



WIĘCEJ MOCY. WIĘCEJ PEWNOŚCI. WIĘCEJ ZABAWY NA KAŻDYM SZLAKU.

Nowy Giant Stance E+ to ultradynamiczny e-MTB dla każdego, kto chce więcej frajdy na szlaku. Niezależnie od tego, czy pokonujesz strome podjazdy, łączysz wymagające sekcje singli, czy szukasz flow na trudnych zjazdach, ten rower daje Ci pewność i kontrolę, by przesuwać granice i w pełni cieszyć się chwilą.

Odkryj Giant Stance E+ i poczuj adrenalinę.



NR 123 (2/2026)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR 123 (2/2026)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



PIKNIK SUBARU

**PIKNIK SUBARU 2026: ŚWIETNA ZABAWA,
RYWALIZACJA I... TEST MODELI EV!**

ROZMOWY

SUBARU ROBI AFERĘ!

ROZMOWA Z MACIEJEM ORŁOSIEM

PASJE

PIERWSZY W SZKOCJI

MODELE

PREMIERA NOWYCH MODELI SUBARU

COŚ WIĘCEJ NIŻ KROK NAPRZÓD

TECHNIKA

ORYGINALNE CZĘŚCI SUBARU

DLACZEGO WARTO POSTAWIĆ NA ROZWIĄZANIA
STWORZONE PRZEZ PRODUCENTA?

CZERWIEC 2026

06 >

ISSN 1897-1989





ERSTE 
Leasing

Wierzimy, że z nami zajedziesz dalej

 ersteleasing.pl

NA POCZĄTEK

PLEJADY

SUBARU – TU ZACZYNają SIĘ WAKACJE

Ledwie opadł kurz po kolejnym Pikniku Subaru. Ledwie zdążyliśmy ochłonać po rywalizacji na trasach. Ledwie uporządkowaliśmy wspomnienia, zdjęcia i rozmowy, które – jak zwykle – trwały znacznie dłużej niż przewidywał program imprezy. A już na horyzoncie pojawiają się kolejne tematy, kolejne emocje i kolejne karty historii marki, którą wszyscy tu lubimy trochę bardziej, niż wypada.

Bo oto Subaru pokazuje nam nowe kierunki podróży. Uncharted. E-Outback. Solterra. Jeszcze chwilę temu dyskutowaliśmy o nich w trybie przypuszczającym, dziś możemy już mówić o pierwszych wrażeniach z jazdy. I choć zmienia się napęd, zmieniają się technologie, a nawet dźwięki towarzyszące podróżowaniu, pozostaje coś niezwykle znajomego: ten lekki dreszcz ekscytacji przed ruszeniem w drogę. Jedni planują trasę co do kilometra, inni wybierają kierunek i pozwalają losowi zdecydować o reszcie. Jedni szukają górskich serpentyn, inni nadmorskich zachodów słońca. Na szczęście Subaru od lat ma tę niezwykłą cechę, że równie dobrze czuje się na końcu świata, jak i na parkingu pod sklepem z owadziim logo.

„Wsiąść do pociągu byle jakiego...” – radził kiedyś letni szlagier. Trudno jednak o bardziej ryzykowną poradę dla czytelników „Plejad”. W końcu od lat wiadomo, że jeśli już gdzieś jechać, to najlepiej własnym Subaru. Świat się zmienia, technologie się zmieniają, ale jedna rzecz pozostaje niezmienna:

wpisana w gen Subaru ciekawość drogi i radość z odkrywania tego, co jest za następnym zakrętem.

To zresztą jeden z największych atutów wakacji. Przez większą część roku żyjemy według planów, harmonogramów, terminów i przypomnień. A potem przychodzi lato i nagle okazuje się, że najciekawsze historie zaczynają się od słów: „A może skrócimy tutaj?”. Dla miłośników podróży lato zaczyna się wtedy, gdy zamiast konieczności jechania „gdzieś”, można pojechać „jeszcze kawałek dalej”.

Czego najlepiej życzyć na ten wakacyjny czas? Przede wszystkim dobrych dróg. Niekoniecznie idealnie prostych, bo na wakacjach te najciekawsze bywają zaskakująco kręte. Życzymy miejsc, których nie znajdzie algorytm, widoków, których nie odda żadne zdjęcie, i rozmów, których nie chce się przewinąć ani przyspieszyć.

Życzymy Wam także tego, co w społeczności Subaru od zawsze było naturalne: jazdy fair play. Życzliwości wobec innych kierow-

ców. Uśmiechu zamiast irytacji. Gestu przepuszczenia zamiast walki o jeden samochód długości przewagi. W czasach, gdy wszyscy gdzieś się spieszą, niech wakacje przypomną nam, że droga nie jest wyścigiem.

Życzymy Wam także samych bezpiecznych kilometrów – tych przejechanych z rozsądkiem, szacunkiem dla innych uczestników ruchu i zgodnie z zasadami fair play, które od lat są znakiem rozpoznawczym naszej społeczności. Niech kierunkowskazy będą używane częściej niż klaksony, a wzajemna życzliwość pojawia się częściej niż światła drogowe. I niech nie zabraknie emocji. Tych najlepszych: gdy silnik budzi się do życia, gdy przed maską pojawia się pusta droga, gdy za kolejnym zakrętem czeka widok, którego nie było w planie. Bo w gruncie rzeczy nie chodzi o to, dokąd jedziemy. Chodzi o to, żeby mieć ochotę wciąż jechać dalej.

Szerokiej drogi i do zobaczenia na trasie!

Zespół Subaru Import Polska



AKTUALNOŚCI

6

ROZMOWY

8 SUBARU ROBI AFERĘ!
ROZMOWA Z MACIEJEM ORŁOSIEM

PASJE

22 PIERWSZY W SZKOCJI

PIKNIK SUBARU

28 PIKNIK SUBARU 2026: ŚWIETNA ZABAWA,
RYWALIZACJA I... TEST MODELI EV!

MODELE

34 PREMIERA NOWYCH MODELI SUBARU
COŚ WIĘCEJ NIŻ KROK NAPRZÓD

TECHNIKA

40 ORYGINALNE CZĘŚCI SUBARU. DLACZEGO WARTO
POSTAWIĆ NA RÓZWIĄZANIA STWORZONE
PRZEZ PRODUCENTA?

PODRÓŻE

44 GŁĘBOKI RESET NA BAŁKANACH

HISTORIA

54 KEI CAREM NA RAJDZIE SAFARI
COLIN MCRAE I SUBARU W NIETYPOWEJ ODSŁONIE

PRZEPISOWO

58 CO ŚWIADCZY O TYM, ŻE JESTEM KIEROWCĄ,
KTÓREGO JAZDĘ WYSOKO OCENIAJĄ INNI
UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO?

FELIETON

62 PLASTIK DO OCEANU, OPONY DO LASU
BO TRZEBA ZARADNYM BYĆ!

FANPAGE

64



fot. Jan Cetera

UNCHARTED I E-OUTBACK DOCENIONE PRZEZ EURO NCAP

Etni czas sprzyja Subaru! Na początku czerwca dotarły do nas dwie wspaniałe informacje dotyczące naszych nowych „elektryków” – modeli Uncharted i E-Outback. Oba samochody w specyfikacji europejskiej, poddane surowej weryfikacji w testach bezpieczeństwa Europejskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (Euro NCAP) za rok 2025, odnotowały 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. Tym samym już na starcie swojej przygody z europejskimi drogami zastąpiły na maksymalną ogólną ocenę pięć gwiazdek.

W kategorii odnoszącej się do bezpieczeństwa kierowcy i pasażera dorosłego Uncharted uzyskał doskonały wynik – 88%. Jeden procent więcej przyznano E-Outbackowi.

Pojazdy spod znaku Plejad maksymalną liczbę punktów zdobyły w trzech testach: przy uderzeniu w tył auta, podczas interakcji między pasażerami oraz w sytuacji, w której ruchoma bariera uderzała w bok samochodu. W wymienionych scenariuszach ochrona wszystkich newralgicznych obszarów ciała podróżnych w obu modelach była dobra. Nasze „elektryki” świetnie wypadły również w teście zderzenia czołowego. Kabina pasażerska każdego z nich zachowała w tym przypadku stabilność, a odczyty z manekinów wykazały dobrą ochronę kolan i ud zarówno kierowcy, jak i pasażera na przednim siedzeniu. Ochrona wszystkich krytycznych obszarów ciała pasażera siedzącego z przodu została oceniona jako dobra. Co więcej, poziom ochrony osób o różnym wzroście i wadze, a także siedzących w różnych pozycjach, był podobny. Badania dowiodły ponadto, że nasze samochody są stosunkowo „łagodnymi” przeciwnikami w przypadku kolizji czołowej

– pochłaniają energię zderzenia w sposób, który pomaga ograniczyć siły uderzenia przenoszone na inne pojazdy. Testy przednich foteli i zagłówków zamontowanych w obu modelach wykazały dobrą ochronę przed urazami kręgosłupa szyjnego w przypadku uderzenia w tył samochodu, a konstrukcja siedzeń tylnych zapewniała również dobry poziom ochrony podróżnych, którzy je zajmowali. Zarówno w Uncharted, jak i w E-Outbacku kontrola wychylenia, czyli zakresu, w jakim ciało przemieszcza się na drugą stronę pojazdu w wyniku zderzenia bocznego, została uznana za wystarczającą, a interakcja między pasażerami była możliwie ograniczona. W testach dobrze wypadła również centralna poduszka powietrzna – odczyty z manekinów wskazały na dobrą ochronę zarówno kierowcy, jak i pasażera. Oba samochody wyposażone są w zaawansowany system eCall, który powiadamia służby ratunkowe o kolizji, a także w układ hamowania po zderzeniu, który pomaga zapobiegać kolizjom wtórnym. Na uwagę zasługuje ponadto

fakt, że w przypadku zanurzenia pojazdów w wodzie można otworzyć ich drzwi i okna, aby w razie potrzeby umożliwić podróżnym ucieczkę.

W kategorii poświęconej bezpieczeństwu przewożonego dziecka oba testowane modele Subaru uzyskały wynik na poziomie 85%. Maksymalną liczbę punktów zdobyły za montaż fotelików dziecięcych (CRS). E-Outback uzyskał ponadto maksymalną ocenę w testach zderzenia czołowego i bocznego z udziałem 6- i 10-letniego dziecka. Uncharted zdobył maksymalną notę w testach zderzenia bocznego oraz niemal maksymalną liczbę punktów w testach zderzenia czołowego. Uznano, że w pierwszym ze scenariuszy wszystkie krytyczne obszary ciała, zarówno 6-, jak i 10-letniego pasażera, były dobrze chronione. Z kolei w przypadku zderzenia czołowego ochrona wszystkich krytycznych obszarów ciała sześciolatka była dobra, natomiast starszego dziecka

– dobra lub wystarczająca. Na uwagę zasługuje ponadto możliwość wyłączenia w obu samochodach przedniej poduszki powietrznej po stronie pasażera, aby umożliwić bezpieczne korzystanie z fotelika dziecięcego montowanego tyłem do kierunku jazdy. Z kolei system Rear Seat Reminder przypomina o konieczności sprawdzenia tylnych siedzeń, zapobiegając przypadkowemu pozostawieniu dziecka lub niemowlęcia w pojeździe. Modele zostały zaprojektowane tak, aby odpowiednie typy fotelików dziecięcych mogły być prawidłowo w nich zamontowane i dopasowane.

Uncharted i E-Outback uzyskały również dobry wynik (80%) w kategorii dotyczącej bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg. Maksymalną liczbę punktów zdobyły za reakcję systemu hamowania awaryjnego oraz działanie asystenta pasa ruchu w sytuacjach, które mogłyby prowadzić do zderzenia z motocyklistą,

na przykład podczas zmiany pasa ruchu. Samochody uzyskały także bliską maksymalną liczbę punktów za odpowiedź systemu hamowania awaryjnego na zagrożenie kolizją z rowerzystą oraz za rozwiązanie Cyclist Doorring Prevention. Wydajność systemu hamowania awaryjnego w scenariuszach z udziałem rowerzystów była wysoka, w tym w sytuacjach „doorring”, gdy drzwi pojazdów otwierały się na drogę nadjeżdżającego rowerzysty. Reakcja systemu hamowania awaryjnego na motocyklistów – zarówno stojących, hamujących, jak i nadjeżdżających z przeciwka – była również dobra. Samochody dobrze poradziły sobie także z wykrywaniem pieszych – system hamowania awaryjnego działał w tym przypadku prawidłowo.

W kategorii poświęconej systemom wspomagania bezpieczeństwa oba testowane modele Subaru zdobyły wynik na poziomie 79%. Najwyższe noty otrzymały

za system utrzymywania pojazdu w pasie ruchu (delikatnie korygujący tor 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 „elektryki” zdobyły również za reakcję systemu hamowania awaryjnego w przypadku zagrożenia kolizją z innym samochodem.

Uncharted i E-Outback są ponadto wyposażone w system monitorowania kierowcy. W razie potrzeby wysyła on odpowiednie alerty lub zalecenia, zwiększając wydajność i skuteczność pokładowych systemów bezpieczeństwa. W samochodach znajdziemy także niezawodnego asystenta rozpoznawania znaków drogowych, który wyświetla je na desce rozdzielczej. Umożliwia on również kierowcy ustawienie ogranicznika prędkości zgodnie z obowiązującymi znakami.

TRZY KOLEJNE TYTUŁY TSP+ DO KOLEKCJI SUBARU

W pierwszym tegorocznym wydaniu „Plejad” informowaliśmy o wyróżnieniu Forestera w amerykańskiej specyfikacji 2026 tytułem Top Safety Pick+ (TSP+), przyznanym przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) za rok 2025. Na tym jednak nie koniec. W kolejnej edycji testów, przeprowadzonej pod koniec marca przy jeszcze wyżej postawionej poprzeczce, Leśnik znowu poradził sobie świetnie i tym samym zastąpił na tegoroczne wyróżnienie. Obok Forestera tytuł 2026 TSP+ otrzymały również najnowsze amerykańskie specyfikacje modeli Ascent i Outback. Tym samym, licząc od 2013 roku do marca tego roku, marka Subaru zgromadziła już łącznie 78 tytułów TSP+.

Każdy Forester, Ascent i Outback z 2026 roku wyposażony jest w wielokrotnie nagradzany system wspomagania kierowcy EyeSight. Obejmuje on zaawansowane funkcje bezpieczeństwa aktywnego,



w tym adaptacyjny tempomat z centrowaniem w pasie ruchu, a także dodatkowe technologie wspomagające kierowcę, takie jak asystent hamowania awaryjnego (Emergency Stop Assist), asystent hamowania przedkolizyjnego (Pre-collision Brake Assist) i wiele innych.

Zgodnie z tegorocznymi kryteriami oceny IIHS, aby zakwalifikować się do nagrody TSP+, pojazdy muszą uzyskać ocenę „dobrą” w zaktualizowanym badaniu moderate overlap front crash test. Wyróżnienie przyznawane jest samochodom spełniającym rygorystyczne normy bezpieczeństwa. W teście na tylnym siedzeniu samochodu umieszczany jest teraz dodatkowy manekin, co pozwala na lepszą ocenę bezpieczeństwa pasażerów zajmujących miejsca z tyłu. Zaktualizowane kryteria testowania obejmują również bardziej kompleksowe zapobieganie zderzeniom pojazdów z innymi pojazdami oraz z pieszymi.

Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny Subaru w Ameryce, podkreślił, że zdobycie nagród TSP+ za 2026 rok jest dla Subaru osiągnięciem o kluczowym znaczeniu, szczególnie w świetle zaostrożonych kryteriów testowania. Nagrody odzwierciedlają nasze stałe zaangażowanie w podnoszenie poziomu bezpieczeństwa i tworzenie pojazdów, które cieszą się zaufaniem klientów i zapewniają ochronę kierowcom oraz pasażerom podczas codziennej jazdy.

SUBARU ROBI AFERĘ! ROZMOWA Z MACIEJEM ORŁOSIEM

Gdyby ktoś na polskiej ulicy przeprowadził dzisiaj ankietę i zapytał przechodniów, jak na nazwisko ma obdarzony niebanalnym poczuciem humoru prezenter telewizyjny o imieniu Maciej, większość z nich od razu odpowiedziałaby, że Orłoś. Ten zestaw imienia i nazwiska przychodzi nam na myśl w ułamku sekundy, niemalże automatycznie. Bo któż z zasiadających przed telewizorami w naszym kraju nie kojarzy tego sympatycznego pana w okularach?

Cenią go młodzi i starsi – za kunszt słowa, lekkość wypowiedzi i finezję, z jaką przekazuje nam informacje. Maciej Orłoś to również wytrawny kierowca, który w samochodach ceni niezawodność. Dlatego od lat nie rozstaje się z Outbackiem. O swojej nowej książce, kulisach programów, których jest

gospodarzem, i planach na przyszłość opowiada nam tak, jak lubi to często czynić – prowadząc auto.

Agnieszka Jama: Kiedy telefonowałam do Pana dwa dni temu, aby umówić naszą dzisiejszą rozmowę, prowadził Pan samochód. Czy często stanowi on

Pana przestrzeń do pracy? Czy wykorzystuje Pan czas spędzany za kierownicą do wypełniania swoich obowiązków zawodowych?

Maciej Orłoś: W pewnym sensie tak. Dużo jeżdżę samochodem po Polsce w związku z moimi sprawami zawodowymi. Co wtedy robię? Słucham bardzo dużo podcastów

● ○ ○ ○ ○ ○

i na przykład przygotowuję się w ten sposób do programu „Daję słowo” albo do kolejnej rozmowy w podcaście moim i mojej żony, Pauliny, „W związku”. Zawsze mam czego słuchać. Czasem odbywam jakieś rozmowy związane z pracą. Oczywiście zawsze przez zestaw głośnomówiący, który w Subaru jest oczywisty. Pamiętam o tym, żeby podczas jazdy nie prowadzić zbyt skomplikowanych rozmów, które decydują o sprawach życiowych, bo możliwości percepcyjne kierowcy mają przecież swoje ograniczenia, a na drodze potrzebne jest skupienie. Trzeba to dobrze wyważyć i o tym pamiętać. Są na to badania, których teraz oczywiście nie przytoczę, ale wiem, że są.

A.J.: Auto prowadzi Pan również w tym momencie.

M.O.: Tak, jadę! W tej chwili prowadzę samochód w warszawskich korkach i nie zgadnie pani, dokąd jadę! Otóż jadę wymienić opony na letnie. *(śmiech)*

A.J.: Wymienia Pan opony w warsztacie? Przecież swego czasu, jako młodziemczysko, przygotowywał się Pan do zawodu wulkanizatora?

M.O.: *(śmiech)* Jakie to miłe, że pani o tym wspomina! Tak, to zamierzchnia przeszłość. Dawno temu, najpierw jako licealista, a potem student, bywałem u mojej rodziny w Anglii. Mąż mojej ciotki prowadził w Blackpool, w północno-zachodniej Anglii, przydomowy warsztat wulkanizacyjny. Zatrzymywałem się w tamtym czasie u nich i dostawałem wikt i opierunek w zamian za pomoc w warsztacie. Faktycznie bardzo dużo się wtedy nauczyłem. Opanowałem takie czynności jak zdejmowanie kół, wymiana opon, łatanie, wyważanie. To było dawno temu. Teraz nie mam warsztatu.

A.J.: Wiedza na pewno jednak została i zakładam, że baczny okiem śledzi Pan, co robią z Pana samochodem fachowcy?

M.O.: Nie, to byłoby głupio! *(śmiech)* Głupio byłoby tak stać, przyglądać się i kontrolować. Trzeba jednak mieć zaufanie do osób, które zajmują się wymianą opon czy też do mechaników, kiedy jadę na przegląd. Nie robię takich rzeczy. Nie stoję, nie komentuję słowami: *A tutaj jeszcze jakby pan mógł wyważyć bardziej, tę prawą? Czy pan na pewno dobrze sprawdził ciśnienie?* *(śmiech)*

A.J.: Jeździ Pan Outbackiem. Czy to pierwszy Pana samochód naszej marki? Jak zaczęła się historia Pana związku z Subaru?

M.O.: Historia ta zaczęła się i dawno, i niedawno temu. Dla mnie to jednak kawał czasu. Pierwsze Subaru kupiłem w 2011 roku. To też był Outback, diesel. Teraz mam Outbacka w wersji benzynowej. Jest on naprawdę dobrze wyposażony. Jego poprzednikowi raczej bliżej było do wersji podstawowej, ale i tak byłem z niego bardzo zadowolony. Dlaczego? Otóż służył mi przez 11 lat i przejechałem nim grubo ponad 300 000 km. Potem przejął go mój syn i jeździł nim jeszcze jakieś 2 lata. Po tym czasie musiał sprzedać ten samochód, ale z tego co wiem, auto po pewnych retuszach dalej jeździ po polskich drogach. W każdym razie było to coś niebywałego. Najbardziej podobało mi się w nim po pierwsze to, że był duży, a ja lubię duże samochody. Po drugie, miał ogromny bagażnik. Jedno z drugim szło w parze. Po trzecie, był trochę podniesiony, miał większy prześwit. Co więcej, miał stały napęd na cztery koła i co jeszcze ważne – bardzo mało palił. I to właśnie rekompensowało mi kilka rzeczy, których nie było w tym samochodzie. O obecnym Outbacku, którego mam już od 4 lat, mógłbym powiedzieć to samo z jedną tylko różnicą – on mało nie pali. Nie pali, co prawda, strasznie dużo, ale nie tak mało jak tamten. Spalanie w poprzedniku, który był jednak samochodem dużym, było

naprawdę czymś niesamowitym: na poziomie 6 litrów w jeździe mieszanej. Obecny Outback ma natomiast wszystko, czego kierowca potrzebuje. Czujniki, kamerki z przodu i z tyłu, co w takim dużym samochodzie jest ważne, nawet jeśli jeżdżę od bardzo wielu lat. Czasami jest tak, że nie wyczuje się do końca, gdzie co jest dookoła. A więc te kamerki są potrzebne. Ten samochód ma naprawdę wiele funkcji, do których zdążyłem się już

przyzwyczaić i traktuję je teraz jak coś oczywistego.

A.J.: A co w tym aucie przydaje się do pracy?

M.O.: Na pewno zestaw, do którego można mówić. To bardzo ciekawe i przydatne rozwiązanie, którego można się nauczyć i którym warto się pobawić. Dzięki niemu można na przykład w razie czego zmienić kanał radiowy albo zrobić mniejszy nawiew bez używania

ruk. Nie mam, co prawda, możliwości bezpośredniego łączenia się z systemem przez mojego smartfona. Muszę łączyć się za pośrednictwem kabla. Nie stanowi to jednak problemu, a dzięki temu przy okazji ładuję baterię telefonu. Wszystko wyświetlane jest na wielkim ekranie. Głośniki i system dźwiękowy są świetne. Bardzo lubię słuchać muzyki w tym samochodzie. Staram się oczywiście nie słuchać jej za głośno, bo to niezdrowo. *(śmiech)*

A.J.: Co spowodowało, że lata temu zdecydował się Pan na markę Subaru?

M.O.: Lubię mieć auto, które nie jest oczywiste i nie jest produkowane masowo. Dzięki temu się wyróżnia i przez to właśnie jest dla mnie atrakcyjne. Wcześniej jeździłem różnymi samochodami, ale w przypadku Outbacka odpowiadała mi też specyfika tego pojazdu: był podwyższony, miał napęd na cztery koła. Zdarzyło mi się wcześniej



foto: Jan Cetera

○○●○○○○

jeździć samochodami z napędem na cztery koła, co decyduje o tym, że auto dobrze się prowadzi. Outback jest duży, a to z kolei sprawia, że jest bezpieczny. Wątek bezpieczeństwa jest bardzo istotny. Poza tym jest niezawodny, a ja dokładnie takiego potrzebuję, dlatego że bardzo dużo jeżdżę po Polsce. Kiedy przemieszczam się z miejsca do miejsca, to auto nie może mnie zawieść. Ono nie może mi nawalić, nagle się rozkręcić. Ja muszę być na godzinę X w takim i takim mieście, po prostu muszę tam dojechać. Niezawodność samochodu jest dla mnie superistotna.

A.J.: Czy wyruszając w dalsze trasy, również stawia Pan na samochód? Zakładam, że osoba z tak napiętym grafikem liczy każdą minutę?

M.O.: Wszystko zależy od tego, jaka to jest destynacja. Kiedy udaję się do hiszpańskiej Andaluzji czy do Aten, wybieram samolot. W podróż do Wiednia udaję się jednak samochodem. Wiele razy byłem w różnych miejscach w Europie samochodem i to właśnie między innymi Subaru, obecnym i poprzednim. Autem jeździłem na narty do Austrii czy Włoch. To jest kawał drogi, ale jak najbardziej stawiałem na samochód. Bardzo lubię takie podróże, dalsze trasy. Oczywiście trzeba robić przerwy, każdy kierowca na takich dystansach ma prawo być zmęczony. A propos zmęczenia, moje Subaru daje mi informację, kiedy zaczyna mi ono dokuczać. Ono generalnie o mnie dba i to jest ważne. Obserwuje mnie i kiedy, jego zdaniem, za mało patrzę na drogę, daje mi sygnały: *Może powinienes odpocząć? Może znaleźć miejsce na odpoczynek?* (śmiech) Albo: *Patrz na drogę!* Kiedy na przykład, prowadząc auto, rozmawiam z żoną i ona nagle słyszy takie Yyy... yyy, od razu mówi: *No znowu nie patrzysz na drogę!* A ja jej odpowiadam: *No dobra, dobra, daj mi chwilę. Chwila nieuwagi i od razu afera!* Subaru robi aferę!

No i bardzo dobrze, że robi aferę. Ten samochód uprzejmie, łaskawie, wymownie informuje mnie też, że oto: *Minęły dwie godziny od zapłonu.* Po prostu, ot taka krótka przypomina. On mi przypomina, że sam mam wyciągnąć odpowiednie wnioski. Supersprawa! Lata lecą. Zauważyłem, że częściej myślę o innym środku transportu. Czasami wybieram pociąg. Na przykład, kiedy pewnego razu odwiedzałem córkę w Berlinie. Inna sprawa, że tego potem żałowałem, bo pociąg był mocno opóźniony. (śmiech) Pociąg ma jednak swoje zalety. Lubię ten środek lokomocji. Coraz częściej, z biegiem lat, zdarza mi się pomyśleć: *A może jednak nie samochód?* Bo na przykład samolotem będzie jednak szybciej. No ale jak tu na narty polecieć samolotem? No gdzie? Z tymi nartami! Ja nigdy tego nie przerabiałem. Nie ukrywam też, że w związku z tym, że jestem człowiekiem ze znaną twarzą, lubię prywatność. Z tego względu, kiedy wsiadam do auta na moim parkingu podziemnym w Warszawie, wcześniej na spokojnie wkładam do niego bagaże, a następnie wysiadam na parkingu podziemnym jakiegoś hotelu gdzieś w Polsce, jest to dla mnie bardzo ważne. Mam prywatność.

A.J.: Kiedy rozmawialiśmy po raz pierwszy i wspominałam o sesji zdjęciowej dla „Plejad”, od razu zwrócił Pan uwagę na czystość swojego samochodu. Auto zadbane z zewnątrz czy w środku – co jest istotniejsze?

M.O.: Kurczę pióro! (śmiech) Powiem szczerze, że jedno i drugie. Niestety niekiedy bywa tak, że po prostu nie mam kiedy pojechać na myjnię. Boli mnie to. Nie lubię myjni automatycznych, wolę te ręczne, a tam trzeba się wcześniej umówić i jest to pewna komplikacja. Kiedy nie mogę tego zrobić, naprawdę cierpię. Idąc do samochodu, nie patrzę na niego, zamykam oczy,

Nie ukrywam też, że w związku z tym, że jestem człowiekiem ze znaną twarzą, lubię prywatność. Z tego względu, kiedy wsiadam do auta na moim parkingu podziemnym w Warszawie, wcześniej na spokojnie wkładam do niego bagaże, a następnie wysiadam na parkingu podziemnym jakiegoś hotelu gdzieś w Polsce, jest to dla mnie bardzo ważne. Mam prywatność.

zaciskam zęby, a ulga przychodzi dopiero wtedy, kiedy jest w końcu czysty. No a w środku... Czy możemy zmienić temat? (śmiech) Dla mnie jest to naprawdę bardzo ważne.

A.J.: Nie ma problemu, ale zostaniemy jeszcze przy samochodzie. Mówił Pan o prywatności. Zakładam, że zdarzały się jednak jakieś zabawne spotkania, sytuacje na drodze, w których nie dało się udawać, że nie jest Pan tym, kim jest. Może jakaś kontrola policji?

M.O.: Były, one się zdarzały. Chciałem powiedzieć, że się zdarzają, ale ostatnio jakoś rzadziej. Nie pamiętam, kiedy ostatni raz zatrzymała mnie policja. A to za sprawą tego, że bardzo starannie przykładam się do przestrzegania przepisów. Owszem, zdarzają się sytuacje związane z pouczeniem. Funkcjonariusze najczęściej reagują: *Panie Macieju, a to pan!?* *O! A może się pan tu wpisać? Dla mnie i dla kolegi. A może fotkę można zrobić?*

A.J.: Jakim kierowcą jest Maciej Orłoś? Czy równie zręcznie jak słowem, operuje Pan kierownicą?

M.O.: Podobno każdy prowadzący mówi o sobie, że jest świetnym kierowcą. Ja podchodzę do siebie z rezerwą, natomiast fakty mówią za siebie: zero punktów karnych na koncie i zero – odpukać, tfu tfu, w niemalowane – jakiegokolwiek zdarzenia drogowego. A przejechałem naprawdę dużo kilometrów. Nie powiem dokładnie ile, ale było to co najmniej milion, po Warszawie, Polsce, Europie, a nawet USA. Wydaje mi się zatem, że jako kierowca daję radę, choć trzeba do tego podchodzić z pokorą. Na przestrzeni lat zmieniłem się zresztą bardzo jako osoba prowadząca samochód. Kiedyś inaczej jeździło się po polskich drogach, a ja jako młody kierowca szarżowałem za bardzo. Myślę, że miałem wtedy dużo szczęścia, że nic mi się nie stało. Takie szarżowanie było wówczas powszechne, a nasze drogi były dawniej fatalne.

Trzeba było przejeżdżać dłuższe trasy po zwykłych drogach dwukierunkowych. Był tylko jeden pas w jedną stronę, drugi w drugą. To wyprzedzanie, ta nerwowość, to były straszne rzeczy! Cieszę się, że żyję. Teraz – jeśli chodzi o jeżdżenie po Polsce – mamy inną rzeczywistość.

A.J.: Wsiadźmy z samochodu i przejdźmy do pracy. W czerwcu tego roku „Teleexpress” obchodził swoje 40. urodziny.

M.O.: Tak. Mieliliśmy już koncert na Festiwalu w Opolu, który w dużym stopniu był poświęcony 40-leciu „Teleexpressu”. Do Opoli pojechaliśmy z Warszawy specjalnym pociągiem, a potem byłem jednym ze współprowadzących koncert SuperJedynek. 26 czerwca mieliśmy jubileuszowe wydanie programu, bo to wtedy dokładnie przypadała wspomniana rocznica. To właśnie 26 czerwca 1986 roku ukazał się pierwszy „Teleexpress”. W specjalnym wydaniu, które jest już za nami, znalazło się dużo materiałów – i tych archiwalnych, i tych specjalnie przygotowanych na tę okazję przez naszą redakcję. Prace nad nimi trwały dobrych kilka miesięcy.

A.J.: Pan do „Teleexpressu” dołączył 5 lat po premierze programu, w 1991 roku. Jak wspomina Pan swój debiut?

M.O.: (śmiech) Tak... to było też w czerwcu, kilkanaście dni przed piątą rocznicą „Teleexpressu”. Pamiętam, że kosztowało mnie to dużo emocji i stresu. Dla mnie było to coś zupełnie nowego. Mimo że „Teleexpress” nie był wtedy na żywo, bo na żywo było tylko ostatnie wejście, to i tak to bardzo przeżywałem. Przeżywałem wszystko, tym bardziej że rynek mediów był wtedy zupełnie inny. Kiedy o godzinie 17:00 rozpoczynał się „Teleexpress”, pustoszały ulice miast. W 1991 roku nie było jeszcze innych stacji telewizyjnych, nie mówiąc już o internecie, o którym nikt wtedy nawet



fot. Prywatne archiwum Macieja Orłosa

nie wspominał. „Teleexpress” był nieprawdopodobnie popularnym programem. Miałem świadomość, że będzie mnie oglądać kilkanaście milionów ludzi. Nie pamiętam badań oglądalności z tamtego czasu, bo te nie były wtedy tak oczywiste i dostępne jak teraz. Dlatego nie jestem teraz w stanie przytoczyć dokładnych liczb. Pamiętam jednak, że czerwona lampka w kamerze, która miała się ukazać, kiedy wejść na antenę, była dla mnie po prostu przerażająca! (śmiech) Wyobrażałem sobie, że kiedy w końcu się pojawi, będę sobie siedział w tym małym studiu, coś tam będę mówił,

a słuchało tego będzie kilkanaście milionów ludzi. Naprawdę było to dla mnie trudne. Ale w końcu się przyzwyczaiłem. (śmiech)

A.J.: Z perspektywy tylu lat pracy w „Teleexpressie”, jaką towarzyszącą mu sytuację wspomina Pan zawsze z uśmiechem?

M.O.: Zawsze z uśmiechem? Nie jestem pewien, czy wygrzebię z pamięci jakąś jedną sytuację, bo było ich bardzo dużo. Redakcja „Teleexpressu” zawsze była wyjątkowa, taka trochę oldschoolowa. Do pewnego stopnia tak zostało. Stanowiliśmy zgraną paczkę i to

○○○●○○○

przywołuje mój uśmiech. Miałem w „Teleexpressie” swoich nauczycieli, wydawców i kolegów. Czasami urządzaliśmy spotkania gdzieś poza redakcją. Zawsze było dużo żartów i poczucia humoru, ale jednocześnie też wiele pomysłów dotyczących samego programu. Było to coś wyjątkowego. Mówi się, że „Teleexpress” to świetna szkoła dla dziennikarzy, bo uczy precyzji, dyscypliny, krótkiej formy. Jak się ktoś nauczy tej krótkiej formy i precyzji w pisaniu, w formułowaniu myśli i informacji, na którą ma, założmy, 25 sekund, albo i mniej, to potem będzie mu ze wszystkim łatwiej.

A.J.: W programie na żywo zawsze może pójść coś nie tak. Jakie jest Pana zdanie – czy nad wpadkami lepiej przechodzić do porządku i po prostu kontynuować wypowiedź, czy lepiej starać się wybrnąć z kłopotliwej sytuacji, poprawiając wypowiedź? A może obrócić wszystko w żart?

M.O.: To zależy od tego, jak głębokie są te wpadki. Trzeba umieć wyczuć, czy warto się poprawić, czy też nie... A jest na to niedużo czasu. Jeśli chodzi o przejęzyczenia, to drobna sprawa. Myślę, że widzom one nie przeszkadzają. Byleby nie było ich za dużo i byleby nie były zbyt słyszalne. Tego typu wpadkami bym się nie przejmował. Gorzej, jak w programie dzieje się coś, co miało wyglądać zupełnie inaczej. Na przykład, kiedy zapowiadam jakiś materiał, a wchodzi inny. Wtedy to nie jest już tylko moja decyzja, co z tym zrobić, bo mnie nie ma na antenie, a ten materiał już wszedł. Wówczas jest to decyzja wydawcy, który powinien powiedzieć mi coś do ucha i w takim przypadku postępuję zgodnie z jego instrukcjami. Na przykład wracamy do studia i mówię: *Przepraszamy Państwa. Oczywiście nastąpiła pomyłka. Chochlik zdarza się w telewizji na żywo. A zatem jeszcze raz, mówimy o...* No i oby wtedy już wszedł właściwy materiał! Czy



można obrócić wpadkę w żart? Oczywiście, można próbować żartem, lekko, bez robienia dramatu. Wszyscy jesteśmy tylko ludźmi, a maszyny też nie są nieomyłne. W programach na żywo takie sytuacje po prostu się zdarzają. Uważam, że w „Teleexpressie” i „Teleexpressie Extra” jest tego bardzo mało. Pamiętam jednak wyjątkowo niefortunną sytuację, w której coś ewidentnie poszło nie tak, coś się pomieszało z kasetami. Były to inne czasy, chyba 2005 rok. Stało się to w każdym razie w dniu zamachów terrorystycznych w Londynie. Nie

fot. Prywatne archiwum Macieja Orłosa

był to dobry moment na żarty i mrużenie okiem. A akurat przy tym temacie coś nam się zapętlilo. Byłem zdezorientowany. Mniejsza z tym, co się dokładnie podziało, była to jakaś drobnostka, która spowodowała całą lawinę problemów i nikt nie mógł się połączyć, o co właściwie chodzi. Nikt nie mógł zrozumieć, dlaczego na antenę nie wchodzi to, co miało wejść. Wszyscy walczyliśmy przez dobre dwie minuty, żeby w końcu wyprostować tę sytuację. Absolutnie nie było tam wtedy miejsca na żarty, bo temat był bardzo poważny.

A.J.: Odgrywa Pan wiele różnych ról. Jest Pan dziennikarzem, prezenterem, aktorem, trenerem-szkoleniowcem, autorem książek i poradników, konferansjerem, youtuberem, twarzą UNICEF-u. Jest Pan kojarzony w wieloma inicjatywami. Która z ról jest Panu najbliższa, z której jest Pan najbardziej dumny?

M.O.: To strasznie trudne pytanie. To tak, jakby pani zapytała: *Które swoje dziecko kocha Pan najbardziej?* Trochę się tak nie da! *(Śmiech)* Poza tym przez te wszystkie lata swojej działalności zawodowej przyzwyczaiłem się już do tej różnorodności zadań. Lubię dywersyfikację. To, co mi najbardziej w tym wszystkim odpowiada, z czym jestem zżyty i co powoduje, że nie wypalam się zawodowo, to jest właśnie to, że zajmuję się nie tyle różnymi zawodami, co pracuję w różnych miejscach i robię trochę różne rzeczy. W Telewizji Polskiej to też nie jest tylko „Teleexpress”. Prawie zawsze coś jeszcze było oprócz niego. Teraz jest program „Daję słowo”, ale przed laty były różne projekty i to bardzo mi odpowiadało. Lubię też swoje działania szkoleniowe, ponieważ lubię przekazywać wiedzę. Wydaje mi się, że wiem, jak to robić i w związku z tym sprawia mi to satysfakcję. Poza tym jest to dla mnie urozmaicenie. Dzięki temu, że jestem w różnych miejscach, wymieniam te swoje zajęcia, mam bardzo urozmaicone życie i to mnie cieszy. Czasami miałem, co prawda, takie przebliski, że jest tego za dużo. A, jak to się mówi, co za dużo, to niezdrowo. Wpadłem jednak w rytm działania na różnych polach i nie byłoby mi teraz łatwo to zmienić. Z ilością działań trzeba jednak uważać, bo doba ma przecież tylko 24 godziny. Do tego dochodzą również zobowiązania rodzinne. Wracając jednak do pytania, z perspektywy świata zewnętrznego jestem najbardziej panem z „Teleexpressu” i to jest oczywiste. Tak najczęściej ludzie mnie identyfikują i trudno się temu dziwić. Moja perspektywa

jest nieco inna, a to, że akurat tak jestem postrzegany, jest dla mnie naturalne przy takim zasięgu tego programu przez tyle lat. Muszę jednak powiedzieć, że po tym, kiedy przez 7 lat z hakiem nie było mnie w Telewizji Polskiej i kiedy założyłem kanał na YouTube, a on zaczął się rozkręcać, podchodzili do mnie młodzi ludzie i mówili tylko o nim, a nie o telewizji! To było ciekawe i niezwykle satysfakcjonujące! Podobnie teraz dzieje się z naszym podcastem „W związku”. Coraz częściej zgłaszają się do nas osoby, które być może w ogóle nie oglądają już telewizji, ale słuchają właśnie naszego podcastu i do niego się odnoszą. Mówią, że to fajny projekt, że chętnie go słuchają.

A.J.: Kto był jego pomysłodawcą – Pan czy żona?

M.O.: Powiedzmy sobie jasno – żona. Szczercze mówiąc, na początku nie byłem do tego pomysłu do końca przekonany. Myślałem, że to może nie dla mnie, w ogóle nie dla mężczyzny. Nie dla mężczyzny w moim wieku, z mojego pokolenia. Żeby rozmawiać o takich kwestiach jak uczucia, relacje, związki, miłość? No błagam! Żeby facet gadał o takich rzeczach!? Było to myślenie bardzo stereotypowe i ja się w nie wtedy wpisałem. Teraz wiem, że dobrze zrobiliśmy, idąc jednak w tym kierunku. Najwyraźniej ten projekt i tematy w nim poruszane są bardzo ludziom potrzebne. To widać, słysząc i czując po ich reakcjach, po zasięgach. Według statystyk mniej więcej 70–80 procent naszych słuchaczy to kobiety. Natomiast pierwiastek męski w studiu jest niesamowicie ważny po to, aby zachować równowagę i nie przedstawiać wszystkiego tylko z perspektywy kobiet. Istotne jest, aby był męski głos, zadający pytania właśnie z perspektywy mężczyzny.

A.J.: Podcast cieszy się ogromną popularnością, a przed chwilą wydali Państwo również książkę

To, co mi najbardziej w tym wszystkim odpowiada, z czym jestem zżyty i co powoduje, że nie wypalam się zawodowo, to jest właśnie to, że zajmuję się nie tyle różnymi zawodami, co pracuję w różnych miejscach i robię trochę różne rzeczy.

o tym samym tytule. To forma jego przedłużenia? Czy adresowana jest tylko do par? Co w niej znajdziemy?

M.O.: Znajdziemy w niej przede wszystkim głosy ekspertów, z którymi rozmawialiśmy w naszym podcaście. Wypowiadają się na tematy związane z byciem w związku, z byciem w relacjach. Książka podzielona jest na rozdziały, a każdy z nich dotyczy innego wątku. Może to być na przykład zdrada, zazdrość, seks, pieniądze, męskość, wychodzenie ze związku. Czytelnik – czy to będzie para, czy jedna osoba z pary, czy osoba samotna – znajdzie tam coś dla siebie, coś, co akurat jest dla niego ważne, z czym się mierzy. Oczywiście my nie zastąpimy terapii par, żeby to było jasne. Jeżeli jednak spowodujemy, że po lekturze jednego z naszych rozdziałów, na przykład tego poświęconego komunikacji, jakaś para stwierdzi: *O kurczę, oni mówią, że jak się coś takiego dzieje jak u nas, to trzeba wtedy pogadać. Ale my chyba nie potrafimy pogadać? Może zatem poszlibyśmy na jakąś terapię par, żeby podreperować nasz związek, żeby sprawdzić, gdzie my właściwie jesteśmy?*, to będzie nas to naprawdę radowało. Pamiętam, że kiedy nie było jeszcze książki, pewnego razu podszedł do mnie człowiek, który nas oglądał. Powiedział, że naprawdę cieszy się, że robimy ten podcast, bo on słucha go razem z żoną, gdyż zadajemy w nim ekspertom takie pytania, które on chętnie sam by zadał, ale się wstydzi. Wtedy pomyślałem: *To mi się podoba!* Na tym przecież polega sens robienia czegoś takiego. Można komuś pomóc. Dlatego w podtytule książki widnieje dopisek: *Pomogli setkom par*. Kiedyś na moim szkoleniu jeden z uczestników powiedział, i to wstając, wobec wszystkich: *Bardzo chciałbym podziękować panu Maćkowi i jego żonie, ponieważ oni uratowali moje małżeństwo*. To było mocne. To naprawdę daje satysfakcję. Prawie każdy jest w związku, był w zwią-

○○○○●○○

ku albo w nim będzie. I w związku z tym (*śmiech*) mogę powiedzieć, że to jest poradnik dla wszystkich, którzy po prostu chcą być w dobrym związku. W tej książce wypowiada się 26 ekspertów, którzy w różnych aspektach mówią nam, jak mierzyć się ze wszelkimi wyzwaniem. Szukając analogii ze światem motoryzacji, jest to trochę taki manual. Mam książkę samochodu, któremu coś dolega. Zanim pojadę do mechanika, przejrzę tę instrukcję, bo może jest to coś, z czym będę mógł sobie sam poradzić. Albo... utwierdzię się w przekonaniu, że jednak potrzeba tu fachowca. Nasza książka to taki manual dla związków – co zrobić, jak coś nie działa. Jeszcze nawet nie rozmawiałem o tym z moją żoną/moim mężem, ale najpierw chcę sprawdzić, co o tym mówią eksperci. Szukam podpowiedzi w książce, znajduję, chcę to podsunąć do przeczytania partnerowi, może potem pogadamy i coś z tego wyniknie.

A.J.: Ostatnio jesteśmy pod dużym wrażeniem programu „Daję słowo”. Czy pracując nad jego koncepcją, sugerował się Pan jakimiś zachodnimi produkcjami o podobnym formacie?

M.O.: Nie. I powiem uczciwie, że to nie ja wpadłem na pomysł tego programu, tylko stacja. Kiedy wróciłem do telewizji na samym początku 2024 roku, zrodził się temat, żeby zrobić jakiś talk-show. Pojawiła się wtedy sugestia, która jest bardzo spójna z tym, czym zajmuje się telewizja publiczna, żeby stworzyć taką rozrywkę, która ma sens. Chodziło u uhonorowanie ludzi zasłużonych dla polskiej kultury, ale w oprawie prawie rozrywkowej. Na tym właśnie powinien polegać każdy dobry program telewizyjny. Ja oczywiście powiedziałem wtedy, że to supersprawa i bardzo chętnie na to przystałem. Słusznie wydawało mi się, że to jest projekt, w którym będę czuł się dobrze i który pasuje do Telewizji Polskiej, telewizji publicznej. No bo kto ma

robić tego typu programy, jeśli nie Telewizja Polska? Programy, które coś wnoszą, mają jakąś wartość dodaną i pewien ważny przekaz. W tym przypadku osoby zasłużone dla kultury pokazujemy trochę od kulis, od strony rodzinnej. Okazało się, że to działa. Widzowie to zaakceptowali i docenili. Często dostaję sygnały typu: *Właśnie takich programów potrzebujemy!* Kiedy pojawił się pierwszy odcinek, z Ireną Santor w roli naszej bohaterki, od razu mieliśmy potwierdzenie: *No nareszcie ktoś zrobił taki program!*

A.J.: Strzał w dziesiątkę.

M.O.: Nie bójmy się tego określenia. Tak można powiedzieć. Strzał w dziesiątkę. (*śmiech*) To jest naprawdę bardzo dobry i, co trzeba podkreślić, bardzo wymagający program. Trzeba go dobrze przygotować, dobrze utkać, starannie wybrać materiał. Nasze nagrania trwają 2,5–3 godziny, a zmontowany z tego program trwa tylko 45 minut. Na tym polega cała sztuka – pokazać to, co najlepsze. Można powiedzieć, że te 45 minut to i dużo, i mało. Jeśli jednak mamy Irenę Santor w roli głównej, to o jej karierze i życiu można by mówić naprawdę dużo dłużej. Niestety takimi prawami rządzi się telewizja i taka jest ta formuła. 45 minut to i tak jest sporo. Wybór materiału jest wymagający, przy programie pracuje sztab ludzi. Mamy 9 kamer w studiu. Oprawa rozrywkowa, atrakcyjna dotyczy właśnie tego, co się tam dzieje. Mamy publiczność, która też wnosi coś do programu, aktywnie w nim uczestniczy, tworzy atmosferę. To jest bardzo ważne. Mamy naszą czteroosobową kapelę muzyczną, która też bardzo dużo wnosi: uzupełnia, podkreśla, podbija, zaczyna, akompaniuje, wykańcza i tak dalej. Jest świetna! Mamy znakomitego realizatora telewizyjnego, Jacka Dybowskiego, który wie, jak to wszystko robić. Mamy Agnieszkę Żmijewską, która to reżyseruje, i Pawła Kalisza, który pisze scenariusze. Samo napisanie scenariusza,

Kiedy wróciłem do telewizji na samym początku 2024 roku, zrodził się temat, żeby zrobić jakiś talk-show. Pojawiła się wtedy sugestia, która jest bardzo spójna z tym, czym zajmuje się telewizja publiczna, żeby stworzyć taką rozrywkę, która ma sens. Chodziło u uhonorowanie ludzi zasłużonych dla polskiej kultury, ale w oprawie prawie rozrywkowej.

który później ulega różnym zmianom i poprawkom, to jest ogromna robota! Naprawdę go podziwiam.

A.J.: Czy przy wyborze gościa głównego kierują się Państwo jakimś kluczem?

M.O.: Chcemy mieć najbardziej zasłużone osoby dla polskiej kultury, w takich dziedzinach jak teatr, kino czy muzyka. To nasi główni bohaterowie i powiedzmy – dwa nurty. Czasami zdarzają się odstępstwa. Na przykład ostatnio nagraliśmy program, gdzie bohaterem jest Robert Górski, wybitny twórca kabaretowy. Początkowo przede wszystkim chodziło o osoby z pokolenia moich rodziców lub trochę młodsze, czyli te, które mają wielki dorobek i naprawdę warto im się przyjrzeć. Taka jest idea, choć ona nie dotyczy tylko osób z tego pokolenia. Zdarzają się również osoby młodsze, w moim wieku, lub nawet jeszcze młodsze. To je chcemy honorować. Zderzamy się jednak potem z rzeczywistością, często pojawia się kłopot z tym, żeby dobrać terminy. A zatem wkraczają zupełnie prozaiczne sprawy, życiowe, ale jakże istotne. To naprawdę wielkie wyzwanie, żeby zgrać terminy osób, które mają być bohaterami programu, terminy ekipy, terminy studia, w którym nagrywamy, a które jest poza Telewizją, na warszawskiej Pradze, i do tego jeszcze mój kalendarz. A zatem musimy kierować się wypadkową tych wszystkich grafików. Kiedy zgłaszamy się do osób, które są w tej chwili na szczycie, na przykład do aktorek czy aktorów, którzy bardzo dużo grają w filmach, często pojawia się kłopot. Ponieważ są na szczycie, to bez przerwy są zajęte. Dlatego, owszem, staramy się trzymać idei, żeby naszymi gośćmi były osoby, którym warto poświęcić uwagę i czas, ale jednocześnie nie zawsze jest tak, że udaje nam się spełnić nasze marzenia. To nie jest takie proste.



Fot. Prywatne archiwum Macieja Orłosa

○○○○○●○

A.J.: Czy skompletowanie pozostałych gości, czyli członków rodzin, przyjaciół bohatera głównego, jest równie trudne? Czy zdarzają się odmowy?

M.O.: Nie zawsze jest jak w bajce. Od początku programu zapraszałyśmy osoby, które były gośćmi głównego bohatera czy bohaterki. I te osoby pojawiały się w studiu. Aczkolwiek zdarzało się też tak, że nawet członkowie rodzin z różnych powodów nie chcieli uczestniczyć w programie. Czasami nie chcemy w te powody wnikać. Może faktycznie są to jakieś rodzinne sprawy, które to uniemożliwiają. Innym razem po prostu wolą się nie pojawiać, bo nie czułyby się z tym dobrze. Więc, podobnie jak z bohaterami, nie zawsze możemy spełnić nasze marzenia dotyczące gości. W każdym razie do studia przychodzą wspaniali ludzie. I generalnie muszę powiedzieć, że dla mnie ten program jest wielką przygodą. Poznaję naszych wielkich artystów od innej strony. Zżywam się z nimi w tym programie. Wszyscy są zadowoleni i dziękują całej naszej ekipie. Andrzej Seweryn był bardzo wzruszony, bo zapewniliśmy mu specjalistę od badania korzeni rodzinnych. Ten w trzy tygodnie przygotował dla niego drzewo genealogiczne i w programie bardzo dużo powiedział mu o jego przodkach, o sprawach, o których w ogóle nie wiedział. Ten program daje wielką satysfakcję. To dotyczy też gości, którzy się w nim pojawiają. Dzięki niemu poznałem sporo osób, których wcześniej nie znałem. Przychodzą do nas naprawdę wspaniali ludzie, którzy sami mogliby być głównymi bohaterami i może kiedyś rzeczywiście nimi będą. Bardzo dużo wnoszą do tego programu i są jego fantastycznym uzupełnieniem. Na przykład Janusz Zaorski, który już kilka razy był gościem kogoś z naszych bohaterów, za każdym razem świetnie mówił i był rewelacyjnie przygotowany. Była też Maja Komorowska.



foto: Jan Cetera

Przyszła do programu o Andrzeju Sewerynie. Jak ona to przeżywała, jak się przygotowała! Obserwowanie tych wielkich, wspaniałych ludzi jest po prostu wzruszające. Śmiało mogę powiedzieć, że Kocham wszystkich bohaterów mojego programu.

A.J.: Ile czasu upływa od momentu umówienia bohatera danego odcinka do końca montażu?

M.O.: Niektórzy goście są umawiani z dużym wyprzedzeniem. Po prostu nie ma innej możliwości – żeby ich mieć, musimy ich dużo wcześniej umówić. Inni wchodzą do programu rzutem na taśmę. Ktoś długo nie mógł się zgodzić, my w pewnym momencie nie mamy bohatera, mamy jeden slot wolny i nagle ciach – ten ktoś się zgadza. W każdym razie w najdłuższym wariacie od umówienia do końca montażu mogą upłynąć nawet trzy miesiące, natomiast w sytuacjach, kiedy wykuło się to w ostatniej chwili, zajmuje to parę tygodni. Dla produkcji jest to duży wysiłek, bo zaplanowane są emisje. Bywa i tak, że nagrany odcinek jest natychmiast zgrywany, przekazywany do montażu, przez następnych kilka dni jest montowany i w kolejną niedzielę idzie już do emisji. Po drodze jest jeszcze kolaudacja, zatwierdzenie i tak dalej.

A.J.: W „Daję słowo” spotyka się Pan z określonym gronem gości, w „Teleexpressie” jest tylko Pan i kamera. Ma Pan również olbrzymie doświadczenie w wystąpieniach na scenie przed szeroką publicznością. Którą formę lubi Pan najbardziej?

M.O.: Tutaj również lubię urozmaicenie. Lubię wszystkie formy, a najbardziej lubię to, że nie robię jednej rzeczy, a różne, że to się zmienia. Bardzo to sobie cenię. Tak już sobie ułożyłem życie i jestem do tego przyzwyczajony. Dla mnie byłoby nieciekawie, gdyby nagle się okazało, że muszę robić tylko

jedno. Dzisiaj prowadzę szkolenie, następnego dnia mam nagranie do „Daję słowo”, które jest dla mnie zawodowym wyzwaniem, bo jest to specyficzny talk-show, potem prowadzę event biznesowy na jakiejś konferencji, a zatem mierzę się znowu z inną formułą, a potem jestem w studiu „Teleexpressu”. I to wszystko mi się podoba! Wszędzie czuję się dobrze. Chociaż, gdybym miał tak wskazać, gdzie czuję się najbardziej u siebie, to powiedziałbym, że w „Teleexpressie”. *(śmiech)* To robię najdłużej i najbardziej jestem zżyty właśnie z tą formułą. Prowadzenie „Teleexpressu” mam chyba we krwi. Tu nie ma publiczności, jest studio, świadomość, że ludzie mnie oglądają i troszeczkę adrenaliny. I bardzo dobrze, że ona jest. „Teleexpress” jest taką moją bazą.

A.J.: Czy lekki stres nadal Panu towarzyszy?

M.O.: Żeby nie myśleć o stresie, trzeba pomyśleć sobie, że to nie jest stres, tylko to są emocje. Emocje, które są bardzo potrzebne, bo one dają mobilizację, błysk w oku. One są wsparciem i bardzo dobrze, że są. Najgorsza rzecz, jaka mogłaby się zdarzyć w moim życiu – i myślę, że to samo może powiedzieć każdy aktor czy koncertujący muzyk – to gdybym powiedział, że nic nie czuję, wychodząc do ludzi na taką czy inną scenę. Jeśli ktoś odważy tylko tę robotę, żeby pójść szybciej do domu, to powiedzieć wypalenie zawodowe, to jak nic nie powiedzieć. A zatem bardzo dobrze, że te emocje są, natomiast jest to bardzo dalekie od tego, co ludzie nazywają tremą. Ja się nie tremuję, nie boję się. Gdybym się bał, to nie mógłbym uprawiać tego zawodu. Od bardzo dawna wiem, że moim zadaniem jako profesjonalisty jest to, żeby być tak przygotowanym i tak dobrze się czuć, żeby mieć w sobie te emocje, ale wspierające. I tak się dzieje.

A.J.: A czy kiedykolwiek pojawiła się u Pana myśl, że jednak popularność męczy?

Żeby nie myśleć o stresie, trzeba pomyśleć sobie, że to nie jest stres, tylko to są emocje. Emocje, które są bardzo potrzebne, bo one dają mobilizację, błysk w oku. One są wsparciem i bardzo dobrze, że są.

M.O.: Ona się czasami pojawia w sytuacjach, kiedy na chwilę zapominam, że jestem popularny. *(śmiech)* Na przykład jestem gdzieś za granicą i jakby nieświadomy tego, że za granicą przecież też można mnie rozpoznać, zachowuję się całkiem prywatnie. A tu nagle ktoś podchodzi i mówi: *Panie Maćku....* I wtedy przypominam sobie: *Hmmm. No tak, dobrze, tutaj też mnie rozpoznali.* No i co w związku z tym? Ano nic w związku z tym. Z tym można żyć. Dalej jest to miłe, dalej jest to przyjemne i satysfakcjonujące. Zupełnie serio i otwarcie mówię, że jest to dla mnie taki paperek lakmusowy, pokazujący, że to, co robię, ma sens. Nie mogę się obrażać na ludzi, że chcą ze mną zrobić zdjęcie, albo tak czy inaczej na mnie reagują, zwłaszcza że to są zawsze miłe reakcje. To są moi odbiorcy, moi widzowie, w pewnym sensie moi klienci. Wybrałem zawód, który łączy się z takimi sytuacjami, i koniec kropka.

A.J.: Kiedy już znajduje Pan czas na prywatność, jak lubi Pan go spędzać?

M.O.: Lubię jeździć samochodem. Lubię wyjeżdżać z Warszawy i jeździć gdzieś w Polskę. Lubię te podróże, bo to taka chwila na oddech, na wyrwanie się z tej warszawskiej rzeczywistości. Nie chodzi o to, że nie lubię Warszawy. Jestem Warszawiakiem, to moje miasto. Już sama jazda samochodem na ogół mnie uspokaja. Tak jak wcześniej mówiłem, nadrabiam wtedy zaległości, słucham podcastów, czasami audiobooków, załatwiam zaległe telefony, słucham muzyki. Na szczęście to lubię. Przy mojej pracy, która wymaga wyjazdów w Polskę, byłoby fatalnie, gdybym nie lubił jeżdżenia samochodem. Poza tym lubię się ruszać i uprawiać sporty. Grywam w tenisa, niestety nieregularnie. W ostatnich czasach robię to najczęściej z moimi synami. Jeszcze parę lat temu powiedziałbym, że wybieram też narty.

○○○○○○●

Teraz chyba je już jednak zupełnie odstawilem, bo się boję. *(Śmiech)* Jeżdżę od bardzo dawna i nigdy nie przydarzyło mi się nic złego. W zeszłym roku kontuzję na nartach złapała jednak moja żona. Byliśmy wtedy razem w Austrii. Naocznie przekonałem się, co może oznaczać jakaś niefortunna chwila na stoku i jak może przełożyć się na miesiące praktycznie wyjęte z życiorysu. Przy mojej pracy muszę bardzo uważać, bo takie przerwy nie wchodzą w grę. Przechodząc do innej dyscypliny, ostatnio był mecz charytatywny w Płocku, TVP kontra aktorzy. Byłem w składzie TVP, ale od razu zaznaczyłem, że ja wchodzę na boisko symbolicznie, na kilka minut, tylko po to, żeby się pokazać. Piłka nożna to sport kontaktowy, kontuzyjny i tu naprawdę trzeba uważać. Chodzimy za to z Pauliną na siłownię. Ta siłownia jest w moim życiu od paru lat, wcześniej nawet bym o niej nie pomyślał. Teraz nawet to lubię. Dlaczego? Dlatego, że wiem, że jest to zdrowe i dobrze mi to robi na kręgosłup. Zanim zacząłem chodzić na siłownię, dokuczały mi problemy z kręgosłupem. Zauważyłem, że ta aktywność mnie przed nimi chroni. Stąd czerpię motywację do ćwiczeń.

A.J.: Jakie jest Pana marzenie, jeśli chodzi o pracę? Jaką rolę chciałby nas Pan jeszcze zaskoczyć?

M.O.: No cóż, mam takie rzeczy, które chodzą za mną od lat. Na przykład chciałbym napisać sztukę teatralną. Oczywiście mam pomysły, ale ciągle brakuje mi czasu, żeby je rozwinąć. Chętnie bym siebie widział w roli autora sztuki, która byłaby grywana w Polsce. Teatr jest takim miejscem, które ludzie lubią, a widowni nie brakuje. Życzyłbym sobie, aby móc kiedyś to zrobić. Parę razy podejmowałem już próby w tym kierunku, ale kończyły się tym, że traciłem zapał, albo stwierdzałem, że coś mi się nie klei i zostawiałem to. Teraz mam kolejny pomysł, żeby się do tego przyłożyć.

Poza tym chętnie zrobiłbym program o Europie. Jestem Europejczykiem i uważam, że Europa jest przez nas niedoceniana, niedowartościowana. Abstrahując od podziałów politycznych, lubimy na nią psioczyć, zapominając, że żyjemy w najlepszym miejscu na ziemi. Zapominamy, jak wspaniała jest Europa. Ja właściwie mógłbym poza nią nie wyjeżdżać, jest tu tyle miejsc do zobaczenia, do zwiedzenia i odkrycia. Gdybym kiedyś dostał jakiś nieograniczony budżet i ktoś by mi powiedział: *Słuchaj, masz taki budżet, zrób z tym, co chcesz, a my to będziemy emitować*, to od razu odpowiedziałbym, że w takim razie jadę w Europę. Najważniejsze to mieć dobry pomysł, a jestem przekonany, że pomysłów na pewno by mi nie zabrakło. Programy o Polsce już robiłem, i to parę razy, więc może teraz czas na Europę? Zwłaszcza w czasach, kiedy pobrzmiwają takie nefajne narracje dotyczące wyjścia Polski z Unii Europejskiej i w sytuacji, kiedy tyle osób tę Unię krytykuje, zapominając, ile my jej zawdzięczamy i że w niej jest nasze miejsce.

A.J.: Życzę, aby to marzenie udało się Panu zrealizować. A czego możemy Panu życzyć w życiu prywatnym?

M.O.: Jest sporo rzeczy, z których jestem zadowolony, jeśli chodzi o moje życie prywatne. Ale czego można mi życzyć? Żebym jak najszybciej wraz z żoną mógł się przeprowadzić do naszego nowego mieszkania, które kupiliśmy stosunkowo niedawno. Te przenosiny trwają i jeszcze trochę potrwać. To jest takie never-ending story. To bardzo prozaiczne, ale bardzo dobre i konkretne życzenie – żeby wreszcie można było tam zamieszkać. Można mieć takie marzenie?

A.J.: Ależ oczywiście. Trzymam zatem kciuki za szybką przeprowadzkę i dziękuję, że poświęcił nam Pan tyle czasu pomimo tak napiętego kalendarza.

M.O.: Dziękuję bardzo za rozmowę.



fot. Jan Cetera

● ○ ○

PIERWSZY W SZKOCJI

Subaru Leszka przejechało całą Europę – i to nie raz. Po drodze robiło furorę w Wielkiej Brytanii i zwróciło uwagę nadgorliwego, niemieckiego policjanta. To nie koniec przygód, jakie szczęśliwy pierwszy właściciel miał z tym autem przez 27 lat. Historia białego kombi na czarnych tablicach trwa!

Czarne tablice rejestracyjne były w Polsce wydawane do 1 maja 2000 roku. Spotkanie dziś auta, które wciąż je ma, to prawdziwa rzadkość, zwłaszcza po niedawnej zmianie przepisów,

w myśl której po zakupie samochodu takich rejestracji zostawić sobie nie można, nawet jeśli mieszka się w tym samym mieście. Gdy spotkamy auto „na czarnych”, zazwyczaj oznacza to, że patrzmy na takie,

które wciąż pozostaje w rękach pierwszego właściciela. Subaru oczywiście też się zdarzają (na łamach „Plejad” prezentowaliśmy np. będące w Polsce od wczesnych lat 90. XT), ale nie jest ich wiele.

To nigdy nie były samochody widoczne na każdym rogu ulicy – co przecież dodaje im uroku i sprawia, że właściciele tych aut tworzą zwartą, świetną społeczność. Ponad ćwierć wieku temu były na polskich drogach jeszcze rzadszym widokiem. Dlatego egzemplarz z dawnym wzorem rejestracji wzbudzał zainteresowanie i wtedy, i teraz. Widząc taki samochód, możemy być pewni, że właściciel ma w zanadrzu mnóstwo związanych z nim ciekawych historii. Tak jest w tym przypadku!

Leszek, właściciel białego Legacy trzeciej generacji, za sprawą pracy mieszkał w wielu różnych miejscach – między innymi w Szkocji, gdzie pełnił funkcję konsula generalnego RP. To ojczyzna Colina McRae, który w połowie lat 90. nierozwrotnie kojarzył się z Subaru. Był tam – i jest nadal – postacią kultową, co wpłynęło na to, że bohater tego artykułu zaczął interesować się marką z Plejadami w logo. Po raz pierwszy zetknął się z jej produktami, gdy jego kolega kupił sobie bordowe Legacy II z napędem na przód. Późniejsza

przejażdżka – już w Szkocji – takim samym autem należącym do przyjaciół, ale już w wersji z napędem na cztery koła, zrobiła swoje. Leszek zaczął myśleć o podobnym samochodzie w swoim garażu. Swoje trzy grosze dołożyły też pochlebne opinie brytyjskich dziennikarzy, a także kanadyjskie badania dotyczące bezpieczeństwa, w których Legacy brylowało. Skoro Leszek potrzebował dużego, wygodnego kombi, wybór mógł być tylko jeden. W tamtych czasach trudno było o lepszy – również na polskie drogi.



○ ● ○

Dwójka dzieci, częste podróże po Polsce i Europie – potrzebny był duży bagażnik. No i oczywiście napęd AWD – na przełomie stuleci wiele dróg w Polsce, nawet szybkiego ruchu, miało koleiny. Przy padającym śniegu czy mocnym deszczu Legacy zapewniało bezpieczną jazdę – wyjaśnia.

Decyzja zapadła i zbliżał się czas powrotu bohatera naszego artykułu do Polski. Kupno samochodu w szkockim salonie oznaczałoby jednak najpewniej obecność kierowcy po „niewłaściwej” stronie. Trzeba było podejść do tematu inaczej. Z odpowiednim wyprzedzeniem wysłałem zapytanie do kilku dealerów marki w Europie. Najatrakcyjniejszą ofertę otrzymałem od dealera z Wiednia i właśnie u niego zdecydowałem się zamówić samochód. Poza tym do-

wiedziałem się, że właśnie w Austrii będzie już oferowana nowa wersja, czyli Legacy III – opowiada Leszek.

Trzecia generacja Subaru klasy średniej weszła na rynek w 1998 roku i właśnie z tego rocznika pochodzi biały egzemplarz widoczny na zdjęciach. Była większa, praktyczniejsza i bardziej komfortowa od poprzednika, ale miała jego najważniejsze zalety, z doskonałym prowadzeniem i napędem AWD na czele. Zachowała stylistykę poprzedniego modelu, ale wizualnie została bardziej dostosowana do gustów europejskich i amerykańskich nabywców – dodaje bohater artykułu.

Wybrałem wersję z silnikiem 2.0 o mocy 125 KM, ręczną skrzynią biegów, klimatyzacją i pakietem zimowym. Warto przypomnieć, że w końcu



fot. Prywatne archiwum Leszka



przy odbiorze okazało się, że o ile samochód ma na pokładzie sporo gadżetów, to radia akurat brakuje.

Dwa tygodnie później, przez całą Europę, ruszyłem w drogę do Edynburga. Wtedy jeszcze taką trasę (ponad 2250 km) byłem w stanie pokonać w 2 dni – i tak zrobiłem, z noclegiem w Lille – słyszymy. Po dotarciu na Wyspy Leszek mógł poczuć się jak gwiazda rocka. Dlaczego? Białe kombi wzbudzało wielkie zainteresowanie. Był to pierwszy egzemplarz Legacy III zarejestrowany w Wielkiej Brytanii. Zresztą w Polsce, Niemczech i pozostałych krajach również ludzie się za nim oglądali. Prawdopodobnie w ogóle moje auto pochodzi z pierwszej dostawy modelu III do Europy – mówi właściciel.

Od tego czasu białe kombi pokonało ponad 438 000 km. Czy to dużo? Dla Subaru – niekoniecznie. Ważniejsze, że każdy z tych kilometrów dał Leszkowi i jego rodzinie masę radości.

Od samego początku tym autem świetnie mi się jeździło. Przez te wszystkie lata miałem też drugi samochód – służbowy lub prywatny – ale w żadnym nie czułem się tak dobrze, jak w Legasiu. Jakby był dla mnie stworzony. Odpowiednio zestrojone zawieszenie i układ kierowniczy idealnie odpowiadają moim wymaganiom. Świetnie zachowuje się na krętych, górskich drogach, które wręcz kocham – opowiada Leszek, a każdy, kto jeździł Subaru, wie, o czym mowa.

Zanim Leszek wrócił swoim Legacy do Polski, zdążył pojeździć nim trochę po szkockich, malowni-



fot. Piotr Ciechomski



fot. Prywatne archiwum Leszka

lat 90. klimatyzacja, podgrzewane lusterka czy siedzenia nie były standardem nawet w samochodach tej klasy – opowiada właściciel. Rzeczywiście – dziś łatwo zapomnieć o tym, jaką zaskoczenie dawniej wzbudzał samochód mijający nas w upalną pogodę z... zamkniętymi szybami.

W lutym 1999 roku otrzymałem zaproszenie do odbioru samochodu i poleciałem z Edynburga do Wiednia. 26 lutego 1999 roku siadłem za kierownicą mojego nowego auta i ruszyłem w podróż do Krakowa, odwiedzić rodziców – opowiada Leszek. W dawnej stolicy Polski zamontował w aucie alarm, a także... radio, ponieważ



czych trasach. *Na północy Szkocji jest sporo krętych dróg, ale z dobrą widocznością i z tzw. hopkami. Przy odpowiedniej prędkości samochód na hopce po prostu latał w powietrzu – frajda była niesłychana – wspomina Leszek iście rajdowy klimat!*

Moc 125 KM z silnika DOHC EJ20 nie robi może szczególnego wrażenia na papierze, ale Leszek zapewnia, że to wystarczy. *Szczerze mówiąc, nie rozumiem narzekania, że ten silnik jest zbyt słaby. Umiejętnie korzystając z biegów i – w razie potrzeby – z reduktora, nigdy nie miałem problemów z szybkim przyspieszeniem i wyprzedzaniem – mówi. Reduktor obecny w Subaru*

zbliżone do tych, które towarzyszyły mu przy wyjeździe z wiedeńskiego salonu. *Sprowadziłem nawet oryginalny kołpak aż ze Stanów Zjednoczonych – dokładnie taki, jaki był w komplecie z autem! – dodaje.*

Czy Legacy ma jakieś wady? *Wad nie widzę, może z wyjątkiem regulacji przednich siedzeń. Poza tym – ze względu na wiek – hałas we wnętrzu jest już większy, niż lata temu – usłyszeliśmy. Trzeba przyznać, że to wyjątkowo krótka lista słabych stron, „uzbierana” przez 27 lat.*

Chętniej Leszek mówi o zaletach i wspomina przygody, jakie spotkały go za kółkiem. Jak ta, gdy kiedyś na autostradzie A1 podczas



pulatni funkcjonariusze zauważyli czarne tablice rejestracyjne i uznali, że „tak świeży” samochód nie może ich mieć. Kazali Leszkowi zjechać na bok. Dopiero po zerknięciu w dokumenty wszystko stało się jasne. To chyba niezły komplement dla stylistów Subaru!

Dziś Legacy nie jeździ już tak dużo, jak kiedyś. W garażu Leszka stoi też inne Subaru (wybór marki nie mógł być inny) – Subaru XV z silnikiem benzynowym 2.0, i to nim bohater artykułu porusza się na co dzień po całym kontynencie. *Oszczędzam Legasia. Nie jeżdżę nim w zimie (chyba że jest sucho),*

a także w deszczu. Unikam jazdy po mieście, ale od czasu do czasu wypadamy razem do Krakowa i do Lipnicy Murowanej, na Śląsk czy też w Sudety. Tak czy inaczej, nie stoi na kołkach w garażu – mówi. Dodaje, że auto wzbudza spore zaintereso-

wanie na drogach, za sprawą dobrego stanu i czarnych tablic. Zagadują o Subaru i zauważają detale, takie jak np. bezramkowe szyby.

Co dalej? Rozczarujemy wszystkich potencjalnych chętnych, których po przeczytaniu tego artykułu zapewne nie będzie brakować (z jego autorem na czele). Samochód nie jest i nie będzie na sprzedaż. Leszek wspomina, że gdy został prezesem pewnej szacownej organizacji, wielu kolegów nawet sugerowało mu zmianę samochodu na coś nowszego, „bo nie wypada”. *A ja nie widzę powodu, by przejmować się tym, co mówią inni, skoro to auto sprawia mi frajdę. Oczywiście,*

przez ten czas korzystałem też z innych samochodów, sporo z nich posiadałem. Jedne miały lepsze przyspieszenie, inne wygodniejsze siedzenia, jeszcze inne dobry system audio. Ale żadne z nich nie budziło we mnie takiej sympatii, jak moje Subaru – mówi.

Na podsumowanie rozmowy cytuje słynnego Brytyjczyka: *Jak powiedział Jeremy Clarkson, jest to idealne auto dla szwajcarskiego chłopca: i na łąkę, i do banku, i do teatru w mieście! Jak widać, w Polsce też sprawdza się doskonale. Życzymy wszystkim fanom marki takich podróży i udanych, długoterminowych relacji!*



ft. Piotr Ciechomski x5

w wersjach kombi rzeczywiście znacznie poprawia zdolności nie tylko np. do ciągnięcia przyczepy, ale i do żwawej jazdy.

Czy Legacy sprawia kłopoty? *Nie. Samochód jest prawie bezawaryjny – przy przebiegu ok. 170 tys. km zepsuło się koło dwumasowe. I to była jedyna awaria, która uniemożliwiła jazdę – słyszymy. To doskonały wynik, ale warto dodać, że Leszek dba o auto. Regularne przeglądy, dobre, z reguły oryginalne, części zamiennie, zabezpieczenie antykorozyjne i tak dalej. Zawsze stosuję również opony markowych producentów – wspomina. Widać, że wciąż chce zachować wrażenia*

ulewy właściciel czarnego Porsche – chwilę wcześniej, gdy nie padało, szalejący na trasie – odprowadzał go tęsknym wzrokiem, zostając daleko w lusterku wstecznym. Kierowca białego Legacy jechał przepisowo, ale pewnie i bezpiecznie, co było zasługą m.in. słynnego napędu AWD. Innym razem w zimie pojechał na narty – kolejka do wjazdu na parking była olbrzymia. *Wjechałem na boczną, nieodśnieżoną drogę i spokojnie dojechałem na parking – wspomina.*

Jedną z najciekawszych sytuacji miała miejsce w Niemczech, gdzie policja zatrzymała Legacy, bo wyglądało na... zbyt młode. Skru-



●○○

PIKNIK SUBARU 2026: ŚWIETNA ZABAWA, RYWALIZACJA I... TEST MODELI EV!

W wydarzeniu wzięło udział ponad 100 samochodów i 350 uczestników. Dla mnie nie był to jednak zwykły zlot. Po raz pierwszy uczestniczyłem w imprezie jako gość Subaru, mogłem poznać klimat tej marki od środka i przy okazji sprawdzić w realnych warunkach pierwsze modyfikacje przygotowane do projektowego Crosstreka.

Dawny Zlot Plejad, organizowany od 2004 roku, w 2024 roku powrócił po przerwie w nowej formule jako Piknik Subaru, by kontynuować tradycję corocznych spotkań fa-

nów marki. W tym roku bazą wydarzenia był hotel Stok w Wiśle, a organizatorzy przygotowali dwie trasy: turystyczno-szosową oraz turystyczno-terenową. Dzięki temu uczestnicy mo-

gli wybrać między spokojną wycieczką po malowniczych drogach regionu a możliwością sprawdzenia terenowych zdolności swoich samochodów z napędem na cztery koła.

Dobra zabawa i test zmodyfikowanego Crosstreka

By przetestować modyfikacje wykonane w modelu Crosstrek, wybrałem trasę turystyczno-terenową. Zrealizowałem je wspólnie z firmami ORE4x4 i Heavy Cruiser, pod patronatem magazynu „Motor” oraz MagazynuAUTO.

Samochód został udostępniony przez importera z myślą o stworzeniu auta na niewymagające, krótkie wyprawy outdoorowe. Mnie powierzono przygotowanie projektu, dobór modyfikacji i ich praktyczną weryfikację.

Crosstrek otrzymał zestaw podnoszący zawieszenie o 3,5 cm, przygotowany przez znaną w off-roadzie firmę ORE4x4, oraz komplet aluminiowych płyt chroniących podwozie, zaprojektowanych specjalnie dla tego egzemplarza przez światowego producenta osłon Heavy Cruiser. By pokonać przygotowane trasy w pełnym wyprawowym rynsztunku, na dachu zamontowałem namiot dachowy ORE4x4 w twardej obudowie, ważący około 80 kg. Jednym z celów projektu było sprawdzenie, czy Crosstrek dobrze spisze się jako baza pod tego typu wyjazdy.

Na trasie turystyczno-terenowej nie brakowało wyzwań, które stały się pierwszym poligonem doświadczalnym dla mojego samochodu. Jedną z pierwszych przeszkód był stromy i śliski podjazd, na którym można było przekonać się o skuteczności napędu Symmetrical AWD oraz systemu X-MODE. Była to również okazja do sprawdzenia działania podwyższonego zawieszenia i osłon podwozia na kamienistej leśnej drodze.

Świeżo zamontowane aluminiowe płyty przeszły tam prawdziwy chrzest bojowy. Nie ukrywam, że celowo prowadziłem samochód



Zachęcamy do obejrzenia filmu z Pikniku Subaru 2026
https://youtu.be/A-8RQ_w6oDw?si=9SVYeREssFQoNUdb



○ ● ○

tak, aby kamienie trafiały pomiędzy koła, a nie omijały ich toru jazdy. Podniesiony o 3,5 cm Crosstrek bez większego wysiłku pokonał podjazd, który dla wielu seryjnych samochodów innych marek byłby nieosiągalny. Co ciekawe, podobną skutecznością wykazywały się również niemodyfikowane Crosstreki, Subaru XV, Forestery i Outbacki. Wycofała się tylko jedna załoga z 58, podczas gdy pozostali uczestnicy bez większych problemów kontynuowali jazdę.

Wyzwanie terenowe

Kolejnym sprawdzianem dla samochodu i zastosowanych modyfikacji był przygotowany przez organizatorów tor terenowy. Krótka, ale wymagająca próba pozwalała zweryfi-

kować prześwit, skuteczność napędu na cztery koła, przyczepność ogumienia terenowego Yokohama Geolandar AT G015 oraz zwrotność samochodu na odcinku przypominającym klasyczny trial.

Jako gość nie byłem klasyfikowany, dlatego nie mierzono mi czasu przejazdu. Mogłem jednak w zamian pokonać trasę



for. Jan Cetera x3

Na błotnistych sekcjach samochodów zachowywały trąkę w sposób rzadko spotykany w autach osobowych.

możliwości potrafią pozytywnie zaskoczyć.

Załugi korzystające z opon typu AT imponowały tempem przejazdu, ale auta na seryjnym ogumieniu również radziły sobie bardzo dobrze. Szczególnie zapadły mi w pamięć przejazdy Subaru XV na standardowych oponach letnich. Samochody bez problemu pokonywały miejsca, do których niejednego właściciela klasycznej terenówki nie zdecydowałby się wjechać. Wiem to z własnego doświadczenia, bo od lat obracam się w środowisku off-roadowym i regularnie spotykam osoby, które nie znają pełnych możliwości swoich pojazdów.

Użytkownicy Subaru również nie zawsze zdają sobie sprawę z poten-

trzykrotnie, dokładnie sprawdzając działanie wszystkich modyfikacji. Przyznaję, że osłony podwozia zdały egzamin celująco. Przez znaczną część przejazdu świadomie opierałem samochód o podłoże, weryfikując ich odporność i skuteczność. Nie wynikało to z niewystarczającego prześwitu, lecz z przyjętej przeze mnie metody testowej.

Uczestnicy korzystali z nieco łatwiejszego wariantu trasy, jednak nawet tam można było obserwować, jak skutecznie działa stały napęd na wszystkie koła Subaru. Na błotnistych sekcjach samochody zachowywały trąkę w sposób rzadko spotykany w autach osobowych. Oczywiście nie są to samochody terenowe, ale ich



cjału swoich aut. Właśnie dlatego Piknik Subaru cieszy się tak dużym powodzeniem. Dowiedziałem się, że listę zgłoszeń zamknięto w ciągu niespełna 20 godzin od jej otwarcia.

To właśnie na Pikniku w bezpiecznych, legalnych i odpowiednio przygotowanych warunkach można przekonać się, na co naprawdę stać auto z napędem na cztery koła. Subaru nie jest terenówką, ale bez wątpienia potrafi dojechać dalej niż przeciętny samochód osobowy i równie sprawnie wrócić z miejsc, do których wielu kierowców nawet nie spróbowałoby dotrzeć.

Przy okazji uczestnicy poznają region, lokalne tradycje i kultu-



fot. Jan Cetera

reć miejsc, w których odbywa się impreza. Dużą zaletą wydarzenia jest także jego rodzinny charakter. Organizatorzy zapewniają liczne atrakcje również dla najmłodszych uczestników, np. przygotowywanie podplomyków. Są zagadki, ciekawe miejsca do zwiedzania, m.in. muzea czy skanseny, a także związane z nimi wyzwania, które zmieniają rodzinę w pełnoprawną załogę.

Trasa turystyczno-szosowa

Dokładnie tak samo wyglądał udział w imprezie po wyborze trasy turystyczno-szosowej, z tą różnicą, że zamiast prób terenowych odbywały się konkurencje sportowe i sprawnościowe. Część trasy szosowej przebiegała po drogach w Polsce i Czechach, gdzie można było podziwiać wspaniałe widoki.



Choć wydarzenie ma formę rywalizacji, atmosfera pozostaje bardzo swobodna. Społeczność Subaru należy dziś do nielicznych, które skupiają nie tylko użytkowników marki, ale również autentycznych pasjonatów motoryzacji. Rozmowy nie ograniczają się do własnych samochodów – uczestnicy interesują się także innymi modelami, wymieniają doświadczenia i dyskutują o rynku motoryzacyjnym jako całości. To właśnie podczas Pikniku dowiedziałem się, że forum Subaru pozostaje jednym z ostatnich aktywnie funkcjonujących forów motoryzacyjnych w Polsce.

Pierwsze w Polsce testy nowych modeli EV

Piknik Subaru był także okazją do bliższego poznania przyszłości marki. Uczestnicy mogli sprawdzić, jak działa elektryczny napęd na wszystkie koła oraz przekonać się o osiągnięciach samochodów napędzanych wyłącznie prądem. Wiele kie-

Choć wydarzenie ma formę rywalizacji, atmosfera pozostaje bardzo swobodna. Społeczność Subaru należy dziś do nielicznych, które skupiają nie tylko użytkowników marki, ale również autentycznych pasjonatów motoryzacji.

rowców po krótkich przejażdżkach opuszczało samochody z wyraźnym uśmiechem na twarzy, często zaskoczonych ich możliwościami.

Kto wie – być może podczas kolejnej edycji Pikniku Subaru obok testowanych egzemplarzy zobaczymy już uczestników, którzy przyjadą własnymi modelami Solterra, Uncharted lub nowym E-Outbackiem.



PREMIERA NOWYCH MODELI SUBARU COŚ WIĘCEJ NIŻ KROK NAPRZÓD

Jak pogodzić świetne osiągi, wciągające wrażenia z jazdy, wyjątkowe zdolności jazdy szutrowymi drogami, komfort podróżowania całej rodziny i najwyższy poziom bezpieczeństwa? Subaru znalazło na to sposób.

Uapońska marka przez lata słynęła z licznych cech, które wyróżniały ją na tle konkurencji. Jeszcze kilkanaście lat temu były to osiągi i emocje związane z jazdą, a w ostatniej dekadzie – bezkompromisowe możliwości poza asfalto-

wymi drogami. Dzisiaj, za sprawą najnowszej technologii, Subaru robi więcej niż krok naprzód: obie te cechy można znaleźć w każdym z premierowych modeli: w Uncharted, E-Outbacku i Solterze. Jak tego dokonano?

Tough, safe, fun, power – cztery w jednym?

Oczywiście za sprawą napędu elektrycznego. Warto spojrzeć na to inaczej niż przez pryzmat restrykcyjnych norm emisji i wymo-

gów prawnych, skupiając się właśnie na możliwościach, jakie daje ten napęd. Przypomnijmy, że silniki spalinowe, mimo 130 lat rozwoju, nadal mają sprawność cieplną na poziomie 35–40% – czyli jedynie tyle energii z paliwa inżynierowie są w stanie przekuć w moc. Reszta pary idzie w gwizdek pod postacią hałasu i cie-

pła. Silniki elektryczne natomiast mają sprawność na poziomie znacznie powyżej 90%! Co to daje?

Chociażby fakt, że w nowych modelach Subaru – tak, rodzinnych i bezpiecznych SUV-ach – można było zamontować napęd o mocy dawno niespotykanej w modelach spalinowych. W skrócie: Uncharted

ma nawet 343 KM, podobnie jak Solterra, natomiast E-Outback legitymuje się mocą aż 381 KM! *Tough, safe, fun, power* – to dziś nie slogan, ale odbicie rzeczywistości. Ciekawostka: każdy z nowych modeli z napędem AWD przyspiesza zaawanszanie szybciej niż... legendarne Subaru WRX STI!



○ ● ○

Tak, bazują one na platformie e-Subaru Global Platform, mają wspólne elementy wnętrza i korzystają z tej samej technologii. Jednak charakterystyka każdego z nich jest odczuwalnie inna. Można wręcz powiedzieć, że Subaru stworzyło samochody dla czterech różnych rodzajów klientów. Tak, czterech!

Uncharted – najbardziej wszechstronny

Nazwa Uncharted nie jest przypadkowa. To nie tylko nawiązanie do popularnej serii gier wideo, ale przede wszystkim do znaczenia tego słowa. *Uncharted* to coś niezbadanego, nieoznaczonego na mapie. Do odkrywania takich miejsc zachęca nas właśnie

nowy model Subaru. Wydaje się, że nazewnictwo wyraźnie sugeruje ponadprzeciętne zdolności do jazdy poza ubitymi szlakami – tak, ale nie tylko. Dostrzegam jeszcze inne znaczenie: wyjście poza strefę komfortu i zaproponowanie kierowcy cech, których w ostatnich latach nie było na mapie możliwości Subaru. Dlaczego?

Po pierwsze, Uncharted to samochód o dynamicznej charakterystyce. Względem większych braci skrócono rozstaw osi, choć mimo to jest on znacznie większy niż w Crosstrecu, oraz długość nadwozia, które mierzy nieco ponad 4,5 metra. Poskutkowało to bardziej zwinną i zadziorną charakterystyką prowadzenia. To samochód, który „idzie” za ręką i zachęca do

Nowe modele bazują na platformie e-Subaru Global Platform, mają wspólne elementy wnętrza i korzystają z tej samej technologii. Jednak charakterystyka każdego z nich jest odczuwalnie inna.

dynamicznego pokonywania zakrętów. Wpływają na to nie tylko bardzo nisko umieszczony środek ciężkości (dzięki akumulatorowi montowanemu w podłodze) oraz charakterystyka prowadzenia typowa dla Subaru, ale także moc. Tak, moc! Uncharted w topowej odmianie ma napęd AWD, dwa silniki generujące łącznie 343 KM i przyspiesza do 100 km/h w 5 sekund.

Po drugie – teraz spadną na mnie obelgi ze strony radykalnych fanów marki – Subaru wprowadziło wersję z napędem tylko na przednią oś. I takie Uncharted jest świetne! To właśnie auto, które nazywam premierą numer cztery w nowej ofercie Subaru. Oczywiście nie jest to samochód dla kogoś, dla kogo napęd AWD jest najwięk-



AWD, system kamer Multi-Terrain Monitor, X-MODE z dwoma trybami i funkcją Grip Control. Czy mam wymieniać dalej?

Oczywiście można uważać, że to suche dane. Rozmawiałem jednak z ponad 50 osobami, które miały okazję sprawdzić już nowe Subaru E-Outback – zarówno z fanami marki podczas Pikniku Subaru, jak i ze specjalistami z sieci dealerskiej. Jakie komentarze pojawiały się najczęściej? „To auto wzbudza mój szacunek”, „Moim zdaniem jest aż za szybki”, „To jest szalone!”. I wiele podobnych. Nie usłyszałem ani jednego zdania krytyki na temat jazdy modelem E-Outback.

Można się domyślać, że przed pierwszym kontaktem z nowym modelem osoby te były raczej sceptyczne. Nie należy jednak oceniać książki po okładce. Warto wyrobić sobie zdanie osobiście podczas jazdy testowej. Do tego zachęcam, ponieważ elektryczny następca Outbacka nie stracił niczego z najważniejszych cech tego modelu, a zyskał możliwości, jakich spalinowa wersja nigdy nie miała.

szą świętością Subaru i kto regularnie wykorzystuje jego możliwości. Nie dla niego jednak stworzono to auto. Uncharted FWD, dostępny w wersji miejskiej ze standardowym akumulatorem 57,7 kWh, oraz Long Range z akumulatorem 77 kWh i zasięgiem ok. 600 km (!), to samochód dla tych, którzy chcą, typowych dla Subaru: bezpieczeństwa, komfortu, prześwitu wynoszącego 21 cm i przyjemności z jazdy, ale możliwości napędu AWD nie mają gdzie wykorzystać.

Czy to duża nowość w gamie Subaru? Tak. Czy będzie to jeden z najpopularniejszych modeli marki w kolejnych latach? Idę o zakład, że tak właśnie będzie. Jeżeli jednak – tak jak ja – oczekujesz od Subaru purystycznego podejścia do wartości, jakie marka dotąd dostarczała, zajrzyj niżej...

E-Outback – specjalista od rodzinnych podróży

Szalone osiągi: 4,5 sekundy do setki. Wciągające wrażenia z jazdy: nisko umieszczony środek ciężkości, zawieszenie i układ kierowniczy stworzone przez inżynierów Subaru z myślą o czerpaniu frajdy

z prowadzenia. Praktyczne wnętrze: bagażnik o pojemności ponad 600 litrów. Bezpieczeństwo: pełen pakiet systemów wspomagających w standardzie (dotyczy to także Uncharted i Solterra). Terenowe możliwości: 21 cm prześwitu, napęd





Solterra – komfort i wygoda na co dzień

Pierwsze elektryczne Subaru, które podczas każdej przejażdżki zachwycało możliwościami napędu. Kiedyś ten samochód miał 218 KM, natomiast nowa Solterra... zapewnia aż 343 KM. Do tego dochodzą znacznie szybsze ładowanie, zauważalnie większy zasięg i wyższy komfort jazdy. Zmian jest tak dużo, że nazywanie Solterry modelem po liftingu mija się z prawdą. Oczywiście na pierwszy rzut oka zauważalne jest głównie nowe logo i zaawansowane reflektory LED z sześcioma diodami nawiązującymi do logo marki, ale to, co zmieniło się najbardziej, odczuwalne jest podczas jazdy.

Subaru Solterra została teraz także bardziej „ukierunkowana”.

Nie jest to samochód, który, tak jak E-Outback czy Uncharted, ma zachęcać do eksploracji lasów i łąk czy dynamicznej jazdy po górskich przełęczach. Nie. Nowa Solterra stała się wygodniejsza, bardziej elegancka i rodzinna. Podczas jazdy czuć bardziej niż w Uncharted miękko zestrojone zawieszenie, a także mniej radykalną reakcję na wciśnięcie pedału przyspieszenia niż w E-Outbacku. To samochód bardziej wyważony, nastawiony na wygodę. Dla wielu kierowców będzie to zdecydowanie zmiana na plus.

Co jeszcze warto zapamiętać?

Jedną z najważniejszych zmian w nowych modelach jest zastosowanie funkcji przygotowania akumulatora. Co to oznacza? Zestaw

baterii ma teraz system zarządzania chłodzeniem i podgrzewaniem, co jest kluczowe dla zapewnienia dużego zasięgu i wysokiej mocy ładowania nawet podczas upałów czy ujemnych temperatur. W Uncharted, E-Outbacku i Solterze system ten dostępny jest w standardzie.

Podobnie wygląda sytuacja z ładowaniem. Standardowo wszystkie modele obsługują ładowarki DC, czyli tak zwane szybkie ładowarki, o mocy do 150 kW. Ciekawostka: udało mi się ładować je z mocą nawet 160 kW! Co jednak ważniejsze, w każdym aucie seryjnie montowana jest ładowarka pokładowa o mocy 22 kW. Zapewnia ona szybsze ładowanie samochodów z ogólnodostępnych ładowarek AC, ale przede wszystkim w domu, gdy samochód uzupełnia energię



na przykład w nocy. Subaru oferuje też wallbox, który pozwala maksymalnie wykorzystać tę technologię.

Inne ciekawostki? Solterra i E-Outback dostępne są w wersji

z tapicerką ze skóry naturalnej, której większość rywali nie oferuje, a także z fotelami z funkcją wentylacji. Oczywiście podgrzewanie kierownicy oraz przednich i tyl-

Zestaw baterii ma teraz system zarządzania chłodzeniem i podgrzewaniem, co jest kluczowe dla zapewnienia dużego zasięgu i wysokiej mocy ładowania nawet podczas upałów czy ujemnych temperatur.

nych siedzisk również jest dostępne. W topowych odmianach podróż uprzyjemnia system audio klasy premium marki Harman/Kardon. Każdy model ma dwie ładowarki indukcyjne do smartfonów, a także łączność z Apple CarPlay i Android Auto.

Nowości jest dużo, ale zamiast mnóstwa tabel, danych technicznych, milimetrów, sekund i kilowatów wolałem podzielić się moimi odczuciami po pokonaniu, lekko licząc, ponad tysiąca kilometrów nowymi modelami. Bardziej dociekliwym polecam zajrzeć na stronie ev.subaru.pl, gdzie znaleźć można komplet danych technicznych, informacje o wyposażeniu oraz cenniki. Jednym słowem – warto posmakować nowych, elektryzujących modeli Subaru.





ORYGINALNE CZĘŚCI SUBARU DLACZEGO WARTO POSTAWIĆ NA ROZWIĄZANIA STWORZONE PRZEZ PRODUCENTA?

Oryginalne części Subaru to gwarancja jakości, trwałości i pełnej zgodności z konstrukcją samochodu. Co ważne, dziś są również znacznie bardziej dostępne cenowo, niż wielu kierowców może się spodziewać.

Subaru od dekad buduje swoją reputację na niezawodności, trwałości i bezpieczeństwie. Oczywiście, cenimy samochody ze znaczkiem Plejad także za mnóstwo innych zalet. Wystarczy

wspomnieć o legendarnym prowadzeniu, pewnym zachowaniu na drodze i niepowtarzalnym charakterze. Ale z tym wszystkim idzie w parze iście japońska trwałość.

Subaru to marka, której właściciele często przejeżdżają setki tysięcy kilometrów bez poważniejszych awarii, a wiele egzemplarzy sprzed nawet kilkudziesięciu lat nadal codziennie porusza się po

drogach. Nie jest przypadkiem, że regularnie zajmuje czołowe miejsca w rankingach niezawodności. W najnowszym badaniu niezawodności amerykańskiego magazynu „Consumer Reports” marka Subaru została uznana za najbardziej niezawodnego producenta samochodów na rynku, wyprzedzając między innymi Lexusa, Toyotę i Hondę.

Taka opinia nie bierze się z przypadku. Za niezawodnością samochodu stoi nie tylko jego konstrukcja, ale również odpowiednia obsługa serwisowa oraz stosowanie części zaprojektowanych dokładnie tak, jak przewidzieli to

inżynierowie producenta. Właśnie dlatego wybór odpowiednich części zamiennych ma znacznie większe znaczenie, niż mogłoby się wydawać.

Oryginalne części Subaru są dziś bardziej dostępne cenowo, niż wielu kierowców przypuszcza

Przez lata wśród kierowców funkcjonowało przekonanie, że oryginalne części zamienne są rozwiązaniem wyraźnie droższym od zamienników. Tymczasem sytuacja na rynku mocno się zmieniła.

W ostatnich latach ceny wielu oryginalnych części Subaru zostały

trwale obniżone, a łączna skala zmian w przypadku wybranych elementów sięga nawet kilkudziesięciu procent. To nie jest krótkoterminowa promocja ani czasowa akcja sprzedażowa, ale element długofalowej strategii zwiększania dostępności części.

W efekcie różnica pomiędzy ceną oryginalnego podzespołu a wysokiej jakości zamiennika często okazuje się znacznie mniejsza, niż można by przypuszczać. W wielu przypadkach korzyści wynikające z zastosowania części oryginalnej przewyższają potencjalne oszczędności związane z wyborem tańszego odpowiednika.

Know-how Subaru zapisane w każdej części

Samochód to skomplikowany organizm, w którym tysiące elementów muszą ze sobą współpracować niemal perfekcyjnie. Dlatego warto zaznaczyć, że oryginalne części Subaru powstają według tych samych standardów jakościowych, które obowiązują podczas produkcji nowych samochodów. Są

Inżynierowie Subaru przeprowadzają tysiące godzin testów laboratoryjnych oraz drogowych. Dopiero części spełniające rygorystyczne wymagania producenta trafiają do sprzedaży jako oryginalne komponenty Subaru.

W przypadku wielu zamienników użytkownik nie ma pewności, czy dany element został opracowany z uwzględnieniem wszystkich

użytkowe. Oryginalny amortyzator, tarcza hamulcowa czy element układu kierowniczego zostały dobrane w taki sposób, aby samochód zachowywał dokładnie te właściwości jezdne, które przewidzieli konstruktorzy Subaru.

Kierowcy aut tej marki doskonale wiedzą, że Subaru od lat rozwija swoje samochody jako spójne konstrukcje, w których silnik, napęd,



projektowane i testowane z myślą o konkretnym modelu, konkretnym silniku i konkretnych warunkach eksploatacji.

To oznacza, że podczas projektowania uwzględnia się nie tylko wytrzymałość samej części, ale również jej współpracę z pozostałymi elementami samochodu. Dotyczy to zarówno podzespołów mechanicznych, jak i elementów zawieszenia, układu napędowego, hamulców czy elektroniki.

parametrów konkretnego modelu. Często jest to kompromis pozwalający zastosować jeden podzespół w wielu różnych samochodach.

Idealne dopasowanie ma znaczenie

Jedną z największych zalet oryginalnych części jest ich pełna zgodność z fabryczną specyfikacją pojazdu. Dotyczy to nie tylko wymiarów czy punktów montażowych. Równie ważne są materiały, charakterystyka pracy i parametry

zawieszenie i układ kierowniczy zostały zestrojone tak, aby działały jak jeden organizm.

Tę spójność konstrukcji czuć za kierownicą – na górskiej serpentynie, podczas zimowego wyjazdu w góry czy po prostu w codziennej jeździe po mokrej nawierzchni. Oznacza to również, że nawet pozornie niewielkie różnice w parametrach mogą wpływać na sposób, w jaki samochód reaguje na ruch kierownicą, przenosi moc na na-

wierzchnię czy zachowuje się podczas dynamicznej jazdy.

Właśnie dlatego stosowanie części zgodnych z fabryczną specyfikacją pomaga zachować to, za co kierowcy cenią Subaru od lat.

Bezpieczeństwo nie jest miejscem na kompromisy

Wybór części zamiennych często sprowadza się do prostego porównania cen. Problem pojawia się wtedy, gdy oszczędności dotyczą elementów bezpośrednio odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

Układ hamulcowy, zawieszenie, układ kierowniczy czy elementy odpowiedzialne za współpracę systemów bezpieczeństwa czynnego mają bezpośredni wpływ na zachowanie samochodu na drodze. Od ich jakości zależy droga hamowania, stabilność podczas manewrów awaryjnych oraz skuteczność działania systemów wspomagających kierowcę.

W przypadku takich elementów różnice pomiędzy częścią zaprojektowaną przez producenta a tańszym odpowiednikiem mogą mieć duże znaczenie dla bezpieczeństwa kierowcy, pasażerów i innych uczestników ruchu. Dlatego producenci samochodów od lat podkreślają, że właśnie w obszarach związanych z bezpieczeństwem warto szczególnie zwracać uwagę na jakość stosowanych komponentów.

Trwałość, która pomaga ograniczać koszty eksploatacji

Choć o zakupie zamiennika często decyduje niższa cena, warto pamiętać, że rzeczywisty koszt użytkowania samochodu nie kończy się na samym zakupie części. Istotna jest również trwałość elementu oraz jego wpływ na pozostałe podzespoły. Część, która zużywa się szybciej lub nie współpracuje prawidłowo z innymi elementami, może generować dodatkowe koszty w przyszłości.

Oryginalne części Subaru projektowane są z założeniem zachowania

parametrów samochodu przez możliwie długi okres eksploatacji. Dzięki temu właściciel może liczyć nie tylko na wysoką trwałość samego elementu, ale również na prawidłową współpracę całego układu.

ASO Subaru to więcej niż montaż części

Znaczenie ma nie tylko sama część, ale również sposób jej doboru i montażu. Autoryzowane Stacje Obsługi (ASO) Subaru oferują kompleksową obsługę obejmującą oryginalne części, akcesoria oraz serwis realizowany zgodnie ze standardami producenta. Dzięki temu właściciel samochodu ma pewność, że zastosowane komponenty są w pełni zgodne ze specyfikacją konkretnego modelu, a ich montaż przebiega zgodnie z procedurami opracowanymi przez inżynierów Subaru.

Mechanicy ASO korzystają ze specjalistycznych narzędzi diagnostycznych, aktualnej dokumentacji technicznej i regularnie uczestniczą w szkoleniach producenta. Dla kierowcy oznacza to nie tylko prawidłowo wykonaną naprawę, ale również fachowe doradztwo przy wyborze części i akcesoriów oraz pewność zachowania parametrów samochodu zgodnych z fabrycznymi założeniami.

Dzięki temu właściciel Subaru ma pewność, że wymiana zostanie wykonana zgodnie z wymaganiami producenta, a zamontowana część będzie pracowała dokładnie tak, jak przewidziano podczas projektowania pojazdu – niezależnie od tego, czy samochód jest nowy, czy ma już za sobą lata eksploatacji.

Części do nowych i starszych modeli Subaru

Wielu kierowców kojarzy dostępność oryginalnych części głównie z nowymi samochodami. Tymczasem Subaru od lat rozwija sieć zaopatrzenia również dla starszych modeli.

W przypadku zdecydowanej większości samochodów oficjalnie

Oryginalne części Subaru to gwarancja zgodności z konstrukcją samochodu, wysokiej jakości wykonania i parametrów przewidzianych przez producenta. Dziś, dzięki obniżkom cen wielu komponentów, są one również znacznie bardziej dostępne niż dawniej.

oferowanych w Polsce dostępność części pozostaje bardzo dobra, niezależnie od wieku pojazdu. Dotyczy to zarówno elementów eksploatacyjnych, jak i wielu bardziej zaawansowanych podzespołów.

Warto pamiętać, że korzystanie z oferty ASO Subaru to nie tylko dostęp do oryginalnych części. To również wsparcie specjalistów, którzy pomagają dobrać odpowiednie komponenty do konkretnego egzemplarza samochodu, uwzględniając jego wersję, wyposażenie i historię serwisową. Dzięki temu ograniczane jest ryzyko pomyłek, które mogą zdarzać się przy samodzielnym zamawianiu części z różnych źródeł.

Dodatkową korzyścią jest wysoka dostępność części i akcesoriów w sieci autoryzowanych punktów Subaru. Kierowca otrzymuje więc nie tylko odpowiedni element, ale także pewność jego pochodzenia, a do tego pełne wsparcie techniczne na każdym etapie obsługi.

Wybierając części do Subaru, zaufaj ASO

Oryginalne części Subaru to gwarancja zgodności z konstrukcją samochodu, wysokiej jakości wykonania i parametrów przewidzianych przez producenta. Dziś, dzięki obniżkom cen wielu komponentów, są one również znacznie bardziej dostępne niż dawniej.

Wybierając Autoryzowaną Stację Obsługi Subaru, zyskujesz nie tylko dostęp do oryginalnych części i akcesoriów, ale także fachowe doradztwo, świetny poziom dostępności elementów i gwarancję tego, że obsługa będzie realizowana zgodnie ze standardami producenta.

Jeśli planujesz serwis swojego Subaru lub szukasz części do konkretnego modelu, warto skontaktować się z najbliższym ASO Subaru i sprawdzić aktualną ofertę. Przekonaj się – ceny oryginalnych części mogą cię pozytywnie zaskoczyć!

GŁĘBOKI RESET NA BAŁKANACH

Nasze wyprawy poza utartym szlakiem zaczęliśmy dzięki społeczności skupiającej się wokół <https://forum.subaru.pl>. To tam poznaliśmy ludzi, dla których, podobnie jak dla nas, „droga jest celem”. Na forum internetowym trafiliśmy na dwa rodzaje wypraw: weekendowe wyprawy po Polsce, zwane Świniopasami, i dłuższe wyprawy poza granice naszego kraju, Subariady. Niestety z upływem czasu obie formuły się wyczerpały, nad czym ubolewamy, a chęci na jazdę off-roadową zostały. Nie pozostało nic innego, jak zakasać rękawy i na własną rękę organizować tego typu aktywności.

W połowie maja 2025 wybraliśmy się naszym Outbackiem do Bośni i Hercegowiny, poświęcając też krótką chwilę na Chorwację. Przed wyjazdem mieliśmy nieco obaw,

czy aby na pewno dobrze wybraliśmy główny kierunek naszej podróży. Okazało się, że zupełnie niepotrzebnie się martwiliśmy – to miejsce jest wręcz wymarzone dla kogoś, kto ma choćby odrobinę

zajawki górskiej i lubi jeździć niekończącymi się szutrami...

Dzień 1.

Na początku odwiedziliśmy dość nietypową atrakcję (po

stronie chorwackiej) mianowicie monument, wybudowany jeszcze za czasów Jugosławii, mający upamiętnić ofiary lokalnej ludności, poniesione w trakcie drugiej wojny światowej. Obecnie jest to opuszczony budynek o nietypowym kształcie. Przy zachowaniu ostrożności da się tam „pourbexować”. Z dachu budynku rozciąga się rozległa panorama na zalesione okoliczne wzgórza.

Kolejnym punktem tego dnia był Park Narodowy Jezior Plitwickich. Jest to park wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO, a co za tym idzie – jest to dość popularne miejsce. Mimo tego miejscówka



POMYSŁ NA URLOP

Cel: Bośnia i Hercegowina, Chorwacja

Start: Warszawa

Dystans: 3800 km w tym 400 km off-road

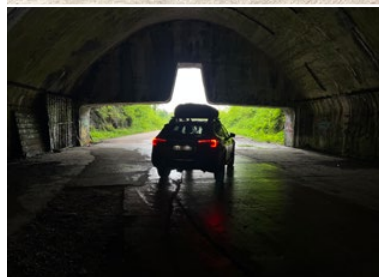
Czas: 10 dni

Noclegi: pod namiotem na dziko / hotele

Koszty: winiety, paliwo, jedzenie, ubezpieczenie, hotele, pamiątki



● ○ ○ ○ ○



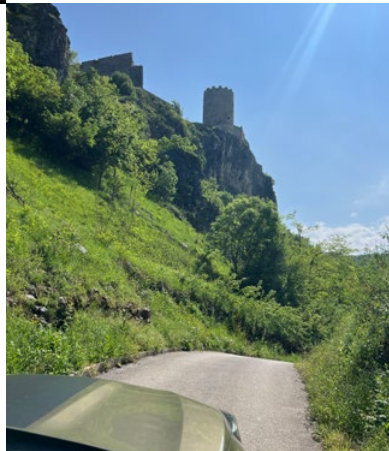
hangarów lotniczych, co jest dość emocjonującym przeżyciem. Jest to miejsce kultowe dla wypraw po Bałkanach.

Dzień 2.

Po stronie bośniackiej ruszyliśmy w kierunku południowym,

przepiękna i na pewno warto tam pojechać przynajmniej raz w życiu.

W następnej kolejności udaliśmy się na górę Plješevica, położoną bezpośrednio na granicy Chorwacji oraz Bośni i Hercegowiny. Na szczycie zastaliśmy opuszczone instalacje wojskowe. Niestety nie było nam dane podziwiać widoków z góry, bo ta tonęła w chmurach. U podnóża Plješevicy znajduje się lotnisko i nieczynna baza lotnictwa wojskowego (Željavo). Samochodem można wjechać do



zahaczając o ruiny fortecy Sokolac i Ostrovica. Po drodze pomiędzy warowniami warto odwiedzić kaskadę wodospadu Štrbački Buk, znajdującego się w parku narodowym rzeki Una. O tej porze roku (połowa maja) przez progi wodospadu przelewała się ogromna ilość wody. Niesamowity widok. Można tam dojechać drogą szutrową oznaczoną jako „Jeeps only”.

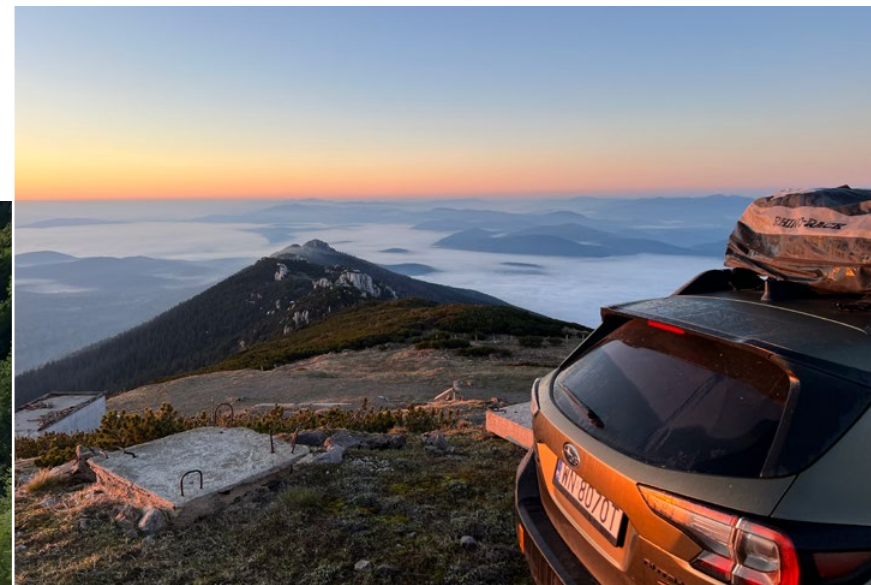
Jadąc dalej w kierunku południowym, trafiliśmy na kolejne kaskady na rzece Una – Martin Brod. Trzy kaskady w promieniu jednego kilometra z urokliwym mostkiem nad jedną z nich.



W dalszej części dnia odwiedziliśmy jaskinię Ledenica (dawniej turystyczna atrakcja, zapewne z biletami i przewodnikiem, obecnie opuszczona, wejście na własne ryzyko). Po południu obejrzelśmy jaskinię Tity koło miejscowości Drvar i pojechaliśmy na górę Klekovača (szczyt Alp Dynarskich górujący nad innymi w okolicy, ponad 1900 m n.p.m.) na nocleg. Na szczycie znów zastały nas chmury, przez co kładliśmy się spać w nie najlepszych nastrojach.

Dzień 3.

Po mroźnej nocy poranek na górze Klekovača okazał się przecudny. Okoliczne trawy nad ranem były



oszronione, a w dole widzieliśmy morze chmur. Będąc ponad nimi, mieliśmy niesamowite widoki.

Po śniadaniu na górze udaliśmy się drogami szutrowymi (z małymi asfaltowymi odcinkami) nad górskie jezioro Šatorsko. Jezioro znajduje się nieco wyżej niż nasze Morskie Oko w Tatrach. I znów zastały nas tam niesamowite widoki z przepięknie mieniącym się jeziorem. Kolejną atrakcją tego dnia był płaskowyż koło miasta Livno. Jest to miejsce, gdzie żyją dzikie konie. I nam było dane zobaczyć te piękne stworzenia



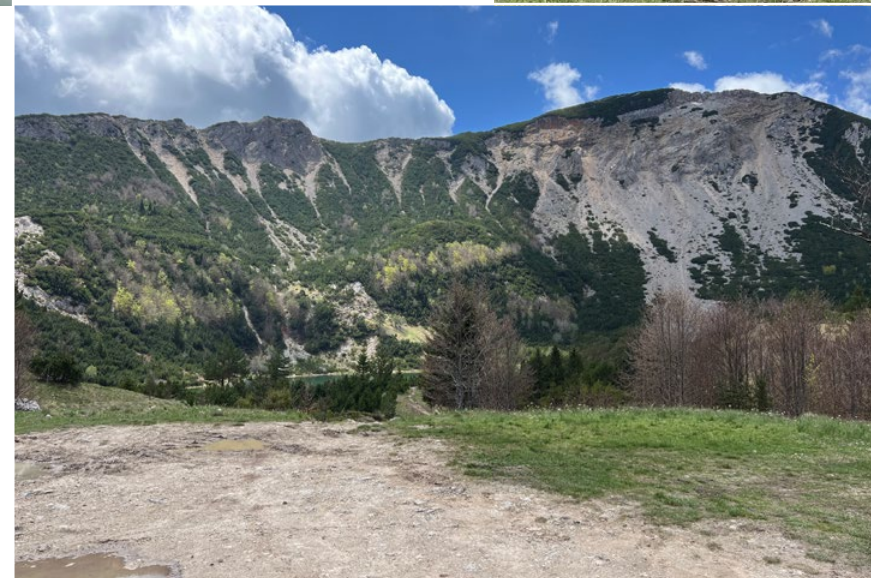
– zarówno z daleka, jak i na wyciągnięcie ręki. Coś niesamowitego.

Na koniec dnia pojechaliśmy nad rzymski (choć trwają spory, czy aby na pewno) most na rzece Šuica. Przepiękna meandrująca po łąkach rzeka robi wrażenie.

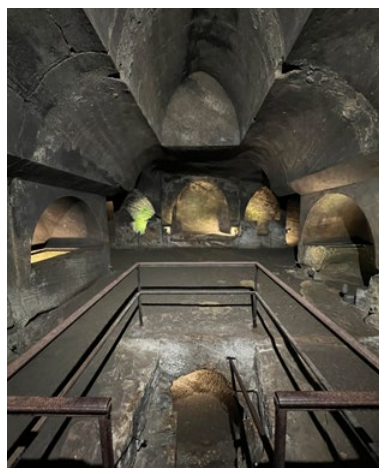


Dzień 4.

Ten dzień zaczęliśmy od wizyty w mieście Jajce. Odwiedziliśmy bajkowe młyny wodne nad rzeką Pliva, twierdzę górującą nad mia-



○○●○○



W dalszej kolejności przejechaliśmy kanionem Naretwy (urokliwa droga asfaltowa) i wpadliśmy jeszcze do Jablanicy, by obejrzeć most na rzece Naretwa, celowo wysadzony przez partyzantów w czasie drugiej wojny światowej.

Dzień 6.

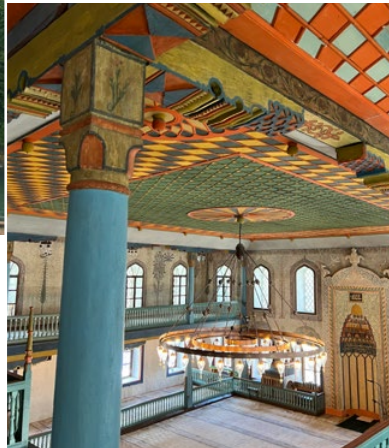
Z Konjic (warto choć chwilę zatrzymać się przy osomańskim



Z Lukomiru udaliśmy się na obrzeża Sarajewa, gdzie odwiedziliśmy olimpijskie skocznie (zimowa olimpiada w Sarajewie w 1984 r.) i ruiny wybudowane na potrzeby olimpiady hotelu Igman.



się na takie, z którego rozciąga się niesamowita panorama górską, a w dole majaczy miasto Travnik. W mieście tym znajduje się tzw. malowany meczet (szczególnie polecamy) i górująca nad miastem forteca. W oczekiwaniu na nadciąg-



stem, katakumby i piękny wodospad. Był to typowo turystyczny początek dnia.

Kolejny etap podróży to rejon połoniny Vlašić. W tej okolicy pełno miejsc widokowych. My udaliśmy

gającą znad pobliskiego płaskowyżu silną ulewę dzień ten zakończyliśmy nad jeziorem Buško.

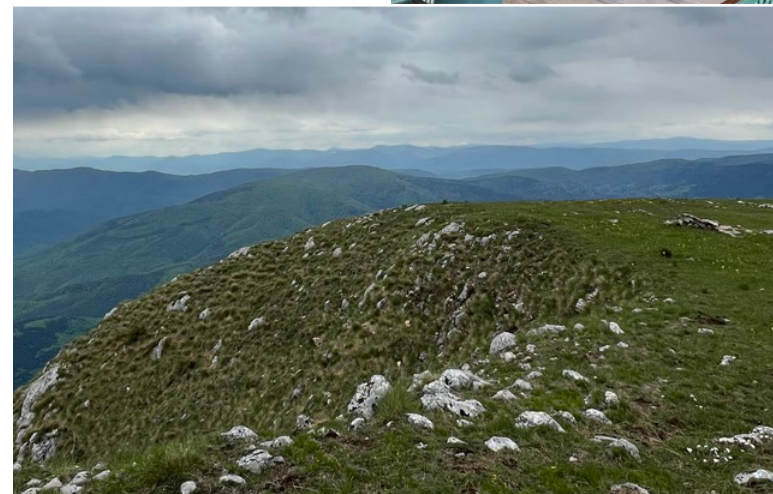
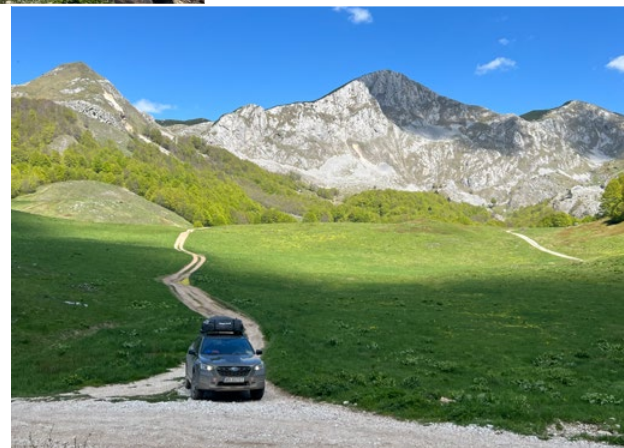
Dzień 5.

Po biwaku nad jeziorem udaliśmy się przez opuszczone wioski, z wyraźnymi śladami wojny z lat 90. na Bałkanach, nad jezioro Ramsko. Widok na to jezioro zapiera dech w piersiach. Przepiękne półwyspy i wysepki dodają temu miejscu niesamowitego uroku. Naprawdę warto.

Dalej szutrówkami udaliśmy się w rejon jeziora Blidinje. Po drodze zatrzymaliśmy się, by obejrzeć średniowieczne nagrobki w nekropolii Dugo Polje. Później, przez płaskowyż w rejonie góry Pločno, do zjazdu kanionem Drežanka. Podróż w dół wąwozu znowu dostarczyła nam wrażeń. Serpenty, ostre nawroty i otwarta przestrzeń.



moście w tym mieście) ruszyliśmy w kierunku Lukomiru. Początkowo asfaltem, a po osiągnięciu pewnej wysokości przyjemnymi szutrąmi do samej wioski. W wiosce (coraz bardziej turystycznej) warto udać się na pobliskie wzgórze (do końca wioski i w prawo). To krótkie, dość strome podejście, ale wysiłek na pewno zrekompensuje przepiękny widok na kolejną górską panoramę. W centrum można zjeść lokalne przysmaki oraz kupić pamiątki.



Tego dnia postanowiliśmy przejechać przez kolejne pasmo górskie, drogą R434, przez tzw. Zieloną Górę. Była to kolejna uczta dla zmysłów. Niesamowite widoki. Droga szutrowa, ale jak ktoś będzie w okolicy, to nawet „ośką” powinien dać radę przejechać, zwłaszcza że lokalsi bez problemu objeżdżają te rejony swoimi Golfami. VW Golf to król bośniackich dróg.

Ten bardzo długi dzień zakończyliśmy w Mostarze, dość tłocznym mieście nawet w połowie maja (ale bez porównania np. z sierpniem). Pomimo że główną atrakcją

○○○●○

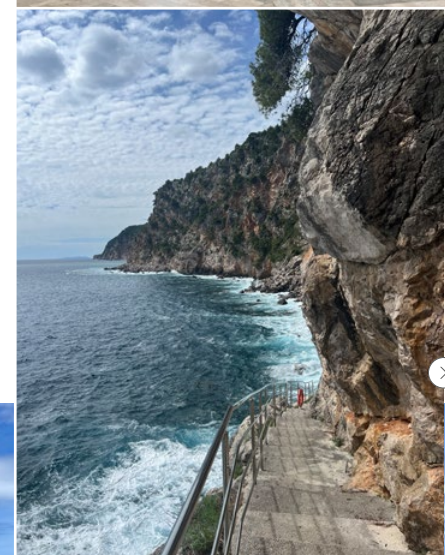


też piękne, aczkolwiek już mocno turystyczne, wodospady Kravica. Wpadliśmy do miasta artystów (coś jak nasz Kazimierz Dolny), czyli Počitelj. Miasteczko osadzone na zboczu skarpy, z ruinami



o nekropolie Radimlja (wejście odpłatne, został nam też pokazany 5-minutowy film promujący okręg, co ciekawe – w języku polskim) przy mieście Stolac.

Na koniec dnia, off-roadowo przejechaliśmy trasę, gdzie kiedyś prowadził szlak kolei. Odcinek ten zrobił na nas ogromne wrażenie. Wykute w skale wąwozy, niezliczona ilość tuneli, nasypy kolejowe, most. Ten fragment naprawdę dostarczył nam dużo adrenaliny i wszelakich emocji. Po dojechaniu do asfaltu udaliśmy się w kierunku wybrzeża Adriatyku, do miejscowości Neum, gdzie Bośnia i Hercegowina ma mały dostęp do morza, a stamtąd do Chorwacji, w okolice Dubrownika.



jest osomański most z XVI wieku, zniszczony przez Chorwatów w 1993 r., w trakcie wojny w Bośni i Hercegowinie, to miasto ma coś w sobie. Wracam tam chętnie przy każdej sposobności.

Dzień 7.

Kolejny bardzo długi dzień... Z samego rana udaliśmy się do źródła Buny i wiszącego nad nimi klasztoru Derwiszów. Krótka wizyta w Medjugorje. Odwiedziliśmy



przeplatającymi się z w większości zamieskanymi domami, ma swój urok. Ruszyliśmy w kierunku jaski ni Vjetrenica, po drodze zahaczając



Dzień 8. i 9.

Ósmego dnia przedpołudnie spędziliśmy na pałętaniu się po Dubrowniku. W południe usiłowaliśmy znaleźć plażę w okolicy Dubrownika, nad Adriatykiem. Bezskutecznie. Resztę dnia poświęciliśmy na odpoczynek przed tranzytem do





Polski. Dziewiątego dnia udaliśmy się wybrzeżem chorwackim w kierunku Splitu, a po jego odwiedzeniu ruszyliśmy w kierunku Polski.

Podróż Outbackiem okazała się bardzo komfortowa. W aucie bez

najmniejszego problemu zmieścić się trzy osoby wraz ze sprzętem biwakowym i torbą bagażową na dachu. Te parę tysięcy kilometrów zarówno po drogach asfaltowych, jak i po szutrach przebiegły

bezproblemowo (poza rozciętą oponą). Auto dowiozło nas we wszystkie założone miejscówki, ani razu nie dając nawet cienia wątpliwości, że gdzieś mielibyśmy nie dotrzeć.

PRAKTYCZNE PORADY DLA PODRÓŻUJĄCYCH SAMOCHODEM NA BAŁKANY



Waluta

Euro/marka bośniacka (kurs około 2/1). Ważne, by mieć przy sobie trochę marek, bo choć w wielu miejscach da się zapłacić euro bez problemu, to w wioskach, takich jak Lukomir, można się zdziwić, bo może tam obowiązywać kurs 1/1. W dużych miastach, w sklepach czy też na stacjach benzynowych, można bez problemu płacić kartą. Walutę chyba najwygodniej wymienić na miejscu w kantorze (euro – > marka bośniacka).



Przygotowanie samochodu

Każde Subaru spokojnie da sobie radę w Bośni i Hercegowinie. Można rozważyć osłonę silnika. Jazda na Bałkanach to jazda po twardym kamienistym podłożu. To nie off-road po Polsce, gdzie mamy w głównej mierze do czynienia z piaskiem albo z błotem, które raczej nie są niebezpieczne z punktu widzenia podwozia. Natomiast uderzenie w skałę czy wystający kamień może się źle skończyć. Z tego samego względu nie jechałbym na bałkański off-road na szosowych oponach. Ostre kamienie są dla nich całkiem rzeczywistym zagrożeniem. My przecięliśmy jedną oponę z boku. Wskazane są opony typu AT (All Terrain) z twardymi bokami. Ze względu na możliwość występowania wysokich temperatur (latem nawet powyżej 40°C) należy na pewno zadbać o sprawną klimatyzację i układ chłodzenia samochodu.



Podróżowanie

Benzyzna w Bośni jest chyba najtańsza w porównaniu do innych krajów bałkańskich, na pewno tańsza niż w Polsce. Nie miałem problemu z tankowaniem benzyny 98-oktanowej. Na jednej ze stacji znaleźliśmy nawet „setkę”. Szutry, po których jeździliśmy, w większości były bardzo równe, można było się na nich rozpędzić spokojnie do 80 km/h. Co „niepokojące” (i dotyczy to całych Bałkanów), coraz częściej na tych szutrach wylewany jest asfalt. Policja jest raczej nastawiona przyjaźnie do obcokrajowców. Odnieśliśmy wręcz wrażenie, że nawet unikają zatrzymywania obcokrajowców, zapewne chodzi o barierę językową. Język angielski przydaje się tylko w tych największych miastach i bardziej turystycznych. Na prowincji szybciej można się dogadać, o dziwo, po niemiecku (pewnie związane jest to z migracją

zarobkową), a z języków obcych króluje rosyjski, choć nie w takim stopniu jak np. w Serbii czy Czarnogórze. Oczywiście, tam, gdzie dwie strony mają „business”, ręce wystarczą w zupełności.



Noclegi

Nie ma problemu ze spaniem na dziko, nawet w parkach narodowych. Aczkolwiek doszły nas słuchy, że właśnie w parku narodowym potrafi pojawić się człowiek znikąd i zażądać opłaty za nocleg. Pojawia się też coraz więcej tabliczek informujących o zakazie biwakowania w danym miejscu.



Jedzenie

Niewątpliwie warto spróbować lokalnych przysmaków. Bośnia i Hercegowina to przede wszystkim górski kraj, więc króluje tu baranina, później wołowina i na końcu wieprzowina. Ze względu na dużą różnorodność etniczną Bośni i Hercegowiny, jak i różną dostępność produktów w danych rejonach kraju, warto próbować tych samych potraw w różnych miejscach. Jedzenie w restauracjach jest tańsze niż w Polsce. Z naszych doświadczeń wynika, że Bośnia i Hercegowina jest najtańszym bałkańskim państwem.



Kiedy jechać

Wydaje się, że najlepiej poza sezonem (maj, czerwiec, wrzesień, październik). Wiosną może być chłodno, wręcz zimno, jeśli planujemy noclegi gdzieś w górach, ale w zamian wszystkie wodospady aż dudnią od ilości przepływającej przez nie wody. Ci, którzy wybierają się tam w wakacyjne miesiące, powinni pamiętać, że temperatury spokojnie mogą sięgać powyżej 40 stopni. Ma to wpływ zarówno na nas, jak i na samochody, którymi się poruszamy.



Uwaga na miny

Warto też pamiętać, że w Bośni i Hercegowinie nadal są obszary, gdzie są nierozbrojone pola minowe. Zazwyczaj informują o tym odpowiednie tabliczki, ale warto też zainstalować sobie na smartfonie aplikację, w której są podane obszary, gdzie jeszcze mogą występować miny.



Dla kogo jest Bośnia i Hercegowina?

Przed wszystkim dla osób, które kochają góry. Powinny być też zadowolone osoby, które nie boją się smakować różnych kuchni. Jedzenie opiera się w głównej mierze na mięsach i serach, ale jest bardzo smaczne. W Bośni powinny się wyśmienicie odnaleźć także osoby, które są znużone tłumami turystów w innych lokalizacjach, chociażby leżącej tuż obok Chorwacji. Na razie kraj jest dość mało skażony turystyką masową.



Na filmową relację z opisanego wyjazdu zapraszamy na kanał **YT@quasioffroad**. Znaleźć tam można również relacje filmowe ze wspomnianych na wstępie Świniopasów i Subariad.

KEI CAREM NA RAJDZIE SAFARI

COLIN MCRAE I SUBARU W NIETYPOWEJ ODSŁONIE

Niebieskie Subaru, start rajdu, trzy piątki na karoserii, Colin McRae i Derek Ringer na pokładzie. Ta historia zaczyna się normalnie. Ale gdy zwrócimy uwagę na to, że mówimy o Rajdzie Safari i o malutkim kei carze o nazwie Vivio, wszystko robi się naprawdę interesujące...

Rajdowe dzieje Subaru to jeden z najważniejszych fundamentów tożsamości marki. Niemal każdy kojarzy mknącą po odcinkach specjalnych Imprezę, a zagorzali fani pamiętają

też, że przed nią była era Legacy. Colin McRae odnosił sukcesy najpierw w tym większym, a później nieco mniejszym modelu. Ale ma na koncie też próby w czymś naprawdę małym.

Subaru Vivio: tak nazywał się kei car, który zadebiutował w 1992 roku i powstał jako następca modelu Rex. Miał zaledwie 3295 mm długości, 1395 mm szerokości i ważył mniej więcej 650–700 kg. Pod maską

pracował czterocylindrowy silnik o pojemności 658 cm³. W zależności od wersji był wolnossący albo doładowany i oferował napęd na przód lub na cztery koła. Nazwa „Vivio” była zabawą z liczbą 660, zapisaną w przybliżeniu jak rzymskie cyfry: VI, VI, O.

W codziennym życiu Vivio służyło głównie do poruszania się po ciasnych japońskich ulicach. W Japonii kei cary korzystały z ulg podatkowych, więc do dziś to bardzo popularny tam typ samochodu. Ale Subaru potrafiło dostrzec w takich samochodach coś więcej niż tylko miejski środek transportu. Najmocniejsze odmiany, RX-R i RX-RA, zyskały opinię małych, zadziornych maszyn wykorzysty-

wanych w krajowych rajdach. Były lekkie, miały napęd 4WD, a doładowanie pozwalało wycisnąć z niewielkiego silnika wszystko, co się dało. W motorsporcie taka mieszanka radziła sobie naprawdę sprawnie.

Vivio zaczęły pojawiać się na odcinkach specjalnych poza Krajem Kwitnącej Wiśni. Prywatnie zgłoszony egzemplarz RX-R wystartował w rajdzie Pekin – Paryż w 1992 roku. Większość obserwatorów zakładała, że tak małe auto nie przetrwa długo. Tymczasem Vivio nie tylko dawało sobie radę, ale podczas prologu było nawet szybsze od fabrycznych Mitsubishi Pajero. Później połamało zawieszenie, lecz po naprawach dotarło do mety nieoficjalnie, bez poważniej-

szych problemów mechanicznych. Dla Subaru był to sygnał, że ten niepozorny model może znieść więcej, niż wskazywałby zdrowy rozsądek.

Rok później marka poszła krok dalej. Subaru wystawiło Vivio w Rajdowych Mistrzostwach Świata – i to nie byle gdzie, bo na Rajdzie Safari. Samochody zgłoszono oficjalnie, były homologowane w Grupie A pod nazwą „Super KK”, miały napęd na cztery koła, a doładowany silnik rozwijał około 85 KM przy 6000 obr./min. To może i niewiele w świecie WRC, ale w aucie ważącym niewiele ponad pół tony... powinno wystarczyć.

Za projektem stał Noriyuki Koseki, założyciel Subaru Tecnica International (STI). To bardzo waż-



na postać dla historii marki. Koseki zdecydował, że Rajd Safari będzie idealną okazją, by zwrócić uwagę świata na małe Vivio. Tyle że Safari to jedna z najcięższych prób dla samochodu, kierowcy i całego zespołu, jakie można sobie wyobrazić w motorsporcie.

Do trzech wystawionych Vivio wsiadły trzy zupełnie różne załogi. Jednym autem pojechali Colin McRae i Derek Ringer, drugim Japończyk Masashi Ishida, a trzecim lokalny kierowca Patrick Njiru, który wcześniej dwukrotnie dowoził Legacy do zwycięstwa w Grupie N na Safari. To zresztą też pokazuje, że Subaru nie traktowało projektu po macoszemu. Owszem, chodziło głównie o marketingowy efekt, ale jednocześnie chciano walczyć o miejsce na podium.

Dla Colina McRae było to pierwsze Safari w karierze. Miał wtedy 24 lata i był już uważany za jednego z największych talentów swojego pokolenia, ale jeszcze nie za światowego mistrza. Do tamtej roli miał dopiero dorosnąć. Syn Jimmy'ego McRae, pięciokrotnego mistrza



Wielkiej Brytanii, od początku kariery jeździł tak, jakby pojęcie „marginesu bezpieczeństwa” go nie dotyczyło. Start w pierwszym rajdzie zaliczył już jako siedemnastolatek, później błyskawicznie wygrał mistrzostwo Szkocji, zadebiutował w WRC, a po znakomitym występie w RAC Rally 1990 zwrócił na siebie uwagę Prodrive. Z Subaru trafili na siebie idealnie: marka potrze-

bowwała kogoś „dzikiego”, efektownego i szybkiego, a on potrzebował fabrycznego teamu, który da mu samochód zdolny do wygrywania.

Safari 1993 było więc w pewnym sensie etapem pośrednim: między narodzinami gwiazdy a eksplozją jej popularności. McRae był szybki, rozpoznawalny i zyskiwał znaczenie w zespole, ale zamiast rasowego samochodu WRC dostał w swoje ręce małe Vivio. I, co najzabawniejsze, wcale nie odrzucił tego pomysłu.

Derek Ringer wspominał po latach, że on i McRae właściwie nie mieli pojęcia, w co się pakują. Safari wymagało zupełnie innego podejścia do zapisu trasy niż europejskie rundy mistrzostw świata, a oni próbowali rozpoznać trasę Nissanem pick-upem. Bardzo szybko doszli do wniosku, że ani nie potrafią jeszcze robić właściwych, „afrykańskich” notatek, ani ich samochód rozpoznawczy, ani tym bardziej Vivio, nie dadzą rady przejechać całej trasy bez większych przygód. Ostatecznie objechali tylko etapy z pierwszych dwóch dni pięciodniowego rajdu, a notatki na kolejne pożyczili od kolegi z zespołu – tak na wszelki wypadek, gdyby w ogóle mieli dotrzeć tak daleko.

Problemy zaczęły się, zanim padł sygnał do startu. Dwa dni przed rajdem McRae i Ringer testowali

auto na jednej z gładziej szutrowych dróg w Kenii – po zaledwie 30 kilometrach samochód przestał jechać. Zapadał zmrok, wokół zbierali się miejscowi ciekawi tego dziwnego, małego Subaru, a Ringer miał przy sobie torbę z gotówką. Robiło się nerwowo. W końcu pojawiło się czterech miejscowych w mocno zużytym aucie. Zgodzili się, by ich holować, pod warunkiem że dostaną paliwo. Po pokonaniu kilkudziesięciu metrów samochód holujący sam wyzionął ducha w chmurze pary.

Trudno o lepszy wstęp do Rajdu Safari w kei carze. A jednak, kiedy rajd ruszył, McRae zrobił to, co potrafił najlepiej: pojechał tak,

To właśnie z tego okresu pochodzi jedna z najlepszych anegdot związanych z jego stylem jazdy. Po rajdzie Subaru przeanalizowało dane z czujników zamontowanych przy pedale gazu. Inżynierowie doszli do wniosku, że czujnik się zepsuł, bo zapis wskazywał, że non stop gaz wciśnięty był do końca, bez odpuszczenia. Potem okazało się, że czujnik był całkowicie sprawny. Po prostu McRae naprawdę przez cały czas jechał z pedalem w podłodze.

McRae właśnie taki był: brutalnie szybki i często balansujący między geniuszem a katastrofą. Nieprzypadkowo Ari Vatanen nazwał go

McRae właśnie taki był: brutalnie szybki i często balansujący między geniuszem a katastrofą.

wisowy Kosekiego nie składał się z doświadczonych rajdowych mechaników, lecz z ludzi wyłonionych w konkursie dla najlepszych mechaników japońskiej sieci dealerskiej Subaru. Nagrodą był wyjazd na Safari. Brzmi to dziś jednocześnie uroczo i nieco przerażająco. McRae i Ringer patrzyli ponoć z niedowierzaniem, gdy ci ludzie zabrali się do pracy przy rajdowce na kenijskim odludziu. I byli jeszcze bardziej zdumieni, gdy rzeczywiście udało się postawić auto na koła.

Vivio ruszyło, choć nie na długo. Dopiero dwa odcinki później, gdzieś w okolicach Mombasy, samochód ostatecznie skapitulował. Podobno McRae spojrział wtedy na znajdujący się w zasięgu wzroku hotelowy basen i rzucił z właściwym sobie humorem: „Nie przychodzi mi do głowy lepsze miejsce do wycofania się”.

On i Ringer spędzili potem więcej czasu przy basenie niż w rajdowce. Spośród fabrycznych Vivio tylko Patrick Njiru dotarł do mety, i to na znakomitym 12. miejscu w klasyfikacji generalnej. Masashi Ishida odpadł z powodu awarii uszczelki pod głowicą. Co jeszcze ciekawsze, meksykański kierowca prywatny Francisco Villasenor również ukończył rajd własnym Vivio, na 15. pozycji. W samym czubie stawki rządziła Toyota, biorąc miejsca od pierwszego do czwartego, ale historia tego Safari nie jest historią samych zwycięzców. To także historia niepozornych, małych samochodów, które ośmieliły się rzucić wyzwanie Afryce. Piąte, szóste i siódme miejsce zajęły wtedy zresztą litrowe Daihatsu Charade. To był jeden z tych rajdów, które przypominają, jak dziwny i piękny potrafił być dawny motorsport.

Colin McRae cztery lata później wrócił na Safari w zupełnie innym Subaru i wygrał ten rajd z ogromną przewagą siedmiu minut. Później zwyciężył tam jeszcze dwa razy. Debiut w kei carze doskonale pokazuje jednak ducha walki. Jego i marki z Plejadami w logo.



jakby „ograniczenia sprzętowe” nie istniały. Przez chwilę wyglądało to wręcz absurdalnie. Po pierwszych odcinkach załoga McRae – Ringer była czwarta w klasyfikacji generalnej. Czwarta. W Vivio. W jednym z najcięższych rajdów świata. Ringer po latach mówił wprost, że nie było żadnych szans, by utrzymać taką pozycję na dłużej, ale sam fakt, że przez chwilę się udało, wystarczy, by zrozumieć, kim był Colin.

kiedys „Jamesem Deanem rajdów”. W jego jeździe było coś filmowego, niebezpiecznie efektownego i bardzo trudnego do podrobienia.

Rajd Safari potrafi jednak sprowadzić na ziemię nawet największych. Ringer wspominał, że pod koniec piątego odcinka przednie zawieszenie rozpadło się całkowicie podczas próby przeprawy przez rzekę. Przy wyjeździe z brodu uszkodził się tylny dyferencjał. Zespół ser-

CO ŚWIADCZY O TYM, ŻE JESTEM KIEROWCĄ, KTÓREGO JAZDĘ WYSOKO OCENIA INNI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO?

Pisząc „inni uczestnicy ruchu drogowego”, mam na myśli wszystkich, którzy mieszczą się w tej ustawowej definicji, czyli: kierujących, pieszych, osoby poruszające się za pomocą urządzeń wspomagających ruch oraz pasażerów. To bardzo ważne, żebyśmy dostrzegali i rozumieli potrzeby ich wszystkich. Wśród kierujących są kierowcy, rowerzyści, kierujący elektrycznymi hulajnogami i urządzeniami transportu osobistego; wśród używających urządzeń wspomagających ruch ci, którzy jeżdżą tradycyjnymi hulajnogami, rolkarze itp., a wśród pasażerów przede wszystkim ci, których przewozimy, ale przecież także pasażerowie innych pojazdów.



Kreowanie mody na perfekcyjne kierowanie

Chodzi o to, że ze wszystkimi wyżej wymienionymi współuczestniczymy w ruchu drogowym. Chciałbym, żeby kierowcom zależało na dobrym odbiorze ich jazdy przez tych wszystkich uczestników ruchu drogowego. Oczywiście nie po to, żeby się przypodobać, ale po to, żeby dzięki dostrzeganiu potrzeb innych ruch z naszym udziałem był płynny i bezpieczny.

Inaczej mówiąc, nasze zachowanie za kierownicą powinno u współuczestników ruchu wywołać wypowiedziane albo pozostające w myślach stwierdzenie: *Dobry kierowca albo: Dobrze jedzie.*

Czy warto? Nie mam wątpliwości, że tak.

Czy to trudne? Owszem. Wymaga przede wszystkim perfekcyjnej znajomości przepisów, odpowiedniej obserwacji popartej koncentracją i przewidywania rozwoju sytuacji drogowych. Ale naprawdę warto się postarać. Oczywiście nikt z nas nie jest doskonały, jednak dobrze jest już wtedy, kiedy staramy się do tego dążyć.

Moda na szybką jazdę?

To obowiązuje w sporcie, w wyścigach i rajdach na obszarach wyłączonych z ruchu powszechnego. W ruchu, w którym uczestniczymy na co dzień, powinna obowiązywać moda, o której napisałem w podtytule tego artykułu. Spróbujmy cieszyć się tym, że wszyscy inni uczestnicy ruchu drogowego czują się z nami na drodze komfortowo. Że dajemy poczucie bezpieczeństwa, że nie zaburzamy płynności ruchu. Niewątpliwie sami nie spowodujemy, że cały ruch toczący się wokół nas będzie idealnie poprawny. Ale możemy dawać właściwy przykład. Za nami pójda inni. Dobry przykład się niesie. Naprawdę.

Liczę, że nikt w tym momencie nie przestanie czytać dalszej treści, zadając sobie pytanie w stylu: *O czym autor artykułu mówi?* I kon-

statując, że przecież w ruchu drogowym panuje prawo silniejszego, bardziej zdecydowanego, pewnego siebie, nastawionego egoistycznie. Tak – jest wiele tego typu zjawisk. Ale to niech oni dostosują się do nas, a nie my do nich. To jedyny sposób na porządek i bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Moda na właściwe zachowania musi zwyciężyć. Właściwe zachowania wszystkich uczestników ruchu. Od kierowców należy wymagać najwięcej i dlatego ten tekst im jest poświęcony. Dlaczego od nich? Bowiem kierowcy są najlepiej przygotowani do udziału w ruchu drogowym. Mają największy zasób wiedzy, mają doświadczenie przynajmniej z trzech perspektyw: zza kierownicy, z pozycji pasażera pojazdu i z pozycji pieszego.

Kryteria oceny kierowcy

Pozwolę sobie teraz wskazać, jakie kryteria powinniśmy jako kierowcy spełniać, żeby zasłużyć na wysoką ocenę.

Zasada ogólna jest znajomość przepisów i ich stosowanie. Przestrzeganie przepisów to nie jest ujmą na honorze, to nie jest słabość. To coś, czym możemy i powinniśmy się szczycić.

Postępowanie wobec innych kierowców

1. Czytelność zachowań

Ma to znaczenie również wobec innych uczestników ruchu drogowego. Inaczej mówiąc, to właściwe używanie kierunkowskazów. Przypomnę: zawczasu i wyraźnie sygnalizujemy zamiar wykonania manewru zmiany pasa ruchu i zamiar zmiany kierunku jazdy. Zastanówmy się – to kwintesencja poprawnej jazdy. Miłej dla wszystkich. Pokazujemy wszystkim, co zamierzamy zrobić na drodze. To świadectwo, że współpracujemy. To podstawowy przejaw dbania o płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dodam jeszcze: jeżeli zamierzamy skręcić, szczególnie w ciasną

Nasze zachowanie za kierownicą powinno u współuczestników ruchu wywołać wypowiedziane albo pozostające w myślach stwierdzenie: Dobry kierowca albo: Dobrze jedzie.

przecznice, to musimy przyhamować, nawet jeśli redukujemy bieg w celu wspomżenia hamowania poprzez hamowanie silnikiem. Ale najpierw pokażemy, co zamierzamy, czyli włączmy kierunkowskaz. Najpierw włączmy kierunkowskaz, a dopiero później nacisk na pedał hamulca. Jeśli zamierzamy zmienić pas ruchu, to zaczniemy od włączenia kierunkowskazu. Włączenie kierunkowskazu i jednocześnie ruch kierownicą to świadectwo nieumiejętnej jazdy. Sprawdźmy, czy tak postępujemy. Musi być odstęp czasowy pomiędzy włączeniem kierunkowskazu a ruchem kierownicą. Najpierw sygnalizacja, a dopiero potem wykonanie. I jeszcze jedno. Nie stosujemy usprawiedliwień lenistwa w użyciu kierunkowskazów w stylu: *Przecież to jedyny kierunek oznaczony znakami pionowymi lub poziomymi* lub: *Przecież nikogo nie ma przede mną i za mną, więc po co mam migać...* To najczęściej spotykane wytłumaczenia braku użycia kierunkowskazów. Wczoraj jechałem wąską osiedlową drogą na rowerze, z przeciwka nadjeżdżał samochód, a za nim rowerzysta. Ten rowerzysta aż zaklął i krzyknął: *A gdzie migacz?!* Powodem było gwałtowne hamowanie kierowcy przy skręcie na parking. Rowerzysta nie mógł się tego spodziewać i po przyhamowaniu kierowcy ledwie utrzymał się na rowerze. Niewątpliwie kierowca samochodu nie miał wyrobionego nawyku: najpierw kierunkowskaz, a potem hamowanie i zmiana kierunku. Nawet w garażu wielostanowiskowym należy sygnalizować, co zamierzamy. Jeżeli lekceważyliśmy dotąd ten nawyk, to natychmiast go sobie wyróbmy. Kierunkowskazy nie są tylko dla kierowców. Są niezbędne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. **Poprawne używanie kierunkowskazów to podstawowe**

● 2. Hamowanie

Jeżeli przystępujemy do hamowania, patrzmy w lusterka wsteczne. Powinniśmy kontrolować, co dzieje się za nami. Chyba że jest to hamowanie awaryjne, ale ono powinno występować incydentalnie, bowiem nie powinniśmy się łatwo dać zaskoczyć. Dobry kierowca przewiduje rozwój sytuacji. Sprzyja temu stosowanie zasad szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania. Standardowe hamowanie powinno przebiegać w następujący sposób. Zaczynamy hamowanie intensywnie, ale nie gwałtownie. Następnie zmniejszamy intensywność i obserwujemy rozwój sytuacji w lusterkach, pozostawiając miejsce buforowe za naszym pojazdem do ewentualnego wykorzystania w przypadku, jeśli kierujący pojazdem za nami miałby problem z wyhamowaniem. Płynne hamowanie sprzyja płynności ruchu. Żeby płynnie jechać, a tym samym płynnie hamować, należy bacznie obserwować ruch przed i za nami oraz otoczenie, cały czas przewidując rozwój sytuacji. Dobry kierowca nie przyspiesza gwałtownie i gwałtownie nie hamuje (oczywiście z wyjątkiem przypadków nagłych, których nie dało się przewidzieć). To bez wątpienia wpływa na komfort pasażerów, tych przewożonych i tych w sąsiadujących pojazdach. Nasz sposób jazdy ma bezpośredni wpływ na sytuację wokół nas.

3. Odstęp od poprzedzającego pojazdu

Ten odstęp powinien być sensownie duży w czasie jazdy i możliwie mały po zatrzymaniu związanym z warunkami ruchu. Podczas jazdy odpowiedni odstęp umożliwia płynną reakcję na postępowanie kierującego jadącego przed nami, a dojazd

prawie do zderzaka pojazdu poprzedzającego po zatrzymaniu skraca korek za nami i umożliwia wjazd na sąsiedni pas ruchu służący do jazdy w innym kierunku. Im większa prędkość jazdy, tym utrzymywany odstęp musi być większy. W ruchu tzw. autostradowym odstęp w metrach równy połowie prędkości, z jaką się poruszamy, to absolutne minimum. W prawidłowym odstępie pomaga tempomat aktywny. Jeśli wyprzedziliśmy, to zanim powrócimy na pas ruchu wcześniej zajmowany, sprawdźmy, czy oddaliliśmy się na odległość równą połowie prędkości.

4. Prędkość i wyprzedzanie

Oczywiście stosujemy limity prędkości. Zarówno te wynikające z przepisów ogólnych, jak i te oznaczone znakami drogowymi. Nawet gdyby wydawało się nam, że zarządzający ruchem przesadził, nadmiernie wydłużając oznakowanie obszaru zabudowanego lub dodatkowo ograniczając prędkość w danym miejscu. Buntowanie się przeciwko temu naprawdę nie ma sensu. Sprzyja jedynie zbędnemu wyprzedzaniu oraz tworzeniu niebezpiecznych i irytujących sytuacji. Warto sobie uświadomić, że czas wyraźnych różnic prędkości pomiędzy pojazdami minął już dość dawno. Nie mam na myśli autostrady i drogi ekspresowej. Na nich mamy komfortowe warunki do szybszej jazdy i wyprzedzania pojazdów, których ogranicznik prędkości ustawiony jest na 110 lub 90 km/h, oraz samochodów osobowych z przyczepą. Są zwykłe drogi poza obszarem zabudowanym i na nich wszyscy mamy praktycznie te same możliwości. 90 km/h, nawet pod wysokie wzniesienie, wszystkie osobówki osiągają bez wysiłku. Współczesne autobusy i ciężarówki w zdecydowanej większości również, a ograniczenie,

Jeśli chcemy wykorzystać możliwości naszego samochodu, to zrobimy to, skracając długość drogi i czas wyprzedzania, oraz sprawnie ruszając spod sygnalizatora.

jakie obowiązuje te pojazdy, czyli 70 km/h – notabene wielokrotnie niezbyt skrupulatnie przestrzegane – wobec 90 km/h, to wbrew pozorom niewielka różnica prędkości, tym bardziej że do dziewięćdziesiątki raczej rzadko uda się rozpędzić w związku z konfiguracją terenu i częstym występowaniem obszarów zabudowanych. Nie powinniśmy się więc nastawiać na wyprzedzanie, tym bardziej że co rusz ten obszar zabudowany występuje. Ewentualnego wyprzedzania dokonamy na pasie do wyprzedzania, czyli tzw. przekroju 2 + 1, który co jakiś czas się na polskich drogach pojawia. Zapewniam, że stosując taką taktykę, dojedziemy w takim samym lub prawie takim samym czasie (różnica minimalna), w porównaniu z tym, jakbyśmy stosowali ofensywną jazdę z wyprzedzaniem przy każdej możliwej prawnie okazji. Łatwo to sprawdzić, porównując czas dojazdu zadeklarowany w mapach i nawigacji, np. Google'a, z faktycznym czasem dojazdu do miejsca przeznaczenia. Jeśli państwa przekonałem, to jazda będzie w pełni płynna, a przewożeni pasażerowie będą zachwyceni perfekcyjnie spokojną i sprawną jazdą.

5. Koncentracja i ruszanie po zapaleniu się sygnału zielonego

Jeśli chcemy wykorzystać możliwości naszego samochodu, to zrobimy to, skracając długość drogi i czas wyprzedzania, oraz sprawnie ruszając spod sygnalizatora. Idealnie w momencie wyświetlenia sygnału zielonego. Stanie się tak, jeżeli będziemy skoncentrowani na sygnalizacji świetlnej oraz ruszymy zdecydowanie. Oczywiście nie tak, żeby pasażerów wgniotło w fotele, ale sprawnie. To, wbrew pozorom, szalenie ważne, szczególne wówczas, gdy

mamy do czynienia z sygnalizatorem S-3, czyli kierunkowym na niepriorytetowym kierunku. Faza sygnału zielonego trwa w takiej sytuacji kilka, najwyżej kilkanaście sekund. Podczas jej wyświetlania albo przejadą dwa pojazdy, albo wielokrotnie więcej. Za jakiś czas w naszym kraju przy każdej sygnalizacji świetlnej powinny się pojawić liczniki czasu wyświetlania danego sygnału. Nawet w tak zwanej sygnalizacji akomodacyjnej, czyli zmiennoczasowej, dostosowanej do natężenia potoków ruchu. Jest to dyrektywa będąca owocem prac Instytutu Badawczego Dróg i Mostów i Instytutu Transportu Samochodowego – jednostek naukowych, które działały w tej materii na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. Wtedy wyraźnie łatwiej będzie zaplanować moment odpoczynku, w tym właśnie odpoczynku od wzmożonej koncentracji. Póki tak się nie stanie, należy w pełnym skupieniu wyczekiwać na moment zmiany wskazań sygnalizacji świetlnej. Maksymalna koncentracja jest niezbędna w każdej sytuacji, w której przepisami wymaga na jest szczególna ostrożność (zmiana pasa ruchu, zmiana kierunku jazdy, skrzyżowania, przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerzystów, cofanie, wyprzedzanie itd.). Nie jest to wymóg sformułowany na wyrost. W takich przypadkach powinniśmy nawet na chwilę zawiesić rozmowę prowadzoną z pasażerem lub (mam nadzieję w sposób dopuszczalny) przez telefon komórkowy oraz ewentualne inne czynności. Maksymalne skupienie na kierowaniu pojazdem spowoduje, że będzie bezpiecznie, a jazda będzie płynna, w tym pozbawiona gwałtownego hamowania. Tłumaczenie, że coś stało się nagle (dotyczące np. pieszych, rowerzystów, zmiany pasa itp.), to zazwyczaj

świadectwo, że kierowca nie był odpowiednio skoncentrowany i tym samym nie był w stanie przewidzieć rozwoju wydarzeń na drodze.

6. Rezygnacja z pierwszeństwa

Jest to coraz bardziej istotny kierunek w taktyce prowadzenia pojazdu we współczesnym ruchu w aglomeracjach miejskich, w godzinach szczytu komunikacyjnego. Oczywiście na drodze nie powinniśmy starać się być usłużnym w przypadkach, których inni uczestnicy ruchu nie byłiby w stanie przewidzieć. Mogłoby to bowiem spowodować zaburzenie płynności ruchu, a nawet jego bezpieczeństwa. Chodzi o to, że bez wzajemnej pomocy, w tym przypadku dokonanej przez kierowców pojazdów jadących drogą z pierwszeństwem, nie jest możliwe wyjechanie z drogi podporządkowanej w przewidywalnym czasie. Jeżeli dochodzi do spowolnienia ruchu, dobrym zachowaniem jest wykorzystanie tej sytuacji do umożliwienia oczekującym na drogach podporządkowanych do wyjechania z nich. Powinno się to dokonywać na zasadzie quasisuwaka,

czyli wpuszczania przed siebie jednego pojazdu z drogi podporządkowanej. Wystarczy odpowiednio wcześniej zdjąć nogę z pedału przyspieszenia, a odpowiednio skoncentrowany kierujący oczekujący na drodze podporządkowanej sprawnie i płynnie wjedzie w wytworzoną w ten sposób lukę. Jeśli na drodze z pierwszeństwem zrobimy tę przerwę w sposób na tyle czytelny, że kierujący na drodze podporządkowanej łatwo się zorientują, że mogą wyjechać na drogę z pierwszeństwem, to ogólna płynność ruchu nie ucierpi. Kierujący, który dzięki temu wyjechał z drogi podporządkowanej, będzie wdzięczny i odda to dobro innym, jadąc drogą z pierwszeństwem.

Pozostało jeszcze wiele tematów dotyczących poprawnej jazdy i współpracy na drodze. Będzie oczywiście o relacjach kierowcy – piesi, kierowcy – rowerzyści i użytkownicy hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń tzw. mikromobilności. Zapraszam na drugi odcinek dotyczący omawianej problematyki.

ciąg dalszy w następnym numerze



PLASTIK DO OCEANU, OPONY DO LASU BO TRZEBA ZARADNYM BYĆ!

Nic tak nie cieszy letnią porą, jak wycieczka do lasu. Najlepiej, gdy w bezpośrednim otoczeniu poszukiwaczy grzybów i miłośników ptasiego radia przypadkiem wpadniemy na stertę opon, zdekompletowaną lodówkę lub kilogramy gruzu. Każde dziecko nad Wisłą wie, że w tych tematach jesteśmy mistrzami galaktyki.

Kto mieszkał w dużym skupisku domów z betonu sięgających przynajmniej kilku pięter, ten w cyrku się nie śmieje. Zostaliśmy nauczeni, a raczej przyzwyczajeni, zwłaszcza pokolenie z lat 80. i 90., i późniejszych, że zawsze jest ktoś. Ktoś, kto posprząta. Ktoś, kto przyniesie, zabierze, wymieni. Po prostu ogarnie temat, używając nowomowy młodzieżowej. Wobec tego nasza odpowiedzialność za powszednią sprawczość kurczy się do rozmiarów pantofelka i ameby. Polecam odświeżenie lekcji biologii z podstawówki. To porównanie można dowolnie interpretować. Jego metaforyczność nie zna granic.

W połowie lat 90. mogliśmy usłyszeć w kinematografii Pana Żamojdy, że gdy ktoś nas złapie na gorącym uczynku, wystarczy powiedzieć, że to nie moja ręka. Spodnie też nie. Pożyczone, znalezione, przejęte na drodze pokojowej i legalnej. Od lat uczymy się zrzucania konsekwencji za swe czyny na innych. Sytuacje podgrzewają masowe media i nierzadko bezdzielni eksperci, jawiący się jako tytani bazy neuronowej i doświadczenia pukającego od dołu w Rów Mariański. Cegiełkę dokłada cała plejada specjalistów na społecznościowych platformach. *Nomen omen*, statystyczny nastolatek spędza tam każdego dnia ponad pięć godzin. W weekendy do cyfrowego planu dokłada kolejne dwie godziny. Czeka nas zapewne świetlana przyszłość, pełna swobodnej komunikacji w realnym życiu. Całkiem nieźle zobrażowana w „Idiokracji”. Chyba że przedwcześnie spotka nas los Amficieliasa i Patagotitana...

Podążając za tą myślą, nie dziwi, że z każdej strony zalewają nas pozostałości po ponadmiarowej konsumpcji. Wyspy śmieci na oceanach, toksyczne składowiska w krajach Trzeciego Świata migrujące tamże z teoretycznie bardziej ucywilizowanych państw. Nie różnimy się przesadnie od zwierząt. Na wielu płaszczyznach kierują nami te same instynkty. Wokół własnej jaskini pragniemy mieć czysto, ale na pobliskim skwerku nikomu nie wadzi sterta rzeczy wypchniętych z bieżącego funkcjonowania.

Jesteśmy w czółowce Starego Kontynentu

Fakty? Proszę uprzejmie. Według danych GUS w 2024 roku każdy Polak wygenerował 376,9 kg odpadów komunalnych. Czółowka Europy. To te oficjalne pomiary, nieuwzględniające nielegalnych wysypisk, czasem zapewniających dodatkową porcję adrenaliny strażnicy ogniowej. Gdzie wady? Niestety wszędzie, gdzie wzrok sięga. Mimo że liczba stosownie oznaczonych pojemników mogłaby się wydawać adekwatna do stanu lokalnej populacji, próżna i zachwiana ta wiara.

Część faktycznie można zepchnąć na dziką zwierzynę wybierając się na żer pod osłoną księżyca. Dzikie, lisy i kuny nie są zaznajomione z uwarunkowaniami wypracowanymi przez istoty humanoidalne. Możemy im wybaczyc. Inszą inchością jest gatunek bagatelizujący wszelkie normy. Zapewne wykrzywia twarz w grymasie bólu na widok kosza na odpady. Zdecydowanie lepszym wyborem będzie zakopa-

Fakty? Proszę uprzejmie. Według danych GUS w 2024 roku każdy Polak wygenerował 376,9 kg odpadów komunalnych. Czółowka Europy.

nie opakowania po wodzie ognistej na plaży w Stegnie. Ktoś może później znajdzie je i wyśle nam pozdrowienia uwiecznione na VHS-ie.

Równie mocno cieszy potłuczone szkło czyhające na plażowiczów wokół wszelakich zbiorników wodnych. Nierzadko akweny same nas ostrzegają przed niebezpieczeństwem, wysyłając na front szpalery sinic, skutecznie zniechęcających do zamoczenia stopy. Wielu to jednak nie zraża, zwłaszcza najmłodszych. Tych najmniej świadomych tego, co może skrywać zamulone dno. Kontakt z tulipaniem bywa przyjemny, ale tym holenderskim. Nasz, krajowy, biało-czerwony, oferuje błyskawiczną wycieczkę na SOR. Ma to też aspekt socjalizacyjny. Nowe znajomości w poczekalni, szansa na spotkanie z przystojnym konsyliarzem, a w razie dłuższego pobytu w placówce opłacanej z podatków Kowalskiego różności telewizyjne za skromne 5 złotych za godzinę.

Spotkanie z efektem przetopu krzemionki, sody i wapienia bywa bolesne, ale nie zapominajmy, że nasza fantazja nie ogranicza się do bylejakości. Wystarczy zerknąć na relację fotograficzną z oczyszczania wszelkiej maści cieków, oczek i większych obszarowo zasobników. Szczególnie tych w okolicy dużych skupisk ludzkich. Radości nie ma końca. Rowery, hulajnogi, lodówki, telewizory, meble ogrodowe i moja ulubiona kategoria – ogumienie do maszyn ciężarowych. Rozumiem troskę o faunę i florę pod lustrem wody. Potrzebują schronienia, nowych i cichych miejsc do fotosyntezy. Logiczne.

Znów kłaniają się podstawy biologii z okresu wczesnoszkolnego.

Nie da się jednak rozsądnie wytłumaczyć czterokołowych pojazdów mechanicznych zalegających na dnie. Także tym intelektualnym osoby zawiadującej danym pojazdem chwilę przed zwodowaniem. Czasem, incydentalnie, można założyć, że doszło do skutecznej transakcji obejmującej szarą strefę. Wtenczas konieczny staje się angaż instygatora. W pozostałych wypadkach traktujemy to w kategorii domorosłej próby utylizacji nikczemnej, krótkowzrocznej.

Poranny spacer potrafi przyprawić o młodość

Wkraczamy w okres wzmożonej migracji urlopowej. Przemierzamy Polskę wzdłuż i wszerz. W poprzek i na wspak. Wszędzie nas pełno.

W aglomeracjach nieco mniej, ale niech to nie uśpi naszej czujności. Poranny spacer z domowym zwierzem pomoże otworzyć szerzej gałki oczne. Manierki, jednorazowe grille, tony plastiku i ocean much dookoła. One nie mogą się mylić. Przecież jest ktoś, kto przyjdzie i to posprząta. Szkoda, że wiele obiektów ustawionych do połykania tychże wciąż dysponuje sporym zapasem.

Gorąco polecam również sytuacyjne pogawędki z ekipami dbającymi o czystość w przestrzeni publicznej. To bezkres nieprawdopodobnych historii. Nie do pojęcia przez ludzki umysł. Takich, o jakich starożytnym góralom się nie śniło. Już wstęp do tego kina akcji skutecznie zniechęca do jakiegokolwiek korelacji z gatunkiem *Homo sapiens*. Grad zażenowania jawi się jako truskawka na torcie bezglut-

nowym. Brak spoiwa między przestrzenią międzyludzką i ośrodkiem decyzyjnym. Gdyby nie zawziętość i rozmaite, nierzadko trudne, czynniki motywacyjne u jednostek parających się tym niewdzięcznym zajęciem, trudno byłoby się podnieść z tej przestrzennej degrengolady potęgającej estetyczny chaos.

Gatunek humanoidalny ma ewidentne tendencje do samozagłady. Wzajemne utrudnianie lekkości bytu wykuliśmy rozżarzonym węglem w rozpalonych do karmazynu sercach. Niepotrzebnie i bezzasadnie. To najlepsze czasy w dziejach, z jakimi przyszło nam się mierzyć. Nie warto tego komplikować. Planetę mamy tylko jedną. Zarówno w ujęciu lokalnym, osiedlowym, jak i tym szerszym, wakacyjnym, dostępnym dla istnień ludzkich spoza naszego codziennego wymiaru.





fot. Marcin Komanecki



fot. Mirosław Głowa



fot. Anna Misiuk



fot. Sebastian Frost

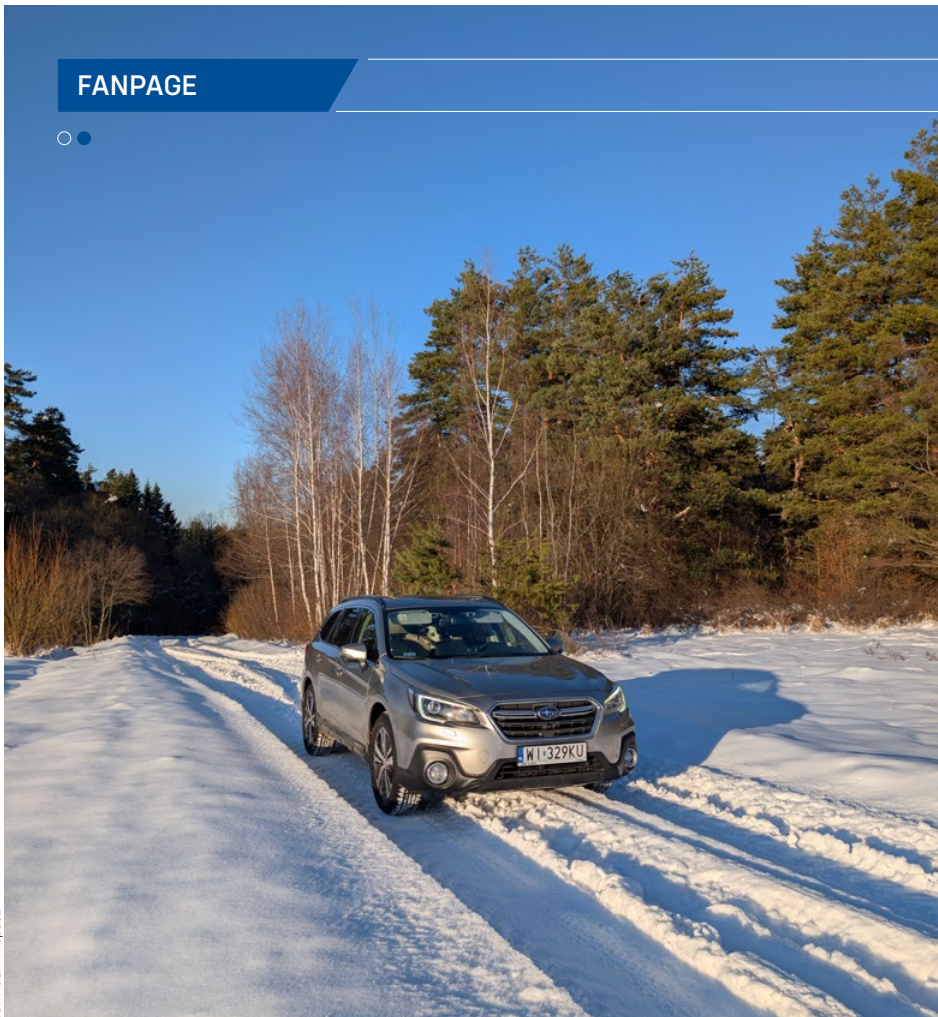


Nie każda podróż ma wyznaczony cel. Najlepsze zwykle nie mają planu lub jest on traktowany czysto orientacyjnie. Brzmi znajomo? Zwykle takim eksploatacjom sprzyja okres wakacyjny, kiedy większość kierowców ma więcej czasu i może sobie pozwolić na swobodę w wyborze drogi.

W przypadku właścicieli Subaru pogoda nie jest żadnym ograniczeniem. Po przygodę mogą wyruszyć w dowolnym terminie, o każdej porze roku i w każdych warunkach. Im bardziej wymagające, tym większa frajda.

Fani marki chętnie ruszają przed siebie po przygodę, emocje, widoki, nowe doświadczenia i historie, które zostają w ich pamięci na długo po powrocie.

Właśnie z myślą o naszej społeczności, aktywnej, zaangażowanej i kochającej podróż, zorganizowaliśmy



for. Adam Klepacz

konkurs „Subaru. Kierunek Przygoda”. Poprosiliśmy, aby podzieli się z nami swoją trasą i pokazali miejsca i sytuacje, które zrobiły na nich wrażenie, oraz krótko opisali, gdzie zdjęcie zostało zrobione i jak ich Subaru poradziło sobie z trasą.

Nadesłane przez uczestników konkursu zdjęcia pokazały, że podróże o każdej porze roku są pasjonujące, pełne wyzwań i pięknych wspomnień. Mieliliśmy okazję zobaczyć Subaru w odsłonię zimowej, jesiennej i letniej. Mogliśmy zobaczyć, jak radzi sobie w jeździe poza drogami utwardzonymi i które jego funkcje są najbardziej przydatne.

Przedstawiamy laureatów konkursu, jednocześnie dziękujemy pozostałym uczestnikom za udział w zabawie. Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady”, a także fanów marki Subaru do odwiedzenia naszego profilu: facebook.com/SubaruPolska oraz udziału w kolejnych konkursach.



for. Krzysztof Bukowski



for. Rafał Kozbiat

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 Latała**

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



RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!



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

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

 **YOKOHAMA**

Yokohama CEE Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 132-136, 02-305 Warszawa
www.yokohama.eu/pl/ | facebook.com/yokohamapolska

GEOLANDAR A/T G015