w awangardzie zmian.

Dziś prototypy sprzed lat pełnią rolę pomników techniki i świadczą o tym, że w biurach marki – i w głowach pomyslowych inżynierów – działa się naprawdę wiele. Subaru jednocześnie robiło karierę w rajdach, podbijało nowe rynki, rozwijało się w kwestii bezpieczeństwa i eksperymentowało ze stylistyką i technolo-

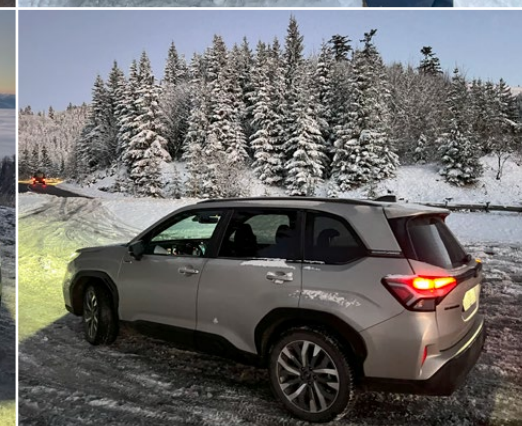
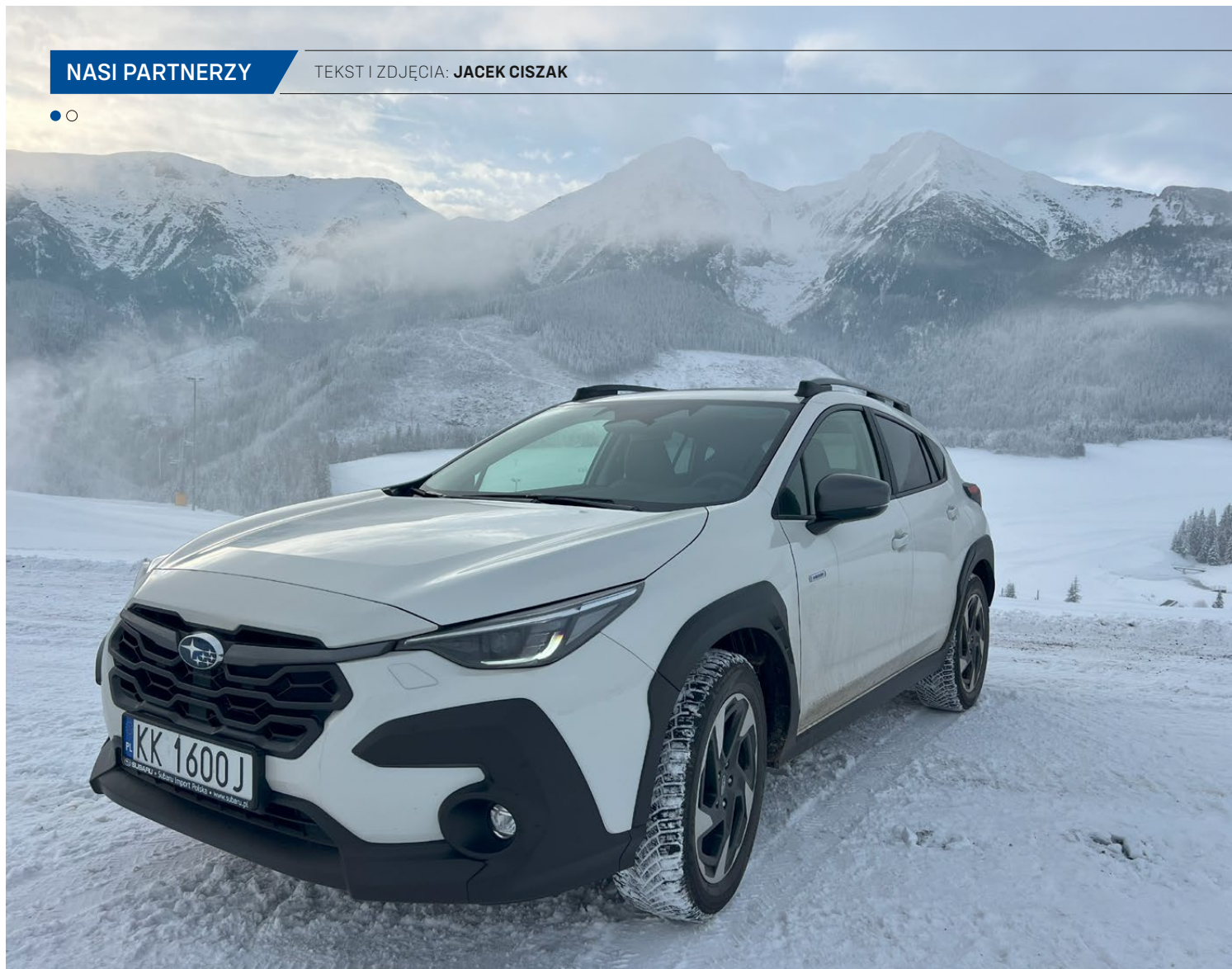


Elten, który miał być nowoczesną wizją auta miejskiego i bezpośrednim następcą 360, czyli pierwszego seryjnego modelu marki. Nawiązywał zresztą do tego auta z roku 1958 designem. Dziś powiedzielibyśmy, że to modny styl retro – który w Japonii znany był od dawna, a w Europie zrobił karierę kilka lat później. Subaru Hybrid Power System (SHPS) jest oparty na silniku

giami. Dawny świat motoryzacji rozwijał się niezwykle szybko i dostarczał masy emocji. Mogłoby się wydawać, że wówczas dla konstruktorów właściwie nie było rzeczy niemożliwych – dlatego tak przyjemnie jest czasami wrócić do dawnych czasów. Koncepty nie zasługują na to, by o nich zapominać. Wkrótce przypomniemy więc także o tych nieco nowszych.







## SAMOCHODEM NA ZIMOWY URLOP

Śnieg, mróz, słońce i dziesiątki, czasem setki, świetnie przygotowanych tras narciarskich. Czy to nie brzmi jak przepis na doskonały zimowy urlop? Oczywiście! Od prawie trzydziestu lat poszukuję, odwiedzam, oceniam i rekomenduję w internecie ciekawe miejsca na zimowy, narciarski lub snowboardowy, urlop. W tym czasie odwiedziłem ponad 300 mniejszych i większych ośrodków narciarskich w Europie, Azji i Ameryce. Byłem w miejscach, o których wszyscy mówią, ale także w tych, o których w Polsce nikt nie słyszał. W podróży do najlepszych zimowych miejscówek zdarza mi się korzystać z samolotu, ale najczęściej udaję się samochodem i... Tu zaczyna się moja przygoda z Subaru.

Jest rok 1997, w Polsce rozwija się rynek internetowy. Znane dziś największe portale obchodzą pierwsze urodziny. W tym czasie prowadzę małą firmę dostarczającą na rynek sprzęt komputerowy, w tym pierwsze modemy.

Jako zapalony narciarz mieszkający w miejscu z widokiem na góry, w Bielsku-Białej, wpadam na pomysł, aby przygotować pierwszą w Polsce stronę internetową, która będzie dostarczać czytelnikom aktualne informacje o warunkach

narciarskich. Tak we wrześniu 1997 roku zadebiutował pierwszy portal o tematyce narciarskiej.

Kolejne lata to próby zaistnienia na rynku internetowym, nauka i podpatrywanie trendów płynących z Zachodu. Po kilku latach

moja strona [skionline.pl](http://skionline.pl) stała się liderem pod względem oglądalności wśród portali o tematyce narciarskiej. Kolejnym etapem było założenie w 2008 roku kanału na YouTube oraz profili na Instagramie i Facebooku. Relacje wideo z ośrodków narciarskich stały się strzałem w dziesiątkę. Dzisiaj setki tysięcy oglądających moje vlogi podejmują decyzje o tym, jakie miejsce wybrać na kolejny zimowy urlop. Moja działalność sprawiła, że stałem się osobą rozpoznawalną, czego doświadczam w trakcie wyjazdów podczas bezpośrednich kontaktów z moimi widzami.

Jak wspominałem, w trakcie większości wyjazdów korzystam z samochodu. Tu doskonale się

wpisuję w wizerunek polskiego rynku. To właśnie samochodami najczęściej udajemy się na zimowe wakacje w Polsce, do naszych południowych sąsiadów – do Czech i na Słowację, ale także w regiony narciarskie położone w Alpach. Wielokrotnie byłem świadkiem bądź uczestnikiem potoku samochodów jadących w kierunku kurortów austriackich czy włoskich.

Oczywiście transport lotniczy zyskuje każdego roku coraz więcej zwolenników, ale to przejazd samochodem był, jest i będzie głównym środkiem transportu dla miłośników sportów zimowych.

Co cenię w trakcie moich narciarskich, służbowych podróży samochodem? Przede wszystkim

możliwość spakowania ze sobą sporego bagażu, którego do samolotu bym nie zabrał. Moje wyjazdy wiążą się z przewozem, oprócz rzeczy osobistych i sprzętu narciarskiego, sporej ilości sprzętu do nagrywania filmów: kamer, dronów, zasilaczy, ładowarek, powerbanków itd. Do tego dochodzi moje mobilne biuro, czyli laptop, zasilacz, mikrofon i inne akcesoria pomocne w montażu filmów.

Przed lotem zawsze muszę zrobić selekcję sprzętu, który zabiorę ze sobą. Jadąc samochodem, takiego problemu już nie mam. Często zdarza się, że spakowany samochód wygląda, jakbym jechał z rodziną na dwutygodniowe wczasy, a faktycznie jadę na wyjazd sam.





SNOW EXPO to największa targowa impreza narciarsko-snowboardowa w naszym kraju. Od pierwszej edycji wspieram jej rozwój i aktywnie uczestniczę w promocji. Partnerami SNOW EXPO były także firmy motoryzacyjne, które promowały swoją ofertę wśród miłośników aktywnego wypoczynku „na białym”. Jak już czytelnicy „Plejad” wiedzą, w tym sezonie partnerem motoryzacyjnym imprezy targowej odbywającej



się w Katowicach, ale także multitestów na śniegu w Białce Tatrzańskiej oraz w Krynicy Zdroju, została marka Subaru. Oferta modeli z Kraju Kwitnącej Wiśni została zaprezentowana oraz udostępni



Z przyjemnością napiszę, że także ja nawiązałem współpracę z Subaru. Japońska marka stała się moim partnerem motoryzacyjnym. Dzięki temu mam możliwość testować różne modele samochodów oraz promować je w środowisku narciarskim. Mam już za sobą jazdy trzema różnymi modelami: Outbackiem, Foresterem oraz Crosstrekem. Przejechałem nimi już tysiące kilometrów po drogach w naszym kraju, ale także po alpejskich serpentynach. Sprawdziłem komfort pokonywania długich autostradowych odcinków, jak również stromych, krętych alpejskich podjazdów. Jeździłem przy słonecznej pogodzie oraz w trakcie śnieżyc, gdy drogi były pokryte warstwą śniegu.

Dotychczas jeździłem markami europejskimi. Bardzo byłem ciekawy, jak Subaru będzie się sprawować w górach, jaki będzie komfort podróżowania, jak w trudnych warunkach sprawdzi się legendarny napęd oraz czym zaskoczą mnie japońscy projektanci i inżynierowie.



Już pierwszy wyjazd w długą trasę, liczącą ponad 2500 km, na włoski lodowiec pokazał, że polubimy się z Subaru. Na początku października Outbackiem wybrałem się do położonego na wysokości 2000 m n.p.m. ośrodka narciarskiego Maso Corto. Jak zwykle zabrałem ze sobą sporo bagaży, w tym trzy pary nart spakowane w jednym pokrowcu. Miłym zaskoczeniem było to, że narty swo-



bodnie ułożyłem za siedzeniem pasażera, uprzednio składając część oparcia tylnej kanapy. Nie musiałem przesuwac fotela do przodu, a przy zamykaniu klapy bagażnika zostało jeszcze trochę miejsca. Bagażnik oraz przestrzeń po złożeniu oparcia jest olbrzymia! Do bagażnika zapakowałem dużą torbę z ubraniami, torbę z butami narciarskimi, walizkę ze sprzętem video i jeszcze kilka potrzebnych na wyjeździe rzeczy.



Mimo że nie zakładałem na dach boksu, moją uwagę zwróciło bardzo ciekawe rozwiązanie, proste, ale oszczędzające czas i pieniądze oraz ograniczające hałas. W testowanym Outbacku relingi dachowe są jednocześnie poprzeczkami (bagażnikiem bazowym) pod montaż boksu. Nie spotkałem się z takim rozwiązaniem w innych samochodach, z których do tej pory korzystałem.

Outback zapewnia także niezwykle komfort podróżowania. Przejazd trasy liczącej ponad 1000 km z jednym przystankiem na tankowanie był wyjątkowo komfortowy. Wyprofilowane fotele, regulowana kierownica oraz ergonomiczne rozmieszczenie elementów sterowania wpłynęły na brak uczucia zmęczenia po dojechaniu pod włoski lodowiec.

Pozostałe zalety modeli, jakimi miałem przyjemność jeździć, przedstawię wkrótce. Zapraszam do lektury!



Jednak przestrzeń bagażowa mieści wtedy oprócz torby z ubraniami, torbę z butami narciarskimi, walizkę ze sprzętem do filmowania, torbę z mobilnym biurem i kilka innych mniejszych bagaży.

Nie wspominałem o nartach? Tak, celowo! Po pierwsze na większość wyjazdów jeżdżę sam, więc mogę sobie pozwolić na „rozrzutność”, jeżeli chodzi o wykorzystanie miejsca w samochodzie oraz ilość zabieranego bagażu. Zrezygnowałem z przewożenia nart w boksie dachowym na rzecz wożenia ich w środku. Ogranicza to zużycie paliwa oraz hałas w trakcie jazdy. Nie jest prawdą, że w Austrii nie wolno przewozić nart w środku samochodu. Należy jednak pamiętać, że taki sprzęt nie może przeszkadzać kierowcy oraz musi być tak zabezpieczony, aby w sytuacji awaryjnej nie przemieszczał się wewnątrz kabiny.

Narty zawsze przewożę w pokrowcu, który na czas podróży jest zapięty oraz przypięty pasem bezpieczeństwa. Taki sposób przewozu nart sprawił, że doceniam wielkość przestrzeni bagażowej, także tej po

złożeniu oparcia tylnej kanapy, tym bardziej że zawsze wiozę ze sobą minimum dwie pary nart.

Na przestrzeni lat miałem możliwość podróżowania wieloma markami i modelami samochodów. Jedne były bardziej pakowne, inne mniej, mimo że były to samochody sporych rozmiarów.





## ZŁOTA PIĘTNASTKA /CZ. 4/

Pragnę w tym cyklu uwypuklić znaczenie znajomości, czyli zrozumienia, zapamiętania i stosowania koronnych przepisów regulujących właściwe zachowania w ruchu drogowym.

W pierwszym odcinku w ramach dokonanego przeze mnie wyboru „złotej piętnastki” przepisów opisałem problematykę dotyczącą pasa ruchu i jego przestrzegania, zachowań w strefie zamieszkania, strefie ruchu i na drodze wewnętrznej, zasad zachowania szczególnej ostroż-

ności i ograniczonego zaufania, hierarchii stosowania przepisów, włączania się do ruchu oraz prędkości, odstępu i hamowania. W drugim odcinku opisałem wszystkie aspekty manewrów zmiany pasa ruchu i zmiany kierunku jazdy. Odcinek trzeci poświęciłem na przybliżenie wszystkich – nieco

skomplikowanych – przepisów dotyczących wyprzedzania oraz przepisów regulujących przecinanie się kierunków ruchu pojazdów na drodze.

W tym odcinku – kończąc cykl interpretujący najważniejsze zasady kierowania pojazdem – opiszę przepisy determinujące postępo-

wanie kierowców w stosunku do pieszych oraz rowerzystów i innych uczestników ruchu korzystających z urządzeń wchodzących w skład mikromobilności, a także przepisy obowiązujące na przejazdach kolejowych.

**12. Obowiązki kierującego pojazdem wobec pieszych** – art. 26 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

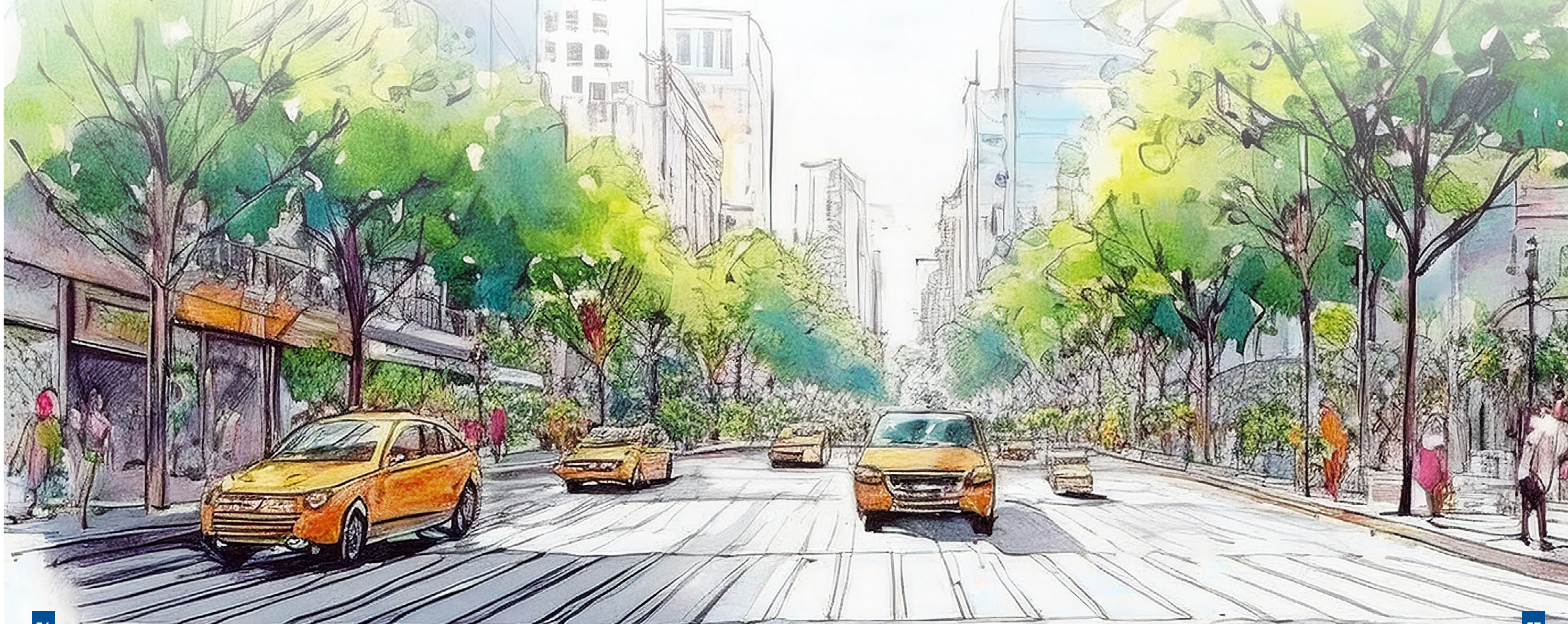
**Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeń-**

**stwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście.** Obowiązek ustępowania pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście nie dotyczy kierującego tramwajem.

Tak przedstawiają się obowiązujące od 1 czerwca 2021 roku zmodyfikowane przepisy, mające na celu poprawę ochrony pieszych na przejściu dla pieszych. Są odzwierciedleniem przepisów, które od wielu lat obowiązują w Niem-

Kierujący jest najbardziej odpowiedzialny za bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych. To on ma narzędzie (pojazd, niejednokrotnie o dużej masie własnej) mogące wyrządzić krzywdę niechronionemu uczestnikowi ruchu.

czech, Austrii, Francji, Holandii, krajach skandynawskich i innych. Zdecydowana większość polskich kierowców dostosowała swój sposób jazdy do przepisów zwiększających ochronę pieszego na przejściu, ciągle jednak są tacy, którzy próbują je interpretować w taki sposób, jakby nic się nie zmieniło. Według nich – a utwierdzają ich w tym niektórzy biegli sądowi i kilku prawników – to kierowca ma pozostawać w dominującej pozycji, decydując o tym, kiedy pozwoli pieszemu skorzystać z przejścia dla pieszych. Próbuje wykorzystać użyte w przepisie określenie







„wchodzący” i poprzez dojeżdżanie do przejścia dla pieszych z nadmierną prędkością doprowadzić do zatrzymania pieszego na chodniku, by móc twierdzić, że pieszy nie wchodził na przejście. Powtarzam: świadomie nie zmniejszając odpowiednio prędkości i świadomie wymuszając zatrzymanie się pieszego. Dodajmy – rozsądnego pieszego, bo zdarzają się inni i wówczas dochodzi do gwałtownego, ale nie zawsze skutecznego hamowania. Jest to cyniczne wykorzystanie zapisu „wchodzący”, jakim – słownikowo – nie jest osoba, która się zatrzyma. Cóż, jest to kompletna porażka podejścia do bezpieczeństwa lobby tych, którzy chcą jeździć szybko w obszarach zabudowanych. Przestrzegam wszystkich zwolenników zatrzymywania pieszych na chodnikach po to, żeby nie przeszkadzały w sprawnej jeździe przez miasta i miejscowości. Wszystkie ostatnie wyroki sądów w przedmiotowej sprawie wskazują pieszego, który z ostrożności zatrzymał się przed przejściem, jako potencjalnie wchodzącego, inaczej mówiąc – zamierzającego wejść i podlegającego ochronie.

**Reasumując, kluczem do właściwego zachowania kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych jest zauważenie, że do tego dochodzi i zmniejszenie prędkości na tyle, by pozwolić sprawnie przejść po tzw. pasach („zebrze”) pieszemu, którzy już znajdują się na przejściu, oraz tym, którzy na nie wchodzą.**

Dodam, że nie należy posługiwać się określeniami: „pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych” i „bezwzględne pierwszeństwo”. Te niefachowe zwroty – o zgrozo – rozpropagowały media.

W przypadku pierwszego określenia właściwym jest zwrot: „pieszy wchodzący”. **Ustępowanie pierwszeństwa polega na niespowodowaniu zatrzymania lub spowolnienia kroku**

**pieszego.** Jeśli nie doprowadzimy do tego, to nie może być mowy o wymuszeniu pierwszeństwa na pieszym. Powtarzam: **pieszy przygotowany do przejścia, z ostrożności stojący bezpośrednio przed przejściem, podlega takiej samej ochronie jak pieszy wchodzący, czyli należy mu to przejście umożliwić.**

Sformułowanie „bezwzględne pierwszeństwo” (pieszego) na przejściu dla pieszych spowodowało jeszcze więcej zła. Wiele pieszych, odnotowawszy taki przekaz, poczuło się jak – za przeproszeniem – „święte krowy”. Wchodzenie na tzw. zebrę bez jakiegokolwiek rozglądnięcia się jest emanacją takiego podejścia do sprawy. **W żadnej sytuacji w ruchu drogowym nie występuje pojęcie bezwzględnego pierwszeństwa. Pierwszeństwo mamy wtedy, kiedy jest ono nam udzielane, a upewnienie się o tym zabezpieczają definicje zawarte w art. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, czyli zachowanie szczególnej ostrożności oraz ograniczonego zaufania.** Zamierzając skorzystać z przejścia dla pieszych, pieszy ma obowiązek zachować szczególną ostrożność i upewnić się, że nie wchodzi bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Ponadto nie może korzystać z jakichkolwiek urządzeń podręcznej elektroniki użytkowej, które odwracałyby jego uwagę od obserwacji sytuacji na jezdni lub przejściu dla pieszych.

**Zakończmy jednak na tym, że to kierujący jest najbardziej odpowiedzialny za bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych. To on ma narzędzie (pojazd, niejednokrotnie o dużej masie własnej) mogące wyrządzić krzywdę nieochronionemu uczestnikowi ruchu i to on jest odpowiedzialny prawnie (nie zawsze = nagle wtargnięcie pieszego) i moralnie (zawsze co najmniej czekają wyrzu-**

**Kluczem do właściwego zachowania kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych jest zmniejszenie prędkości na tyle, by pozwolić sprawnie przejść po tzw. pasach pieszemu, którzy już znajdują się na przejściu, oraz tym, którzy na nie wchodzą.**

**ty sumienia** = może mogłem to przewidzieć, może mogłem jechać wolniej), **jeżeli dojdzie do potrącenia pieszego.**

**13. Obowiązki kierującego samochodem wobec rowerzystów, a także kierujących hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch** – art. 27 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

**Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, znajdującym się na przejeździe.**

Przypominam, że od 20 maja 2021 roku uregulowano prawa i obowiązki użytkowników tzw. mikromobilności. Kierujący hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego (np. elektrycznym monocyklem, elektryczną deskorolką itp.) oraz wyodrębniona grupa uczestników ruchu posługująca się urządzeniami wspomagającymi ruch (rolkarze, wrotkarze, jeżdżący tradycyjną hulajnogą) zyskali prawo równoprawnego z rowerzystami korzystania z przejazdu dla rowerzystów. Korzystają w tych miejscach z przywileju pierwszeństwa, przy czym należy wziąć pod uwagę, że brakuje przepisu zabraniającego wszystkim tym uczestnikom ruchu wjeżdżania bezpośrednio przed pojazd zbliżający się do przejazdu rowerowego. Należy także wziąć pod uwagę to, że na rolnkach i tradycyjnych hulajnogach poruszają się legalnie dzieci, które ukończyły 7 lat, ale nie mają pełnego rozeznania w przepisach ruchu. Piszę to wszystko po to, aby uczulić kierowców na dostrzeganie oznakowania

przejazdu dla rowerów i odpowiednie zmniejszanie prędkości, przy jednoczesnym powiększaniu pola obserwacji.

**Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jadącym na wprost odpowiednio po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla pieszych i rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, którą**

**zamierza opuścić.** Zwróćmy uwagę, że przepis jest tak skonstruowany, że można bronić tezy, iż nadaje pierwszeństwo (wobec skręcających pojazdów) również tym rowerzystom i hulajnogistom na hulajnogach elektrycznych, którzy nielegalnie poruszają się po chodnikach i przejeżdżają przez jezdnię na wprost.

**14. Obowiązki kierującego pojazdem przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżaniu przez przejazd** – art. 28 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

**Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez**

**Chcę uczulić kierowców na dostrzeganie oznakowania przejazdu dla rowerów i odpowiednie zmniejszanie prędkości, przy jednoczesnym powiększaniu pola obserwacji.**

**przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.**

Ten zapis jest jednym z najbardziej zapomnianych lub, co najmniej, lekceważonych. Podczas kręcenia telewizyjnego programu „Jeźdź bezpiecznie” przyglądałem się i na bieżąco komentowałem zachowania kierowców przed i na przejeździe kolejowym wyposażonym w półzapory. Nie odnotowałem ani jednego przypadku, który świadczyłby o realizowaniu przepisu o obowiązku upewnienia się o tym, czy nie nadjeżdża pociąg. Podniesione zapory dla przeciętnego polskiego kierowcy oznaczają prawo do bezkrytycznej jazdy. A przecież przepisy obligują do upewnienia się, rozglądnięcia, dokonania pełnej obserwacji na każdym przejeździe, niezależnie od występowania, bądź nie, urządzeń zabezpieczających. Musimy mieć świadomość, że dróżnik lub elektronika mogą zawieść. Brak nawyku rozglądania się uzewnętrznia się szczególnie na przejazdach bez urządzeń zabezpieczających, co skutkuje bezpośrednim niebezpieczeństwem.

**Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.**

Z niestosowania tego przepisu biorą się wjazdy na przejazd kolejowy po zapaleniu się już sygnału czerwonego, a nawet po rozpoczęciu opuszczania zapor lub półzapor. Dawniej przejazdy miały bardzo nierówną nawierzchnię





nię i wjechanie nań z większą prędkością kończyło się awarią podwozia. Obecnie nie boimy się wjechać na przejazd z prędkością, którą wcześniej rozwijaliśmy, a wielu kierowców nawet przyspiesza przed przejazdem, żeby nie oczekiwać na przejazd pociągu. Wszystko to kończy się tragicznymi wypadkami na przejazdach kolejowych. Ich skala jest ciągle duża i nie zmniejsza się pomimo zrealizowania wielu kampanii ostrzegających przed skutkami lekceważenia ww. przepisów.

Nagminne wykroczenia i ich skutki – tragiczne zderzenia pociągu z samochodem lub autobusem – dotyczą również kierowców zawodowych, którzy potrafią postawić na szali ryzyko życia przewożonych pasażerów i podróżujących pociągami. Wszystko to wynika z nieposzanowania przepisów art. 28 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Równie często łamane są jeszcze dwa poniższe zapisy tego artykułu.

**Zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej**

**Przepisy obligują do upewnienia się, rozglądnięcia, dokonania pełnej obserwacji na każdym przejeździe, niezależnie od występowania bądź nie, urządzeń zabezpieczających.**

**stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy. Zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli podnoszenie zapór lub półzapór nie zostało zakończone.**

Każde niezastosowanie się do tych przepisów może łączyć się z pozostaniem na przejeździe pomiędzy opuszczanymi zaporami. Może zdarzyć się sytuacja, w której podnoszone zapory zostają opuszczone, bowiem przetaczana lokomotywa, drezyna lub opóźniony pociąg wymusi ich ponowne zamknięcie.

Apeluję: nie lekceważmy przepisów regulujących zachowania kierujących wobec pociągów i innych pojazdów na przejazdach kolejowych. W tych miejscach rozegrało się wiele ludzkich tragedii. Każde, z pozoru drobne wykroczenie, może być przyczynkiem do katastrofy w ruchu lądowym.

**15. Przepisy regulujące zatrzymanie i postój pojazdu** – art. 46, 47 i 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Te przepisy każdy kierowca również musi znać. Ich stosowanie

świadczy o jakości i kulturze kierowcy. Ich niestosowanie wiąże się nie tylko z utrudnieniem ruchu, w wielu przypadkach stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Warto więc zapamiętać zakazy związane z zatrzymaniem pojazdu lub pozostawianiem go na postoju (parkowaniem), czyli unieruchamianiem niewynikającym z przepisów bądź warunków ruchu na czas dłuższy niż 1 minuta.

Zabrania się zatrzymywania pojazdu:

- » w miejscach o ograniczonej widoczności,
- » w miejscach tamujących ruch, w tym ruch pieszych na chodniku (należy pozostawić min. 1,5 m szerokości chodnika i dotyczy to jedynie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 2,5 t),
- » na autostradzie lub drodze ekspresowej w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu,
- » na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania – dotyczy zarówno jezdni, jak również chodnika i pobocza,
- » na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem – dotyczy zarówno jezdni, jak również chodnika i pobocza,
- » w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego, jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd,
- » w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką – na całej jej długości,
- » w odległości mniejszej niż 15 m od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z prawej jej strony ma tylko jeden pas ruchu,

**Przepisy regulujące zatrzymanie i postój pojazdu musi znać każdy kierowca. Ich stosowanie świadczy o jakości i kulturze jazdy każdego kierowcy.**

- » na drodze dla rowerów, dla pieszych i rowerów oraz pasie ruchu dla rowerów,
- » w tunelu, na moście lub na wiadukcie,
- » na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielosładowymi do najeżdżania na tę linię,
- » na jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni (linie oznaczone symbolem P-7 w Rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych),
- » na pasie między jezdniami,
- » na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu.

Dodatkowo zabrania się postoju pojazdu:

- » przed i za przejazdem kolejowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską,
- » w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej,
- » w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu,
- » w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu,
- » na obszarze zabudowanym poza wyznaczonymi w tym celu parkingami – dotyczy pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 t lub o długości przekraczającej 12 m.

**Jeżeli będziemy znali i stosowali „złotą piętnastkę” przepisów ruchu drogowego, będziemy mogli uważać się za dobrych kierowców.**





# ZDEJMIJ PŁASZCZ, GŁĘBOKO ODDYCHAJ

Sezon wyjazdowy w pełni. Skończyły się ferie, zaraz Wielkanoc, początek wiosny i przechodzenie z trybu zimowego w weekendowy, eskapadowy, słoneczny. Pakujemy się w pośpiechu, nie zastanawiamy nad podstawowymi normami BHP, a lichy czai się tuż za rogiem. I nie trzeba wcale nieustannie zerkać na ekran telefonu i rozpraszać się kolorową rzeczywistością, by wywołać niepożądany ciąg zdarzeń.

Uażda autem to jedna z najbardziej pociągających dyscyplin uprawianych przez Polaków. Nie dziwi zatem fakt zarejestrowanych blisko 23 milionów maszyn osobowych (dane Samar). Jeździmy wszędzie. Po bułki na koniec ulicy, po dzieci do przedszkola dwa bloki dalej, po kontrabandę do karczmarza za rogiem i nad pobliski staw, gdy wymarzymy sobie wysłuchiwanie lekkiej nuty kletoty bocianów, klangoru tokującej pary żurawi czy wychwytywanie stworzeń posługujących się echolokacją. Każdy według zasług i potrzeb.

Ruch kołowy nie ustaje. Całodobowo, na okrągło, non stop. Bez zatrzymania i zadumania, a czasem moglibyśmy jednak zmienić zwyczaj. Chociażby z uwagi na „Nowy Rok – nowy JA”. Zastanowić się, czy to właściwy moment, by usiąść za sterami. Być może mogłem zaniechać brazylijskiego tasiemca o północy, a nie o czwartej nad ranem. Herbata czarna wcale myśli nie rozjaśnia. Zmęczenie to pierwszy krok do ontologicznego konstruowania sfery międzyuszej. Niezmierzonej nawet autorowi. Wykraczającej poza znane zakresy miar i wag i wymykającej się siłom ciężenia, choć akurat w tym przypadku możemy swobodnie, filozoficznie polemizować.

Czemu o tym? Bo automatyzmy ułatwiają meandrowanie pośród milionów bodźców. Lepiej wpisują nas w system i pozwalają zdobywać kolejne odznaki niestrudzonego wędrowca w obszarze systemowym. Uczymy się prostych rozwiązań, a pamięć mięśniowa realizuje resztę postulatów bytu. Gorzej, jeśli następują zmiany, a przyzwyczaj-

jenia są silniejsze. Bo ojciec tędy jeździł, dziadek też i babcia również by skrzyła, gdyby tylko miała wasy.

## Znaki to nie chomąto, choć są wyjątki

Wystarczy zerknąć na ostatnie nagłówki poczytnych wydawnictw wirtualnej czasoprzestrzeni. „Wjechał pod prąd na S8”, „Osobówką w ciągnik siodłowy na autostradzie”, „Nie miał szans z Bizonem”, „Helikopter w ogniu”, „Neron podpalił Rzym”... Wymieniać można bez końca, ale czy sił wystarczy dla każdej ze stron tego nierównego konfliktu interesów?

Nierzadko wystarczy zew otrzeźwienia, wyzbycie się pomrocności jasnej. Uświadomienie sobie, że jednak ten znak w tym miejscu ma więcej sensu, niż mogłoby się wydawać, choć jeszcze za Franciszka Ferdynanda go tu nie było. Jadąca z naprzeciwnika, nerwowo mrugająca, szarpający poboczne, wcale nie muszą się mylić jak miliony much. W tej grze nie ma przypadku i warto uwierzyć, że system wysła czasem pozytywne znaki. Byśmy mogli wciąż odprowadzać składki zdrowotne, ustawiać się w pięcioletnich kolejkach do specjalisty i z utęsknieniem wypatrywać nowych promocji na benzodiazepiny.

## Nie mamy pańskiego płaszcz

Chciałoby się rzec, że człek się uprze i mu daj. A konia z rzędem temu, kto go powstrzyma. Być może udałoby się uniknąć wielu podbramkowych scysji drogowych, gdyby nie odzienie wierzchnie. To kolejny element tej nielogicznej układanki. Przed nami tylko dwie godziny drogi. Czemu mam się roz-

**Jeździmy wszędzie. Po bułki na koniec ulicy, po dzieci do przedszkola dwa bloki dalej, po kontrabandę do karczmarza za rogiem i nad pobliski staw. Każdy według zasług i potrzeb.**

płaszcz, kiedy zaraz wysiadam? Na zewnątrz mroźno i tylko wicher hula po stepach akermanskich. Taki wstrząs temperaturowy nikomu niepotrzebny. Przyjdzie ocieplenie, to zmienimy argumentację.

Szkoda, że ewolucja mentalności nie idzie w parze ze skokiem cywilizacyjnym. Stanley Kubrick rejestruje lądowanie na Księżycu, a my wciąż tkwimy w przekonaniach czarnej zarazy przetaczającej się przez Stary Kontynent w wiekach ciemnych. Niekoniecznie słusznie, choć dla wielu wygodnie.

Z drugiej strony, jest w tym pewna logika. Zimny wóz, zmarznięte palce, brak czucia na styku neuronów. Każdy potrzebuje miłości, ciepła. Nic tak nie rozgrzewa jak futro z norek, a przecież sąsiad śledzi każdy nasz ruch. Błąd. Instytut Ariadny bezlitośnie to skonfrontował z przyzwyczajeniami szarej istoty humanoidalnej. 83 procent fiaków nie zdejmuje palta na drogach publicznych, a 92 procent drożkarzy przetrzymuje w prochowcach swe pociechy. Jedni klaszczą, inni pukają się w czerep.

Co na to służby mundurowe? W 2023 doszło do ponad 20 tysięcy wypadków, w których zginęło prawie dwa tysiące osób. Około pięciu osób dziennie znika z białoczerwonego łez padołu. To średniej wielkości gminne stowarzyszenie wypiekaczy chleba bezglutenowego. Straty niepowetowane. Wielu z tych przepłynięć przez Styks za obola dałoby się uniknąć, ściągając zawczasu kufajkę.

Tutaj nie potrzeba argumentów inżynierów wysyłających Łajkę na orbitę okołoziemską. Badania

bardziej przyziemnych specjalistów wykazały, że gołębi puch, kacze pierze czy gęsi śnieżek mogą przyczynić się do osobistej katastrofy w jednym akcie, bliskiej tragikomedii greckiej. Tekstura zewnętrzna względem pasów bezpieczeństwa zwiększa obszar masy buforowej od 15 do 25 centymetrów, co niebawale źle oddziaływa na nasze trzewia. Dość powiedzieć, że ciało raz wprawione w ruch, zatrzymuje się bezlitośnie na blokadzie napinacza i zasiewa spustoszenie pośród narządów wewnętrznych. Wraz ze wzrostem prędkości i sił piekielnych, niewielu dożywa otwarcia trzeszczy. Uwarunkowania geopolityczne poprawi również umiejscowienie dolnego odcinka pasa pod kolcami biodrowymi. Niby mała rzecz, a Dionizosa z pewnością ucieszy.

Co ciekawe, podług znawców sztuki pradawnych z Instytutu Transportu Samochodowego prawidłowo zapięte pasy minimalizują ryzyko śmiertelnych obrażeń podczas wypadku o 65 proc. Wraz z poduszkami gazowymi, których nie sposób przeoczyć w nowoczesnych statkach kołowych, ten wskaźnik jest jeszcze wyższy. Trudno polemizować z faktami.

## Dzieci i ryby też mają głos

Nie możemy zapominać o podróżowaniu ze stworzeniami wyklętymi z kręgu praw wyborczych. To nasza przyszłość i siła narodu. Organizmy niosące w sobie wspomnienia, wzorce i ideały. Łykające niczym młode pelikany otaczającą rzeczywistość i powielające schematy. Czym skorupka za młodu, chciałoby się rzec, i coś w tym jest. Wobec tego do sprawy należy podchodzić z pełną powagą, a Instytut Ariadny nie pozostawia suchej nitki na dorosłych.

Dwa przykłady z brzegu. 87 procent badanych zapomina o weryfikacji poprawności montażu fotelika. Czyżby roztargnienie i pośpiech? A może święte przekonanie, że nic nie może się wydarzyć na codziennym szlaku komunika-

cyjnym? Kolejne 73 procent respondentów nie zważa na stosowanie odpowiedniego sprzętu z niezbędnymi atestami, a tylko taki pomoże zniwelować ewentualne skutki nierówności drogowych zachowań.

Podążając ścieżką wykutą w rodzinnym cokole, nad wyraz często zamiast skupić się na drodze, kierujemy swą uwagę na pociechy. Owszem, kontrola najwyższą formą zaufania, ale jednak bezpieczeństwo ma swoje granice. Wybranie odpowiedniej bajki przy 140 km/h, kliknięcie kolejnej piosenki w smartfonie w ostrym łuku czy chrupkowa wojna mogą być ostatnią batalią. ZUS byłby niepokieszony.

## 15 milionów stworzeń do zaopiekowania

Na koniec zostawiam nie lada gratkę dla miłośników czworono-

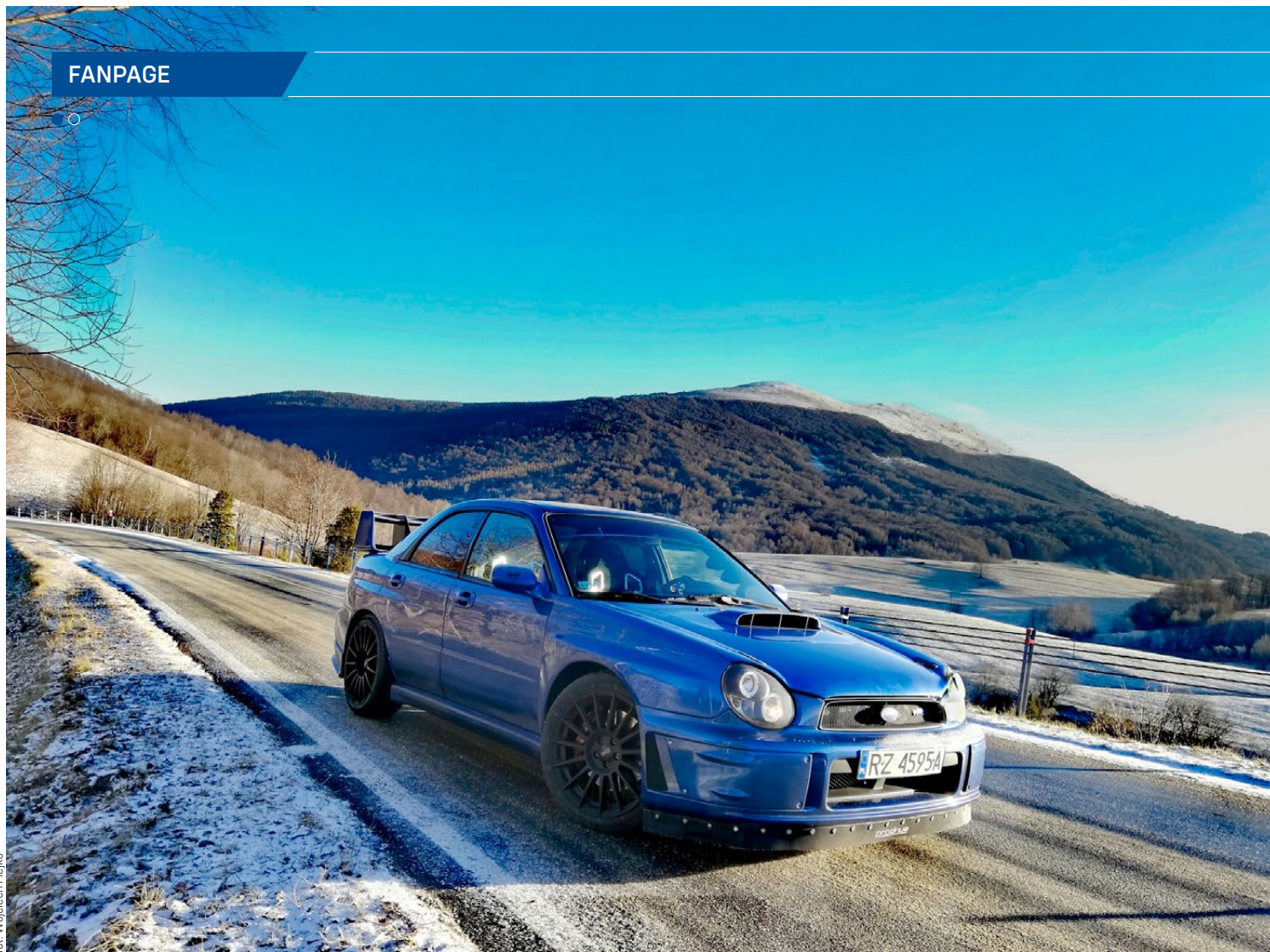


gów i statystyki. Zapnijcie pasy, bo liczby są potężne. GUS donosi w ostatnich raportach, że w polskich domach mieszka ponad 8 milionów psów i tylko o milion mniej kotów. O ile pierwsze przywiązują się do człowieka, o tyle drugi gatunek jest terytorialny i do tego lubi puścić przez Styks ponad 140 milionów ptaszków rocznie (w Polsce). Znaczną część dla zabawy. Zostawmy naturze, co naturalne i pierwotne. Taki mamy klimat.

Temat wspólnego, łapczywego pokonywania kolejnych odcinków pozostaje jednak szerokim polem do dyskursu. Niech pierwszy rzuci kamieniem ten, kto nigdy nie przemieszczał się z małym czworonogiem na kolanach. Niech zjawi się niczym nimfa wodna z topieli Świtez, kto nie przytulał włochatej istoty w otoczeniu ekranów dźwiękochłonnych i rozgrzanych torsów zawodowców 40-tonowych maszyn.

To było do przewidzenia. Warto wiedzieć zatem, że podstawowe prawa fizyki są nieublagane. Iloczyn prędkości i masy przeobrazi Jacka Russela w żywy pocisk, w sprzeciwie do jego niczym nieskalanej miłości do przynależnego świata. I nie trzeba tutaj wcale spektakularnej kolizji szytej na miarę Franza Maurera. Wystarczy gwałtowne hamowanie, by szybko przypomnieć





fot. Wojciech Pleiko



fot. Radosław Kwińtor ps. Kwiń4ester



fot. Paweł Wojciechowski



fot. Michał Piątek

Choć wiosna już nas przywitała, wspomnieniami powracamy do zimy, która była na swój sposób wyjątkowa – inna od tych, które pamiętamy z ubiegłych lat.

Początek roku zaskoczył nas zmienną, nieco kapryśną aurą. W wielu rejonach zamiast białego puchu mieliśmy prawie przedwiośnie. Co na to kierowcy Subaru? Pomimo przeciwności, ruszyli w poszukiwaniu prawdziwej zimy! Odnaleźli jej namiastkę w górach, gdzie mogli w pełni wykorzystać właściwości układu napędowego Subaru. Sprzyjał temu okres ferii, które większość fanów naszej marki wykorzystała na eksplorację ciekawych destynacji.

Postanowiliśmy zaprosić ich do wzięcia udziału w konkursie „Pocztówka z ferii z Subaru”, w którym mieli okazję podzielić się z nami swoimi wspomnieniami z wyjazdów, nie tylko w zimowych warunkach.

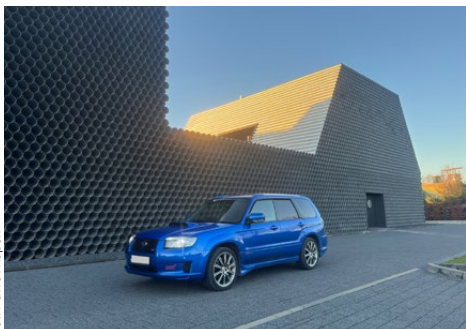
Liczba nadesłanych „pocztówek z ferii” z Subaru w roli głównej jest imponująca. Dziękujemy!

Przedstawiamy laureatów konkursu i wyróżnione zdjęcia, jednocześnie dziękujemy za zaangażowanie po-





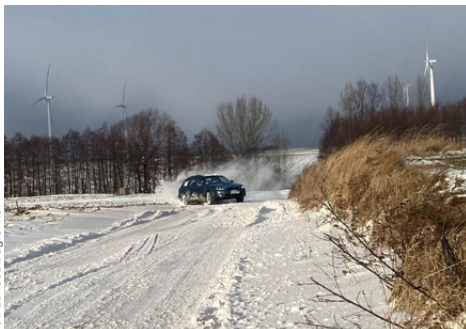
fot. Szymon Bobak



fot. Paweł Kappek



fot. Mikołaj Byrski



fot. Lukasz Baglanko



fot. Jacek Kucbarski

zostałym uczestnikom. Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz sympatyków marki Subaru do odwiedzenia naszego profilu: [facebook.com/SubaruPolska](https://facebook.com/SubaruPolska) oraz udziału w kolejnych konkursach.



fot. Krzysztof Jaworski



fot. Mirosław Głowa



fot. Lukasz Stoktosa

## PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Redakcja / Wydawca / Reklama:

**Subaru Import Polska sp. z o.o.**

ul. Josepha Conrada 51

31-357 Kraków

tel. 12 687 43 00

[redakcja@plejady.subaru.pl](mailto:redakcja@plejady.subaru.pl)

Redaktor naczelny: **Paweł Latała**

[pawel.latala@subaru.pl](mailto:pawel.latala@subaru.pl)

Redakcja:

**Marta Sawastynowicz**

[marta.sawastynowicz@subaru.pl](mailto:marta.sawastynowicz@subaru.pl)

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

**mediagrafika** [www.mediagrafika.pl](http://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:

**Maciej Ławniczak, SATE MEDIA,**

**POLE\_POSITION**

**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](http://plejady.subaru.pl)

 [facebook.com/SubaruPolska](https://facebook.com/SubaruPolska)

ISSN 1897-1989



# RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!



**Skręć z utartego szlaku i podążaj własną drogą z GEOLANDAR A/T G015!**

Odkryj niesamowitą wszechstronność opony całorocznej typu all-terrain z pełną homologacją zimową. **GEOLANDAR A/T G015** gwarantuje osiągi, które nie kończą się tam, gdzie spod kół znika asfalt. Dzięki trwałemu bieżnikowi z lamelami 3D sprawdza się przez cały rok: w błocie, śniegu, na mokrej i suchej nawierzchni.

 **YOKOHAMA**

Yokohama CEE Sp. z o.o.  
Al. Jerozolimskie 132-136, 02-305 Warszawa  
[www.yokohama.eu/pl/](http://www.yokohama.eu/pl/) | [facebook.com/yokohamapolska](https://facebook.com/yokohamapolska)

**GEOLANDAR A/T G015**