



Finansowanie pojazdów

**Od ponad 25 lat
napędzamy Twój biznes**



61 850 35 25



santanderleasing.pl
ebok.santanderleasing.pl

 **Santander**
Leasing



NR 121 (4/2025)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR 121 (4/2025)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

RAJDY

PRZERWANY RAJD

ROZMOWY

TAK JAK SAMOCHÓD, ZĘBY TRZEBA SERWISOWAĆ

– ROZMOWA Z OLGIERDEM BARTECKIM

PASJE

ŻÓŁTY WAGON

HISTORIA

JAPOŃSKIE MARZENIE

Z SERCEM SUBARU

NASI PARTNERZY

NIE TAKI LEASING STRASZNY:

MITY I FAKTY BRANŻOWE I CO Z NICH

WYNIKA DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

GRUDZIEŃ 2025

12 >

ISSN 1897-1989

9 771897 198507



DRODZY CZYTELNICY, KLIENCI I MIŁOŚNICY SUBARU!

znów rok domyka kolejne okrążenie, pełne ostrych zakrętów, długich prostych, momentów gwałtownego przyspieszenia, nagłych hamowań i niespodziewanych postojów. Świat pędzi coraz szybciej, a my razem z nim, rzadko mając czas, by spojrzeć w tylne lusterko, wyrazić zachwyt bądź dezaprobatę nad mijającym krajobrazem. A w 2025 roku był on niezwykle.

Były chwile zachwytu – jak ta, gdy świat wstrzymał oddech, patrząc w niebo podczas historycznej misji Sławosza Uznańskiego-Wiśniewskiego. Były momenty

napięcie – gdy konflikty i niepokoje geopolityczne przypominały nam, jak krucha potrafi być globalna równowaga. Była rewolucja – gdy sztuczna inteligencja z narzędzia przyszłości stała się naszym codziennym współpasażerem, zmieniając całe branże szybciej, niż przewidywały to najodważniejsze prognozy. Była transformacja systemów finansowych – za sprawą rozwoju nowych technologii, takich jak blockchain i kryptowaluty. I był wreszcie głos planety, która poprzez ekstremalne zjawiska pogodowe – rekordowe temperatury, powódzie,

pożary i susze – domagała się bardziej zdecydowanych zobowiązań dotyczących redukcji emisji CO₂ i transformacji energetycznej.

Przez ten zmienny pejzaż 2025 roku Subaru szło swoją drogą. Drogą świadomej ewolucji. Oferta samochodów hybrydowych i premiera elektrycznych była udaną odpowiedzią na wyzwania współczesności, wierną filozofii marki i oczekiwaniom naszych klientów ceniących autentyczność, funkcjonalność i radość z jazdy, niezależnie od nawierzchni. Elektryfikacja i nowe technologie na dobre wpisały

się w krajobraz marki, nie zacierając jej tożsamości. Stały napęd S-AWD, bezpieczeństwo i gotowość na każdą drogę wciąż pozostają jej znakami rozpoznawczym.

Dla nas był to kolejny rok wspólnej podróży z Wami – po drogach asfaltowych i szutrach, w rozmowach, na osobistych spotkaniach i w historiach tworzonych przez ludzi, dla których Subaru to coś znacznie więcej niż środek transportu.

Na szczęście, niezależnie od tempa zmian, świat wciąż ma swoje stałe punkty odniesienia.

Rytuały, które dają nam poczucie ciągłości. I oto dojeżdżamy do jednego z tych bardziej szczególnych – świąteczno-noworocznych.

Na ten wyjątkowy czas życzymy Wam spokoju – takiego, jaki panuje w kabinie, gdy za oknem zamęt, a Subaru pewnie trzyma się swojego toru. Życzymy ciepła, które czuć nawet wtedy, gdy resztę świata ogarnia największy chłód. Życzymy bliskości ludzi, z którymi warto dzielić nie tylko drogę, ale i każdy postój.

Niech w nadchodzącym Nowym Roku Wasze drogi będą bez-

pieczne, cele jasno wyznaczone, a przygody dokładnie takie, jakie chcecie zapamiętać. Niech każdy przejechany kilometr daje radość, a całe kolejne 2026. okrążenie przyniesie nam wszystkim więcej czasu na celebrowanie życia.

I nie przejmujcie się, jeśli znów ta najwspanialsza, wybrana choinka, w salonie okaże się... delikatnie krzywa. To znak, że jest autentyczna!

Do zobaczenia na kolejnych okrążeniach.

Zespół Subaru Import Polska



AKTUALNOŚCI

6

RAJDY

- 10 2. POLSKI RAJD LEGEND
- CZYLI RAJDOWY POWRÓT DO PRZESZŁOŚCI
- 14 RAJD ŚLĄSKA - WALCZYMY DO KOŃCA!
- 16 PRZERWANY RAJD

ROZMOWY

- 18 TAK JAK SAMOCHÓD, ZĘBY TRZEBA SERWISOWAĆ
- ROZMOWA Z OLGIERDEM BARTECKIM

PASJE

- 28 ŻÓŁTY WAGON

HISTORIA

- 34 JAPOŃSKIE MARZENIE Z SERCEM SUBARU

WYDARZENIA

- 38 LIV RIDE SERIES 2025
- TAM, GDZIE ZACZYNA SIĘ PRZYGODA

NASI PARTNERZY

- 42 NON OMNIS MORIAR
- 48 NIE TAKI LEASING STRASZNY: MITY I FAKTY BRANŻOWE
I CO Z NICH WYNIKA DLA PRZEDSIĘBIORCÓW
- 52 MOJE WŁOSKIE ELDORADO NARCIARSKIE

PRZEPISOWO

- 56 POWRÓT DO FRANCJI, CZYLI JAK SIĘ JEŹDZI
NA LAZUROWYM WYBRZEŻU

FELIETON

- 62 „CHOĆBYM KROCZYŁ CIEMNĄ DOLINĄ,
ZŁA SIĘ NIE ZLĘKNĘ”

FANPAGE

64



SOLTERRA Z PIĘCIOMA GWIAZDKAMI EURO NCAP

Istopad przyniósł nam wiele dobrych informacji. Jedną z nich dotyczyła nowej Solterry w specyfikacji europejskiej, która uzyskała maksymalną ogólną ocenę pięciu gwiazdek w tegorocznej edycji testów bezpieczeństwa Europejskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (Euro NCAP). W pełni elektryczna odłona Subaru odnotowała naprawdę dobre wyniki we wszystkich czterech obszarach oceny, czyli dotyczących odpowiednio: ochrony dorosłych pasażerów, bezpieczeństwa przewożonego dziecka, reakcji na niechronionych użytkowników dróg oraz działania systemów wspomagania bezpieczeństwa.

W kategorii odnoszącej się do bezpieczeństwa kierowcy i pasażera dorosłego Solterra uzyskała doskonały wynik na poziomie 88%. Maksymalną liczbę punktów zdobyła w niej w trzech testach: przy uderzeniu jej w tył, podczas interakcji między pasażerami oraz w teście, w którym ruchoma bariera

uderzała w bok pojazdu. W wymienionych scenariuszach ochrona wszystkich niewrażliwych obszarów ciała podróżnych była dobra. Solterra świetnie wypadła również w teście zderzenia czołowego. Kabina pasażerska pozostała w tym przypadku stabilna, a odczyty z manekinów wykazały dobrą ochronę kolan i ud zarówno kierowcy, jak i pasażera na przednim siedzeniu. Co więcej, poziom ochrony osób o różnych wrażliwości i wadze, a także siedzących w różnych pozycjach, był podobny. Badania dowiodły ponadto, że samochód jest stosunkowo „łagodnym” partnerem w przypadku kolizji czołowej, pochłaniając energię zderzenia w sposób, który pomaga zmniejszyć siły działające na oba pojazdy uczestniczące w takim zdarzeniu i tym samym zwiększyć ochronę wszystkich pasażerów. Testy przednich foteli i zagłówek wykazały dobrą ochronę przed urazami kręgosłupa szyjnego w przypadku uderzenia w tył samochodu, a konstrukcja

siedzeń tylnych zapewnia również dobry poziom ochrony osób na nich siedzących. Ocena wychylenia, czyli zakresu, w jakim ciało przemieszcza się na drugą stronę pojazdu w wyniku zderzenia bocznego, została uznana za wystarczającą. W testach dobrze wypadła również centralna poduszka powietrzna, a odczyty z manekinów wskazały na dobrą ochronę zarówno kierowcy, jak i pasażera. Solterra wyposażona jest także w zaawansowany system eCall, który powiadamia służby ratunkowe w przypadku kolizji, a także w układ hamowania po zderzeniu, który pomaga zapobiegać kolizjom wtórnym. Na uwagę zasługuje ponadto fakt, że w przypadku zanurzenia pojazdu w wodzie można otworzyć jego drzwi i okna, aby w razie potrzeby umożliwić pasażerom ucieczkę.

W kategorii poświęconej bezpieczeństwu przewożonego dziecka Solterra uzyskała wynik na poziomie 85%. Maksymalną liczbę punktów



zdołała za montaż fotelików dziecięcych (CRS), a także w teście dotyczącym zderzenia bocznego. Prawie maksymalną liczbę punktów otrzymała również w badaniu zderzenia czołowego – w odniesieniu do dzieci w wieku 6 i 10 lat. Uznano, że w przypadku takiego zdarzenia ochrona sześciolatka jest dobra, natomiast starszego dziecka – dobra lub wystarczająca. Podczas zderzenia bocznego wszystkie krytyczne obszary ciała, zarówno 6-, jak i 10-letniego pasażera, były dobrze chronione.

Na uwagę zasługuje ponadto możliwość wyłączenia przedniej poduszki powietrznej po stronie pasażera, gdy na tym miejscu zamontowany jest fotelik dziecięcy skierowany tyłem do kierunku jazdy. Z kolei system Rear Seat Reminder przypomina o konieczności sprawdzenia tylnych siedzeń, zapobiegając przypadkowemu pozostawieniu dziecka lub niemowlęcia w pojeździe.

Solterra uzyskała również dobry wynik (80%) w kategorii dotyczącej bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg. Maksymalną liczbę punktów zdobyła za reakcję systemu hamowania awaryjnego na motocyklistów i działanie asystenta pasa ruchu w sytuacjach, które mogłyby prowadzić do zderzenia z motocyklistą, na przykład podczas zmiany pasa ruchu. Solterra uzyskała także bliską maksymalną liczbę punktów za odpowiedź systemu hamowania awaryjnego na zagrożenie kolizji z rowerzystą oraz za rozwiązanie Cyclist Dooring Prevention. Wydajność systemu hamowania awaryjnego w scenariuszach z udziałem rowerzystów była wysoka, w tym w sytuacjach „dooring”, gdy drzwi pojazdu otwierały się na drogę rowerzysty. Działanie systemu hamowania awaryjnego było również dobre w reagowaniu na motocyklistów – zarówno stojących, hamujących, jak i nadjeżdżających z przeciwka. Samochód dobrze poradził sobie także z wykrywaniem pieszych, a system hamowania awaryjnego działał w tym przypadku prawidłowo.

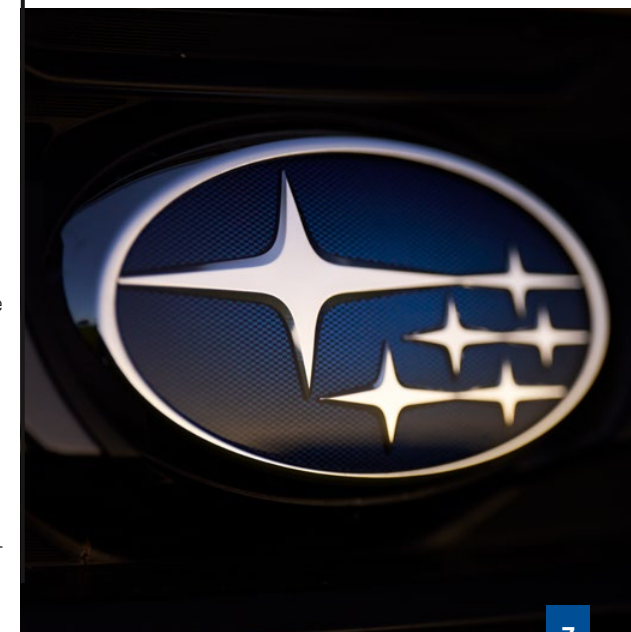
W kategorii poświęconej systemom wspomagania bezpieczeństwa Solterra zdobyła z kolei wynik na poziomie 79%. Najwyższe noty otrzymała w niej za system utrzymywania pojazdu w pasie ruchu (delikatnie korygujący tor jego jazdy i interweniujący zdecydowanie w krytycznych sytuacjach) oraz za system przypominający o konieczności zapięcia pasów bezpieczeństwa na przednich i tylnych siedzeniach. Niemal maksymalną liczbę punktów zdobyła również za reakcję systemu hamowania awaryjnego na inny samochód. Solterra jest ponadto wyposażona w system monitorowania kierowcy – w razie potrzeby wysyła odpowiednie alerty lub zalecenia, zwiększając wydajność i skuteczność pokładowych systemów bezpieczeństwa. W samochodzie znajdziemy także niezawodnego asystenta rozpoznawania znaków drogowych, który wyświetla je na desce rozdzielczej. Umożliwia on również kierowcy ustawienie ogranicznika prędkości zgodnie z wykrytymi znakami.

PIERWSZE MIEJSCE SUBARU NA PODIUM CONSUMER REPORTS

Końcówka roku to dla nas czas wyjątkowy. Z początkiem grudnia opublikowane zostały wyniki rankingu amerykańskiej organizacji non-profit Consumer Reports (CR), działającej na rzecz konsumentów, w którym ocenie poddanych zostało 31 marek samochodowych. Celem badania było wyłonienie tych, które produkują najlepsze pojazdy. Marka Subaru pokonała w nim wszystkich konkurentów, zajmując po raz kolejny pierwsze miejsce na podium.

CR ocenił nowe samochody 31 marek pod kątem ich niezawodności, zadowolenia właścicieli, bezpieczeństwa oraz na podstawie wyników testów drogowych przeprowadzonych przez tę organizację. Ranking producentów opracowany został na podstawie średnich ogólnych ocen pojazdów. Sporządzona lista porządkuje marki od najlepszych do tych mających słabsze notowania, według jakości produkowanych przez nich pojazdów. Jest ona tym samym cennym źródłem informacji i może być pomocnym punktem wyjścia dla kierowców planujących zakup nowego samochodu.

Jake Fisher, starszy dyrektor ds. testów samochodowych w CR, odniósł się do pierwszego miejsca Subaru. Przyznał, że nasze modele zapewniają dobre osiągi i komfort, a jednocześnie wyróżniają się w obszarach, które z pewnością zostaną zauważone przez nabywców, ale niekoniecznie od razu podczas jazdy próbnej. W Subaru wykorzystywane są sprawdzone podzespoły, które decydują o niezawodności pojazdów tej marki. Znajdziemy w nich również najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa, dzięki czemu dobrze wypadają w testach CR sprawdzających ich zachowanie w sytuacjach awaryjnych oraz skuteczność hamowania.





SZCZĘŚLIWY XIII ZLOT SUBARU – 13 WRZEŚNIA 2025

13 września 2025 roku odbył się XIII Zlot Subaru – wyjątkowy nie tylko ze względu na swoją historię, lecz także szczęśliwy numer 13, który towarzyszył nam na każdym kroku. Wydarzenie, organizowane nieprzerwanie od trzynastu lat przez Szkołę Jazdy Subaru, po raz kolejny gościło na Torze Kielce w Miedzianej Górze pasjonatów, fanów i właścicieli samochodów spod znaku Plejad.

W tegorocznym zlocie wzięło udział 40 uczestników, którzy

rywalizowali i doskonale bawili się za kierownicą swoich Subaru – od sportowych modeli BRZ, przez kultowe Imprezy, aż po Outbacki i Forestery.

Po obowiązkowej odprawie kierowców uczestnicy wyruszyli w jednej kolumnie na wspólny przejazd zapoznawczy z próbą sportową. Każdego roku konfiguracja trasy na torze jest inna, dlatego to ważny moment, aby dobrze poznać nowe odcinki.

Następnie rozpoczęły się indywidualne przejazdy treningowe, podczas których każdy mógł doskonalić

swoje umiejętności i przygotować się do rywalizacji. Pierwszy przejazd z pomiarem czasu pozwolił zorientować się, jak kształtują się wstępne klasyfikacje w poszczególnych klasach oraz w klasyfikacji generalnej.

Po emocjonujących zmaganiach przyszedł czas na wspólny obiad w restauracji. Sprzyjał on integracji uczestników i wymianie wrażeń z toru. Po krótkiej przerwie zawodnicy ruszyli do kolejnych przejazdów. W sumie odbyło się blisko 200 przejazdów pomiarowych, po których nadszedł moment ogłoszenia wyników.

Oto najszybsi kierowcy XIII Zlotu Subaru:

1. **Tomasz Gućwa**
2. **Piotr Bulkowski**
3. **Kamil Walczak**

Na zakończenie zlotu kilku kierowców zaprezentowało na prostej startowej toru, tuż pod głównym semaforem, efektowne bezki i poślizgi, pokazując, ile radości potrafi dostarczyć Subaru – niezależnie od tego, czy to tylnonapędowy BRZ, czy klasyczna, czteronapędowa Impreza.

Niesamowita atmosfera, pozytywna energia i pasja, którą wnieśliście tego dnia, to najlepszy dowód na to, że za rok spotkamy się ponownie – mówi Irek Dancewicz pomysłodawca i organizator zlotu.

DRUGIE MIEJSCE DLA SUBARU W AMERYCE W BADANIU J.D. POWER

W listopadzie dotarła do nas wiadomość o zajęciu przez Subaru w Ameryce drugiego miejsca wśród marek produkujących pojazdy na skalę masową w badaniu 2025 J.D. Power U.S. Sales Satisfaction Index (SSI) Study. Tak wysoka pozycja w rankingu określającym stopień zadowolenia z procesu sprzedaży samochodów, opracowanym przez firmę będącą światowym liderem w zakresie badania satysfakcji konsumentów, usług doradczych, danych i analiz, jest dla nas prawdziwym powodem do dumy. Otrzymane wyróżnienie jest wspianym odzwierciedleniem przywiązania naszej marki do dostarczania klientom Subaru naprawdę wyjątkowych doświadczeń.

Wyniki tegorocznej edycji badania skomentował Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce. Podkreślił, że osiągnięta pozycja potwierdza silną więź, jaką udało się nawiązać ze sprzedawcami detalicznymi samochodów spod znaku Plejad, a także zaangażowanie naszej marki w inicjatywy, takie jak program dostaw Subaru Love-Encore czy projekt Love Promise University, które

pomagają zaszczepiać nasze wartości w różnych miejscach w USA. Dowodem wypracowanej wysokiej kultury współpracy ze sprzedawcami jest wspólne zaangażowanie na rzecz klientów, zapewnianie im wyjątkowej obsługi oraz bycie czymś więcej niż tylko producentem i dealerem samochodów.

Badanie wskaźnika satysfakcji ze sprzedaży J.D. Power U.S. Sales Satisfaction Index (SSI) Study jest realizowane już od 40 lat. Zapewnia ono szczegółową analizę doświadczeń związanych z zakupem nowego samochodu z perspektywy klienta. Mierzy efektywność działania dealerów w kluczowych etapach procesu sprzedaży, w tym podczas zakupu, prezentacji produktu, negocjacji cenowych, ustaleń dotyczących finansowania i ubezpieczenia oraz finalnej dostawy pojazdu. Wszystkie opinie na temat doświadczeń, oczekiwań i potrzeb pochodzą bezpośrednio od klientów. Tegoroczne badanie przeprowadzono od lipca do września, uwzględniając głosy 32 616 kierowców, którzy zakupili nowy samochód lub zdecydowali się na jego leasing w okresie od marca do maja.

SPEŁNIAMY WYMOGI ISO 26262



Koniec listopada przyniósł nam przedświadczeniowy prezent. Subaru Corporation

pomyślnie przeszło certyfikację ISO 26262 w zakresie opracowywania układu scalonego typu System on a Chip (SoC) dla systemu EyeSight nowej generacji. Oznacza to, że potwierdziliśmy spełnienie wymagań tej normy dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego w sektorze motoryzacyjnym. Ich celem jest minimalizacja ryzyka związanego z usterkami systemów stosowanych w samochodach, a tym samym zapewnienie bezpieczeństwa ich użytkownikom. Certyfikacja została przeprowadzona przez niezależną jednostkę SGS-TÜV Saar GmbH, a tzw. certyfikat ASIL-C został wydany dla półprzewodnika Soft IP. Tym samym zapisaliśmy się złotymi zgłoskami w historii, ponieważ jest to pierwszy w Japonii przypadek, w którym producent samochodów uzyskał certyfikat ASIL zgodnie z normą ISO 26262 w obszarze półprzewodników.

W systemie EyeSight nowej generacji zastosowaliśmy adaptacyjny układ SoC AMD Versal™ AI Edge Series Gen 2, a obwody projektujemy tak, aby odpowiednio dostosować go do osiągnięcia przełomowej wydajności wnioskowania AI oraz przetwarzania z ultramłymi opóźnieniami przy niskich kosztach. Część SoC, tzw. ASIC (Application Specific Integrated Circuit), zawiera opatentowany przez Subaru układ scalony, wyspecjalizowany w rozpoznawaniu obrazu z kamer stereoskopowych i przetwarzaniu wnioskowania AI, a obecny tu półprzewodnik Soft IP właśnie uzyskał certyfikat ASIL-C zgodnie z normą ISO 26262.

ASIL (z ang. Automotive Safety Integrity Level) to schemat klasyfikacji ryzyka zdefiniowany przez normę ISO 26262, dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów drogowych. Pozwala on ocenić stopień ryzyka spowodowany awariami systemów i ich komponentów w samochodach oraz klasyfikuje go na cztery poziomy: A, B, C i D.

Kierując się naszą filozofią kompletnego bezpieczeństwa (All-Around Safety), planujemy nadal udoskonalać system EyeSight i inne zaawansowane technologie, pogłębiając współpracę z partnerami i rozwijając się w inteligentnych obszarach, takich jak półprzewodniki i oprogramowanie. Naszym głównym celem jest całkowite wyeliminowanie śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem samochodów Subaru do 2030 roku.

FORESTER JAPOŃSKIM SAMOCHODEM ROKU



2025-2026
JAPAN CAR OF THE YEAR
Winner

JAPAN CAR OF THE YEAR Organizing Committee

4 grudnia dowiedzieliśmy się, że Forester został ogłoszony Japońskim Samochodem Roku

2025-2026. W konkursie wzięło udział samochody osobowe oficjalnie zaprezentowane w Japonii między

1 listopada 2024 roku a 31 października br. Komitet selekcyjny wyłonił zwycięzców w drodze głosowania, przyznając nagrody w kilku kategoriach.

Forester to SUV z prawdziwego zdarzenia, który potrafi sprostać oczekiwaniom swoich pasażerów, zarówno w codziennych, jak i bardziej wymagających warunkach. Jego funkcjonalność i praktyczność nie mają sobie równych. Doskonałe właściwości jezdne sprawiają, że podróż nim jest czystą przyjemnością, zaawansowane systemy bezpieczeństwa zapewniają spokój ducha, a możliwości wykorzystania tego modelu

zdać się nie mieć granic. Te zalety nie mogły umknąć uwadze jury.

Od momentu premiery w Japonii najnowsza odsłona Forestera cieszy się uznaniem klientów za śmiały i majestatyczny design nadwozia, układ hybrydowy nowej generacji, zapewniający doskonałą równowagę między osiąganymi ekologia, oraz zaawansowane funkcje bezpieczeństwa.

Tytuł Japońskiego Samochodu Roku Subaru otrzymało już po raz czwarty, licząc od zwycięstwa w tym plebiscycie modelu Levorg w 2020 roku. Tegoroczne wyróżnienie skomentował Atsushi Osaki, dyrektor

reprezentujący, prezes i dyrektor generalny Subaru Corporation. Podkreślił on, że wraz z rozwojem inicjatyw w zakresie innowacji, mających na celu poszerzanie oferty produktowej oraz zaspokajanie zróżnicowanych potrzeb kierowców i podróżnych, obecna nagroda umacnia poczucie wartości marki. Szczerze doceniamy wsparcie ze strony klientów i interesariuszy Subaru. Pragniemy nadal pielęgnować naszą podstawową wartość, jaką jest dbałość o przyjemność i spokój ducha naszych klientów, poprzez dostarczanie im kolejnych atrakcyjnych produktów w przyszłości.

2. POLSKI RAJD LEGEND – CZYLI RAJDOWY POWRÓT DO PRZESZŁOŚCI

Co roku rzesze kibiców zmierzają do San Marino, aby uczestniczyć w wielkim rajdowym święcie, jakim jest tamtejszy Rajd Legend. Jednak, jak mawia pewne stare przysłowie... Polacy nie gęsi i swój event mają. Rok temu została zorganizowana pierwsza edycja Polskiego Rajdu Legend na Dolnym Śląsku. Rajd z bazą w Kłodzku, organizowany przez Auto Moto Klub Kłodzko, wywołał już wtedy sporo poruszenia w kręgach rajdowych, jednak to, co wydarzyło się w tym roku, przeszło najśmielsze oczekiwania nawet największych optymistów.

Pierwsze informacje o drugiej edycji rajdu zaczęły pojawiać się kilka miesięcy przed imprezą. Wynikało z nich między innymi, że bardzo dużo załóg chętnych jest do wzięcia udziału

i zaprezentowania kibicom swoich historycznych rajdówek. W imprezie chodziło jednak nie tylko o legendarne samochody, ale również o legendarne załogi. Zawodnikiem numer jeden był Marcus Gronholm,

dwukrotny mistrz świata WRC, którego udział Peugeotem 206 WRC obejmował jednak wyłącznie wieczorny prolog w Kłodzku. Oprócz niego kolejnym znanym kierowcą zagranicznym, który zdecydował

się pojawić w Kłodzku, był Patrick Snijers, belgijski kierowca rajdowy, który w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku miał okazję ścigać się na polskich odcinkach specjalnych.

Najwięcej emocji wywołała jednak informacja o udziale w rajdzie jednej z legend polskich rajdów, człowieka związanego przez lata z Subaru Poland Rally Team, Leszka Kuzaja. Już wcześniej fani Subaru mogli być pewni, że podczas rajdu będą mieli okazję podziwiać rajdowe Subaru Imprezy, ale na pewno żaden z nich nie spodziewał się, że jedną z nich pojedzie właśnie słynny „Kuzi”.

Po latach nieobecności w rajdach jeden z najbardziej charakterystycznych polskich kierowców

rajdowych przełomu wieków miał ponownie zasiąść za kierownicą N-grupowej Subaru Imprezy. Jak to możliwe? Pomysł narodził się w głowach organizatorów Rajdu Legend, którzy już wcześniej udowodnili, że rzeczy trudne załatwiają prawie od ręki, a – jak widać – niemożliwe nie stanowią dla nich wielkiego problemu. Organizatorzy wydarzenia zaproponowali Markowi Kluszczyńskiemu, aby Leszek Kuzaj wystartował w rajdzie jednym z jego aut. Impreza N14 z racji „sentymentów” nie wchodziła w grę, więc wybór padł na drugi dostępny samochód – Imprezę N12, którą kibice zapewne kojarzą z występu Gosi Prus podczas zeszłorocznego Rajdu Barbórki Warszawskiej. Zapowiedź startu Leszka Kuzaja wywołała

burzę w internecie. W czasach swoich startów miał on zapewne najbardziej fanatyczne grono kibiców, którzy dzięki Rajdowi Legend mieli ponownie powód, aby wygrzebać swoje rajdowe, kibicowskie akcesoria z charakterystycznym „Kuzi” i ruszyć na Dolny Śląsk.

Tymczasem bez szumu medialnego, po przejściu tzw. castingu do udziału w rajdzie, Damian Sawicki i Michał Pryczek również zostali wpisani na listę startową rajdu. Dla naszej zaprzyjaźnionej załogi, która startuje w pełnym sezonie HRSMP, miał to być zarówno świetny trening przed dwoma ostatnimi rundami HRSMP w tym sezonie (Rajdem Śląska i Rajdem Nyskim), jak również okazja do sprawdzenia się w rywalizacji na odcinkach,



po których nie mieli jeszcze okazji jeździć rajdowym tempem.

Zanim jednak zawodnicy stanęli na starcie rajdu, zespół Subaru Historic Rally Team przeprowadził testy dla obu wystawianych przez siebie załóg. Jak się potwierdziło, mimo upływu lat, nazwisko „Kuzaj” ma nadal sporą moc przyciągania. Mimo braku wcześniejszych informacji w mediach o planowanych testach, kibice i fotoreporterzy pojawili się wzdłuż przygotowanej trasy.

Podczas jazd testowych, zarówno w jednej, jak i drugiej rajdówce pojawiły się drobne problemy techniczne, do tego Leszek Kuzaj

minować usterki, aby nie pojawiły się podczas właściwej rywalizacji, a także dały możliwość dotarcia się załogi nr 1. Damian z Michałem natomiast rozjeżdżali się jedynie po krótkiej rajdowej przerwie od czasu Rajdu Rzeszowskiego, w którym im bardzo dobrze poszło.

29 sierpnia 2025 roku zapisał się w kronikach polskich rajdów grubym drukiem. Prolog wieczorny w Kłodzku pokazał, jak bardzo środowisko rajdowe jest spragnione imprez z krwi i kości, które dają kibicom możliwość podziwiania wyjątkowych rajdówek, które święciły triumfy przed laty, ale również wybitnych kierowców, którzy mieli

aby okrzykami, trąbkami, wuwuzelami, gwizdkami, racami i flagami zagrzewać zawodników nie tylko do szybkiej, ale przede wszystkim widowiskowej jazdy.

Damian jako kierowca z korekcjami wyścigowymi podszedł do rajdu w swoim stylu, czyli precyzyjnej jeździe „na okrągło” bez szerokich boków czy kręcenia dodatkowych bączków na trasie odcinka. Choć wyniki wieczornego spektaklu na ulicach Kłodzka nie były liczone do klasyfikacji rajdu, to wiemy, że Damian z Michałem uzyskali najlepszy czas na tej próbie.

Znacznie mniej powodów do zadowolenia miała załoga Kuzaj

lu jazdy – samochód tak bardzo „nie słuchał” kierowcy, że o jeździe bokiem czy bączkach nie mogło być mowy. Na mechaników SHRT czekało więc ważne zadanie jeszcze tego samego wieczoru.

Drugi dzień rajdu stanowiły 4 odcinki specjalne przejeżdżane dwukrotnie. Dla kibiców był to ciąg dalszy wielkiego rajdowego święta. Tłumy kulturalnie i bezpiecznie zachowujących się kibiców

na wszystkich próbach tego dnia radowały serca organizatorów, za co osobiście dziękowali im z samochodów funkcyjnych w trakcie sprawdzania odcinków tuż przed startem zawodników. Wyjątkowy klimat i wzajemna życzliwość wszystkich obecnych były świetnym prognostykiem na kolejne edycje Polskiego Rajdu Legend.

Również w strefie serwisowej aż wrzało od dyskusji, śmiechów

Wyjątkowy klimat i wzajemna życzliwość wszystkich obecnych były świetnym prognostykiem na kolejne edycje Polskiego Rajdu Legend.

i pozytywnych emocji. Byli kierowcy rajdowi, mechanicy czy ludzie związani z nieistniejącym już Subaru Poland Rally Team, w tym sam Ojciec Dyrektor Witold Rogalski – twórca zespołu i współtwórca jego sukcesów, który pojawił się w strefie Subaru Historic Rally Team, a także wielu członków społeczności Subaru w Polsce – zarówno tych, którzy w dalszym ciągu pojawiają się na odcinkach RSMP i HRSMP, jak również tych, których wyłącznie tak wielkie święto jak to w Kłodzku było w stanie wyciągnąć na rajd (mimo że w ich sercach w dalszym ciągu płynie „subarowa” krew).

Wśród załóg można było wyróżnić dwa dominujące style jazdy – na okrągło oraz pod kibiców. Już w wywiadach przed rajdem Leszek Kuzaj zapewniał, że mimo długiej przerwy tanio skóry nie sprzeda, i słowa dotrzymał. Ustupując po pierwszej pętli jedynie kolegom z zespołu, Damianowi i Michałowi, walczył o wyniki, znacznie mniej czasu poświęcając widowiskowej jeździe. Na koniec dnia, a tym samym rajdu, Leszek Kuzaj musiał jednak uznać wyższość jeszcze jednej załogi, Artura Sękowskiego z Pawłem Pochrońem w BMW M3 E36. Pierwsze miejsce zajęli Damian Sawicki i Michał Pryczek. Na mecie rajdu radości w zespole SHRT było co niemiara, czego dowodem są zdjęcia i nagrania z ceremonii mety rajdu.

W imieniu kibiców rajdowych i fanów marki Subaru dziękujemy zespołowi za ten niezwykle prezent przeniesienia nas w czasie do lat świetności rajdów w Polsce, a organizatorom Polskiego Rajdu Legend gratulujemy serca, zapału i wielkiego sukcesu, jakim było to wydarzenie. Już dziś wiemy, że w kalendarzach na przyszły rok należy zaznaczyć daty 27–29 sierpnia jako „rajdowy must have”! Koniecznie wybierzcie się na 3. Polski Rajd Legend.



z pilotem Łukaszem Włochem musieli „naoliwić maszynę rajdową”, czyli przypomnieć sobie zarówno współpracę w kabinie rajdówki, jak również poznać nieznany sobie zupełnie samochód. Niemniej jednak testy pozwoliły zarówno wyeli-

to ogromne szczęście ścigać się nimi na odcinkach specjalnych czy to w Polsce, Europie, czy na świecie. Niespotykana od dawna w naszym kraju liczba kibiców ustawiła się przy odcinku specjalnym przebiegającym ulicami Kłodzka,

– Włoch. Jako ostatnia startująca załoga, jako jedni z nielicznych, musieli przejechać odcinek po mokrej nawierzchni i w deszczu. Tuż po starcie uszkodzili zawieszenie w swojej Imprezie, co znacząco odbiło się na dalszym tempie i sty-



RAJD ŚLĄSKA – WALCZYMY DO KOŃCA!

Po pięknym święcie rajdowym, jakim bez wątpienia była druga edycja Polskiego Rajdu Legend, trzeba było jednak wrócić do „rajdowej codzienności”, czyli rywalizacji w cyklu Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Przedostatnią rundą cyklu był Rajd Śląska – impreza, która obok Rajdu Małopolski i Rajdu Rzeszowskiego zbiera najwyższe noty za organizację oraz która w kolejnym sezonie najprawdopodobniej zmieni nazwę na „Rajd Polski”.

Ten rajd mógł wyjaśnić, kto zostanie zwycięzcą cyklu w „historiach”, a także w szczególnie nas interesującej klasie HO+2000 Open. Do tej klasy zgłosiły się cztery załogi, a numer 109 otrzymali Damian Sawicki i Michał Pryczek.

Impreza rozpoczęła się w Katowicach od startu honorowego oraz odcinka specjalnego „pod Spodkiem”. Główne odcinki zaplanowano jednak na kolejne dwa dni rywalizacji – w sobotę 6 odcinków „w terenie” z dala od Katowic oraz superoes przy Stadionie Śląskim w Chorzowie,

a w niedzielę finałowe kolejne 6 odcinków.

Kilka przejazdów odcinka testowego przed rajdem wypadło bardzo pomyślnie w wykonaniu naszej zaprzyjaźnionej załogi. Udało się dopracować ustawienia pod specyfikę śląskich odcinków specjalnych, można więc było pozytywnie

myśleć o rywalizacji. Potwierdzeniem tego był również dobry wynik podczas wieczornego oesu.

Załoga rozpoczęła sobotnią rywalizację od wygranej na pierwszej próbie, co dawało spore nadzieje na dobrą passę przez cały rajd. Niestety, awaria przedniego dyfencjału podczas OS 3 zamknęła jednak szanse na walkę o tytuł mistrzów w Open 2000+. Bardzo duża strata czasowa na tym odcinku poskutkowała ostatecznie

koniecznością wycofania się z dalszej rywalizacji tego dnia po przejechaniu

metry stop tej próby. Zarówno załoga, jak i mechanicy Subaru Historic Rally Team nie zamierzali jednak tak łatwo się poddać. Gdy tylko rajdówka dotarła do strefy serwisowej, mechanicy natychmiast przystąpili do wymontowania problematycznych elementów i wymiany na sprawne, pozyskane od innego zespołu rajdowego, co dawało szansę na rywalizację drugiego dnia.

www.facebook.com/SHRTpoland:

Głównymi bohaterami dzisiejszego dnia są ci, którzy zwykle bywają na drugim planie – mechanicy MTS Subaru. (...) W skrócie: rozkręcili niezłą Imprezę pod chorzowskim stadionem. Najważniejsze jednak, że finalnie również ją skręcili i Damian Sawicki Motorsport oraz Michał

Pryczek – Motorsport pojawią się jutro na trasach drugiego etapu Rajdu Śląska!

Głód walki o wszystko, co jeszcze było możliwe, oraz chęć odrobienia strat wynikających z awarii i skorzystania z systemu Super Rally były widoczne i wyczuwalne od samego rana. Wyniki pierwszej pętli tylko potwierdziły nastawienie załogi na „maximum attack”. Sawicki i Pryczek wygrali wszystkie trzy odcinki specjalne.

Również druga, końcowa pętla rajdu przyniosła wyniki w czołowie – mimo przygody na jednej z prób, załoga zajęła kolejno 3., 2. i ostatecznie 1. miejsce na poszczególnych odcinkach. Mimo tego wynik zarówno w klasyfikacji



generalnej, jak również w Open 2000+ był zdecydowanie poniżej przedrajdowych oczekiwań. Przed Rajdem Nyskim pozostawały jednak jeszcze nadal czysto matematyczne szanse na zwycięstwo nad liderem klasy Open 2000+ – Marcinem Kwaśnym. 49 punktów straty przy 50 maksymalnie możliwych do zdobycia w ostatniej eliminacji HRSMP.

PRZERWANY RAJD

Ostatnią rundą w tegorocznym kalendarzu RSMP oraz HRSMP, mającą przesądzić o wynikach rywalizacji w niektórych cyklach czy klasach, był Rajd Nyski. Nikt jednak nie spodziewał się, że rajd, który po raz pierwszy zagościł w kalendarzu najwyższych krajowych rajdowych czempionatów, przejdzie do historii polskich rajdów w sposób bardzo niechlubny.

Mając świadomość, jak ważne jest zwycięstwo w tym rajdzie, zespół SHRT postanowił dokładnie przetestować nowy układ napędowy oraz różne warianty opon, wykorzystując zmienne warunki pogodowe. Przedrajdowe testy, podczas których załoga przejechała około 40 kilometrów, pozwoliły im ponownie odzyskać pewność i zaufanie do auta.

Aby zakończyć sezon na pierwszym miejscu w klasie Open 2000+, Damian z Michałem musieli nie tylko wygrać rajd z siedmioma innymi załogami startującymi w tej samej klasie, ale również liczyć na pecha dotychczasowego lidera klasyfikacji.

Już pierwszy odcinek specjalny rajdu nie potoczył się jednak po

myśli naszej zaprzyjaźnionej załogi, ponieważ został on odwołany po przejeździe kilku pierwszych rajdówek rywalizujących w cyklu RSMP. Jedna z nich opuściła drogę i potrafiła dwóch, stojących w niedozwolonym miejscu fotoreporterów. Przejazd drogą alternatywną na kolejny odcinek oznaczał dla pozostałych mniej kilometrów odcinków specjalnych, czyli mniej szans w walce o zwycięstwo w rajdzie zaplanowanym na 120 kilometrów rywalizacji.

Mimo świetnego tempa na kolejnych odcinkach, dwie z prób padły łupem lokalnych kierowców i dopiero na kończącym dzień power stage'u Damian i Michał uzyskali najlepszy czas przejazdu.

Drugi dzień rozpoczął się ponownie od drugiego czasu naszej zaprzyjaźnionej załogi, która ustąpiła jedynie lokalnemu kierowcy. Podczas kolejnego, szóstego wg harmonogramu odcinka rajdu, sport ten przypomniawszy jednak o swoim mrocznym obliczu – ryzyku i jego najgorszych możliwych konsekwencjach. Niecały kilometr po starcie BMW M3, kierowane przez lidera rajdu w klasyfikacji generalnej HRSMP, Artura Sękowskiego, przy dużej prędkości uderzyło w przydrożne drzewo i stanęło w płomieniach. Pilot wydostał się z rajdówki o własnych siłach, jednak kierowca został uwięziony w środku. Załoga SHRT, startująca zaraz za nimi, była pierwszym pojazdem, który dojechał

do miejsca zdarzenia i uruchomił procedurę wypadkową. Mimo zaangażowania kibiców, którzy ryzykowali życiem, próbując wydobyć kierowcę z płonącego BMW, oraz szybkiego przyjazdu służb, nie udało się uratować mu życia.

W wyniku tej tragedii ciężko było oczekiwać, by rywalizacja miała być kontynuowana. Rajd został przerwany, a kolejne odcinki oraz ceremonia zakończenia imprezy odwołane. Wyniki rywalizacji zeszły w tamtym momencie na dalszy plan. Zdarzenie to poruszyło całe środowisko rajdowe

w Polsce. Niecały tydzień później, w kondukcje pogrzebowym złożonym z rajdówek – w tym również zaprzyjaźnionego ze zmarłym zespołu SHRT – Artur Sękowski został odprowadzony na miejsce wiecznego spoczynku.

To zdecydowanie nie było zakończenie sezonu, jakiego ktokolwiek się spodziewał. Zajęcie przez Damiana Sawickiego i Michała Pryczka oraz zespół SHRT pierwszego miejsca w HRSMP w Rajdzie Nyskim oraz drugiego miejsca na koniec sezonu HRSMP 2025 w klasie Open 2000+ nie przy-

niosło żadnej satysfakcji ani nawet odrobiny radości. Mimo upływu tygodni od tego zdarzenia, w dalszym ciągu wspomnienie tego rajdu budzi przede wszystkim smutek i skłania do zadumy nad ciemną stroną rajdów samochodowych, tak kochanych przez wielu pasjonatów Subaru. Uważajcie na siebie zawsze, kiedy jesteście na rajdzie – nieważne, czy w roli uczestnika, kibica, czy obsługi. To piękny sport, który potrafi być niebezpieczny.

Rodzinie i przyjaciółom zmarłego składamy najszczerze wyrazy współczucia.





TAK JAK SAMOCHÓD, ZĘBY TRZEBA SERWISOWAĆ – ROZMOWA Z OLGIERDEM BARTECKIM

Stomatologia to zawód, który przed laty wybrał Olgierd Bartecki. Na co dzień pomaga swoim pacjentom w Oświęcimiu dbać o właściwą higienę jamy ustnej, zawsze zwracając uwagę na to, jak ogromne znaczenie ma dokładność i staranność naszych codziennych czynności, w tym zwykłego szczotkowania zębów. Jemu samemu skrupulatność i precyzja towarzyszą nie tylko podczas wykonywania zabiegów dentystycznych, lecz także – choć obecnie trochę rzadziej – w planowaniu kolejnych przejazdów Solterrą.

Umiejętność przewidywania to cecha, którą doktor opanował do perfekcji i dzięki której użytkowanie w pełni elektrycznego pojazdu nigdy nie przysporzyło mu żadnych problemów. W dzisiejszej rozmowie będzie jednak nie tylko o elektrycznej szczoteczce do zębów i elektrycznym samochodzie. W życiu naszego rozmówcy liczy się bowiem też pasja – kolarstwo, w tym także to do pary z rowerem elektrycznym.

Agnieszka Jama: Samochody elektryczne dość dobrze

wkomponowały się już w krajobraz. Przechodniom najczęściej kojarzą się z niczym innym jak cichą jazdą. Zaskakują nas swoją obecnością, pojawiają się nagle, bez ostrzeżenia.

Olgierd Bartecki: Te starsze – owszem. Nowe wydają już dźwięki. Od 2019 roku bezpieczeństwo jest priorytetem, w związku z czym w grupie samochodów elektrycznych młodszych niż sześć lat tych naprawdę cichych już nie ma.

A.J.: Kiedy zakupili Państwo Solterrę i ile kilometrów widnieje już na jej liczniku?

O.B.: Solterrę kupiliśmy dwa lata temu, dokładnie w czerwcu 2023 roku. Obecnie porusza się nią córka, która dostała ją od nas po ukończeniu studiów. Tym samochodem przejechaliśmy dotychczas ponad 54 tysiące kilometrów.

A.J.: Czy to, że akurat ten model znalazł się w posiadaniu Pana rodziny, było naturalną kolejną rzeczą? Czy wcześniej jeździli Państwo samochodami marki Subaru?

O.B.: Owszem, Subaru mieliśmy już wcześniej. Generalnie jednak „na prąd” jeździliśmy także samo-

● ○ ○ ○ ○

chodami innych marek, będącymi hybrydami plug-in. Pierwsza z nich była w stanie pokonać na drodze 20–30 kilometrów, druga – 40–50 kilometrów. Generalnie byliśmy zadowoleni z możliwości poruszania się po cichu. Ponadto umocniło się moje przekonanie co do ekonomiczności wynalazku, jakim jest jazda na prąd – jest to zdecydowanie tańsze rozwiązanie niż poruszanie się samochodami spalinowymi. Trzecim aspektem, który brałem pod uwagę, rozważając zakup samochodu całkowicie elektrycznego, było to, że pokonujemy dość dużo krótkich tras. Doprowadziło to do przedwczesnego zużycia silnika w jednym z naszych nowych samochodów – po pokonaniu 40 tysięcy kilometrów ten silnik po prostu mocno zaniemógł. Koncepcja napędu elektrycznego pod kątem pokonywania krótkich tras wydawała się nam zatem bardzo dobra. Po tej hybrydzie plug-in stwierdziliśmy, że może dobrze byłoby nie wozić jednocześnie silnika spalinowego i elektrycznego, a zostać przy samym silniku elektrycznym. Dodatkowo, decydując się na takie auto, przyjęliśmy szereg założeń. W naszym przyszłym samochodzie musiał być duży prześwit i napęd na cztery koła. W tamtym momencie tylko Solterra spełniała te warunki.

A.J.: Z perspektywy jej dwuletniego użytkowania, ile przeciętnie udaje się przejechać na jednym ładowaniu baterii? Jak to wygląda w przeliczeniu na jeden pełny bak benzyny w pojeździe napędzanym silnikiem spalinowym?

O.B.: Myślę, że trzeba mieć świadomość, że w przeliczeniu na litry paliwa czy też kilogramy węgla w tym akumulatorze mieści się, powiedzmy, sześć litrów paliwa. Jestem lekarzem, ale takim trochę technicznym, więc próbuję to zobrazować. Mamy tam zatem sześć litrów paliwa. Ile na tych sześciu litrach jesteśmy w stanie przejechać samochodem spalinowym? Niewiele.

Oczywiście mamy wady tego ciężkiego akumulatora. Patrząc jednak z punktu widzenia ekonomii i energii zawartej w paliwie, to taki dość duży samochód jak Solterra na tych sześciu litrach jest w stanie w dobrych warunkach pokonać nawet 350–400 kilometrów. Kupując to auto, wszystko dokładnie analizowałem. Jeżdżę dość dużo, ale generalnie mój samochód jest ładowany głównie w domu. Wybieram zatem opcję długiego ładowania. Był to wybór bardzo świadomy. Uważam, że przeprowadziłem w pełni dobrą analizę i samochód w stu procentach spełnił oczekiwania, które były z nim związane. Wiadomo, że w trakcie eksploatacji pojawiły się nowe rzeczy, których w ogóle nie braliśmy pod uwagę przy zakupie. Na przykład nie myśleliśmy o tym, że jest to ciężki samochód. To okazuje się wadą – Solterra w górach radzi sobie świetnie, dopóki nie spadnie śnieg. Jeżeli mamy dużo śniegu, to grawitacja działa i robi swoje. Tam, gdzie jakimś lżejszym samochodem można sobie śmiało pomykać, to przy jeździe takim smokiem pojawiają się wyzwania. To problemy, których w zasadzie nie wziąłem pod uwagę. Waga Solterry jest więc w określonych warunkach jej wadą – bo bardziej działa na nią grawitacja, w innych zaletą – bo poprawia komfort jazdy. Nie można zatem oceniać tego jednoznacznie. Jest to jednak w zasadzie szczegół, który wyszedł w trakcie eksploatacji. Na ogół poruszam się w promieniu 200 kilometrów i w takim przypadku nie ma żadnego problemu. Zrobiliśmy też parę dłuższych wyjazdów – nad morze czy, zimą, w Bieszczady – i nigdy nie spotkaliśmy się z żadnym problemem związanym z infrastrukturą ładowania. Trzeba mieć po prostu pewną świadomość i zaplanować taki wyjazd. To nie działa tak, że jedziemy i kiedy nagle orientujemy się, że nie mamy już benzyny, po prostu rozglądamy się za stacją. Tu trzeba mniej więcej wiedzieć, gdzie można się zatrzy-

Aspektem, który brałem pod uwagę, rozważając zakup samochodu całkowicie elektrycznego, było to, że pokonujemy dość dużo krótkich tras. Doprowadziło to do przedwczesnego zużycia silnika w jednym z naszych nowych samochodów – po pokonaniu 40 tysięcy kilometrów ten silnik po prostu mocno zaniemógł.

mać, by naładować baterię. A skoro już przeszliśmy do procesu ładowania, to mam nadzieję, że to wszystko kiedyś się znormalizuje i pojawi się konkurencja w tej branży. Wydaje mi się, że obecnie niektóre firmy żyją z tego, że stawiają ładowarki z dotacji, ale już późniejsza eksploatacja ich nie interesuje. Proszę sobie wyobrazić, że kupuje pani benzynę na jednej stacji za sześć złotych, a na drugiej za trzydzieści. Rynek wymusza porównywalność cen, natomiast energia elektryczna czasami kosztuje 1,5 zł za kWh, a w innym miejscu – nawet 6 zł. Myślę, że w tym konkretnie przypadku problemem są dopłaty. Jeżeli firma ma plan biznesowy nastawiony na stawianie ładowarek, a nie na ich późniejszą eksploatację, to chce je po prostu stawiać. To jest problem. Gdyby ceny paliw na stacjach wynosiły od 6 do 30 zł, to rynek szybko by to zweryfikował. Dalsze podróże samochodem elektrycznym są możliwe, ale – jak słusznie podkreśla moja żona – wszystko zależy od tego, kto jak bardzo się spieszy. I to jest racja. Tu nie mamy strat związanych z silnikiem spalinowym. Im szybciej jedziemy, tym drożej. Nie ma czegoś takiego, jak w spalinówce, że jadąc z prędkością 20 km/godz., spalamy więcej niż przy 80 km/godz. W przypadku samochodu elektrycznego zużycie rośnie proporcjonalnie do prędkości. Ekonomia kończy się gdzieś przy prędkości 110–120 km/godz. Tym samochodem da się przejechać 400, a może nawet ponad 400 kilometrów, ale... da się też pokonać ledwie 200.

A.J.: Czy przypomina sobie Pan jakiś moment, kiedy Solterra zaskoczyła Pana tym przebiegiem na jednym ładowaniu baterii. Czy był Pan zdziwiony, że udało się przejechać zadziwiająco długi dystans?

O.B.: Nie, ponieważ podchodzę do tego pragmatycznie. Zgodnie z moimi założeniami wjeżdżam do garażu i podłączam samochód

do ładowania. U mnie nigdy nie dochodzi do sytuacji, że z zaskoczeniem stwierdzam: *O! Ile udało mi się przejechać!* Kiedy rusza się w dalszą trasę i jedzie się szybko, ekonomia jest wtedy słabsza. Trzeba wszystko wykalkulować albo... jechać spokojnie, zgodnie z przepisami. Też jest taka opcja. *(śmiech)*

A.J.: Ależ zawsze należy jeździć zgodnie z przepisami!

O.B.: No tak, ale głównym problemem chyba w każdym elektryku jest to, że te auta potrafią być nie-

samowicie ekonomiczne w trybie miejsko-podmiejskim, natomiast autostrada je „zabija”.

A.J.: Z pewnością nie bez znaczenia są również warunki pogodowe? Czy one też odgrywają tutaj rolę?

O.B.: Myślę, że w mniejszym stopniu. One mają wpływ, ale nie aż taki, jak nam się wydaje. Jeżeli na dworze jest zimno, wszystko tak naprawdę jest kwestią liczby uruchomień tego samochodu. A zatem tego, ile razy musi się on rozgrzać. Z kolei w trasie zimą nie ma aż takiej dużej różnicy

w zużyciu energii. Pojawia się natomiast problem z prędkością ładowania. Myślę, że graniczną temperaturą jest 8–10°C. Kiedy akumulator jest zimny, ładuje się wolniej i wtedy pokonywanie dłuższej trasy zimą zaczyna być trudne.

A.J.: Z czym jeszcze powinny liczyć się osoby, które mają w planie zakup takiego samochodu? Czy Solterra jest dla każdego?

O.B.: Myślę, że każdy elektryczny samochód jest dla osób, które dziennie pokonują nie więcej niż



○○●○○

200 kilometrów. Przy dłuższych trasach użytkowanie takiego auta wymaga już pewnego samozaparcia. Natomiast incydentalna dłuższa trasa, na przykład wakacyjna, nie powinna być problemem. Skoro jedziemy na wakacje, to z założenia nie spieszymy się i możemy jechać spokojniej – to żaden dramat. Po prostu trzeba założyć, że pojedzie

przypadkach podróży trwała tyle samo. Na pewno nie jest to auto dla osób, które przyzwyczajone są do tego, że wsiadają do diesla, nie piją przez całą podróż i jadą nieprzerwanie przez 10 godzin. Po prostu trzeba wiedzieć, po co się kupuje taki samochód i mieć jakieś swoje założenia wyjściowe, oczekiwania. W naszym przypadku te założenia

się Pan tego, że ona w którymś momencie po prostu się zużyje?

O.B.: Nie. Ona się nie zużyje. Myślę, że degradacja baterii jest chyba największym mitem, z którym mamy do czynienia. W tym samochodzie akumulator jest zabezpieczony tak niesamowicie, że myślę, iż przeżyje on ten pojazd. Szybciej zje go rdza!



się trochę dłużej. Mogę podać przykład z naszego doświadczenia, który jest dowodem na to, że Solterra radzi sobie naprawdę dobrze w dłuższej trasie. Jakiś czas temu podróżowaliśmy z żoną do Gdańska. W odstępie pół roku pokonaliśmy dokładnie tę samą trasę – raz elektrykiem, raz samochodem spalinowym. Po drodze zatrzymaliśmy się nawet w tych samych miejscach, żeby coś zjeść i napić się kawy. Okazało się, że w obu

zostały w stu procentach spełnione, poza jednym – nie do końca wziąłem pod uwagę wagę tego pojazdu i fakt, że w górach może być trochę trudniej. Zdarzyło się tak jednak tylko raz, ale faktycznie zrobiło mi się wtedy trochę cieplej, bo samochód zaczął się nieco niekontrolowanie staczać.

A.J.: Czy kupując auto elektryczne, zastanawiał się Pan nad kwestią degradacji baterii? Czy nie obawiał

A.J.: Czy podróżując Solterrą po naszym kraju, spotykają się Państwo z ograniczeniami dotyczącymi parkowania?

O.B.: Myślę, że jest to temat atrakcyjny medialnie, a w Polsce są może dwa takie miejsca – doskonale opisane w różnych periodykach. (śmiech) Przecież w każdym telefonie komórkowym mamy akumulator o podobnej konstrukcji, który również może się spalić. Mamy go w domu, podłączamy go na noc do

ładowania i jakoś nikt nie bierze pod uwagę, że jest to śmiertelne zagrożenie. Przecież trzymanie obok łóżka telefonu, który może się niespodziewanie zapalić, jest naprawdę niebezpieczne. Wszystko się może zdarzyć. Myślę, że będzie się paliło więcej samochodów spalinowych niż elektrycznych. Temat zakazu parkowania samochodów elektrycznych to informacja, w którą się chętnie klika. Lubimy komentować ten temat. My, wszyscy Polacy, jesteśmy ekspertami w temacie piłki nożnej i jeszcze w kilku innych dziedzinach – często nie mając nawet z nimi do czynienia. (śmiech)

A.J.: Co może Pan powiedzieć o funkcjonalności Solterry, oferowanej przez nią przestrzeni ładunkowej, komforcie jazdy?

O.B.: Dzisiaj kupiłbym samochód o nazwie Uncharted, który jeszcze się nie pojawił, ale niebawem będzie dostępny i być może będę jego pierwszym użytkownikiem. Dlaczego? Solterra jest autem dość dużym i, jak wspomniałem wcześniej, samochody elektryczne lepiej sprawdzają się w roli aut miejskich i podmiejskich. Zasięg autostradowy jest dla mnie troszkę za mały. Jeżdżę dość szybko. Pojawienie się na liczniku Solterry prędkości maksymalnej zajmuje kilkanaście sekund. Przy podróży z taką prędkością zasięg niestety dramatycznie spada. Natomiast w codziennym użytkowaniu, przy typowym dojeżdżaniu do pracy, Solterra jest pojazdem genialnym. Wydaje się jedynie autem trochę za dużym.

A.J.: Czyżby miewał Pan problemy z parkowaniem?

O.B.: Ja nie, ale żona woli manewry parkingowe wykonywać mniejszym samochodem. Wracając jednak do kwestii komfortu jazdy, uważam, że jest tu bardzo wysoki. Przy rozsądnych, 18-calowych kołach Solterrą podróżuje się naprawdę komfortowo. Ma świetne zawie-

senie, wygodne fotele. Komfort jest bardzo duży. W zasadzie mamy ochotę po prostu włączyć autopilota, czyli tempomat, a do tego funkcję utrzymywania na pasie jezdni, która bardzo dobrze działa w tym samochodzie, i po prostu spokojnie sobie jechać. Jest to zresztą dobry sposób na to, żeby nie pędzić autostradą – wystarczy ustawić prędkość 120 km/godz. i odległość od poprzedzającego samochodu. Dzięki temu możemy podróżować w miarę ekonomicznie.

A.J.: Swój autorski program ładowania Solterry opracował Pan do perfekcji. Czy jednak kiedykolwiek, podróżując tym samochodem, znalazł się Pan w jakichś tarapatach?

O.B.: Ja nie, ale córka tak. Niedawno zadzwoniła z drogi z informacją: *Tatusiu, mam poniżej zera zasięgu, ale jeszcze jadę!* (śmiech) Mnie też zdarzyło się kiedyś jechać poniżej zasięgu, natomiast mam wiedzę, że tak naprawdę ten akumulator po wskazaniu zera przejedzie jeszcze spokojnie 20–30 kilometrów. Tak więc absolutnie nie ma tu powodu do stresu. Optymalna jazda na trasie to dojeżdżanie do 3–5%, następnie ładowanie do, powiedzmy, 60% i dalsza podróż. Ładujemy 13–14 minut, szybka kawka albo przerwa na toaletę i jedziemy dalej. Staramy się podróżować w ten sposób. Wyjeżdżamy z domu z pełną baterią, następnie robimy jeden albo dwa przystanki po 15 minut i to jest w zasadzie wystarczające.

A.J.: Czy decydując się na Solterrę, kierował się Pan również względami ekologicznymi? Czy troska o środowisko naturalne odegrała rolę przy podejmowaniu decyzji? Z jednej strony nie emitujemy spalin, z drugiej pozostaje pytanie o utylizację zużytej baterii w przyszłości.

O.B.: Odpowiem przekornie. Myślę, że jeśli na przykład ma pani uszkodzoną biżuterię, to jej pani nie utylizuje, tylko przerabia na nową. I takie mam zdanie o bateriach.

Dzisiaj kupiłbym samochód o nazwie Uncharted, który jeszcze się nie pojawił, ale niebawem będzie dostępny i być może będę jego pierwszym użytkownikiem. Dlaczego? Solterra jest autem dość dużym i, jak wspomniałem wcześniej, samochody elektryczne lepiej sprawdzają się w roli aut miejskich i podmiejskich.

Jeśli mamy w nich lit, który jest drogi, to myślę, że rynek zrobi swoje i znajdą się firmy, które będą ten lit z akumulatorów odzyskiwać. To jest szeroko pojęty recykling. Myślę, że wokół tego tematu krąży za dużo różnych mitów. Dlaczego mielibyśmy takie baterie utylizować? Skład chemiczny się nie zmienia. Owszem, bateria degraduje się konstrukcyjnie, mogą uszkadzać się elektrody, ale skład chemiczny pozostaje taki sam. W związku z tym elektrolit jest do wykorzystania. Oczywiście, są do tego potrzebne procesy, które pozwolą użyć go ponownie. Tego, że jeżdżę samochodem na prąd, nie postrzegam jako szczególnie ekologicznie. Dla mnie ekologiczność tego rozwiązania polega na zużywaniu mniejszej ilości energii. Sam samochód również zużywa się mniej. Ma mniej ruchomych elementów, w związku z czym powinien być nieco trwalszy, bardziej bezobsługowy i przede wszystkim tańszy w utrzymaniu.

A.J.: Wiem, że porusza się Pan nie tylko samochodem. Czy jazda na rowerze jest Pana pasją?

O.B.: W zasadzie można powiedzieć, że każdy rower jest dla mnie pewnym podstawowym hobby.

A.J.: Stawia Pan na ten tradycyjny, czy raczej elektryczny?

O.B.: Generalnie w górach elektryczny, a po płaskim – analogowy. (śmiech) W górach elektryczny, dlatego że umożliwia pokonanie większej odległości. W społeczeństwie panują w tej kwestii pewne stereotypy. Ludzie kwitują: *Ano, ten to jeździ na elektryku!* A prawda jest taka, że na elektryku też można się zmęczyć, jeśli ktoś tego chce. Z drugiej strony faktycznie daje on jednak ten komfort, że można się nie zmęczyć. Obecnie poszerza się grono ludzi, którzy poruszają się na takim właśnie rowerze, i myślę, że to dobrze. To jest tylko narzędzie. Nie możemy popadać w skrajności i oceniać, że jedno jest dobre, drugie

○○○●○

jest złe. Tak naprawdę wszystko zależy od tego, jak się go użyje. Tak jak nóż – możemy nim pokroić chleb, a możemy komuś wbić go w serce. Rower elektryczny w górach oferuje mi większy zasięg, wcale jednak nie jestem mniej zmęczony. Zamiast 40 kilometrów mogę pokonać 80 – w tym samym czasie i przy tym samym poziomie zmęczenia.

A.J.: Kiedy zainteresował się Pan Pucharem Subaru i dlaczego?

O.B.: Mój pierwszy start w tym wydarzeniu miał miejsce bardzo dawno temu. Nie pamiętam już, kiedy dokładnie. Puchar Subaru jest tym samym wydarzeniem, co Puchar Lekarzy w Kolarstwie Górskim i stąd się to wzięło. Jest to niejako jeden wyścig, a pula nagród dotyczy różnych kategorii. Pełna nazwa wydarzenia to Mistrzostwa Polski MTB Lekarzy, które odbywają się jednocześnie z Pucharem MTB Subaru. A zatem lekarze startują niejako w dwóch pucharach, a nie-lekarze tylko w Pucharze Subaru. Do pierwszego startu namówił mnie kolega, mówiąc: *Chodź, są Mistrzostwa Lekarzy, pojedziemy*. To wtedy okazało się, że jest tam również Puchar Subaru. Od tamtej pory, jak tylko jestem w stanie, melduję się na starcie. W tym wydarzeniu brałem udział już cztery razy.

A.J.: Marzenia. Czy ma Pan takie podróżnicze za kierownicą Solterry? A może bardziej związane z rowerem?

O.B.: Moim marzeniem jest Islandia. Jednak ani rowerem, ani samochodem. Raczej bussem, a może jakąś terenówką? A może faktycznie z rowerem? Jeszcze tego nie wiem. Solterrę przeznaczamy na razie do codziennego użytkowania przez naszą rodzinę.

A.J.: Skoro poruszyliśmy wątek podróżniczy, co może nam Pan powiedzieć o modnych ostatnio wśród naszych rodaków wyprawach do Turcji po... śnieżnobiałe zęby?

O.B.: (*Śmiech*) Ten temat chyba troszeczkę mnie przerasta. Nie mam doświadczenia ze śnieżnobiałymi zębami z Turcji, a staram się wypowiadać na tematy, o których mam pojęcie. Wiem natomiast mniej więcej, ile czasu potrzeba na różnego rodzaju zabiegi. Wiem też, jaki jest czas gojenia po takich zabiegach. Wydaje się zatem ryzykowne przeprowadzanie ich poza granicami naszego kraju. Oczywiście czasami kupujemy np. chińskie produkty dlatego, że są tańsze, nie patrząc na to, że z tego powodu rodzimi producenci mogą nie mieć środków do życia. We mnie budzi się tutaj lokalny patriotyzm. Wiem, że cena czyni cuda, ale jeśli żyjemy w Turcji, to leczymy się w Turcji, a jeśli żyjemy w Polsce, róbmy to w Polsce. Wydaje mi się, że ludzie nie biorą pod uwagę tego, że tak jak samochód, zęby trzeba serwisować. To nie jest tak, że coś jest zrobione raz na zawsze. Jesteśmy żywym organizmem. Po wspomnianych zabiegach mogą się zdarzyć awarie lub sytuacje wymagające późniejszej interwencji. I co wtedy? Czasami przychodzą do mnie pacjenci i mówią: *A zrobię sobie zęby*. A ja na to: *Popatrz, masz perspektywę długiego życia, a każda rzecz ma swoją wytrzymałość. Nawet piramidy zdegradowały się, pomimo że to przecież kamień na kamieniu istniejący od kilku tysięcy lat*. Codziennie używamy naszych zębów, a one nie regenerują się jak naskórek. Jako lekarz staram się patrzeć na te zagadnienia właśnie z perspektywy całego naszego życia, a nie tu i teraz. Spotykam niejednokrotnie młode osoby, które chcą sobie zrobić białe zęby. Mówię wtedy: *Super, masz 25 lat i te zęby będą białe przez 8–10 lat. A co będzie, gdy będziesz miał 40 lat?* To nie jest tak, że stomatolodzy robią coś na wieki wieków. Trzeba jeszcze pamiętać o higienie. Nawiązując do Subaru – nawet najlepszy samochód, jeśli nie będzie serwisowany, w pewnym momencie odmówi posłuszeństwa. Tak samo w utrzymaniu zębów

Wydaje mi się, że ludzie nie biorą pod uwagę tego, że tak jak samochód, zęby trzeba serwisować. To nie jest tak, że coś jest zrobione raz na zawsze. Jesteśmy żywym organizmem.

podstawą jest higiena, i to szeroko pojęta. Mam tu na myśli nie tylko czyszczenie zębów, ale również higienę w sensie psychicznym, bo niestety nasze mięśnie żwaczowe to mięśnie mimiczne, którymi wyrażamy emocje. W związku z tym choroby cywilizacyjne związane ze stresem odbijają się na wzmożonym napięciu żwaczy, co powoduje chorobę cywilizacyjną zwaną bruksizmem.

A.J.: Czy ma Pan na myśli zgrzytanie zębami?

O.B.: Tak, dokładnie! Kiedyś tego nie było, a teraz zdarza się coraz częściej. Dzisiaj gonimy za wszystkim, a trzeba pamiętać, że bruksizm też dewastuje nam zęby. Higiena szczoteczkowa, tak to nazwijmy, plus higiena związana z tym, że zęby służą do miażdżenia i rozcierania pokarmu mają ogromne znaczenie. Pamiętajmy, że zęby mają określoną wytrzymałość. Jeżeli pacjenci w wieku dwudziestu kilku lat mają tak starte zęby jak osoby sześćdziesięcioletnie, to po prostu długo im nie wytrzymają.

A.J.: A jakie popełniamy najczęściej błędy w codziennej higienie jamy ustnej? Co jest takim powszechnym błędem?

O.B.: Powszechnym? Brak używania szczoteczki! (*Śmiech*) Żona poprawia: brak umiejętności posługiwania się szczoteczką. A właściwie – nadużywanie pasty do zębów. Proszę spróbować włożyć stoper, wziąć szczoteczkę, czyścić zęby i sprawdzić, po jakim czasie czyszczenia osiągniemy uczucie świeżości bez pasty, a po jakim pojawi się ono przy szczotkowaniu z użyciem pasty. Gwarantuję, że efekt czyszczenia bez pasty będzie zdecydowanie lepszy niż z pastą. To nie pasta jest podstawą, tylko szczotkowanie. Pasty są tak skonstruowane, aby szybko odświeżyły nam jamę ustną. W związku z tym robimy szuru-buru, szuru-buru i oto mamy świeży oddech.

A.J.: Skoro mówiliśmy o wybielaniu, a jesteśmy przy pastach, czy pasty wybielające mogą wyrządzić naszym zębom krzywdę?

O.B.: Uważam, że jeśli ktoś ma wrażliwe zęby, to preparaty wybielające to pogłębią. Z drugiej strony, żeby uzyskać efekt wybielający, to preparaty, których używamy do wybielania nocnego nakładkowego, stosujemy przez 4–6 godzin, w ciągu nocy, kiedy śpimy. Czyli przez tyle właśnie czasu taki preparat działa. A zatem, ile czasu trzeba by było myć taką pastą wybielającą nasze zęby,

żeby one się wybieliły? Uważam to porównanie za punkt odniesienia. Myślę, że pasty wybielające to bardziej kwestia reklamy. Cywilizacja tworzy coś, do czego dążymy. Każdy chce w jakiś sposób naśladować ideały. Białe zęby wyglądają ładnie, ale niekoniecznie muszą być zdrowe.

A.J.: Rozmawialiśmy o samochodzie elektrycznym, wspomnieliśmy o takim też rowerze. A czy nasza szczoteczka do zębów powinna być elektryczna, czy lepiej zaufać tej tradycyjnej?

O.B.: Każda ze szczoteczek będzie skuteczna pod warunkiem odpowiedniego użytkowania. Myślę, że reklama głosząca, że szczoteczką elektryczną usuniemy sto procent więcej zębów nazębnych, jest nieprawdziwa. Szczoteczka manualna wymaga większego zaangażowania. Każdą można wytrzeć dobrze zęby. Elektryczna na pewno czyszczenie ułatwia, szczególnie osobom mającym jakieś ograniczenia manualne, bo nie każdy ma pełny zakres ruchów. Ponadto przyspieszy proces



○○○○●

czyszczenia. Wszystkim brakuje teraz czasu, nawet na odpowiednio długie czyszczenie zębów. A zatem elektryfikacja tego procesu będzie dla nas na pewno jakimś zyskiem. Nie powiedziałbym natomiast, że szczotka elektryczna lepiej umyje zęby. Jeżeli nie mamy wspomnianych ograniczeń manualnych,

zrobimy to równie dobrze zwykłą szczoteczką.

A.J.: W jakie jeszcze akcesoria powinniśmy być obowiązkowo wyposażeni? Czy lepiej do pary ze szczoteczką mieć nitkę, czy irygator?

O.B.: Osobiście preferuję irygator. Każdemu i w tym przypadku

dajmy jednak wybór. Irygatorem dotrzemy w wiele miejsc, gdzie dotrzeć nitką jest ekstremalnie trudno. Jeżeli już trudno nam manualnie wyczyścić zęby trzonowe z tyłu, to posługiwanie się nitką między tymi trzonowcami bez odpowiedniego trzymadełka wymaga naprawdę dużych umiejętności.

Trzonowce to jest już bardzo trudny teren, jeśli chodzi o dostęp. Być może mam za mało giętkie palce, ale nie poruszam się nigdzie bez irygatora. Zawsze staram się mieć go ze sobą i uważam, że naprawdę jest w stanie dość dobrze pomóc w czyszczeniu przestrzeni międzyzębowych, które tak naprawdę



gładnijmy. Co dwa lata zalecam wykonanie zdjęcia pantomograficznego, które pozwoli nam wyłapać jakieś procesy i zmiany, których nie widać gołym okiem. Na przykład po pięciu latach może okazać się, że koło naszej ósemki torbiel jest już taka, że ingerencja jest ryzykowna, niesie ryzyko powikłania, uszkodzenia nerwu czy nawet złamania żuchwy. A zatem dbajmy o siebie tak, jak dbamy o nasze samochody!

A.J.: Co skłoniło Pana do wyboru zawodu stomatologa? Dlaczego zdecydował się Pan na tę, a nie inną pracę?

O.B.: Musielibyśmy cofnąć się do 1985 roku zeszłego wieku, a nawet tysiąclecia. *(Śmiech)* Myślę, że w jakimś stopniu zdecydował o tym fakt, że rodzice pokierowali mnie w szkole średniej do klasy biologiczno-chemicznej. Trochę był to też wpływ kolegów w klasie. Nie powiem, że była to jedyna opcja. Chciałem realizować różne pomysły. Wybrałem stomatologię. Jest to na pewno rzemiosło, które staram się wykonywać najlepiej, jak potrafię. Jednoznacznie nie potrafię jednak powiedzieć, który z wymienionych czynników przeważał, że zostałem lekarzem. Był to trafny wybór. Pozwala mi się realizować, funkcjonować i dzięki temu też pielęgnować hobby.

A.J.: A jakie wyzwania stoją przed współczesną stomatologią?

O.B.: To raczej córka powinna odpowiedzieć na to pytanie. Już następne pokolenie rozpoczęło tę działalność. Córka poszła w moje ślady i to właśnie ona po ukończeniu nauki dostała naszą Solterrę. Dlatego ja jeżdżę nią teraz troszkę rzadziej. W każdym razie wspólnie z żoną przetestowaliśmy ten samochód z wynikiem 50 tysięcy kilometrów na liczniku.

A.J.: Dziękuję uprzejmie za rozmowę.

O.B.: Dziękuję.

w starszym wieku są kluczowym miejscem, o które powinniśmy dbać. Pamiętajmy, że to raczej nie powierzchnie żujące, a głównie powierzchnie stykowe stają się zaczątkiem próchnicy, nad którą nie mamy kontroli, a którą trzeba później leczyć.

A.J.: Jak brak właściwej higieny zębów może przekładać się na inne choroby?

O.B.: Oczywiście, higiena jest najważniejsza, jednak miejmy świadomość, że nie wszyscy otrzymaliśmy identyczne geny, a zatem nasza podatność na różne choroby (dotyczy to również chorób, którymi zajmuje się stomatologia) nie jest taka sama dla wszystkich. Natomiast na pewno choroby działają, jak i nielezione zęby mogą być ogniskiem zapalnym, które może prowadzić do uszkodzenia serca, nerek, czy innych narządów. Reasumując, takie zębowe ognisko zapalne może rzutować na niepowodzenie zabiegu operacyjnego czy też zakażenie bakteryjne jakiegoś narządu. Nielezione zęby potrafią również spowodować powstanie torbieli, które wymagają trudnego zabiegu chirurgicznego. Higiena jest zatem niesamowicie ważna. Tak samo ważne są przeglądy okresowe. Dbajmy o siebie przynajmniej tak jak o samochód, czyli jeżeli raz do roku jedziemy na jego przegląd, to siebie też prze-

Dbajmy o siebie przynajmniej tak jak o samochód, czyli jeżeli raz do roku jedziemy na jego przegląd, to siebie też prze-



ŻÓŁTY WAGON

Subaru Impreza GT Roberta wyróżnia się typem nadwozia i kolorem. Za żółtym kombi trudno się nie obejrzeć, zwłaszcza że wyśmienicie brzmi. Swój udział w tym, że auto jeździ i cieszy oko mają... władze pewnego polskiego miasta.

Żółty. Ten kolor raczej nie kojarzy się z marką Subaru, a nawet jeśli, to nie jest pierwszym skojarzeniem z autami z Plejadami w logo. Żółte może być Lamborghini, różne inne włoskie supersamochody, może taki odcień pasuje też do francuskich hot hatchy... Subaru w wyobrażeniach jest jed-

nak zwykle niebieskie, najlepiej pokryte lakierem Blue Mica. A jednak: Impreza Roberta jest żółta i efekt jest naprawdę doskonały. Owszem – nietypowy, ale naprawdę miły dla oka. W japońskim stylu.

Przygoda Roberta z Subaru rozpoczęła się mniej więcej ćwierć wieku temu. Możemy się założyć,

że podobnie zaczynało wielu czytelników tego magazynu. Chodzi o legendarną grę Colin McRae 2. Bohater tego artykułu jeździł wirtualną rajdówką Subaru (najpewniej niebieską...) i w ten sposób zakochał się w Imprezie. Gdy tylko zdał egzamin na prawo jazdy, chciał kupić wersję GT jako pierwszy samochód.



w całej sprawie miały... władze Hajnówki. Dlaczego? *Na całe szczęście zimą nie syją tam dróg solą, dzięki czemu auto pozostało w stanie, w którym opłacało się je odnowić* – mówi Robert.

cenia też agresywny przód GT-ka. Trzeba przyznać, że do dziś robi wrażenie.

Poszukiwania trochę trwały, ale w końcu okazało się, że idealną sztuką dysponuje przyjaciel Roberta, Mateusz, który kupił Forestera i nie miał czasu na jaz-

dę Imprezą, zdecydował się więc na sprzedaż. *Auto było sprowadzone do Polski z Włoch przez poprzedniego właściciela. Przez parę lat jeździło po miejscowości Hajnówka, a później trafiło do Warszawy* – opowiada właściciel żółtego kombi ze zdjęć. Dodaje, że swój udział



To jednak poważne wyzwanie finansowe dla młodego kierowcy – Robert uznał więc, że jednak wyszłoby za drogo. Odłożył realizację marzeń na później, ale z nich nie zrezygnował.

Lata mijały, a on wciąż myślał o Subaru. Jego samochodowy cel był jasno sprecyzowany: chodziło o Imprezę. Co ciekawe – i dla niektórych nietypowe – mowa była tylko o wersji kombi. Wagon, czyli praktyczniejsza odmiana kompaktu z Kraju Kwitnącej Wiśni, nie cieszy się takim uznaniem fanów marki jak sedan, najlepiej wyposażony w wielkie „skrzydło”. Kombi zasługuje jednak na uznanie. Nie ma tak bogatej historii rajdowej jak wersja trójbryłowa, ale oferuje wymienite połączenie osiągow z użytecznością na co dzień. Moż-

na przewieźć coś dużego... naprawdę szybko! Robert tłumaczy zresztą swoje zainteresowanie taką odmianą bardzo prosto i konkretnie: *W wersji kombi bardziej mi się podoba linia auta. I dlatego tylko takiej szukał. Jeśli chodzi o urodę, do-*



Impreza GT została wyprodukowana w 1998 roku. *Wóz cierpiał na parę bolączek mechanicznych, którymi mój przyjaciel się zajął* – wspomina nowy właściciel. Subaru zostało więc najpierw naprawione, by jeździło tak, jak w czasach swojej świetności. Później Robert zajął się modyfikacjami. Trudno znaleźć obecnie seryjną Imprezę. Nic dziwnego – tuning nie przysparza trudności, części jest sporo, a silnik 2.0 turbo to jednostka o dużym potencjale.



Jeśli chodzi o modyfikacje auta, to nie są one wielkie. Turbina została zmieniona na hybrydową. Jest trochę większy intercooler z WRX-a. Zamiast seryjnego komputera zamontowany został sterownik EcuMaster Emu dzięki Krzysztofowi Niutonowi. Auto zostało wystrojone na hamowni i doszlifowane na ulicy. Układ wydechowy jest z kwasu. Środkowa wiskoza została mocniej zacieśniona tak, żeby układ napędowy szybciej się spinał. Układ hamulcowy pochodzi z nowszej wersji WRX. Cała tapicerka została obszyta na nowo – objaśnia Robert. Efekt? Impreza na hamowni osiąga ok. 260 KM i 300 Nm. Przypomnijmy: seryjna, 211-konna Impreza GT przyspieszała od 0 do 100 km/h w około 6,5 sekundy. Po modyfikacjach wynik zapewne odpowiednio się zmniejszył, poprawiając też elastyczność w szerokim zakresie obrotów. Nie bez znaczenia jest to, że poprawiły się też... wrażenia dla uszu. Legendarny i tak przez nas lubiany bulgot BOXERA jest teraz bardziej soczysty i lepiej słyszalny. Żółte kombi trudno przegapić. Efekty dźwiękowe są nie do podrobienia – mówi dumny właściciel.

Jakie są najlepsze wspomnienia Roberta związane z tym autem? Chodzi o wieczorne, zimowe wypadki w celu... skorzystania z zalet napędu S-AWD. Zapewne doskonale wiecie, o co chodzi. Impreza to wdzięczny samochód do śnieżnych szaleństw. Jego właściciel zabiera auto na przejażdżki i weekendowe wypadki, ale żółty GT-ek jeździ

też na dalszych trasach. Daje mega dużo frajdy z jazdy! – opowiada z uśmiechem Robert.

Czy w takim razie Subaru ma jakieś wady? Auto wymaga trochę prac, ale po tym, co już przeszło, to są drobnostki – Robert zachowuje optymizm. Dużo chętniej mówi o zaletach: Wygląd oraz dźwięk, który jest niepowtarzalny. Bardzo wyróżnia się na tle zwykłych, smutnych samochodów na ulicach. Nie da się ukryć!

To jak na razie jedyne Subaru w garażu Roberta, który zawodowo działa w branży szyb samochodowych i dla którego motoryzacja jest całym życiem. Ponieważ jednak uwielbia swoje kombi, nie wyklucza, że dokupi kiedyś jeszcze inne Plejady. Nie powiedziałem jeszcze ostatniego słowa! – mówi. Podobnie jest zresztą z żółtym bohaterem tego artykułu. Ta historia jeszcze się nie zakończyła. Myślę, że takie projekty nigdy nie mają końca. Zawsze znajdzie się coś jeszcze do poprawienia i udoskonalenia – tłumaczy Robert. W tym wypadku padnie najpierw na doprowadzenie do perfekcji układu wydechowego, a potem – na poprawę hamulców, by nadały za doskonałymi osiągnięciami zmodyfikowanej Imprezy. Tak czy inaczej, Robert uwielbia swoje auto. To spełnione marzenie jeszcze z czasów gry w „Colina”. Wywołuje uśmiech na jego twarzy za każdym razem, gdy wyjeżdża nim z garażu. Cieszy też innych kierowców. Żółty klasyk z pięknym dźwiękiem to zestaw, za którym nie

da się nie obejrzeć. Dla nas ta historia może być dowodem na to, że za marzeniami warto podążać i nawet gdy ich spełnienie czasami trzeba nieco odwleć w czasie, finał i tak wszystko wyngradza...



JAPOŃSKIE MARZENIE Z SERCEM SUBARU

Czy kiedyś słyszałeś o japońskim samochodzie o nazwie Jiotto Caspita, albo o tym, że Subaru próbowało swoich sił w... Formule 1? Co łączy te historie? Sprawdźmy.



Włoski okrzyk „Caspita!” wyraża zdumienie. To coś pomiędzy „wow!” a „do diaska!”. Właśnie taką nazwę wybrano dla pewnego bardzo egzotycznego supersamochodu. Ale w odróżnieniu od Lamborghini Countach, które również zostało nazwane na cześć podobnego wyrażenia (to zachwyt lub zdumienie w dialekcie pemonckim), nie mówimy o samochodzie ze słonecznej Italii. Jiotto Caspita to model z japońskim rodowodem.

Czy w Japonii powstał kiedyś jakiś supersamochód? Niska, efektowna sylwetka, duży silnik, wielka moc, rewelacyjne osiągi, wyśmienite zdolności na torze... Tak, my

też pomyśleliśmy o Hondzie NSX. Do głowy mogą przyjść jeszcze takie modele jak Nissan 300ZX czy Lexus LFA. Ale to wcale nie są pierwsze „supercary” z Kraju Kwitnącej Wiśni.

Pierwsze było Dome Zero. Owszem, możesz sporo wiedzieć o japońskiej motoryzacji, ale tej nazwy mogłeś nie słyszeć...

Cofnijmy się do lat 70. To wtedy zaczęło się od marzenia. Minoru

Hayashi, urodzony w 1945 roku konstruktor samochodów z doświadczeniem m.in. w budowie wyścigówek na bazie małych Hond, uznał, że Japonia nie powinna być jedynie podwykonawcą dla innych i musi sama budować auta, z których można być dumnym. Motoryzacyjna ambicja rosła tam wówczas jeszcze szybciej niż indeks Nikkei...

Hayashi postanowił więc zbudować konkurenta dla Ferrari Dino. Wtedy na scenę wjechał Dome Zero – niski, klinowaty concept z centralnie umieszczonym silnikiem. Wyglądał jak wehikuł z przyszłości i miał zostać pierwszym japońskim



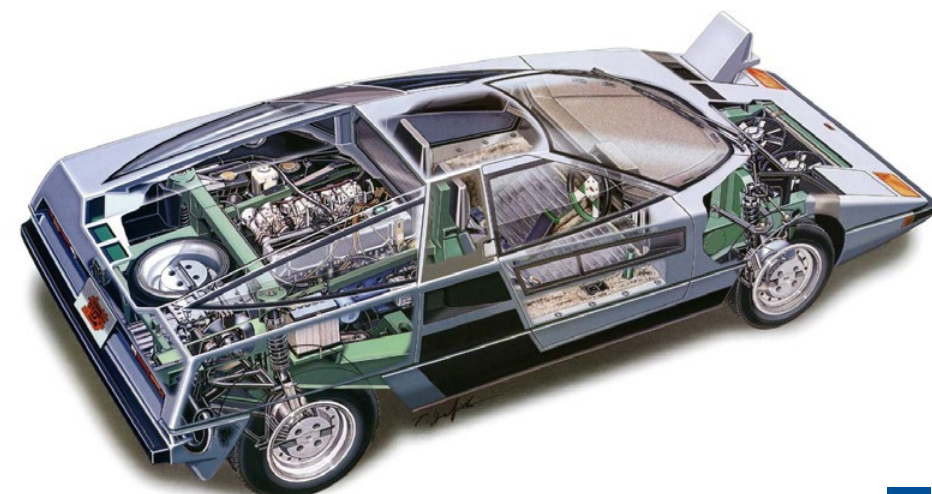
się dało, przy jednoczesnym zachowaniu homologacji na ulice. Tak powstał projekt Jiotto Caspita. Plan był prosty: panowie zapragnęli stworzyć coś, co sprawi, że Ferrari i Porsche spojrzą w stronę Japonii z uznaniem. A serce tego supersamochodu miało bić... dzięki Subaru.

W 1989 roku powołano spółkę Jiotto Design, której zadaniem było zaprojektowanie nadwozia i kabiny przyszłego superauta. Inżynierią zajął się zespół Dome, a za dostawę silnika odpowiadała nasza ulubiona marka, czyli ta z Plejadami w logo.

Zanim z efektu końcowego opadła płachta podczas Tokyo Motor Show, powstało aż 200 wstępnych projektów stylistycznych.

„baby supercarem”. Niestety, biurokracja i brak homologacji zatrzymały ten projekt na etapie prototypu. Ale Dome nie zniknęło – wręcz przeciwnie. W ukryciu dojrzewał kolejny, jeszcze bardziej ambitny plan...

Przenieśmy się do lat 80. Wtedy Minoru Hayashi razem z Yoshikatą Tsukamoto (prezesem firmy Wacoal produkującej bieliznę) postanowili wskrzesić dawne marzenia i zbudować coś zdumiewającego. Tym razem miał to być pomost między bołidem a autem drogowym. Można go też określić jako auto, które miało być tak blisko pojazdu z F1, jak tylko



Ostateczny design stworzył Kuni-hisa Ito, czyli doświadczony projektant, który wcześniej pracował m.in. dla GM i Nissana. Jego wizja inspirowana była prototypami wyścigowymi Grupy C: długie, szerokie nadwozie z wciąganyymi skrzydłami, drzwiami typu „gullwing” i aktywnym tylnym spoilerem.

Mierzący nieco ponad 4,4 metra model przeszedł szereg testów w tunelach aerodynamicznych, a podwozie wykonano z włókna węglowego z aluminiowym rdzeniem. To zaawansowana technologia rodem z lotnictwa. Efekt? Jedno z najlżejszych i najbardziej sztywnych monocoque w historii motoryzacji. Dodajmy do tego podwójne wahacze, aktywne zawieszenie i elektroniczną kontrolę wysokości i twardości – Caspita była na wskroś nowoczesna i mogła bez kompleksów rzucić wyzwanie „lepiej urodzonym” i utytułowanym rywalom. Całość ważyła mniej niż 1100 kg.

Pierwsza wersja Jiotto Caspity (powstała w 1989) została wyposażona w silnik Subaru 1235 – czyli w konstrukcję opracowaną z myślą o Formule 1. Tak, Subaru naprawdę próbowało swoich sił w F1 – i to za

czasów, gdy w „królowej motorsportu” panowały luźniejsze zasady, pozwalające konstruktorom na niemal nieograniczoną kreatywność.

Wspomniany silnik to 3,5-litrowy dwunastocylindrowiec, opracowany we współpracy z włoską firmą Motori Moderni prowadzoną przez byłego kierowcę wyścigowego, Carlo Chitiego. Uwaga – mówimy o jednostce typu bokser. W końcu to Subaru! Silnik brzmiał bosko i kręcił się do 13 500 obr./min. Na papierze osiągał 456 KM przy 10 000 obrotów. Świetny wynik, choć to i tak mniej, niż rozwijał w bolidzie F1. Warunek umowy był następujący: Jiotto może skorzystać z motorsportowego silnika, ale jego moc w samochodzie drogowym musi być nieco mniejsza.

Niestety, w praktyce taki zestaw był zbyt skomplikowany i bywał awaryjny. Przede wszystkim ważył zbyt wiele, by sprawdzić się w bolidzie F1. Ale w supersamochodzie miał szanse na sukces. Caspita miała osiągać 100 km/h w 4,5 s i mknać 320 km/h.

Niestety, Subaru wycofało się z programu F1, zanim projekt Caspity ruszył na dobre. Producent wspierał jednak budowę supersamochodu technologicznie i (w pew-



Dziś można spojrzeć na ten projekt tak, jakbyśmy zaglądali przez tajemniczy portal do alternatywnego świata. Takiego, w którym Subaru oprócz rajdowych Imprez czy cenionych kombi i crossoverów produkuje też supersamochody i ma na kartach swojej historii sukcesy w Formule 1.

nym stopniu) finansowo, licząc na sukces wizerunkowy. Mimo naprawdę nietypowej konstrukcji silnika i braku typowego dla marki Subaru napędu na cztery koła (Caspita była napędzana tylko na tylną oś) geny Plejad były tu naprawdę silne. Można śmiało powiedzieć, że to najbardziej „egzotyczne” dziecko Subaru w historii. Ach, gdyby Caspita trafiła do produkcji...

Co poszło nie tak? Plany były ambitne. Dome chciało produkować do 30 egzemplarzy rocznie, a cena za sztukę miała wynosić w przeliczeniu na dzisiejsze pieniądze około 2,5 miliona dolarów. Problem polegał na tym, że nadchodziła recesja. Krach na japońskim rynku w 1991 roku pogrzebał wiele ekstrawaganckich projektów. Ale konstruktorzy się nie podda-

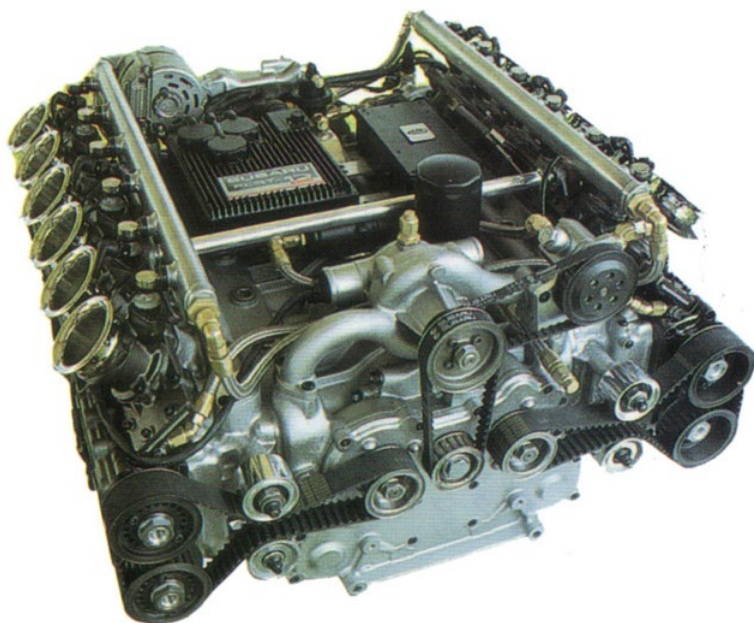
wali. Gdy usłyszeli o McLarenie F1, zdecydowali, że włożą w Caspitę jeszcze więcej pracy – tak, by japońskie dzieło mogło konkurować z perłą w koronie brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego. W 1993 roku ukończono kolejną wersję prototypu. Rozważano wprowadzenie na rynek 30 egzemplarzy. Niestety księgowi powiedzieli „to się nie opłaci”. Popyt na supersamochody spadał na całym świecie. Nowa, nieznana marka nie miałaby szans.

Drugi wariant otrzymał inne serce – 3,5-litrowe V10 od brytyjskiej firmy Judd. Ten motor rozwijał 585 KM przy 10 500 obr./min i był znacznie lżejszy. Auto osiągało 100 km/h w 3,4 s i mogło maksymalnie pędzić aż 325 km/h. Nawet dziś to wyniki, które po prostu zdumiewają.

Obie wersje łączyła sekwencyjna, 6-biegowa skrzynia i zawieszenie typu push-rod – niemal żywcem przeniesione z toru wyścigowego.

Do dziś przetrwały dwa egzemplarze – jeden z silnikiem Subaru, drugi z V10 Judda. Oba są w Japonii, pilnie strzeżone i bardzo rzadko pokazywane publicznie. Zdecydowanie za rzadko...

Dziś można spojrzeć na ten projekt tak, jakbyśmy zaglądali przez tajemniczy portal do alternatywnego świata. Takiego, w którym Subaru oprócz rajdowych Imprez czy cenionych kombi i crossoverów produkuje też supersamochody i ma na kartach swojej historii sukcesy w Formule 1. W latach 80. i 90. Japończycy naprawdę wierzyli, że mogą zbudować swoje Ferrari. Jiotto Caspita była być może najbliższą realizacji tej wizji: technologicznie imponująca, bezkompromisowa, z przemyślaną aerodynamiką, monokokiem z włókna węglowego i silnikiem rodem z toru. I wszystko to z udziałem Subaru. Sportowa historia marki nie ogranicza się do wspólnych, rajdowych OS-ów.



LIV RIDE SERIES 2025

– TAM, GDZIE ZACZYNA SIĘ PRZYGODA

Subaru i Liv – dwa światy, które łączy pasja do odkrywania. Jedno prowadzi w góry, drugie jeszcze wyżej. Razem tworzą historię outdooru w kobiecym wydaniu.

Pamiętacie ten moment, gdy po raz pierwszy ruszyliście dalej, niż się spodziewaliście?

Gdy przed Wami były tylko góry, wiatr i ta ekscytująca niepewność, co czeka za zakrętem?

Właśnie w takich chwilach spotykają się dwa światy – ten, który zaczyna się za kierownicą Subaru, i ten, który toczy się dalej... już na rowerze Liv. To połączenie nie jest przypadkowe. Subaru od za-

wsze kojarzy się z niezawodnością, przygodą i wolnością odkrywania świata po swojemu. Liv – z kobiecą siłą, odwagą i radością z jazdy. Razem tworzą spójną historię outdooru w najlepszym wydaniu



– takiego, który nie kończy się na parkingu pod lasem, ale zaczyna tam, gdzie asfalt ustępuje miejscu przygodzie.

Pięć tras, jedna idea

Liv Ride Series 2025 to pięć wydarzeń w różnych częściach Polski – od leśnych szlaków Bydgoszczy, przez górskie trasy Bielska-Białej i beskidzkie drogi Nowego Sącza, po warszawskie asfalty i jurajskie szutry w Częstochowie. Każda lokalizacja była inna – inne podłoże, inny rytm, inne emocje. Ale cel

był jeden: stworzyć przestrzeń, w której kobiety czują się pewnie na rowerze, bez względu na doświadczenie.

Podczas gravelowego finału w Częstochowie padł rekord frekwencji – ponad trzydzieści uczestniczek ruszyło na trasę razem. W Bielsku-Białej góry dały się we znaki, ale każda uczestniczka dotarła do mety z tym samym uśmiechem – bo tu nie chodziło o rywalizację.

W Warszawie podczas Grand Loop wiatr stał się czwartym uczestnikiem peletonu, a mimo to

nikt nie zwalniał tempa. W Nowym Sączu zapach lasu i beskidzkie widoki sprawiły, że nikt nie chciał wracać do domu, mimo deszczu.

Wspólnota, nie rywalizacja

Liv Ride Series to coś więcej niż cykl imprez. To ruch kobiet, które chcą jeździć po swojemu – z radością, bez presji i porównań. Na trasach spotykają się zarówno doświadczone zawodniczki, jak i te, które dopiero zaczynają przygodę z rowerem. Jedne uczą się techniki jazdy, inne po prostu cieszą się





ścieżki. Wspólnie tworzą historię kobiet, które nie boją się odkrywać. Bo przygoda ma wiele form – czasem to zjazd po kamieniach, czasem długi podjazd, a czasem po prostu chwila, w której odważysz się ruszyć dalej, niż planowałaś.

Subaru na trasie – wsparcie i bezpieczeństwo

Partnerem technicznym Liv Ride Series była marka Subaru, zapewniająca obecność samochodów na każdym etapie wydarzeń. Na trasie pojawiła się między innymi nowa propozycja Subaru

Subaru pozwala dojechać tam, gdzie kończy się asfalt. Liv zabiera dalej – w las, w góry, na szutrowe ścieżki. Wspólnie tworzą historię kobiet, które nie boją się odkrywać.

umożliwiła sprawną obsługę nawet trudniejszych fragmentów tras, przy zachowaniu pełnej ciszy i ekologicznego charakteru wsparcia. Dzięki temu Subaru pokazało, że nowoczesne technologie mogą iść w parze z outdoorową przygodą.

To wsparcie jest nie tylko praktyczne, ale też symboliczne. Pokazuje, że outdoor to przestrzeń współpracy i zaufania – tak między markami, jak i między ludźmi.

Gdy widzisz za sobą samochód Subaru, wiesz, że możesz jechać dalej spokojnie. To takie poczucie bezpieczeństwa, które daje siłę, żeby odważyć się na więcej – powiedziała jedna z uczestniczek.

Droga przed nami

Za nami pięć wyjątkowych wydarzeń, setki kilometrów i tysiące chwil, które zostaną w pamięci na długo. Ale to nie koniec. Każda kobieta, która choć raz stanęła na starcie Liv Ride Series, wie, że ta podróż nie kończy się na mecie. To dopiero początek – kolejnych kilometrów, nowych tras i przyjaźni, które rodzą się gdzieś między szutrem a zachodem słońca.

Bo tam, gdzie kończy się asfalt, zaczyna się prawdziwa przygoda.



– Solterra. Elektryczny SUV, który doskonale sprawdził się jako mobilne wsparcie.

Samochody przewoziły części serwisowe, narzędzia, prowiant i sprzęt niezbędny w sytuacjach awaryjnych. Dzięki nim uczestniczki mogły skupić się na trasie i czerpać radość z jazdy, nie martwiąc się o techniczne problemy.

Solterra, jako elektryczny SUV z napędem na wszystkie koła,



Elżbieta Penderecka (1947–2025)

(...) W naszych sercach pozostanie zawsze jako autentyczna i natchniona strażniczka sztuki wysokiej, oddana twórczości Krzysztofa Pendereckiego i młodym artystom, których wprowadzała w świat wielkiej muzyki. Jej charyzma, światło i zdolność kreowania rzeczywistości zawsze inspirowały oraz łączyły pokolenia, a sztukę wysoką czyniły bardziej dostępną dla wszystkich. Odejście Pani Elżbiety pozostawia wielką wyrwę w naszych sercach, ale przyrzekamy, że Jej twórcze rozedrganie, niezłomna wola walki o jakość życia artystów i szlachetna siła ducha pozostaną wiecznie żywe w każdej naszej frazie! (...) wspominając na stronie internetowej artystki Orkiestry Akademii Beethovenowskiej. Elżbieta Penderecka pozostawiła po sobie znaczące dziedzictwo: była inicjatorką i organizatorką wydarzeń muzycznych o randze międzynarodowej, wspierała młodych twórców i przyczyniła się do powstania instytucji, które dziś kształtują polskie i europejskie życie muzyczne. Była prawdziwym medium i najważniejszym punktem odniesienia polskiej kultury wysokiej. Współtworzony przez nią Wielkanocny Festiwal Ludwiga van Beethovena stał się jednym z kluczowych punktów światowego kalendarza muzycznego. Elżbieta Penderecka dla Orkiestry Akademii Beethovenowskiej była nie tylko promotorką czy prawdziwą „Matką Chrzestną”, która nadała orkiestrze dzisiejszą nazwę, ale oddaną przyjaciółką artystów OAB, moderującą ich karierę na arenie międzynarodowej.

NON OMNIS MORIAR

Choć najsilniejszym przeżyciem dla Orkiestry Beethovenowskiej było pożegnanie swej największej Promotorki – Elżbiety Pendereckiej, zespół niezachwianie podąża obroną ścieżką, dbając o jakość wyznaczonych wspólnie wizji światowego zespołu.

Koda pod Giewontem

Sierpniowy wieczór, który z pełnym przekonaniem można nazwać najważniejszym akordem tegorocznej edycji 48. Międzynarodowego Festiwalu Muzyki Karola Szymanowskiego w Zakopanem, był ukoronowaniem dziesięciu dni intensywnych spotkań z muzyką, wypełnionych twórczą energią. Finałowy koncert okazał się zwieńczeniem nie tylko programowym, lecz także estetycznym – klarownie podsumowując ideę festiwalu.

W Sali im. Jana Ignacego Paderewskiego wystąpiła Orkiestra Akademii Beethovenowskiej pod batutą swojego pierwszego gościnnego dyrygenta, maestro Jean-Luca Tingauda. Jego styl, oparty na precyzyjnym kształtowaniu frazy i znakomitym wyczuciu kolorystyki, nadał całemu wydarzeniu spójny, wyraźnie zarysowany profil.

Program finału, podobnie jak całego festiwalu, był świadomie zbudowaną opowieścią o sztuce polifonii – od barokowych korzeni po modernistyczne eksploracje. Beethowenci zaprezentowali Fantazję i fugę c-moll J.S. Bacha

w orkiestracji Edwarda Elgara, brzmiącą jak innowacyjny dialog epok: monumentalna kontrapunktyczna konstrukcja spotkała się z romantyczną filozofią, a kluczem okazała się finezja łączenia tych porządków bez popadania w przesadę i stosowania źle pojętych tradycji wykonawczych.

W „Przewodniku po orkiestrze” Brittena maestro Tingaud wydobyl strukturę wariacyjną dzieła, unikając jego uproszczonej „edukacyjności”. Każda sekcja instrumentów zaprezentowała się nie jako ilustracja, lecz jako pełnoprawny element brzmieniowej architektury, co uczyniło utwór znacznie bardziej dojrzałym, niż sugerowałby tytuł. Całość oparta była także na formie fugi. Ciekawą pozycją było późniejsze dzieło Webera pt. „Passacaglia”, w którym jego późniejsze dodekafoniczne myślenie tli się pod powierzchnią, zapowiadając rewolucję w twórczości kompozytora. Zwieńczeniem wieczoru było szalenie wymagające arcydzieło naszego rodzimego zakopiańskiego kompozytora – Karola Szymanowskiego. II Symfonia B-dur op. 19 to

jedno z najważniejszych świadectw młodopolskiej ekspresji w muzyce, a Jean-Luc Tingaud umiejętnie połączył dramatyczny rozmach wielkiej symfonii z kontrolą nad gęstą fakturą i bujną harmonią, typową dla Szymanowskiego.

Muzyka na szczytach

We wrześniu zespół ponownie zawitał do Zakopanego, wpisując się w inne, młodsze, ale już flagowe wydarzenie pod Tatrami. Tym razem zainaugurował XVII Międzynarodowy Festiwal „Muzyka na Szczytach”.



Fot. Karolina Salajczyk



Fot. Karolina Salajczyk



Fot. Filip Białejowski



fol. Filip Białkowski

Życia mała garść

W łódzkiej Atlas Arenie odbyło się widowisko muzyczne pt. „Życia mała garść”, w którym artyści oddali hołd twórczości Jarosława Kukulskiego i Anny Jantar. Muzycznym sercem wydarzenia, oprócz topowych solistów, był „duet” jazzującej Orkiestry Adama Sztaby z klasycyzującą Orkiestrą Akademii Beethovenowskiej. Adam Sztaba, kompozytor i aranżer, poprowadził obie orkiestry, tworząc spójne brzmienie tych dwóch światów i dając szeroki wachlarz artystom sceny rozrywkowej.

Natalia Kukulska, inicjatorka koncertu, wraz z agencją Prestige

MJM, zaprosiła do udziału plejadę polskich wokalistów: Kayah, Kasię Kowalską, Anię Karwan, Kasię Lins, Natalię Przybylską, Kubę Bada-cha, Piotra Cugowskiego i Ralpa Kaminskiego. Wystąpili również finaliści przesłuchań – Justyna Jarząbek i Michał Sobierajski. Repertuar koncertu skupiony był w całości na twórczości Anny Jantar i Jarosława Kukulskiego.

Wieczór zyskał dodatkowy emocjonalny charakter, dzięki projekcjom archiwalnych nagrań i rozmów, m.in. rozmowy młodej Natalii Kukulskiej z ojcem, które wprowadziły widzów w osobisty wymiar pamięci o artystach. Jeden z utwo-



fol. Jakub Jarecki

Orkiestra Beethovenowska pod batutą Macieja Koczura otworzyła wieczór poematem symfonicznym „W lesie” litewskiego malarza i kompozytora Mikalojusas Konstantinasa Čiurlionisa. Kolejnym mocnym punktem programu był Koncert skrzypcowy A-dur op. 8 Mieczysława Karłowicza w interpretacji Sunjae Oka, laureata Międzynarodowego Konkursu Skrzypcowego im. Karola Lipińskiego. Mistrzostwo precyzji, intonowania i pełni niuansów dynamicznych nawiązywało do orkiestry w prawdziwie kameralnym dialogu.

Druga część wieczoru należała do muzyki Karłowicza. Orkiestra wykonała monumentalny poemat symfoniczny pt. „Odwieczne pieśni” op. 10 Mieczysława Karłowicza, a szczególne znaczenie w tym programie miały cztery pieśni do słów Kazimierza Przerwy-Tetmajera, w niekonwencjonalnej, autorskiej aranżacji Macieja Koczura. Głos mistrzyni, Urszuli Kryger, liryczny i pełen subtelnych odcieni, wydobyl z utworów wyobrażenie „karłowiczowskiego” „wszechbytu”, pogłębiając ekspresję poetyckich tekstów Przerwy-Tetmajera.



fol. Filip Białkowski



fol. Jakub Jarecki

rów wykonano przy połączeniu wyreparowanej ścieżki wokalnejskiej Anny Jantar z opolskiego festiwalu końca lat 70. z warstwą muzyczną wykonaną na scenie przez Adama Sztabę na fortepianie, co było swobodną podróżą do przeszłości.

Comeback Darmstadt

Po czasach pandemii Orkiestra Beethovenowska wróciła do współpracy z Chórem Koncertowym Darmstadt. Z okazji 80. rocznicy zakończenia drugiej wojny światowej artyści zrealizowali koncert pokoju pt. „Stimmen, die bleiben” (Głosy, które pozostają). Wydarzenie było hołdem pokoleń dla tych głosów, które nigdy nie powinny zostać uciszone. W czasach, gdy pokój i człowieczeństwo nie są oczywistością, koncert ten stał się mocnym znakiem pamięci, różnorodności kulturowej i żywej demokracji. Było to publiczne wyznanie odpowiedzialności wobec historii Niemiec, w szczególności wobec tych, którzy padli ofiarą systematycznego wyciszenia. W programie znalazły się dzieła o wielkiej sile wyrazu i znaczeniu historycznym. „Zróżdło” (Die Quelle) Ralpa Yusufa Gawlicka, inspirowane poezją papieża Jana Pawła II, przedstawia nowe spojrzenie na pamięć i różnorodność kulturową, zaś „Requiem dla Auschwitz”

○○●

Rogera Moreno-Rathgeba, powstałe w tradycji romskiej, przypomina o Porajmos, czyli ludobójstwie europejskich Romów. Arcydzieło Arnolda Schönberga pt. „Ocalały z Warszawy” należy do najbardziej poruszających utworów kompozytora, w którym narrator Frederic Böhle przedstawił dramat powstania w warszawskim getcie z perspektywy ocalałego. Koncert zwieńczyła IV część IX Symfonii Ludwiga van Beethovena, zawierająca słynną „Ode do radości” – hymn Europy, symbolizujący wspólną, demokratyczną przyszłość. Siłą tego finału była świadomość wielkiego pomostu między artystami z Polski i Niemiec, który OAB pielęgnuje od 2006 roku.

Il Volo

W ostatnich dniach listopada 2025 roku polscy melomani mieli przyjemność uczestniczyć aż w dwóch niezwykłych wieczorach muzycznych dzięki włoskiemu triu Il Volo. 25 listopada w Hali Stulecia we Wrocławiu oraz 26 listopada w Gliwicach Piero Barone, Ignazio Boschetto i Gianluca Ginoble zaprezentowali swój charakterystyczny styl, łączący bel canto, repertuar operowy i elementy muzyki pop w sposób absolutnie sugestywny i porywający.

Towarzyszyła im Orkiestra Akademii Beethovenowskiej, współpracująca z zespołem już po raz szósty, której wsparcie w partiach symfonicznych podkreślało dra-

matyzm i wyrafinowanie idei koncertu. Publiczność mogła podziwiać perfekcyjnie wyrównane, wibrujące trio wokalne, w którym każdy głos – od dramatycznie lirycznego Piero Barone, po tenorowy blask Gianluigi Ginoble i aksamitną barwę Ignazia Boschetto – spletał się z pełnym niuansów brzmieniem orkiestry, tworząc wielowymiarowe doświadczenie dźwiękowe.

W repertuarze znalazły się zarówno kanoniczne dzieła Il Volo, jak: „Grande Amore”, „Il Mondo” czy „Nessun Dorma”, jak i utwory z ostatniego albumu „Ad Astra”, w tym premierowy singiel „Tra le onde”. Koncerty zachwyciły precyzją artykulacyjną, dramaturgią frazy i pełnią ekspresji, a dynamiczne



Gala Festiwalu Muzyki Filmowej oraz nowe koncerty z Andream Boccim. Zapraszamy!

Dziękujemy Subaru za 10 lat współpracy!

W imieniu artystów Orkiestry Akademii Beethovenowskiej, solistów, dyrygentów oraz w imieniu dyrekcji OAB, składam najserdeczniejsze wyrazy wdzięczności Zarządowi Subaru Import Polska za intensywne partnerstwo oraz wspieranie nas na każdym zakręcie i każdym kilometrze naszej muzycznej kariery. Wyznaczamy Nowe Drogi klasyki, ale z Subaru są one wyjątkowo fascynujące, a na pewno prawdziwie bezpieczne! Dziękujemy!



crescendo orkiestry wprowadzało słuchaczy w świat operowej pasji i intensywnych emocji.

To kolejny rozdział imponującej historii polskich występów Il Volo – od pierwszych wizyt w 2017 roku z albumem „Notte Magica”, przez „Musica”, aż po najnowsze tournée. Hale zostały wypełnione po brzegi widzami, która nagradzała artystów owacjami na stojąco. Czekamy na kolejne spotkania z włoskim trio w Polsce.

Chiński nowy rok

Przed Beethoveńczykami huczne zakończenie 2025 i przywitanie 2026 roku w najbardziej spektakularnych chińskich salach koncertowych. Muzycy odwiedzają takie architektoniczne perełki jak Nantong Grand Theatre, Weifang grand theatre, słynną Changsha Concert Hall czy najnowsze sale w Nanchang i Shenyang. Po powrocie – podwójny występ na Festiwalu Beethovenowskim,



ORKIESTRA AKADEMII BEETHOVENOWSKIEJ (OAB)

Jeden z czołowych europejskich zespołów symfonicznych młodego pokolenia. Tworzą go najwybitniejsi studenci i absolwenci europejskich wyższych szkół muzycznych. Zespół rozpoczął działalność w 2003 roku, tuż po sukcesach na 53. Festiwalu Jünger Künstler in Bayreuth. W 2005 roku za sprawą Elżbiety Pendereckiej OAB zadebiutowała podczas IX Wielkanocnego Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie. Na koncercie orkiestry jest już czterdzieści płyt, nagranych m.in. dla wytwórni Dux, Centaur Records, Le Foxx, Orphee Classics oraz Universal. Z sukcesem sięgają zarówno po klasykę, jak też przeboje muzyki rozrywkowej czy filmowej, współpracując z takimi sławami, jak: Lang Lang, Hans Zimmer, Elliot Goldenthal, Michał Lorenc, Jan A.P. Kaczmarek, Jacek Kasprzyk, Aleksandra Kurzak, Jose Cura. Goszczą na słynnych scenach koncertowych Europy i świata, w tym Alte Oper Frankfurt, wiedeńskiej Musikverein, Great Hall of the People w Pekinie, Xinhai Concert Hall czy Konzerthaus w Berlinie. Regularnie występuje na Wielkanocnym Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie, Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie czy elitarniej Last Night of the Proms in Cracow.

Od grudnia 2015 roku koncertowe podróże Orkiestry Akademii Beethovenowskiej zataczają coraz szersze kręgi dzięki wsparciu jej motoryzacyjnego partnera – Subaru Import Polska.

www.oab.com.pl
facebook.com/BeethovenAcademyOrchestra
instagram.com/beethovenacademyorchestra

NIE TAKI LEASING STRASZNY: MITY I FAKTY BRANŻOWE I CO Z NICH WYNIKA DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

Leasing od lat budzi emocje wśród polskich przedsiębiorców: z jednej strony jawi się jako uniwersalne narzędzie inwestycyjne, z drugiej – narasta wokół niego szereg mitów i nieporozumień. W 2025 roku, gdy transparentność i technologia mają kluczowe znaczenie, warto przyjrzeć się zarówno branżowym faktom, jak i aktualnym wskaźnikom, by przekonać się, że **leasing może być zaskakująco prosty, przewidywalny i bezpieczny – zwłaszcza w sektorze motoryzacyjnym.**

Według najnowszych danych Związku Polskiego Leasingu **polski rynek leasingu należy do najdynamiczniej rozwijających się w Europie** – wartość nowo udzielonego finansowania w pierwszych trzech kwartałach 2025 roku osiągnęła **85,3 mld zł**, co stanowi wzrost aż o 8% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

W Polsce **leasingiem finansuje się już 44% inwestycji w środki trwałe ruchome** (maszyny, sprzęt, pojazdy), co plasuje nas przed takimi krajami jak Niemcy czy Wielka Brytania. Motorem branży niezmiennie pozostaje sektor motoryzacyjny: finansowanie pojazdów odpowiada za ponad połowę wszystkich umów (pojazdy lekkie – 47,7 mld zł, pojazdy ciężkie – 14,2 mld zł), a w segmencie MŚP staje się preferowanym narzędziem modernizacji i rozwoju floty.

Czynniki wzrostu rynku leasingowego w sektorze motoryzacyjnym – perspektywa 2025

Dane za trzeci kwartał 2025 roku potwierdzają kluczową pozycję Santander Leasing w finansowaniu segmentu motoryzacyjnego – wartość udzielonego finansowania samochodów osobowych dla sektora MŚP sięgnęła 2,4 mld zł (+8,5% r/r), co przełożyło się na **16 705 sfinansowanych pojazdów**, podczas

gdy łączny wolumen nowych umów wyniósł 3 mld zł (20 327 pojazdów), przy wzroście 6,5% rok do roku.

Za utrzymaniem wysokiej dynamiki w tym segmencie stoją zarówno zewnętrzne czynniki (wzrost inwestycji w środki trwałe oraz konieczność odnowy flot – także w odpowiedzi na regulacje środowiskowe), jak i procesowe zmiany w organizacji działalności leasingowej. Santander Leasing konsekwentnie rozbudowuje swoje narzędzia analityczne i cyfrową infrastrukturę, skracając czas rozpatrywania wniosków oraz minimalizując ryzyko kredytowe dzięki lepszej segmentacji klientów i automatyzacji procesów. Analiza portfela pokazuje znaczący udział klientów z sektora MŚP, co odzwierciedla rynkowy trend wzrostowy w dostępie do finansowania dla mniejszych przedsiębiorców, przy jednoczesnym zachowaniu wysokich standardów oceny ryzyka oraz efektywności kosztowej.

Wyniki Santander Leasing nie są jedynie dowodem na adaptacyjność branży, lecz także pokazują, że leasing motoryzacyjny staje się strategicznym narzędziem zarządzania płynnością i inwestycjami nowoczesnych przedsiębiorców.

Elastyczne zarządzanie finansami – klucz do skutecznego leasingu

Dzisiejsze rozwiązania leasingowe coraz bardziej skupiają się

na elastyczności i wsparciu przedsiębiorców w zarządzaniu finansami. Szczególnie ważne są narzędzia pozwalające na dopasowanie harmonogramów spłat do unikalnych potrzeb firmy, skuteczne monitorowanie umów w czasie rzeczywistym oraz dostęp do profesjonalnego doradztwa na każdym etapie inwestycji. Takie podejście sprzyja optymalizacji kosztów operacyjnych i pozwala przedsiębiorcom skutecznie reagować na zmienne warunki rynkowe.

Rozwój internetu spowodował, że klienci przychodzą do nas dużo lepiej przygotowani, niż miało to miejsce kilka lat temu. Są z reguły wyposażeni w oferty kilku marek, które ich interesują, a także oferty firm leasingowych czy banków. Klientom dużo bardziej zależy też na czasie, twardo negocjują i są do tych negocjacji dużo lepiej przygotowani, przez co są znacznie bardziej wymagający. Dla tego tak ważne jest, by nowicjusze,

podobnie jak doświadczeni przedsiębiorcy, mieli dostęp do klarownego procesu decyzyjnego, profesjonalnego wsparcia oraz pełnych narzędzi doradczych online na każdym etapie cyklu leasingowego – podkreśla **Jakub Poręcki, dyrektor zarządzający rynkiem małych i średnich przedsiębiorstw w Santander Leasing.**

Leasing w dobie cyfryzacji: co muszą wiedzieć przedsiębiorcy

Wokół leasingu wciąż krążą nieaktualne i niepoparte faktami przekonania. Tymczasem rzeczywistość roku 2025 jest zupełnie inna – firmy leasingowe, konkurując na nowoczesnym i data-driven rynku, stale inwestują w technologie oraz personalizację ofert. Przyjrzyjmy się zatem najczęściej powtarzanym mitom dotyczącym leasingu.

Mit 1: Leasing jest tylko dla dużych firm z historią kredytową.

Leasing dynamicznie otworzył się na mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa. Uproszczone procedury weryfikacji oraz nowoczesne technologie fintech pozwalają mniejszym firmom uzyskać finansowanie szybko, sprawnie i na jasnych warunkach, co przekłada się na znaczny wzrost udziału tych firm w rynku leasingowym.

Mit 2: Leasing ogranicza swobodę korzystania z pojazdu.

Nowoczesne umowy leasingowe gwarantują pełne prawo do użytkowania pojazdu, a warunki leasingu można negocjować

z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb przedsiębiorcy. Dodatkowo istnieje możliwość wykupu auta, co daje szeroką elastyczność w zarządzaniu flotą.

Mit 3: Formalności są nieprzejrzyste i złożone.

Dzięki cyfryzacji procesów leasingowych czas rozpatrzenia wniosków skrócił się znacząco, a wiele formalności załatwia się online – od przesłania dokumentów po podpisanie umowy. To minimalizuje bariery administracyjne i sprawia, że leasing jest dostępny dla szerokiego grona klientów. Nowością w tym zakresie jest usługa „Leasing bySMS”, niedawno wprowadzona przez Santander Leasing, która pozwala MŚP zawierać umowy leasingowe za pomocą kodu SMS, bez konieczności wizyty w oddziale czy użycia kwalifikowanego podpisu elektronicznego. Ten sposób finalizacji umowy przyspiesza proces i czyni go wyjątkowo prostym, bezpiecznym oraz dostępnym 24/7 na dowolnym urządzeniu.

Mit 4: Koszty leasingu są wyższe niż kredytu.

Nowe regulacje prawne i obniżone stopy procentowe sprawiają, że koszty leasingu są konkurencyjne w stosunku do kredytów. Dodatkowo leasing pozwala na korzystne rozliczenia podatkowe – np. zaliczanie

Współczesny leasing odchodzi od klasycznych schematów dzięki głębokiej integracji rozwiązań fintechowych oraz cyfryzacji procesów. Co więcej, ewolucja produktów leasingowych uwzględnia zróżnicowane potrzeby branży motoryzacyjnej.

rat leasingowych i opłat dodatkowych, takich jak ubezpieczenie pojazdu, do kosztów uzyskania przychodu.

Mit 5: Leasing online jest mniej bezpieczny niż tradycyjny.

Nowoczesne narzędzia cyfrowe i rozwiązania fintech gwarantują wysoki poziom bezpieczeństwa, transparentności i integralności danych w procesach leasingu, co w praktyce przewyższa standardy tradycyjnej obsługi i eliminuje ryzyka związane z fizyczną obsługą dokumentacji.

Nowa era bezpieczeństwa i wygody

Współczesny leasing odchodzi od klasycznych schematów dzięki głębokiej integracji rozwiązań fintechowych oraz cyfryzacji procesów. Co więcej, ewolucja produktów leasingowych uwzględnia zróżnicowane potrzeby branży motoryzacyjnej: od krótkoterminowych umów aż po elastyczne pakiety serwisowe. Dzięki pakietom dostosowanym do charakterystyki pojazdów elektrycznych oraz specyfiki różnych segmentów rynku przedsiębiorcy zyskują nie tylko stabilność kosztów – mogą przede wszystkim łatwiej planować zarówno inwestycje, jak i płynność finansową.

W obecnych czasach, kiedy rynek jest bardziej zmienny i niepewny niż kiedykolwiek wcześniej, coraz więcej firm

zwraca uwagę na pozacenowe czynniki wyboru part-

nerów finansowych. Duże znaczenie ma posiadanie wcześniejszych doświadczeń z firmą leasingową – zarówno poprzez polecenia, jak i własne doświadczenia we współpracy z usługodawcą. Szczególnie w trudnych ekonomicznie okresach przedsiębiorcy szukają sprawdzonych i rzetelnych dostawców usług finansowych, na których mogą polegać – dodaje **Jakub Poręcki.**

Dynamiczny rozwój rynku leasingowego w 2025 roku, wspierany transparentnością ofert i implementacją zaawansowanych rozwiązań fintech, jest dziś fundamentem skutecznego zabezpieczenia inwestycji w niepewnych warunkach gospodarczych. Leasing przekształcił się z prostego narzędzia finansowania pojazdów w kompleksowe rozwiązanie oferujące przedsiębiorcom elastyczność w kształtowaniu umów, lepszą kontrolę kosztów operacyjnych oraz szybką adaptację do wymogów branży motoryzacyjnej.

Na rynku motoryzacyjnym historia i tradycja często idą w parze z innowacyjnością i wsparciem rozwoju. Jak zauważa **Poręcki:** *Subaru to marka o wyraźnych korzeniach w rajdach samochodowych, której zaufali kierowcy tacy jak Colin McRae czy Petter Solberg. Wiele polskich talentów – późniejszych mistrzów Polski oraz Europy – zaczęło karierę dzięki wsparciu tej firmy, która często dawała szansę tym, którzy nie dysponowali jeszcze odpowiednimi środkami.* To przykład, jakie znaczenie ma budowanie trwałych relacji opartych na zaufaniu – zarówno między firmami leasingowymi a ich klientami, jak i z partnerami.

Kluczowe pozostaje odrzucenie przestarzałych mitów, które mogą hamować rozwój i ograniczać korzystanie z leasingu. Na podstawie rzetelnych danych oraz doświadczeń przedsiębiorstw leasing jawi się jako strategiczny partner biznesu – bez względu na wielkość firmy czy skalę działalności.





MOJE WŁOSKIE ELDORADO NARCIARSKIE

Od kiedy pamiętam, zima kojarzy mi się z jednym: z nartami. Jeżdżę od dziesiątego roku życia, ale kiedy zakładam buty, klikam w wiązania i ruszam w stronę wyciągu, wciąż mam ten sam dreszcz ekscytacji. Narciarstwo to dla mnie praca, pasja i sposób na życie. Te wyjazdy mają swój rytuał: pakuję sprzęt, odpalam Subaru i wiem, że dojadę tam, gdzie zaczyna się zima. Bez stresu, bez łańcuchów, bez walki z nawiewanym śniegiem. Po prostu jadę – aż pod sam stok.

Maso Corto – mój prywatny początek i koniec zimy

Maso Corto jest jak narciarski schron czasowy – tu sezon nie zna pojęcia „koniec”. Za każdym

razem, gdy tu przyjeżdżam, mam wrażenie, że ktoś w tej dolinie zapomniał przełączyć pory roku. Ośrodek leży wysoko, ponad trzy tysiące metrów nad poziomem morza, w Val

Senales. To miejsce, w którym biel jest bielsza, powietrze czystsze, a śnieg trzyma się pewniej niż w wielu ośrodkach położonych niżej, ale dużo bardziej reklamowanych.

Uwielbiam tu rytm dnia: śniadanie, otwieram drzwi hotelu, zapinam narty i jadę. Ski in & ski out to luksus, którego nie docenia się, dopóki nie stanie się codziennością: zero nerwów, zero dojazdów, żadnego polowania na miejsce parkingowe. A stoki? Szerokie jak pas startowy. Mogę jeździć tak, jakby cały ośrodek był przeznaczony tylko dla mnie. Czasem, zwłaszcza w tygodniu, naprawdę tak to wygląda – czuję się, jakbym jeździł po prywatnym lodowcu.

Jest tu około 42 kilometrów tras, ale każda ma jakiś charakter: jedno

aż proszą o szerokie carvingowe łuki, inne kuszą długim, nieprzerwanym spadkiem, który sprawia, że zapominasz o czasie. A gdy kończy się jazda, zaczyna się ta włoska magia, której Maso Corto również ma pod dostatkiem. Polenta z grzybami w Bella Vista, tatar w Edelweiss w Vernago, pizza w Aparthotelu Maso Corto... Niby proste dania, ale w górach smakują jak nagroda.

Wieczory są tu ciche. To nie jest ośrodek dla tych, którzy żyją nocą. Tu celebrycie się dzieje – narty, śnieg i powietrze, które pachnie zimą tak intensywnie, że chciałoby się je za-

brać do domu. Maso Corto jest moim narciarskim resetem, miejscem, które otwiera i zamyka sezon.

Madonna di Campiglio – elegancja, dopracowane stoki i ten klimat

Jeśli Maso Corto jest surowe i spokojne jak lodowiec o świcie, to Madonna di Campiglio jest jego przeciwieństwem. To alpejski kurort z duszą. Tutaj narciarstwo jest jak opera: widowiskowe, dopracowane, pełne emocji i detali. Trzy ośrodki – Madonna, Folgarida-Marilleva i Pinzolo – tworzą jeden system, w którym można jeździć całymi dniami,



nie powtarzając tras. 156 kilometrów połączonych tak logicznie, że trudno oprzeć się wrażeniu, że projektował je ktoś, kto naprawdę kocha narty.

Najpierw rozgrzewka, potem obowiązkowy punkt programu: 3Tre – trasa, która na zawodach pucharu świata nie wybacza błędów. Kiedy zjeżdżam nią wieczorem, przy sztucznym oświetleniu, śnieg odbija światło jak lód, a każdy zakręt przypomina, że tu technika liczy się bardziej niż odwaga. To mieszanka adrenaliny i satysfakcji – człowiek czuje, że żyje.

Pinzolo kusi inaczej – jego słynna Olimpia to podróż wśród

krajobrazu, który zmienia się z każdym kilometrem. Najpierw wysoko, potem coraz niżej, jakby ktoś przewijał alpejski film. Średnio zaawansowani odnajdą tu swoje miejsce bez stresu, a początkujący mogą bezpiecznie budować pewność siebie na łagodniejszych odcinkach.

A gdy narty trafiają do przechowalni, Madonna pokazuje swoją drugą twarz: deptak, aromatyczne aperitivo, lekkość włoskich wieczorów. Kolacja w restauracji Fiat to klasyk – elegancko, ale bez przesady. Właśnie to połączenie atmosfery i perfekcji w każdym detalu sprawia, że Madonna jest wysoko

w moim narciarskim rankingu. To kurort kompletny – narciarsko, kulinarnie i emocjonalnie.

Val Gardena – codziennie inny zjazd, codziennie ten sam zachwyt

Val Gardena ma w sobie coś, czego nie potrafię znaleźć gdzie indziej. To poczucie, że każdy dzień może wyglądać inaczej, choć wciąż jestem w tym samym miejscu. Dzień zaczyna się pytaniem: dokąd dziś? Sella Ronda jest tu jak portal do innego narciarskiego świata – w jedną stronę Alta Badia, w drugą Arabba, dalej Marmolada. Bez zdejmowania nart, bez planowania. Wystarczy jechać za znakami.

Każdy tu znajdzie trasę, która zostanie z nim na długo. Saslong to narciarska próba charakteru: garby, przejazdy, fragmenty, które uczą pokory. A La Longia – najdłuższa trasa Dolomitów – zaczyna się wysoko, przebiega przez skalny amfiteatr, wpada w wąski kanion, by wylądować w sercu Ortisei. To zjazd z dramaturgią filmu – zaczyna się spokojnie, kończy z ciarkami na plecach.

Dolina smakuje równie mocno, jak wygląda. Rifugio Comici z owocami morza pod Sassolungo zaskakuje, Costamula urzeka połączeniem tradycji i współczesności, a gin z alpejskich ziół w schronisku Sofie potrafi zamienić zwykły obiad w opowieść.

Val Gardena to mój narciarski punkt wypadowy w Dolomitach. Wracam tu, bo wiem, że każdy dzień będzie inny, ale równie dobry. Tu nie jeżdżę dla zaliczenia tras – jeżdżę dla wrażeń.

Alta Badia – miejsce, w którym narty uczą pokory

Jeżdżę dużo i szybko, ale jeśli jest ośrodek, który potrafi ustawić mnie do pionu, to właśnie Alta Badia. Tutaj trasy są jak nauczyciel, który nie krzyczy, tylko pokazuje: spróbuj jeszcze raz, możesz lepiej. Nie ma tu chaosu, nie ma stresu – jest szeroko, równo i przyjemnie. To idealny teren do szlifowania techniki.

przed otwarciem tras, oferuje ślady na dziewiczym stoku – najbardziej luksusowy moment, jaki można dostać w Alpach.

Carezza – Dolomity bez pośpiechu

Carezza jest jak odpowiedź na pytanie: czy można jeździć spokojnie i nie nudzić się ani sekundy? Można. To ośrodek mniejszy, ale przemyślany. 40 kilometrów tras, które wystarczą, by każdy dzień miał sens. Początkujący odnajdą tu pewność siebie, a bardziej zaawansowani – świetnie przygotowane zjazdy na drugą stronę góry.

Jest tu też König Laurin – gondola, która wjeżdża niemal do chmur.



Ale kiedy chcę poczuć prawdziwe sportowe ciśnienie, jadę na Gran Risa. Już sam widok startu przypomina, że tu nic nie ma za darmo. Jeśli uda mi się przejechać ją czysto, czuję się jak zwycięzca. A potem jest Lagazuoi i słynna Armentarola – jeden z najpiękniejszych narciarskich finałów, zakończony powrotem za końskim zaprzęgiem. Brzmi jak folklor? Być może. Ale to folklor, który sprawia, że człowiek się uśmiecha.

Gastronomia tutaj to osobny rozdział. Moritzino wygląda jak klub plażowy, który zgubił się po drodze nad ocean, a Las Vegas Lodge, z porannymi śniadaniem

Stoisz na platformie i masz przed sobą masyw Catinaccio tak blisko, że czujesz, jakbyś mógł dotknąć skał. To widok, który zostaje z człowiekiem na długo.

A jedzenie? Franzin, Tschein, Laurin Hütte – tu lunch nie jest przerwą, tylko częścią dnia. Częścią, bez której trudno wyobrazić sobie narciarstwo we włoskim wydaniu.

Największy atut Carezzy? Możliwość połączenia jej z Dolomiti Superski – to trochę jak dostać dwa urlopy w cenie jednego. Relaks



i sportowa jazda w jednym planie tygodnia.

Dokąd w tym roku?

Każdy z tych ośrodków jest inny. Każdy ma coś, co sprawia, że chce się do niego wracać. Ale wszystkie mają wspólny mianownik – narty, atmosferę i drogi, które Subaru pokonuje tak, jakby były stworzone specjalnie dla niego.

Jeśli planujecie zimowy urlop, rozważcie któryś z tych kierunków. Odpoczynek i emocje gwarantowane. A jeśli zobaczycie gdzieś faceta z kamerą, szerokim uśmiechem i Subaru pod hotelem – to najpewniej ja.

Do zobaczenia na stoku.

•••

POWRÓT DO FRANCJI, CZYLI JAK SIĘ JEŹDZI NA LAZUROWYM WYBRZEŻU

Ponieważ w tym roku ponownie znalazłem się na francuskich drogach, postanowiłem wrócić do tematyki poruszonej w poprzednich artykułach i opisać zachowania kierujących na Riwierze Francuskiej, czyli Lazurowym Wybrzeżu. Upoważnia mnie do tego kilkakrotne przejechanie obszaru pomiędzy granicą z Italią w Ventimiglii a Saint Tropez, zarówno w tzw. ruchu autostradowym, jak i lokalnym.

Podtrzymuję zaprezentowaną uprzednio opinię, że we francuskim ruchu drogowym, poza aglomeracjami, jest generalnie bardzo poprawnie. Na obwodnicach miast i w miastach jest gorzej. Na Lazurowym Wybrzeżu mamy odzwierciedlenie określenia „gorzej”. Obwodnicę kurortów na Lazurowym Wybrzeżu stanowi autostrada A8, z której zjazdy prowadzą do kolejnych miejscowości. Od granicy włoskiej są to kolejno: Menton, Księstwo Monako, Nicea, Anti-

bes, Cannes, Saint Raphael, Sainte-Maxime, Port Grimaud i Saint Tropez. Do tych dwu ostatnich, do których notabene czuję największy sentyment – oprócz Menton najbardziej spokojnych – dojedziemy po zjeździe z A8 na Sainte-Maxime drogami D559 i D98A.

Autostrada A8

Ma prawie na całym opisywanym odcinku trzy pasy do ruchu w jednym kierunku. W okolicy

Nicei pasów ruchu jest nawet więcej, wszędzie są osobne pasy zjazdowe, niejednokrotnie podwójne. Można by stwierdzić, że jest komfortowo, przy czym ruch – jak sądzę od połowy marca do końca października – jest bardzo duży, przede wszystkim z uwagi na sezon turystyczny. Nawet w dużym natężeniu ruchu powinno się jechać spokojnie i w miarę płynnie, ale tak nie jest z winy kierowców, głównie lokalnych. Dodatkową przyczyną braku płynności są niezwykle





częste tzw. bramki, czyli punkty poboru opłat. W Italii po pobraniu biletu można przejechać tysiąc km (włoski but – mam na myśli kształt powierzchni kraju – jest nawet dłuższy) – płaci się raz, przy zjeździe z autostrady. We Francji nie pobiera się biletu przy wjeździe, a płaci niemalże co chwilę. Na około 60-kilometrowym odcinku Cannes – Menton są cztery punkty poboru w jedną stronę. Ogólnie rzecz biorąc, są przyjazne, na każdym jest wiele stanowisk płatniczych, a płacić można monetami wrzucanymi do wygodnego kosza, banknotami lub kartą płatniczą, również zbliżeniowo. Konieczność zatrzymania jednak zdecydowanie zaburza płynność ruchu, a pojazdy po przejechaniu bramek zjeżdżają się z dziesięciu lub więcej niewyznaczonych pasów ruchu na cztery lub trzy umożliwiające dalszą jazdę. Dodam – zjeżdżają się nerwowo, chaotycznie, co nie jest już winą organizacji ruchu, ale kierowców, którzy zazwyczaj chcą być pierwsi na wyznaczonym pasie ruchu umożliwiającym kontynuację jazdy. Celują w tym „lokalsi”, a zachowują się – nie tylko zresztą przy tej okazji – jakby uważali turystów za wrogów (może nieświadomie, ale tak można to odebrać).

Gdybym piastował funkcję francuskiego ministra transportu, dążyłbym do zmiany systemu poboru opłat – nie tylko destrukcyjnego dla płynności ruchu, ale generującego zagrożenie jego bezpieczeństwa.

Mnogość punktów poboru „myta” to tylko ułamek problemu. Prędkość na prawie całym przedmiotowym odcinku A8 jest ograniczona do 110 km/h (100 km/h przy opadach atmosferycznych). To 110 bardzo często zmienia się na 90 km/h. Zmusza to do nieustannego dostosowywania się do wymogów ograniczenia, a następnie – jeśli jedziemy środkowym lub lewym pasem – sprawnego przyspieszania, aby ponownie uzyskać prędkość 110 km/h. O płynności i spokoju

w jeździe nie ma więc mowy, a zlekceważenie czy też niedostrzeżenie znaku ograniczającego prędkość kończy się mandatem wysyłanym na podstawie zdjęcia z fotoradaru. Są one rozsiane gęsto, chyba na początku każdego odcinka z ograniczoną prędkością. Znajomy, na którego zaproszenie znalazłem się na francuskiej riwierze, przekonał się o tym na własnej skórze. Efektem dwukrotnego zagapienia się były dwa mandaty, które otrzymał w ciągu zaledwie kilku tygodni na początku jego pobytu na riwierze. Teraz jest już bardziej uważny.

Gdybym zarządzał ruchem na tej autostradzie, wprowadziłbym na odcinku ograniczeń jednolitą prędkość 100 km/h. Ta huśtawka prędkości 110 ↔ 90 km/h działa na niekorzyść płynności ruchu i bezpieczeństwa – kierowca, który nie chce jechać setką szczególnie tam, gdzie wcześniej było 90 km/h, będzie po prostu poruszał się prawym pasem. Liczę na to, że ktoś z zarządzających ruchem na polskich drogach dotrze do tego artykułu i przemyśli tę propozycję kierowaną do Francuzów (oczywiście nieskutecznie, bo chyba francuscy koledzy w zarządzaniu ruchem nie będą mieli możliwości tego przeczytać). Ta uwaga odnośnie do organizacji ruchu ma charakter powszechny – jeśli chcemy regulować prędkość, róbmy to obszarowo, a nie krótkoodcinkowo. W Polsce przychodzi mi w tym kontekście do głowy tzw. zakopianka na drodze S7, na odcinku około 20 km od Myślenic do Tenczyzna, gdzie wzmiankowana huśtawka prędkości oscyluje pomiędzy wartościami 120 ↔ 90 km/h. Myślę, że wprowadzenie jednolitej prędkości 100 km/h byłoby rozwiązaniem optymalnym dla bezpieczeństwa i płynności ruchu. Innym rozwiązaniem będzie skorzystanie ze znaku prędkości zalecanej, który prawdopodobnie zostanie wcielony do zbioru polskich znaków w nowym rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Gdybym piastował funkcję francuskiego ministra transportu, dążyłbym do zmiany systemu poboru opłat – nie tylko destrukcyjnego dla płynności ruchu, ale generującego zagrożenie jego bezpieczeństwa.

Wracając do zachowań kierowców na opisywanej autostradzie, muszę zmanifestować swoje rozczarowanie. Jak już wspomniałem, autostrada ma co najmniej trzy pasy do ruchu w jednym kierunku. Jadąc prawym pasem, po dogonieniu ciężarówki pragnę się z niego wydostać. Zawczasu włączam kierunkowskaz, licząc na odpowiednie zachowanie kierowcy na środkowym pasie ruchu, ale on nie reaguje. Zwiększam prędkość, choć powoduje to zmniejszenie odstępu od poprzednika na moim pasie, kierowca obok też przyspiesza. W takim razie zmniejszam prędkość, nastawiając się na wjechanie na środkowy pas za pojazd, którego kierowca nie reagował na mój kierunkowskaz. Niestety jadący za nim kierowca (jak już wspomniałem, natężenie ruchu jest tutaj ogromne) zachowuje się podobnie. W tzw. międzyczasie moja prędkość spadła, co oczywiście utrudnia sprawną zmianę pasa ruchu, więc pozostało mi czekać na dużą lukę pomiędzy pojazdami na pasie ruchu, na który chciałem wjechać. Taka sytuacja spotkała mnie niejednokrotnie, co może prowadzić do wniosku, żeby z prawego pasa ruchu nie korzystać. Rzeczywiście na środkowym i lewym pasie ruchu jest większy, bowiem samochodów ciężarowych, względnie samochodów ciągnących przyczepę, jest tutaj mniej niż na innych autostradach. Jeżeli jednak jadąc osobówką, zdecydujemy się na pomijanie prawego pasa, będzie to krok w złym kierunku. Krok w kierunku propagowania złych zasad, złych przyzwyczajeń. Nie polecam, choć rozumiem tych, którzy po trudnych doświadczeniach na francuskiej A8 podejmą taką decyzję. Oczywiście zwiększa to ruch na środkowym i lewym pasie ruchu. Analogiczny problem ze zmianą pasa ruchu występuje pomiędzy pasem środkowym a lewym. Zdarzyła mi się, i to dwukrotnie, sytuacja, w której wycofałem się na pas środkowy

z połowy lewego pasa. Powodem było zachowanie kierowcy na pasie lewym, który ewidentnie przyspieszył i jechał tak, jakby chciał mnie staranować. Może właśnie z takich powodów na lewym pasie ruchu jadą kierowcy, którzy nie rozwijają maksymalnej dopuszczalnej prędkości w dobrych warunkach atmosferycznych. W jednym z przypadków przeciągającej się jazdy na pasie lewym za kierowcą Dacii (nie było przed nim żadnego pojazdu) zdecydowałem się na zmianę pasa na środkowy. Po zmianie, będąc na wysokości Dacii, zauważyłem, że jej kierowca zaczyna (świadomie lub nie, w każdym razie bez użycia kierunkowskazu) zjeżdżać na mój pas. Tylko natychmiastowe częściowe odbicie na pas prawy (akurat była taka możliwość) uratowało mnie przed zderzeniem z Dacją. Sytuację mam zdokumentowaną (kamera w moim samochodzie działa non stop) i pokażę ją kiedyś na moim kanale na YouTube. Korzystając z okazji, zachęcam do jego zasubskrybowania pod adresem: [MarekDworak.com](https://www.facebook.com/MarekDworak.com).

Po tym, jak mój program „Jedź bezpiecznie” zniknął z anteny telewizyjnej – mam nadzieję, że nie bezpowrotnie – dzielię się na tym kanale treściami, które mają na celu popularyzację przepisów i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego przez pokazywanie i komentowanie zachowań właściwych i niewłaściwych.

Podsumowując jakość kierowania na autostradzie prezentowaną przez miejscowych kierowców na Lazurowym Wybrzeżu, pozwolę sobie na stwierdzenie, że jest niska. Brakuje współpracy przy zmianie pasa ruchu, co wynika prawdopodobnie z nieutralnej umiejętności wykonywania tego manewru, szwankuje używanie kierunkowskazów, a o ich wyłączeniu po wykonaniu manewru często się zapomina. Są tacy (jak na Sycylii), którzy podczas jazdy lewym pasem używają lewego kierunkowskazu

– jakby chcieli poinformować o wyprzedzaniu, które przecież widać. Generalnie należy się nastawić na trudności związane z nieoczekiwanymi zachowaniami kierowców z francuskiej riwier. Wymusza to nieustanne zachowywanie szczególnej ostrożności oraz zasady ograniczonego zaufania. O chaosie przed i przede wszystkim za punktami poboru opłat już pisałem. Dodatkowo wiele pojazdów ma braki w oświetleniu, co jest dokuczliwe szczególnie wieczorową porą.

Jeszcze jeden temat, który nie jest związany z zachowaniami na drodze lub organizacją ruchu. Chodzi o tankowanie, czyli eksploatację pojazdu. O niedogodnościach na francuskich stacjach paliw pisałem w poprzednim artykule. Tutaj spotkała mnie dodatkowa trudność. Na stacji znajdował się terminal do kart płatniczych, więc próbowałem wprowadzić moją kartę do systemu, żeby rozpocząć tankowanie. Nie poskutkowało, więc udałem się do budynku, w którym dokonuje się płatności. Były problemy językowe – nie znam francuskiego – ale po chwili otrzymałem coś na kształt vouchera, niestety opłaconego gotówką. Wprowadzenie tego kuponu na zatankowanie wymagało interwencji pracownika stacji (za pierwszym i za drugim razem mu się nie udało). Wreszcie dystrybutor ruszył i zatankowałem za 50 euro (tyle zapłaciłem). Paliwo nie wypełniło całego zbiornika, ale bałem się zadeklarować więcej (np. 70 euro) w obawie, że tyle się do baku nie zmieści. Wszystko to spowodowało przerwę w podróży trwającą około 30 minut, a ja od-

jechałem autem niezatankowanym do pełna. Stąd rada praktyczna: unikajmy tankowania we Francji lub miejmy gotówkę zarezerwowaną na opisaną wyżej ewentualność.

Kurorty i dojazdy do nich

Typowo turystyczne destynacje nie są miejscami właściwych zachowań. Pieszy na przejściu to intruz, nie tylko ten, który na przejście wchodzi. Oczywiście nie dla kierowców z Austrii, Niemiec, Wielkiej Brytanii czy Holandii, ale dla miejscowych kierowców. Są wyjątki, jednakże generalnie przypomina to warunki panujące w Polsce w latach słusznie minionych. Wchodząc na przejście, nie zakładajmy, że możemy to bezpiecznie zrobić. Znajdując się na przejściu, uważajmy, szczególnie na przejściach przez dwa pasy ruchu w jednym kierunku. Doświadczyłem osobiście nieprzyjemności w takich sytuacjach. Na moim youtube'owym kanale opublikuję nagranie, na którym w Saint Tropez dochodzi przy przejściu dla pieszych do bardzo niebezpiecznego wyprzedzania przez kierującego Teslą, a następnie omijania przez kierowcę Volvo (obydwa samochody z rejestracją francuską). Kierujący Volvo prawie przejechał po butach kobiety przechodzącej przez przejście.



○○●

Żałuję, że nie zdążyłem udokumentować kilku sytuacji, w których byłem pieszym. Oj, nie czułem się bezpiecznie!

Rowerzyści i kierujący hulajnogami elektrycznymi zachowują się, jakby kierowali pojazdami uprzywilejowanymi i wobec pieszych, i wobec kierowców. Notabene mają dla siebie dużo wydzielonej infrastruktury, ale w ruchu ogólnym zachowują się jak królowie życia. Czasem prowokuje ich do tego oznakowanie. Poniższy znak upoważnia rowerzystów do przejechania przez skrzyżowanie mimo wyświetlanego sygnału czerwonego w kierunkach wskazanych strzałkami na znaku. Niejednokrotnie są to wszystkie kierunki. Rowerzysta jest zobowiązany jedynie do ustąpienia pierwszeństwa pojazdom, dla których jest wyświetlany sygnał zielony.



Moim zdaniem powinniśmy w Unii Europejskiej (za przykładem może poszłyby też inne kraje leżące w Europie) ujednolicić wszystkie przepisy ruchu drogowego, w tym oznakowanie. Działa wprawdzie konwencja wiedeńska, ale była ona tworzona w innej epoce ruchu drogowego i jest nadmiernie ogólna. Ponadto ruch transgraniczny stanowił w latach 60. ubiegłego wieku bardziej wyjątek niż regułę. Idąc tym tropem, zadziwia mnie kwestia ruchu okrężnego. Francuzi, którzy kiedyś przodowali w organizowaniu ruchu poprzez tworzenie skrzyżowań o ruchu okrężnym, odchodzą od ich podstawowego oznakowania. Już w Paryżu znak „ruch okrężny” (w Polsce C-12) stanowił rzadkość. Na francuskiej riwierze nie zobaczyłem go w ogóle. Wszystkie skrzyżowania z centralną wyspą były albo poprzedzone znakiem

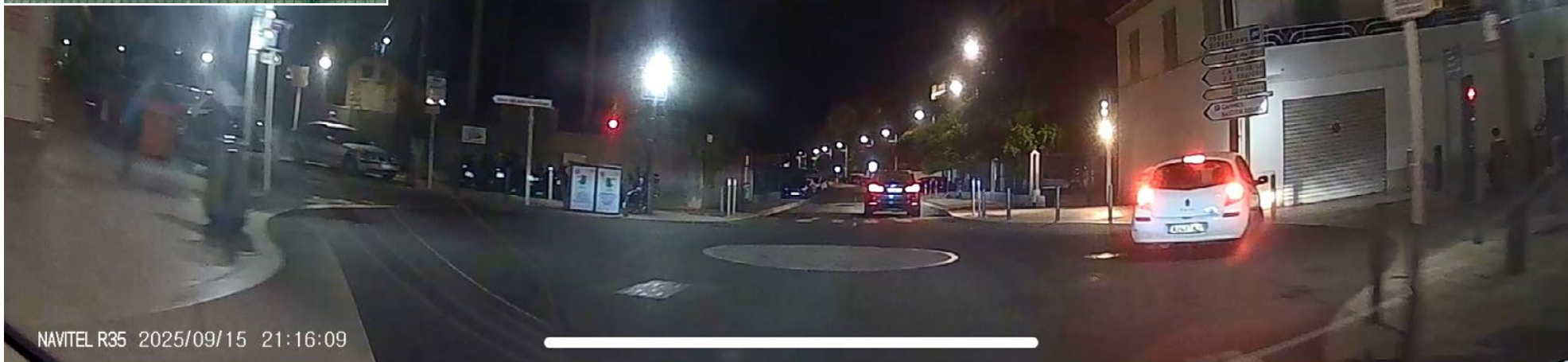
ostrzegawczym (w Polsce symbol A-8) z tabliczką „nie masz priorytetu”, albo bezpośrednio przed wyspą znajdował się znak nakazujący kierunek jej objazdu (w Polsce C-9). Lokalną specyfiką są sygnalizacje świetlne umieszczone wewnątrz takich skrzyżowań, zamykające ruch ogólny w przypadku zbliżania się autobusu komunikacji miejskiej – ich ruch prowadzony jest w takich przypadkach środkiem ronda. Zwracam na to uwagę czytelników, bo to raczej coś, czego się nie spodziewamy. Przykładem nagannych zachowań miejscowych kierowców jest też samochód zaparkowany wewnątrz ronda. Czyżby francuscy kierujący zachowywali się na zasadzie „wolność Tomku w swoim domku”?

Podsumowując: na Lazurowym Wybrzeżu jeździ się trudno. Będąc pieszymi turystami, również należy bardzo uważać.



pozbawiona jest chodnika. Wówczas pieszy ma obowiązek poruszania się lewym poboczem (o ile jest dostępne), względnie lewą stroną jezdni. Co do tego nie ma wątpliwości, natomiast nie określiliśmy jednoznacznie w polskich przepisach miejsca poruszania się pieszego idącego drogą pieszo-rowerową. Nie dotarłem w tym zakresie do francuskiego źródła prawa, natomiast chciałbym, żeby taki sposób poruszania się na drogach pieszo-rowerowych stał się obowiązujący w Polsce. Intencją jest wzajemny wzrokowy kontakt pomiędzy pieszymi i kierowcami, podobnie powinno być w stosunkach piesi – rowerzyści oraz piesi – użytkownicy hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch, czyli wszystkich uprawnionych do korzystania z drogi rowerowej lub pieszo-rowerowej. Jeśli jako pieszy idę drogą pieszo-rowerową, staram się poruszać przy lewej jej krawędzi. Jestem niestety w tym nieco odosobniony i źle się z tym czuję.

Moim zdaniem powinniśmy w Unii Europejskiej (za przykładem może poszłyby też inne kraje leżące w Europie) ujednolicić wszystkie przepisy ruchu drogowego, w tym oznakowanie.



A francuski znak wspólnej drogi dla pieszych i rowerzystów z tabliczką o treści: „rowerzyści jeźdźcie w tempie pieszych” prowokuje mnie do konstatacji, że pieszy powinien iść lewą stroną drogi, czyli analogicznie jak w przypadku ruchu ogólnego, kiedy droga

„CHOĆBYM KROCZYŁ CIEMNĄ DOLINĄ, ZŁA SIĘ NIE ZŁĘKNĘ”

To mój ulubiony okres. Szaro, buro i ponuro. Słońce wstaje w momencie, gdy większość gawiedzi podąża odbić kartę obecności na czytniku w fabryce. Kończymy zmianę po zmroku, zatem dzień spędzamy przy sztucznym świetle. Tęczówka kipi z radości. Kompletujemy powszedni uniform z ciemnych kolorów, zapominając, że inni mogą mieć zaawansowaną wadę wzroku i trudność w adaptacji do blasku miejskich latarni.

Chciałoby się rzec, że pośpiech poniża, a jednak kapitalistyczny pęd zdaje się narastać. Niemal geometrycznie. Gonimy za dobrami materialnymi, zapominając o empatii i tworzeniu ciepłego ogniska w naszym lokalnym środowisku. Ile razy jadąc rowerem, ustąpiliśmy pierwszeństwa pieszemu? Hulajnogi wyłączam z tej statystyki, bo to gatunek nierzadko odhumanizowany. Z całym szacunkiem dla osób eksploatujących deski z kółkami i silnikiem elektrycznym. Nie dziwi, że kolejne miasta na Starym Kontynencie tworzą strefy zero, gdzie takimi sprzętami poruszać się już nie możemy. Chyba że zaryzykujemy. Łapiąc się w siatkę na motyle funkcjonariuszy mundurowych, otrzymamy stosowne pouczenie i finansową gratyfikację do uiszczenia w terminie siedmiu dni roboczych.

Depopulacja zatacza coraz szersze kręgi

Zerkając na dane przekazywane przez rozmaite instytucje powiązane z organami ścigania oraz magistratem, wnioski przybierają format natury marmurowo-pomnikowej. Zupełnie tak, jakbyśmy mogli cały rok celebrować 1 listopada. Przypominają o tym znicze w losowych lokalizacjach. Zazwyczaj dawno wygasłe i zapomniane, choć mocno sugestywne. Równie wymowne są słowa dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, Mikołaja Pieńkosa:

Tylko dwie osoby zginęły na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji,

na dodatek przejechane przez kierowców pod wpływem alkoholu i narkotyków. Dwie kolejne osoby przejechał kierowca na Marymonckiej, który w ogóle nie zauważył przejścia i czerwonego światła. Pięciu pieszych zginęło, wchodząc na jezdnię na czerwonym świetle lub w miejscu zabronionym.

Podążając za stołecznymi danymi, w pierwszych dziewięciu miesiącach bieżącego roku mamy dziesięć ofiar śmiertelnych. To pieśń. Tak samo przedstawia się zbiór dla roku 2024. Tylko w Warszawie, gdzie mieszka około 5,2% Polaków. Systemowe niewolnictwo zbiera swoje żniwo. Uzależniamy się od nakazów i przykazów. Przejściami analizować, wchodząc w strefę komfortu, bo tak łatwiej i wygodniej. Rozmywa się gdzieś po drodze odpowiedzialność za czyny. Przecież instytucja państwa mnie obroni. Gdyby Stanisław Bareja wciąż miał moc sprawczą, z pewnością skorzystałby z tej „różowej” rzeczywistości. Mógłby co kilka miesięcy dostarczać widzom tragicomicznej, ponadczasowej rozrywki osadzonej w zgniłym kapitalizmie.

Sam narazamy się na niebezpieczeństwo i niewiele z tym robimy. Mimo setek filmów publikowanych ku przestrodze, jednocześnie się z bohaterami i powielamy standardy lub wręcz przebijamy je fantazją i umiejętnościami wykonawczymi. Autobus miejski z pasażerami na przejeździe kolejowym z zamykającymi się rogatkami? Potrzyj mi flakon wypełniony

chmielem. Powtórzyć za dwa tygodnie? Dajmy naszym klientom więcej dopaminy w cenie jednorazowego biletu.

Przecież znaki, czerwone światło, inni uczestnicy ruchu to tylko zbędny motłoch. Ja jestem wyżej w łańcuchu pokarmowym. Nie dam się zjeść i pokażę światu, że mój 20-letni składak z RFN-u zwycięsko wyjdzie z każdej potyczki, nawet z towarowymi maszynami szynowymi. W końcu nie podlega dyskusji „fakt autentyczny”, że mój dziadek latał na drzwiach od stoły. Czerwoni agresorzy uciekali w popłochu. Gen konkwistadora wysuwa się na pierwszy plan. Z tarczą czy na tarczy?

Nie potrzebujemy jednak blaszanej puszki ochronnej wokół własnego nieboskłonu, by doświadczyć mitycznej mocy Hippolity. Sześć miesięcy chłodu to antydepresyjne naświetlanie od 15 do 8 i wyszczuplające odzienie tekstylne. Najlepiej prezentujemy się w czerni. Odejmuje kilogramów i dodaje elegancji. Ciemne kolory to hit każdego sezonu, poza letnim. Wtedy możemy sobie pozwolić na lżejsze, przyjemniejsze dla oka barwy. Wolałbym odwrócić ten postępowy trend.

Na mizernie oświetlonych drogach hebanowy prochowicz przywołuje na myśl Baltazara Gąbkę. Idealny do tajnych misji, również w ciągu komunikacyjnym. Przy lekkiej mżawce niemal nieosiągalny dla wytężonego wzroku większości zmotoryzowanych. Zarówno tych zaprzyjaźnionych z okulistą,

jak i tych nacechowanych sokolim genotypem. Współ z bezwzględny pierwszym na zebrze, nierzadko kryjącej się za mrocznym drzewostanem obsianym gęsto złowieszczykami gawronami, wchodzimy w przyciasne trzewiki Dawida zasadzającego się na Goliata. W tej partii szachów nie ma przegranych. Sukces wieszczą zakłady z Bytomią, oficer dyżurny, konserwator powierzchni blaszanych oraz sukcesorzy zacierający ręce na ordynację.

Wystarczy przypomnieć sobie etap wczesnoszkolny i przedszkolny. Tornistry z odbłaskami, opaski odbijające światło, kompaktowe lampki. Szkoda, że nauka poszła w Stumilowy Las, choć w tym przypadku lepiej brzmi las krzyży na kolejnej stronie scenariusza współtworzonego przez Marka Koterskiego.

Agnieszka gra w zielone, a my w niebieskie

Gdyby mogli nam się pokłonić ci, co chwilę temu palcem wygrażali,

chętnie zagrilibyśmy w zielone z literatką, Agnieszką. Wolimy jednak wszelkie odcienie nieba. Błękitna platforma stała się symbolem przedsiębiorczości i zaradności życiowej. Zrzuceniem wstydu i przejawem cielesnej świadomości. Przyszło nam bytować w ciekawych czasach, rzekliby starożytni towarzysze z doliny rzek Żółtej i Jangcy.

My wolimy jednak pełnokrwisty niebieski. Wiedza, jedność, zaufanie. Bynajmniej nie dotykamy sfer numerologii i wróżbity Macieja, specjaliści od Algizy i Thurisazy. Bardziej przyziemnie. Ten kolor kojarzy się z odwagą w ognisku domowym, szacunkiem dla bliźniego i wręcz miłością pierwotną. W 2024 roku odznaczyliśmy w ten sposób ponad 60 tysięcy rodzin – sześciu beneficjentów w każdej godzinie. Imponujące liczby, które nie uszły uwadze Wojciecha Smarzowskiego. Wgniatające w fotel i nakręcające do czerwoności gabinety traumateryapeutów (obok beauty

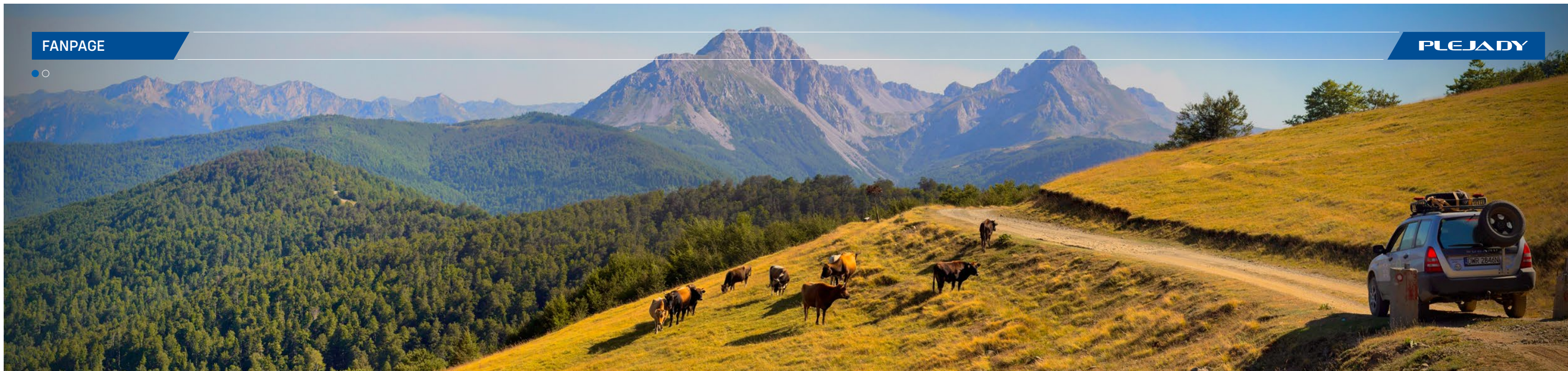
Na mizernie oświetlonych drogach hebanowy prochowicz przywołuje na myśl Baltazara Gąbkę. Idealny do tajnych misji, również w ciągu komunikacyjnym. Przy lekkiej mżawce niemal nieosiągalny dla wytężonego wzroku większości zmotoryzowanych.

najszybciej rozwijający się sektor w białoczerwonej gospodarce).

Być może tu jest pies pogrzebany. Gotujemy się niczym żaby. Powoli, sukcesywnie palimy kolejne obwody ośrodkowego układu nerwowego. Punkt po punkcie. Skrupulatnie, z wyjątkowym pietyzmem. Niczym XIX-wieczny zegarmistrz z Zurychu. Wynosimy z jaskini obojętność lub wręcz przeciwnie – paraliżujący strach. W zobojętnieniu lub rezygnacji lekceważymy zagrożenie i sprowadzamy na siebie kataklizmy codzienności, zapewniając SOR-y i bezimienne białe krzyże.

Bezrefleksyjnie wpisujemy się w schematy. Zapętlamy szarą rzeczywistość i nawyki, nie dostrzegając, że obok stoi osoba humanoidalna z pełnym zasobem emocji. Czasem zagubiona w czasoprzestrzeni i egzystencji, ale to wciąż uszyty na miarę i podobieństwo bliźni. Życzymy sobie więcej empatii i zdroworoządkowości. Oby nam się!





fot. Piotr Spaczyński



fot. Łukasz Kubczak

Jesienna aura ma różne oblicza – od pięknych, malowniczych, pełnych słońca pejzaży, po szare deszczowe widoki, które zachęcają raczej do pozostania w domu niż podróżowania. W przypadku właścicieli Subaru sprawa wygląda trochę inaczej. Bez fałszywej skromności możemy powiedzieć, że mogą pozwolić sobie na podróżowanie bez żadnych ograniczeń, na własnych zasadach.

Błoto, deszcz, śnieg czy strome podjazdy – to wprost wymarzone warunki, w których samochody Subaru mogą w pełni pokazać wszystkie swoje możliwości, a ich właściciele poczuć prawdziwą frajdę z jazdy. Tam, gdzie kończy się asfalt, zaczyna się przestrzeń na prawdziwą przygodę! Aby przekonać się o słuszności tej tezy, postanowiliśmy zaprosić właścicieli Subaru do udziału w konkursie „Subaru Challenge. Czas na przygodę”, w którym poprosiliśmy o podzielenie się doświadczeniem, jak ich Subaru poradziło sobie w trudnych warunkach.

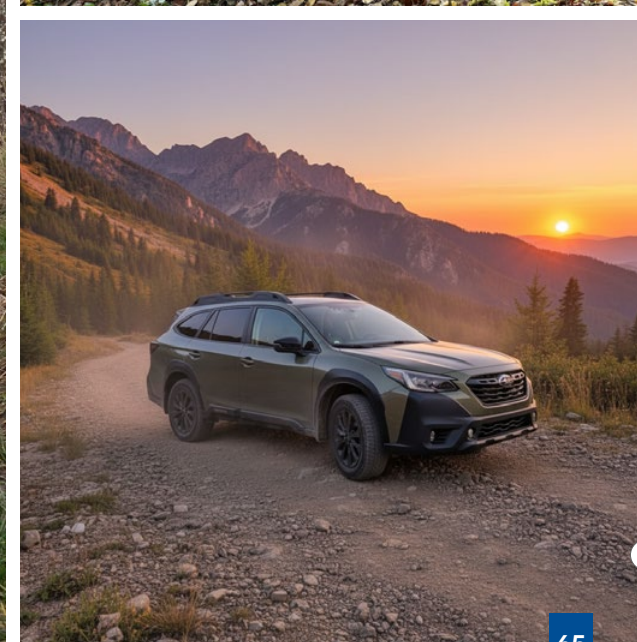
Otrzymaliśmy imponującą liczbę zdjęć i opisów, za które dziękujemy.



fot. Dominik Kubik



fot. Rafał Kozbiat



fot. Maciej Dyduch



for: Ryszard Truchan

Przedstawiamy fotografie laureatów konkursu, jednocześnie zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz sympatyków marki do regularnych odwiedzin naszego profilu: facebook.com/SubaruPolska i udziału w kolejnych konkursach.



for: Patryk Schab



for: Łukasz Rąbka



for: Wojciech Radwan

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

Redaktor naczelny: **Paweł Łatała**

pawel.latala@subaru-polska.pl

Redakcja:

Marta Sawastynowicz

marta.sawastynowicz@subaru-polska.pl

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

mediagrafika www.mediagrafika.pl

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

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

plejady.subaru.pl

facebook.com/SubaruPolska

ISSN 1897-1989



ADVAN WINTER V907

NOWY KRÓL ZIMOWEJ PRZYCZEPNOŚCI



**Yokohama ADVAN Winter V907 w pełni panuje nad zimową trakcją.
Poczuj moc tysięcy lameli i szerokiego centralnego żebra
stabilizującego jazdę nawet w najtrudniejszych warunkach.
Zachwyć się futurystycznym bieżnikiem, który wyprzedza swoje czasy.**

YOKOHAMA

yokohama.eu/pl